

**T.C.  
GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
KAMU HUKUKU ANABİLİM DALI**

**SİVİL HAVACILIK VE ULUSLARARASI HUKUK**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Mehmet Sertaç ÜNAL**

**Tez Danışmanı: Doç. Dr. Akif Emre ÖKTEM**

**EYLÜL 2009**

## ÖNSÖZ

Uçmak tarih boyunca insanoğlunun en büyük rüyalarından biri olmuştur. Medeniyet ilerleyip, bilimin ve teknolojinin insanlığa sağladığı kolaylıklar arttıkça, bu hayalin gerçekleşmesinin önündeki bütün engeller kalkmıştır. İnsanoğlu yaklaşık 250 yıldır uçmakta, bir asırdan bu yana da havadan ağır motorlu hava araçlarını kullanmakta ve yaklaşık 50 yıldan bu yana uzaya gitmektedir. Havacılık alanındaki bu gelişmelere hukukun ayak uydurması da kolay olmamıştır. Oldukça genç bir hukuk dalı olmasına rağmen, hava hukuku da en az havacılık teknolojileri kadar büyük bir hızla ilerlemiştir. Günümüzde istisnasız her saniyesi sıkı teknik ve hukuki kurallara bağlı olarak gerçekleştirilen uçuşun günümüzde en emniyetli ulaşım yöntemi olmasının altında, havacılık teknolojileri geliştiren bilim adamları kadar, havacılıkta emniyet kültürünün yerleşmesine olan katkılarıyla hava hukukçularının da büyük payı vardır.

Sivil havacılığın sadece uluslararası hukuk yönünden incelendiği bu çalışmada, oldukça değerli ancak az sayıdaki yerli kaynağın yanında, çoğunlukla yabancı eserlerden yararlanılmak zorunda kalınmıştır. Özünde son derece mütevazî bir içeriğe yönelik bu çalışmanın, havacılığa ve hava hukukuna gönül vermiş herkese bir nebze faydalı olması onun amacına ulaşmasına yetecektir. Gelişen havacılık sektörüyle doğru orantılı olarak ilerleyen yıllarda ülkemizde de hava hukuku ile ilgilenen hukukçuların sayısının artacağına ve hava hukuku enstitülerinin kurulacağına şüphe yoktur.

Başta, hava hukuku konusunda araştırma yapmamı destekleyen ve bana cesaret veren değerli hocam ve danışmanın Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Devletler Hukuku Kürsüsü'nden Öğretim Üyesi Doç. Dr. Akif Emre Öktem'e, yurtdışından bizzat kaynak toplayıp getiren ve sürekli yanımda olan Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Devletler Hukuku Kürsüsü'nden Araştırma Görevlisi değerli arkadaşım Reşat Volkan Günel'e, bana her aşamada destek olan Av. Suzan Baubek'e, en zorlandığım anlarda yanımda yardımlarını esirgemeyen Av. Doğa Ekrem Doğancı'ya ve Halit Sarıcalı'ya teşekkürü bir borç bilirim. Onların desteği olmadan bu çalışmanın tamamlanması çok zor olurdu.

## İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR.....	v
RESUME.....	vii
ABSTRACT.....	xiii
ÖZET.....	xviii
GİRİŞ.....	1
1. BÖLÜM: HAVA HUKUKUNUN TANIMI VE TARİHÇESİ.....	5
1.1. Hava Hukukunun Tanımı.....	5
1.2. Hava Hukukunun Kısa Tarihçesi.....	8
2.BÖLÜM: SİVİL HAVACILIĞI DÜZENLEYEN ULUSLARARASI HUKUK KAYNAKLARI.....	10
2.1. Çok Taraflı Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmeleri.....	10
2.1.1. Sivil Havacılığa Dair Uluslararası Özel Hukuk Sözleşmeleri.....	11
2.1.2. Sivil Havacılığın Düzenlenmesine Dair Uluslararası Kamu Hukuku Sözleşmeleri.....	12
2.1.2.1. 1919 Paris Uluslararası Hava Seyrüsefer Sözleşmesi.....	13
2.1.2.2. 1926 Ibero-Amerikan Hava Seyrüsefer Sözleşmesi (Madrid Konferansı).....	16
2.1.2.3. 1928 P leşmesi.....	16
2.1.2.4. 1944 Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi.....	17
2.1.2.4.1. Süreç.....	17
2.1.2.4.2. Karşıt Görüşler.....	18
2.1.2.4.3. Uzlaşma.....	20
2.1.2.4.4. İçerik.....	21
2.1.3. Sivil Havacılık Güvenliği Alanına İlişkin Uluslararası Düzenlemeler ve Havacılık Terörizmi.....	32
2.1.3.1. Havacılık Terörizminin Tanımı.....	32
2.1.3.2. Kapsam.....	33
2.1.3.3. Havacılık Terörizminin Tarihçesi.....	33
2.1.3.4. Sivil Havacılığın Tehdit Eden Terörist Saldırıların Önlenmesine Yönelik Uluslararası Hukuk Araçları.....	35
2.1.3.5. Terörizme Karşıt Güvenliğin Sağlanması Açısından Havacılık Alanında Uluslararası Faaliyet Gösteren Örgütlerin Çalışmaları.....	40
2.1.3.5.1. ICAO.....	40
2.1.3.5.2. IATA.....	42
2.1.3.5.3. ECAC.....	43
2.1.3.5.4. ACI.....	44
2.1.3.6. Havacılık Güvenliğinin Geleceği.....	45
2.2. İki Taraflı Hava Ulaştırma Anlaşmaları.....	46
2.2.1. Bermuda Anlaşması.....	46
2.2.2. İki Taraflı Hava Ulaştırma Anlaşmalarının Özellikleri.....	49
2.2.3. Açık Semalar ( <i>Open Skies</i> ).....	51
2.2.3.1. Gelişmeler ve Tarihçe.....	51
2.2.3.2. İçerik.....	52

3. BÖLÜM: ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK KURULUŞLARI.....	56
3.1. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ICAO.....	57
3.1.1. ICAO'nun Kuruluş Süreci.....	57
3.1.2. ICAO'nun Amaçları.....	59
3.1.3. ICAO'nun Teşkilat Yapısı.....	60
3.1.3.1. Genel Kurul.....	61
3.1.3.2. Konsey ve Daimi Komiteler.....	63
3.1.3.3. Hava Seyrüsefer Komisyonu.....	66
3.1.3.4. Hukuk Komitesi.....	67
3.1.3.5. Hava Seyrüsefer Konferansları ve Alansal Toplantılar.....	69
3.1.3.6. Paneller ve Çalışma Grupları.....	71
3.1.3.7. Sekreterlik.....	72
3.1.4. ICAO'nun Yetkileri.....	72
3.1.4.1. Uluslararası Sözleşme ve Protokolleri Hazırlanması Sürecindeki Yetkiler.....	73
3.1.4.2. Uluslararası Standartlar ve Tavsiye Kurallar (SARPs) Koyma Yetkisi.....	73
3.1.4.3. Yargısal ve Yarı-Yargısal İşlevler.....	76
3.1.4.4. Havaalanları ve Hava Seyrüsefer Tesisleri Üzerindeki Yetkiler.....	78
3.1.4.5. Diğer Yetkiler.....	79
3.1.5. ICAO Evrensel Havacılık Emniyeti Gözetim Denetim Programı	
USOAP.....	80
3.2. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı ECAC.....	87
3.2.1. Tarihçe ve Kuruluş.....	88
3.2.2. ECAC'ın İşleyişi ve Teşkilat Yapısı.....	89
3.2.3. Faaliyet Alanları.....	90
3.2.3.1. Dış İlişkiler.....	90
3.2.3.2. Havacılık Emniyeti.....	91
3.2.3.3. Güvenlik.....	91
3.2.3.4. Çevrenin Korunması.....	92
3.2.3.5. Kolaylaştırma Faaliyetleri.....	92
3.2.3.6. Ekonomik Meseleler.....	93
3.2.3.7 Diğer Faaliyet Alanları.....	93
3.3. Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı EASA.....	94
3.3.1. Tarihçe.....	95
3.3.2. Teşkilat Yapısı.....	97
3.3.3. Yetkiler.....	98
3.3.4. Türk Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve EASA.....	99
SONUÇ.....	102
KAYNAKÇA.....	108
ÖZGEÇMİŞ.....	116

## KISALTMALAR

AAD : Avrupa Adalet Divanı  
AB : Avrupa Birliği  
ABD : Amerika Birleşik Devletleri  
ACAC : Arabian Civil Aviation Commission  
ACI : Airports Council International  
AFCAC : African Civil Aviation Commission  
ANCAT : Group of Experts On The Abatement of Nuisances Caused By Air Transport  
APHI : Working Group on Air Passenger Health Issues  
AVSEC : Aviation Security Panel  
BM : Birleşmiş Milletler  
CAA : Civil Aviation Authority  
CAB : Civil Aeronautics Board  
CATE : The Conference on Co-ordination of Air Transport in Europe  
CINA : Commission Internationale de Navigation Aérienne  
CITEJA : Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens  
CRAF : Civil Reserve Air Fleet  
D-8 : Developing Eight Countries  
DGCA : Directorate General of Civil Aviation  
EASA : European Aviation Safety Agency  
EASTI : European Aviation Security Training Institute  
ECAC : European Civil Aviation Conference  
ECOSOC : Economic and Social Council  
EUROCONTROL : European Organization for the Safety of Air Navigation  
FAA : Federal Aviation Administration  
FBI : Federal Bureau of Investigation  
FCL : Flight Crew Licensing  
FOCA : Federal Office of Civil Aviation  
FUJA : Future of JAA Programme  
G8 : Group of Eight Countries  
ICAO : International Civil Aviation Organization  
IATA : International Air Transport Association  
IFALPA : International Federation of Airline Pilots' Association  
IFFAS : International Financial Facility For Aviation Safety  
IFR : Instrument Flight Rules  
JAA : Joint Aviation Authorities  
JAA-TO : The Joint Aviation Authorities Training Organization  
JAR : Joint Aviation Requirements  
LACAC : *Latin American Civil Aviation Commission*  
MALIAT : Multilateral Agreement on the Liberalization of International Air Transportation  
NTSB : National Transportation Safety Board  
OJ : Official Journal of European Communities

PICAO: Provisional International Civil Aviation Organisation  
RG : Resmi Gazete  
SAC : Security Advisory Committee  
SAFA : Safety Assessment For Foreign Aircraft  
SAFOBENCH : Safety Oversight Benchmark Study  
SARPs: Standards and Recommended Practices  
SFAR : Special Federal Aviation Regulation  
SHGM : Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü  
UNODC : United Nations Office on Drugs and Crime  
USAP : Universal Security Audit Programme  
USOAP : Universal Safety Oversight Audit Programme  
VFR : Visual Flight Rules  
WAEMU : West African Economic and Monetary Union  
WHO : World Health Organization

## RESUME

Depuis la signature de la Convention de Chicago (1944) relative à l'aviation civile, le droit de l'aviation civile cible à régulariser l'aviation civile en assurant une équité entre les différentes parties publiques. Pourtant l'objectif de la traité n'est pas limité à ceci. Elle cible aussi une efficacité d'opérationnelle, une productivité des acteurs sans délaissant la sûreté et la sécurité. Dès le début de l'aviation, autrement dit après la Seconde Guerre Mondiale jusqu'à nos jours l'aviation civile s'organise d'une manière supra-étatique. Les opérations aériens nationale et internationale serait dans l'obligation de développer dans le cadre des traités et organisations aériens internationale. Cette mémoire a pour le but d'analyser la réussite de cette objectif de droit internationale.

Cette mémoire est organisé en 3 grande partie.

La première partie est dédié à l'histoire et la définition du droit aérien.

La deuxième partie est consacrée les sources de droit qui régularisent l'aviation civile. Les conventions internationale essentielles relative à l'aviation civile sont traduites d'une façon chronologique. En plus de ça, on s'intéresse aussi aux différents traités entre les états relative à la transport aériens.

La troisième partie s'analyse les organisations internationale relative à l'aviation civile, leur structure, leur champ de compétence et leur fonctionnement.

L'objectif de la méthodologie utilisé dans ce travail est de s'initier les lecteurs aux bases de droit de l'aviation civile. Cette structure nous donne une avantage pédagogique indéniable pour l'explication des réglementation juridique relative à l'aviation civile. De ce fait, les lecteurs serait acquises une connaissance générale sur les réglementations, les institutions juridique qui régularisent le secteur de l'aviation civile.

L'objectif de l'encadrer la recherche réalisé dans ce cadre pédagogique nous procure une facilité rédactionnelle pour résoudre les problématiques posé toute au long de cette mémoire.

Dans le débat soutenu à la première partie, les sources de droit adopté par le droit de l'aviation croise avec les autres domaines juridiques. Le consensus commune des différents autorités juridique sur le droit de l'aviation civile est qu'il est impossible de dissocier le droit de l'aviation civile en différent partie comme le droit civil et droit public ou encore droit nationale et droit internationale. Car le droit de l'aviation civile englobe tous ces domaines juridiques d'une façon indissociable. Pourtant dans le cadre de recherche effectué dans cette mémoire, on s'intéresse aux articles de droit public internationale relative au droit de l'air et des organisations internationale de l'aviation civile.

Il existe dans différents courants juridique qui interprète le champ de compétence de droit de l'air dans une optique réductrice s'intéressant seulement les textes relative au droit de navigation aérien et des courant poly-domaniste qui ont une optique empirique relative aux différent source de droit.

D'après les différent autorités; le champ de compétence de droit de l'air devrait englober tous les domaines exploitant "l'air" comme l'aviation, la communication sans fil, la téléphone, la radio, la télé, et la météorologie. Ce travail est consacré essentiellement aux réglémentations de navigation aérien autrement dit le démarche scientifique opté, est la vision réductrice de droit de l'air.

Un autre postulat primordiale de droit de l'air est que celui-ci devrait avoir ses propres paradigmes relative à sa nature. Après la première guerre mondiale une indépendance académique s'est développée dans les milieux scientifique qui adhère l'idée que le droit de l'air est un domaine juridique à part entière. De nous jours dans la structure complexe et sophisphiquée de la société actuelle, cette idée réquière une très grande degré de connaissance poly-disciplinaire.

Quant à l'histoire de droit de l'air, la première réglémentation officielle a commencé au 18. siècle avec la banalisation des ballons aérien. Pourtant la vraie institutionalisation de droit de l'air commence à apparaître au 20. Siècle avec les efforts réalisé par conférences intèr-étatiques des différents états dans le domaine de droit internationale. Aujourd'hui la source de base actuelle de droit de l'air est encore La Convention de Chicago (1944).

La deuxième partie est consacrée essentiellement aux conventions internationale multilatéraux relative à l'aviation civile. Dans la domaine de droit privé on dégaîne principalement les textes encadré par Le Système de Convention de Varshovie, mais l'analysé consacté à ces textes n'est pas très détaillé.

Les conventions internationales de droit public relative à l'aviation civile, ses interactions entre les différents parties prenants et les institutions développé pour répondre de ces relation centripède est analysé d'une façon assez profond.

Dès le début de 20. siècle l'aviation est devenu une partie irremplaçable de la vie moderne. Pour empêcher les problèmes possible causé par cette évolution les juridiques réalisait des travaux sur le droit de souveraineté sur l'espace aériens; et de leurs cotés, les états légissent premièrement la question de souveranité avec des conférences et des conventions nées de ces conférences, ultérieurement ils nègocient mutuellement les réglémentation technique relative à la nature de l'aviation.

La première de ces conventions est La Convention Internationale Relative à la Navigation Aérien de Paris (1919). Avec cette Convention, la souveranité absolu et exclusive des Etats de leur espace aérien est reconnu par la communauté internationale. De ce fait, le débat sur la souveranité étatique face à la liberté de l'air est résolu pratiquement dans le droit internationale. Pourtant la Convention de Paris reconnait Le droit de cabogate des états pour le transport aériens dans les espaces aériens nationales. Les provisons relative à la transport aérien commerciale et les transporteurs internationale sont définis aussi dans cette convention.

Avec La Convention Internationale Relative à la Navigation Aérien de Paris



(1919), La commission Internationale de Navigation Aérienne est créée. Cette commission a la spécificité d'être la première institution internationale qui régularise l'aviation civile internationale dans le domaine technique.

Dans les années suivantes, en dehors du continent Européen, il y avait une volonté commune des différents états pour adhérer à une réglementation similaire à celle de la Convention de Paris dans différentes régions du monde. On peut citer la Convention de Navigation Ibero-Américain (1926) et la Convention de Navigation Commerciale Pan-Américaine (1928) comme des Conventions qui n'étaient pas ratifiées dans ce domaine.

Les premières signes de l'expansion de transport aérien et la nouvelle dimension future de ce secteur en voie de développement est vu le jour avec le progrès technique réalisé dans le domaine de l'aviation réalisé pendant la période de la Seconde Guerre Mondiale. Les représentants de 54 états invités par les États-Unis à une Conférence à Chicago commencent à travailler sans équivalent qui redimensionne le futur de l'aviation civile. Malgré les priorités des États-Unis principalement orientées vers le transport aérien international, plusieurs réglementations dans tous les domaines de l'aviation civile ont été acceptées dans la Conférence de Chicago. Dans des réunions antérieures réalisées jusqu'à ce jour aucun d'eux n'est consacré prioritairement sur la sécurité et la sûreté aérienne, les compétences relatives à la souveraineté des états et la spécificité des espaces aériens car généralement il ne serait pas dans la possibilité de discuter les sujets relatifs à l'aviation civile à cause des débats conflictuels entre les différents états. Les soucis expliqués antérieurement et les travaux réalisés pour préparer l'aviation civile aux conditions technologiques et économiques futures de l'aviation civile ont été débattus jusqu'à leurs fondements dans la Conférence de Chicago entre le 1er Novembre et le 7 Décembre 1944.

Pendant les débats accentués dans cette conférence, les questions économiques de l'aviation civile ont été discutées et un consensus pour une aviation civile régularisée a été adopté face à une aviation libérale.

Dans la Convention Relative à l'Aviation Civile de Chicago signée à la fin de cette conférence, le préambule de la convention cité ci-dessous a expliqué certains concepts débattus dans cette mémoire ...

“(...) Considérant que le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale,

Considérant qu'il est désirable d'éviter toute méfiance entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde,

En conséquence, les Gouvernements soussignés étant convenus de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique,

Ont conclu la présente Convention à ces fins”

Les Conventions signés à la fin de Conférence de Chicago et nommé Système de Chicago sont les suivantes;

1. La Convention Internationale Provisoire Relative à l'Aviation Civile
2. La Convention Internationale de l'Aviation Civile
3. La Convention Internationale relative Aux Services Aériens Transit
4. La Convention Internationale Relative Transport Aérien

Dans la Convention de Chicago les articles relatives à l'espace aérien de Convention de Paris ont été adopté sans aucun changement. Avec la création de l'Organisation Internationale de Aviation Civile (OACI) l'adoption des annexes relative à la surété aérien concernant les normes et les recommandations internationale, dans le Convention originale a été décidé ultérieurement.

En vertu des dispositions sur les vols aériens tarifaire de Convention de Chicago, certains droits relative à la liberté de circulation et la liberté de l'air et l'égalité des chances fondée sur le plan économique ont été assigné comme une base pour la création d'une système efficace de transport aérien. Les états ont signé des conventions bilatéraux de transport aérien selon leurs préférences politiques et leur pouvoir économique, en accordant ces droits successifs à l'une à l'autre mutuellement.

La convention de Bermudes signé entre les Etats-Unis et Royaume-Unis a été accepté comme une texte exemplaire pour les traités bilatéraux de transport aérien signés entre les différents Etats. Grace à ça, la voie de développement du secteur aérien en conformité avec les intérêts nationaux a été ouverte. La convention de Ciels Ouverte signée entre Les Etats-Unis et L'union Européen représente le sommet atteint des Traités De Transport Aériens dans cette domaine.

Avec le developpement de transport aérien civile sa valeur symbolique sera augmenté pour les états. Forcement ,à cause de la capacité de représentation des compagnies aériennes nationales de leur pays d'origine et, les passagers, les citoyens de leur pays, symboliquement, les compagnies aériens sont devenus une cible pour des activités terroristes. Avec ses diffèrent types d'émérgeances, les conventions internationales relatives à la lutte anti-terroriste dans la domaine de l'aviation civile sont les premières exemples de la volonté de coopération dans la domaine de lutte anti-terroriste des Etats. La convention de Tokyo relative aux infractions et à certains d'autres actes survenant à bord des aéronefs est la première Convention dans ce domaine. Dans les années suivant avec les Conventions de la Haye et de Montréal adopté, les états ont été tenu responsable pour réprimer les actes de violence et pour la prévention des atteintes illicites contre l'aviation. Pour surmonter les charges financières supplémentaires engendrés par les défauts de sécurité causé par des actes terroristes, à coté de l'intervention à la problématique de OACI et d'ECAC, d'autres organismes qui offrent des solution plus économique et plus efficaces tels que IATA et ACI ont vu le jour. Et cela facilite grandement la résolution de la problème.

Aujourd'hui, l'une des institutions la plus importante liée à la sûreté de l'aviation, est USAP ( Programme de sécurité et d'inspection universelle) crée 9 mois après les attentats de 11 Septembre. Grace à cette programme, des mesures ont été fournis aux Etats pour qu'ils prennent des mesures contre ces menaces. Faces aux menaces de l'augmentation exponentielle de la terrorisme aérien malgré toutes ces mesures efficaces, il existe toujours une possibilité d'adoption pratiques des mesures plus strictes dans l'avenir.

Dans la troisième section du travail consacrée aux organisation de l'aviation civile internationale; OACI (Organisation de l'aviation civile internationale), ECAC ( La Conférence Européen de L'Aviation Civile), et EASA (Agence européenne de sécurité aérienne) est analysé. L'OACI est une autorité de l'aviation civile à l'échelle mondiale crée par la Convention de Chicago, quant à l'EASA est une autorité de l'aviation civile supra-nationale crée dans le cadre du droit communautaire. Et ECAC est une organisation de l'aviation civile composé de 44 Etats membres qui ont une espace aérien en Europe. Dans la partie dédiée à OACI, sa structure organisationnelle et ses compétences ont été examinées en détail. On observe que les organes qui constitue OACI est composé majoritairement des personnels techniques compétent qui poursuivent leur boulot en bénéficiant du soutien des comités techniques.

Les compétences d'OACI sont les suivants;

1. Contribution au processus de préparation des protocoles et des conventions aériens internationaux.
2. Création des normes aérien internationales et des regles recomanditaire ( Les annexe de Convention de Chicago se compose uniquement de ses règles
3. En cas de litige à l'application de la Convention de Chicago entre les États, réalisation des fonctions juridique et quasi- juridiques
4. Aider aux Etats membres pour la mise en place des aéroports et des installation de navigation aérienne sans perturber la navigation aérienne internationale toute en étant conformes aux regles d'aviation civile.
5. Gérer les Relations avec l'ONU et les accords similaires avec d'autres organisations internationales opérant dans la meme champ d'action. Tenir des statistiques sur l'aviation, prévenir les obstacles qui peuvent nuire la navigation aérienne
6. Entamer toutes sortes d'études et de recherche pour accroitre le developpement de l'aéronautique.

Force est de bien reconnaitre que OACI étant une véritable autorité de l'aviation civile, il est équipé d'une compétence bien plus suffisant pour résoudre toute sorte de problèmes dans le domaine de l'aviation civile.

En deça de cela, son infrastructure technique et sa façon de travailler lui permet de faire accepter ses règles via une consensus par les États-membres.

ECAC étant décrite comme une organisation intergouvernementale avec ses travaux, sa structure, et sa champ de compétence; elle réalise un grand succès dans la réalisation de sa mission depuis presque 50 ans. Sa politique de chercher toujours la consensus entre les différents parties prénotamment à celui de OACI est aussi accepté comme un succès.

EASA composé des états membres de l'Union Européen a remplacé JAA (Autorités d'aviation Unies) qui lui aussi à sa tour, a été créée par la volonté de chercher toujours le consensus de ECAC, progressivement en 2003 dès sa mise en place EASA bénéficie un transfert de pouvoir qui était sous l'empire de champ de compétence de ECAC ultérieurement. Pourtant EASA étant une organisation qui est sous le royaume de droit communautaire toute en ayant une structure supranationale législatrice des règles impératives. Le SHGM (Direction générale de l'aviation de Turquie) qui était un ancien membre de JAA a signé une convention de coopération avec EASA dans le but de redessiner l'espace aérien turc dans les normes de EASA en Juillet 2009.

Quant on s'analyse la totalité des sujets débattus on s'aperçoit que l'aviation civile est entourée totalement par des réglementations techniques de nos jours.

Dans la state dont l'aviation civile est atteinte aujourd'hui, le droit de l'air qui est plus que capable de s'harmoniser aux progrès techniques ainsi que les évolutions et mérite la plus grande partie du couronnement de succès de l'aviation civile car c'est grâce à ses capacités de flexibilité et sa stratégie de consensus que l'aviation civile est atteinte à toutes les objectifs fixés pendant son histoire.

## ABSTRACT

Since the signature of the Chicago International Convention on Civil Aviation (1944), international air law is aimed to ensure the equity between states. Yet the objective of the treaty is not only limited to this but also to operational efficiency and efficacy without neglecting the aviation safety and security itself. From the beginning of the modern aviation, in other words, after the Second World War to the present day, civil aviation is organized in a manner exceeding the nations. Both national and international aviation operations are forced to develop within the framework of conventions and international civil aviation organizations.

This thesis is to analyze the success of this very objective of international law.

It is organized into three main parts.

The first part is dedicated to the history and to the definition of air law.

The second part is devoted to the sources of law which regulates civil aviation. The key international agreements on civil aviation are listed in a chronological order. Besides it also looks the different treaties between states on air navigation.

The third part analyzes international civil aviation organizations, their structure, jurisdiction and functions.

The objective of the methodology used in this work is aimed to show the readers the basics of the international law concerning civil aviation. Such a structure has an undeniable advantage for pedagogic explanation of the legal regulations on civil aviation. Thus, readers would be acquired general knowledge about the regulations and the legal institutions which regulates the sector of civil aviation.

Remaining this work in this scope enables us to reach the answers easily.

As in the first part is debated, air law in accordance with its character touches nearly all branches of law. Impression of the lawyer related with the nature of air law is that it should not be put on the distinction between private law or public law; national law or international law. Air law includes all of them. However as in the direction of this work, the rules of the air law relating to public law and the organizations established in this way is examined.

Ideas which study air law in wide and narrow sense, are both available. For some, air law covers all of the rules related to aviation, radio, telegraph and telephone, television, meteorology, etc. which uses the airspace. According to the opposite opinion, air law involves rules related only with air navigation. In this work, air law is scrutinised on the manner that only contains air navigation.

One of the common acceptable idea is that air law embraces special rules. After the First World War, autonomy in air law starts. Today, this autonomy requires high amount of disciplinary knowledge in our complicated and sophisticated social structure.

When we pay attention on the history of air law, we see that the first related administrative rules start at the end of the eighteenth century, however we see that the air law in its pure nature comes into existence with the interstates conference works. Today, the most fundamental international air law source is the International Convention on Air Navigation of Chicago (1944).

On the second part, multilateral civil aviation conventions are examined. On the part of private law, convention's chain called Warsaw System is indicated. But a detailed analysis is avoided.

With international public law conventions regarding air law is taken great pains; corresponding interaction and the institutions created by them is mentioned.

Beginning from the twentieth century, aviation became an indispensable component of modern life. To avoid the potential problems of this progress on this sector lawyers make studies according to the sovereignty on the air space. As well states drove up the conferences and the conventions at the end of them. Afterwards, started on consultations related to the technical arrangements that implies the core of the aviation.

The first convention between them is the Paris International Convention on Air Navigation (1919). In this Convention, state's absolute and exclusive sovereignty on their respective airspaces had been accepted. Consequently, the debate between the view of freedom of the air against the sovereignty view had been practically finished. The right of the cabotage on the air transport inside the state's boundries had been reserved. There are also provisions concerning the commercial air transport and international airlines in this Convention.

The International Commission on Air Navigation CINA had been established with Paris Conference. This commission is the very first one of its kind to regulate the technical side of the international civil aviation.

During the following years, on the other region of the world outside of Europe there are work which involves similar rules with Paris convention. For example 1926 Ibero-American Air Navigation Convention which did not come into force and 1928 Pan American Convention on Commercial Aviation.

The contribution on aviation technologies by the Second World War and development on the aviation indicates the points reached by the civil air law after the war. In Chicago USA, a conference consisted of representative's from 54 countries starts on a sensational, enormous works, which gives shape of the future of civil aviation on the amount of dimension that has been formed before. Although topic kept in priority by USA government is international law transportation, after the end of the Chicago's meetings arrangements on different topics is drew up. On the meetings up the that day; aviation security, state sovereign authorities and the quality of air

space etc. is not kept in priority. Against the collision interest of states it does not look possible to touch on the themes related to the core of aviation. Concerns as mentioned above and the works which is related to the adoption of international civil air law to the requirement of the economical and the technological conditions is debated in details in Chicago Conference between 1st November and 7th December 1944.

During the discussions highlighted in this conference, the economic issues of civil aviation were discussed and a consensus for orderly developing civil aviation was widely accepted against a liberal aviation.

The International Convention on Air Navigation of Chicago was signed at the end of this conference, the preamble quoted in the following part explains us the concepts discussed in this thesis:

“WHEREAS the future development of international civil aviation can greatly help to create and preserve friendship and understanding among the nations and peoples of the world, yet its abuse can become a threat to the general security; and

WHEREAS it is desirable to avoid friction and to promote that cooperation between nations and peoples upon which the peace of the world depends;

THEREFORE, the undersigned governments having agreed on certain principles and arrangements in order that international civil aviation may be developed in a safe and orderly manner and that international air transport services may be established on the basis of equality of opportunity and operated soundly and economically;

Have accordingly concluded this Convention to that end.”

The agreements signed at the end of the Conference of Chicago are:

1. Provisional International Convention on Civil Aviation
2. International Convention on Civil Aviation
3. Air Services Transit Agreements
4. International Air Transport Agreement

In the Chicago Convention, articles related to the airspace on Paris Convention, was adopted without any alteration. With the creation of the International Civil Aviation Organization (ICAO), the post-adoption of the annexes relating to aviation safety related standards and international recommendations to the original Convention had been agreed.

Under the provisions on airlines of Chicago Convention, some rights regarding air freedoms or traffic rights and equal opportunity based on the economic opportunity had been assigned as a basis for the creation of an effective system of air transport. The states had signed bilateral air transport agreements according to their

political preferences and economic power, when granting such rights to one another mutually.

The Bermuda Agreement signed between the United States and the United States has been accepted as an exemplary text for bilateral air transport agreements signed between different states. Thanks to this, the developing aviation sector in line with national interests was initiated. The Open Skies agreement signed between the United States and the European Union is the peak of air transport agreements in this area.

With the development of civil air transport, its symbolic value had been increased for states. Necessarily because of the representational capacity of national airlines of their countries of origin and the passengers as citizens of their country, symbolically, the airlines have become a target for terrorist activities. With different types of existences, international conventions related to anti-terrorist measures in the field of civil aviation are the first examples of the willingness to cooperate in the field of war against terrorism. The *Tokyo Convention* on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft is the first convention on this area. In the following years with the adoption of the Hague and Montreal Conventions, states have been responsible for the prevention of acts of violence and of unlawful interference against aviation. To overcome the additional financial burden caused by security flaws triggered by terrorist acts, next to the intervention to the problems of ICAO and ECAC, other agencies that provide more economical and more efficient such as IATA and ACI have emerged. And this greatly facilitates the resolution of the problem. Today, one of the most important institutions related to aviation security is USAP (Universal Security Audit Programme) created 9 months after the 9/11 attacks. Thanks to this program, measures have been provided to States to take measures against these threats. Against the exponential increase of the threat of air terrorism despite all these effective measures, there is always a practical possibility to adopt more strict measures in the future.

