

Sivil Havacılık Sektöründe Devletin Düzenleyici Rolü: Türkiye Örneği

Regulatory Role of the State in the Civil Aviation Sector: the Case of Turkey

Deniz VAR

Doktora Öğrencisi, Sakarya Üniversitesi, SBE, denizvar34@gmail.com

Temel GÜRDAL

Prof. Dr., Sakarya Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi, Maliye Bölümü, tgurdal@sakarya.edu.tr

MAKALE BİLGİSİ

Makale Geçmişi:

Geliş 10 Mayıs 2021

Düzeltilme Geliş 8 Temmuz 2021

Kabul 10 Temmuz 2021

Anahtar Kelimeler:

*Sivil Havacılık Sektörü, Devletin
Düzenleyici Rolü, Regülasyon*

© 2021 PESA Tüm hakları saklıdır

ÖZET

Bu çalışmada, sivil havacılık sektöründe devletin düzenleyici rolünün hangi boyutta yer aldığı, kurumsal yapının hangi çerçevede oluşturulduğu, söz konusu kurumların görev ve sorumluluklarının neler olduğu, sektörün hangi yasal mevzuat ile düzenlendiği incelenmiştir. Sivil havacılık sektöründeki ekonomik düzenlemelerin alt bileşenleri olarak kabul edilen pazara erişim, pazara giriş, havaalanı slotları, kapasite ve fiyat tarifelerinin, rekabete, firmaların yönetim süreçlerine, pazarın yapısına ve sivil havacılık otoritelerinin çalışmalarına olan etkileri araştırılmıştır. İkili havayolu taşımacılığı anlaşmalarında kargo taşımacılığı, code-share, bakım ve eğitim alanında işbirliği yapılmasına dair maddelere de yer verilmesinin ve uçuş haklarının kazanılması konusunda sivil havacılık otoritelerinin daha proaktif davranmasının Türkiye'nin sivil havacılık sektörünün gelişmesine ve rekabet gücüne ciddi katkılar sağlayacağı değerlendirilmiştir. Ayrıca Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün açıklamış olduğu destekleme faaliyetlerinin genişletilmesi gerektiği, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün de uygulamalarında daha dinamik ve esnek bir çalışma sistematiği geliştirmesi gerektiği anlaşılmıştır.

ARTICLE INFO

Article History:

Received 10 May 2021

Received in revised form 8 July 2021

Accepted 10 July 2021

Keywords:

Civil Aviation Sector, Role of the State, Regulation

© 2021 PESA All rights reserved

ABSTRACT

In this study, the extent of the regulatory role of the state in the civil aviation sector, the framework in which the institutional structure is established, what the duties and responsibilities of the said institutions are, and which legal legislation the sector is regulated has been examined. The effects of market access, market entry, airport slots, capacity and price tariffs, which are considered as sub-components of economic regulations in the civil aviation sector, on competition, the management processes of companies, the structure of the market and the work of civil aviation authorities were investigated. In bilateral air transport agreements, it was assessed that the inclusion of articles on cooperation in the field of cargo transport, code-share, maintenance and training, and the more proactive action of civil aviation authorities in obtaining flight rights, will make a serious contribution to the development and competitiveness of Turkey's civil aviation sector. In addition, it was understood that the support activities announced by General Directorate Of State Airports Authority should be expanded and that Directorate General of Civil Aviation should develop a more dynamic and flexible working systematics in its applications.

GİRİŞ

Küreselleşmenin boyutunun her geçen gün arttığı ve şekil değiştirdiği günümüzde, dünyadaki ticaret hacminin baş döndürücü bir hızla artıyor olması, ulaşım sektörünü dünya ekonomisinin en önemli bileşenlerinden biri haline getirmiştir. Teknolojideki gelişmelerin öncelikli olarak uygulandığı havacılık sektörü de, baş döndürücü bir hızla gelişmekte, ülke içi ve ülkeler arası hatta kıtalararası bütünleşmeye öncülük etmektedir. Sivil havacılık sektörü çok hızlı teknolojik, yenilikçi ve yapısal değişiklikler sergileyen bir sektördür. Sektörde gözlemlenen serbestleşme ve özelleştirme çalışmaları ile sektörün daha ticari bir yapıya dönüştürülmesi hedeflenmektedir. Ancak Dünya’da yaşanan ekonomik krizler, çeşitli coğrafyalarda devam eden savaşlar ve terör olayları gibi sebeplerle zaman zaman yaşanan durgunluklara rağmen, dünya ticaret hacmindeki ve özellikle turizm sektöründeki büyüme, küreselleşmenin getirdiği ulaşım talebi, ayrıca uzun ve kıtalararası mesafelerde insanların daha hızlı ve daha konforlu yolculuğu tercih etmeleri gibi sebepler, tüm dünyada havayolu taşımacılığının diğer ulaşım alternatiflerine göre daha hızlı gelişmesine imkan sağlamaktadır.

Sivil havacılık sektöründe yaşanan bu hızlı gelişim, sektörün ilk gelişim dönemlerinden itibaren, ulusal ve uluslararası düzenlemelere ihtiyacı arttırmış ve ülkelerin bu düzenlemelerde aktif rol oynamasını vazgeçilmez kılmıştır. Türkiye’de 14 Ekim 1983 tarihinde yürürlüğe giren 2920 sayılı “Türk Sivil Havacılık Kanunu”, sivil havacılığı düzenleyen en temel kanun olarak kabul edilmektedir. Sivil Havacılık Kanunu’nun yürürlüğe girmesiyle, sivil havacılık sektörü yeni bir döneme girmiş, sektörün rekabete açılması ve özel sektörün payının artırılması hedeflenmiş, devletin rolü ise sadece düzenleyici ve denetleyici olarak sınırlandırılmıştır.

Yukarıda özetlendiği üzere sivil havacılık sektöründe yaşanan gelişmelerin ülke ekonomisine, dolayısıyla ticaret hacmine, turizm ve lojistik sektörlerine yaptığı katkılar dikkate alındığında, sivil havacılık sektörüne yönelik atılan adımların ve devletin sektöre yönelik düzenleyici faaliyetlerinin sadece sektörün kendi içinde değerlendirilmemesi gerektiği ve ülkenin genel gelişimi açısından da stratejik öneme sahip olduğu düşünülmektedir.

Bu çalışmada, Türkiye’deki sivil havacılık sektöründeki kurumsal yapının ve sektördeki düzenlemelerin etkinliğinin, devletin düzenleyici rolü göz önünde bulundurularak araştırılması amaçlanmaktadır.

Bu kapsamda, öncelikle Türkiye sivil havacılık sektörünün otoritesi olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün görev ve sorumlulukları belirtilecektir. Ardından, Sivil havacılık sektörünün ilk kurumsal yapısı olan ve mevcut durumda Türkiye’deki havalimanlarının işletilmesinden, Türk hava sahasındaki trafiğin düzenlenmesinden ve denetiminden sorumlu kamu iktisadi kuruluşu olan Devlet Hava Meydanları İşletmesi’nin görev ve sorumluluklarına yer verilecektir. Daha sonra ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın ve Dış İşleri Bakanlığı ICAO Daimi Temsilciliği’nin sivil havacılık sektöründeki işlevlerine değinilecektir.

Çalışmanın ikinci kısmında ise sivil havacılık sektöründeki ekonomik düzenlemelerin alt bileşenleri olarak kabul edilen pazara erişim, pazara giriş, havaalanı slotları (sıra/zaman tahsisleri), kapasite ve fiyat tarifeleri konuları Türkiye uygulamaları çerçevesinde irdelenecektir.

1. Türkiye’de Sivil Havacılık Sektörünün Kurumsal Yapı

1.1. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Türkiye’de sivil havacılık sektöründe faaliyet gösteren otoritelerin çatı kurumu olan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Cumhuriyetin ilk yıllarında bir bölümü Nafia Vekaleti, bir bölümü de İktisat Vekaletine bağlı olarak yürütülen ulaşım ve haberleşme hizmetleri 27 Mayıs 1939 tarihli 3613 sayılı kanunla kurulan Ulaştırma Bakanlığına verilmiştir. 10.07.2018 tarihinde yürürlüğe giren 1 Numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi kapsamında yapılan düzenleme ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı adını almış olup, ulaşım, denizcilik, haberleşme, posta iş ve hizmetlerinin geliştirilmesi, kurulması, kurdurulması, işletilmesi ve işlettilmesi hususlarında, ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyon içinde, milli politika, strateji ve hedeflerin belirlenmesi amacıyla çalışmalar yapılması ve belirlenen hedefleri

uygulanması konularında görevlendirilmiştir. Bakanlığa bağlı Havacılık ve Uzay Teknolojileri Genel Müdürlüğü de kurulmuş olup, havacılık sanayi ve uzay teknolojilerinin geliştirilmesi, kurulması, kurdurulması, işletilmesi ve işlettirilmesi, havacılık sanayi ve uzay biliminin geliştirilmesi ile uzaya yönelik yeteneklerin kazanılması hususlarında, ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyon içerisinde, milli havacılık ve uzay teknolojileri ile uzay politika, strateji ve hedefleri hakkında teklif hazırlamak gibi görevleri üstlenmiştir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019)

1.2. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Türkiye’de sivil havacılık sektörünün kurumsal oluşumu 1933 yılında Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak kurulan "Havayolları Devlet İşletme İdaresi" ile başlamıştır. Bu işletmenin temel misyonu ise Türkiye’de sivil hava yolu firması kurmak ve taşıma yapmak olarak belirlenmiştir. Dünya sivil havacılığının hızlı bir gelişme göstermesi, teknolojiye yaşanan büyük ilerlemeler karşısında, ulusal çıkarların korunması ile uluslararası sivil havacılık faaliyetlerinin daha düzenli bir şekilde yürütülmesi ve denetlenmesi için 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı kurulmuştur. 1987 yılına gelindiğinde ise söz konusu daire başkanlığı, günün koşullarına göre Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü olarak yeniden teşkilatlandırılmıştır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 18 Kasım 2005 tarihine kadar Ulaştırma Bakanlığının Ana Hizmet Birimi olarak faaliyet göstermiş, ancak bu tarihte yürürlüğe giren 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile finansal açıdan özerk hale getirilmiş ve şu anki yönetim yapısına kavuşmuştur. Bu kanun kapsamında, ayrıca, 5 adet yönetmelik ve 2 adet Bakanlar Kurulu Kararı hazırlanarak yürürlüğe konulmuş ve böylelikle yasal çerçeve de tamamlanmıştır. Türkiye’de havacılık faaliyetleri, 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve bu kapsamda yayımlanmış olan İdari ve Teknik Yönetmelikler, Havacılık Talimatları ve Genelgesi çerçevesinde yürütülmektedir (SHGM, 2009, s. 17).

2920 sayılı kanuna ek olarak, 2005 yılında yayınlanan 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün görev yetki ve sorumlulukları belirlenmiş ve sektördeki düzenlemelere katkı sağlanması hedeflenmiştir. Bu kanun çerçevesinde SHGM’nin görev, yetki, sorumlulukları ve sektöre ilişkin düzenlemelerin çerçevesi incelendiğinde;

- SHGM’nin sivil havacılık alanındaki mevzuatın esaslarını belirleyerek uygulanmasını sağlamak üzere denetim faaliyetlerini yürüttüğü, ,
- Ülke hava sahasında bulunan sivil uçaklara, görev yapan yerli ve yabancı personele ve tüzel kişiliklere ait sicil ve lisansiyeye süreçlerini tanzim ettiği ve denetlediği,
- Türkiye hava sahasındaki sivil uçakların seyrüseferini, trafik haberleşme hizmetlerini, hava meydanlarının teknik niteliklerini, eğitim müesseselerinin çalışma esaslarını belirlediği ve denetlediği,
- Sivil havacılık kazalarını tahkik ettiği ve tahkikat sonuçlarına göre gerekli tedbirleri aldığı,.
- Sivil havacılık mevzuat ve kurallarına aykırı hareket eden gerçek ve tüzel kişiler hakkında kanuni yollara başvurduğu,
- Milletlerarası sivil havacılık alanındaki gelişmeleri takip ederek milletlerarası kuruluşlarla işbirliği yaptığı, hava ulaştırması konusunda milletlerarası ikili ve çok taraflı anlaşmaların uygulanmasını takip ederek, bunlarla ilgili çalışmalara katıldığı anlaşılmaktadır (SHGM, 2015a, s. 13).

1.3. Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ)

Türkiye’deki sivil havacılık sektörünün ilk kurumsal oluşumu olan aynı zamanda bu günkü Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü’nün de başlangıcını oluşturan Hava Yolları Devlet İşletmesi 20.05.1933 tarihinde kurulmuştur. Milli Savunma Bakanlığına

bağlı olarak görevlendirilen bu kuruluş, Türkiye’de havalimanlarının inşa edilmesi, hava yollarının kurulması ve hava taşımacılığı yapmak misyonunu üstlenmiştir. Havalimanı yapımının önemi doğrultusunda Havayolları Devlet İşletmesi, 03.06.1938 tarihinde 3424 sayılı kanunla, Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü adını alarak Bayındırlık Bakanlığına bağlanmış daha sonra da 21.07.1943 tarihinde 4467 sayılı Kanunla Ulaştırma Bakanlığına bağlanmıştır. 08.06.1984 tarih ve 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüslerinin yeniden düzenlenmesine ilişkin KHK ile Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğüne dönüştürülmüştür. Kuruluş, ana statüsü çerçevesinde tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk ve sorumluluğu sermayesi ile sınırlı bir Kamu İktisadi Kuruluşu olarak, faaliyetlerini sürdürmektedir (DHMİ, 2015, s. 13).

Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü’nün amaç ve faaliyet konuları ise; sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, havalimanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin sağlanması, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve alt yapı sistemlerinin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasını sağlamak, sivil havacılık ihtisas alanlarında dünya standartlarına göre personel yetiştirmek üzere eğitim tesisleri kurmak, bu tesisleri işletmek, işletiminde bulunan havalimanları ile işletme dönemlerinin sonundan itibaren yap-işlet-devret modeli çerçevesinde yaptırarak işletimini özel sektöre verdiği terminallerini ve/veya hizmetin bütünlüğü açısından, gerek gördüğü diğer tesislerini özel hukuk tüzel kişilerine kiralamak ve/veya işletme hakkını devretmektir (DHMİ, 2015, s. 13).

1944 yılına kurulan ve ana işlevi uçuş emniyeti ve güvenliğine ilişkin uluslararası kurallar ve politikalar geliştirerek uluslararası sivil havacılığın düzenli gelişimini ve kurallarının küresel düzeyde uygulanmasını sağlamak olan Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO-International Civil Aviation Organization) `nın üyesi olan DHMİ Genel Müdürlüğü, üstlenmiş olduğu görevlerini uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarına göre yapmak zorundadır. Ayrıca kuruluş, Avrupa Hava Seyrüseferi Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL), Uluslararası Havalimanları Konseyi (ACI-Airports Council International) başta olmak üzere ilgili uluslararası kuruluşların da üyesi durumundadır (DHMİ, 2014, ss. 20–25).

Son olarak, hava hukukunun oluşturulmasını ve uygulanmasını gözeten, dünya çapında sivil havacılıktaki düzenin sağlanmasından, teknik, ekonomik ve çevresel etkilerin gözetilerek havacılıkta uygulanacak standartların belirlenmesinden sorumlu olan 191 üyeli Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü’nün (ICAO) konsey üyesi olan Türkiye, ICAO’nun faaliyetlerini daha yakından izlemek amacıyla 1990 yılında Dış İşleri Bakanlığına bağlı ICAO Daimi Temsilciliği’ni kurmuş, Ekim 2016 tarihinde yapılan konsey üyeliği seçimlerinde, kurucuları arasında bulunduğu Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü’nün (ICAO) Konsey Üyeliği’ne 66 yıl aradan sonra tekrar seçilerek çalışmalarını yoğunlaştırmıştır (TC. Dış İşleri Bakanlığı, 2019).

2. Sivil Havacılık Sektöründeki Düzenlemeler ve Türkiye Uygulaması

Hava yolu taşımacılığı, belirli ihtiyaçlar karşısında fayda sağlamak üzere kişilerin ve eşyaların yer değiştirmesini bir hava aracı vasıtasıyla sağlayan hizmetler bütünü olarak tanımlanabilir. Ticari amaçlarla yapılan uçuşların yanı sıra kişisel amaçlar doğrultusunda gerçekleştirilen uçuşlar da bu tanım kapsamına girmektedir. Yapılış amacı her ne olursa olsun insan, yük ya da postanın bir hava aracı ile bir noktadan başka bir noktaya ulaştırılması hava taşımacılığıdır (SHGM, 2015b, s. 3).

Hava taşımacılığına yönelik düzenlemeler, ülkelerin egemenlik hakları çerçevesinde belirlenmekte ve uygulamaktadır. Ancak söz konusu düzenlemeler, ülkelerin kendi hükümlerinde yer alan ülkenin hava sahasında gerçekleşen ulusal ya da uluslararası tüm sivil havacılık faaliyetlerini kapsamaktadır. Örneğin Türkiye hava sahasını kullanmak isteyen yabancı havayolu şirketleri de Türkiye’nin belirlemiş olduğu ulusal düzenlemelere tabii olmaktadır. Benzer şekilde Türkiye’de herhangi bir noktaya tarifeli veya charter sefer düzenlemek isteyen yabancı havayolu şirketi Türkiye’nin belirlemiş olduğu düzenlemelerin gereklerini sağlamakla mükelleftir. Sivil Havacılık sektöründe yapılan düzenlemelerle, devlet (ICAO, 2004, ss. 1.1-1);

- Hava taşımacılığı faaliyetlerinin emniyet ve güven içerisinde gerçekleştirilerek kamu sağlığının gözetilmesini,
- Yolcu haklarının korunmasını,
- Uluslararası ekonomik ve ticari faaliyetlerinin bir sonucu olan insan ve yük taşımacılığı hizmetlerinin sağlanmasını,
- Posta taşımacılığı ihtiyacının karşılanmasını,
- Sivil havacılık sektöründe sürdürülebilirliğin sağlanmasını,
- Ulusal savunma ihtiyaçlarının karşılanmasını,
- Doğal afetlerde ortaya çıkan taşımacılık ve ulaşım ihtiyacının karşılanmasını,
- Sosyal refahın ve gelişmişlik düzeyinin artırılmasını,
- Ulusal menfaatlerin korunmasını,
- Geri kalmış bölgelerin ekonomik ve sosyo-kültürel açıdan desteklenmesini,
- Belirli hizmet sektörlerin (turizm vb.) desteklenmesini,
- Döviz girdisi sağlanmasını,
- Sosyal devlet gereklerinin karşılanmasını hedeflemektedir.

Sivil Havacılık sektörü uluslararası özelliklere sahip olmasından dolayı herhangi bir ülkedeki güvenlik ve emniyet sorunu kolaylıkla başka bir ülkedeki insanların güvenliğini ve emniyetini olumsuz etkileyebilmektedir. Bu sebeple sivil havacılık sektörü, uluslararası alanda en yoğun teknik düzenlemelerin bulunduğu sektörlerin başında gelmektedir. Havayolu şirketleri, bu teknik düzenlemelerden dünyanın hemen hemen her yerinde benzer ve eşit bir şekilde etkilenmektedirler. Ancak ekonomik düzenlemeler her havayolu pazarını farklı şekilde etkileyebilmekte, farklı rekabet koşulları oluşturabilmekte ve dolayısıyla ekonomik düzenlemelerin havayolu şirketlerine etkileri de farklılaşabilmektedir. Ekonomik düzenlemelerin havayolu şirketlerinin faaliyetlerine etkilerinin önemli görülmesinin sebebi de bu farklılaşmalardır. Ulusal düzenlemelerde, uluslararası havayolu taşımacılığını ve yabancı havayolu işletmelerini kapsamakla birlikte, uluslararası sivil havacılık sektöründe yazılı olmayan ancak yaygın ve etkili olan “karşılıklılık” ilkesi bulunmaktadır. Dış ticaret faaliyetlerindeki gümrük düzenlemelerinde olduğu gibi sivil havacılık sektöründeki düzenlemelerde de mütekabiliyet gözetilmektedir. Ülkeler ulusal düzenlemelerini belirlerken, imzalanan veya imzalanacak olan uluslararası ikili ve çok taraflı hava taşımacılığı anlaşmalarını da dikkate almaları gerekmektedir (ICAO, 2004, ss. 1.1-2,1.1-3).

ICAO'ya göre, sivil havacılık kapsamında ekonomik düzenlemelerin çerçevesini belirlerken kullanılması gereken en önemli unsurlar; pazara erişim hakları (rota, operasyonel ve trafik), kapasite, taşıyıcının tarifeleri, taşıyıcının sahipliği, hava kargo ve posta, tarifersiz hava taşımacılığı, hava yolu ticari faaliyetleri, havayolu işbirlikleri (havayolu ortaklıkları, kod paylaşımı, franchising), havayolu yolcuları, havaalanı ile ilgili konulardır. Ancak sivil havacılık sektöründeki düzenlemelere ilişkin çerçevenin belirlenmesi sürecinde, sektörün üçlü sacayağı olan pazar yapısı, havayolu şirketleri ve yolcuların durumu dikkate alınarak çalışmada; pazara erişim, pazara giriş, havaalanı slotları (sıra/zaman tahsisleri), kapasite ve fiyat tarifeleri konularına öncelik verilmiştir. Düzenlemelere konu olan bu unsurlar, rekabeti, yolculara sunulan ürün özelliklerini, firmaların yönetim süreçlerini, pazarın yapısını ve sivil havacılık otoritelerinin etkinliğini yakından ilgilendirmekte ve önemli ölçüde etkilemektedir (ICAO, 2004, ss. 4.0-1).

2.1. Havayolu Pazarına Erişim

Uluslararası havayolu taşımacılığı pazarları hiyerarşik olarak dört ana kategoriye ayrılmaktadır; iki şehir arasındaki havayolu pazarı (örneğin İstanbul-Ankara), iki ülkeyi birbirine bağlayan tüm şehirleri kapsayan ülke pazarı (örneğin Türkiye-İngiltere), iki bölgeyi bir birine bağlayan ve tüm rotaları içeren pazar (Ortadoğu-Avrupa) ve dünyadaki tüm

havayolu endüstrisinin hizmet verdiği tüm noktaları içeren küresel pazar. Tarifeli bir seferde, çok sayıda şehir çifti pazarını kapsayan bir trafiğin taşınması muhtemeldir. Ancak tipik bir tarifersiz yani charter bir sefer, genelde tek bir şehir çifti pazarına hizmet etmektedir (Gerede, 2011a, ss. 36–37).

Pazara erişim, havayolu taşımacılığı hizmetinin iki şehir ya da iki havaalanı arasında yapılmasını sağlayan, pazara girişe imkan sağlayan ya da imkan tanımayan düzenlemeleri kapsamaktadır. Pazara erişim gerçekleşmeden havayolu pazarı da oluşmamaktadır. Ülkeler arasında havayolu taşımacılığı hizmetinin sağlanabilmesi için ikili veya çok taraflı havayolu taşımacılığı anlaşmaları yapılması gerekmektedir. Bu anlaşmalar sayesinde, havayolu taşımacılığı hizmetinin anlaşmayı imzalayan taraf ülkelerin pazarlarına erişilmesi mümkün hale gelmektedir. Bu nedenle ikili ve çok taraflı havayolu taşımacılığı anlaşmaları, pazara erişim düzenlemelerinin özünü oluşturmaktadır. Eğer iki ülke arasında ikili veya çok taraflı havayolu taşımacılığı anlaşması yoksa bu iki ülkenin havayolu şirketlerinin sözü edilen ülkelerdeki noktalara (şehirlere) tarifeli sefer düzenlemesi mümkün değildir. Pazara erişim, aynı zamanda bir ülkenin hangi şehir ya da havaalanlarından diğer ülkenin hangi şehir ya da havaalanlarına sefer düzenlenebileceğini göstermektedir. Söz konusu erişim noktaları (şehir veya havalimanı) ikili veya çok taraflı havayolu taşımacılığı anlaşmalarının eklerinde, sivil havacılık otoritelerinin kullanmış olduğu terminoloji ile “hat cetvelinde” yer almaktadır. İkili veya çok taraflı havayolu taşımacılığı anlaşmalarının bizzat kendisini değiştirmek uzun zaman alabildiği için, taraflar ihtiyaç doğduğunda bir mutabakat zaptı (Memorandum of Understanding) imzalayarak pazara erişim noktalarını (şehir veya havalimanı) değiştirebilmektedirler (Doganis, 2013, s. 33).

2.1.1. İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmaları (Hava Ulaştırma Anlaşmaları)

Pazara erişim düzenlemelerinden biri olan, ikili hava yolu taşımacılığı anlaşmalarının tarihi, çok taraflı olarak 1919 yılında imzalanan Paris Konvansiyonu'na dayandırılmaktadır. Paris Konvansiyonu, ülkelere kendi kara sınırları üzerindeki yer alan hava sahalarında ulusal egemenlik hakkı tanımış ve anlaşma sonrasında ülkelerin hava sahaları doğal kaynaklardan birisi haline almıştır. Dolayısıyla söz konusu bu doğal kaynağın diğer ülkeler tarafından ticari bir amaçla kullanılması, hava sahasına sahip ülkenin iznine bağlı hale gelmiştir. Doğal bir kaynağa dönüşen hava sahalarının kullanımı ve kullandırılması, devletlerin uluslararası havayolu pazarlarındaki düzenleyici rollerinin de önü açmıştır. Bu durum ülkelerin herhangi bir ülkenin hava sahasını kullanması ve uluslararası pazarlarda havayolu taşımacılığı faaliyetinde bulunabilmeleri için söz konusu ülkelerin ikili veya çok taraflı havayolu taşımacılığı anlaşması imzalamalarının gerekliliğini doğurmuştur. Bu gelişmelerin ardından 1944 yılında 52 ülke Şikago'da bir araya gelerek aşağıdaki konularda çok taraflı bir anlaşma zemini aramışlardır (Doganis, 2005, ss. 28–29).

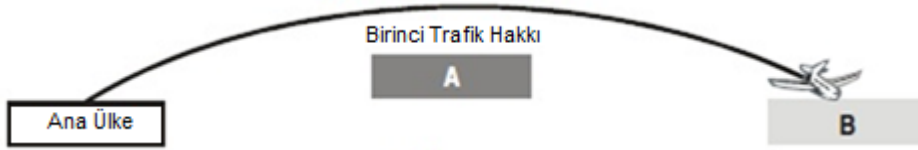
- Karşılıklı olarak uluslararası havayolu taşımacılığı pazarlarına erişim haklarının (hava trafik hakları) belirlenmesi.
- Bilet ve kargo ücretlerinin belirlenmesi.
- Uçuş sıklığı (slot sayısı/frekans) ve kapasitenin (yolcu ve yük) belirlenmesi.

