

İkili Hava Ulaştırma Anlaşmaları ve İkili Anlaşmaların Türleri

Genel olarak devletler arasındaki tarifeli hava hizmetlerini gerçekleştirmek ayrıca tarifesiz hava hizmetleri ve kabotaj hava hizmetleri konusunda da ikili anlaşma yapılmaktadır.

İkili Hava Ulaştırma Anlaşmalarından Şikago modelinde temel olarak:

- Taraf ülkelerin hava taşıyıcılarının atanması ve uçuş yetkilerinin verilmesi ve iptali.
- Uyuşmazlıkların çözülmesi
- Anlaşmanın sona ermesi
- Kalkış noktaları, ara noktalar ve planlanan varış noktalarını Tanımlayan rota tarifesi gibi düzenlemeler yapılmaktadır.

Şikago Tipi anlaşmaların birinci kısmı; hava meydanları ücretleri, belirli şeylerin vergiden muafiyeti, anlaşmanın değiştirilmesi veya feshine dair hükümler vb. ikinci kısmı ise hava yolları, iniş yerleri ve kurulacak servislere tanınan seyrüsefer serbestileri hakkında hükümleri içeren bir annex=ek'ten ibarettir.

Ticari iniş hakları kapasiteye uygun bir şekilde düzenlendiği ve uçuş frekansları ayarlanmış olduğu Bermuda I Tipi İkili Anlaşma; bir nihai senet, asıl anlaşmayı içeren bir Ek ve görüşülen hava hatlarını tespit ve tarife konularını ve aktarmaları düzenleyen bir Ek'den oluşmaktadır.

Bermuda 1 anlaşması; Tarifeli hava trafiğinde her iki devlerin hava taşıyıcıları tarafından uyulacak genel prensipler, ekonomik olarak en düşük kabul edilebilir fiyatlarla hava trafiği ve IATA yoluyla fiyat belirleme işlemi düzenlemelerini içermektedir.

Bermuda I anlaşmasında uygulanması zorunda kılman:

- Tek atama.
- Frekans ve kapasite sayısının tanımlanması,
- Beşinci trafik hakkının reddedilmesi, sınırlandırılması ya da kotaya bağlanması
- Her iki taraf devletin havacılık otoriteleri tarafından fiyat belirlenmesi gibi kısıtlama hükümleri belirlenebilmektedir.

İCAO Konseyine müzakere ile halledilemeyen ihtilafların çözülmesi için bilirkişi mahiyetinde ihtilafları İnceleme ve tavsiyelerde bulunmak yetkisi tanınmıştır.

Bermuda I anlaşması her iki devletin hava taşıyıcılarının teknik ve ekonomik başarı potansiyelinin dengelenmesini gerektiriyor olması Devletlerin ulusal taşıyıcılarını rekabet riskinden korunmasına olanak sağlar.

Bermuda II anlaşması: İstisnai durumlar hariç her devlet sadece bir' hava taşıyıcısı atayabilir. Almanya'daki dört havaalanına uçuş ve transit hakları dışında Amerikalı hava taşıyıcıları için Londra' da beşinci trafik hakkının kaldırılması. En fazla frekans sayısının tanımlanması yoluyla talep edilen hava hizmeti kapasitesi, frekansının planlamasında sıkı kontrolün getirilmesi ve kapasite fazlasını önlemek için danışma süreci düzenlemelerini içermektedir.

Ücret ve dürüst rekabet dayalı olan bu politika olarak tanımlanan deregülasyonun prensipleri somutlaştırılarak hava yolu şirketleri, tarifeli, tarifesiz ya da her ikisi de olabilmekte, rota esnekliği sağlanmakta en az hükümet müdahalesi ile fiyat önceden ayarlanabilir hale getirilmiştir.

ABD büyük bir iç pazara sahip. Avrupa ise birden fazla pazara sahip olması. ABD'de hava taşımacılığı ABD'li taşıyıcılara ayrılmışken, Avrupa'da Avrupa dışı taşıyıcılara da izin verilmekte olması, ABD'de uygulamada hükümet müdahalesi yok iken, Avrupa'da bu oldukça önemli bir faktör olması gibi sebepler Amerikan tipi deregülasyonun Avrupa için uygun olamaması yeni anlaşmaları doğurmuştur.

Nihai hedefi, tüm özgürlükleri kapsayan bir ikili anlaşmalar zinciri olan açık gökler anlaşması herhangi bir rotaya serbest giriş hakkı sağlamakta, kapasite ve uçuş sıklığı sınırlaması yoktur, fiyat pazar güçleri tarafından serbestçe belirlenmekte ve atanan taşıyıcıların sayısında bir sınırlama yapılmamaktadır.

Liberalleştirmenin artırılması eşit olarak dür üst rekabet, eşit koşullar ve her iki devlet için ekonomik avantajların dengesi, liberal hava taşıma anlaşmalarının temelidir.