In the third part of this work dedicated to the International Civil Aviation Organization ICAO, European Civil Aviation Conference ECAC and European Agency for Aviation Safety EASA is analyzed. ICAO is a civil aviation authority in a worldwide scope created by the Chicago Convention, while EASA is a supranational civil aviation authority created under European Community law. And ECAC is a civil aviation organization consisted of 44 member States with airspaces in Europe. In the section dedicated to ICAO, its organizational structure and responsibilities have been discussed in details. It is observed that the organs which constituted ICAO consist mainly of qualified technical personnel who continue their job as supported by technical committees.

ICAO's competences are as follows:

1. Contributing to the process of preparing protocols and conventions on air law,
2. Adopting international aviation standards and recommended practices (SARPs). The annex to the Chicago Convention consists only of these SARPs.



3. In case of dispute on the application of the Chicago Convention among States, solving them with the help judicial and quasi-judicial functions.

4. Assisting Member States for the establishment of airports and air navigation facilities without disrupting international air navigation while complying with the rules of civil aviation.

5. Managing relations with the UN and adopting similar agreements with other international organizations operating in the same scope. Keeping statistics on aviation and preventing obstacles that may affect aviation.

6. Initiating a variety of studies and researches to enhance the development of aeronautics.

It must be recognized that ICAO is a true civil aviation authority, and is equipped with competences well enough to solve all sorts of problems in the field of civil aviation.

Below this, its technical infrastructure and its way of working allows him to accept its rules through a consensus by member states.

ECAC being described as an intergovernmental organization with its work, structure, and its jurisdiction, had a great success in achieving its mission for almost 50 years. His policy similar to ICAO of always seeking consensus among the states is also accepted as a success.

EASA composed of member states of the EU replaced JAA (Joint Aviation Authorities) which was also created by the desire of always seeking the consensus of ECAC, gradually took over its competences from its establishment in 2003 to the present day. Yet EASA is an organization that is under the realm of Community law while having a supranational structure adopts mandatory rules.

The SHGM (Directorate General of Civil Aviation of Turkey) which was a former member of JAA has signed a working arrangement agreement with EASA in order to harmonize Turkish aviation standards with the EASA system in July 2009.

When we examined all of the theme, it can be seen that today civil aviation is completely enclosed with technical regulations.

The international air law based on decisions taken in consensus beyond the history is sufficiently successful to maintain its goals.

## ÖZET

1944 Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin imzalandığı günden bu yana, uluslararası hava hukuku, sivil havacılığı devletler arasında eşitlik, havacılık faaliyetleri alanında etkinlik, verimlilik, emniyet ve güvenliği sağlayacak şekilde düzenlemeyi amaçlamaktadır. Modern havacılığın başladığı İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemden bu güne kadar sivil havacılık devletleri aşan bir yapıda tesis edilmiş, gerek ulusal, gerekse uluslararası havacılık faaliyetleri uluslararası sözleşmelerin ve uluslararası havacılık kurumlarının inisiyatifinde gelişmeye zorlanmıştır. Bu çalışma, uluslararası hukukun bu hedeflerine ne kadar ulaştığını incelemeyi amaçlamaktadır.

Bu çalışma üç ana bölüm halindedir.

Birinci bölümde hava hukukunun tanımı yapıp, tarihçesi hakkında kısa bilgiler verilmiştir.

İkinci bölüm, sivil havacılığı düzenleyen uluslararası hukuk kaynaklarına ayrılmıştır. Sivil havacılık alanında temel uluslararası sözleşmeler kronolojik sırasıyla incelenmiştir. Ayrıca, devletlerin kendi aralarındaki hava ulaştırma anlaşmalarına da yer verilmiştir.

Üçüncü bölümde uluslararası sivil havacılık kuruluşları, teşkilat yapıları, yetkileri ve temel işlevleri ile ayrıntılı bir incelemeye tabi tutulmuştur.

Çalışmanın bu şekilde düzenlenmesindeki amaç, okuyucuya hava hukuku hakkında temel bilgileri aktarmaktır. Sivil havacılığa ait hukuki düzenlemelerin kapsamının en kolay bu şekilde aktarılacağı düşünülmüştür. Bu sayede okuyucu, sivil havacılık alanındaki uluslararası düzenlemeler ve kurumlar hakkında genel bir kanı elde edinebilecektir.

Çalışmayı bu kapsamda tutmak, aranan cevaplara daha kolay ulaşılmasını sağlayacaktır.

Birinci bölümde tartışıldığı üzere, hava hukuku, niteliği gereği hukukun hemen her dalına temas etmiştir. Hukukçuların hava hukukunun mahiyeti üzerinde vardığı genel kanı, onu özel hukuk ya da kamu hukuku; ulusal hukuk ya da uluslararası hukuk gibi genel ayrımlara tabi tutmanın doğru olmadığıdır. Zira, hava hukuku bunların hepsini kapsamaktadır. Ancak çalışmanın kapsamı doğrultusunda, hava hukukunun uluslararası kamu hukukuna ait hükümleri ve bu doğrultuda oluşturulan uluslararası sivil havacılık kuruluşları incelenmiştir.

Hava hukukunu geniş ve dar anlamıyla ele alan görüşler de mevcuttur. Kimilerine göre hava hukuku, havadan faydalanmak sureti ile gerçekleştirilen havacılık, telsiz, telgraf ve telefon, radyo ve televizyon, meteoroloji vs. ile ilgili

hukuk kurallarının tümünü kapsamalıdır. Karşıt görüşe göre ise hava hukuku sadece hava seyrüseferine ilişkin kuralları içermektedir. Bu çalışmada, hava hukuku sadece hava seyrüseferine ilişkin kuralları içerir şekilde dar anlamıyla ele alınmıştır.

Hava hukukunun kendine özgü kuralları içermesi gerektiği de genel kabul gören bir düşüncedir. Birinci dünya savaşının ardından hava hukukunda akademik özerklik başlamıştır. Bu özerklik günümüzün karmaşık ve sofistike toplum yapısında yüksek oranda disiplinler arası bilgi gerektirmektedir.

Hava hukukunun tarihine baktığımızda, ilk idari düzenlemelerin hava balonları ile ilgili olarak 18. yüzyılın sonlarında başladığını, ancak gerçek anlamda hava hukuku düzenlemelerinin ise 20. yüzyılın başlarında havacılık alanında toplanan devletler arası konferansların çalışmaları ile uluslararası hukuk kapsamında ortaya çıktığını görmekteyiz. Günümüzde halen en temel uluslararası hava hukuku kaynağı ise 1944 Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'dir.

İkinci bölümde, öncelikle çok taraflı uluslararası sivil havacılık sözleşmeleri incelenmektedir. Özel hukuk alanında Varşova Sistemi olarak adlandırılan sözleşmeler silsilesine ait metinler belirtilmiştir. Ancak ayrıntılı olarak incelenmemiştir.

Sivil havacılığa dair uluslararası kamu hukuku sözleşmeleri üzerinde önemle durulmuş; karşılıklı etkileşimleri ve meydana getirdikleri havacılık kuruluşlarından bahsedilmiştir.

Havacılık, 20. yüzyılın başından itibaren modern yaşamın vazgeçilmez bir unsuru olmuştur. Hukukçular bu gelişmelerin ortaya çıkarabileceği muhtemel sorunları önlemek için hava sahası üzerindeki egemenlik hakları konusunda çalışmalar yapmıştır. Devletler de uluslararası konferanslarla ve bu konferanslar sonucu imzalanan sözleşmelerle öncelikle egemenlik konusunu düzenlemiş, ardından havacılığın özüne yönelik teknik düzenlemeleri de karşılıklı olarak görüşmeye başlamışlardır.

Bu sözleşmelerden ilki, 1919 Paris Uluslararası Hava Seyrüsefer Sözleşmesi'dir. Bu sözleşme ile devletlerin hava sahaları üzerinde tam ve münhasır egemenlik yetkileri olduğu kabul görmüştür. Bu bağlamda, devletler hukuku açısından hava serbestisi karşısında hava sahasında devlet egemenliğinin bulunduğu görüşleri arasındaki tartışma pratik olarak sonlanmıştır. Devlet sınırları içindeki hava taşımacılığı alanındaki kabotaj hakkı da saklı tutulmuştur. Ticari hava taşımacılığına ve uluslararası havayollarına ilişkin hükümler de bu sözleşmede mevcuttur.

1919 Paris Konferansı ile Uluslararası Hava Seyrüseferi Komisyonu CINA (*Commission Internationale de Navigation Aérienne*) kurulmuştur. Bu komisyon Uluslararası sivil havacılığın teknik yönden düzenlenmesine ilişkin kurulan ilk uluslararası kuruluş olma özelliğindedir.

İzleyen yıllarda, Avrupa kıtası dışında dünyanın diğer bölgelerinde de Paris Sözleşmesi'ne benzer hükümler getiren sözleşmeler için çalışmalar yapılmıştır. Yürürlüğe giremeyen 1926 Ibero-Amerikan Hava Seyrüsefer Sözleşmesi ve 1928 Pan-Amerikan Ticari Havacılık Sözleşmesi bunlara örnektir.

İkinci dünya savaşının havacılık teknolojisine sağladığı katkı ve havacılık teknolojilerindeki gelişimi ile savaş sonrasının sivil havacılığının varacağı noktanın sinyalleri gelmeye başlamıştı. Şikago'da ABD tarafında davet edilen 54 ülke temsilcisinden oluşan bir konferans, sivil havacılığın geleceğini o güne kadar hiç olmamış bir boyutta şekillendirecek bir çalışmaya başladı. ABD hükümetinin ilk planda tuttuğu konu uluslararası hava taşımacılığı olmasına rağmen, Şikago toplantıları sonucunda havacılığı ilgilendiren hemen her konuda düzenlemeler getirildi. O güne kadarki toplantılarda havacılık emniyeti ve güvenliği, devletlerin egemenlik yetkileri ve hava sahasının nitelikleri tartışmaları arasından sıyrılıp ön plana çıkamamıştı. Devletlerin birbirleri ile çelişen çıkarları karşısında havacılığın özüne ilişkin konulara değinmek pek de mümkün görünmemekteydi. Yukarıda açıklanan kaygılar ve uluslararası sivil havacılığı geleceğin ekonomik ve teknolojik şartlarına uyarılma çalışmaları 1 Kasım-7 Aralık 1944 tarihleri arasında toplanan Şikago konferansında etraflıca tartışıldı.

Görüşmeler sırasında, havacılığın ekonomik gelişimine yönelik konular da sıkça tartışılıp, sonuç olarak liberal bir havacılık yerine, havacılık sektörünün düzenli olarak gelişmesine sağlayacak çözümler üzerinde uzlaşıldı.

Konferans sonunda imzalanan Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin gerekçesinde belirtilen şu ifade, bu çalışmanın etrafında döndüğü bazı kavramları da beraberinde getirdi:

*“ Her ne kadar sivil havacılığın gelecekteki gelişiminin tüm dünya halkları ve ulusları arasında karşılıklı dostluk ve anlayışın kurulmasında ve korunmasında büyük bir yardımı olabileceks de, sivil havacılığın kötüye kullanılması genel güvenliğe yönelik büyük bir tehdit oluşturabilir; ve dünya barışının dayandığı halk ve uluslar arasındaki anlaşmazlıkların önüne geçmek ve işbirliğini geliştirmek arzu edildiği için, imzası bulunan devletler, sivil havacılığın emniyetli ve düzenli olarak gelişmesi ve uluslararası hava taşımacılık hizmetlerinin fırsat eşitliğine dayanarak kurulması ve sağlıklı ve ekonomik olarak işletilmesi amacıyla bazı temel ilkeler ve düzenlemeler üzerinde uzlaşmaya varmışlardır.”*

Konferans sonunda imzaya açılan ve Şikago Sistemi Sözleşmeleri olarak betimleyebileceğimiz sözleşmeler sırasıyla şunlardır:

1. Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi
2. Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi
3. Uluslararası Hava Seferleri Transit Sözleşmesi
4. Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi

Şikago Sözleşmesi'nde Paris Sözleşmesi'nin hava sahasına ilişkin temel hükümleri aynen devralınmış, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ICAO (*International Civil Aviation Organisation*) kurularak, özellikle havacılık emniyeti konusunda uluslararası standartlar ve tavsiye uygulamaların ICAO çalışmaları vasıtasıyla Sözleşme'ye ekler halinde düzenlenmesi öngörülmüştür.

Şikago Sözleşmesi'nde tarifeli havayolu seferleri kapsamında bazı hava özgürlükleri-hava trafik hakları hakkında da hükümler getirilerek ekonomik açıdan etkili ve fırsat eşitliğine dayanan hava taşımacılığı sisteminin temelleri oturtulmaya çalışıldı. Devletler siyasi tercihleri ve ekonomik güçleri doğrultusunda bu kademeli hakları birbirlerine tanıyarak sivil havacılık alanında iki taraflı hava ulaştırma anlaşmaları imzalamışlardır. ABD ve İngiltere arasında imzalanan Bermuda Anlaşmaları, diğer devletler arasındaki iki taraflı hava ulaştırma anlaşmalarına da örnek teşkil etmiştir. Bu sayede havacılık sektörünün ulusal çıkarlar doğrultusunda gelişmesinin de önü açılmıştır. ABD ile AB ülkeleri arasında imzalanan Açık Semalar Anlaşması ise hava ulaştırma anlaşmalarında varılan doruk noktayı temsil etmektedir.

Sivil hava taşımacılığının gelişmesi ile beraber devletler açısından sembolik değeri de artmıştır. Özellikle ulusal havayolu şirketlerinin devletleri, yolcuların da o ülke vatandaşlarını temsil etme gücü açısından, sivil havacılık terörist faaliyetlerin hedefi olmaya başlamıştır. Çeşitli ortaya çıkış şekilleri ile havacılık terörizmini önlemeye yönelik uluslararası sözleşmeler, aslında terörizme karşı uluslararası önlemlerin ilk örneklerini de oluşturmuştur. 1963 tarihli Hava Aracında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemler Hakkında Tokyo Sözleşmesi bu alandaki ilk sözleşmedir. İzleyen yıllarda kabul edilen Lahey ve Montreal Sözleşmeleri ile havacılığa yönelik yasa dışı girişimlerin önlenmesi için devletlere bu eylemlerin takip edilmesi ve cezalandırılması yükümlülüğü getirilmiştir.

Terörist eylemlerin doğurduğu güvenlik açıklarının havacılık işletmelerine getirdiği ek mali külfetlerin aşılması için ICAO ve ECAC'ın devreye girmesinin yanında, IATA ve ACI gibi sektöre yönelik uluslararası kuruluşların sunduğu etkin ve ekonomik çözümler ile bu durumun üstesinden daha kolay gelinmiştir.

Günümüzde havacılık güvenliğine ilişkin en önemli kurumlardan biri, 11 Eylül olaylarından 9 ay sonra oluşturulması kabul edilen ICAO bünyesindeki Evrensel Güvenlik Denetleme Programı USAP'tır (*Universal Security Audit Programme*). USAP sayesinde devletlerin uluslararası tehdit oluşturan konularda önlemler alması sağlanmıştır. Havacılık terörizminin ileride de artarak devam etme tehdidi dolayısıyla, bütün bu etkili uygulamalara karşın gelecekte daha sıkı önlemlerin alınması ihtimali her zaman mevcuttur.

Çalışmanın uluslararası sivil havacılık kuruluşlarına ayrılan üçüncü bölümünde, ICAO, Avrupa Sivil Havacılık Konferansı ECAC (*European Civil Aviation Conference*) ve Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı EASA (*European Aviation Safety Agency*) incelenmektedir. ICAO, Şikago Sözleşmesi ile kurulmuş dünya çapında bir havacılık otoritesi, EASA ise AB hukuku kapsamında oluşturulmuş ulusalüstü bir sivil havacılık otoritesidir. ECAC ise Avrupa'da hava sahası bulunan 44 üye devletten oluşan bir uluslararası sivil havacılık kuruluşudur.

ICAO'ya ayrılan bölümde, teşkilat yapısı ve yetkileri ayrıntılı olarak incelenmiştir. ICAO'yu oluşturan organların, çoğunlukla teknik konularda yetkin personelden meydana geldiği veya teknik komitelerden destek alarak çalışmalar sürdürdüğü görülür. ICAO'nun yetkileri şunlardır:

1. Uluslararası havacılık sözleşmeleri ve protokollerinin hazırlanması sürecine katkıda bulunmak,

2. Uluslararası havacılık standartları ve tavsiye kurallar koymak (Şikago Sözleşmesi Ekleri tamamen bu kurallardan oluşmaktadır),

3. Devletler arasında ve devletler ile Şikago Sözleşmesi'nin uygulanması konularında çıkabilecek uyuşmazlıklarda yargısal ve yarı-yargısal işlevler görmek,

4. Havaalanları ve hava seyrüsefer tesislerinin havacılık emniyeti kurallarına uygun olarak ve uluslararası hava seyrüseferinin aksatmadan kurulmasına yardımcı olmak için çalışmalarda bulunmak,

5. BM ile ilişkileri yürütmek, benzer alanlarda faaliyet gösteren diğer uluslararası kuruluşlar ile anlaşmalar yapmak, havacılıkla ilgili istatistikler tutmak, hava seyrüseferine engel teşkil edebilecek hususların önlenmesine çalışmak ve havacılığın gelişmesi için her türden araştırmalar ve çalışmalar yapmak.

ICAO Evrensel Havacılık Emniyeti Gözetim Denetim Programı USOAP'ın devreye girmesi ile bu bağlamda sözleşmecı devletlerin aykırı düzenlemelerini ve ihmallerini de denetleme imkanını elde etmiştir.

Görüldüğü üzere ICAO, gerçek bir sivil havacılık otoritesi olarak, sivil havacılık alanında her türlü sorunun çözülmesi için yeterli yetkilerle donatılmıştır.

Ayrıca, çalışma biçimi ve teknik altyapısı sayesinde, ortaya çıkardığı kuralların devletler tarafından *consensus* ile kabulüne de olanak sağlamıştır.

ECAC, hükümetler arası bir kuruluş olarak nitelendirilse de, yaptığı çalışmalar, teşkilat yapısı ve donandığı yetkiler ile Avrupa hava sahasının düzenlenmesinde yarım yüzyılı aşkın süredir başarı ile faaliyet göstermektedir. ICAO gibi *consensus* anlayışını etkin kılmakta başarılı olmuştur.

AB üyesi devletlerden oluşan EASA, halefi olduğu ve ECAC tarafından yine *consensus* anlayışı ile ulusal sivil havacılık otoritelerinin bir araya gelmesi ile oluşturulmuş Birleşik Havacılık Otoriteleri JAA'nın (*Joint Aviation Authorities*) yetkilerini kurulduğu 2003 yılından bugüne kadar zamanla devralmış ve onun yerine geçmiştir. Ancak AB hukuku kapsamında ve ulusalüstü bir yapıda olan EASA, ulusal havacılık otoriteleri gibi uyulması zorunlu kurallar getirmektedir. Eski JAA üyesi olan ülkemiz sivil havacılık otoritesi SHGM, Temmuz 2009'da EASA ile bir ortak çalışma anlaşması imzalayarak Türk sivil havacılık standartlarını EASA sistemi ile uyumlu hale getirmeyi taahhüt etmiştir.

Konuların bütünü incelendiğinde, günümüzde sivil havacılığın tamamen teknik düzenlemeler tarafından kuşatıldığı görülmektedir.

Sivil havacılığın bugün vardığı noktada teknolojik ilerlemeler kadar, bu ilerlemelere ayak uydurabilen hava hukukunun da büyük katkısı bulunmaktadır. Tarihi boyunca *consensus*la alınan kararlara dayalı uluslararası hava hukukunun hedeflediği amaçlara ulaşmada yeterli derecede başarılı olduğunu görüyoruz.

## GİRİŞ

Sivil havacılığın, hem etkin ve ekonomik olarak hem de can ve mal emniyetini her koşulda gözeterek gelişmesi için, belki de diğer pek çok ulaşım biçiminden daha fazla uluslararası işbirliğine ihtiyacı vardır. Havacılığın doğası gereği bu sözkonusu işbirliği sadece siyasi bir uzlaşma noktasına varmak için bir araç değil, aksine havacılık sektörünün gelişimini sağlamaya yönelik mecburi bir ön koşuldur. İlerde ayrıntılarıyla inceleyeceğimiz üzere, sivil havacılık bu karşılıklı işbirliği ve *consensus*'a mutlak surette ihtiyaç duymaktadır. Şöyle ki, daha en başta hava ulaşımı devletlerin kara ve deniz ülkeleri üzerinde birlikte tesis edecekleri uçuş rotalarına bağlıdır. Bu sebeple, devletlerin hava ülkeleri üzerindeki egemenlik haklarını sivil havacılığın aleyhine olacak şekilde ileri sürmemeleri gerekir. Bu hakkın kullanımının kısıtlanması sadece uçuş rotalarının tesisi konusunu değil, sivil hava araçlarından uçucu personele, sivil havacılık işletmelerinden havaalanı işletmelerine, yolculara ve yüklere kadar uzanan geniş bir yelpazeyi ilgilendirir. Sivil havacılık faaliyetleri öylesine teknik ve ekonomik bir ergonomi gerektirir ki, bu koşullar sağlanmadan hava ulaşımının emniyetinden, güvenliğinden ve ekonomik etkinliğinden bahsetmek mümkün olamaz.

Hava taşımacılığı ekonomik sorunlar kadar siyasi sorunlarla da kuşatılmış bulunmaktadır. Her hangi bir ülkede, askeri hava araçlarının yanında sivil hava araçlarının da o ülkenin hava gücünü oluşturduğu kabul edilmelidir.<sup>1</sup> Cooper'a göre, *“Her hangi bir devlet, kendi sivil hava taşımacılığının kontrolünü ya da sınırlandırmasını diğer bir devlet veya uluslararası kuruluşun tasarruflarına bırakmaya*

---

<sup>1</sup> John C. Cooper, “Air Transport And World Organization”, **Yale Law Journal**, Ağustos 1946, (Westlaw Arşivleri), s. 8.

Yazara göre hava gücü “ bir ulusun hava sahasındaki hareket kabiliyetidir; başka bir deyişle, sözgelimi bir uçağın uçurulmasında olduğu gibi, kontrollü uçuşu kullanma yetisidir. Ana vatanda ya da sınır ötesi, barışta veya savaşta ulusal gücün bir parçasıdır. Hava gücünün her ne kadar farklı kullanım yöntemleri bulunsa da, tüm askeri ya da sivil olan türleri özünde bölünemez niteliktedir. Silahlı hava kuvvetleri, ulusal hava gücünün sadece belli bir kullanım yöntemini temsil eder. Sivil ve ticari havacılık da, benzer temel ulusal unsurlardan doğup yükselmektedir.” Cooper, John C., “Air Power and the Coming Peace Treaties”, **24 Foreign Affairs**, 1946, (Westlaw Arşivleri), s. 2.

*rıza gösterdiği ölçüde, kendi potansiyel hava gücünün gelişiminden bir nevi feragat etmiş sayılır. Her devletin meşru ulusal amaçları vardır. Uluslararası nezaket kuralları çerçevesinde, kendi seçeceği eylem ve vasıtalarla bu amaçlara ulaşmak yolunda çaba göstermeye yetkilidir. Devlet egemenlik gücünü kullanırken, kendi hava taşımacılığını sözkonusu meşru amaçların zorunlu kıldığı ölçüde geliştirmek hakkına sahiptir.”*<sup>2</sup> Devletlerin hava taşımacılığının düzenlenmesi alanında egemenlik haklarını kullanmaları bağlamında başvurdukları temel vasıtalarından biri de ulusal sivil havacılık otoriteleri ve bu otoriteler eliyle şart koştukları sivil havacılık standartları ve kurallarıdır. Sivil havacılık otoritelerinin idari düzenlemeleri, tavsiyeleri ve yaptırımları devletlerin bahsi geçen meşru amaçlarına yöneliktir. Cooper'ın görüşlerine ekleme yapmak gerekirse, devletler sivil hava taşımacılığında varmak istedikleri meşru amaçlarına ulaşmak için sadece uluslararası nezaket veya teamül kuralları çerçevesinde değil, asıl olarak, tarafı oldukları iki taraflı ve çok taraflı havacılık anlaşmaları ve uluslararası sözleşmelerin imkan sağladığı sınırlar içerisinde hareket etmekte yükümlüdürler. Araştırmamızın içeriği her ne kadar devletlerin hava sahaları üzerinde sahip oldukları egemenlik haklarıyla doğrudan ilintili olsa bile, hava hukukunun gelişimi ve niteliği gereği salt devletler hukukunun kavramları ve genel ilkeleri uluslararası sivil havacılık gibi teknik ve kendine özgü bir konuyu incelemekte yeterli olmamaktadır. Daha da ileri gidersek, hava hukukunun gelişimini ne sadece ekonomik, ne de sadece siyasi kaygılarla açıklamak doğru olmaz. Çalışmamızda genel ilke ve kavramlara değinmekle birlikte, hava hukukunun kendine has ilkeleri ve kavramları üzerine yoğunlaşmaya gayret edeceğiz. Ulusal ve uluslararası sivil havacılık otoritelerinin uluslararası hukuk yönünden incelenmesi, bu gayreti zorunlu kılmaktadır. Unutmamak gerekir ki, hava hukuku son derece teknik ve pek çok hukuk dalını bünyesinde barındıran bir niteliğe sahiptir. Ancak; uluslararası havacılık hukuku da devletler hukukunun çok önemli bir ilkesi etrafında şekillenmektedir: kurallara uyma zorunluluğu ve kuralların icrası. Dempsey'e göre “ (hava hukuku gibi) Uluslararası uyumluluk için geniş çaplı bir consensus'un olduğu alanlarda bile uluslararası kurallarla yükümlülükler getirmek

<sup>2</sup> a.g.m., s.8

ABD'nin Yedek Sivil Hava Filosu – *Civil Reserve Air Fleet (CRAF)* uygulaması Cooper'ın bu görüşünü destekleyen en somut göstergedir. Geçmiş Roosevelt'in başkanlık döneminde Pearl Harbour baskınının gerçekleştiği 1941 yılına kadar dayanır. Modern CRAF ise özetle 15 Aralık 1951 tarihinde kanun hükmünde kararname ve mutabakat metinlerine dayanarak ABD Savunma Bakanlığı ve ABD'li havayolu taşıyıcı firmaları arasında kurulan ve gerektiğinde her bir havayolu firmasının taahhüt ettiği hava araçlarını devletin emrine tahsis etmesi sistemidir. Bkz. <http://www.airlines.org/economics/fleet/CRAF.htm>



*suretiyle bu amaca ulaşmak yoğun bir çabaya ihtiyaç duymaktadır. Devletlerin egemenlik hakları, heterojen ekonomik imkanları ve siyasi önceliklerinin çeşitliliği göz önüne alındığında uluslararası yükümlülükler ile uyumu sağlamak nadiren kolay bir çabaya dayanır. (...) Uluslararası ticari havacılık, uluslararası toplumun küresel çapta hukuksal uyumu güvene alarak karşılıklı çıkarları korumak için nasıl bir arayış içinde olduğu hakkında güzel bir örnek vaka çalışmasına olanak sağlar. Geleneksel devletler hukuku, uluslararası kuruluşlar tarafından yürürlüğe konulan yarı-yasal standartlar ve ulusal yasalar, tüzükler ve yönetmelikler arasındaki karşılıklı etkileşim, ticari havacılık gibi uluslararası girişimlerin dünya çapında ne kadar karmaşık ve içiçe geçmiş olduğu hakkında bize fikir verebilir.”<sup>3</sup>*

Sivil havacılık uzun yıllardır lüks olmaktan çıkmış, nicelik ve nitelik olarak gelişmişlik düzeyine bağlı olarak, ancak istisnasız bütün ülkelerde kendine yer edimiştir. Hava yolu ile yolcu ve yük taşımacılığı 2. Dünya Savaşı'ndan sonra yaygınlaşmış; ardından jet motorunun sivil hava araçlarında kullanıma başlanmasıyla beraber artan hız ve yolcu kapasitenin yanında kıtalararası hava seferleri de sıradan bir hal almıştır. Okyanus aşırı yolcu taşımacılığında deniz yolu ile ulaşım turistik ve gezi maksatlı seferler dışında hemen hemen tarihten silinmiştir. Aynı durum hızlı kargo ve posta taşımacılığında da geçerlidir. Ayrıca son derece açıktır ki, günümüzde turizmin kaderi hava taşımacılığının elindedir.<sup>4</sup>

Ülkemizde sivil havacılık alanında son yıllarda yaşanan olumlu gelişmelere karşın, hava hukuku üzerine yeterli çalışma yapılmamaktadır. Basılı eserlerin çoğu ya çok eski tarihlidir ve güncel duruma hakim olmaktan uzaktır, ya da sadece taşıma hukuku kapsamı altında incelemeler yapmaktadır. Hava hukukunu kamu hukuku ya da özel hukuk adı altında ayırmanın yetersizliği ve eksikliği bugün hukukçular arasında kabul görmektedir. Ancak belirtmek gerekir ki, ülkemizde kamu hukuku alanında hava hukukunu inceleyen güncel bir esere rastlanmamaktadır. Bu konuya genellikle sadece devletler hukuku ders kitaplarında kısaca hava sahası ve devletin egemenlik hakları çerçevesinde değinilmektedir.

<sup>3</sup> Paul Stephen Dempsey, “Compliance & Enforcement In International Law: Achieving Global Uniformity in Aviation Safety”, **North Carolina Journal of International Law and Commercial Regulation**, Güz 2004, s. 1-74. s.73

<sup>4</sup> Anna Graham; Andreas Papatheodorou; Peter Forsyth, **Aviation and Tourism – Implications For Leisure Travel**, Ashgate, Ağustos 2008, s.1-4.

Diğer bir eğilim de hava hukukuna ülkemiz ve Yunanistan arasında karasuları sınırına ilişkin yaşanan karışıklık bağlamında değinmektedir.

Yukarıda bahsedilen çalışmalara yönelik çıkış noktaları kuşkusuz son derece gerekli ve üzerine eğilimesi gereken olgulardır. Ancak hava hukukunun genel kavramlarına değinilen ve amacı doğrudan hava hukukunu anlatmak olan güncel çalışmaların da yapılması gerekmektedir. Bu araştırmada çıkış noktası olarak bu kaygı esas alınmıştır.

Uluslararası hukukun sivil havacılık alanındaki düzenlemelerini içeren bu çalışmanın genel amacı, hava hukukunun temel kavramları, hava hukukunun uluslararası kaynakları ve uluslararası havacılık otoriteleri bağlamında varılan noktayı göstermektir. Uluslararası hava hukukunun evrim süreci yukarıdaki başlıklar altında incelendiğinde, havacılık alanındaki düzenlemelerin arkasında yatan amaçlar hakkında önemli ipuçları yakalanabilmektedir. 1944 Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nde havacılığın hangi yönde gelişmesi gerektiği hakkında ortaya konulan temel kavramlar, uluslararası hava hukukunun hangi sorunları bertaraf etmeye çalıştığını da en iyi şekilde özetlemektedir. Sözleşme'nin gerekçesinde bulunan *“sivil havacılığın emniyetli ve düzenli olarak gelişmesi ve uluslararası hava taşımacılık hizmetlerinin fırsat eşitliğine dayanarak kurulması ve sağlıklı ve ekonomik olarak işletilmesi”* ifadesi hava hukukunun asıl amacını belirtmektedir. Çalışma boyunca, hava hukukunun sürekli olarak bu konularda düzenlemeler getirdiği farkedilecektir. Ancak, günümüze kadar olan gelişim süreci içinde hava hukuku bu amaçlarına ne kadar ulaşmıştır. Bu soruya cevap bulmaya çalışılacaktır.