ABD önderliğinde bir araya gelen devletler, havayolu taşımacılığı sektörünün temel özelliklerini belirleyen en önemli unsurlardan olan bu konular için anlaşma zemini aramışlardır. Çünkü bu konular havayolu şirketlerinin herhangi bir havayolu pazarına erişimlerini, girişlerini, pazardaki fiyatlama özgürlüklerini ve üretimlerini düzenlemektedir. Ayrıca bu düzenlemeler, sektördeki rekabet koşullarını, havayolu işletmelerinin yönetimini ve dinamiklerini doğrudan etkileyen özelliklere sahiptirler. Şikago görüşmelerinde iki farklı eğilim öne çıkmış olup, bunlardan ilki; ABD'nin kapasite ve fiyat üzerinde herhangi bir sınırlama olmamasını ve pazara erişim engellerinin tamamen kaldırılmasını savunmasıdır. ABD'nin hedefi serbest rekabetten faydalanarak tüm dünyada büyümektir. İsveç ve Hollanda gibi nüfusları az, yüz ölçümleri küçük ve bu nedenle iç hat yolcu pazarları oldukça dar olan ülkeler ABD'ye destek vermişlerdir. Bu görüşü savunanlardaki temel mantık, serbest piyasa kuralları içinde diğer ülkelerin ürettiği talepten kısıtlama olmaksızın yararlanabilmek, liberal

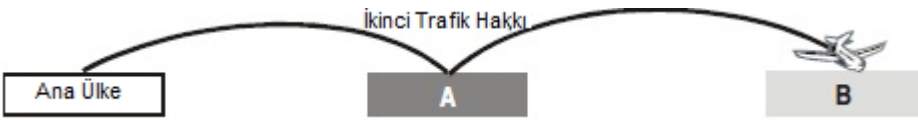
düzenlemeler sayesinde diğer ülkelerin trafiğini kendi havayolu şirketleri ile taşıyabilmektedir. Fakat diğer Avrupa ülkeleri bu görüşe şiddetle karşı çıkmışlar ve tam aksine serbestlik karşısı sıkı düzenlemelerin belirlenmesini talep etmişlerdir. Farklı talepler nedeniyle mutabakata varılamamış ve havayolu taşımacılığını düzenleyen üç önemli konuda çok taraflı bir anlaşma sağlanamamıştır. Şikago Sözleşmesi'nde, daha çok havayolu taşımacılığı sektörünün emniyetli bir biçimde büyüebilmesi için teknik konular üzerinde durulmuş, buna karşın ekonomik düzenlemelere yer verilmemiştir (Doganis, 2013, ss. 31–34).

Şikago Sözleşmesinde, havayolu trafiği serbestlikler (trafik hakları) adı altında beş kategoriye ayrılmıştır. Bu ayrım literatürde “Beş Serbestlik” olarak tanınmaktadır. Bu beş serbestlik haricinde tanımlanan dört ilave serbestlik daha bulunmaktadır (Gonenc ve Nicoletti, 2000, s. 10).

Birinci serbestlik; bir ülkenin hava sahasını, iniş yapmamak şartıyla kullanabilmektedir.



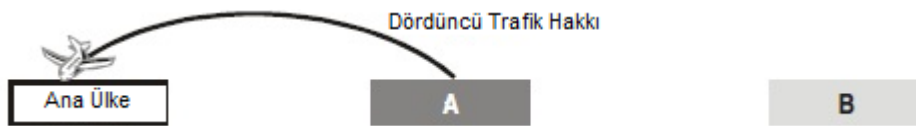
İkinci serbestlik; ülkenin hava sahasından geçerken, yakıt ikmali, onarım gibi zorunlu şartlarda iniş yapabilmeyi öngörür. Ancak yolcu/yük almak veya indirmeye imkân tanımaz.



Üçüncü serbestlik; firmanın kendi ülkesinden aldığı yolcu ve yükleri diğer bir ülkeye taşıması serbestliğidir.



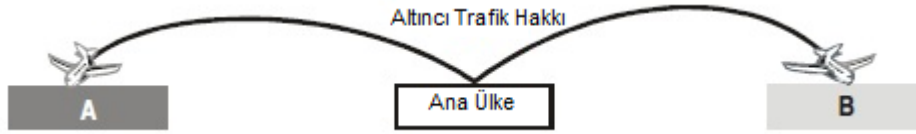
Dördüncü serbestlik; yabancı bir ülkeden alacağı yolcu ve yükü kendi ülkesine taşıyabilmesidir.



Beşinci serbestlik; ana ülkenin havayolu firması tarafından, o ülkenin varış veya kalkış hattı üzerinde, yabancı bir ülkeden alınan yolcu ve yükün, diğer bir yabancı ülkeye taşınabilmesi imkânıdır.



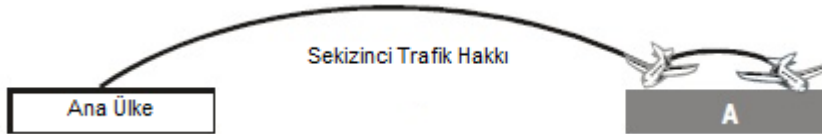
Altıncı Serbestlik; ana ülkenin havayolu firması tarafından, o ülkeye bağlı iki hat üzerindeki yabancı bir ülkeden alınan yolcu ve yükün, diğer bir yabancı ülkeye taşınabilmesi imkânıdır.



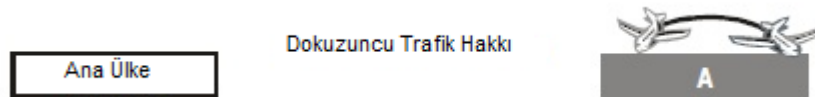
Yedinci Serbestlik; yabancı bir ülkeden alınan yolcu ve yükün, diğer bir yabancı ülkeye, kendi ülkesine uğramaksızın taşınabilmesi imkânıdır.



Sekizinci Serbestlik, kabotaj hakkının devri anlamına gelir. Ana ülkenin havayolu firması tarafından, o ülkenin varış veya kalkış hattı üzerinde, yabancı bir ülkeden alınan yolcu ve yükün yine aynı yabancı ülke içerisinde taşınabilmesi imkânıdır.



Tam İç Hat Serbestliği; kabotaj hakkının tam devri anlamına gelir. Ana ülkenin havayolu firması tarafından, yabancı bir ülke içi hatlarda taşımacılık yapılabilmesi imkânıdır.



Ülkeler genel olarak (bazı istisnalar hariç) ilk iki serbestliği çok taraflı anlaşmalar çerçevesinde kolaylıkla sağlamaktadırlar. Bunun yanı sıra tüm ülkeler, havayolu firmalarının kendi ülkelerinden veya kendi ülkelerine taşımacılık yapabilmelerinin (üçüncü ve dördüncü serbestlikler) kendi ülke hakları olduğunu savunmaktadırlar. Ancak beşinci serbestlik konusunda farklı düşünceler bulunmaktadır. Ülkeler kendi ülkelerinden diğer ülkelere yapılacak yolcu ve yük taşımacılığının üçüncü bir ülke havayolları ile yapılmasını bir yerde engellemek istemektedirler. Örneğin, Fransa devleti Türk Hava Yollarının Paris üzerinden New York'a gidişine izin verirken, direkt olarak Paris – New York arasında taşımacılık yapmasına müsaade etmemektedir. Altıncı ve yedinci serbestlikler, aslında alışılmamış dışında bir trafiği (trafik hakkını) tanımlamakta olup, beşinci serbestliğin geliştirilmiş halleridir ve genelde ikili anlaşmaların konusu olmamaktadırlar (Borenstein ve Rose, 2014, s. 100)

Şikago görüşmelerinde yukarıda belirtilen üç önemli düzenlemede anlaşmaya varılamaması, ülkelerin bu konuları kendi aralarında karşılıklı olarak (ikili-bilateral) görüşmelerini gerektirmiştir. Ülkeler arasında havayolu taşımacılığı yapılabilmesi için bir çeşit serbest ticaret anlaşması imzalanması ihtiyacı doğmuştur. İki ülke arasında havayolu taşımacılığını düzenleyen ve sözü edilen ekonomik düzenlemeleri de içeren anlaşmalara *İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmaları* (Bilateral Air Services Agreements) adı verilmektedir. Bu anlaşmalarda “karşılıklılık-mütekabiliyet” ilkesi temel alınarak serbestlikler, tavizler ve haklar genellikle eşit bir biçimde paylaştırılmaktadır (O'Connor, 2001, ss. 46–49).

İkili havayolu taşımacılığı anlaşmalarını havayolu şirketleri değil devletler imzalamakta olup havayolu şirketleri anlaşma sürecini başlatabilmektedir. Pazar araştırması yapan havayolu şirketleri yeni pazarlara erişim veya giriş hakkı elde etmek istediğinde, ülkesinde bulunan sivil havacılık otoritesine başvurarak söz konusu pazarın muhatabı olan diğer ülkeyle ikili havayolu taşımacılığı anlaşması imzalanmasını talep edebilir. Bu talepler ülkenin çeşitli kurumları ve otoritelerinde görüşülerek karara bağlanmaktadır. İkili havayolu taşımacılığı anlaşması imzalama süreci başlatan diğer bir unsur ise devlet ya da hükümet politikalarıdır. Özellikle bayrak taşıyıcı (flag carrier airlines) olarak tanımlanan havayolu şirketlerinin henüz özelleştirilmediği ülkelerde, ekonomik, sosyal, kültürel ve siyasi politikalar öncülüğünde ticari amaç gütmeksizin çeşitli ülke ve şehirlere tarifeli havayolu taşımacılığı hizmetinin verilmesi talep edilebilmektedir (Gerede, 2011a, s. 34).

İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmaları 3 bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde vergilendirme işlemleri, hava aracı parçalarının gümrüksüz ithal edilebilmesi, işletme fonlarının yurt dışına transfer edilebilmesi, kapasite hükümleri, havaalanı ücretleri, yolcu ve kargo tarifeleri gibi hava taşımacılığı hizmetini kolaylaştıran düzenlemelere yer verilmektedir. İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmalarının ikinci bölümünde pazara erişim hakları açıklanmakta, son bölümünde ise gizli hükümlere yer verilmektedir (Doganis, 2013, ss. 31-34).

1990 yılından itibaren, ABD tarafından, “Açık Semalar (Open Skies)” adı altında daha serbest yeni bir ikili anlaşma gündeme getirilmiştir. Bu anlaşma, iki ülke arasında ülke havayolu firmalarının herhangi bir noktadan herhangi bir noktaya hizmet verebilmesine olanak tanımaktadır. Önceleri ABD iç hatlarının serbestleşmesi ile başlayan serbestleşme eğilimi daha sonraki dönemde ABD'nin dış hatlarındaki havayolu taşımacılığı politikalarına da yansımıştır. ABD'nin öncülüğünü yaptığı “Açık Semalar” anlaşmaları 1990'lı yıllarda önceleri Avrupa (Hollanda, Almanya, Belçika), sonrasında ise Asya Pasifik ülkeleri (Tayland, Singapur, Kore) arasında yaygınlaşmaya başlamıştır. 1992 yılında Amerika tüm Avrupa ülkeleriyle sınır ötesi “Açık Semalar” anlaşmasını yapmayı önermiş, ancak ilk anlaşma sadece Amerika ve Hollanda arasında imzalanmıştır. 22 Mart 2007 tarihinde ABD ve AB arasında imzalanan “Açık Semalar” anlaşması ile havacılık sektöründe rekabetin artırılması amaçlanarak, daha düşük bilet ücretleri ve yeni servislerin faaliyete geçirilmesi hedeflenmiştir. Söz konusu anlaşma yolcu, kargo veya posta servislerinin hepsini kapsamaktadır. Açık Semalar anlaşmalarında; herhangi bir ülkenin havayolu sayısı üzerine limit yoktur, tüm hatlarda kapasite ve uçuş sıklığı sınırlı değildir, tüm rotalarda beşinci ve altıncı serbestlikler geçerlidir ve uçak tipi, boyutu değişimi sınırsızdır ve tüm fiyat hakları her iki ülke hükümeti tarafından her an tartışılabilir ve düzenlenebilmektedir. Tam piyasa erişimi anlamına gelen, açık semalar anlaşmaları ülkeler arasındaki taşımacılıkta, hatlardaki haklar, kapasite, uçuş sıklığı, kod paylaşımı ve tarifeler üzerindeki tüm kısıtlamaları kaldırmaktadır (Cosmas, Belobaba ve Swelbar, 2011, s. 17).

İkili ve çok taraflı havayolu anlaşmaları doğrultusunda belirlenen havayolu pazarına erişim ve pazara giriş süreçlerindeki kısıtlar, havayolu firmalarını yabancı pazarlara erişim sağlamak için havayolu ittifaklarına (Star Alliance, SkyTeam ve Oneworld vb.) katılmaya sevk etmektedir (Fu, Oum ve Zhang, 2010, s. 380).

Türkiye’de söz konusu ikili havayolu taşımacılığı anlaşmalarını imzalamak üzere yapılan sivil havacılık müzakereleri SHGM (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) tarafından yürütülmektedir. Bu kapsamda, 2019 yılı içerisinde gerçekleştirilen 37 müzakere ile birlikte son 17 yılda gerçekleştirilen müzakere sayısı 550’yi aşmıştır. Bu müzakereler sonucunda 2003 yılında 81 olan ikili havayolu taşımacılığı anlaşması bulunan ülke sayısı 2019 yılı sonunda 173’e ulaşmıştır. 2019 yılı içinde Palau ve Soloman Adaları ile Hava Ulaştırma Anlaşması imzalanmıştır. İmzalanan ikili havayolu taşımacılığı anlaşmaları ile havayolu şirketlerinin daha çok ülkeye daha çok sayıda sefer yapmalarının önü açılmaktadır. Gerçekleştirilen anlaşmalar neticesinde, yurt dışı uçuş noktaları 2019 yılı sonunda 126 ülkede 328 noktaya ulaşmıştır (SHGM, 2019a).