2008 tarihinde ABD ve Avrupa Birliği arasında yeni açık gökler anlaşması ile küresel bava trafiğinin %60'ından daha fazlasını kapsayan pazar için düzenleyici bir yapı oluşturulmuştur ve bu anlaşma ile:

- Rota hakları üzerinde kısıtlamalar kaldırılmakta,
- Avrupalı taşıyıcılar yerli trafiğin taşındığı ABL) içinde ortaklık kurabilecekler.
- Karşılıklı olarak hava yolu şirketlerinde oy hakkına sahip olmayan payların %100'ünü satın alabilirler, ancak oy hakkına sahip payların %25'inden daha fazlasını satın alamamakta.
- AB, yerli pazarını ABD'ye açarsa ve yabancı yatırımcı ve mülkiyet kuralları ihlal ederse askıya alma hakkını kullanabilmekte hükümleriyle Atlantik'in iki tarafındaki hava yolu işletmelerinin, iş gücünün, tüketicilerin ve toplulukların sağlayacakları faydanın, yatırım olanaklarının kolaylaştırılarak azami seviyeye getirilmesi amaçlanmaktadır.

İkili Hava Ulaştırma Anlaşmalarının Genel Yapısı ve Türkiye'de İkili Anlaşmalar

Kolayca değiştirebilen veya mutabakat zaptı ile sürdürülebilen ikili anlaşmalarla:

- Kaç tane hava yolu şirketi uçabilir.
- Bu hava yolu şirketleri nereye uçacaktır,
- Uçuş sıklığı ve uçuş başına koltuk sayısı ne olacaktır,
- Fiyatlama ile ilgili kurallar belirlenmektedir.

İkili anlaşmalarda çoğunlukla: Bütün anlaşmaların giriş paragrafı taraf devletleri tanımlar ve anlaşmanın veya tarafların amacını tanımlayan önsöz, kullanılan terimlerin listesi çoğu anlaşmada ortak olduğu tanımlar, karşılıklı iş birliği, ayırım yapmama, eşit fırsat, dürüst rekabet gibi genel prensipler, hava taşıyıcılarının atanması ve atanan hava taşıyıcılarına uçuş yetkisi verilmesi, mülkiyet maddesi, trafik haklarının değişimi, kapasite, tarifeler, yumuşak haklar, güvenlik ve diğer maddelerden oluşan tipik maddeler bulunur.

Mülkiyet, etkili kontrol ve kabotaj hükümleri ikili anlaşmaların rekabeti en çok kısıtlayan hükümlerle karşı karşıya kalan hava yolu işletmeleri bu zorluğun üstesinden gelebilmek için çeşitli şekillerde iş birliği anlaşmaları yapmaktadır. Hava yolu şirketlerinin çeşitli ticari iş birliği anlaşması yaparak bir araya geldikleri gönüllü hava yolu şirketleri birliğidir; hava taşıyıcıları işbirlikleri de buna örnektir.

Türkiye'de yeni anlaşmalara, yasal pazar erişim kısıtlamaları yüzünden Türk Hava Yolları'nın yararına, bu anlaşmaların kapsadığı yurtdışı noktalara uçuşu engellenen diğer bütün özel hava yolu şirketlerinin zararına olması durumu ortadan kaldırılmaya çalışılmaktadır.

Yeni düzenlemelerle ayrıca Türkiye'nin diğer ülkeler ile arasındaki sosyal, ekonomik ve ticari ilişkilerin de gelişmesine önemli katkı sağlamaktadır.

Liberal Çok Taraflı Hava Hizmet Anlaşmalarına Doğru Hazırlıklar

Uluslararası eğilim hava yolu şirketlerine getirilen sınırlamaların minimum seviyeye indirilmesi ve ekonomik birlikler çerçevesinde açık hava ulaştırma anlaşmaları yapılması yönündedir.

Havada ticari serbestlik ülkesi ile bu faaliyetler:

- Hava aracı tamir ve muhafaza hizmetleri.
- Hava taşıma hizmetlerinin satışı ve pazarlanması,
- Bilgisayar rezervasyon sistemleri hizmetleri olarak sıralarız.

Hizmet Ticareti Genel Anlaşması olan GATS uluslararası hizmet ticaretine ilişkin temel kavram, kural ve ilkeleri ortaya koyan ilk çok taraflı anlaşmadır.

1995 tarihinde yürürlüğe girmiş olan GATS'da; Ulusal Muamele İlkesi, en çok Kayrılan Ülke kuralı, Anlaşma, düzenlemelerde şeffaflığın esas alınması. Azgelişmiş ülkelerin, teknolojiye erişimi, dağıtım kanalları ve bilgi ağlarının geliştirilmesi, temel kurallardır.

Emniyet ve güvenlik düzeyini yükseltmeyi ve geliştirmeyi sağlama. Uluslararası hava taşımacılığında, egemenlik, fırsat eşitliği ile ilgili etkili ve sürdürülebilir kaldım teşvik edilmesi, evrensel etkileri sınırlamak amacıyla çaba gösterilmesi, dürüst rekabet yeterli ve etkili olarak korunması İCAO ve anlaşmaya üye ülkeler, hava taşımacılığı sektöründekiler ve sivil havacılıktaki diğer paydaşlar tarafından tanınan prensiplerdir.