Bu çalışmanın dayanak noktasını oluşturan sivil havacılık faaliyetlerinin etkin ve güvenli bir biçimde getirilmesi gayesi çerçevesinde oluşturulan uluslararası ve ulusal hukuki ve idari düzenlemeler ışığında baktığımızda, havacılık sektörünün izlediği, daha doğrusu izlemek zorunda kaldığı rota da daha anlaşılır olacaktır.

## 1. BÖLÜM : HAVA HUKUKUNUN TANIMI VE TARİHÇESİ

Uluslararası Hukuk'un sivil havacılığa yönelik düzenlemelerini araştırmaya başlamadan önce, hava hukukunun tanımından ve tarihçesinden bahsetmek gerekir. Aşağıda da görüleceği üzere, havacılık alanındaki hukuki düzenlemelerin bütünü Hava Hukuku başlığı altında toplanmaktadır.

### 1.1. Hava Hukukunun Tanımı

Hava hukukunun genel hukuk sistematiği içindeki yerini belirlemek zorlu bir iştir. 20. yüzyılın başlarında doğduğunu kabul edebileceğimiz hava hukuku, niteliği gereği hukukun hemen her dalına temas etmiştir. Kapsam olarak da, hava hukuku geniş anlamıyla ve dar anlamıyla ele alan farklı görüşler mevcut olmuştur.

Ömer İlhan Akipek, hava hukukunu geniş anlamıyla tanımlar. Ona göre hava hukuku, havacılık, telsiz, telgraf ve telefon, radyo ve televizyon, meteoroloji, hava kirliliğinin önlenmesi, havadan kimyevi yollarla faydalanma ve avcılıkla ilgili hukuk kurallarının tümünü kapsamalıdır.<sup>5</sup> Michel de Juglart hava hukukunun en geniş anlamıyla incelenmesi gerektiğini söylerken<sup>6</sup> Pierre Bucher ise geniş anlamda hava hukukunu, hava sahasının insanlar tarafından her türlü amaçla kullanılmasının özel bir düzenlemeye tabi tutan bir hukuk dalı olarak nitelemiştir.<sup>7</sup>

Buna karşın bazı hukukçular hava hukukunu sadece hava seyrüseferini kapsayacak şekilde dar anlamda yorumlamaktadırlar. Mazhar Nedim Göknil, hava hukukunu dar anlamıyla kabul ederken<sup>8</sup>, Ambrosini hava hukukunu, kamusal ya da özel, ulusal ya da uluslararası alanda hava seyrüseferinden doğan bütün ilişkileri

---

<sup>5</sup>Ömer İlhan Akipek, **Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu**, Ankara, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları , 1959, s. 5.

<sup>6</sup>A.g.e.

<sup>7</sup>A.g.e.

<sup>8</sup>Mazhar Nedim Göknil, **Hava Hukuku**, İstanbul, No. 484, İstanbul Hukuk Fakültesi Yayınları, 1951, s. 11.

inceleyen ve hukuken düzenleyen bir hukuk dalı olarak ele almaktadır.<sup>9</sup> Otto Riese ve Jean T. Lacour da hava hukukunu; hava seyrüseferine, uçaklara ve -hava seyrüseferine zorunlu unsur sıfatıyla – hava sahasına uygulanan hukuk kurallarının bütünü olarak anlamak gerektiğini düşünmüşlerdir.<sup>10</sup>

Hava hukuku niteliği gereği kuşkusuz klasik anlamda hukukun hiç bir sistematik bölümüyle sınırlı tutulamaz. Aynı fikirde olan Akipek, hava hukukunun konusunu teşkil eden hususların hem özel hukuk hem de kamu hukuku açısından incelenebileceğini kabul etmektedir. Bunu da aşan bir şekilde, hava hukunun ulusal olduğu kadar uluslararası niteliğini de vurgulamaktadır.<sup>11</sup> Hava hukuku uluslararası hukuk enstrümanlarından, ulusal ve ulusüstü mevzuattan doktrine ve *case law*'a kadar pek çok kaynağı bünyesinde barındırır.<sup>12</sup>

Hava hukukunun ilgilendiren konularda mevcut hukuk kurallarının hava hukukuna ne ölçüde uygulanabileceği meselesi de yoğun olarak tartışılmıştır. Goedhuis gibi bazı yazarlar havacılığı sadece ulaştırmanın yeni bir tarzı olarak ele almış ve hazır kuralların havacılığa da uygulanabileceğini ileri sürmüştür.<sup>13</sup> E. Zitelmann da benzer bir görüşle, yeni kanunlar çıkarmaktan mümkün olduğunca kaçınılması gerektiğini belirtip, sadece başka türlü harekete imkan bulunmadığı taktirde özel hükümlerin konulmasını uygun bulduğunu belirtmiştir.<sup>14</sup>

Paul Chauveau ise aksi fikirdedir. Hava hukukunu yeni ve ayrı bir dal olarak ele alıp, önceki mevcut kuralların aynen korunmasının uygun olmayacağını savunmaktadır. Francesco Cosentini de paralel bir görüş belirterek öncelikle hava hukukunu deniz hukukundan ayırmak gerektiğini kabul etmiştir. Cemal Bilsel de aynı fikirdedir.<sup>15</sup> Akipek ise geniş anlamıyla kabul ettiği hava hukukunun (hava sahası) ortaya çıkardığı sorulara çözüm aranırken *éclectique* bir yol izlemek gerektiğini; mevcut kuralların mümkün olduğunca hava hukukuna da uygulanmasını, ancak bu kurallar yeni sorunların çözümünde yeterli olmadığı ölçüde farklı esasların

---

<sup>9</sup>A.g.e.

<sup>10</sup>Akipek, a.g.e. , s. 6

<sup>11</sup>A.g.e. , s. 6.

<sup>12</sup>Haanappel, Peter P.C., **The Law And Policy Of Airspace And Outer Space – A Comparative Approach**, 1. Baskı, Kluwer Law International, Ekim 2003 s. XV

<sup>13</sup>Akipek, a.g.e. , s. 7.

<sup>14</sup>A.g.e.

<sup>15</sup>A.g.e.

getirilmesi yoluna başvurulmasının doğru olacağını ileri sürmektedir.<sup>16</sup> Haanappel, Birinci Dünya Savaşı ile birlikte hava hukukunda akademik anlamda 'özerkliğin'<sup>17</sup> başladığını ileri sürer. Bu fikrinin gerekçesi olarak da o tarihlerde uluslararası hukuk camiasının hava hukukunu bağımsız bir araştırma, öğretim ve doktrin alanı, bir hukuk dalı olarak kabul etmesini gösterir ve hava hukunun akademik bağımsızlığa ulaşması ile beraber, nicel olarak fazlaca uluslararası hukuk enstrümanlarının, case law içtihatlarının ve akademik eserlerin ortaya çıktığını belirtir. Yine Haanappel'e göre 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu<sup>18</sup>, bu dönemin ortaya çıkardığı en önemli eserdir.<sup>19</sup> Haanappel, hava hukuku alanında çalışacak hukukçuların havaalanları, havayolu şirketleri, uluslararası organizasyonlar, hukuk büroları ve sigorta şirketleri olmak üzere sektörel anlamda da genel olarak özerk bir çalışma koşullarının olduğunu belirterek; hava hukukunun uygulanmasında da özerklikten söz etmektedir. Ancak bu özerkliğin günümüzün karmaşık ve sofistike toplum yapısında yüksek oranda disiplinler arası bilgi gerektirdiğini de ekler.<sup>20</sup>

Hikmet Belbez'e göre, hava hukukuna ait konuları tek tek farklı hukuk branşları içinde fakültelerde okutmak konunun bütünlüğünü bozacağından, tüm hepsinin hava hukuku adı altında öğretilmesi uygundur. Haanappel de hava hukukunun bir zamanlar hukukun bir branşı ya da en azından bir ders konusu olduğunu belirttikten sonra 'hava ve uzay hukuku'na dönüştüğünü<sup>21</sup> ve öğrencilerin hava hukukunu ancak altında yatan genel hukuk ve ortak hukuk prensiplerini anladıktan sonra kavrayabileceğini söyler.<sup>22</sup>

Günümüzde hava hukuku üzerine basılan yayınlar incelendiğinde, Hava Hukuku teriminin sadece dar anlamda, yani hava seyrüseferi ve havacılık faaliyetleri ile ilgili düzenlemelere ilişkin kullanıldığını görülür. Hukuk terminolojisi açısından da 'Hava Hukuku' kavramı dilimize yerleşmiştir ve bu dar anlamıyla

<sup>16</sup>A.g.e., s. 8.

<sup>17</sup>Haanappel hava hukunun özerkliği - *autonomy of air law* - terimini kullanmaktadır.

Bkz. Haanappel, **a.g.e.** s. XIV.

<sup>18</sup>Varşova Konvansiyonu hava hukukunun özel hukuk alanını ilgilendiren bir anlaşma olup hava taşıyıcısının taşınan kişi ve mallara gelebilecek zararlara karşı sorumluluk hukukundan doğan borç ve yükümlülüklerini düzenler.

<sup>19</sup>A.g.e., s. XIV.

<sup>20</sup>A.g.e., s. XVI.

<sup>21</sup>Haanappel bazılarının hava ve uzay hukukunu bir arada karşılayacak şekilde 'aerospace law' terimini ileri sürdüğünü ekler.

Bkz. **A.g.e.**

<sup>22</sup>Haanappel, **a.g.e.**, s. XV.

kullanılmaktadır.<sup>23</sup> Bu çalışmada da dar anlamda hava hukuku kapsamında sivil havacılığa ilişkin uluslararası hava hukuku kaynakları ile uluslararası sivil havacılık örgütlerinin yapısı ve faaliyetleri incelenecektir.

## 1.2. Hava Hukukunun Kısa Tarihçesi

Hava hukuku alanındaki ilk yasal düzenleme, Paris polis teşkilatının özel izin olmadan balon uçuşlarını yasakladığı 1784 tarihli emirnamedir.<sup>24</sup> Ancak özel hukuk alanında hava hukukunun izlerini Roma Hukuku'na kadar sürebiliriz. Roma hukukunda hava, soluduğumuz hava (*aer*) ve havanın dolaştığı saha yani hava sahası (*coelum*) olarak iki farklı statüye sahip bulunmaktaydı. Birinci anlamıyla hava, tıpkı deniz suyunda olduğu gibi *res communis* iken, hava sahası, üzerinde bulunduğu toprağın sahibinin mülkiyet haklarına<sup>25</sup> tabiydi.<sup>26</sup> Ancak modern anlamda hava hukukunun gelişim sürecini incelediğimizde, havadan ağır hava araçlarının kullanıma başlanmasıyla birlikte yukarıda açıkladığımız üzere asıl tartışma kamu hukuku yönünden olup devletlerin hava sahası üzerindeki egemenlik yetkileri sorgulanmıştır.

1900 yılında Fauchille'in balonlar için bir hukuk rejimi çalışmasının yapılması teklifi ile birlikte hukukçuların hava hukuku ile ilgilendiği dönem başlamış oldu. Devletler Hukuku Enstitüsünün izleyen yıllardaki toplantılarda hava hukukuna ait konular da böylece tartışmaya açılmış oldu. Fauchille önderliğindeki fikir akımları, hava sahasının her anlamda serbest kullanılmasını ileri süren 'hava serbestisi' düşüncesini destekliyordu.<sup>27</sup>

1910 yılında Roma'da toplanan Uluslararası Hava Seyrüseferi Hukuk Kongresi'nin kararı ile Paris'te kurulan bir hukuk komitesi, "Uluslararası Havacılık Hukuku Yasası" (*Code International Juridique de l'Aviation*) meydana getirmek için çalışmalarına başladı.

<sup>23</sup>Göknil, **a.g.e.**, s. 13.

<sup>24</sup><http://www.britannica.com/EBchecked/topic/10733/air-law>

<sup>25</sup>Roma hukukunda '*cujus est solum, ejus est usque ad coelum et ad inferos* – Toprağa sahip olan, ona yukardaki cennete, aşağıdaki cehenneme kadar sahiptir" ilkesi vardı.

<sup>26</sup>Haanappel, **a.g.e.**, s. 1.

<sup>27</sup>Göknil, **a.g.e.**, s. 15-16.

Yirmi yıl boyunca devam eden komite çalışmaları sonucu ortaya çıkan Uluslararası Hava Mevzuatı tasarısı pek çok ulusal yasalara ve uluslararası sözleşmelere esas teşkil etti.<sup>28</sup>

Modern anlamda hava hukukunun temelleri ise 1919 Versay Barış Anlaşması'nın, havacılığın savaş sonrasına ait teknik ve hukuki meselelerini incelemek ve uluslararası hava seyrüseferi konusunda bir sözleşme imzalamak üzere kurduğu komisyonun çalışmaları ile toplanan 1919 Paris Havacılık Konferansı'nın Paris Uluslararası Hava Seyrüsefer Sözleşmesi'ni kabul etmesiyle atılmış oldu.<sup>29</sup>

1919 Paris Uluslararası Hava Seyrüsefer Sözleşmesi ve ardından 1944 Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi ile, hava sahasının devlete ait ülkenin bir parçası olduğu ve ilgili devletin hukuk rejimine tabi olduğu görüşü benimsenmiştir. Böylece hava sahasında devletin egemenlik hakkı uluslararası toplumda kabul görmüştür. Özellikle 1944 Şikago Konferansı'nın dünyadaki tüm coğrafi bölgelerden devletleri temsil etmesi ile imzalanan Şikago Sözleşmesi, halen günümüz sivil havacılığın hizmet eden ve havacılık faaliyetlerinin hemen her alanında hükümler getiren en önemli uluslararası havacılık sözleşmesidir.

1944 Şikago Sözleşmesi'nin araladığı kapıdan teknik ve hukuki her alanda ilerlemesini sürdüren sivil havacılık, bugün uluslararası ve ulusal hukuklar kapsamında da çok ayrıntılı düzenlemelere tabi tutulmaktadır.

---

<sup>28</sup>A.g.e.

<sup>29</sup>A.g.e., s. 16-17.

## 2. BÖLÜM: SİVİL HAVACILIĞI DÜZENLEYEN ULUSLARARASI HUKUK KAYNAKLARI

Sivil havacılığın etrafında şekillendiği bazı kavramlar mevcuttur. En başta, ekonomik bir faaliyet olarak tanımlayabileceğimiz sivil havacılık faaliyetleri, meydana çıkmaya başladığı ilk günlerden bu yana çeşitli uluslararası düzenlemelere konu olmuşlardır. 20. yüzyılın başlarında öncelikle hava sahasının devletler hukukundaki egemenlik hakkı çerçevesinde yeri tespit edilmiş, ardından gelen sözleşmeler ile de havacılık faaliyetlerinin özel hukuka ve kamu hukukuna değinen yönlerine ilişkin uluslararası hukuki düzenlemeler yapılmıştır.

Uluslararası havacılık konferanslarının üzerinde tartıştığı konular incelendiğinde, devletlerin öncelikle ekonomik ve siyasal çıkarlarını ön planda tuttıkları görülür. Ancak havacılık faaliyetlerinin doğası gereği, her bir devletin havacılık emniyeti denilen hava araçlarının emniyetli uçuşuna yönelik önlemlerin ve havacılık güvenliği denilen havacılık faaliyetlerinin her türlü yasadışı eylemden korunmasının gerekliliğine inandığı açıktır. Gerek çok taraflı, gerekse iki taraflı havacılık sözleşmelerinin “etkin, sürdürülebilir, emniyetli ve güvenli” bir sivil havacılık dünyasını amaçladığı ve bu ilkelere taviz vermemeye çalıştığı bir gerçektir. Sivil havacılık politikalarının bu kavramlar etrafında dönmesi, onun özünden ortaya çıkan bir gerçektir.

### 2.1. Çok Taraflı Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmeleri<sup>30</sup>

Uluslararası sözleşmeler, bir kısmı toplu konferansların sonucunda ve diğer bir kısmı da iki devlet arasındaki özel anlaşmalardan ibaret olmak üzere, hava hukukunun en zengin ve önemli kaynaklarını teşkil eder<sup>31</sup>.

---

<sup>30</sup>İngilizce '*Multilateral Agreements (on Air Law)*'

<sup>31</sup>Göknil, a.g.e., s. 79.



Uluslararası havacılık anlaşmaları genel bir ayırımla, kamu hukuku ve özel hukuk anlaşmaları<sup>32</sup> olarak iki ana başlık altında incelenebilir. Ancak, Hava Hukukunun kaynaklarının genel bir özelliği olarak özel hukuk ve kamu hukuku hükümlerini çoğu kereler bir arada bulundurmaları neticesinde, Hava Hukuku'nun en önemli kaynaklarından olan uluslararası sözleşmelerin de kesin bir biçimde böyle bir ayırıma tabi tutulamayacağını özellikle belirtmek gerekir. Bu ayırım sadece sistematik bir inceleme için faydalı olacağı kadarıyla kullanılmalıdır.<sup>33</sup>

### 2.1.1. Sivil Havacılığa Dair Uluslararası Özel Hukuk Sözleşmeleri

Özel hukuk sözleşmelerine örnek olarak 'Varşova Sistemi' olarak adlandırılan sözleşmeler silsilesi gösterilebilir:

-1929 tarihli Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Varşova Sözleşmesi,

-1955 tarihli Uluslararası Hava Taşımacılığını İlgilendiren Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşmede Değişiklik Yapılmasına İlişkin Lahey Protokolü

-1961 tarihli Guadalajara Ek Sözleşmesi

-1971 tarihli Guatemala City Protokolü

-1975 tarihli 1. , 2. , 3. , ve 4. Montreal Ek Protokolleri

<sup>32</sup>İngilizce olarak sırasıyla 'Public International Air Law Agreements' ve 'Private International Air Law Agreements' Fransızca olarak sırasıyla 'Conventions de Droit Aérien Public International' ve 'Conventions de Droit Aérien Privé International'

Hava Hukukunu özel ve kamu hukuku olarak ikili ayırıma tabi tutarsak 'Hava Kamu Hukuku' ve 'Hava Özel Hukuku' kavramlarını kullanabiliriz. Türk hava hukuku doktrininde bu kavramlara yer verilmemekte, genellikle 'hava hukukunun kamu hukuku mahiyeti taşıyan hükümleri' ya da 'hava hukukunun özel hukuk mahiyeti taşıyan hükümleri' gibi açıklamalar tercih edilmektedir.

<sup>33</sup>Bkz., a.g.e., s.92. Göknil, Şikago Sözleşmesi'nin genel niteliğini incelerken de bu noktaya dikkat çekmektedir:

"Şikago konferansının mahiyeti ve iştigal konuları gözden geçirilince onda amme hukuku vasfının galip olduğu aşikardır. Bununla beraber, nasıl milli hava kanunlarını ve Paris veya Havana Konferansları ile diğer mevzû anlaşmaları "Hususiye ve amme" diye kesin, sınırlarla yarılmış ve birbirleriyle bağımsız iki aleme ait saymak yanlış olursa Şikago kararlarını da yalnız ve sadece hava amme hukuku konferansı sanmak büyük yanlış olur... Zira mesela Paris Konferansı bile aynı zamanda iştigal ettiği hususi hukuk konuları sebebiyle belki "Varşova" konferansı kadar hususi hukukun da malıdır."

Türkiye'nin de sözleşmeci taraf olarak katıldığı Varşova Sistemi, günümüzde hava hukukunun özel hukuku ilgilendiren kısmına dair en çok kabul gören sistemdir. Hava yolu ile yük ve eşya taşımacılığının giderek yaygınlaştığı bir dönemde imzalanıp yürürlüğe giren Varşova Sözleşmesi'nin yanında onu tadil eden ya da yeni hükümler getiren yukarıda sayılı ek sözleşme ve protokoller, taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen hükümler temel almanın yanında, meydana gelecek ihtilaflarda mahkemelerin yetki alanlarını düzenleyen milletlerarası özel hukuk hükümlerine de geniş olarak yer vermektedir.<sup>34</sup>

### **2.1.2. Sivil Havacılığın Düzenlenmesine Dair Uluslararası Kamu Hukuku Sözleşmeleri**

Araştırmamızın kapsamı gereği kamu hukuku sözleşmelerini detaylı olarak incelemek gerekir.

Havacılık tarihini incelediğimizde havadan sınır ötesi uçuşları ilgilendiren ilk yasal düzenleme, Almanya, İtalya ve Avusturya-Macaristan devletleri arasında görüşülüp üzerinde mutabakata varılan 1898 tarihli çok tarafı sözleşmedir. Motorlu uçuşun henüz gerçekleşmediği o yıllarda, 'Merkez Kuvvetler' olarak anılan bu dört devlet, askeri balon ve zeplinlerin sınır ötesi geçişlerinin şartlarını düzenliyordu. Bu anlaşmadan bir yıl sonra, 1899 Lahey Kara Muharebesi Sözleşmesi ile balon ve diğer tür hava araçlarından patlayıcı ve mermi atılması beş yıl süre ile yasaklandı. Bu yasak<sup>35</sup> 1907 Lahey Kara ve Deniz Muharebesi Sözleşmesi'nde de aynen korunduğu gibi savunmasız şehirlere her türlü saldırı yasa dışı ilan edildi.<sup>36</sup>

1910 yılında, 19 ülkenin delegelerinden oluşan Birinci Hava Seyrüseferi Uluslararası Konferansı Paris'te toplandı. Bu konferans, hava seyrüseferine yönelik

<sup>34</sup>Bu sözleşmeler hakkında kısa bir bilgi için bkz.

[http://www.legalisplatform.net/hukuk\\_metinleri/Sivil%20Havacilik%20Cok%20Taraf%C4%B0%20Anlasmalar.pdf](http://www.legalisplatform.net/hukuk_metinleri/Sivil%20Havacilik%20Cok%20Taraf%C4%B0%20Anlasmalar.pdf)

İlgili sözleşmelerin tam metinlerine ulaşmak için bkz.

[http://www.mcgill.ca/iasl/research/treaties/air\\_law/private/](http://www.mcgill.ca/iasl/research/treaties/air_law/private/)

<sup>35</sup>Bu Sözleşme havadan karaya mühimmat bırakılmasını yasaklıyordu. Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla batı cephesinde, Rheims-Fransa üzerinde ilk defa bir savaş uçağı başka bir savaş uçağından açılan tabanca ateşi ile düşürüldü.(bkz. <http://www.bbc.co.uk/dna/h2g2/A898761> )

Savaşın devamı ile beraber bilindiği üzere pek çok bombardıman görevleri gerçekleştirildi.

<sup>36</sup>Paul B. Larsen; Joseph C. Sweeney, John E. Gillick, **Aviation Law – Cases, Laws and Related Sources**, Transnational Publishers, 2006, s. 35.

uluslararası hukuk ilkeleri oluşturmayı amaçlayan ilk diplomatik girişimdi. Fransız hükümeti tarafından 1909 yılında formüle edilen soru önermelerine pek çok devlet temsilcisinin çözümler üretmeye çalıştığı konferansa Almanya, Avusturya-Macaristan, Belçika, Birleşik Krallık, Bulgaristan, Danimarka, Fransa, Hollanda, İspanya, İsveç, İsviçre, İtalya, Monako, Lüksemburg, Portekiz, Romanya, Rusya, Sırbistan ve Osmanlı Devleti katıldı. Avrupa kıtasının temsil edildiği toplantılara ABD ve diğer kıtaların devletleri, Avrupa hava sahasında uçuş imkanları zamanın teknolojik imkanları ile mümkün olmadığı için davet edilmediler.<sup>37</sup> 1902 yılında kurulan Uluslararası Hava Hukuku Enstitüsü üyelerinden ve Paul Fauchille'in<sup>38</sup> fikirlerinden esinlenen bu konferans karşıt fikirlerin tartışıldığı bir platform haline geldi. Fauchille savaş zamanı hariç tutulmak üzere tüm insanlar ve uluslar için hava serbestisini savunurken; ilk toplantılarda zararsız geçiş hakkı ve hava ülkesi<sup>39</sup> gibi kavramlar eşliğinde, hava hukukunu deniz hukuku ilkeleri ile bağdaştırmaya yönelik fikirler de ileri sürüldü. Konferans sonunda taraflar bir anlaşma taslağı hazırlamış olsa da, toplantılar daha fazla devam etmedi. Ancak, Birinci Dünya Savaşı'nın ardından kabul edilecek ilk uluslararası havacılık anlaşmasına yol gösterecek pek çok önemli fikir bu konferansta konuşuldu: Devletlerin ülkeleri üzerinde sınırsız bir hava sahası üzerindeki egemenlikleri, ve belli bölgeler üzerinde uçuşa yasak bölgeler tesis etme hakları olduğu kabul edildi. Ayrıca, toprakları üzerinde iniş ve kalkış yapılacak devletlerin onayı alınmaksızın yolcu ve eşya taşımacılığını içeren ticari uçuşlar gerçekleştirilemeyecekti. Bu durumun doğal bir sonucu olarak, deniz hukukunda düzenlendiği şekliyle kabotaj ilkesi de korundu.<sup>40</sup>

### 2.1.2.1. 1919 Paris Uluslararası Hava Seyrüsefer Sözleşmesi

13 Ekim 1919'da Paris Barış Konferansı'nda kurulan özel bir komisyon tarafından hazırlanan Hava Seyrüseferi Sözleşmesi<sup>41</sup> yirmi yedi devlet tarafından imzalanmış ve 11 Temmuz 1922'de yürürlüğe girmiştir.

<sup>37</sup>Michael Milde, **International Air law and ICAO** , 11. Uluslararası Baskı, Utrecht Netherlands, 2008, s. 8.

<sup>38</sup>1858-1926 yılları arasında yaşamış olan ve hava ve deniz hukuku alanında çalışmalarıyla tanınan Fransız profesör

<sup>39</sup>Kavramın İngilizce karşılığı olarak '*territorial air*' – '*territorial air space*'

<sup>40</sup>Larsen ve diğerleri, **a.g.e.**, s. 35-36.

<sup>41</sup>Bazı yerli kaynaklarda 'Hava Ulaştırma Sözleşmesi' olarak da geçmektedir.

1919 Paris Sözleşmesi'nin 1. maddesi ile devletlerin hava sahaları üzerindeki tam ve münhasır egemenlik hakları kesin bir biçimde tanınmış oldu.<sup>42</sup> 1919 Paris Sözleşmesi, 1926 Madrid ve 1928 Havana Sözleşmeleri ile beraber, Birinci ve İkinci Dünya Savaşları arasında mevcut bulunan üç uluslararası hukuk enstrümanından biriydi. Hava sahası üzerindeki egemenlik yetkisi ilkesini temel alan bu üç sözleşme de, 1944 Şikago Sözleşmesi'nin onaylanmasına kadar yürürlükte kalmışlardı.<sup>43</sup>

1919 Paris Sözleşmesi ile ilgili önemli noktalara değinmek gerekirse, yukarıda da belirtildiği şekliyle, devletlerin hava sahaları üzerindeki egemenlik hakları 1. madde ile 'tam ve münhasır egemenlik' olarak kabul edilmiştir. Böylece, her hangi bir devletin ya da uluslararası kuruluşun, ilgili devletin onayı olmadıkça, hiç bir şekilde o devletin hava sahasına karışamayacağı ve müdahalede bulunamayacağı açıkça belirtilmiş oluyordu.<sup>44</sup>

Diğer bir önemli nokta ise, 5. madde ile sözleşmeci devletlerden birine ait bir hava aracına diğer bir sözleşmeci devlet hava sahasından zararsız geçiş hakkı tanınıyordu. Ancak bu hüküm sadece geçiş hakkı tanımakta, iniş veya kalkış hakkı tanımamaktaydı. 2. madde hükmü ise sözleşmeci devletlerin, diğer sözleşmeci devlet hava araçları arasında ayırım yapmamak kaydıyla denetimli hava koridorları tesis etmesine izin vermekteydi. Hava koridoru tesis eden devlet, istediği takdirde, uçuşuna devam etmeden önce istediği hava aracının yere inmesini emretme yetkisine de sahipti. 16. madde ile, 1910 Paris Konferansı'nda kabul edildiği üzere kabotaj hakkı yeniden saklı tutuldu.<sup>45</sup>

1919 Paris Sözleşmesi'nde havacılık emniyetini ve havacılık standartlarını ilgilendiren en önemli nokta ise, (her ne kadar Şikago sistemindeki ICAO gibi düzenleyici-denetleyici bir kurum mevcut bulunmasa da) uluslararası uçuşlar için tescil ruhsatları, uçuşa elverişlilik belgeleri, uçuş personeli yeterlilik lisansları, telsiz

<sup>42</sup>Sözleşmeci devletlerin egemenlik yetkisine giren hava sahası, kara ülkesi ve karasuları üzerindeki bölgeyi temsil eder bir nitelikteydi. Sözleşmenin imzalandığı tarihlerde 3 deniz mili olan karasuları, bazı uluslarda 6 ila 12 deniz mili arasında uygulanıyordu. Bu durum nihai olarak 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku sözleşmesinde karasularının 12 deniz mili olarak kabul edilmesine kadar açıklığa kavuşmamıştı. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Kay Hailbronner "Freedom of the Air and The Convention On The Law of The Sea", **American Journal of International Law**, Temmuz 1983, Cilt 77, Sayı 490, s. 490-520, s. 492.

<sup>43</sup>Haanappel, **a.g.e.**, s. 15.

<sup>44</sup>Larsen ve diğerleri, **a.g.e.**, s. 36.

<sup>45</sup>**A.g.e.**, s. 37.

ruhsatı, yolcu ve eşya listeleri gibi şartlar aranmış olmasıdır. Diğer bir bakış açısıyla, hava yoluyla eşya ve yolcu taşınmasında deniz hukukundakine benzer uygulamaların kabul edildiğinden bahsedebiliriz.<sup>46</sup> İleride inceleyeceğimiz üzere Şikago Sistemi'nde sıkı sıkıya düzenlenen emniyet kuralları ve uluslararası havacılık standartları ile günümüzün hemen her etabı ciddi denetim altında tutulan havacılık uygulamalarının temelleri atılmış oldu.

Ticari havacılık yönünden incelendiğinde, Paris Anlaşması'nın 15. maddesi, 1929 yılındaki değişikliğe kadar, ilk hali ile belirsiz bir hüküm getirmekteydi. Uluslararası havayollarının kuruluşunu üzerinde uçulacak devletlerin onayına tabi kılan bu hüküm; uluslararası hava yolu taşımacılık şirketlerinin uluslararası uçuşlarında izlenecek rotalar kapsamında mı ilgili devletten izin alacağı yoksa özünde bu şirketlerin kuruluşunun ve ticari uçuş faaliyetlerinin mi devletlerin onayına tabi olacağını açıkça belirtmekten acizdi. 15. maddenin yorumunda devletler arasında da önemli bir görüş ayrılığı patlak verdi. İngiltere, Hollanda ve İsveç gibi uluslararası hava taşımacılığının öncüsü olan devletler bu maddenin liberal bir görüş açısıyla yorumundan yana tavır koydular. Bu sayede uluslararası hava taşımacılığının çok taraflı bir işbirliği ile gelişip hacmini artıracaklarını ileri sürdüler. Ancak tüm bu çabalarına rağmen, diğer devletler daha kısıtlayıcı bir yorumun yapılması lehine galip geldiler. 1929 yılında 15. madde bu yöndeki fikirler doğrultusunda yeniden düzenlendi. Yenilenen madde hükmüne göre, kurulacak bütün uluslararası havayollarının ve tarifeli uluslararası uçuş güzergahlarının tesisinde, hava aracının iniş yapması ya da transit geçmesi halleri arasında ayırım yapılmaksızın hava sahasında uçulacak tüm sözleşmeciler devletlerin şartına bağlı onay vermesi mümkün oldu. Bu sayede daha çok devlet, Paris Sözleşmesi'ne taraf olarak ilerleyen yıllarda düzenli hava ulaşım hizmetlerinin tesisine olanak sağlayacak iki taraflı hava ulaştırma sözleşmelerinin<sup>47</sup> imzalanmasına ön ayak olmuştur.<sup>48</sup>

<sup>46</sup>Göknil, **a.g.e.**, s. 84. Yazar bu konudaki tespitlerini devam ettirir: “Yolculuk sırasındaki uğraklarda uçağı arama hakkı mahallin hükümetine tanındığı gibi, açık hava limanlarından müsaveten faydalanma ve buralara serbestçe iniş hakkıyla yardıma muhtaç her uçağın milli uçaklar gibi yardım görmesi bütün uçaklara tamim olunmuştur.”