Ülkelerin sivil havacılık faaliyetlerine yönelik ikili ve çoklu müzakerelerinin geliştirilmesini sağlamak adına Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) önderliğinde çeşitli konferanslar

düzenlenmektedir. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) Koordinesinde, en son gerçekleştirilen Uluslararası Sivil Havacılık Müzakereleri Konferansı olan 12. ICAN Konferansı, 2-6 Aralık 2019 tarihleri arasında Ürdün'ün ev sahipliğinde Akabe'de düzenlenmiştir. Türkiye de Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü koordinasyonunda söz konusu konferansa iştirak etmiş ve 25 ülke ile müzakere gerçekleştirilmiş olup Türkiye ile muhatap ülkeler arasındaki ikili hava ulaştırma ilişkileri görüşülmüştür. Görüşmeler neticesinde, anlaşma sağlanan konularla ilgili “Mutabakat Zaptları” ve “Toplantı Tutanakları” olmak üzere 22 metin imzalandığı ve 15 yeni uçuş noktası, 50'den fazla yolcu frekansı ve 3 kargo frekansı kazanımı sağlandığı görülmektedir. Konferans neticesinde, Demokratik Kongo Cumhuriyeti ile 2, Nijerya ile 1, Zimbabve ile 3, Bahreyn ile 6, Kuveyt ile 1, Senegal ile 2 uçuş noktası olmak üzere toplam 15 yeni uçuş noktasının yanı sıra Kolombiya, Mozambik, Bangladeş ve Guatemala ile sınırsız uçuş noktası hakkı elde edilmiştir. Ayrıca konferans kapsamında daha önce anlaşma sağlanarak parafe edilen Türkiye-Haiti Hava Ulaştırma Anlaşmasının da imza altına alındığı görülmektedir (SHGM, 2019b, s. 86).

Önümüzdeki yıllarda Avrupa ve Amerika kıtasında sivil havacılık sektöründe sabit oranlarla büyüme beklenirken, Afrika kıtasında ortalamanın üzerinde, Hindistan ve Çin'in ağırlıklı olduğu Asya bölgesinde ise en hızlı büyümenin yaşanması beklenmektedir. Türkiye'nin sivil havacılık sektöründeki bu bölgesel ve küresel pazarlardaki hızlı büyümeden pay alabilmesi için, söz konusu bölgelerdeki ülkelerle yakın ilişkiler içerisinde olması ve uçuş haklarının alınması konularında proaktif davranması gerekmektedir. Bu kapsamda havayolu sektöründe uluslararası pazarlara açılma olanaklarının artırılması amacıyla, SHGM'nin söz konusu ülkelerle bu yönde anlaşmalar akdetmeli ve/veya mevcut anlaşmalarda bu yönde kazanımlar sağlayacak adımları atmalıdır. Öncelikle ICAO üyesi olup anlaşmamızın bulunmadığı tüm ülkelerle ikili havayolu taşımacılığı anlaşmalarının imzalanması, trafik haklarının kısıtlı olduğu ülkelerde trafik haklarının artırılması yönünde girişimde bulunulması ve tüm bu süreçlerin sektör temsilcilerinin eşgüdümünde yürütülmesi gerekmektedir. İkili havayolu taşımacılığı anlaşmalarında, önemli havalimanlarının diğer ülkelerle olan doğrudan uçuş bağlantılarının artırılması, sağlanacak frekans artışı ve yeni uçuş noktalarının belirlenmesinin yanı sıra kargo taşımacılığı, code-share (ortak uçuş), bakım ve eğitim alanında işbirliği yapılmasına dair maddelerine de yer verilmesi Türkiye'nin sivil havacılık sektörünün gelişmesine ve rekabet gücüne ciddi katkılar sağlayacaktır (Kalkınma Bakanlığı, 2018, ss. 46-48)

2.1.2. Çok Taraflı Havayolu Taşımacılığı Anlaşmaları

Pazara erişim düzenlemelerinden bir diğeri olan, çok taraflı havayolu taşımacılığı anlaşmalarının, Kasım 1944'de imzalanan Şikago Sözleşmesi ile dünya çapında uluslararası nitelik kazandığı düşünülmektedir. Şikago Konvansiyonu'na katılan ülkeler, ekonomik düzenlemelerin temel bileşenleri üzerinde çok taraflı bir anlaşmaya varmak üzere toplanmış ancak ülkelerin farklı politikalara sahip olmaları nedeniyle üzerinde mutabakat sağlanan bir anlaşma metni ortaya çıkmamıştır. Şikago Konvansiyonundaki görüş ayrılığı, pazara erişim, pazara giriş, kapasite ve fiyat konularının liberal mi yoksa sıkı bir şekilde mi düzenlenmesinin daha yararlı olduğu hususundan kaynaklanmıştır. O dönemde her pazarın kendi bağlamında ele alınması gerektiği düşüncesi taraftar bulmuş ve bu nedenle çok taraflı değil iki taraflı anlaşmalar daha çok tercih edilmiştir. Buna karşın, zaman içerisinde ülkelerin sıkı düzenleme politikalarının giderek liberalleştiği ve çok taraflı anlaşma zemininin güçlendiği görülmektedir (Borenstein ve Rose, 2014, ss. 99-104)

Yukarıda da ifade edildiği üzere iki taraflı havayolu taşımacılığı anlaşmaları, iki ülke arasında gerçekleştirilecek ticari havayolu taşımacılığına imkan sağlayan, hem teknik hem de ekonomik düzenlemeleri belirlerken, çok taraflı havayolu taşımacılığı anlaşmaları ise, aynı konuların ikiden fazla taraf arasında müzakere edilmesi sonucu varılan mutabakat çerçevesinde imzalanmaktadır. Çok taraflı anlaşmalar kapsamında verilebilecek en iyi örnek EUROCONTROL'dür. 13 Aralık 1960 tarihinde Almanya, Belçika, Fransa, Lüksemburg, Hollanda, İngiltere'nin katılımıyla Avrupa Hava Seyrüseferi Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL) kurulmuştur. Kuruluşun faaliyetlerini, teşkilatlanmasını, statüsünü ve devamını sağlayan “Uluslararası Konvansiyon” ve “Havayolu Ücretleri Çok Taraflı

Anlaşması” 27 Haziran 1997 tarihinde revize edilmiş olup bu doğrultuda teşkilat yapısı yeniden düzenlenmiştir (McInally, 2010, s. 70).

Çok taraflı havayolu taşımacılığı anlaşmalarında, havayolu taşımacılığı faaliyetlerinin yürütüleceği pazar sayısının bir ya da birkaç tane ile sınırlandırılması ve pazarların tanımlanması, anlaşmanın oldukça sıkı olduğu anlamına gelmektedir. Pazara erişim sayısının artırılması, pazara erişim boyutunun daha liberal hale getirilmesindeki en önemli etkenlerden birisidir. Genellikle pazar tanımlamaları önceden yapılmakta ve havayolu işletmelerinin serbestçe pazara erişimi yine mümkün olamamaktadır. Pazara erişimin tam olarak liberalleştirildiği seçenek, bir havayolu işletmesinin istediği iki nokta arasında istediği sayıda sefer düzenleyebilmesidir. Bu seçenekte havayolu işletmesi uçuş ağını tamamen serbest pazar şartları altında kendi isteğine göre şekillendirebilir (Gerede, 2011a, ss. 36–37).

Türkiye’de söz konusu çok taraflı havayolu taşımacılığı anlaşmalarını imzalamak üzere yapılan sivil havacılık müzakerelerini SHGM (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) yürütmektedir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün koordinasyonunda yürütülen müzakereler neticesinde Türkiye’nin dahil olduğu çok taraflı havayolu taşımacılığı anlaşmalarının listesine aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

Tablo 1: Çok Taraflı Havayolu Taşımacılığı Anlaşmaları

Tanım	İmza Tarihi
Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO-International Civil Aviation Organization)’nın kurulduğu ve Şikago’da 7 Aralık 1944 Tarihinde imzalanan Şikago Konvansiyonu.	7.12.1944
Şikago Konvansiyonu’na 93. Maddenin Eklenmesine Dair Montreal Protokolü	27.5.1947
Şikago Konvansiyonu’nun 45. Maddesini tadil eden Montreal Protokolü	14.6.1954
Şikago Konvansiyonu’nun 48(a), 49(e) ve 61. Maddelerini Tadil Eden Montreal Protokolü	14.6.1954
Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında 12 Ekim 1929 Tarihli Varşova Sözleşmesi ve Sözleşmeyi Değiştiren La Haye Protokolü	28.9.1955
Avrupa Dahili Tarifersiz Hava Servislerinin (Charter Seferler) Ticari Hakları Mevzuundaki Paris Anlaşması	30.4.1956
Şikago Konvansiyonu’nun 50(a) Maddesini tadil eden Montreal Protokolü	21.6.1961
Şikago Konvansiyonu’nun 48(a) Maddesini tadil eden Roma Protokolü	15.9.1962
Uçaklarda İşlenen Suçlar Ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Tokyo Sözleşmesi	14.9.1963
Tarifeli Hava Servisleri İçin Ücret Tarifeleri Saptanmasına Ait Usuller Konusunda Paris Anlaşması	10.7.1967
Uçakların Kanundışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine Dair La Haye Sözleşmesi	16.12.1970
Şikago Konvansiyonu’nun 50(a) Maddesini tadil eden New York Protokolü	12.3.1971
Şikago Konvansiyonu’nun 56. Maddesini tadil eden Viyana Protokolü	7.7.1971
Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Kanun Dışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Montreal Sözleşmesi	23.9.1971
Şikago Konvansiyonu’nun 50(a) Maddesini tadil eden Montreal Protokolü	16.10.1974
Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşmeyi Tadil Eden 4 Sayılı Montreal Protokolü	25.9.1975
Şikago Konvansiyonu’nun 83. maddesinin Eklenmesine Dair Montreal Protokolü	6.10.1980
Hava Seyrüseferinin Emniyeti İçin İş Birliğine Dair 13 Aralık 1960 Tarihli Uluslararası Hava Seyrüseferinin Emniyeti İçin Avrupa Teşkilatı (EUROCONTROL) Sözleşmesini Değiştiren Protokole İlişkin Diplomatik Konferansın Nihai Senedi; 12 Şubat 1981 Tarihinde İmzalanan Protokol ve Ekleri İle Yol Ücretlerine İlişkin Çok Taraflı Anlaşma	12.2.1981
Ortak Havacılık Kurallarının Geliştirilmesi Kabulü ve Uygulanması Konusunda Anlaşma	02.09.1997
Şikago Konvansiyonu’nun 3. maddesinin Eklenmesine Dair Montreal Protokolü	10.5.1984
23 Eylül 1971’de Montreal’de Yapılan Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Kanun Dışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Sözleşmeye Munzam Uluslararası Sivil	24.2.1988

Havacılığa Hizmet Veren Havaalanlarında Kanun Dışı Şiddet Olaylarının Önlenmesine İlişkin Protokol	
Şikago Konvansiyonu'nun 56. Maddesini tadil eden Montreal Protokolü	6.10.1989
Şikago Konvansiyonu'nun 50(a) Maddesini tadil eden Montreal Protokolü	26.10.1990
Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla İşaretlenmesine İlişkin Montreal Sözleşmesi	1.3.1991
Havayolu İle Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralları Birleştirilmesine Dair Montreal Sözleşmesi	28.5.1999
Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Cape Town Sözleşmesi	16.11.2001
Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşmeye İlişkin Havaaracı Donanımına Özgü Konulara Dair Protokol	16.11.2001
Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Pekin Sözleşmesi	10.9.2010
Uçakların Kanundışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Hakkındaki Sözleşmeye (La Haye 1970) Ek Protokol	10.9.2010

Kaynak:(SHGM, 2020a)

Söz konusu anlaşmalarda alınan ve sivil havacılık sektörünün birçok bileşenini etkileyen kararların uygulayıcısı ve denetleyicisi konumunda olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün etkinliği önem arz etmektedir. Çok taraflı havayolu taşımacılığı anlaşmalarındaki yolcu hakları, güvenlik, emniyet, teminat, sigorta vb. konuların ana uygulayıcısı olan havayolu firmaları ve havalimanı işletmelerine yönelik eğitim, denetim ve sertifikasyon faaliyetlerinin önemi her geçen gün artmaktadır.

2.2. Havayolu Pazarına Giriş

Pazara erişim düzenlemesi, pazarı bir bütün olarak tüm havayolu işletmelerine açmak ya da kapatmak olarak tanımlanırken, pazara giriş düzenlemesi bir ya da daha çok havayolu işletmesinin pazara erişim düzenlemesinden faydalanarak söz konusu pazara giriş yapabilmesini ifade etmektedir. Pazara giriş düzenlemeleri, ikili havayolu taşımacılığı anlaşmalarında hem teknik hem de ekonomik açıdan ele alınmakta ve belirlenmektedir. Teknik düzenlemelerin amacı havayolu işletmesinin faaliyetlerinde havacılık emniyetinin sağlanmasını güvence altına almaktır. Bu sayede, pazara girecek havayolu işletmelerinin teknik açıdan özellikleri düzenlenerek emniyeti tehdit etme ihtimali olanlar pazar dışında bırakılır. Pazara giriş düzenlemeleri her iki taraf adına, bu pazarlar için verilen erişim hakkını kaç tane ve hangi özelliklere sahip havayolu işletmesinin hangi şartlarda kullanacağını düzenlemektedir (SHGM, 2015b, s. 59).