Sigorta Kavramı ve Havacılık Sigortaları

Temel işlevi, zararı ekonomik açıdan önemsiz bir duruma getirmek olan sigorta sistemi sayesinde kişiler, karşı karşıya bulundukları tehlikelerin neden olabileceği, parayla ölçülebilen zararlarını, nispeten küçük miktarlarda ödemiş oldukları primler yoluyla paylaşmaktadırlar.

Sigorta şirketi, sigorta ettiren ve bir sigorta sözleşmesinden oluşan organizasyon ile kişiler tek başına karşılayamayacakları zararları aralarında paylaşmaktadırlar

Konsorsiyum veya sigorta havuzları sayesinde havacılık sigortaları gelişme göstermiştir.

Sigortacıların uluslararası hakları sayesinde oluşan politik olmayan Uluslararası Havacılık Sigortaları Birliği'nin amaçları; havacılık sigortaları adına konuşmak ve görüşmeler yapmak, üyeler arasında bilgi sirkülasyonu için merkezî bir büro kurmak, havacılık sigortalarının uygulanması ve daha iyi düzenlenmesi için iş birliği yapmaktır.

Havacılık endüstrisini kazadan dolayı kayıp ve hasarlara karşı korumanın aracı olan ve günümüzün vazgeçilmezi haline gelen havacılık sigortası kaza nedeniyle yolcunun ölümü, yaralanması ya da yolcunun gecikmesi, bagaj kaybı, hasarı ya da gecikmesinden doğan yasal sorumluluk, hava aracı gövdesinin fiziksel zararı, yeryüzünde üçüncü kişilerin ölümü yaralanması nedeniyle yasal sorumluk vb. gibi geniş kapsamlıdır.

Temel faaliyetleri hava aracı gövde sigortaları ve sorumluluk sigortaları olan Havacılık sigortaları, hava araçları gövde, hava araçları üçüncü kişilere karşı sorumluluk, yolcu sorumluluk, yük ve posta sorumluluk, yolcu ve uçuş ekibi koltuk ferdi kaza, savaş ve kaçırma riski gibi çeşitli sigorta türlerini kapsamaktadır. Ayrıca policede istisna edilen bölgelere yapılacak uçuşları, terör, uçak kaçırma ile ilgili sorumluluk risklerini, yedek parça gibi bazı riskleri ek prim ödemek yoluyla güvence altına alabilir.

Türkiye'de Sigortacılık Mevzuatı ve Havacılık Sigortaları

Türk Ticaret Kanunu ile düzenlen 2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir Türkiye'de sigortacılık kanunu sigorta şirketlerinin kurulması, faaliyete geçmesi, denetlenmesi konularını düzenlerken. TTK sigorta sözleşmesine yönelik maddi hukuk kurallarına yer vermektedir.

Sigorta türleri mal sigortaları ve sorumluluk sigortalarından oluşan zarar sigortaları bayat sigortası, kaza sigortası, hastalık ve sağlık sigortalarından oluşan can sigortaları olarak ikiye ayrılmaktadır.

Havacılık sigortaları mal sigortaları, sorumluluk sigortaları ve kaza sigortası kapsamında yapılmaktadır.

Mail mesuliyet sigortası olan yolcu, bagaj, yük, posta sorumluluk sigortası.

Türk hava sahasında uçuş gerçekleştiren Türk Sivil Hava Aracı siciline kayıtlı hava araçları ile yabancı sivil hava araçlarını işletenlerin, üçüncü şahıslara verebilecekleri zararlara karşı yaptırımları gereken sigortanın usul ve esaslarını belirlemek amacıyla çıkarılan Üçüncü Şahıslar Mali Sorumluluk Sigortası yönetmeliği 2006 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinde tanımlanan Devlet uçakları, ayak gücü ile iniş ve kalkış yapabilen hava araçları ve savaş ve terör rizikolarına ilişkin sigorta yükümlülükleriyle ilgili olarak; ticari olmayan amaçlarla ve uluslararası sınırlar ihlâl edilmemek kaydıyla yetkili kişilerce uçuş eğitimi vermek amacıyla ülke içinde gerçekleştirilen uçuşlarda kullanılan hava araçları üçüncü şahıslar mali sorumluluk sigortası kapsamı dışındadır.

Sivil hava aracının veya sivil hava aracından düşen parçaların, üçüncü şahısların ölümüne, yaralanmasına veya mal veya eşyalarının zarar görmesine sebebiyet vermesi halleri üçüncü şahıs mali mesuliyet sigortası ile teminat altına alınır ayrıca Türk hava sahasında uğranılan bir hasara ilişkin uyuşmazlık halinde, Türkiye cumhuriyeti Devleti mahkemeleri yetkilidir.

Sigorta şartlarını sağlayamaması durumunda Türk Sivil Hava Aracı siciline kayıtlı hava aracının uçuşuna müsaade edilmez ayrıca yükümlülüğün ikinci defa ihlâl edilmesi durumunda İşletme ruhsatı Bakanlık tarafından İptal edilir.