*Denize iniş yapan uçakların kurtarılmasına gelince: eşit hüküm bile kaleme alınmaksızın Deniz Hukukunun kaideleri doğrudan doğruya bu konuya teşmil edilmiştir. Nihayet anlaşmanın (D) lahkasını (90) teşkil eden ve her türlü uçuşların umumi salamat bakımından eşit kaidelere bağlanmasını sağlayan 'Uçak Seyrüsefer Tüzüğü'nün tıpkı denizde yürürlükte olan milletlerarası tüzük gibi her devletçe seyyanen tatbiki ve karşı gelenlerin cezalandırılması kabul olunmuştur.’*

<sup>47</sup>İngilizce 'air services agreements'

<sup>48</sup>Haanapel, **a.g.e.**, s. 16.

1919 Paris Konferansı ile Uluslararası Hava Seyrüseferi Komisyonu CINA (*Commission Internationale de Navigation Aérienne*) kuruldu. Konferansın sivil havacılığa kazandırdığı son derece önemli bir kurum olan CINA'nın görev ve yetkileri ile işleyiş şekli ilerki bölümlerde ayrıntılarıyla incelenecektir.<sup>49</sup>

### **2.1.2.2. 1926 Ibero-Amerikan Hava Seyrüsefer Sözleşmesi (Madrid Konferansı)**

İspanya ve Portekiz'in girişimleri ile, bu iki ülke ve 19 Latin Amerika ülkesi arasında müzakereleri başlayan bu sözleşme, 1919 Paris Sözleşmesi'nin uyarlamasıydı. Yeterli sayıda devlet tarafından onaylanmadığı için yürürlüğe giremedi.<sup>50</sup>

### **2.1.2.3. 1928 Pan-Amerikan Ticari Havacılık Sözleşmesi**

Bu sözleşme Amerika kıtası devletlerinin öncelikle güvenlik ve ticari alanda işbirliği yapması için kurulan Pan-Amerikan Birliği<sup>51</sup>'nin 6. konferansı için toplanan Havana Konferansı'nın sonucunda ortaya çıkmıştır. Sözleşmede bir kısım hükümler 1919 Paris Sözleşmesi ile aynı olmasına rağmen, diğer bir kısım hükümler de son derece farklı bir yaklaşımı yansıtmaktadırlar. Paris Sözleşmesi'nin 15. maddesindeki kısıtlayıcı yaklaşımın aksine, uluslararası hava yollarının kurulması, uluslararası ticari özgürlük hakkı olarak kabul edilmiştir.<sup>52</sup>

Pan-Amerikan Sözleşmesi, Paris Sözleşmesi'nden konuların düzenlenmesi yönüyle şeklen farklı olduğu gibi içerik olarak da büyük farklar mevcuttur. Pek çok alanda

<sup>49</sup> Bkz. s. 59-60.

<sup>50</sup>Madrid konferansı'nın oluşturulmasının arkasında yatan siyasi düşünce ve ekonomik çıkarların, sivil havacılık alanında zamanın önemli güçlerinden olan ABD'nin Amerika kıtası üzerindeki siyasetinin tespiti ve Ibero-Amerikan Sözleşmesi'nin başarısız olmasının ardında yatan nedenlerin analizi için bkz. Göknil, *a.g.e.*, s. 85-86.

<sup>51</sup>İngilizce '*Pan-American Union*'. İlk olarak Washington'da 1889 yılında toplanan bu birlik, 1948 yılında Amerikan Devletleri Örgütü - '*Organization of American States*' adını aldı.

Ludwik, Dr. J. Kos, Rabcewicz, Zubdowski, 'Canada and The Organization of American States', 'Air University Review', Eylül-Ekim 1967, [http://www.airpower.maxwell.af.mil/airchronicles/aureview\\_toc/AUReview1967/AUReview1967Sep-Oct.htm](http://www.airpower.maxwell.af.mil/airchronicles/aureview_toc/AUReview1967/AUReview1967Sep-Oct.htm)

<sup>52</sup>Larsen ve diğerleri, *a.g.e.*, s. 38.

devletler uygulamalarında serbest bırakılmıştır.<sup>53</sup> CINA gibi teknik bir kurul oluşturulmadığı gibi teknik tüzükler de düzenlenmemiştir.

#### 2.1.2.4. 1944 Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi

##### 2.1.2.4.1. Süreç

İkinci dünya savaşının havacılık teknolojisine sağladığı katkı muazzam ölçülerde olmuştu. Savaş uçaklarının artan hız ve menzil kapasiteleri, boyutları, iletişim aygıtları, radar teknolojisi, gece uçuş kabiliyetleri, jet motoru ve yüksek performanslı diğer motor çeşitleri, uçak yapımında kullanılan alaşım malzemelerin gelişimi, yetişen bilim adamları ve sanayi tesisleri ile savaş sonrasının sivil havacılığının varacağı noktanın sinyalleri gelmeye başlamıştı. Savaşın devam ettiği yıllarda, ABD hükümeti uluslararası sivil havacılığın savaş sonrası ne durumda olacağına büyük önem gösteriyor ve bu sürecin şekillenmesinde etkin rol oynamak istiyordu. Şikago'da ABD tarafında davet edilen 54 ülke temsilcisinden oluşan bir konferans, sivil havacılığın geleceğini o güne kadar hiç olmamış bir boyutta şekillendirecek bir çalışmaya başladı. ABD hükümetinin ilk planda tuttuğu konu uluslararası hava taşımacılığı olmasına rağmen<sup>54</sup>, Şikago toplantıları sonucunda havacılığı ilgilendiren hemen her konuda düzenlemeler getirildi. Daha önceki sözleşmelerde ne bu derece bir katılım olmuştu, ne de sivil havacılığın bu kadar gelişim potansiyeline sahip olduğu bir çağda yaşanıyordu. Belki de en önemli

<sup>53</sup>Göknil, **a.g.e.**, s. 87-88. Göknil konuyla ilgili kişisel tespitinde şöyle demektedir:

*“Anlaşmanın ana hatlarında Hava Hukukunun birleştirilmesi veya eşitlendirilmesi uğrunda Paris ve Madrid kararlarında sezilen heyecan pek görülüyor; akitlerin mümkün olan sahada milli kanunlarını mahfuz tutmak endişeleri, Amerika'nın büyük ve küçüklerinin bir aradaki çalışmalarına hukuk birliğini ikinci plana düşüren bazı özel amillerin karıştığı hissini veriyor.*

*(...) 32 nci madde ileri bir adım teşkil eder. Çünkü akitlerin kendi hava hukuklarını birbirine eşit hale koymayı taahhüt ettiklerini belirtir. Paris Konferansı'nın fiilen vardığı sonuç bu olmakla beraber prensipin cesaretle ortaya atılması başkadır.”*

<sup>54</sup>Göknil, **a.g.e.**, s.88, dn. 95.

*Amerikalılara göre son 25 yıl Hava Nakliyatı alanında bir nevi anarşi içinde geçmişti. Umumiyetle Ticaret gemileri diledikleri bir limana girip yük ve yolcu almak serbestliğinden faydalanırken milletler, ticaret hava gemilerini tasavvur edilmeyecek kayıtlara tabi tutuyordu. Bir Devletin üstünden uçmak için türlü izinler almak lazımgelmekteve birçok milletler bundan istifadeye kalkışarak coğrafyalarını bu vesile ile koparabildikleri bir menfaatle mübadele etmiye koyulmakta idiler. Hele enternasyonal bir hava hattının açılması için bir sürü müzakereler icap etmekte ve yapılacak seferlerin adedi izin veren Devlet tarafından ticaret hacmi gözetilmeksizin tahdid olunmakta idi.”*

Anlaşılabacağı üzere ABD, İkinci Dünya Savaşı'nın ardından elinde kalan dev uçak filosu ile dünya hava taşımacılık sektörüne hükmetmek istiyordu. 1919 Paris Sözleşmesi'nin 15. maddesindeki uluslararası hava taşımacılığını kısıtlayıcı bir biçimde düzenleyen hükümden son derece rahatsızlık duyduğu açıktı.

noktalardan biri olarak, daha önceki toplantılarda havacılık standartları ve güvenliği, devletlerin egemenlik yetkileri ve hava sahasının nitelikleri tartışmaları arasından sıyrılıp ön plana çıkamamıştı. Devletlerin birbirleri ile çelişen çıkarları karşısında havacılığın özüne ilişkin konulara değinmek pek de mümkün görünmemekteydi. Bu noktada şüphesiz ki o dönemdeki hava araçlarının kapasiteleri, sayısı, ulaşım alanına sağladığı katkı ve hatta arz ettiği tehlikeler de daha azdı. Oysa ilerleyen yıllar, hava taşımacılığının gelecekte ne kadar yoğun olacağını ve zamanında önlemler alınmazsa karşılaşılabilecek sorunların başedilemez boyutlara ulaşacağını gösteriyordu.

İmzalanması için çaba sarfedilecek bir uluslararası sivil havacılık sözleşmesi ile daha önce üç ayrı topluluk halinde hareket eden dünya devletlerini bir araya getirmek ve Paris, Havana ve Madrid Sözleşmelerini yürürlükten kaldırmak planlanıyordu.<sup>55</sup>

Yukarıda açıklanan kaygılar ve uluslararası sivil havacılığı geleceğin ekonomik ve teknolojik şartlarına uyarlama çalışmaları 1 Kasım-7 Aralık 1944 tarihleri arasında toplanan Şikago konferansında doğru temellere oturtulmuş olacak ki, günümüzde 1944 Şikago Sözleşmesi halen dünyanın her yerinde sivil havacılığı kapsayan temel anlaşma olma özelliğini kaybetmemiştir.<sup>56</sup>

#### 2.1.2.4.2. Karşıt Görüşler

Görüşmeler sırasında, ticari havacılıktan pay kapmak isteyen ve bu alanda lider rol oynamak isteyen ABD ve İngiltere'nin başı çektiği iki ayrı görüş konferansın toplanmasındaki ekonomik çıkar ilişkilerini de özetler nitelikteydi. ABD “*open skies*” - “açık semalar” fikrini benimserken, savaştan elinde sivil havacılıkta kullanılmaya uygun olmayan avcı ve bombardıman uçağı stoğu ile çıkan İngiltere, doğal olarak bu fikre karşı çıkıyordu. Havacılık sektörünün kontrollü bir şekilde büyümesi<sup>57</sup> taraftarıydı. Böylece, ABD'nin neredeyse bütün Avrupa'da etkili ve ekonomik ulaştırma yapabilecek sivil hava gücüyle rekabet edecek zamanı kazanabilecek ve hava aracı sayısını artırabilecekti. ABD, kendi topraklarında savaşı

<sup>55</sup>Göknil, **a.g.e.** , s. 89-90.

<sup>56</sup> Larsen ve diğerleri, **a.g.e.**, s. 38.

<sup>57</sup> İngiltere bu yaklaşımı “*orderly market development*” yani “düzenli piyasa gelişimi” olarak adlandırıyordu. Bkz., **a.g.e.**, s. 38.



görmediği için gerek kendi kullanımı için, gerekse savaştaki müttefiklerinin ihtiyacına yönelik olmak üzere 300.000 hava aracı üretmişti. Bu adedin içinde çok sayıda nakliye uçağı da mevcuttu.<sup>58</sup> Nakliye uçakları gerek eşya, gerek yolcu taşımacılığı için son derece uygundu.

İngiliz delegasyonunun tavsiye ettiği havacılık piyasının genel hatları şu şekildeydi:

1. Rekabeti sağlamak için uçuş rotaları, uçuş sıklığı ve uçuş fiyatlarından başlamak üzere, hava aracının boyutundan koltuk kapasitesine kadar sıkı bir kontrol mekanizması mevcut olmalıydı.

2. Bu yaklaşım aynı zamanda ekonomik olarak zayıf devletlerin ülkeleri üzerinden geçiş serbestisine de karşıydı. İngiltere bazı devletlerin uygulamada eşit karşılık almadan ABD'ye iki taraflı anlaşmalarla iniş hakkı tanımak zorunda kalmasından korkuyordu. İniş hakkı tanıyan iki taraflı anlaşmaların eşit güçteki devletler arasında yapılması esastı.

“Açık Semalar”<sup>59</sup> ise her nevi sivil hava aracının serbest geçiş hakkına sahip olduğunu ve tarafların çıkarlarına uygun olduğunu düşündüğü sürece karşılıklı iniş haklarının anlaşmalarla tanınabileceğini kabul ediyordu.<sup>60</sup> Bu konudaki gelişmelere ileride değinilecektir.

Konferansın şekillenmesinde rol oynayan, ancak ABD ve İngiltere'nin görüşleri kadar birbirine temel olarak zıt yaklaşımları içermeyen iki farklı görüşten daha bahsetmek gerekir: Avustralya ve Yeni Zelanda görüşü ile Kanada görüşü.

Avustralya ve Yeni Zelanda delegasyonu, uluslararası sivil havacılık taşımacılığının devletlerin tek taraflı iradelerinin dışında gelişmesi gerektiğini ileri

<sup>58</sup>İkinci Dünya Savaşı'nda tasarlanan ve 10.000 adetinin üzerinde üretilen C-47 Dakota tipi nakliye uçağı o kadar başarılı oldu ki, savaş bitmesine rağmen günümüze kadar gerek sivil gerekse askeri amaçlarla yüze yakın ülkede kullanılmaya devam etmektedir.

Ayrıntılı bilgi için bkz. René J. Françillon, **McDonnell Douglas Aircraft Since 1920**, Putnam, Londra, 1979.

<sup>59</sup>Bu fikir 1944 Şikago Konferansı ile şekillenmeye başlayarak, günümüzde AB ve ABD arasında imzalanan Açık Semalar anlaşmalarına kadar büyük bir ilerleme kaydetmiştir. Bkz. s. 51-55.

<sup>60</sup>Larsen ve diğerleri, **a.g.e.**, s. 39.

sürerek ancak iç hatlar hariç tutularak, tek bir uluslararası hava yolu şirketinin kurulmasını tavsiye ettiler. Kurulacak uluslararası bir havacılık otoritesi ile de uluslararası hava taşımacılığı düzenlenip denetlenebilecekti. Bu görüş konferansta desteklenmedi.

Kanada ise dünya çapında ve aynı zamanda bölgesel bazda uluslararası hava taşımacılığının düzenlenmesi gerektiği görüşünü savundu.<sup>61</sup> Kanada'nın görüşü İngiltere ve ABD'nin iki uçtaki fikirlerinin ortasında yer alan ılımlı bir görüştü.

#### 2.1.2.4.3. Uzlaşma

Şikago Konferansı'nda çatışan bu görüşler ve çözüm önerilerinden hiç biri tam olarak kabul görmedi. Ancak İngiltere'nin görüşlerinin daha çok yandaş bulunduğunu belirtmemiz gerekir. Konferansa katılan pek çok devlet, ABD'nin havacılık sektörünü ele geçirmek ve lider olmak gayesini anlamış olsa gerek, İngiltere'ye daha yakın bir tutum izledi. Sözleşmenin ana metninde ABD'nin istediği ekonomik noktalarda anlaşmaya varılamayıp, ekonomik düzenlemeler asıl olarak devletler arasında yapılacak iki taraflı anlaşmalara bırakıldı.

Sözleşmenin gerekçe bölümünde şu yaklaşım dikkati çeker:

*“ Her ne kadar sivil havacılığın gelecekteki gelişiminin tüm dünya halkları ve ulusları arasında karşılıklı dostluk ve anlayışın kurulmasında ve korunmasında büyük bir yardımı olabilecekse de, sivil havacılığın kötüye kullanılması genel güvenliğe yönelik büyük bir tehdit oluşturabilir; ve dünya barışının dayandığı halk ve uluslar arasındaki anlaşmazlıkların önüne geçmek ve işbirliğini geliştirmek arzu edildiği için, imzası bulunan devletler, sivil havacılığın emniyetli ve düzenli olarak gelişmesi ve uluslararası hava taşımacılık hizmetlerinin fırsat eşitliğine dayanarak kurulması ve sağlıklı ve ekonomik olarak işletilmesi amacıyla bazı temel ilkeler ve düzenlemeler üzerinde uzlaşmaya varmışlardır.”<sup>62</sup>*

<sup>61</sup>Weber, Ludwig, **International Civil Aviation Organization An Introduction**, Alphen aan den Rijn Hollanda, Kluwer Law International, 2007, s. 2.

<sup>62</sup>Sözleşme metni için bkz. <http://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944a.pdf>

Bu açıklamalar günümüz şartlarında standart bir uluslararası diplomasi nezaketi olarak algılanabilirse de, İkinci Dünya Savaşı'nın ve özellikle savaşa dayalı havacılık endüstrisinin bombardımana maruz kalan sivil halk üzerindeki etkisi gözönüne alındığında, gerçek ve somut bir kaygıya dayandığı açıktır. Sivil havacılığın doğası gereği, istisnasız tüm devletlerin emniyetten yana olmaları da gerçeğe uygundur. Bu metin hemen dikkati çekeceği üzere, ekonomik anlamda fırsat eşitliğinin vurgusu yapılmıştır. Sözleşmeciler devletlerin tümünü ekonomik olarak memnun edecek bir yaklaşımın sergilenmesi, ileride gelişip yaygınlaşacak hava ulaşımının güvenlikten uçuş emniyetine kadar her alanda işbirliğine açık bir hale getirilmesini sağlam temellere oturtmuştur. Bu noktada hemen altını çizmek gerekir ki, Şikago Sözleşmesi'nin imzalanmasından onlarca yıl sonrasına ve hatta pek çok ülke için halen geçerli olmak üzere, hava taşımacılığı devletler için bir prestij unsuru olarak kalmıştır. Pek çok ülkede özel sektörün yatırım maliyetlerinden korkması ve zarar riskini göze alamaması üzerine hava ulaşımı yıllar boyu ulusal havayolu firmaları eliyle gerçekleştirilmiştir. Devletlerin ulusal havayolu firmalarını kar amacından çok ülke ekonomisini canlandırmak üzere kurdukları yadsınamaz bir gerçektir.<sup>63</sup>

#### 2.1.2.4.4. İçerik

Şikago Konferansı sonucunda imzalanan metinler şöyledir<sup>64</sup>:

1. Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi,
2. Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi<sup>65</sup>,

<sup>63</sup>Bazı devletler için ulusal havayolu turizm, stratejik ortaklarla bağlantı gibi değişik amaçlara hizmet ederken kimi devletler için etkin olduğu diğer sektörlerin canlı tutulmasına yönelik bir araçtır. Değişik bir örnek teşkil edeceğini düşündüğümüz Hindistan ve Kamboçya devletlerinin sivil havacılık politikaları için sırasıyla bkz.

[http://civilaviation.nic.in/moca/civ\\_pol.html](http://civilaviation.nic.in/moca/civ_pol.html)

[http://www.civilaviation.gov.kh/ss5\\_overview.htm](http://www.civilaviation.gov.kh/ss5_overview.htm)

Diğer taraftan İsviçre'nin ulusal Swissair havayolu şirketi, sahip olduğu bankacılık sektörü gibi stabil bir ekonomik yapıya sahipti. Hatta Swissair, 'Uçan Banka' adıyla anılıyordu. Ancak 90lı yıllarda izlediği büyük açılımlar ve 11 Eylül süreci ile girilen darboğaz, hükümet desteğine rağmen Swissair'in sonu oldu. Yerine kurulan havayolu da günümüzde Lufthansa tarafından satın alınmıştır.

Bkz. <http://web.archive.org/web/20011201053407/www.swissair.com/about/company/index.htm>

Ayrıca bkz. Erik Nolmans, "UBS Fastens its Seatbelts", **Fortune**, Cilt 152, Sayı 9, 14 Kasım 2005, s. 20-22., s.20.

<sup>64</sup> RG. 12 Haziran 1945 no.6029

<sup>65</sup>Sözleşme metni için bkz. [http://www.icao.int/icaonet/arch/doc/7300/7300\\_9ed.pdf](http://www.icao.int/icaonet/arch/doc/7300/7300_9ed.pdf)

3. Uluslararası Hava Seferleri Transit Sözleşmesi<sup>66</sup>,

4. Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi<sup>67</sup>

Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nden önce, Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi 26. ülkenin de imzasıyla 6 Haziran 1945 tarihinde yürürlüğe girdi. Asıl sözleşme ise, 91. maddenin (b) bendindeki yürürlük hükmü gereğince 26. ülkenin onayı ile 4 Nisan 1947 tarihinde yürürlüğe girdi.

Şikago Sözleşmesi içerik bakımından bazı özellikler barındırır. Paris Sözleşmesi'nde kabul edildiği gibi, Şikago metninde de 1. maddede devletlerin hava sahası üzerinde tam ve münhasır egemenlik hakkına sahip olduğu belirtilmiştir. 3. maddede sözleşme kapsamına giren hava araçları tanımlanmıştır. Devlet hava araçları ve sivil hava araçları olmak üzere ikili bir ayırımı gidilmiştir. Askeri hava araçları ile gümrük ve polis hizmetlerinde kullanılan hava araçları devlet hava aracı kabul edilerek sivil hava araçlarından ayrılmış ve sözleşme kapsamı dışında bırakılmıştır.<sup>68</sup> Ancak devletler yine de sivil hava araçlarının seyrüsefer güvenliğini tehlikeye atmayacak bir biçimde kendi hava araçlarına dair kuralları düzenlemekle yükümlüdürler. Askeri uçuşları iki alt kategoriye ayırmak mümkündür:

a. Harekat Hava Trafik (Operational Air Traffic)

b. Genel Hava Trafik (General Air Traffic)

Harekat hava trafiği askeri amaçlarla yapılan eğitim, tatbikat ve harekat uçuşları olup Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi ve eklerine uyma zorunluğu yoktur. Genel hava trafiği kapsamındaki askeri uçuşlar ise, askeri hava araçlarının sivil hava araçları gibi yaptığı havacılık faaliyetlerini kapsar. Hava trafik kurallarına uygun olarak ve uçuş planı kapsamındaki uçuşlardır.<sup>69</sup>

<sup>66</sup>Sözleşme metni için bkz. <http://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944b.pdf>

<sup>67</sup>Sözleşme metni için bkz. <http://www.mcgill.ca/files/iasl/chicago1944c.pdf>

<sup>68</sup>Konvansiyonun 3/2 maddesi askeri, gümrük ve polisiye hizmetlerde kullanılan hava araçlarının devlet hava araçları sayılması gerektiği hükmünü getirmiştir.

<sup>69</sup>Ayhan Sorgucu, **Türkiye'nin Hava Sahasının Hukuksal Statüsünün Uluslararası Hava Hukuku ve Türkiye'nin Dış Sorunları Çerçevesinde İncelenmesi**, T.C. Genel Kurmay Başkanlığı Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, Harp/Harekat Hukuku Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2005., s.61 vd.

Şikago Sözleşmeler Sistemi'nin ABD'nin önerdiği liberalizm görüşünü benimsemediği belirtilmişti. Bunun üzerine ABD, tarafların kendi aralarında iki taraflı müzakere edebilecekleri kategorize edilmiş bazı hava sefer hakları demetinin üzerinde çalışılması çağrısında bulundu. Sözleşmenin 6. maddesine göre tarifeli uluslararası seferlerde trafik haklarına sahip olabilmek için iki taraflı bir anlaşmanın varlığının gerekli olduğu hüküm altına alınarak beş ayrı “hava özgürlüğü”- *freedoms of the air* üzerinde uzlaşıldı. Devletlere kademeli olarak hava trafik hakları tanıyan ve kendi başına “trafik hakları” olarak da tanınan bu özgürlükler sırasıyla şöyledir:

1. Trafik Hakkı: Transit geçiş hakkı olarak da adlandırılan bu hak, sözleşmeye taraf bir devletin yine sözleşmeye taraf diğer bir devlet hava sahasından uçarak geçme hakkıdır.

2. Trafik Hakkı: Bir hava aracının ticari bir amaç gütmeksizin yakıt ikmali, bakım ve onarım gibi teknik sebeplerden ötürü diğer bir ülkeye iniş yapmasıdır. Geçmiş yıllarda ve özellikle jet motorunun sivil havacılıkta yaygın olarak kullanılmaya başlanmasından önce, pek çok hava aracı daha düşük irtifadan ve daha verimsiz motorlarla uçmak zorunda kalıyordu. Hava araçlarının gövde büyüklüğünün ve motor güçlerinin sınırlı olması sonucu taşınan yakıt ve azami uçuş menzili çok daha kısıtlıydı. Bazı uzun seferlerde kalkış ve varış noktasından ayrı olarak 3. bir ülkenin topraklarına inmek teknik sebeplerden ötürü zorunluydu. Bu hakkın kullanımı genelde yakıt ikmali sebebiyle sıklıkla kullanılıyordu. “Teknik hak” olarak tanınmasının sebebi de buydu. Günümüz modern havayolu taşımacılığında bu hakkın kullanımına artık eskisi kadar yoğun bir gereksinim kalmamıştır.

Uluslararası Hava Seferleri Transit Sözleşmesi ile altında imzası bulunan devletler bahsi geçen bu ilk iki trafik hakkını ya da hava özgürlüğünü çok taraflı bir sözleşme yoluyla karşılıklı olarak birbirlerine tanımış oldular. Bu sayede Şikago Sözleşmesi'nin tarifeli seferler için trafik haklarını her yönden kısıtlayan hükmünü de en azından bu iki hak bağlamında bertaraf etmiş oldular. Aksi halde zaten uluslararası hava taşımacılığının gerçekleşmesinden bahsetmek mümkün olamazdı. Şikago Sözleşmesi her ne kadar bu hakları tanımamış olsa da konferansa katılan devletlerin önemli bir bölümünün asıl amacının hiç bir zaman bu iki hakkı kısıtlamak olmadığı, ancak peşi sıra gelen diğer üç hak için endişe duydukları açıktır. Bu

kapsamdaki haklar artık devletlerin her birini doğrudan ilgilendiren ticari havacılık faaliyetlerini kapsayacağından, bunların düzenlenmesi tamamen iki taraflı anlaşmalara bırakıldı.

3. Trafik Hakkı: Bir hava aracının kayıtlı olduğu devletten başka bir devletin ülkesine yolcu, eşya ve posta taşıma hakkıdır.

4. Trafik Hakkı: Bir hava aracının başka bir devletin ülkesinden kendi kayıtlı bulunduğu ülkeye yolcu, eşya ve posta taşıma hakkıdır.

5. Trafik Hakkı: Bir hava aracının siciline kayıtlı olduğu devletten başka bir devlete yolcu, eşya ve posta taşıma ve o devletten aldığı yolcu, eşya ve postayı diğer 3. bir devlete taşıma hakkı veya tam tersi yönde taşıma hakkıdır. Kısaca bir hava aracının kendi kayıtlı olduğu devletten başlamak ya da kendi devleti topraklarına inerek seferini sonlandırmak kaydıyla diğer ilgili iki devlet arasında hava taşımacılığı yapma hakkıdır.

Şikago Konferansı sonunda üzerinde mütabakata varılan ve beş ayrı kategoride düzenlenen bu hava özgürlükleri ya da trafik hakları dışında da devletlerin birbirlerine tanıdıkları daha ileri seviye serbesti tanıyan bir takım haklar da mevcuttur. Ancak bu haklar Şikago Sözleşmesi'yle kurulan ve devletlerin birbirleri aralarında yaptıkları iki taraflı hava ulaştırma anlaşmalarının sicilini tutan ICAO tarafından “sözde” - *so called* – trafik hakları olarak anılmakta ve resmi olarak kabul görmemektedir.<sup>70</sup>

6. Trafik Hakkı: Bir hava aracının kayıtlı olduğu devlette durmaksızın başka bir ülkeden diğer bir üçüncü ülkeye yolcu, eşya ve posta taşınması hakkıdır. Bu hak aslında 3. ve 4. trafik haklarının birleşmesinden ibaret bir hak olmakla bir hava aracının kendi devleti üzerinde gümrüksüz transit geçiş yapmak kaydıyla bahsedilen hava trafiğini gerçekleştirmesini sağlar.

7. Trafik Hakkı: Bir hava aracının ait olduğu devletten başka iki ülke arasında ticari amaçla hava taşımacılığı yapmasıdır. 7. trafik hakkının kullanılması durumunda

<sup>70</sup>[http://www.icao.int/icao/en/trivia/freedoms\\_air.htm](http://www.icao.int/icao/en/trivia/freedoms_air.htm)

ilgili hava aracının kendi ülkesinden kalkması ya da kendi ülkesine inmesi zorunluluğu bertaraf edilmiş olmaktadır. Bu hak, 5. trafik hakkının bir çeşididir.<sup>71</sup>

8. Trafik Hakkı: Diğer trafik haklarında olduğu gibi yine tarifeli hava yolu taşımacılığı yapan bir hava aracının, kendi ülkesinde başlamak ya da sona ermek kaydıyla diğer bir devletin sınırları içerisinde iki veya daha fazla farklı nokta arasında yolcu, eşya ya da posta taşıma hakkını ifade eder. Tıpkı deniz yolu taşımacılığında olduğu gibi bu hak aynı zamanda bir devletin sınırları içinde kabotaj hakkını kullanmak anlamına gelir. Bu hak aynı zamanda “gerçek kabotaj” - *true cabotage*<sup>72</sup> ya da “müteselsil kabotaj” - *consecutive cabotage*<sup>73</sup> hakkı olarak da anılmaktadır.<sup>74</sup>

Uygulamada hava taşımacılığında bir devletin diğer bir devlete kabotaj hakkı kullanımını devretmesi çok zor gibi görünse de, bugün AB'de 8. trafik hakkı kapsamında pek çok tarifeli uçuş gerçekleştirilmektedir. AB'nin “Tek Havacılık Pazarı” - *Single EU Aviation Market* fikrini geliştirip uygulamaya geçmesi ile beraber AB ülkeleri içinde sınırların olmadığı bir havacılık sektörü gitgide yerleşmiştir.<sup>75</sup>

Avustralya ve Yeni Zelanda arasında 1996 yılında imzalanan diğer bir bölgesel anlaşma daha tıpkı AB'de olduğu gibi devletlere karşılıklı kabotaj hakkı tanımıştır.<sup>76</sup>

Yeni Zelanda, Singapur ve Brunei arasında imzalanan Uluslararası Hava Taşımacılığının Serbestleştirilmesi Çok Taraflı Anlaşması'na Ek 2001 tarihli Protokol ile de ilgili devletler arasında karşılıklı kabotaj taşımacılığı hakkı verilmiştir.<sup>77</sup>

<sup>71</sup>Luigi Vallero, “The Freedom of Fifth Freedom Flights”, *Airways*, Cilt 11, Sayı 102, Ağustos 2004, s. 31-36, s.31.

<sup>72</sup>Luigi, **a.g.m.**

<sup>73</sup>[http://www.icao.int/icao/en/trivia/freedoms\\_air.htm](http://www.icao.int/icao/en/trivia/freedoms_air.htm)

<sup>74</sup>Ayrıca bkz. [http://www.panalpina.com/www/global/en/tools\\_resources/glossary2/e.html](http://www.panalpina.com/www/global/en/tools_resources/glossary2/e.html)

<sup>75</sup>AB Tek Havacılık Pazarı'nın tarihi süreci ve kapsamı hakkında Avrupa Komisyonu Enerji ve Ulaştırma Genel Müdürlüğü'nün konu ile ilgili sunumu için bkz.