Pazara giriş düzenlemelerinin ekonomik anlamda iki ayrı bileşeni bulunmaktadır. Bunlardan birincisi taraf ülkeler adına pazara erişim hakkını kaç tane havayolu şirketinin kullanabileceğinin belirlenmesidir. İkincisi ise, bu hakkı kullanacak şirketin sahiplerinin hangi ülke vatandaşı olduğu ve şirketin yönetiminde hangi ülke vatandaşlarının söz sahibi olduğunun belirlenmesidir. İkili havayolu taşımacılığı anlaşmasını imzalayan taraf ülkeler bu konudaki düzenlemelere uygun olarak bir ya da daha fazla havayolu şirketini pazara giriş hakkını kullanması için yetkilendirmekte ve bu işleme de "tayin etme" (designation of airlines) adı verilmektedir. Bu konudaki düzenlemeler sıkı olduğunda pazara erişim hakkını sadece bir havayolu işletmesinin kullanmasına izin verilmektedir. Daha liberal anlaşmalarda iki ya da daha fazla havayolu işletmesinin pazara girişine izin verildiği görülmektedir. Tamamen serbest düzenlemelerde ise tayin edilecek havayolu işletmesi sayısında herhangi bir sınırlama getirilmemektedir. Pazara giriş düzenlemeleri sadece Avrupa Birliği ülkeleri arasında çok taraflı olarak tamamen serbest olarak belirlenmiştir (Doganis, 2005, s. 28).

Pazara girişin diğer bir bileşeni sahiplik ve yönetimde etkin kontrol düzenlemeleri olup havayolu işletmesinin sahiplik yapısını ve havayolu şirketlerinin kimler tarafından yönetildiğini düzenlemektedir. İkili havayolu taşımacılığı anlaşmalarında pazara giriş hakkını kullanacak havayolu şirketinin sahipliğinin önemli bir kısmının taraf olan ülkenin vatandaşlarında olması tercih edilmektedir. Sahiplik yapısındaki oransal karşılık miktarı yani iştirak payı miktarı ülkeden ülkeye değişebilmektedir. Örneğin bu oran ABD'de %75 iken, AB ülkeleri için %51'dir. Yönetimde etkin kontrol düzenlemelerinde ise şirket yönetiminde hangi

ülke vatandaşlarının etkin rol aldığı, stratejik kararları alma yetkisine sahip yönetim kurulu başkanının, yönetim kurulu üyelerinin, icracı tepe yöneticilerinin vatandaşlık durumu sorgulanabilmektedir. Çünkü bir havayolu şirketinin sahiplik yapısı ulusal olsa bile şirketi yabancı ülke vatandaşlarının yönetmesi durumunda ulusallık özelliğinin zarar göreceği düşünülmektedir. Pazara giriş düzenlemeleri sadece Avrupa Birliği ülkeleri arasında çok taraflı olarak tamamen serbest olarak belirlenmiş olup sahiplik ve yönetimde etkin kontrol alt bileşeni, uluslararası havayolu pazarlarında en sıkı tutulan bileşenlerdendir (SHGM, 2015, s. 60).

Pazara girişte idari düzenlemelere ilaveten yapısal engeller de bulunmaktadır; bunların başında “Devlet Politikaları” gelmektedir. Son yıllarda birçok iç hat ve dış hat hava taşımacılığı pazarları büyük ölçüde deregüle edilmiş olmasına rağmen, ikili havayolu taşımacılığı anlaşmalarına yansıyan devlet politikaları ile halen birçok pazarda piyasaya girmek isteyenler bakımından etkin engel oluşturulmaktadır. Birçok ülke kendi iç hat piyasasını kendi kontrol etmek istemekte ve iç hat seferi yapan havayolu firmalarının hisselerinin yabancılara satılabilecek oranına kısıt getirmektedir. Bir diğer yapısal engel ise, “Alt Yapı Yetersizlikleri”dir. Sivil havacılık sektöründe pazara giriş için gereken ve havalimanlarında bulunan, terminal binası, iniş-kalkış pisti, çıkış kapısı (gate), satış ve check-in bankoları, bagaj handling tesisi, bilişim alt yapıları, teknik bakım merkezleri, yolcu ve ramp handling cihaz, tesisat ve alt yapıları ve hatta business class, first class dinlenme salonları yeterli, uygun veya hiç olmayabilir. Yahut mevcut kısıtlı imkanlar da doğal olarak halen piyasada bulunan şirketlere tahsis edilmiş olabilir. Havalimanı altyapısındaki eksiklikler ve yetersizlikler uzun zamandır sivil havacılık endüstrisinin gelişme ve genişlemesine engel olan en önemli etkenlerden biri olmaya devam etmektedir. Uçuş için gerekli olan slotların (sıra/zaman tahsisleri) paylaşımındaki adaletsizlikler de bir diğer alt yapı yetersizliği olarak karşımıza çıkmaktadır. Son olarak, “Maliyet Engelleri” de pazara girişte karşılaşılan yapısal engellerden biri olarak kabul edilmektedir. Satın alınan uçakların leasing yöntemiyle ödenebilmesi, havalimanı masraflarının kullandıkça ödenmesi gibi imkanlar, sivil havacılık piyasalarında sabit maliyetleri azaltan bir etken olmakla birlikte, ilk başvuruya ilişkin masraflar, yerleşke maliyetleri, acente komisyonları ile eğitim ve reklam/tanıtım masrafları ciddi maliyet oluşturabilmektedir (Göksoy, 2012, s. 22).

Türkiye sivil havacılık sektöründe ise, 1983 yılında yürürlüğe giren 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu ile havayolu ulaşımında belirgin gelişmeler yaşanmış ve böylece Türkiye sivil havacılık sektörünün gelişiminin önü açılmıştır. 2920 Sayılı Sivil Havacılık Kanunu ve bu kanun temel alınarak hazırlanan Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A) ile iç ve dış hatlarda tarifeli ve/veya tarifersiz seferlerle ücret karşılığında yolcu ve yük taşımak üzere kurulmuş olan veya kurulacak olan ticari hava taşıma firmalarına ruhsat verilmesi, verilen ruhsatın askıya alınması veya iptal edilmesine ilişkin usul ve esasları düzenlemekte ve bu işletmelerin, sahiplerinin ve personelinin taşınması gereken nitelikleri, görevlerini ve sorumluluklarını belirlemektedir. 2920 Sayılı Sivil Havacılık Kanunu ile özel havayolu işletmelerinin kurulması ve taşımacılık faaliyetlerinde yer almasının önündeki engeller, başka bir deyişle havayolu pazarına girişin önündeki en büyük engel kaldırılmıştır. Bunun bir sonucu olarak da birçok havayolu işletmesi faaliyetlerine başlamıştır. Sadece Türk Hava Yolları'nın faaliyet gösterdiği iç hat yolcu ve yük pazarı, özel havayolu işletmelerinin de pazara girmesi ile tekeli piyasa yapısından farklı özellikler göstermeye başlamıştır. Her ne kadar serbestleşme yönünde çok büyük bir adım atılmış olsa da, sonrasında ilgili yönetmelik ve talimatlarla yapılan çok sayıda değişikliklerle zaman zaman kısıtlayıcı düzenlemeler tekrar getirilmiş, pazara giriş imkanları kısıtlanmış ve iç hat pazarı 2003 yılındaki serbestleşme uygulamasına kadar Türk Hava Yolları'nın tekelinde kalmaya devam etmiştir. 2003 yılının Ekim ayında özel havayolu işletmelerinin iç hat pazarına girmesinin önündeki engel olan 1996 yılında alınan SHGM kararları kaldırılmış ve özel havayolu işletmelerinin pazara girişi tekrar serbest hale getirilmiştir (Yaşar ve Gerede, 2018, s. 178).

2920 Sayılı Sivil Havacılık Kanunu'nda pazara giriş ile ilgili doğrudan bir madde bulunmamakla birlikte, tarifeli ve tarifersiz taşımacılık yapmak üzere kurulacak işletmelerin pazara giriş koşulları ile gerçekleştirecekleri faaliyetler, kanun kapsamında çıkartılan Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği'nde (SHY-6A) açıkça düzenlenmiştir. Kanunda özel

havayolu firmalarının faaliyetlerine başlayabilmeleri için ilgili bakanlıktan izin ve işletme ruhsatı alması gerektiği yer alırken, başvuruların hangi ölçütlere göre değerlendirileceği ise Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği'nde düzenlenmektedir. Buna göre, yeni kurulacak bir özel havayolu firmasının girmek istediği havayolu pazarındaki yolcu ve yük potansiyeli, bu pazarda mevcut durumda faaliyet gösteren havayolu işletmelerinin kapasite durumları ve talep edilen işletmecilik türünün (iç-dış hat, tarifeli-tarifesiz) ülkenin ulaştırma, ekonomik ve sosyal ihtiyaçlarına yapacağı etkiler değerlendirilerek pazara girişine izin verilmektedir. Mevcutta faaliyet gösteren havayolu firmalarının yeni pazarlara girmek istemeleri durumunda da benzer kriterlerin göz önünde bulundurulması değerlendirilmelidir (Gerede, 2011b, ss. 512-514).

Türkiye'de ve dünyada pazara girişlerin serbestleştirilmesi kapsamında, öncelikle üçüncü ve dördüncü trafik hakları konusunda tüm kısıtlamaların kaldırılması ve ikili anlaşmaların daha liberal hale dönüştürülmesi gerekmektedir. Anlaşmalarda tekli tayini öngören maddeler kaldırılmalı ve çoklu tayine olanak sağlayacak şekilde revize edilmelidir. Sektördeki rekabetin belirlenen kurallar dahilinde yapılması için gerekli kontrol sistemleri ve yaptırımlar kurgulandıktan sonra da beşinci trafik hakları biraz daha serbest hale getirilebilir. Havayolu firmasının mülkiyeti (sahiplik) ve kontrolü hakkındaki ulusal sınırlamalarla ilgili olarak, ikili sivil havacılık anlaşmalarındaki "Nationalty Clause" gereği örneğin; Türk tescilli bir havayolunun %50'den fazla hissesinin yabancılara satılması halinde söz konusu havayolu firması sahip olduğu tüm trafik haklarını kaybetmektedir. ICAO bu yaklaşımın, havayolu firmalarının ağırlıklı olarak devlet kurumu özelliğinde olmaları durumunda uygun olduğunu ifade etmektedir. Bu kapsamda, yabancı yatırımcıların Türkiye'deki havacılık sektöründe faaliyet gösteren şirketleri hiçbir kısıtlama olmaksızın satın alabilmelerine yönelik Türk Ticaret Kanununda değişiklik yapılmasının değerlendirilmesi gerekmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2018, ss. 46-48).

Türkiye'de havayolu pazarına girişte karşılaşılan yapısal engelleri bertaraf etmek adına, havalimanlarının diğer ulaştırma türleri ile entegrasyonunun tamamlanması önem arz etmektedir. Havalimanları ile şehir merkezleri arasındaki doğrudan, hızlı ve konforlu toplu ulaşım imkanlarının sağlanması, havalimanlarında sağlanan vize işlemleri, pasaport kontrolü, bagaj alım, gümrük kontrolü, ulaşım hizmetleri (transfer, araç kiralama, halk otobüsleri, tramvay, metro, özel otobüs şirketleri, taksi vb.), güvenlik kontrolleri, yolcu kabulü, yeme, içme, alışveriş, hızlı geçiş, özel salon gibi hizmetlerin geliştirilmesi ve tüm havalimanlarında standardın sağlanması gerekmektedir (Ulaştırma Bakanlığı, 2010, ss. 87-91).

Tüm dünyada etkisini gösteren Covid-19 küresel salgını sürecinde devlet, sektöre yönelik yeni düzenlemeleri de hayata geçirmiştir. Örneğin Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, koronavirüs salgını nedeniyle zarar gören sivil havacılık firmalarına destek olmak amacıyla, havalimanlarında hizmet veren havayolu, yer hizmet kuruluşları ile ticari hacim işleten kişi ve kuruluşlara tahsisli mahallere ait, yer hizmetleri çalışma ruhsatları temdit ücretlerine ait 2020 Mart, Nisan, Mayıs, Haziran dönemi için düzenlenen faturaların ve tarifeli ve tarifesiz seferlerle yolcu taşımacılığı yapan yerli havayolu kuruluşlarının 1 Temmuz-31 Aralık 2020 tarihleri arasında düzenlenen ve düzenlenecek olan faturalarının, gecikme faizi alınmaksızın 31 Ocak 2021 tarihine kadar ertelenmesi yönünde karar almış ayrıca Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından işletilen havalimanlarında, havayolu, yer hizmet kuruluşları ve ticari hacim işleten kiracılar için pandemi nedeniyle 2020 yılı içerisinde düzenlenen ve vadesi 31.01.2021 tarihine ötelenen kira bedeli faturalarına ait tutarlar iptal edilmiş ve 2021-2022 dönemine ait kira bedellerinin 2 yıl boyunca yüzde 50 indirimli uygulanacağı kararı alınmıştır (DHMI, 2021).