<http://www.eraa.org/intranet/documents/132/2760/Olivier%20Onidi.pdf>

<sup>76</sup>Anlaşmanın tam metni için bkz. [http://www.dfat.gov.au/geo/new\\_zealand/sam.pdf](http://www.dfat.gov.au/geo/new_zealand/sam.pdf)

<sup>77</sup>2001 *Protocol to the Multilateral Agreement on the Liberalization of International Air Transportation* (MALIAT)

Metin için bkz. <http://www.maliat.govt.nz/protocol/index.shtml>

Her üç durumda da ilgili devletler arasındaki derin ekonomik işbirliği ve coğrafi yakınlık ya da coğrafi bağımlılık açıktır.

9. Trafik Hakkı: Kabotaj hakkını tanıyan devlet sınırları içinde iki veya daha fazla nokta arasında her hangi bir kayıt olmadan hava taşımacılığı yapılmasına olanak sağlayan haktır. “Bağımsız kabotaj” - “*stand alone*” *cabotage* olarak da adlandırılan bu hava özgürlüğü, hava aracının kendi ülkesinden kalkmadan ya da kendi ülkesine inmeden de diğer bir ülke sınırları içinde bağımsız olarak kabotaj trafiği taşıma hakkını ifade eder. Bu hak, en üst seviye trafik hakkıdır. Devlet sınırlarının pratik bir anlamının kalmaması anlamına gelir.

AB ülkeleri arasındaki Tek Havacılık Pazarı 9. trafik hakkını da tanımaktadır.<sup>78</sup>

Şikago Sözleşmesi'nde hava seyrüseferinin kolaylaştırılmasına ilişkin hükümlere ( IV Nolu Alt Başlık, md. 22-28) ve seyrüsefer aletlerinden personele ve hava aracına ilişkin belgelere kadar bir hava aracının sahip olması gereken şartlara ve bu hava aracına karşın diğer devletlerin yükümlülüklerine ilişkin hükümlere de ( V Nolu Alt Başlık md. 29- 36) rastlanmaktadır.

Sertifika ve lisansların tanınmasına ilişkin 33. madde önem arzeder:

“Bir sözleşmeci devletin kendi tescilindeki hava aracına ait olan ve bu sözleşmeye uygun olarak düzenlediği uçuşa elverişlilik sertifikaları, ehliyet sertifikaları ve lisanslar, bu sözleşmeye göre değişik zamanlarda düzenlenecek asgari standartlara uygun ya da bu standartların üzerinde olduğu sürece diğer bir sözleşmeci devlet tarafından geçerli olarak tanınmalıdır”

Şikago Sözleşmesi'nin hemen ilerleyen hükümleri de işte bu maddede anılan Uluslararası Standartlar ve Tavsiye Uygulamalar SARP's (Standarts and Recommended Practices) üzerinedir (VI Nolu Alt Başlık , md.37-42) . Bu standartları ve tavsiye uygulamaları ICAO'nun günün şartlarına uygun olarak sürekli yenileyeceği kabul edilmiştir.

<sup>78</sup>Bkz. Dn. 69.

AB içindeki trafik hakları uygulamaları hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Paul Stephen Dempsey, **European Aviation Law**, Kluwer Law International, 2004, s. 70-75



Şikago Sözleşmesi'nin 33. maddesinin uygulanmasına ilişkin ABD makamlarına karşı yine ABD mahkemelerinde açılan bir dava ilgi çekicidir. 25 Mayıs 1979 tarihinde *American Airlines* şirketine ait 191 sefer sayılı DC-10 tipi bir uçak Şikago'dan kalktıktan hemen sonra düşerek içindeki 271 kişinin tamamının ve yerdeki 2 kişinin ölümüne sebep olur. Kaza sonrası yapılan incelemelerde, 'pilon' olarak adlandırılan ve motoru kanada bağlayan parçanın gevşemesi sonucu kazanın gerçekleştiği farkedilir. Kazadan üç gün sonra, ABD Ulusal Ulaştırma Emniyeti Kurulu NTSB'nin (*National Transportation Safety Board*) tavsiyesi doğrultusunda ABD sivil havacılık otoritesi FAA (*Federal Aviation Administration*) tarafından ABD tescilli tüm DC-10 tipi uçaklar için Acil Durum Uçuşa Elverişlilik Yönergesi<sup>79</sup> yayınlanır. Bu talimat uyarınca bütün hava yolu işletmeleri uçaklarındaki motor pilonu bağlantı noktalarını kontrol etmeleri istenir. Aynı talimat yabancı DC-10 operatörlerine de gönderilir. *United Airlines*'a ait başka bir DC-10'da benzer noktalarda çatlaklar görülmesi ve pilon bağlantı kirişinde de hasar bulunması üzerine, FAA daha derinlemesine bir teftiş için ertesi gün yeni bir talimat yollayarak tüm yerli DC-10'ları yere indirir ve uygulamalar konusunda yabancı işletmecileri de bilgilendirir. 2 Haziran'da pilon çatlaklarının bakım personelinin tasarımcı ve üretici firma olan *Mc Donnell Douglas*'ın tavsiye ettiği bakım prosedürlerine uymaması sonucu meydana geldiği anlaşılrsa da, kirişlerdeki çatlakların sebebinin hatalı bakım teknikleri olmadığı açıkça görülür.<sup>80</sup>

5 Haziran'da FAA nihai olarak kazaya sebebiyet veren çatlakların ve diğer uçaklarda da keşfedilen benzer çatlakların hatalı bakım tekniklerinden kaynaklanmadığı, ancak rutin bakımlar sonucu motorun indirilip kaldırılması uygulamasının çatlak oluşumunu hızlandırdığı sonucuna ulaşır. FAA yönetimi 6 Haziran günü bir acil durum askıya alma emri<sup>81</sup> yayınlayarak DC-10 tip sertifikalarını askıya alarak ve her bir DC-10'nun uçuşa elverişlilik belgelerini geçersiz kılarak ABD tescilli tüm DC-10 tipi uçakların uçuşunu yasaklar. Aynı gün

<sup>79</sup>*Emergency Airworthiness Directive*

<sup>80</sup>Kazanın sebepleri ve FAA'nın kaza sonrası yaptığı uygulamalar hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Larsen ve diğerleri **a.g.e.**, s. 55 vd.

Ayrıca bkz. <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19790525-2>.

NTSB tarafından yayınlanan kaza raporu incelemesinin tam metni için bkz.

<http://libraryonline.erau.edu/online-full-text/ntsb/aircraft-accident-reports/AAR79-17.pdf>

<sup>81</sup>*Emergency Order of Suspension*

ilerleyen saatlerde, FAA 40 numaralı SFAR<sup>82</sup>'ı yayınlamak bir önceki yasaklamamın kapsamını yabancı devletlerde tescilli tüm DC-10 modellerini kapsayacak şekilde genişletir. Aşağıda açıklayacağımız üzere dava konusu olan uygulama işte bu SFAR 40'tır.<sup>83</sup>

FAA'nın DC-10 tip sertifikalarını askıya almasına karşılık bazı Avrupalı hükümetlerin ilk tepkisi kendi devletlerinde tescilli bulunan aynı tip uçakların uçuşa elverişlilik sertifikalarını geçici olarak askıya almak olur. Ardından Avrupa havacılık otoriteleri ve DC-10 işleticileri biraraya gelerek hangi şartlar altında uçakların yeniden seferlere başlayabileceğini tartıştılar. 15 Haziran günü katılımcılar, her bir devletin kendi havacılık otoritesinin, üzerinde mutabakata varılan özel bir inceleme ve bakım programına bağlı kalmak şartıyla kendi ulusal sicillerine kayıtlı DC-10 tipi uçakların uçuşa elverişlilik sertifikalarını yeniden geçerli kılabilceği konusunda anlaşdılar. Bahsedilen bu özel inceleme ve bakım programını incelemek üzere Zürih'te ECAC<sup>84</sup> bünyesinde özel bir kurul oluşturulur ve 14 ülkenin temsilcileri ile 13 havayolu şirketinin temsilcileri hazır bulunur. FAA da gözlemci statüsünde üç temsilci yollar.<sup>85</sup> İngiliz sivil havacılık otoritesi CAA (*Civil Aviation Authority*), İngiliz siciline kayıtlı DC-10ların hizmete geri dönmesi için gerekli bakım ve inceleme usulleri hakkında bir uçuşa elverişlilik talimatnamesi hazırlar ve ilgili uçakların uçuşa elverişlilik sertifikalarının geçici olarak askıya alınması kararını geri çeker. ECAC üyesi diğer devletler de benzer bir uygulama içine girerler ve durumu FAA ve ICAO'ya bildirirler. 25 Haziran'da Paris'te ABD delegasyonunun hazır bulunduğu bir ECAC toplantısı düzenlenir. ECAC üyesi devletlerin temsilcileri ABD'li temsilcilerden uçuşa elverişlilik sertifikaları yeniden düzenlenen DC-10 uçakları bakımından SFAR40'ın iptal edilmesini talep ederler. Aynı gün yayınlanan bir bildiri ECAC üyeleri taleplerinin Şikago Sözleşmesi'nin 33. maddesine dayandırdıklarını açıklarlar. 33. maddenin, tescil devletinin çıkardığı uçuşa elverişlilik sertifikalarının diğer sözleşmeciler devletler tarafından anlaşmada öngörülen asgari standartlara uyduğu sürece tanınması gerektiği yönündeki hükmü tekrar ederek kendi çıkardıkları uçuşa elverişlilik sertifikalarının anlaşmada açıklanan standartlarla eşdeğer oldukları ya da üzerinde buldukları hakkında bir şüpheye yer

<sup>82</sup>'*Special Federal Aviation Regulation*' – Özel Federal Havacılık Yönetmeliği. SFAR hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.[http://www.faa.gov/regulations\\_policies/](http://www.faa.gov/regulations_policies/)

<sup>83</sup> *A.g.e.*, s. 56.

<sup>84</sup>ECAC hakkında ileride ayrıntılı bilgi verilecektir. Bkz. s. 87 vd.

<sup>85</sup>Arnold Kean, *Essays In Air Law*, Londra, Brill Publishing, 1982, s. 50.

olmadığını vurgularlar. Ayrıca ABD'li otoritelerin bunun aksine bir durumu kanıtlayamadığını eklerler. ABD ise, Şikago Sözleşmesi'nin 9/b maddesine dayanarak ECAC'ın taleplerini geri çevirir ve mevcut durumu korumanın ABD'nin uluslararası yükümlülükleri ve kendi iç hukuku açısından uyumlu olduğunu ileri sürer.<sup>86</sup>

Şikago Sözleşmesi 9/b maddesi şu hükmü getirir:

“Her sözleşmecî devlet olağanüstü olaylar veya bir acil durum olduğu sürece, ya da kamu güvenliği sebebiyle, anında uygulanmak üzere, uçağın tescil edildiği ülkeler arasında ayırım yapmamak koşuluyla, kendi ülkesinin tamamı veya bir bölümü üzerinde geçici olarak uçuşu sınırlamak ya da yasaklamak hakkına sahiptir.”

ABD delegasyonu ECAC'a yaptığı açıklamada, halihazırda içinde bulunulan gerçek durumu gözönüne almak gerektiğini ve ABD menşeli ve tip sertifikalı bir uçağın havacılık tarihindeki en kötü kazalardan birine karıştığını, FAA'nın bulduğu deliller ve gözettiği olgular neticesinde hava ticaretinin, hava taşımacılığının ve kamu güvenliğinin gereği olarak, DC-10 tipi uçakların Federal Havacılık Tüzüğü'nün 25. maddesinde öngörülen şartları taşıdığı anlaşılıp yeniden tip sertifikasına hak kazanıncaya kadar, bu sertifikanın iptalinin üretici firmaya bildirildiğini belirtir. ABD'nin Şikago Sözleşmesi 9/b maddesini, 33. maddenin üzerinde tutmaya çalıştığı görülmektedir. ABD delegasyonu açıklamasının devamında, yukarıda açıklanan olaylar sonucunda, anlaşmanın 9/b maddesi uyarınca ABD yönünden kamu güvenliği açısından acil bir durumun bulunduğu doğrulandığını ve ABD'ye 9/b maddesinde tanınan hakkın Sözleşme'nin diğer bütün hükümlerinin üzerinde olduğunu ileri sürer.<sup>87</sup>

27 Haziran 1979 tarihinde, *British Caledonian Airways Ltd.* havayolu firması, SFAR40'ın bütün DC-10 uçakları için geçerli olacağı yönündeki FAA Başkanı *Bond*'un açıklamaları aleyhine Amerikan Mahkemeleri önünde dava yoluna başvurur. Aynı gün *Belair AG, Lufthansa, Swissair ve Swiss Air Transport Company Ltd.*

<sup>86</sup> Larsen ve diğerleri, **a.g.e.**, s. 57.

Ayrıca bkz. **Flight International**, cilt 115, sayı 3667, 30 Haziran 1979, s.2325-2327. Ulaşmak için bkz. <http://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1979/1979%20-%202428.html>

<sup>87</sup> Kean, **a.g.e.**, s.52 vd.

firmaları da FAA'ya karşı SFAR40'ın acilen geri çekilmesi konusunda dava açarlar. FAA ise savunmada bulunmaz ve 13 Temmuz 1979 tarihinde DC-10 tip sertifikalarının askıya alınması uygulamasına son verir ve SFAR40'ı geri çeker. 10 Eylül 1979'da mahkeme iki davayı birleştirerek 16 Ekim 1979'da FAA'nın davanın konusuz kaldığı iddiasına dayanarak davanın reddi talebini geri çevirir.<sup>88</sup>

ABD hükümeti, davacıların uluslararası sözleşmelere dayandırdıkları hak ve yetkilerin kazai icrasını talep etmelerinin mümkün olmadığını, zira söz konusu sözleşmelerin kendiliğinden icrailiği bulunmadığını ve hatta davacıların taleplerinin mahkemece karara bağlanması imkansız politik meseleleri içerdiğini ileri sürer.

Davacı havayolu şirketleri ve davalı FAA'nın ileri sürdüğü dayanak ve savunmaları Larse şu şekilde değerlendirmektedir:

*“ (...) (Şikago Sözleşmesi) 33. maddesi gereğince hava aracının siciline kayıtlı olduğu devlet sözleşmede belirlenen asgari standartları yerine getirdiği sürece, ilgili devletin bir hava aracının uçuşa elverişli olduğuna yönelik kararına (diğer devletler tarafından) saygı gösterilmesi gerekir. Sözleşme'ye 8 nolu EK'te 33. maddede düşünülen uluslararası standartlar ihtiva edilmiştir (...) (8 nolu EK) ICAO Konseyi tarafından 90. madde uyarınca sürekli olarak tadil edilmektedir (...) Şikago Sözleşmesi her bir sözleşmeci devleti değil, ICAO'yu uçuşa elverişlilik standartlarını kurala bağlamak konusunda yetkilendirdiği surette, 33. maddenin (ABD) Kongre(si)'nin bu standartları onamasını gerektirdiğini söyleyemeyiz...*

*(...) (Sözleşme) hükümleri, her bir devletin Sözleşme'ye taraf olmak suretiyle yüklendiği uluslararası yükümlülüklerle uyumlu olarak, kendi yasama ya da yürütme organlarının düzenlemeleriyle sınırlandırılmaz veya tadil edilemez. 33. madde öyle bir hüküm getirmiştir ki, kanımızca Sözleşme'nin onaylanması ve asgari uçuşa elverişlilik standartlarının yürürlüğe girmesiyle hukuki etki doğurması istenmiştir.*

*(...)FAA'nın görüşüne göre, ilk olarak, mahkeme nezdinde ilgili uluslararası anlaşmaların uçuş güvenliğine ilişkin hükümlerinin yerinde olup olmadığına dair muhakeme yoluyla ortaya çıkarılabilecek ve hakim olunabilecek standartlardan*

<sup>88</sup> Larsen ve diğerleri, **a.g.e.**, s. 57.

*bahsedilemez. İkinci olarak, ABD hükümeti, ABD'nin, havacılık güvenliği alanında olanlar da dahil olmak üzere, anlaşmalar yoluyla taahhüt ettiği yükümlülüklerin yerine getirilmesi yetkisinin anayasal olarak yürütme organına bırakıldığını iddia etmektedir...*

*(...) mahkemenin görevi, davacıların uçaklarının asgari standartlar gözetilerek sertifikalandırılmış olup olmadığını belirlemek değil, FAA yöneticisinin uluslararası sözleşmelerle belirlenen prosedürlere uyup uymadığını tespit etmektir.. Yasal soruşturma teknik materyellerin incelenmesini gerektirmez...*

*(...) FAA yöneticisi, diğer ülkelerin asgari standartları gözetip gözetmediğini araştırılmadan SFAR40'ı çıkarmıştır (...) diğer devletlerin kendi söz konusu hava araçları için yeniden tahsis ettikleri uçuşa elverişlilik sertifikalarına rağmen SFAR40'ın iptal edilmemiş olması Şikago Anlaşması 33. maddeyi, (...) ihlal eder niteliktedir..*

*(...) SFAR40 çıkarılırken her ne kadar FAA yönetimi 9. maddeye dayanmış olmasa da, dava süresince, bu maddenin sözleşmeciler devletlere son derece serbest bir biçimde 'kendi toprakları üzerinde havacılık faaliyetlerinin güvenliğini düzenleme hakkını' tanımış olduğunu iddia etmiştir.”<sup>89</sup>*

Mahkeme önünde, Swissair ve Lufthansa şirketleri, Şikago Sözleşmesi'nin 36 yıllık tarihi süresince, hiç bir devletin, başkaca bir devlet tarafından düzenlenen uçuşa elverişlilik sertifikalarını 9. maddenin 33. madde ile bağlantılı olarak öne sürülmesiyle sorgulamadığını ve engellemeye teşebbüs etmediğini belirtirler. 9. maddenin uygulanması için ancak yeryüzü temelli acil durumların varlığı ya da diğer uçaklarla uçuş güvenliğini tehlikeye sokabilecek derecede etkileşime girilmesi hallerinin varlığının gerektiğini öne sürmekle, havacılık faaliyetlerine yönelik harici tehditlerin gerçekleşmesi halinde bu maddenin uygulanabileceğini ileri sürerler. Oysa ki hava aracının uçuşa elverişlilik sertifikalarına yönelik şüpheler olsa bile, bu durumu öne sürerek 9. madde uygulamasına gidilemeyeceğini eklerler. Sonuçta dava kabul edilir.<sup>90</sup>

<sup>89</sup> Larsen ve diğerleri, **a.g.e.**, s. 58-62.

<sup>90</sup> Kean, **a.g.e.**, s. 56.

Şikago Sözleşmesi'nde Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün yapısı ve işleyişine ait hükümlere de yer verilmiştir. ICAO daha sonra ayrıntılı olarak incelenecektir.

### **2.1.3. Sivil Havacılık Güvenliği Alanına İlişkin Uluslararası Düzenlemeler ve Havacılık Terörizmi**

Terörizm, uluslararası boyut kazanmaya başladığı 1930'lu yıllardan bu yana sadece hedef aldığı devletlere yönelik değil, tüm toplumlara ve uygarlığa yönelik bir tehdit olarak algılanmış ve uluslararası hukukun inceleme alanına girmeye başlamıştır.<sup>91</sup> Hava yolu ile yolcu ve eşya taşıma faaliyetlerinin gelişmeye başladığı 2. Dünya Savaşı ertesinde ise terörizm, önceleri uçak kaçırma eylemleri ile başlayarak sivil havacılığı tehdit etme yolunda ilerlemiş ve ardından bu durum 11 Eylül olayları ile sivil hava araçlarının başka hedefleri yok etmek için silah olarak kullanılmasına kadar gelişim göstermiştir; büyük bir ihtimalle kötü yöndeki bu ilerleme devam edecektir. Öncelikle sivil havacılığı tehdit eden terörizmin tanımını yapmaya çalışarak, ardından kısa bir tarihçe verip, sivil havacılık güvenliği konusunda özel olarak düzenlenmiş uluslararası temel sözleşmeleri inceleyerek uluslararası sivil havacılık örgütlerinin güvenlik politikaları ve bu yönde aldıkları kararlardan bahsetmek gerekir.

#### **2.1.3.1. Havacılık Terörizminin Tanımı**

Uluslararası alanda terörizmin kabul görmüş tek bir tanımına henüz ulaşılabilmemiş değildir.<sup>92</sup> 1936 ile 1981 yılları arasında, uluslararası düzeyde 109 terörizm tanımının ortaya konulduğu tespit edilmiştir.<sup>93</sup> Biz burada çalışmamızın konusu dışında kaldığı için terörizmin genel bir tanımına ulaşmaya çalışmayacağız. Sivil havacılığa ilişkin faaliyetlere yönelik terörist eylemlerin tümü, İngilizce kaynaklarda kısaca "havacılık terörizmi"<sup>94</sup> olarak geçmektedir. Ancak Türk

<sup>91</sup> Akif Emre Öktem, **Terörizm, İnsancıl Hukuk ve İnsan Hakları**, İstanbul, Derin Yayınları, 2007, s. 5

<sup>92</sup> Terörizmin uluslararası alanda neden ortak bir tanımına ulaşamadığı ile ilgili daha fazla bilgi için bkz. **a.g.e.**, s. 24 vd.

<sup>93</sup> Akif Emre Öktem, "Uluslararası Hukukta Terörizm, Tanım Sorunu ve Milli Bağımsızlık Hareketleri", **İstanbul Ticaret Üniversitesi Dergisi**

<http://www.iticu.edu.tr/kutuphane/dergi/d5/M00068.pdf>

<sup>94</sup> 'aviation terrorism'

doktrininde bu tür terör eylemleri için tek bir tanım kullanılmamaktadır. Genelde sivil havacılığın her hangi bir alanına yönelik terörist saldırılar duruma göre “uçak kaçırma” ya da “hava korsanlığı”, “havaalanı baskını”, “hava aracına bomba yerleştirm” gibi her bir somut olaya özgü olarak ayrı ayrı tanımlanmaktadır. Her ne kadar havaalanı baskınları ve uçak bombalama olayları neredeyse sadece terör örgütleri tarafından gerçekleştirilecek saldırılar olsa da, hava korsanlığı ya da diğer bir ifadeyle uçak kaçırma olarak tabir edilen ve genel olarak ‘bir hava aracını yasa dışı güç, baskı veya tehdit kullanarak ele geçirme, rotasını değiştirme ya da uçuş faaliyetini aksatma’ olarak tanımlayabileceğimiz eylemler terör örgütleriyle bağlantısı olmayan kişiler tarafından ideolojik olmayan maksatlarla da azımsanamayacak yoğunlukta gerçekleştirilmektedir. Bu bağlamda dilimizde her ne kadar yerleşmemiş olsa da, ‘havacılık terörizmi’ terimi sivil havacılığa yönelik her türlü terörist eylemi kapsadığı için tercih edilebilir.

### 2.1.3.2. Kapsam

Havacılık terörizmine karşı alınacak uluslararası tedbirler kuşkusuz en başta genel olarak terörizmi önlemeye yönelik tedbirlerden oluşmaktadır ve bu alanda başta Birleşmiş Milletler ve ona bağlı kuruluşlara<sup>95</sup> büyük görev düşmektedir. Ayrıca BM çalışmaları sonucu bugüne kadar terörizme karşı 13 ayrı anlaşma yürürlüğe girmiş olup<sup>96</sup>, bunların önemli bir kısmı sivil havacılığa yöneliktir. Bu bölümde, sadece uluslararası sivil havacılık örgütlerinin çalışmaları ve doğrudan sivil havacılık güvenliğini ilgilendiren uluslararası sözleşmeler incelenecektir. Yine bu kapsamda devletlerin iki taraflı olarak karşılıklı imzaladıkları havacılık güvenliğine yönelik pek çok anlaşmalar ve oluşturulmuş kurumlar bulunduğunu hatırlatmak gerekir. Özellikle Avrupa kıtasını ilgilendiren bir takım çalışmalara da aşağıda değinilecektir.

### 2.1.3.3. Havacılık Terörizminin Tarihçesi

Havacılık tarihindeki bir hava aracına yönelik ilk yasa dışı eylem, *Byron Rickards* adlı pilotun 21 Şubat 1931 tarihinde Peru’nun başkenti Lima’dan havalanarak, ülkenin güneyindeki başka bir havaalanına indiği sırada silahlı rejim

<sup>95</sup> BM Uyuşturucu ve Suç Ofisi UNODC (*United Nations Office on Drugs and Crime*)

<sup>96</sup> Bkz. <http://www.un.org/terrorism/instruments.shtml>

ayrılıkçıları tarafından uçağı ile beraber alıkonulması olayıdır. Kendisinden zorla gerilla kuvvetleri yararına uçuş yapılması için alıkonulan pilot 10 gün boyunca direnmiş ve darbeci cuntanın başarı kazanması ile içlerinden bir kişiyi Lima'ya geri götürmesi şartıyla serbest bırakılmıştır. Küba'daki *Castro* rejiminin başlaması ve ABD ile Komünist blok arasında tırmanışa geçen gerginliğin tırmandığı günlerde, yine *Byron Rickards* adlı aynı pilotun komutası altındaki *Boeing 707* tipi bir yolcu uçağını, baba ve oğlundan oluşan ve politik motivasyonu olmayan iki kişilik bir ekip, *Castro* tarafından pahalı bir jeti kendi ülkesine kaçırmaları sayesinde ödüllendirileceklerini umarak El Paso havaalanında bulunduğu sırada Küba'ya kaçırmak istemişlerdir. FBI'nin düzenlediği bir operasyonla pistte iniş takımlarına ateş edilerek bu girişim amacına ulaşmadan engellenmiştir.<sup>97</sup>

Uçuş sırasındaki hava araçlarının bombalanması eylemleri ise 1949 yılında başlamış ve 1970'li yıllara kadar gerçekleşen bazı eylemlerin içinde intihar amaçlı ya da aslen sadece belli bir yolcuyu hedef alan saldırılar da olmuştur.<sup>98</sup> Havacılık alanına yönelik terorist faaliyetlerin yükselişi ise, modern terörizmin başlangıcı kabul edilen 60lı yılların sonu ve 70li yılların başına denk gelmektedir. Bu yıllarda sivil havacılığa yönelik güvenlik önlemlerinin son derece artmasına rağmen, teröristler için başarıya ulaşma şansı en yüksek eylemler, uçak kaçırma ve uçak bombalama eylemleri olmuştur.<sup>99</sup> İsrail karşıtı Filistin terör örgütlerinin sivil havacılığı hedef alması ile<sup>100</sup>, sivil havacılığın teröristler için taşıdığı ikonik<sup>101</sup> anlam giderek büyümüş, 11 Eylül 2001 tarihindeki 'süperterörizm'<sup>102</sup> saldırıları ile zirve noktasına ulaşmıştır.

<sup>97</sup> <http://www.airdisaster.com/features/hijack/hijack.shtml>

<sup>98</sup> [http://www.emergency-management.net/airterror\\_acts.htm](http://www.emergency-management.net/airterror_acts.htm)

<sup>99</sup> Paul Wilkinson; Brian M. Jenkins, **Aviation Terrorism and Security**, Londra, Frank Cass Publishing, 1999, s. 2.

1996 yılında tamamlanan araştırmaya göre ortalama bir terorist için, bindiği uçağın kontrolünü ele geçirme şansı %81, eyleminde başarıya ulaşma şansı ise %85'tir. En çok ölüme sebebiyet veren uçak bombalama eylemlerinde başarıya ulaşma şansı ise %76'dır.

<sup>100</sup> Sivil hava araçlarına yönelik omuzdan atılan uçaksavar füze saldırıları ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.mackenzieinstitute.com/2002/terror120102.htm>

<http://www.fas.org/irp/crs/RL31741.pdf>

<sup>101</sup> [http://www.britainusa.com/sections/articles\\_show\\_nt1.asp?i=41088&L1=0&L2=0&a=45084](http://www.britainusa.com/sections/articles_show_nt1.asp?i=41088&L1=0&L2=0&a=45084)

Genellikle havayolu firmaları hedef alınan devletin kendisini, yolcular ise ilgili devletin vatandaşlarını temsil eder. Havacılık terörizminin yöntemleri ve hedeflediği sonuçlar hakkında daha ayrıntılı bir inceleme için bkz. R.I.R. Abeyratne, "The Effects Of Unlawful Interference With Civil Aviation On World Peace And The Social Order", **Transportation Law Journal**, Bahar 1999, Cilt 22, Sayı 449 s. 450-485, s. 469 vd.

<sup>102</sup> Öktem, **a.g.e.**, s. 23



İstatistiksel bir bilgi vermek gerekirse, 11 Eylül saldırıları öncesinde ABD’de yapılan bir araştırmaya göre, Amerikan vatandaşları zamanlarının sadece %0,1’ini havacılık faaliyetlerinde geçirmelerine rağmen, havacılık terörizminin kurbanı olma riskleri diğer tüm terörizm biçimlerine oranla saat başına 600 kat fazladır.<sup>103</sup> 11 Eylül olayları ile bu rakamlar bir kaç katına çıkmıştır.

#### 2.1.3.4. Sivil Havacılığı Tehdit Eden Terörist Saldırıların Önlenmesine Yönelik Uluslararası Hukuk Belgeleri

Terörizm faaliyetlerinin uluslararası toplum açısından ciddi bir tehdit yaratmaya başlaması, sivil havacılığın gelişmesi ve hava yoluyla yolcu ve eşya taşıma ekonomik faaliyetlerinin dünya genelinde yaygınlaşmasıyla paralel gelişme göstermiştir.<sup>104</sup> Doğası gereği sivil havacılığa yönelik suçların terörizm amaçlı olsun ya da olmasın, sadece ulusal ceza yasaları ile önlenmesi mümkün olamamaktadır.<sup>105</sup> Gerçekten de, terörizmin önlenmesine ilişkin ilk uluslararası sözleşmeler, sivil havacılığa yöneliktir. Bunlardan ilki, 1963 tarihli Hava Aracında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemler Hakkında Tokyo Sözleşmesi’dir.<sup>106</sup> Bu sözleşmenin düzenleme alanı, hava araçlarında işlenen suçlar ve hava aracını, içindeki yolcuları ve malları tehlikeye atar nitelikte ya da hava aracı içindeki düzen ve disiplini bozma tehdidi

<sup>103</sup> Susan E. Martonosi and Arnold I. Barnett MIT Global Airline Industry Center Industry Advisory Board Meeting November 4, 2004 <http://web.mit.edu/airlines/www/board-meetings/meeting-nov-2004/AirlineSecurity-Martonosi.pdf>

Yine aynı rapora göre 1968-2001 yılları arasında 9/11 saldırılarından önce ölüme sebebiyet veren 183 terörist saldırı sonucu 724 Amerikalı sivil ölmüş, ölümlerin %38’i havacılığa ilişkin saldırılar sonucu gerçekleşmiştir.

<sup>104</sup> 1968-1969 Eylül ayları arasında başarıya ulaşan 76 uçak kaçırma eylemi olmuştur.

Bkz. Faruk Erem; Selahattin Seyman, “Uçak Kaçırma Suçları”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Ankara, 1970, Cilt No:27, Sayı 1-2, s.1-24, s. 1 dn. 1.