DHMI'nin sektöre yönelik almış olduğu bu destek kararlarının katkısı yadsınamaz olmakla birlikte, DHMI'nin işletmesini yürüttüğü havalimanlarında ödeme ertelenmesi ve indirim uygulanan gider kalemlerinin yanı sıra, havayolu firmalarının katlandığı, konma ve konaklama, yolcu servisi, emniyet tedbiri, uçak / araç yönlendirme, havalimanı çalışma

saatinin uzatılması, yolcu köprüsü hizmetleri, yer hizmetleri, akaryakıt ikmali imtiyazı, apron araç özel plakası, giriş kartları tarifesi, iletişim sistemleri, elektrik, su, atıksu, ısıtma-soğutma ve havalandırma, araç, gereç ve malzeme tahsis, terminal yer tahsis, arazi ve diğer binalar yer tahsis, telekomünikasyon sistemleri yer tahsis ve altyapı geçiş hakkı, check-in - transit kontuar, kiosk ve karşılama bankoları, uçuş bilgi sistemi monitör kullanımı, otopark, havacılık bilgi hizmetleri (AIS) yayınları gibi diğer birçok farklı başlıkta ve bunların alt başlıklarında giderler bulunmaktadır. Koronavirüs döneminde devletin, sivil havacılık firmalarına yönelik desteğini yukarıdaki başlıkları da kapsayacak şekilde genişletmesinin elzem olduğu düşünülmektedir.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü de 06.01.2021 tarihinde yayınladığı “Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A)’nde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik” ile “Dünya Sağlık Örgütü tarafından küresel salgın olarak ilan edilen durumlarda, uçuşlara ara verilmesi ya da uçuşların tamamen durdurulması halinde, bu Yönetmeliğe göre ruhsatlandırılmış havayolu ve hava taksi işletmelerine ilişkin olarak bu Yönetmelik kapsamında belirlenen ve ruhsatın geçerlilik koşullarını etkileyen süreler İnceleme Komisyonu tarafından uzatılabilir.” kararı alınmış olup ayrıca “belirtilen durumda uçuşlara ara verilmesi ya da uçuşların tamamen durdurulması halinde, bu Yönetmeliğe göre ruhsatlandırılmış havayolu ve hava taksi işletmelerinde, anılan durumun geçerli olduğu süre boyunca 45 inci maddenin üçüncü fıkrasında yer alan şart aranmaz.” maddesi de yürürlüğe girmiştir. Söz konusu 45. maddenin üçüncü fıkrası ise şu şekildedir; “ İşletmeler tarafından Genel Müdürlüğe sunulan yıl sonu onaylı mali tablolara göre, işletmeler için bu Yönetmelik ile belirlenen asgari sermayenin öz varlık içerisinde mevcut olması gereklidir” (TBMM, 2021).

Söz konusu değişiklikle, yönetmeliğin 45’inci maddesinin 3. fıkrasındaki havacılık işletmelerinde aranan mali güç şartlarının kaybedilmesine yönelik muafiyet 2019 ve 2020 yılları yılsonu ve ara dönem mali tablolarını da kapsamak üzere uygulanması öngörülmektedir. Söz konusu uygulama, sektördeki mali kriz içerisinde bulunan ve Sivil Havacılık İşletmeciliği İşletme Ruhsatı (AOC-Air Operator Certificate) şartlarını kayıp eden veya etmek üzere olan işletmeleri korumaya yöneliktir.

Ayrıca Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, koronavirüs (COVID-19) tedbirleri kapsamında yayınlamış olduğu duyuru ve bültenlerle, uluslararası kuruluşların yayınlarını tüm sektör üyelerine ulaştırmış, Sağlık Bakanlığı aracılığı ile alınan tedbirler resmi yazılar ile sektöre iletmıştır. SHGM, koronavirüs salgınına karşı uçaklarda ve havalimanlarında uygulanması önerilen sağlık tedbirlerine, uçuş ekibi, kabin ekibi ile havalimanı görevlilerinin COVID-19 salgınından korunma tedbirlerine, yurtdışından gelen tüm uçuşlarda yapılacak anonslara, tüm havayolu işletmelerinin yoğun yerli vaka görülen ülke uçuşları için alması gereken önlemlere, koronavirüs salgınının yayılmaması için uçaklarda alınması gereken önlemlere, COVID-19 olduğu tespit edilen yolcuları taşımış uçuşlardaki uçuş görevlilerine yönelik takip önerilere, havalimanlarında güvenlik ve pasaport kontrolünde alınacak önlemlere yönelik esasları belirlemiş ve söz konusu tedbirlere yönelik düzenli olarak bültenler yayınlamıştır (SHGM, 2021).

2.3. Havaalanı Slotları (Sıra/zaman tahsisi)

Kısaca slot (sıra/zaman tahsisi), bir havalimanında havayolu taşıyıcısı firmaya iniş ve kalkış yapabilmesi için tanınan zaman dilimi (aralığı) olarak ifade edilebilir. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği’nin (IATA - International Air Transport Association) yapmış olduğu daha detay tanımlamada; “üçüncü seviye (yoğun) bir havalimanında, belirli bir tarih ve saatte, planlanmış bir uçuşun icrası amacıyla varış ve kalkış için gerekli tüm havalimanı altyapısının kullanımına ilişkin verilen koordinatör izni” olarak belirtilmektedir. Belirtmek gerekir ki, slot ile hava trafik kontrolünün yani kulenin verdiği izin farklı şeylerdir (IATA, 2020, s. 10).

Havayolu firmalarının sefer icra etmek amacıyla iniş veya kalkış yapmak için ihtiyaç duyduğu zaman dilimi slot olarak tanımlanırken, bu zaman diliminin belirli sıra ve kurallar çerçevesinde tahsis edilmesine slot tahsisi denmektedir. Slot tahsisi özellikle hava trafiğinin yoğun olduğu havaalanlarında önceden belirlenmiş zaman dilimlerinde iniş kalkış yapmak ve alt yapı hizmetlerinden yararlanabilmek amacıyla yetkili makamdan alınan izini ifade

etmektedir. Havayolu şirketleri arasındaki rekabette iktisadi bir denge sağlanması, söz konusu rekabetin sürdürülebilmesi, hava sahasının kullanımı nedeniyle oluşan hava trafiğinin kontrolü, güvenliği ve oluşan çevre ve gürültü kirliliği sorunlarının çözümü için slot (sıra/zaman) tahsisi hakkında belirli kurallar belirlenmesi ve bu kuralların yasal düzenlemelere dayandırılması gerekliliği doğmuştur (Cengiz, 2010, s. 1110).

Talebin kapasiteyi aştığı havaalanlarında, slot miktarının nasıl tespit edileceği, slotların nasıl dağıtılacağı, transfer edileceği, slotların alınıp satılacağı, iptal edileceği gibi konulardaki kurallar bütünü de slot düzenlemeleri olarak adlandırılabilir. Havayolu firmasının bir havalimanındaki sahip olduğu slotların miktarı ve gün içindeki yeri (gece, gündüz, sabah akşam) havayolu işletmeleri açısından son derece değerli birer kaynak durumuna gelebilmektedir. Aynı zamanda bu durum, geniş bir ürün gamı sunmayı yani yolcunun istek ve ihtiyaçlarını karşılama derecesini etkilemektedir. Hızlı bir şekilde seyahat imkanı sunan havayolu taşımacılığının hangi noktalar ve hangi zaman dilimleri arasında yapılacağı konusu farklı ürünler ortaya çıkartmaktadır. Sadece sahip olunan slotlar bile havayolu işletmelerine rekabetçi üstünlük kazandıracak ya da üstünlüklerini kaybettirecek kadar önemli hale gelebilmektedir (O'Connor, 2001, ss. 33-34).

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) havaalanlarındaki kapasitenin etkili ve verimli bir şekilde kullanılabilmesi, rekabetin adil şekilde sürdürülmesi, müşterilere uygun tarifeler düzenlenebilmesi, yeni havaalanlarının erişim haklarının kısıtlanmaması gibi nedenlerle, kapasitenin koordine edilmesi ve slot tahsisine ilişkin yöntem, ölçüt ve prosedürler konusunda yaygın bir şekilde kullanılan rehberler hazırlamaktadır. IATA'nın hazırladığı bu rehber doküman Dünya Slot Rehberi (Worldwide Slot Guidelines - WSG) olarak adlandırılmaktadır (IATA, 2020, s. 10).

Havaalanlarının kapasitelerinin sınırlı olması ve pazara yeni giren havayolu firmaları (özellikle kısa mesafeli uçuşlarda rekabet edebilmek için daha sık sefer düzenleme isteklerinden dolayı) ile pazarda var olan eski havayolu firmalarının slot taleplerinin, daha çok sıkışık havaalanlarında ve işlek saatlerde karşılanmasının güç olması nedeniyle slotların önemi her geçen gün artmaktadır. Slot tahsisi havayolu şirketlerine yetkili makamlar tarafından ücretsiz olarak yapılmakta ancak tahsis edilmiş slotlar havayolu şirketleri arasında satış veya değişim şeklinde ticarete konu olabilmektedir. Liberalizasyon sonrası sektörde yaşanan arz ve talep artışı, taşıyıcıların verimlilik amaçlı geliştirdikleri topla dağıt (hub and spoke) sisteminin merkezi havaalanlarında (hub noktasında) yoğunluğa sebep olması, bağlantılı seferlerde yolcuya sunulan bekleme sürelerinin kısalığının rekabette öne çıkması ve havayolları arasında gelişen ittifaklar nedeniyle, yeni slotlara ihtiyaç duyulmakta ve mevcut slotlar giderek yetersiz kalmaktadır (Burghouwt, De Leon ve De Wit, 2015, ss. 38-39).

Türkiye'de 1993 yılından itibaren Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından yürütülmekte olan slot koordinasyon işlemleri, 17.06.2010 tarihinden itibaren Ulaştırma Bakanlığının (Şu anki adı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı) 2003/5930 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ)'ne devredilmiştir. Slot tahsisi işlemleri Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü'ne bağlı DHMİ Slot Koordinasyon Komitesi tarafından yürütülmektedir. Ayrıca Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü slot kullanımına yönelik denetim görevini yürütmekte, aldığı fazla slotu iptal etmeyen, alınan slotu uymayan ve slotsuz uçuş gerçekleştiren havayolu işletmelerine kazanılmış slot haklarının iptali ve para cezası gibi yaptırımlarda bulunabilmektedir (DHMİ, 2020).

Havayolu şirketlerinin ticari anlamda kalbi olarak nitelendirilebilecek kadar önemli olan "[network planlama](#)" yani uçuş ağının planlanması sürecinde, minimum bağlantı süreleri en kritik rolü oynamaktadır. Türkiye'de özellikle aktarma fonksiyonunu gerçekleştirecek ve minimum bağlantı süresini etkileyecek olan yeni slotların verilmesinde, Türkiye tescilli havayollarına öncelik tanınması stratejik bir öneme sahip olabilmektedir. Slot tahsislerinin Dünya'nın her tarafında şeffaf olması gerekirken birlikte, yeni slot tahsislerinde AB ülkelerinde, öncelikle AB taşıyıcılarının tercih edilmesi nedeniyle, adil rekabeti sağlamak adına benzer uygulamanın özellikle İstanbul Yeni Havalimanındaki slot tahsisinde Türkiye tescilli taşıyıcılar için yapılması önem arz etmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2018, ss. 46-48).

2.4. Kapasite Düzenlemeleri

Kapasite düzenlemeleri, hava yolu şirketlerinin giriş yapacakları pazara arz edilecek olan uçak tipi, buna bağlı olarak koltuk sayısı, günlük veya haftalık olarak belirlenen uçuş sıklığı (frekans sayısı) gibi değişkenlere göre belirlenen ürünün miktarına yönelik düzenlemeleri ifade etmektedir. Haftalık ve günlük olarak belirlenen uçuş sıklığı (frekans sayısı) ile uçak tipi bilgilerinin yer aldığı uçuş tarifesi, havayolu işletmesinin pazara sunacağı kapasiteyi göstermektedir. Yolcu ve yük trafiği genellikle ulusal kaynak olarak algılanmakta ve karşılıklı yapılan ikili müzakere sisteminde adil rekabet gereği kapasitenin eşit olarak paylaşılması benimsenmektedir (Gerede, 2011a, ss. 37–38).

Her devlet kapasite kararlarını alırken, ulusal politika hedeflerini (uluslararası ticareti, turizmi ve ekonomik kalkınmayı teşvik) ve kamu yararını gözetmeye yönelik sorumluluklarını dikkate almaktadır. Devletler, havayolu şirketlerinin kararlarını ekonomik önceliklerine göre verdiklerini bildikleri için belirli alanlarda veya belirli rotalarda yolcu ve yük için daha fazla kapasite sağlanmasını isteyebilirler. Bayrak taşıyıcı olarak nitelendirilen ulusal havayolları kısmen ticari amaçlı ve kısmen de kamu yararına yönelik faaliyet gösterebilmektedirler. Bu kapsamda devletler, ulusal hava yolu şirketlerinden zaman zaman ekonomik olarak uygun bir hava taşımacılığı hizmeti yerine, ülkelerinin genel ticari politikalarının ihtiyaçlarına göre faaliyet göstermelerini isteyebilmektedirler. Bu nedenle, devletler yaptıkları düzenlemelerde, genellikle kendi ulusal havayolu firmalarının çıkarlarına yüksek öncelik vermektedirler. Devletler ulusal havayollarının doğrudan katılımıyla yürüttükleri kapasite müzakerelerinde, her hizmet türü için kapasitenin belirlenmesi, belirlenen kapasitenin hizmet sağlayan havayolu şirketleri arasında dağılımı ve kapasite ayarlamalarının yapılması konularını karara bağlamaktadır (ICAO, 2004, ss. 4.2–2).