<sup>105</sup> “Esasen, hava nakil vasıtaları içinde ve bunlar vasıtasıyla işlenen suçlar bakımından bir milletlerarası anlaşmaya olan ihtiyaç daima hissedilmiştir. Böyle bir ihtiyacın sebepleri ise, bilindiği üzere çeşitlidir: Bir kere, çeşitli iç hukuk sistemlerinin hava nakil vasıtaları içinde ve bunlar vasıtasıyla işlenen suçlara ilişkin hükümleri arasındaki farklar, konunun milletlerarası düzenlenmesini gerekli kılmaktadır. Öte yandan, bir devletin kendi taabiyetindeki hava nakil vasıtaları içinde veya bunlar vasıtasıyla işlenen suçlar bakımından kaza yetkisini düzenleyen milletlerarası kurallar mevcut değildir. Üçüncü olarak da, yetki uyumsuzlukları meselesi, milletlerarası bir anlaşmaya duyulan ihtiyacın en belirli nedenlerinden biridir. Gerçekten de, hava nakil vasıtaları içinde işlenen suçlarda kaza yetkisi meselesi, gittikçe genişleyen hava trafiği sebebi ile 1920’lerden beri Devletler Hukuku Komisyonu’nun önemle üzerinde durduğu konulardan biri olmuştur. Nihayet 1963’de Tokyo’da, bu ve bununla ilgili bazı meseleleri kapsayan bir sözleşme imzalanmıştır.” **A.g.m.**, s. 2.

“...devletler hukuku kurallarına uygun iç hukuk kurallarına ihtiyaç vardır. Nitekim İngiltere 1963 tarihli Tokyo Sözleşme’sini nazara alarak, iç hukukuna ilişkin hususları kapsayan bir 1967 tarihli Tokyo Sözleşmesi Kanunu çıkartmak sureti ile, Tokyo Sözleşmesi’nin İngiltere tarafından tasdikini mümkün kılacak iç hukuk değişikliklerini yapmıştır.” **A.g.m.**, s. 9.

<sup>106</sup>Sözleşme’nin metni için bkz. [www.mcgill.ca/files/iasl/tokyo1963.pdf](http://www.mcgill.ca/files/iasl/tokyo1963.pdf)

içeren diğer bir takım eylemler ve hareketlerdir<sup>107</sup>. Ancak Tokyo Sözleşmesi, sözleşmecî devletlere yukarıda sayılan eylemleri suç olarak düzenleme zorunluluğu getirmemektedir. Tokyo Sözleşmesi'nde, sadece uçağın iadesine, ülkesine inilen devletin yetkilerine, uçak kaçırma fiilini işleyen kimsenin tabi tutulacağı muameleye ilişkin hükümlere rastlanmaktadır.<sup>108</sup> Sözleşmecî devletlerin yetki ve görevlerini belirleyen 5. bölüm md.13 uyarınca, ilgili devlet, suç işleyen ve veya sözleşmede sayılan diğer bazı eylemleri gerçekleştiren kişileri engellemek, göz altına almak ve ayrıca, hava aracını kumandanına geri iade etmekle yükümlüdür. Uçak kumandanının yetkilerini düzenleyen 3. Bölüm, md5/1 ise, uçak kumandanına sözleşmede sayılan eylemleri gerçekleştiren ya da gerçekleştirme ihtimali olan kişiler için kısıtlama dahil gerekli gördüğü önlemleri alma yetkisi tanımaktadır.

ICAO Hukuk Komisyonu bünyesinde, hava nakil vasıtalarının yasadışı olarak ele geçirilmesi konusu ile ilgili bir alt komisyon kurulmuş, ve bu komisyon Şubat 1969 tarihli toplantısında yeni hazırladığı uluslararası anlaşma taslağını açıklamıştır. Tasarı, 16 Aralık 1970 tarihinde Lahey'de kabul edilen Hava Araçlarının Yasadışı Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Sözleşmesi'nin<sup>109</sup> temelini oluşturmuştur. Bu sözleşmenin getirdiği asıl yenilik, giderek artan terör temelli uçak kaçırma olaylarının önüne geçebilmek ve bu eylemleri uluslararası toplum nezdinde cezalandırmak ve gerçek bir caydırıcılık sağlamak amacıyla, 1. maddede düzenlendiği üzere :

“Yasadışı olarak, güç veya tehdit kullanarak ya da her hangi bir şekilde göz dağı vererek bir hava aracını ele geçirir ya da kendi kontrolü altına alırsa ya da benzeri başka bir eylemde bulunursa, veya; benzeri eylemleri gerçekleştiren ya da gerçekleştirmeye teşebbüs eden kişiye iştirak ederse “suç” işlemiş olur” hükmü getirilmiş; ayrıca, 2. maddede de sözleşmecî devletlerin bu suçları sert yaptırımlarla cezalandırması şart koşulmuştur.

<sup>107</sup> Hava aracı içindeki düzeni bozan ve uçuş emniyetini ve güvenliğini tehlikeye atan ancak terörizm amacı gütmeyen kişiler için İngilizce “*unruly passenger*” - “itaatsiz yolcu” terimi yaygın olarak kullanılmaktadır. Kelime anlamından da çıkarılacağı üzere, hava aracının sevk ve idaresinden sorumlu pilotun ve onun emrinde çalışan diğer pilot ve kabin memurlarının talimatlarına uymayan kişiyi temsil etmektedir. Bkz. <http://www.airguideonline.com/airguidemonthly/airguide9903.htm>

Ayrıca bkz. Milde, **a.g.e.**, s. 81.

<sup>108</sup> **A.g.m.**, s. 12.

<sup>109</sup> Rg. 31 Mart 1973 no. 14493 (İngilizce metni ile birlikte)

Sözleşmede devletlerin hangi şartlar altında hangi önlemleri alması gerektiği ve yargı yetkisi konuları ayrıntılı olarak düzenlenerek devletler arasında ceza sorgulaması ve yargılaması alanında ortaya çıkabilecek olası uyuşmazlıkların önlenmesi amaçlanmıştır. 12. maddede sözleşmeciler arasında sözleşmenin yorumlanmasında meydana gelebilecek uyuşmazlıkların çözümü için tahkim yolu açılmıştır. 10. maddede ise devletlerin ceza soruşturması alanında birbirlerine yardım etmeleri zorunluluğu düzenlenmiştir.

Lahey Sözleşmesi'nden 1 yıl sonra, sivil havacılık güvenliğini doğrudan ilgilendiren ve önceki uluslararası sözleşmelerde eksik kalan noktaların yine ancak devletlerin işbirliği ile tamamlanması zorunluluğu göz önüne alınarak Montreal'de 8-23 Eylül 1971 tarihleri arasında ICAO bünyesinde Uluslararası Hava Hukuku Konferansı<sup>110</sup> düzenlenmiş ve ardından 23 Eylül 1971 tarihinde Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Bastırılmasına Yönelik Montreal Sözleşmesi<sup>111</sup> kabul edilmiştir. Bu sözleşme ile 1970 Lahey Sözleşmesi'nde suç olarak tasnif edilen fiillere yenileri eklenmiştir. 1. madde düzenlemesini kısaca özetlemek gerekirse:

-uçuş esnasındaki bir hava aracında uçuş güvenliğini tehlikeye düşürecek nitelikte başka bir kişiye şiddet eyleminde bulunan,

-hizmetteki bir hava aracını tahrip eden ya da bir hava aracına uçuş yeteneğini kaldıracak veya uçuş sırasında uçuş güvenliğini bozacak surette hasar veren,

-hizmetteki bir hava aracına, hava aracını tamamen tahrip edecek veya uçuş yeteneğini kaldıracak surette zarar verecek veya uçuş esnasında uçuş güvenliğini tehlikeye düşürebilecek her hangi bir aygıt ya da nesne yerleştiren veya yerleştirilmesine sebep olan,

-uçuş esnasındaki bir hava aracının uçuş güvenliğini tehlikeye atacak şekilde hava seyrüsefer tesislerini tahrip eden ya da zarar veren veya faaliyetlerine engel olan,

---

<sup>110</sup> [http://nti.org/e\\_research/official\\_docs/inventory/pdfs/civair.pdf](http://nti.org/e_research/official_docs/inventory/pdfs/civair.pdf)

<sup>111</sup> Sözleşme'nin metni için bkz. <http://www.mcgill.ca/files/iasl/montreal1971.pdf>

-yanlış olduğunu bildiği bilgileri ileten ve böylece uçuş esnasındaki bir hava aracının güvenliğini tehlikeye atan kişi suç işlemiş olur.

1. maddenin 2. paragrafı uyarınca yukarıda sayılı suçları işlemeye teşebbüs eden ya da bu suçları işleyen ya da işlemeye teşebbüs edenlere iştirak eden kişiler de suç işlemiş olurlar.

Tokyo, Lahey ve Montreal Sözleşmeleri'nin ortak noktası sadece sivil havacılığa yönelik tehditlere karşılık devletleri önlem almaya teşvik etmiş olmalarıdır. Her üç sözleşmede de askeri hizmetteki hava araçları ile gümrük ve polis hizmetlerine tahsis edilmiş hava araçları kapsam dışında bırakılmıştır. Yeni suç tipleri tesis eden Lahey ve Montreal Sözleşmeleri'nde de suçların takipsiz kalmaması için devletlere 'ya yargıla ya da iade et' yükümlülüğü getirilmiştir.

80'li yıllarda sivil havacılık alanına yönelik terorizm tehditinin sadece uçak kaçırma veya bombalama eylemleri ile sınırlı olmadığını iyice anlaşılması üzerine, 1971 Montreal Antlaşmasına Ek, 1988 Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Havaalanlarında İşlenen Yasadışı Dışı Eylemlerin Bastırılmasına İlişkin Protokol kabul edilmiştir. Bu protokol ile yeni suç tanımları getirilmiştir. Bu sözleşme sadece uluslar arası hizmet veren sivil havacılık havaalanlarına yönelik tasarlanmış olup, "havaalanı güvenliğini tehlikeye atacak ya da tehlikeye atma ihtimali olacak şekilde havaalanındaki bir kişiye karşı ölüm veya yaralanmaya sebep olan ya da ölüm veya yaralanmaya sebep olabilecek nitelikte bir şiddet eyleminde bulunan; havaalanı tesisini ya da havaalanında bulunan hizmet dışı bir uçağı tahrip eden ya da ciddi zarar veren havaalanı hizmetlerini sekteye uğratan kişi suç işlemiş olur" düzenlemesini getirmiştir.

1988 Lockerbie Faciası<sup>112</sup> sonrasında patlayıcı malzemelerin hava araçlarına terörist amaçlarla sokulmasını engellemek amacıyla 1991 yılında Montreal'de Tespit Amacıyla Plastik Patlayıcıların İşaretlenmesi Sözleşmesi kabul edilmiştir. Bu sözleşme ile havaalanlarında özel denetleme cihazları ile tespiti mümkün olmayan

<sup>112</sup> PAN AM 103 sefer sayılı Boeing 747 tipi uçağın Londra-New York seferini yaptığı sırada İskoçya'nın Lockerbie kasabası üzerinde iken yerleştirilen bombanın patlaması sonucu düşmesiyle 11'i yerli halktan olmak üzere toplam 270 kişi ölmüştür. Bu eylem ve ardından gelen yargılamalarla ilgili ayrıntılı belgeler için bkz. <http://www.law.syr.edu/academics/centers/qlap/lockerbie.aspx>

plastik patlayıcıların imalatının kontrolü ve sınırlanması amaçlanmıştır. Böylece sözleşmeci devletlere kendi ülkelerindeki üretimi sıkı denetim altına alma yükümlülüğü getirilmiştir. Her devlet üç yıl içinde polis ya da asker hizmetinde olmayan işaretlenmemiş plastik patlayıcıları tüketmeli, yok etmeli, işaretlemeli, ya da tamamen kullanılmaz hale getirmelidir. Polis ya da askeri hizmetteki patlayıcılar için ise bu süre 15 yıl olarak tespit edilmiştir.<sup>113</sup>

Sadece havacılık terörizmini önlemek için düzenlenmiş olmasa da, pek çok uçak kaçırma olayında yolcuların ve mürettebatın pazarlık için rehin alınması söz konusu olduğundan, 17 Aralık 1979'da Birleşmiş Milletler tarafından kabul edilen Rehin Alınmasına Karşı Uluslararası Sözleşme'de de rehin alma eyleminin tanımlanıp unsurlarının sayılarak suç olarak tasnif edildiğini belirtmek gerekir.

11 Eylül saldırılarının ardından 16 Aralık 2002 tarihinde Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Birliği Konseyi, EC 2320/2002 sayılı sivil havacılık alanında ortak kurallar koyan tüzüğü<sup>114</sup> kabul etmiştir. Söz konusu tüzük, özellikle terorist faaliyetler başta olmak üzere sivil havacılığı tehdit eden her türden saldırının önlenmesine yardımcı olmak amacıyla havaalanlarında yolcular, hava taşıtları, kargo, bagajlar ve her türden materyel üzerinde uygulanacak güvenlik önlemlerini düzenlemektedir. İlgili düzenlemenin giriş bölümünde, 11 Eylül terorist saldırıhılarının gösterdiği üzere terörizmin, Avrupa Birliği'nin özü sayılan demokrasi ile özgürlük idealine ve barış değerlerine yönelik en büyük tehditlerden biri olduğu belirtilip, Avrupa Topluluğu içindeki vatandaşların sivil havacılığa yönelik her türlü tehdidin önlenmesi suretiyle korunması gerektiği vurgulanmıştır. Bununla birlikte, Tüzüğün temel haklara saygılı olduğu ve Avrupa Birliği Temel Haklar Şartı'nda tanınan ilkeleri gözeticeği düzenlenmiştir. Giriş bölümü 5. paragrafta her türden sivil havacılık faaliyetinin aynı türden tehditlere kesin surette açık olmadığı, duruma ve özel şartlara uygun olduğu ölçüde ve hassasiyette önlemler alınması öngörülmüştür. Ancak güvenlik kaygısının yoğunluğundan ötürü; yukarıdaki temel

<sup>113</sup> Askeri amaçlı üretilen konvansiyonel patlayıcılar bu sözleşmenin imzalanmasını izleyen yıllarda halen tercih edilebilirliklerini korumalarına rağmen (özellikle devlet destekli terorist örgütler açısından her hangi bir şekilde elde edilmesi kolay ve güvenli patlayıcılardır) son yıllarda nitrojen içermeyen ve ev ortamında dahi üretilebilen ve formülüne ulaşılması kolay patlayıcılar sivil hava araçlarını tehdit eder boyuta gelmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Wilkinson ve diğerleri, **a.g.e.**, s. 156-159.

<sup>114</sup> OJ L355/1, 30.12.2002

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:355:0001:0021:EN:PDF>

sınırlamalar sayıldıktan ve 7. paragrafta 1944 Şikago Konvansiyonu'nun sivil havacılık güvenliği alanında minimum standartları sağladığı tespit edildikten sonra, 10. paragrafta üye devletlere 'daha sıkı' önlemler alma imkanının tanındığı belirtilmiştir. Bu hak 6. madde'de ayrıntılı olarak düzenlenmiş ve daha sıkı önlemler alan devletin, aldığı önlemlerin doğası hakkında Komisyon'u bilgilendirmesi şart koşulmuştur. Ayrıca her üye devletin ulusal sivil havacılık güvenliği programı başlatması öngörülmüştür.

### **2.1.3.5. Terörizme Karşı Güvenliğin Sağlanması Açısından Havacılık Alanında Uluslararası Faaliyet Gösteren Örgütlerin Çalışmaları**

Sivil havacılığın terörist eylemler tarafından tehdidine karşı alınacak önlemler, sadece uluslararası anlaşmalar yolu ile karşılanamaz. Bu noktada en büyük görev, gerek devletlere, gerekse havacılık sektörüne yol gösteren, ortak stratejik planlar geliştiren uluslararası havacılık organizasyonlarına düşmektedir. Bu organizasyonlardan en büyük ikisi, 1944 Şikago Sözleşmesi'nin ardından kurulan ICAO ve Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği IATA (*International Air Transport Association*)'dır. Bu iki organizasyonu takiben, ECAC ve Uluslararası Havaalanları Birliği ACI (*Airports Council International*) gelmektedir. ICAO BM'ye bağlı bir kuruluştur, bunun yanında ECAC, ICAO ile işbirliği halinde bölgesel bir teşkilat olmasının yanında dört üyesi; Fransa, İngiltere, Almanya ve İtalya hem ICAO Yönetim Konseyi daimi üyeleri, hem de G8 üyeleri olduklarından, ECAC toplantılarının ICAO toplantıları ve kararları üzerinde baskın bir güç oluşturduğu dikkatten kaçmamalıdır. ECAC tarafından alınan sivil havacılık güvenliğine yönelik kararlar, kuşkusuz dünya çapında lokomotif görevler görmektedir.<sup>115</sup> Sırayla bu örgütleri incelemek gerekir:

#### **2.1.3.5.1. ICAO**

ICAO bünyesinde oluşturulan Havacılık Güvenlik Paneli AVSEC (*Aviation Security Panel*)<sup>116</sup>, sivil havacılık güvenliği konularında zorunlu kurallar ve

<sup>115</sup> Bu konuyla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Wilkinson ve diğerleri, **a.g.e.**, s83-99

<sup>116</sup> Güvenlik uzmanlarından oluşan bu tali teşkilat 1985 yılında Hindistan Havayollarına ait Boeing 747 tipi bir uçağın Atlantik Okyanusu üzerinde bomba ile düşürülmesi sonucu 300'den fazla kişinin ölmesiyle sonuçlanan olayın ardından oluşturulmuştur.

<http://www2.icao.int/en/AVSEC/Pages/default.aspx>

yönergeler düzenler. Panelin ilk görevi, 1944 Sivil Havacılık Konvansiyonu'na Ek 17 numaralı havacılık güvenlik standartlarını belirleyen kuralların yeniden gözden geçirilmesi olmuştur.<sup>117</sup> Ancak ICAO' nun sivil havacılık güvenliği konusundaki en büyük adımı, Lockerbie faciasından 8 yıl sonra, 1997 Mayıs ayında ICAO başkanı Dr. Assad Kotaite tarafından projesi sunulan ve 11 Eylül olaylarından 9 ay sonra oluşturulması kabul edilen Evrensel Güvenlik Denetleme Programı USAP'tır (*Universal Security Audit Programme*)'dir. Böylece ICAO Havacılık Güvenliği Eylem Planı'nın uzantısı olan bu denetleme programı sayesinde üye devletler üzerinde zorunlu, evrensel ve düzenli denetleme görevleri gerçekleştirilmiş; 2007 yılı sonuna kadar 190 kadar üye devlete, özellikle terörist eylemlere cesaret verebilecek güvenlik açıklarının azaltılması ve çözümü konusunda destek sağlanmıştır.<sup>118</sup>

USAP şu unsurlardan oluşmaktadır:

- ICAO üyesi sözleşmecî devletlerin tümünde düzenli, zorunlu, sistematik ve uyumlu bir biçimde havacılık güvenlik denetimleri gerçekleştirilmesi,
- Denetimlerin ulusal düzeyde ve havaalanları düzeyinde yerine getirilmesi,
- Devletlerin havacılık güvenliği gözetimi yeteneklerinin değerlendirilmesi,
- Kilit önemdeki bazı havaalanlarındaki yerinde güvenlik önlemlerinin değerlendirilmesi,
- Denetimlerin ilgili devletler ve ICAO arasında imzalanacak mütabakat zaptlarına dayanılarak gerçekleştirilmesi,
- Bölgesel güvenlik denetim programları ile koordinasyonun sağlanması.<sup>119</sup>

<sup>117</sup> Ancak, ICAO bünyesinde 'zorunlu' terimi sadece 'standart' anlamına geldiğinden EK 17 numaralı belgenin uygulanması devletlerin inisiyatifine bağlı olduğundan, Havacılık Güvenlik Paneli'nin dünya çapında eşgüdümlü hayata geçirilmesi zor görünmektedir. Bkz. **a.g.e.**, s.85

<sup>118</sup> USAP projesinin sunulmasından birkaç ay sonra, Kasım 1997'de Brüksel'de uzman eğitim programları düzenlemek üzere Havacılık Güvenlik Enstitüsü kurulmuştur. Bkz. [www.easti.org](http://www.easti.org)

<sup>119</sup> Weber, **a.g.e.**, s. 92.

USAP programında kullanılan denetim yöntem ve usulleri havacılık emniyetine ilişkin bir denetim programı olan USOAP'ın yöntemleri ile benzerdir.<sup>120</sup> Ön hazırlıklar, denetimin gerçekleştirilmesi, ön raporun hazırlanması ve nihai raporun hazırlanması denetim sürecinde izlenen adımlardır.<sup>121</sup>

Yukarıda sayılanlar dışında sivil havacılık güvenliği konusunda en önemli uluslararası hukuk enstrümanlarını oluşturan Tokyo, Lahey ve Montreal Sözleşmeleri'ni de ICAO'nun önemli eserleri arasında saymak gerekir.

### 2.1.3.5.2. IATA

IATA, tarifeli uluslararası hava taşımacılığı faaliyetlerinin %93'ünü gerçekleştiren 230 kadar havayolu firmasının üye olduğu, hava taşımacılığı yapan firmalara yönelik uluslararası bir sivil havacılık organizasyonudur. Birincil görevi güvenli, düzenli ve ekonomik hava taşımacılığını geliştirerek havacılık sektörünü teşvik etmektir. Aynı zamanda IATA, ICAO ve diğer uluslararası organizasyonlar ile eşgüdümlü çalışmak misyonunu yüklenmiştir. 60'lı yıllarda IATA bünyesinde oluşturulan Güvenlik Danışma Komitesi SAC (*Security Advisory Committee*) havacılık terörizmi ile baş etmek için çalışmalar yürütmektedir.<sup>122</sup> SAC çalışmaları sonucu IATA'nın çıkardığı bir kararla "hava korsanlığı sırasında veya sonrasında, ilgili devletlerin konvansiyonları uygulamada başarısız olduğu noktalarda, ilgili devletle birlikte, IATA'nın olayı daha hızlı çözüme ulaştırma şansı olduğu durumlarda, IATA Genel Direktörü de aracılık faaliyeti yürütebilir" denmektedir. Böylece IATA gerek yasadışı eylem gerçekleştiği sırada, gerekse eylemin gerçekleşmesinin ardından yürütülen incelemeler sırasında güvenlik açıklarını ortaya çıkarmak ve geleceğe yönelik olası tehditlere karşı gerekli önlemleri almak amacıyla uzman ekipleri görevlendirebilmektedir. IATA bunun yanında özellikle 80li yıllarda terörist eylemlere karşı havaalanı güvenliğini geliştirmek amacıyla faaliyette bulunmuş ve havaalanı işletmeleri açısından da büyük kabul gören "güvenli ve

<sup>120</sup>USOAP ve denetim yöntemleri için bkz. s. 80 vd.

<sup>121</sup> **A.g.e., s. 93.**

USAP programının unsurları, yöntemleri ve prosedürü hakkında 2004 yılında ICAO tarafından 'ICAO Güvenlik Denetim Başvuru Klavuzu' yayınlanmıştır. ICAO Doc.9807 sayılı metne ulaşım sınırlandırılmıştır. Bkz. [http://www.icao.int/cgi/isbn\\_txt.pl?275](http://www.icao.int/cgi/isbn_txt.pl?275)

<sup>122</sup> IATA'nın güvenlik ile ilgili ayrıntılı programları hakkında daha fazla bilgi için bkz. [http://www.iata.org/whatwedo/safety\\_security/security\\_issues/index.htm](http://www.iata.org/whatwedo/safety_security/security_issues/index.htm)



ekonomik” tedbirleri almayı başarabilmiştir.<sup>123</sup> IATA denetleme programına katılan takımlar yapı itibariyle uluslararası niteliktedir ve bu denetleme programı Avrupa Konseyi tarafından “endüstri ve devletlere açık tek nesnel denetleme programı” olarak değerlendirilmiştir.<sup>124</sup>

1988 yılında IATA giderek artan havacılık terörizmi faaliyetlerine karşı gelecekte oluşacak olası uçak kaçırma eylemlerine karşı uluslararası müdahale gücü oluşturma ve olası hava korsanlarını yargılamak üzere Uluslararası Mahkeme kurma çalışmalarını başlatmış ancak tamamlayamamıştır.<sup>125</sup>

### 2.1.3.5.3. ECAC

Yukarda sayılı nedenlerden ötürü, ECAC'nin gücü bölgesellik karakterini aşmaktadır. Hatta, Avrupa havacılık firmalarının ve yolcuların güvenliğini sağlamanın, Avrupalı hava taşımacılarının hava araçlarının uçuş yaptığı her yerde terörizm tehdidine karşı bağımsızlık kazanması gerektiğinin bilincinde olarak, ECAC, gelişmekte olan ülkelere de güvenlik açıklarını kapatmaları konusunda gerekli desteği sunmaktadır.

ECAC'nin havacılık güvenliği üzerine üzerine geliştirdiği politikalar, Güvenlik Politikaları Çalışma Grubu'nun bünyesinde kurulu alt gruplar tarafından yerine getirilmektedir. ECAC'nin güvenlik politikalarını belirlediği toplantılara IATA, Havayolu Pilotları Dernekleri Uluslararası Federasyonu IFALPA (*International Federation of Airline Pilots' Association*) ve ACI kendi uzmanlarını göndermektedir.

ECAC'nin güvenlik alanındaki en önemli eseri, alt çalışma gruplarının meydana getirdiği ‘ Tavsiyeler ve Çözümler Rehberi ‘ olarak da bilinen Doc No.30 sayılı belgedir. Strasburg’da, 1985 yılında, ECAC'nin 12. Üç Yıllık Oturum’u sırasında kabul edilen bu güvenlik enstrümanına 2003 yılında başka bir üç yıllık oturumun sonucunda 2. Bölüm eklenmiştir. ECAC'nin aynı zamanda Avrupa Birliği

<sup>123</sup> <sup>123</sup> Wilkinson ve diğerleri, **a.g.e.**, s89-91.

İki kademeli güvenlik kontrolü ile havaalanlarında güvenlik salonu (steril salon) bölgesi oluşturulması ile artan güvenlik masraflarının karşısında, bu sayede meydana çıkan duty free mağazaları havaalanı işletmelerine büyük kazançlar sağlamıştır.

<sup>124</sup> **A.g.e.**, s. 90.

<sup>125</sup> **A.g.e.**, s. 92.

ile işbirliği içinde yürüttüğü *modus operandi* Avrupa genelinde anlaşılır ve uygulanabilir tek bir havacılık güvenlik programının meydana çıkmasına olanak sağlamaktadır.<sup>126</sup>

#### 2.1.3.5.4. ACI

IATA'ya benzer bir biçimde “çevreye duyarlı, emin, güvenli ve verimli hava taşımacılığı”na ulaşmak amacıyla 1991 yılında kurulan ACI'nin günümüzde 175 farklı ülkede 1647 havaalanında hizmet veren toplam 580 havaalanı işletmecisi üyesi vardır. Havacılığa yönelik terörizm tehdidin önlenmesinde ilk durak her zaman için etkin havaalanı güvenliği olduğu için, ACI'nin bu alandaki politikaları önem taşımaktadır. Temsil ettikleri sektörel aktörlerin ortak ihtiyaçları sonucu ACI ve IATA ortaklaşa çalışma grupları oluşturmuşlardır. Havayolu taşımacıları ve havaalanı işletmecilerinin, güvenliğin etkili ve ekonomik yollardan sağlanmasını göz önünde bulundurmaları sonucu, bu çalışma gruplarının ilk kapsadığı alan Kolaylaştırma ve Güvenlik<sup>127</sup> alanıdır. ACI ve IATA bu alanda 10 yılı aşkın süredir ortaklaşa güvenlik rehberleri yayınlamaktadır. Bunlara ek olarak bu iki kuruluş 1997 yılında Kaire'de ‘ ACI/IATA Havacılık Güvenliği Dünya Konferansı düzenlemiş; yönetsel anlamda her iki organizasyon Üst Düzey ACI/IATA Temas Komitesi oluşturmuşlardır. Bu komitenin üyeleri her iki tarafın da Genel Direktörlerini içermektedir.

Yukarıdaki tespitler sonucu ortaya çıkan olguları birleştirmek gerekirse; bu organizasyonların birincil rolleri, güvenlik alanında politika geliştirmektir.<sup>128</sup> Tıpkı uluslararası sivil havacılık konvansiyonlarında olduğu gibi, sözü geçen organizasyonların güvenlik yönündeki çalışmaları da asıl olarak terörist eylemleri önlemeye yöneliktir. Gerçekten de birkaç uçak kaçırma olayı hariç, sivil havacılığı tehdit eden neredeyse bütün eylemlerin, sadece terör örgütlerinin tasarlayabileceği

<sup>126</sup> ECAC'nin geliştirdiği havacılık güvenliği programları hakkında daha fazla bilgi için bkz. <http://www.ecac-ceac.org/index.php?content=surete&idMenu=2&idSMenu=16>

<sup>127</sup> 'Facilitation And Security'

Uzun süredir kolaylık ve güvenliği aynı anda sağlamaya yönelik önlemler üzerine geliştirilen çalışmalar, hem yolcu memnuniyetini, hem de sektörel işletmeciler açısından ekonomik yükleri (steril salon uygulamasında olduğu gibi) kaldırmaya yardımcı olmuştur.

<sup>128</sup> A.g.e., s96-97

türden olduğu açıktır.<sup>129</sup> Bu noktada ICAO 2002 yılında elde ettiği denetleme yetkisi ile etkinliğini bir kat artırmıştır. ECAC ise bölgesel bir örgüt olmasına rağmen üçüncü dünya ülkelerine güvenliğinin artırılması alanında sağladığı yardım ve değişen koşullara hızlıca uyum sağlayabilme becerisi ile öne çıkmaktadır.<sup>130</sup> IATA ise hem bugüne kadar dünya çapında hava taşımacılığı güvenliği alanında en çok iş görmüş bir örgüt olup hem de ACI ile birlikte yürüttüğü ortaklaşa çalışmaların verimliliği ile terör tehlikesine karşı sivil havacılığın en güçlü koruyucularından olmuştur.

### 2.1.3.6. Havacılık Güvenliğinin Geleceği

Sivil havacılığa yönelik tehditlerin önlenmesi için, görüldüğü üzere uluslararası hukuk alanında alınan önlemler kadar, uluslararası havacılık örgütlerinin de payı vardır. Hatta, IATA'nın girişimleri ve üye yapısından aldığı güç ile hem sektörel standartlar oluşturma konusunda, hem de etkin güvenlik politikaları sayesinde terörizme karşı alınması gereken önlemlerin hayata geçirilmesinde büyük başarıya ulaştığı açıktır.

Uluslararası hukukun terörizmin önlemesine yönelik ilgisinin başlaması, terörizme karşı yürürlüğe giren ilk sözleşmelerin sivil havacılığa ait olması olgusu ile birlikte değerlendirildiğinde, sivil havacılık ile terörizmin gelişiminin tarihsel paralellik gösterdiği anlaşılmaktadır. Günümüze yaklaştıkça, özellikle Lockerbie faciası ve 11 Eylül saldırıları gibi travmatik olaylar sonrasında devletlerin havacılık terörüne, dolayısıyla genel anlamda terörizme karşı daha ciddi bir duruş sergiledikleri görülmektedir. Gelecekte de, hava araçlarının ya da havaalanlarının terörizmin hedefleri arasında kalması ihtimaline yeni sözleşmelerin yürürlüğe gireceği, bu düzenlemeler ile daha etkin güvenlik denetimine ulaşılması için devletlerin ICAO'nun alacağı kararlara daha sıkı uymasının zorunlu kılınacağı öngörülebilir.

---

<sup>129</sup> Lockerbie yargılamaları sonucu Libya devlet başkanı Kaddafi'nin ekonomik ambargoyu kaldırtmak amacıyla bizzat teslim ettiği iki istihbarat örgütü elemanının suçlu bulunmuş olması, devlet destekli terör ya da biz bir devletin başka bir devlet üzerinde uyguladığı maskeli terörizminin özellikle sivil havacılık faaliyetlerini hedef alması daha da kaygı vericidir.

<sup>130</sup> A.g.e., s. 97.

## 2.2. İki Taraflı Hava Ulaştırma Anlaşmaları

Devletlerin karşılıklı ekonomik veya siyasi işbirliği kurmaları için başvurdukları araçların başında iki taraflı hava taşıma sözleşmeleri ön sıralarda gelmektedir. Kuşkusuz iki farklı ülkeyi birbirine bağlamanın en kısa yolu hava ulaşımı olmaktadır.

Tarihe baktığımızda, iki taraflı ilk havacılık anlaşması, 1913 yılında karşılıklı diplomatik notalar teatisi ile Almanya ve Fransa arasında tesis edilen hava gemisi (zeplin) vasıtasıyla hava taşıması yapılması hakkındaki anlaşmadır.<sup>131</sup> Modern anlamda karşılıklı hava taşıma sözleşmeleri ise 1944 Şikago Konferansı ile Şikago Sistemi'nin kurulmasından sonra ortaya çıkmaya başlamıştır.

İkinci Dünya Savaşı'nın sonlanması ile beraber hava yolu ile ulaşımın ne kadar önemli bir potansiyele ulaştığından bahsedilmişti. Şikago Konferansı sonunda imzalanan Uluslararası Hava Seferleri Transit Sözleşmesi ile sözleşmeciler ilk iki trafik hakkını birbirlerine tanımışlardı.<sup>132</sup> Ancak transit geçiş ve teknik iniş hakları tanıyan bu hava özgürlükleri sadece uluslararası uçuş rotalarının tesisine olanak vermektense başka bir amaca hizmet etmiyordu. Şikago Sistemi, devletleri birbirine bağlayan asıl trafik haklarını birbirlerine tanımaları için kendi aralarında karşılıklı mütabakata varmalarını öngörüyordu. Şikago Sözleşmesi ile iki taraflı hava taşıma anlaşmaları uluslararası hava taşımacılığında hakim yöntem haline geldi. İki taraflı bu anlaşmalar tarafların pazara girişini ve pek çok durumda da pazar fiyatının oluşmasını kontrol etmektedir.<sup>133</sup>

### 2.2.1. Bermuda Anlaşması

Şikago Konferansı sürecinde fikir bazında birbirleri ile kıyasıya mücadele eden Birleşik Krallık ve ABD, 1946 yılında Bermuda Adası'nda masaya oturarak iki taraflı

<sup>131</sup>Anlaşmanın metni için bkz. Jules Cambon; Von Jagow, "Exchange of Notes Between France and Germany Concerning Aerial Navigation", *The American Journal of International Law*, Cilt 8, no. 3 s.214-217.

<sup>132</sup>Bkz. s. 23-24.

<sup>133</sup>Bijan Vasigh; Tom Tacker; Ken Fleming, *Introduction To Air Transport Economics: From Theory To Application*, Ashgate, s. 157.

bir hava ulaştırma anlaşması imzaladılar.<sup>134</sup> Bugün Bermuda I Anlaşması olarak bilinen bu anlaşma kendinden sonra farklı devletler arasında imzalanacak daha başka binlerce iki taraflı hava ulaştırma sözleşmelerine örnek teşkil etti. Bermuda Anlaşması günümüzde her ne kadar son derece bürokratik ve kısıtlayıcı bir yapıda olarak değerlendiriliyor olsa bile<sup>135</sup>, imzalandığı döneme göre en çok serbesti tanıyan anlaşmalar arasına yerleştirebilir. Şikago Sistemi'nce resmen tanınan diğer üç trafik hakkının hepsini taraflara bahşediyordu. Yakın geçmişte AB-ABD Açık Semalar Anlaşması'nın imzalanıp yürürlüğe girmesine kadar geçerliliğini sürdüren<sup>136</sup> bu anlaşmanın sivil hava ulaşımına getirdiği ilkelerin ve katkılarının önemi son derece fazladır.

Bermuda Anlaşması 1977 yılında tarafların tekrar masaya oturması ile içeriğini daha da genişletmiş ve gözden geçirilmiştir. Söz konusu anlaşma Bermuda II anlaşması olarak anılmaktadır. Bermuda II anlaşması Nisan 1978, Aralık 1980 ve Kasım 1982 tarihlerinde olmak üzere toplam üç kez değişikliğe uğramış ve daha sonra da küçük çaplı gözden geçirmelerle güncellenmiştir. Bermuda II anlaşması tarifeli ve tarifersiz (çarter) hava seferlerini kapsamaktadır.<sup>137</sup> Bermuda II anlaşmasına daha yakından bakmak uluslararası hava ulaşımının ekonomik altyapısına yakından ışık tutacaktır.

Anlaşmanın hükümet kontrolüne sebebiyet veren tarafları şu başlıklar altında toplanabilir<sup>138</sup>:

a. Sefer yapacak diğer taraf devlete ait havayolu firmasının ilgili devletin tabiyetindeki kişilerin kontrolünde olduğundan emin olamayan taraf devlet, ilgili havayolu firması ya da firmalarının bu anlaşma ile tanınan sefer haklarından yararlanmasına izin vermeyebilir.

b. Bilet tarifeleri devletlerin karşılıklı onayına bağlı olarak belirlenecektir.

<sup>134</sup> Anlaşmanın metni için bkz. <http://www.aviation.go.th/airtrans/airlaw/us-uk.html>

<sup>135</sup> **A.g.e.**

<sup>136</sup> Açık Semalar Anlaşması 30 Mart 2008 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bkz. s. 51 vd.

<sup>137</sup> <http://learningcenter.airlines.org/Pages/Bermuda%20II%20Agreement%20.aspx>

<sup>138</sup> Bkz. Birleşik Krallık Rekabet Kurumu internet arşivi

[http://www.competition-commission.org.uk/rep\\_pub/reports/1999/fulltext/430a4.2.pdf](http://www.competition-commission.org.uk/rep_pub/reports/1999/fulltext/430a4.2.pdf)

Hava ulaştırma anlaşmalarının en önemli konularından biri de bilet tarifelerinin devletler tarafından kontrolünün sağlanmasıdır. Anlaşan devletler, karşılıklı tarifeli hava seferlerinin ücretlendirilmesi konusunda iki taraflı onaya ihtiyaç duyarlar. Bu çift taraflı onay sistemi, maliyet artı kar denkleminde dayandığı için bilet fiyatlarının yüksek tutarak havayollarının çıkarlarını garanti altına alır. Diğer yöntemler ise bölgesel bazda tarifelendirme<sup>139</sup> ya da serbest tarifelendirme<sup>140</sup>dir. Son sistemde adından anlaşılacağı üzere bilet fiyatlarının serbestliği söz konusudur.<sup>140</sup>

Bermuda II anlaşmasının 11. maddesi uyarınca, her iki devletin de anlaşmaya uygun olarak belirlenmiş havayolu firmalarının birbirleri karşısında adil ve eşit rekabet şartları ortamında faaliyet göstermeleri ilkesi korunmuştur. Bu madde bilet fiyatlarından koltuk sayılarına kadar havayolu firmalarının ticari hamlelerini kontrol altında tutarak ve bir derece sabit fiyat uygulamasına yol açarak eşit rekabeti sağlamak amacıyla hizmet etmektedir. Günümüzün giderek liberalleşen rekabet kuralları karşısında bu durumun serbest ticaret açısından sıkıntı yarattığı açıktır.<sup>141</sup>

c. Anlaşma uluslararası standart ve uygulamalara (SARPs) uyumlu olacak şekilde havacılık emniyeti ve güvenliğine yönelik kısıtlamalar içermektedir.<sup>142</sup>

Günümüzde hava ulaştırma anlaşmalarının ötesinde, havacılık sektörlerindeki uyumu derinleştirip eğitim ve hava aracı bakım konularında da işbirliği yapan devletler vardır. Uluslararası asgari standartların ötesinde, devletlerin ekonomik güçleriyle de doğru orantılı olarak havacılık emniyetini en azından kendi aralarında daha ileri seviyeye taşımak için imzaladıkları iki taraflı havacılık emniyeti anlaşmaları da mevcuttur. Örnek vermek gerekirse; ABD ve İsviçre sivil havacılık otoritesi FOCA (*Federal Office of Civil Aviation*) ve FAA arasında 1996 yılında imzalanan havacılık emniyeti anlaşması, hava araçlarının uçuşa elverişlilik belgelerinden başlayarak çevreye etkilerine, uçuş eğitim simülatörlerinin karşılıklı onaylanıp gözlemlenmesine, uçucu personelden bakım personeli ve bakım tesislerine ve ayrıca her iki devletin yürüttüğü havacılık faaliyetlerine kadar uzanan geniş bir

<sup>139</sup> İngilizce 'zone pricing' teriminin karşılığı olarak kullanılmıştır.

<sup>140</sup> A.g.e.

<sup>141</sup> A.g.e., s. 158-159.

<sup>142</sup> Bkz. Dn. 137.

yelpazede havacılık emniyetini beklenenden daha ileri taşıyacak hükümler ve karşılıklı yükümlülükler getirmiştir.<sup>143</sup>

d. Bermuda II Anlaşması tüm bunların yanında uyuşmazlıkların çözümü ve gümrük konularında da hükümler getirmekle beraber devlet ekonomisi ve havayolu firmalarının gözüyle bakıldığında trafik hakları ve yeni rotaların oluşumu konusunda asıl faydayı sağlamıştır.

Anlatılanlara ek olarak, Bermuda II anlaşması son derece kısıtlayıcı bir hüküm getirmektedir. Londra Heathrow Havaalanı'nın kullanılması konusunda her iki taraftan da sadece iki havayolu firması olmak üzere toplam dört havayolu firmasının tayin edileceğini belirtmektedir. Bu da havayolu firmaları arasında eşitlik dışı bir ortam yaratmaktadır. Ayrıca diğer havaalanlarından olsa dahi inişi ya da kalkışı Londra'dan yapılacak uçuşlara sınırlama getirilmektedir.

### **2.2.2. İki Taraflı Hava Ulaştırma Anlaşmalarının Özellikleri**

Bermuda Anlaşması'nın yukarıda anlatılan hükümleri hemen hemen diğer tüm iki taraflı hava ulaştırma anlaşmaları için birebir uyumlu olmasa da temel konu başlıklarını içermektedir.

İki taraflı anlaşmalar genelde ulusal çıkarlar ve ulusal havayolu firmalarının desteklenmesi kaygısıyla imzalanmaktadır. Koruyu tedbirlere dayanan bu anlaşmalar serbest piyasa koşullarının önüne geçmekte ve devletten bağımsız havayolu firmalarının rekabet gücünü son derece sınırlamaktadır. Bu sebeple desteklenen havayolu firmalarının rantı artmakta, maliyetler yükselmekte ve pazarın etkinliği azalmaktadır. Oysa ABD'nin 1978 yılından bu yana kendi iç havacılık pazarında yaptığı gibi serbestleştirilme hareketlerinin uluslararası hava taşımacılık pazarında hızlandırılması serbest piyasa koşullarının oturtularak rekabetin artmasına ve tüketicinin daha düşük fiyatlarla hava ulaşımını kullanmasına olanak sağlayacaktır.<sup>144</sup> Ancak bu serbestleştirme hareketinin sadece ekonomisi güçlü devletlerin işine geleceği açıktır. Aksi halde bu uygulamanın gelişmekte olan ve kendi havacılık

<sup>143</sup> Anlaşmanın metnine ve içeriğinin kısa bir özetine ulaşmak için bkz.

<http://www.bazl.admin.ch/fachleute/flugpersonal/00791/00837/index.html?lang=en>

<sup>144</sup> A.g.e., s. 160.

sektörünü canlandırmak için çaba gösteren devletlerin ulusal havayolu firmalarının sonunu getireceğine şüphe yoktur. Unutmamak gerekir ki, gelişmiş devletlerin havacılık alanında ulaştıkları teknolojik düzey, alt yapı ve finansal imkanlar rakip tanımaz bir biçimde çok dev bir ekonomik gücü oluşturmaktadır.

Türkiye'nin durumuna baktığımızda, halihazırda 97 farklı devlet ile iki taraflı hava ulaştırma anlaşmaları imzalanmış bulunmaktadır ve tarifeli doğrudan dış hat seferlerinin sayısı 120 civarındadır.<sup>145</sup> Son yıllarda ekonomik büyüme gösteren Türk sivil havacılık sektörünün gelecekte daha da çok uluslararası havacılık anlaşmalarının imzalanmasına ön ayak olacağı ortadadır. Bu anlaşmaların sektördeki rakip firmalar üzerindeki etkileri ancak zamanla gözlenecektir.

Sonuç olarak, devletlerin iki taraflı hava ulaştırma anlaşmaları imzalamalarının ardındaki temel motifin ulusal çıkarlar olduğunu ve karşılıklı hava taşımacılık pazarının geliştiği oranda serbestlik tanınacağı açıktır. Aksi halde iki devletin sebepsiz yere uzlaşıp birbirlerine doğrudan hava ulaşımı sağlayacak anlaşmalar imzalamalarının fayda getirmeyeceği açıktır. Hava ulaşımının bu yönüyle siyasi tarafı da zaman zaman ağır basabilmekte, hatta kimi zaman iki taraflı hava ulaştırma anlaşmalarının sona erdirilmesi tercihine kadar gidilmektedir.

Bu duruma dair en ilginç örneklerden biri 1986 yılında, ABD'nin, 1947 yılında Güney Afrika Cumhuriyeti ile imzalamış olduğu hava sefer sözleşmesini sona erdirmesi kararıdır. Ekim 1986'da ABD Kongresi, Güney Afrika devletinin ayrımcı *apartheid* politikasına karşı çıkarılan *Anti-Apartheid* Yasası'nı onaylayarak söz konusu devlet ile ekonomik ilişkilerin kesilmesi kararı alır. Anlaşmaya göre taraflar istedikleri zaman on iki ay sonra hüküm doğurmak üzere anlaşmayı sonlandırabileceklerdir. Ancak Ulaştırma Bakanlığı, Amerika Başkanı'nın aldığı bir nihai karara uyarak Güney Afrika devleti tarafından ABD'ye sefer yapmakla yetkilendirilen *South African Airways* şirketinin tüm uçuşlarını yasaklar. Bunun üzerine havayolu şirketi bu nihai karara karşı, devletlerarası anlaşma hükmünü çiğnediği ve Amerikan iç hukukuna dair bir takım aykırılıkların da bulunduğunu öne sürerek Amerikan Yüksek Mahkemesi önünde dava açar. Ancak başvuru oybirliği ile

<sup>145</sup> [http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber\\_id=756](http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=756)



reddedilir.<sup>146</sup> Böylece sivil hava taşımacılığı alanında geçerliliği olan bir anlaşma, hava taşımacılığının sadece ekonomik değil, aynı zamanda siyasi bir tercih ve onaylama olduğu gerçeği vurgulanırcasına sona erdirilmiştir.

### 2.2.3. Açık Semalar (*Open Skies*)

#### 2.2.3.1. Gelişmeler ve Tarihçe

Açık Semalar fikrinin ilk defa ABD tarafından havayolu taşımacılığını serbestleştirmek adına ortaya çıkarıldığından yukarıda bahsedilmişti.<sup>147</sup> Şikago konferansı ile başlayan bu süreç ABD'nin istediği gibi kabul görmese de, ABD Avrupa'daki büyük pazarın farkında olarak iki taraflı hava ulaştırma anlaşmaları ile bu amacına ulaşmaya çalıştı. Buna ilk örnek ABD-Birleşik Krallık arasındaki 1946 Bermuda Anlaşması'dır.<sup>148</sup> Bu süreç diğer bazı Avrupa ülkeleri ile de Atlantik'i iki taraftan çok noktalı hava ulaşımına açmak için devam ettirildi.

Burada kısaca Şikago sürecinden sonra Avrupa ve ABD'deki hava taşımacılığına ilişkin iç rejimlerin neler olduğuna kısaca değinmekte fayda vardır.

ABD, 1970li yıllarda yapılan araştırmalar ile iç ve dış hat uçuş rotalarının ve harçlarının devlet eliyle düzenlenmesinin taşıyıcı firmaları zarara sürüklediğini ortaya çıkana kadar “Sivil Havacılık Kurulu” - *Civil Aeronautics Board* (CAB) adlı resmi bir organ vasıtasıyla havacılık sektörünü kontrol etmekteydi. Bu durumun yarattığı olumsuz şartların önüne geçmek adına 1978 yılında Kongre'den geçen bir yasa<sup>149</sup> ile havayolu sektörünün serbestleştirilmesi gerçekleşmiş oldu. ABD menşeli havayolu firmaları bu sayede diğer ülke firmalarından daha avantajlı bir konuma getirilmiş oldu. Avrupa'daki bazı devletler de bu yolu izlerken, bazı diğer pazar payı küçük devletler aynı yönteme hemen başvuramadı. Bu süreç Avrupa Topluluğu bünyesinde daha uzun ve karmaşık bir şekilde ancak zamanla tamamlanabildi.<sup>150</sup>

<sup>146</sup> **International Law Reports**, C.B.E. Lauterpacht, C.J. Greenwood, Cambridge, Grotius Publications Limited, 1988, Cilt 85, s. 319-321

<sup>147</sup> Bkz. s. 19.

<sup>148</sup> Bkz s. 46 vd.

<sup>149</sup> *'Airline Deregulation Act of 1978' Pub. L. 95-504, 24.10.1978*

<sup>150</sup> Jacob A. Warden, “Open Skies At A Crossroads: How The United States And The European Union Should Use The ECJ Transport Cases To Reconstruct The Transatlantic Aviation Regime”, **Northwestern Journal of International Law and Business**, Güz 2003, s. 227-256, s. 229.

Avrupa'da piyasanın serbestleştirilmesi hareketinin<sup>151</sup> başlangıcına Avrupa Topluluğu'na ortak ulaştırma politikaları çerçevesi çizme yetkisi tanıyan 1957 tarihli kurucu Roma Anlaşması'nı yerleştirmek gerekir. Bu anlaşma ile tanınan yetki en başta hava ve deniz yolu ulaşımını kapsamamasına rağmen<sup>152</sup>, Avrupa Adalet Divanı (AAD) 1974 tarihli bir kararı<sup>153</sup> ile Roma Anlaşması'nın Avrupa Toplulukları'nı deniz ve hava ulaştırmasını dolaylı olarak düzenlemekten alıkoymadığını hüküm altına alması ile süreç değişti.

### 2.2.3.2. İçerik

ABD ile bazı AB ülkeleri arasında değişik tarihlerde ayrı ayrı imzalanan iki taraflı “açık semalar”<sup>154</sup> anlaşmaları 2002 yılında Avrupa Adalet Divanı'nın (AAD) verdiği çok önemli bir karara konu oldular. AAD nezdinde Avrupa Toplulukları Komisyonu tarafından Birleşik Krallık, Danimarka, İsveç, Finlandiya, Belçika, Lüksemburg, Avusturya ve Almanya'ya karşı açılan davalar<sup>155</sup> sonucunda mahkeme, ABD ile davalı üye devletler arasında imzalanan hava ulaştırma anlaşmalarının üye devletler arasında ayrımcılığa yol açtığını kabul ederek bu durumun tek pazar kurallarına aykırı olduğu sonucuna vardı.<sup>156</sup>

Ortaya çıkan boşluğu doldurmak için 2003 yılının Haziran ayında üye ülkelere aldıkları yetki ile ABD hükümeti ile pazarlığa başlayan AB Komisyonu, AB üyesi olup ABD ile daha önceden iki taraflı hava ulaştırma anlaşmaları yapmış olarak

Ayrıca bkz a.g.m. s.229

<sup>151</sup> Anlaşma öncesinde AB ve ABD havacılık sektörünün kısa bir ekonomik analizi için ayrıca bkz.

Kenneth J. Button, “Toward Truly Open Skies” **Transportation**, Güz 2002, s. 12-16.

<sup>152</sup> Jurgen Basedow, “Airline Deregulation in the European Community-Its Background, its Flaws, its Consequences for E.C.-U.S. Relations”, **Journal of Law and Commerce**, 1994, Sayı 13, s. 247-277, s. 249.

<sup>153</sup> Komisyon Fransa'ya karşı kararı (*French Seaman Case*) C 167/73

Bu kararın incelemesi için ayrıca bkz. John Tillotson, Nigel G. Foster, **Text, Cases and Materials on European Union Law**, Routledge-Cavendish, 2003, s. 313.

Ayrıca bkz. Wayne Sandholtz, Alec Stone Sweet, **European Integration and Supranational Governance**, Oxford University Press, Ekim 1998, s. 174-175.

<sup>154</sup> İki taraflı olarak ABD ve çeşitli devletler arasında imzalanan bu anlaşmalar ile AB-ABD arasında imzalanan 30 Nisan 2007 tarihinde imzalanan Açık Semalar Hava Ulaştırma Anlaşması'nı (*EU-US 'Open Skies' Air Transport Agreement*) karıştırmamak gerekir.

ABD'nin açık semalar politikası ve diğer devletlerle yaptığı anlaşmalar için bkz. Birleşik Krallık Rekabet Kurumu internet arşivi:

[http://www.competition-commission.org.uk/rep\\_pub/reports/1999/fulltext/430a4.2.pdf](http://www.competition-commission.org.uk/rep_pub/reports/1999/fulltext/430a4.2.pdf)

Ayrıca bkz. Vasigh ve diğerleri, **a.g.e.**, s. 160-166.

<sup>155</sup> Bkz. Official Journal Of The European Communities OJ C 323/1, C323/2, C323/3, C323/4, C323/5, C323/6, C323/7, C323/8 – 21.12.2002.

<sup>156</sup> Bkz. <http://www.dot.gov/affairs/briefing.htm>

anlaşmasal yükümlülüğü bulunan devletlerin durumunu görüşmeye başladı. Komisyon tarafından sunulan çözüm önerisi, daha önceki iki taraflı anlaşmaların yürürlükten kaldırılarak yerine AB ile ABD arasında yapılacak tek bir havacılık anlaşmasının yürürlüğe koyulmasıydı. Haziran 2004 tarihinde AB Ulaştırma Bakanları Konseyi Komisyon'un müzakere sonuçlarını üye devletler tarafından tanınan yetki karşısında yetersiz bularak 2005 Kasım ayında daha anlaşılır bir müzakere paketini hayata geçirdi. Bu sefer de, ABD Kongresi'nin müzakerelerin varmak istediği sonucun anayasaya uygun olup olmadığı ile ilgili tereddütünün sonuçlanamadığı bir döneme girildi. Sorunun çözülmesi ile 2006 Aralık ayında yeniden başlayan müzakere süreci 30 Nisan 2007'de varılan anlaşma ile tamamlanmış oldu.<sup>157</sup>

Birinci Derece Anlaşması'nın Avrupa ve ABD havacılık pazarı üzerine etkileri üzerine bazı araştırmalar yapılmıştır. Özellikle AB hukukunu da ilgilendiren bazı düzenlemelerden haberdar olmak için bu etkilerden bahsetmekte fayda vardır.<sup>158</sup>

Olumlu olduğu düşünülen noktalar şöyledir:

- AB havayolları arasındaki ayrımcı rejim<sup>159</sup> kalkarak AB ve ABD arasında istenen her türlü transatlantik rotada sefer yapılmasına olanak sağlanmıştır.

- Transatlantik uçuşlar açısından AB havayolları açısından pazara giriş kısıtlamaları kalkarak bütün taşıyıcı firmalar eşit düzeye getirilmiştir.

- Taraflar arasında havacılık emniyeti, havacılık güvenliği, hükümet destekleri ve çevrenin korunması<sup>160</sup> noktaları üzerinde işbirliği ve uyumlu faaliyetler girişimlerin artacağı taahhüt edilmiştir.

<sup>157</sup>Konu ile ilgili Avrupa Hava Yolları Derneği – *Association of European Airlines* raporu için bkz.

<http://files.aea.be/News/News020408.pdf>

<sup>158</sup>Bkz. dn. 156.

<sup>159</sup>ABD ve Birleşik Krallık arasındaki Bermuda II anlaşması buna en iyi örnektir. Bkz. s. 47

<sup>160</sup>ABD havayolları AB'nin uygulayacağı sıkı karbon emisyonu rejiminin 2012 yılında tüm havayolları açısından yürürlüğe girecek olmasından kaygılıdır. Havayolları çevreye verdikleri zararlardan ötürü karbon ticaretine girmeye zorlanacaklardır. Çevre hukuku açısından önemli etkileri olacak bu uygulama hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz.

[http://environment.about.com/od/globalwarming/a/eu\\_airlines.htm](http://environment.about.com/od/globalwarming/a/eu_airlines.htm)

Havayolu uçaklarının karbon emisyonları üzerine Avrupa Çevre Ajansı'nın açıklayıcı bir teknik çalışması için ayrıca bkz.

<http://www.eea.europa.eu/publications/EMEPCORINAIR4/B851vs2.4.pdf>

- AB ve ABD arasındaki havacılık standartlarının uyumlaştırılması ve anlaşmanın yorumlanması için ortak bir komite kurulmuştur.<sup>161</sup>

- AB ve ABD taşıyıcı firmalarının birleşmelerini düzenlemek ve kolaylaştırmak üzere yetkili rekabet kurumlarının ortaklaşa çalışması kararlaştırılmıştır.

- AB üyesi devletlerin taşıyıcı firmalarına ABD ve diğer üçüncü ülkeler arasındaki uluslararası uçuşlar için *wet-lease* denilen hava aracının uçucu personeli, bakım ve sigorta giderleri üstlenilerek kiralanması imkanı<sup>162</sup> tanınmıştır.<sup>163</sup>

Anlaşmanın eksik bulunan tarafları ise şunlardır:

- Pazara giriş şartları bakımından AB ve ABD menşeli taşıyıcılar arasında dengesizlik mevcuttur. Amerikalı firmalar AB pazarında 5. trafik hakkı kapsamında uçuşlar yapabilirken ABD iç hatları yabancı havayolu firmalarına kapalıdır.

- Amerikan devleti işleri için çalışan yolcuların ABD havayolu firmalarını kullanmalarını şart koşan “Fly America Yasası”<sup>164</sup> gibi pazar kurallarını zedeleyici ayrımcı uygulamaların önüne geçecek etkin hükümler bulunmamaktadır.

- Anlaşmanın uygulanması ve ortak havacılık programlarının tesisi konusunda sadece soyut ifadeler kullanılmış ve ayrıntılara girilmemiştir. Sadece anlaşmanın istikrarlı, uyumlu ve anlaşılır bir biçimde uygulanacağı ima edilmektedir.

- Havayolu firmalarına yabancı yatırımın katılımında ABD ve AB arasında farklı yasal düzenlemeler vardır. Mevcut yasalara göre Amerikalı yatırımcılar AB

---

Ayrıca anlaşmanın 15. maddesinde, taraflar, havacılık faaliyetlerinin çevreye verdiği zararın bilincinde olduklarını ve çevrenin korunması için alınacak önlemlerin önemini vurgulayarak hüküm altına almışlardır. Ancak işin ekonomik külfetine de atıf yapılmış ve alınacak önlemlerin getireceği ek maliyetlerin özellikle bu anlaşma ile tesis edilecek gelişmekte olan uluslararası hava taşımacılığının zarar görmemesi için çok dikkatlice düzenlenmesi gerektiğini vurgulamışlardır.

<sup>161</sup>Anlaşmanın 18. maddesinde bu komitenin yapısı ve amaçları düzenlenmiştir. Ortak Komite'nin *consensus* içinde çalışmalarını yürüteceği hüküm altına alınmıştır.

<sup>162</sup><http://www.globalplanesearch.com/view/aircraft/aircraft-leasing-def.htm>

<sup>163</sup>[http://www.ekodialog.com/Makaleler/the\\_new\\_ea\\_usa\\_air\\_transport.html](http://www.ekodialog.com/Makaleler/the_new_ea_usa_air_transport.html)

<sup>164</sup>Bu yasanın Açık Semalar Anlaşması karşısında kapsamı ve istisnaları için inceleyiniz:

[http://www.gsa.gov/Portal/gsa/ep/contentView.do?contentType=GSA\\_BASIC&contentId=24833](http://www.gsa.gov/Portal/gsa/ep/contentView.do?contentType=GSA_BASIC&contentId=24833)

menşeli bir havayolunun %49 hisselerine sahip olabilirken AB'li yatırımcılar için bu oran oy hakkı veren hisselerin %25'i ile sınırlı kalmaktadır.<sup>165</sup>

İmzalan söz konusu anlaşma<sup>166</sup>, ABD-AB serbest havacılık sektörü hedefinin ilk adımını oluşturmaktadır. Bu sebeple anlaşma aynı zamanda *First Stage Agreement* – Birinci Derece Anlaşması olarak da anılmaktadır ve beş yıllık bir geçiş döneminden sonra daha da çok serbesti tanıyacak olan İkinci Derece Anlaşmanın müzakereleri süreci devam etmektedir.<sup>167</sup>

---

<sup>165</sup>[http://www.ekodialog.com/Makaleler/the\\_new\\_ea\\_usa\\_air\\_transport.html](http://www.ekodialog.com/Makaleler/the_new_ea_usa_air_transport.html)

<sup>166</sup>Anlaşmanın tam metni için bkz O.J. L 134/4, 25.05.2007

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:134:0004:0041:EN:PDF>

<sup>167</sup>Bkz.

[http://www.eurunion.org/eu/index.php?option=com\\_content&task=view&id=1756&Itemid=58](http://www.eurunion.org/eu/index.php?option=com_content&task=view&id=1756&Itemid=58)  
[http://useu.usmission.gov/Dossiers/Open\\_Skies/Mar2808\\_Open\\_Skies\\_Accord\\_In\\_Force.asp](http://useu.usmission.gov/Dossiers/Open_Skies/Mar2808_Open_Skies_Accord_In_Force.asp)

### 3. BÖLÜM: ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK KURULUŞLARI

Haanappel, havacılık alanında faaliyet gösteren uluslararası kuruluşları bazı alt kategorilere tabi tutarak incelemektedir. Araştırmamızın konusu bağlamında sağlayacağı metodolojik fayda sebebiyle biz de bu ayrımı uygun bulmaktayız.<sup>168</sup> Yazar ilk ayrımı dünya çapında ve bölgesel çapta faaliyet gösteren kuruluşlar arasında yapmaktadır. Kamu hukuku yönünden bakarsak, ilk gruba giren ICAO'yu görürüz. İleride ayrıntılarıyla inceleyeceğimiz üzere ICAO kurulduğu günden bu yana büyük bir süratle ilerleme kaydeden sivil havacılığın hemen her yönüyle bütün standartlarını meydana getiren en kudretli kuruluştur. Standardizasyonun amacı sivil havacılığın ekonomik, hukuksal ve teknik pencereden uluslararası işbirliği ve harmonizasyonuna yönelik olsa da, ICAO kurulduğu günden bu yana üye sayısını gitgide artırarak tüm dünyada yeknesak bir havacılık yöntem ve pratiğini hayata geçirebilmiştir. Günümüzde ICAO'ya üye 190 devlet bulunmaktadır. Her ne kadar ICAO'nun görevi uluslararası sivil havacılık ile kısıtlı kalsa da, bugün üye devletler için ulusal sınırlar içinde de uluslararası standartlara uymak bir gereklik olmuştur. ICAO'nun ulusal havacılık uygulamaları ve her bir devletin ulusal havacılığını düzenleyen sivil havacılık otoriteleri nezdinde etkileri olduğu gibi, ayrımımızda ikinci gruba giren bölgesel havacılık kuruluşları üzerinde de yansımaları olmaktadır. Bölgesel kuruluşlar buldukları coğrafyaya göre ve üyesi olan devletlerin havacılık alanındaki çıkarları çerçevesinde hareket etmelerine karşın ICAO ile her zaman temas halinde bulunmakta ve birlikte çalışma komiteleri oluşturmaktadırlar.

Bölgesel çapta baktığımızda, Avrupa'da etkin iki kurum olan ECAC ve EASA'nın havacılık alanındaki düzenlemelerinin de kendi etkin oldukları bölgede ICAO kadar önemli işlevler yerine getirdiğini görmekteyiz.

Özel hukuk ilişkileri kapsamında değerlendirilecek havacılık kuruluşları ise bu çalışmanın kapsamı dışındadır.