Kapasite belirleme yöntemleri üç farklı şekilde olabilmektedir. En sıkı kapasite belirleme yöntemi olan “Ön Belirleme” yönteminde; uçuşlar başlamadan önce, havacılık otoritelerinin ve otorite tarafından belirlenmiş havayolu şirketlerinin katılımıyla uçak tipi, sıklık, koltuk sayısı bazında kapasite belirlenmektedir. Diğer bir yöntem olan “Bermuda-1” yöntemi, adını 1946 yılında ABD ve İngiltere arasında kapasite düzenlemelerini daha serbest hale getirmek amacıyla Bermuda’da imzalanan ikili havayolu taşımacılığı anlaşmasından almaktadır. Bu yöntemde otoriteler, kapasiteyi önceden belirlememekte, kesin sınırlamalar ya da paylaşım oranları koymamaktadırlar. Talep ve kapasite, belirlenen ilkelere bağlı kalmak şartıyla, pazar araştırmalarına ve pazardaki rekabet dinamiklerine göre havayolu şirketleri tarafından kendi aralarında belirlenmekte ve zaman içerisinde talebe bağlı olarak değişebilmektedir. Bu yöntemde otoritelerin rolü, seferler başladıktan sonra herhangi bir anlaşmazlık veya olumsuzluk durumunda konuyu incelemek ve gerekirse müdahale etmek şeklindedir. Bir diğer kapasite belirleme yöntemi ise “Serbest Belirleme” yöntemi olup, kapasitenin hava yolu şirketleri tarafından otorite kontrolünden bağımsız olarak belirlenmesine izin verilmekte ve kapasite tamamen serbest belirlenmektedir. Tarifelerin kolay ve hızlı bir şekilde değiştirilebildiği bu yöntemde devletin düzenleyici rolü ise, pazardaki rekabetin serbest ve adilce işletilebilmesi için gerekli önlemlerin alınması, her türlü ayrımcılık ve adil olmayan rekabet uygulamalarının yasaklanmasıdır. Ancak otoritelerin tek taraflı olarak kapasiteyi kontrol etme uygulamaları bulunmamaktadır (Borenstein ve Rose, 2014, s. 100).

Türkiye’de 2920 Sayılı Sivil Havacılık Kanunu ve bu kanun temel alınarak hazırlanan Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A) kapasiteyi de düzenlenmiştir. Kanun ilk kez yürürlüğe girdiği 1983 yılındaki haline göre, havayolu işletmeleri belirledikleri uçuş tarifelerini ilgili Bakanlıktan onay almak ve yürürlüğe girmeden 15 gün önce üçüncü kişilere duyurmak zorundaydılar. Buna göre sözü edilen dönemde, kapasiteye ilişkin düzenlemelerin pazara giriş kadar serbest olmadığı görülmektedir. Kanunda yer alan 15 günlük süre dinamik bir sektör için uzun bir süre olarak değerlendirilebilir. Kanunda havayolu işletmelerinin tarife belirleme yöntemlerine ilişkin bir hüküm yer almamaktadır. Buna karşılık kapasitenin aslında açıkça düzenlenmediği, havayolu işletmelerinin pazara sunacakları kapasiteye ilişkin bilginin, ancak Bakanlığa sunacakları uçuş tarifeleri bilgisinden hesaplanarak dolaylı bir şekilde elde edilebileceği anlaşılmaktadır. 26.04.2001 tarihinde yayınlanan [4647 Türk Sivil Havacılık Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun](#) ile Ulaştırma Bakanlığı onayına

tabi olan tarifeler, serbest pazar koşullarına göre havayolu işletmelerinin kendilerince serbestçe belirlenebilir hale getirilmiştir. Tarifelerin, uygulanmadan 3 gün önce üçüncü kişilere duyurularak kendiliğinden yürürlüğe girmesi öngörülmüştür (Gerede, 2011b, ss. 512–514).

Hava taşımacılığı sektörü yüksek tutarlarda yatırım gerektiren, sabit maliyetleri yüksek bir sektör olup, bu bakımdan talep değişikliklerine cevap verme konusunda yeterince esnek olamamaktadır. Havacılık sektöründe kapasite planlaması çerçevesinde olası doluluk oranlarının düşmesi, gelir kalemlerini harcamalara göre daha fazla etkilemesi ve talepteki ani daralmalar işletmelerin gelir gider dengesini sarsmakta, hatta iflaslara ve iş kayıplarına yol açmaktadır. Bu bakımdan durgunluğa ve talep azalışına yol açan ekonomik kriz dönemlerinde yolcu, yük, uçak trafiği gibi havacılık sektörü göstergelerine ait verilerin belli referans değerlerin altına inmesi halinde, yeniden normal duruma dönülünceye kadar, hava taşımacılığı sektörüne devlet tarafından teşvik uygulanması veya vergi ve sosyal güvenlik primi erteleme ve yapılandırılmalarının gündeme alınmasının, ekonomik krizlerin havayolu işletmelerinde yaşanabilecek iflas ve iş kayıplarının önüne geçebileceği değerlendirilmektedir. Ayrıca küresel çapta yaşanan krizler neticesinde, ittifakların ve ortaklıkların önemi daha da artmış olup, Türkiye’deki faaliyet gösteren havayolu firmalarının kendi arasında ve küresel çapta bu tür stratejik işbirliği uygulamalarına önem vermeleri, hatta birleşme ve devralmaların muhtemel ekonomik krizlerin sektördeki olumsuz etkilerini azaltabileceği düşünülmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2018, ss. 46–48).

2.5. Fiyat Tarifeleri

Fiyat tarifesine ilişkin düzenlemeler, havayolu şirketlerinin koltuk, bagaj, kargo ve postanın taşınması veya taşıyıcının bu süreçte sunacağı diğer hizmetler için belirlenecek fiyatlara ilişkin konuları içermektedir. Fiyat tarifesine yönelik düzenlemelerin çeşitli bileşenleri olup bunlar; fiyat tarifeleri belirlenirken kullanılacak faktörlere (maliyet + makul kar ya da diğer havayolu işletmelerinin tarifeleri gibi) ilişkin zorunluluk olabilmesi, çeşitli otoritelerle görüş alışverişi yapılabilmesi, fiyat tarifesinin yürürlüğe girmesi için başvuru veya süre şartı aranabilmesi, ilgili otoritenin onayına tabi olması, tüm bu süreçleri belirleyen bir düzenlemenin olup olmamasıdır. Bir ülkedeki iç hat pazarında fiyat tarifesi boyutunun serbestliğini belirleyen en önemli bileşenleri “fiyat tarifesinin belirlenmesinde dikkate alınan faktörler” ve “otorite onayı” olarak görülmektedir. Tarifenin onaylanmasına ilişkin yöntem, aynı zamanda havayolu şirketlerinin hazırladıkları fiyat tarifesinin yürürlüğe girmesinde devletin düzenleyici rolünün etkisini de belirlemektedir. Tam rekabet şartlarının hakim olduğu bir iç hat pazarında, havayolu şirketleri uyguladıkları fiyatları tamamen pazar şartlarına göre serbestçe belirleyebilmekte ve fiyat tarifesi hiçbir kurum yada otoriteden onay olmadan yürürlüğe girebilmektedir. Fiyat tarifesine yönelik bu bileşenlerin büyük bir kısmı ülkeler arasında imzalanan ikili havayolu taşımacılığı anlaşmalarında belirlenmekte, fiyat tarifeleri tamamen pazar şartlarına göre serbest bir biçimde belirleneceği gibi daha sıkı düzenlemelerin içerdiği fiyat tarifelerinin belirlenmesinde kullanılacak yöntem olarak IATA tarife belirleme süreçleri işaret edilebilmektedir (Gerede, 2011b, s. 509).

Türkiye’de fiyat tarifelerine ilişkin ilk düzenleme 14.10.1983 tarihinde yürürlüğe giren 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile yapılmış olup, kanununun 25. maddesinde havayolu işletmesinin ücret tarifelerini Ulaştırma Bakanlığı’na onaylatmaları ve asgari 15 gün önce üçüncü kişilere duyurmaları gerektiği aksi halde yürürlüğe koyulamayacağı hükmü yer almaktaydı. Bu düzenleme fiyat tarifelerini çok sıkı bir denetim altına almaktaydı. İlgili dönemde, Türk Hava Yollarının bilet fiyatlarını artırma taleplerinin bile Bakanlık tarafından onaylanmadığı gibi örnekler yaşandığı görülmüştür. 14.10.1983 tarihinde yürürlüğe giren 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Türkiye’de iç hat pazarına giriş serbestleştirilmiş fakat serbestleşmenin en önemli unsurlarından biri olan fiyat tarifelerine yönelik serbestleşme gerçekleşmemiştir. İlgili dönemde iç hatların gelişmemesindeki en önemli etkenin fiyatlarının yüksekliğinden kaynaklandığı düşünülmektedir. 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’ndaki fiyat tarifelerine ilişkin düzenleme, sözü edilen olumsuzluklar dikkate alınarak, 26.04.2001 tarihinde değiştirilmiştir. Yeni düzenleme ile fiyat tarifeleri mali ve ekonomik koşullara uygun olarak hazırlanacak, tarifelerin yürürlüğe gireceği tarih

belirlenecek ve bu tarihten en geç 3 gün önce duyurularak yürürlüğe konabilecektir. Yeni düzenlemede yapılan en dikkat çekici değişiklik, Bakanlığın tarifeleri inceleme ve onaylama yetkisinin kaldırılmış olmasıdır (Battal, Yılmaz ve Ateş, 2006, s. 2).

Ulaştırma Bakanlığı'nın 01.06.2007 tarihinde yayınlamış olduğu "Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği'nin Haksız Rekabet başlığı Madde 44'de "İşletmeciler uçuş emniyetinin en üst seviyede sağlanması bakımından iç veya dış hat tarifeli seferlerinde hat bazında bir yıllık süre içinde zarar etmemek ön şartı ile toplam maliyetin altında ücret tespit edemezler." hükmü ve İdari Yaptırımlar başlığı Madde 43'de "Bu Yönetmeliğin 44 üncü maddesinde belirtilen maliyetin altında ücret uygulandığının tespit edilmesi halinde işletmecinin bu hattaki uçuşu bir yıl süreyle askıya alınır." hükmü yer almaktadır. Bu düzenleme, 26.04.2001 tarihinde yürürlüğe giren Türk Sivil Havacılık Kanunundaki yeni düzenleme ile çelişmektedir. İlgili kanuna göre fiyatlar havayolu işletmeleri tarafından serbestçe belirlenebilecektir. Ayrıca bilet fiyatlarının nasıl belirlendiği ve miktarı havacılık emniyetini etkilememelidir. Zaten hat bazında tek tek direkt ve endirekt işletim maliyetlerinin hesaplanmasındaki güçlükler dikkate alındığında, bu maddenin iç hatlarda uygulanabilmesinin mümkün olmadığı anlaşılmaktadır. Sonuç olarak fiyat tarifesi boyutu serbest olarak değerlendirilmektedir (Gerede, 2011b, ss. 513-514).

Türkiye'de 2014 yılından itibaren sivil havacılık sektöründe uygulandığı algısı oluşan ve toplumda da bu şekilde bilinen iç hat uçuşlardaki tavan fiyat uygulamasının, aslında Ulaştırma Bakanlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği (TÖSHİD) üyesi şirketler ve Türk Hava Yolları yetkililerinin bir araya gelerek almış oldukları bir prensip kararı olduğu anlaşılmaktadır. Söz konusu prensip kararı yazılı bir kural olmayıp, ihlal edilmesi durumunda uygulanacak herhangi bir müeyyide ya da ceza bulunmamaktadır. Prensip gereği belirlenen tavan ücretin aşılması durumunda, yolcular açısından da hukuki bir hak arayışı mümkün olmamaktadır.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 27.07.2015 tarihinde yayınladığı "Havayolu Bilet Fiyatları, Rezervasyon, Satın Alma ve Tanıtım Faaliyetleri" konulu genelge ile havayolu işletmelerinin bilet rezervasyon, pazarlama, reklam, satış işlemlerinde müşterilerin bilet tercihlerini daha bilinçli yapabilmesi amacıyla; havayolu işletmelerinin internet siteleri ve çağrı merkezlerinden yapılan ücret ilanlarında ilk afişe edildiği bölümde bilet ücretinin tüm zorunlu ücretleri de kapsayacak şekilde "her şey dahil bilet ücreti" şeklinde açık olarak belirtilmesi, her şey dahil bilet ücretinin bölümlerinin (temel ücret, hizmet bedeli, vergi, harç, yakıt, güvenlik, sigorta vb. giderlerin toplamı veya detayları) kullanıcının kolaylıkla erişebileceği şekilde ilgili satış kanalında gösterilmesi, bilet ücretlerinin hizmet sınıflarına göre (ekonomi, business vb.) ayrı ayrı ilan edilmesi, havayolu işletmeleri tarafından yolcuya özel sunulan, ilave ve/veya isteğe bağlı hizmetler için alınacak ücretlerin ilgili satış kanalında açık ve şüpheye yer bırakmayacak biçimde açıklanması veya gösterilmesi, bilet ücreti üzerine ilave ve/veya isteğe bağlı hizmetler dışında ekleme yapılmaması, havayolu işletmelerinin bilet ücretlerinin basılı, görsel ve/veya internet ortamındaki tanıtımlarını her şey dahil bilet ücretini esas alarak yapmaları, bilet rezervasyon değişiklikleri, iptal ve iade kurallarının ilgili kanalda ilan edilmesi ve satın alma işlemleri tamamlanmadan önce yolcuya bilgi verilmesi yönünde uyarılarda bulunmuştur (SHGM, 2020b).

SONUÇ

Sivil havacılık sektöründe devletin düzenleyici rolü karşımıza çok boyutlu olarak çıkmaktadır. Devlet, sivil havacılık faaliyetlerinin emniyet ve güven içerisinde gerçekleştirilmesini, yolcu, yük ve posta taşımacılığı hizmetinin sorunsuz bir şekilde sağlanmasını, yolcu haklarının korunmasını, doğal afet dönemlerinde ortaya çıkan taşımacılık ve ulaşım ihtiyacının karşılanmasını, kamu sağlığının gözetilmesini, geri kalmış bölgelerin havayolu ulaşımı yatırımları ile ekonomik ve sosyo-kültürel açıdan desteklenmesini, ulusal menfaatlerin korunmasını ve sivil havacılık sektöründe sürdürülebilirliğin sağlanmasını temin etmek adına düzenleyici faaliyetler yürütmektedir.

Havayolu taşımacılığı hizmetinin iki şehir ya da iki havaalanı arasında yapılmasını sağlayan pazara erişim düzenlemeleri, aynı zamanda havayolu pazarına girişe imkan sağlayan ya da

imkan tanımayan düzenlemeleri de kapsamaktadır. Ülkeler arasında havayolu taşımacılığı hizmetinin sağlanabilmesi yani pazara erişimin sağlanabilmesi için ikili veya çok taraflı havayolu taşımacılığı anlaşmaları yapılması gerekmektedir. Sivil havacılık sektörünün bölgesel ve küresel pazarlarındaki hızlı büyümeden Türkiye'nin pay alabilmesi için, ikili ve çok taraflı havayolu taşımacılığı anlaşmalarının yapılması ve uçuş haklarının alınması konularında sivil havacılık otoritelerinin daha proaktif davranması gerekmektedir. Sektörde bayrak taşıyıcı olarak faaliyet gösteren THY'nin desteği ve SHGM'nin önderliğinde, Türkiye'nin anlaşmasının bulunmadığı tüm ülkelerle ikili havayolu taşımacılığı anlaşmalarının imzalanması, trafik haklarının kısıtlı olduğu ülkelerde trafik haklarının arttırılması yönünde girişimde bulunulması, önemli havalimanlarının diğer ülkelerle olan doğrudan uçuş bağlantılarının arttırılması, sağlanacak frekans artışı ve yeni uçuş noktalarının belirlenmesinin yanı sıra kargo taşımacılığı, code-share (ortak uçuş), bakım ve eğitim alanında işbirliği yapılmasına dair maddelerine de yer verilmesi, Türkiye'nin sivil havacılık sektörünün gelişmesine ve rekabet gücüne ciddi katkılar sağlayacaktır.

Her geçen gün değeri daha da artan ve havayolu şirketlerinin ticari anlamda kalbi olarak nitelendirilen "[network planlama](#)" yani uçuş ağının planlanması sürecinde, yolcuya sağlanan minimum bağlantı süreleri çok kritik rol oynamaktadır. Özellikle aktarma fonksiyonunu gerçekleştirecek ve minimum bağlantı süresini etkileyecek olan yeni slotların verilmesinde, Türkiye tescilli havayollarına öncelik tanınması stratejik bir öneme sahip olabilmektedir. Slot tahsislerinin Dünya'nın her tarafında şeffaf olması gerekmele birlikte, yeni slot tahsislerinde AB ülkelerinde, öncelikle AB taşıyıcılarının tercih edilmesi nedeniyle, adil rekabeti sağlamak adına benzer uygulamanın özellikle İstanbul Yeni Havalimanındaki slot tahsisinde Türkiye tescilli taşıyıcılar için yapılması önem arz etmektedir.

Sivil havacılık sektörünün yüksek tutarlarda yatırım gerektirmesi ve sabit maliyetlerinin yüksek olması, sektörün talep değişikliklerine cevap vermede esnek olamaması sonucunu doğurmaktadır. Sektördeki olası doluluk oranlarındaki düşüş, gelir kalemlerini harcamalara göre daha fazla etkilemekte ve talepteki ani daralmalar işletmelerin gelir gider dengesini sarsmakta, iş kayıplarına ve hatta iflaslara yol açmaktadır. Bu kapsamda durgunluğa ve talep azalışına yol açan kriz dönemlerinde, devlet tarafından sivil havacılık sektörüne yönelik çeşitli teşvik paketlerinin hazırlanmasının, sektördeki yaşanabilecek iflas ve iş kayıplarının önüne geçebileceği değerlendirilmektedir. Devlet desteğinin, doğrudan borç verme veya yatırım (hem borç hem de öz sermaye), yardım paketleri ve havayollarının sermaye piyasalarına erişebilecekleri kredi garantilerinin verilmesi yoluyla yapılması önem arz etmektedir. Ayrıca küresel çapta yaşanan krizler neticesinde, ittifakların ve ortaklıkların önemi her geçen gün daha da artmakta olup, Türkiye'de faaliyet gösteren havayolu firmalarının kendi aralarında ve küresel çapta bu tür stratejik işbirliği uygulamalarına önem vermeleri, hatta birleşme ve devralmaların muhtemel ekonomik krizlerin sektördeki olumsuz etkilerini azaltabileceği düşünülmektedir.

Tüm dünyada etkisini gösteren Covid-19 küresel salgını sürecinde birçok ülke, sivil havacılık sektörüne yönelik çeşitli destek paketleri açıklamaktadır. Küresel çapta hızla artmakta olan Covid-19 küresel salgını çerçevesinde, DHMİ ve SHGM de çeşitli çalışmalar yürütmektedir. DHMİ'nin sivil havacılık sektörüne yönelik açıklamış olduğu fatura erteleme ve mevcut bazı kira tarifelerindeki indirim uygulamalarının, havayolu firmalarının operasyonel maliyetlerini etkileyen yüksek tutarlı gider kalemlerinin tamamını kapsayacak şekilde kapsamının genişletilmesi gerekmektedir. SHGM de sektöre yönelik uygulamalarında daha dinamik bir süreç işletmeli, Covid-19 salgınına yönelik anlık değişimler gösteren uluslararası ulaşım kısıtlamalarına sektörün ayak uydurması için daha hızlı ve esnek bir çalışma sistematığı geliştirmelidir. IATA ve Dünya Sağlık Örgütünün Covid-19 salgını sürecinde hayata geçireceği yeni düzenlemelere ve uygulamalara sektörün adaptasyonu için gerekli altyapı çalışmalarının ivedilikle tamamlanması ve söz konusu yeni düzenlemelere öncülük edilmesinin sağlanması gerekmektedir.

Çalışmada başlıklar halinde detaylandırıldığı üzere, sivil havacılık sektöründe devletin düzenleyici rolü ve sektördeki ekonomik düzenlemelerin alt bileşenlerindeki gelişmelerin, dolayısıyla sivil havacılık sektörünün ülke ekonomisine, dolayısıyla ticaret hacmine, turizm

ve lojistik sektörlerine olan etkileri dikkate alındığında, devletin sektöre yönelik düzenleyici faaliyetlerinin sadece sektörün kendi içinde değerlendirilmemesi gerektiği ve sivil havacılık sektörüne yönelik atılan adımların ülkenin genel gelişimi açısından da stratejik öneme sahip olduğu düşünülmektedir. Ayrıca Covid-19 küresel salgın dönemi, sivil havacılık sektöründe devletin düzenleyici rolünün önemini yeniden yeniden gözler önüne sermektedir.

KAYNAKÇA

- Battal, Ü., Yılmaz, H. ve Ateş, S. S. (2006). Türkiye’de İç Hatlarda Serbestleşme ve Geleceği. Conference Paper Presented on Kayseri VI. Havacılık Sempozyumu içinde . Nevşehir.
- Borenstein, S. ve Rose, N. L. (2014). How airline markets work... or do they? Regulatory reform in the airline industry. *Economic Regulation and Its Reform: What Have We Learned?* içinde (ss. 63–135). University of Chicago Press.
- Burghouwt, G., De Leon, P. M. ve De Wit, J. (2015). EU Air Transport Liberalisation Process, Impacts and Future Considerations. *International Transport Forum Discussion Papers*, (C. No. 2015/0). Paris: OECD Publishing.
- Cengiz, A. (2010). Avrupa Birliği ve Türkiye’de Slot (Sıra/Zaman) Tahsisi Uygulaması ve Hukuki Değerlendirme. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 1157, 1105–1157.
- Cosmas, A., Belobaba, P. ve Swelbar, W. (2011). Framing the Discussion on Regulatory Liberalisation: a Stakeholder Analysis of Open Skies, Ownership and Control. *International Journal of Aviation Management*, 1(1–2), 17–39.
- DHMİ. (2014). Stratejik Plan 2015-2109. Ankara.
- DHMİ. (2015). Faaliyet Raporu. Ankara.
- DHMİ. (2020). Havalimanları Slot Koordinasyon Merkezi Başmüdürlüğü. 10 Ekim 2020 tarihinde <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/slot/Hakkimizda.aspx> adresinden erişildi.
- DHMİ. (2021). Havacılık Sektörümüzün de Yanındayız! 27 Şubat 2021 tarihinde <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Haber/havacilik-sektorumuzun-de-yanindayiz.aspx> adresinden erişildi.
- Doganis, R. (2005). *Airline Business In The 21st Century (Second.)*. New York: Routledge.
- Doganis, R. (2013). *Flying Off Course: The Economics Of International Airlines (Third.)*. New York: Routledge.
- Fu, X., Oum, T. H. ve Zhang, A. (2010). Air transport liberalization and its impacts on airline competition and air passenger traffic. <http://hdl.handle.net/10397/16087> adresinden erişildi.
- Gerede, E. (2011a). Türkiye’nin İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmalarının Havayolu Yönetimine Etkileri Açısından Değerlendirilmesine Yönelik Bir Ölçek Önerisi. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11(3), 29–50.
- Gerede, E. (2011b). Türkiye’deki Havayolu Taşımacılığına İlişkin Ekonomik Düzenlemelerin Havayolu İşletmelerine Etkisinin Değerlendirilmesi. *Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(2).
- Gonenc, R. ve Nicoletti, G. (2000). Regulation, Market Structure and Performance in Air Passenger Transportation. *OECD Economics Department Working Papers*, No. 254(OECD Publishing, Paris).
- Göksoy, M. İ. (2012). Türk Sivil Hava Taşımacılığı Endüstrisinin Mikro Ekonomik Bir Analizi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul
- IATA. (2020). *Worldwide Airport Slot Guidelines 1st Edition (WASG)*. Montreal-Geneva.

- ICAO. (2004). Manual on the regulation of international air transport (Second Edi.). Montreal: International Civil Aviation Organization.
- Kalkınma Bakanlığı. (2018). Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu. Ankara.
- McInally, J. (2010). EUROCONTROL History Book. Brussels: EUROCONTROL. Meeusen, W., & van den Broeck, J.(1977). Efficiency Estimation From Cobb-Douglas.
- O'Connor, W. E. (2001). An Introduction to Airline Economics (Sixth.). London: Greenwood Publishing Group.
- SHGM. (2015b). Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması. (E. Gerede, Ed.)Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları. Ankara: SHGM.
- SHGM. (2009). 2002 'den 2008'e... Sivil Havacılık. Ankara.
- SHGM. (2015a). Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu. Ankara.
- SHGM. (2019b). 2018 Faaliyet Raporu. Ankara.
- SHGM. (2019a). Uluslararası İlişkiler. 22 Haziran 2019 tarihinde <http://web.shgm.gov.tr/tr/uluslararasi-iliskiler/2188-uluslararasi-iliskiler> adresinden erişildi.
- SHGM. (2020a). Çok Taraflı Anlaşmalar. 10 Ekim 2020 tarihinde <http://mevzuat.shgm.gov.tr/index.php/kanunlar/> adresinden erişildi.
- SHGM. (2020b). Hava Yolu Bilet Fiyatları, Rezervasyon, Satın Alma ve Tanıtım Faaliyetleri. SHGM. 10 Ekim 2020 tarihinde http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/taslaklar/Taslak_Genelge_HUD_2015_HY_Bilet.pdf adresinden erişildi.
- SHGM. (2021). Duyurular. 27 Şubat 2021 tarihinde <http://web.shgm.gov.tr/tr/genel-duyurular> adresinden erişildi.
- TBMM. (2021). Resmi Gazete. 15 Şubat 2021 tarihinde <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2021/01/20210106-6.htm> adresinden erişildi.
- TC. Dış İşleri Bakanlığı. (2019). ICAO Daimi Temsilciliği. 23 Haziran 2019 tarihinde <http://icao.dt.mfa.gov.tr> adresinden erişildi.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2019). Kurumsal. 23 Haziran 2019 tarihinde <https://www.uab.gov.tr/> adresinden erişildi.
- Ulaştırma Bakanlığı. (2010). Türkiye Ulaşım Ve İletişim Stratejisi Hedef 2023. Ankara.
- Yaşar, M. ve Gerede, E. (2018). Türkiye Havayolu İç Hat Şehir Çiftlerindeki Pazar Yapılarının Piyasa Yoğunlaşması Ölçütleri ile Belirlenmesi. Yönetim ve Ekonomi, 25(1), 171–197.