---

<sup>168</sup> Bkz. Haanapel, **a.g.e.**, s. 29 vd.

### 3.1. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ICAO

#### 3.1.1. ICAO'nun Kuruluş Süreci

Beş hafta devam eden Şikago Konferansı'nda, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi imzalanana kadar uluslararası sivil hava taşımacılığının geleceğine yön vermek amacını taşıyan dört farklı görüşün ortaya atıldığından bahsedilmişti.<sup>169</sup> Yıkıcı bir savaşın sonuna geldiğinin anlaşıldığı ancak etkilerinin halen yoğun olarak yaşandığı bir dönemden geçen devletlerin kaygılarını taşıyan bu görüşler, yine de sadece uluslararası sivil havacılığın ekonomik ve siyasi çıkarıya yönelik yönlerini tartışmakla kalmamış, aynı zamanda bu sektöre yön verecek uluslararası bir sivil havacılık otoritesinin kurulmasının şart olduğunu da kabul etmişlerdi. Bu görüşlerden her biri kendi iddialarına uygun düşen bir uluslararası sivil havacılık otoritesinin kurulmasını öngörüyordu.

ABD delegasyonu, sadece teknik alanda standartizasyonu sağlayacak bir “Uluslararası Havacılık Kurulu<sup>170</sup>”nun oluşturulmasını istiyordu.<sup>171</sup> Serbest rekabetin hüküm süreceği bir pazarda, oluşturulacak otoritenin daha fazla söz sahibi olmasına ihtiyaç olmadığı gibi, kontrolü olmayan bir piyasanın düzenlenmesi de ekonomik dinamiklere uygun bir gelişime sadece engel teşkil ederdi.

İngiltere'nin kurulmasını istediği kurum olan “Uluslararası Hava Otoritesi<sup>172</sup>” ise, denetlenecek bir piyasa öngören görüşüne paralel olarak, teknik alanda olduğu kadar ekonomik alanda da kapsamlı yetkilerle donatılmış olmalıydı.

Kanada da İngiltere ile aynı adda ve benzer yetkilerle donatılmış bir otoritenin kurulmasını istedi. Kurum, bölgesel konseyler aracılığı ile uluslararası hava ulaşımını düzenleyip sertifikasyon işlemlerini yerine getirecek ve nihai olarak ekonomik alanda düzenleme yetkisini de bünyesinde barındıracaktı. Avustralya ve Yeni Zelanda görüşü ise gerçekleştirilmesini tavsiye ettiği uluslararası havacılık otoritesi modelini,

<sup>169</sup> Bkz. s. 18 vd.

<sup>170</sup> 'International Aviation Assembly'

<sup>171</sup> Weber, a.g.e., s. 2.

<sup>172</sup> 'International Air Authority'

kurulmasını öngördüğü bağımsız ve rakipsiz bir uluslararası hava yolunun düzenleme ve denetim kurulu olarak tasarlamıştı.<sup>173</sup>

Şikago konferansından önce, deniz seyrüseferinde olduğu gibi, havacılığa ait ve tüm dünya tarafından kabul edilerek uygulamaya konulmuş bir teknik kurallar mevzuatı ya da “hava standartları” olmadığı gibi, havacılık kurallarını dünya çapında düzenleyip denetleyecek bir örgüt de yoktu.<sup>174</sup> Şikago konferansı sonunda imzalanan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin 43. maddesi ile bu nitelikte bir örgüt olan Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ICAO'nun (*International Civil Aviation Organization*) kurulması öngörüldü. Anlaşmanın yürürlüğe girmesi için 26 ülkenin onayı gerekiyordu. İmzaya açılan anlaşmanın yürürlüğe girmesine kadar, ICAO kurulmuş olamayacağından, Geçici Uluslar arası Sivil Havacılık Sözleşmesi gereğince, ICAO kurulana kadar bir süre için PICA0 ( *Provisional* - Geçici ICAO) çalışmalarına başladı.<sup>175</sup>

Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin I'den VII'ye kadar olan maddeleri uyarınca kurulan PICA0'nun organları arasında Geçici Genel Kurul, Geçici Konsey ve Genel Sekreter bulunmaktaydı. Hava Taşımacılığı Komitesi, Hava Seyrüsefer Komitesi<sup>176</sup> ve Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi Komitesi olmak üzere üç ayrı komite oluşturuldu.

Kalıcı sivil havacılık otoritesi olan ICAO'nun kurulması ile birlikte PICA0'nun tüm malvarlığını devretmesi hüküm altına alınmıştı. 4 Nisan 1947 tarihinde nihayet yürürlüğe giren Şikago Sözleşmesi ile iki yıla yakın süre aktif kalan PICA0 lağvedilip ICAO resmen çalışmalarına başlamış oldu.<sup>177</sup>

Merkezi Kanada'nın Montreal şehrinden bulunan ICAO, kuruluşunun hemen ardından 1947 yılının Ekim ayında, BM'ye bağlı Ekonomik ve Sosyal Konsey ECOSOC'un (*Economic and Social Council*) sivil havacılık alanında uzman ajansı haline geldi.

<sup>173</sup> A.g.e., s. 1-2.

<sup>174</sup> Göknil, a.g.e., s. 89.

<sup>175</sup> PICA0'nun kuruluşu Şikago Sözleşmesi Sistemi'nin bir parçası olan Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi ile olmuştur.

<sup>176</sup> Bu komite sonradan ICAO Hava Seyrüsefer Komitesi'ne dönüştürüldü.

Bkz. Weber, Ludwig, a.g.e., s.3.

<sup>177</sup> Bkz. [http://www.icao.int/icao/en/hist/stamps/from\\_picao\\_to\\_icao\\_organizational\\_similarities.htm](http://www.icao.int/icao/en/hist/stamps/from_picao_to_icao_organizational_similarities.htm)



### 3.1.2. ICAO'nun Amaçları

ICAO'nun amaç ve hedefleri Şikago Sözleşmesi'nin 44. maddesinde düzenlenmiştir:

a) Bütün dünyada uluslararası sivil havacılığın emniyetli ve düzenli gelişmesini temin etmek,

b) Barışsever amaçlar için hava araçları seçilmesini ve işletilmesini desteklemek,

c) Uluslararası Sivil Havacılık için havayolları, havaalanları ve hava seyrüsefer kolaylıklarının gelişmesini temin etmek,

d) Dünya halkının emin, düzenli, yeterli ve ekonomik hava ulaşımına olan gereklerini hazırlamak,

e) Makul olmayan rekabetin ekonomik bakımdan sebep olacağı israfı önlemek,

f) Taraf devletler arasında hiç bir fark gözetmemek,

g) Uluslararası hava seyrüseferinde havacılık emniyetini garanti altına almak,

h) Genel olarak uluslararası sivil havacılığa ait tüm konuların gelişimini temin etmek,

ICAO'nun öncüsü olarak değerlendirebileceğimiz CINA, 1919 Paris Sözleşmesi ile kurulduğunda, uluslararası sivil havacılığın düzenli bir biçimde gelişmesini sağlamak için atılan ilk kurumsallaşma deneyimini temsil ediyordu.<sup>178</sup> Ancak, CINA'nın doğduğu devir, uluslararası sivil havacılığın kurallara dayandırılmasını arzulayan devletlerin henüz yeni biçimlenmeye başlayan karşılıklı görüşmelerinin ve tartışılan karşıt fikirlerin ilk meyvelerini vermeye başladığı bir döneme denk gelmişti. 1919 Paris Sözleşmesi, her ne kadar Şikago Sözleşmesi dahil

---

<sup>178</sup> Bkz. s. 16

ardından gelen pek çok konferans ve sözleşmeye büyük katkı ve kuramsal altyapı hazırlamış olsa bile, dünya çapında yürürlüğe girmiş bir sözleşme değildi.

ICAO'nun yetki ve görevlerini incelemeden önce belirtmek gerekir ki, CINA'nın faaliyet alanı sınırlı kalarak daha çok sivil havacılık faaliyetlerinin teknik yönünü geliştirmeye yönelik çerçevenin dışına çıkamamıştı.<sup>179</sup> CINA'nın faaliyet süresinin sonuna yaklaşılırken de, Şikago müzakerelerinden faydalandığı görülmüştür. 2. Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle CINA Teknik Komite toplantıları da bir süre devam edememişti. Savaşın hemen ardından tertiplenen toplantıda, yeni havacılık gelişmelerine yönelik düzenlemelerde, Şikago konferansında müzakerede edilen taslak havacılık standartlarından mümkün olduğu surette yararlanılmıştı.<sup>180</sup> ICAO'nun resmen faaliyete girmesinin ardından CINA, ICAO ile birleşti.<sup>181</sup> CINA'nın mülga edilip yerini yeni bir uluslararası sivil havacılık otoritesine bırakması, Şikago sürecinde de arzu edilen bir amaç olmuştu.<sup>182</sup>

Şikago'da toplanan devlet temsilcileri tarafından yeni kurulacak uluslararası havacılık örgütü ICAO'nun çerçeveleri çizilirken, havacılık sektöründe faaliyet gösteren firmalar da son derece büyük bir ilgi ile gelişmeleri izlemekteydi. Özellikle tarifeli sefer yapan havayolu firmalarının birinci kaygısı, yeni tesis edilen Şikago Sistemi'nin tüm anlaşma ve kurumları ile hava taşımacılığı sektörüne getireceği maliyet ve ek yükümlülüklerdi.

### 3.1.3. ICAO'nun Teşkilat Yapısı

ICAO, Montreal'deki Genel Merkezi dışında Kuzey ve Merkez Amerika Bölgeleri için Meksiko'da, Güney Amerika Bölgesi için Lima'da, Kuzey Atlantik ve Avrupa Bölgesi için Paris'te, Orta Doğu Bölgesi için Kahire'de, Batı ve Merkez Afrika Bölgesi için Dakar'da, Güney ve Doğu Afrika Bölgesi için Nairobi'de ve Asya ile Pasifik Bölgeleri için Bangkok'ta olmak 7 ayrı Bölge Bürosu bulunmaktadır.<sup>183</sup>

<sup>179</sup>Bkz. Göknil, **a.g.e.**, s. 94.

<sup>180</sup>Bkz. **Flight**, Cilt XLVIII, Sayı 1901, 31.05.1945, s. 581.

<http://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1945/1945%20-%201041.html>

<sup>181</sup>Ayrıca bkz. I.H. Philepina Diederiks-Verschoor ; M.A. Butler, **An Introduction To Air Law**, s. 10.

<sup>182</sup>Göknil, **a.g.e.**, s.90

<sup>183</sup>[http://www.icao.int/icao/en/m\\_rao.html](http://www.icao.int/icao/en/m_rao.html)

ICAO'nun organları sırasıyla Genel Kurul, Konsey ve ona bağlı Komiteler, Hava Seyrüsefer Komisyonu, Hukuk Komitesi, Hava Seyrüsefer Konferansları ve Alansal Toplantılar, Paneller ve Çalışma Grupları ve Sekreterlik'tir. Dünya'nın en yetkili havacılık kurumu olan ICAO'nun organizasyon yapısının incelenmesi ve işleyişi hakkında genel kanıların elde edilmesi Uluslararası Hava Hukuku'nun oluşumu ve uygulanmasında kilit kavramların ve usullerin ipucunu vereceğinden ayrı bir önem teşkil etmektedir. Bu inceleme aynı zamanda devletlerin havacılık anlamında diğer devletler ile yaptığı işbirliğinin temel çıkış noktalarını ve varsa aksaklıklarını da göstermeye yardımcı olacaktır.

### 3.1.3.1. Genel Kurul

Şikago Sözleşmesi'ne taraf olarak ICAO'nun üyesi haline gelen devletlerin Sözleşme'nin madde 48(b) hükmü uyarınca Genel Kurul'da birer sandalye olmak üzere eşit oranda temsilcisi ve her bir temsilcinin bir oy hakkı bulunmaktadır. Madde 48(a) hükmüne göre Genel Kurul her üç yılda bir toplanır. Konsey'in çağrısı ya da üyelerin en az beşte birinin isteği üzerine olağandışı toplantılar da düzenlenmektedir. Günümüze kadar sadece dokuz kez olağanüstü Genel Kurul toplantısı gerçekleşmiştir. Bu toplantıların çoğu oldukça kısa süreli ve genelde Sözleşme'nin değişikliği için acil bir durum ortaya çıkması ya da Konsey'in bir yetki boşluğu içinde olduğu hallerde bu boşluğu doldurmak için düzenlenmiştir. Toplantılar 1974 yılından bu yana ICAO'nun Montreal'deki Genel Merkezi'nde gerçekleştirilmektedir. Önceki yıllarda üye devletlerin daveti ve toplantının Montreal dışında yapılmasının aşan maliyetlerini üstlenmeleri üzerine değişik yerlerde de toplantılar düzenlenmiştir.<sup>184</sup>

48. maddenin (c) bendine göre Genel Kurul'un düzenlenmesi için üyelerin salt çoğunluğunun hazır bulunması gerekmektedir. Karar alınması için de salt çoğunluk gerekmektedir. Ancak kararların büyük kısmı genellikle *consensus* halinde alınmakta ve resmi oylamaya son derece az başvurulmaktadır. Genel Kurul kararlarının büyük kısmı Konsey, Sekreterlik, ve ICAO'nun diğer organları için olduğu kadar, özellikle üye devletler için de politika oluşturucu kararlar şeklinde doğmaktadır. Bu kararlar çoğu kez havacılık politikalarına dair genel ilkeler belirlemekte ve üye devletlerin

---

<sup>184</sup>Milde, a.g.e., s. 131.

izlemeleri gereken yol için rehberlik görevini de yerine getirmektedirler. Genel Kurul'da alınan kararların üye devletler için doğrudan bağlayıcılığı yoktur; bu kararlar devletler hukuku yönünden *soft law* teşkil etmektedir. Ancak uygulamada alınan kararların sivil havacılık alanında uzman görüşlere dayanması ve genel olarak kabul görmeleri sebebiyle bu durumun pratik bir önemi yoktur.<sup>185</sup> Bahsedildiği üzere ICAO Genel Kurul toplantılarında diğer bir takım uluslararası örgütlerin aksine *consensus* anlayışı hakimdir. Bu anlayış bütün devletlerin çıkarlarına uygundur.

Şikago Sözleşmesi'nin 49. maddesinde ICAO Genel Kurulu'nun görev ve yetkileri düzenlenmiştir. Düzenleniş sırasına göre bu görev ve yetkiler şöyledir:

- Üç yıllık görev için Konsey'i oluşturacak üye devletlerin seçilmesi,
- Yıllık bütçenin hazırlanması ve ICAO'nun mali kaynaklarının belirlenmesi,
- Harcamaların gözden geçirilmesi ve hesapların onaylanması,
- Konsey'e gerekli olan ya da uygun görülen görev ve yetkilerin verilmesi,
- Şikago Sözleşmesi'nde gerekli değişikliklerin yapılmasının teklif edilmesi,
- ICAO'yu ilgilendiren ve Konsey'in görev alanı dışında kalan çeşitli sorunların tartışılması ve sonuçlandırılması.

Yukarıda sayılan görevlerin yerine getirilmesi ve sorumluluk paylaşımı için üç yılda bir düzenlenen olağan Genel Kurul toplantılarında genellikle çeşitli alt gruplar oluşturulmaktadır. Toplantı süresince aktif kalan bu gruplar, Genel Kurul İç Tüzüğü'nün<sup>186</sup> 14 ve 22'inci maddeleri arasında kalan kurallar gereğince şu şekilde oluşturulmaktadır:

- Diğer alt grupların çalışmalarının koordinasyonunu sağlamak ve Genel Kurul'a bu çalışmaların sonucunu sunmak üzere İcra Komitesi,

<sup>185</sup> Weber, **a.g.e.**, s. 19-20.

<sup>186</sup> Bkz. ICAO Doc7600/6 *Standing Rules of Procedure of The Assembly of The ICAO*  
[http://www.icao.int/icaonet/dcs/7600/7600\\_6ed.pdf](http://www.icao.int/icaonet/dcs/7600/7600_6ed.pdf)

- Hava seyrüseferi ve ilgili konularda çalışma yapmak üzere Teknik Komisyon,
- Hava taşımacılığına ilişkin sorunların görüşülmesi ve tespit edilmesi için Ekonomik Komisyon,
- Hukuki konulardan sorumlu Hukuk Komisyonu,
- Bütçe, maliye ve ilgili konularda çalışma yapmak üzere İdari Komisyon. Bu komisyon genellikle Bütçe Çalışma Grubu ile desteklenir.

Tüm bu komisyonlar doğrudan ya da İcra Komitesi kanalıyla çalışma raporlarını Genel Kurul'a sunarlar. Bu raporların sonuçları Genel Kurul kararları olarak kabule edilir ve yürürlüğe girerler.<sup>187</sup>

### 3.1.3.2. Konsey ve Daimi Komiteler

Konsey ICAO'nun yürütme organıdır. Sözleşme'nin 50. maddesi uyarınca 36 üye devletin temsilcilerinden oluşur. Her bir temsilcinin eşit oy hakkı mevcuttur. Genel Kurul'da Konsey seçilirken bazı noktaları gözeterak seçilecek devletlerin çeşitliliğine dikkat eder. Genel Kurul İç Tüzüğü'ne<sup>188</sup> göre hava taşımacılığı alanında başı çeken devletlerden 11 tane, uluslararası hava seyrüsefer tesisleri kurulmasına en büyük katkıyı sağlayan devletler 12 tane ve dünya coğrafyasının önemli bölgelerinin temsilini sağlayacak 13 tane devletin seçilmesi sağlanır.

Bu seçim sistemini şöyle değerlendirebiliriz: Havacılık alanında gelişmiş ülkelerin Konsey'de temsil edilmeleri önemlidir. Bu hem yürütme organı niteliğindeki Konsey'in gücünü ve vizyonunu artıracak, hem de alınan kararların havacılığın yaygın ve etkin gelişimine hizmet etmesi sağlanacaktır. Konsey görevlerini yerine getirirken içinde barındırdığı devletlerin etkisinden de yararlanabilecek ve kararlarının etkinliği artmış olacaktır. Diğer taraftan uçuş emniyet sistemleri, hava radarları ve merkezi hava trafik kontrol hizmetleri, seyrüsefer yardımcı cihazları gibi sistemlerin kurulmasına mali kaynak ayırımı yapmış devletlerin temsil edilmesi de hava taşımacılığın hızlanmasının yanında uçuş

<sup>187</sup>Bkz. Weber, **a.g.e.**, s. 20-21.

<sup>188</sup>Bkz. Dn 185

emniyetin artmasının desteklendiğini gösterir. Bölgesel temsil de Şikago Sözleşmesi'nin bütün dünya havacılığını birleştirme gayretinin sonucudur. Afrika ve Güney Asya gibi havacılık alanında fazla ilerleme gösterememiş devletlerin bulunduğu coğrafi bölgelerin temsili de ayrıca önem arzeder.

ICAO Konseyi'nin yürütme görevi dışında yasama ve yargı yetkileri de vardır. Sözleşme'nin 54. maddesi uyarınca Konsey'e tanınan en önemli yasama yetkisi “uluslararası standartlar ve tavsiye edilen uygulamalar (SARPs)”ın Sözleşme'ye Ek metinler biçiminde çıkarılması ve değiştirilmesi yetkisidir. Günümüze kadar 18 ayrı Ek çıkarılmıştır. Gelişen teknoloji ve yeni uygulamalar ile bu Ekler sürekli olarak yeniden düzenlenerek güncellenmektedir.

Konsey'in idari görevleri ise şunlardır:

- ICAO'nun mali kaynaklarının yönetimi,
- Genel Sekreterin atanması ve gerekli görüldüğü sürece Sekreterlik'te görev alacak diğer personellerin seçilmesi,
- Hava seyrüseferi ve hava ulaştırma seferlerine ait bilgilerin toplanması ve yeniden dağıtılması,
- Devletlerin sözleşmeye aykırı faaliyetlerinin tespiti ve raporlanması,
- Yıllık raporların Genel Kurul'a sunulmak üzere hazırlanması ve Genel Kurul'un kararlarının yerine getirilmesi.

Konsey'in, devletlerin Şikago Sözleşmesi'nden doğan yükümlülükleri ve ilgili ihtilafları karara bağlama yetkisi de mevcuttur. Yargılama fonksiyonu içeren bu yetkilerin başlıcaları şunlardır:

- Şikago Sözleşmesi'nin ve eklerinin yorumlanması ve hayata geçirilmesi konularında devletler arasında çıkabilecek ihtilafları karara bağlamak,

- Uluslararası Hava Seyrüsefer Sözleşmesi'nin yorumlanması ve hayata geçirilmesi konularında devletler arasında çıkabilecek ihtilafları karara bağlamak.

ICAO'nun “Anlaşmazlıkların Sonlandırılması Hakkında Kurallar”<sup>189</sup> 1. maddede açıklanan bu yargılama yetkisinin kullanımı genellikle ihtilaflı devletler arasında arabuluculuk yapılmasıyla yerine getirilmektedir.<sup>190</sup>

Kurallar'ın 2. maddesi hükmü uyarınca diğer bir devlet aleyhine Konsey'e başvuruda bulunacak devlet, ihtilafla ilgili olguları, bu olguları destekleyen bilgileri, yasal dayanağı, Konsey'den nasıl bir müdahale beklediğini ve başvurudan önce karşı tarafla her türlü pazarlığın yapıldığını ancak sonuç alınmadığını belirten beyanını sunmak zorundadır. Gerekli ön incelemelerden sonra, 13. madde gereğince Konsey bünyesinde oluşturulan bir komite ihtilafla ilgili evrakı oluşturup usulü görevleri yerine getirir.

Konsey'in fonksiyonunun karar vermektan çok arabuluculuk olmasının istendiğı Kurallar'ın 14. maddesinden açıkça çıkmaktadır. (1) bendine göre yargılamanın her aşamasında Konsey, tarafları tekrar karşılıklı görüşme ve pazarlıklara oturtmak için çağırabilir ve ihtilaflın sonlandırılması ya da kapsamının daraltılmasını sağlamaya çalışır. Bu görüşmeler için Konsey belirli bir süre tahsis eder. Kararın açıklanmasına ilişkin 15. maddeye göre Konsey, yargılamanın sona ermesinin hemen ardından kararın uygulanması için en kısa sürede Konsey toplantısına yazılı kararını sunar. İtilaflın tarafı hiç bir Konsey üyesi devlet karar sürecinde oy kullanma hakkına sahip değildir.

Konsey'in zorunlu işlevlerini düzenleyen Şikago Sözleşmesi'nin 54. maddesi (e) bendi uyarınca bir Hava Ulaştırma Komitesi oluşturulmak zorundadır. Aynı maddenin (c) bendi ise Konsey'in kendi teşkilatını ve iç tüzüğünü oluşturması yetkisini tanımaktadır. Bu yetkiye dayanılarak çıkarılan Konsey İç Tüzüğü'nün 17. maddesine göre Konsey Hava Ulaştırma Komitesi'nin yanında şu komitelerin de kurulması öngörülmüştür:

<sup>189</sup>Bkz. ICAO Doc7782/2 *Rules For The Settlement Of Differences*  
[http://www.icao.int/icaonet/dcs/7782/7782\\_2ed.pdf](http://www.icao.int/icaonet/dcs/7782/7782_2ed.pdf)

<sup>190</sup>Weber, **a.g.e.**, s. 24.

- Mali İşler Komitesi,
- Teknik Konularda İş Birliği Komitesi,
- Birleşik Destek Komitesi,
- Haksız Müdahaleler Komitesi.

Konsey üyesi ülke temsilcileri ya da vekillerinden oluşan bu komiteler 11-15 üyeden oluşmakla beraber çalışma raporlarını Komite Yönetim Kurulu Başkanları vasıtasıyla Konsey'e sunarlar. Komitelerin işleyişi Konsey Daimi Komiteleri İç Tüzüğü'ne<sup>191</sup> uygun olarak yürütülür.

### 3.1.3.3. Hava Seyrüsefer Komisyonu

Hava Seyrüsefer Komisyonu, havacılık alanında teknik düzenlemeler yapmak ve Havacılık Standartları ve Tavsiye Uygulamaları (SARPs) tesis etmekle yetkili ve ICAO Konseyi bünyesinde oluşturulmuş bulunan bir komisyondur. Yukarıda açıklandığı üzere Konsey'in fonksiyonlarından olan yasama fonksiyonunun yerine getirilmesinde en önemli işlevi üstlenmektedir.

Modern havacılığın icrasındaki önemli teknik sorunların başında gelen havacılık emniyetinin her koşul altında sağlanması, hava hukukunun üzerine eğildiği başlıca konular arasında gelmektedir. Şikago Sözleşmesi'nin de temel iddialarından olan emniyetli havacılık faaliyetlerinin dünya çapında kabul görmesi ilkesi ile doğru orantılı olarak, en üst uluslararası havacılık otoritesi olan ICAO'nun da organları vasıtasıyla bu konuya eğilmesi ve düzenlemeler yapması için kurulan Hava Seyrüsefer Komisyonu'nun üyeleri de temsilcilerden değil, havacılık uzmanlarından oluşmaktadır. Sözleşmeciler devletlerin aday olarak tayin ettiği kişiler arasından Konsey tarafından seçilerek atanan bu uzmanlar komisyonun başkanı da genellikle bir yıllık dönemler halinde Konsey tarafından göreve getirilmektedir. Aynı kişinin tekrar başkan olarak atanması mümkündür.<sup>192</sup>

<sup>191</sup>Bkz. ICAO *Doc7559/7 Rules Of Procedure For The Council*  
[http://www.icao.int/icaonet/dcs/7559/7559\\_7ed.pdf](http://www.icao.int/icaonet/dcs/7559/7559_7ed.pdf)

<sup>192</sup>ICAO *Doc7559/7 Rules Of Procedure For The Council*, 15 (a)



Şikago Sözleşme'sinin Eklerini oluşturan Standartlar ve Tavsiye Uygulamalar, meydana getirilmeleri ve üzerlerinde değişiklik yapılmaları için bu komisyon tarafından sürekli detaylı ve özenli bir çalışmaya tabi tutulmaktadır. Hava Seyrüsefer Komisyonu, ICAO bünyesi içinde havacılık emniyeti kurallarının oluşturulmasındaki gerçek gücü temsil etmektedir. Havacılık standartlarının ve kurallarının kabul edilmesi ve uygulamaya geçirilmesinde sözleşmecî devletlerin kaygı ve itirazlarının önüne geçebilmek için komisyonun üzerine ikinci bir zor sorumluluk daha eklenmektedir. Varılacak sonuçlardan ve kabul edilecek havacılık standartlarından bütün devletlerin bir şekilde haberi olmasının ve rıza göstermeleri gereğinin önemi açıktır. Aksi halde uçuş emniyet kurallarının uygulamaya geçirilmesinde aksaklıklar ve eksiklikler ortaya çıkacaktır. O halde öncelikle *consensus* sağlanacak, ardından komisyonun çalışmaları Konsey tarafından resmi olarak yürürlüğe koyulacaktır.<sup>193</sup>

### 3.1.3.4. Hukuk Komitesi

ICAO Hukuk Komitesi'nin geçmişi ve yapısal kökleri, 1925 yılında toplanan ve uluslararası hava hukukunun özel hukuk alanında çalışmalar yapmak gayesi gösteren Paris Konferansı'nın kurduğu Uluslararası Hava Hukuku Uzmanları Teknik Komitesi CITEJA'ya (*Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens*) dayanmaktadır. CITEJA'nın birincil görevi, uluslararası özel hava hukukunun yeknesaklığını adım adım sağlamak üzere tasarı sözleşme metinleri çalışmalar yapmak ve sonuçlandırmaktır.<sup>194</sup> Şikago Konferansı, CINA'ya son vermesine karşın, CITEJA konusunda farklı bir tutum izledi. CITEJA'yı ayakta tutarak önceki çalışmalarına devam etmesi ve tamamlaması tercih edildi. 1945 yılında kurulan geçici havacılık otoritesi PICAQ da CITEJA'nın varlığı üzerine bir takım seçenekleri değerlendirdi. Daimi otorite ICAO kurulana kadar, bu Komite'yi ne tamamı ile kendi bünyesine katmak, ne de eskisi gibi serbest bırakmak fikirlerini uygun bulmadı. Bunların yerine CITEJA'yı çalışmalarında serbest bırakmak ancak hazırlayacağı projelerin özel hava hukuku konferansları yerine kendi Genel Kurul toplantılarında değerlendirme kararına vardı. Ancak CITEJA eskisi gibi çalışma usullerini korumak konusunda ısrarcı davranmasına rağmen sonunda PICAQ'ya rapor vermeyi kabul ederek konferansları toplama yetkisini ona bırakmak zorunda kaldı.<sup>195</sup>

<sup>193</sup>Weber, a.g.e., s. 27.

<sup>194</sup>[http://www.icao.int/icao/en/hist/stamps/the\\_first\\_years\\_of\\_the\\_legal\\_committee.htm](http://www.icao.int/icao/en/hist/stamps/the_first_years_of_the_legal_committee.htm)

<sup>195</sup>Göknil, a.g.e., s. 99-100.

Son duruma göre CITEJA'nın görev ve yetkileri şunlar olmuştur:

- Uluslararası Özel Hava Hukuku'nu ilgilendiren sözleşmelerin hazırlanması
- Uluslararası Özel Hava Hukuku'na ilişkin sorunlar hakkında görüş bildirmek,
- Sözleşmeciler devletlere, Uluslararası Özel Hava Hukuku'na ilişkin her türlü yasama, yürütme ve yargı bilgilerinin derlenerek tebliğ edilmesi,
- Sözleşmeciler devletlerin mahkemelerince verilen hükümlerin eleştirilmesi, görüşler bildirilmesi ve yayınlanması.<sup>196</sup>

Montreal'de 21 Mayıs- 7 Temmuz 1946 tarihleri arasında toplanan 1. Geçici PICAÖ Genel Kurul Toplantısı'nda, ICAÖ'nun kurulmasının ardından Uluslararası Hava Hukuku Daimi Komitesi kurulması için karar alındı. PICAÖ Genel Kurulu'nun görüşünü sonuna kadar destekleyen CITEJA, Kahire'de 15-19 Kasım 1946 tarihleri arasında düzenlediği son çalışma toplantısında, kurulacak söz konusu Komite'nin ICAÖ bünyesinde oluşturulmasının daha uygun düşeceğini belirtti. ICAÖ'nun kurulması ile beraber, Mayıs 1947 tarihli bir Genel Kurul Kararı<sup>197</sup> ile CITEJA'nın yerine daimi bir Hukuk Komitesi'nin kurulması benimsendi. Aynı sıralarda nihai toplantısı gerçekleştiren CITEJA kendi feshine karar verdi.<sup>198</sup>

Yeni kurulan bu Hukuk Komitesi'nin görevi hukuki sorunlar hakkında Konsey'i ve Genel Kurul'u bilgilendirmek ve hava hukuku alanında uluslararası sözleşme ve protokol tasarıları hazırlamaktır. ICAÖ üyesi bütün devletlerin bir oy hakkı olduğu Hukuk Komitesi'nde, Konsey'e sunulacak uluslararası hava hukuku enstrümanları tasarılarına dair kararlar da dahil olmak üzere bütün kararlar için oy çokluğu yetmektedir. Ancak alınan kararların büyük kısmının *consensus*'a dayanılarak oybirliği ile alındığı görülmektedir.<sup>199</sup>

---

<sup>196</sup> **A.g.e.**

<sup>197</sup> Genel Kurul Kararı A1-46

<sup>198</sup> [http://www.icao.int/icao/en/hist/stamps/the\\_first\\_years\\_of\\_the\\_legal\\_committee.htm](http://www.icao.int/icao/en/hist/stamps/the_first_years_of_the_legal_committee.htm)

<sup>199</sup> Weber, **a.g.e.**, s. 28.

Hukuk Komitesi'nin tasarı metinleri hazırlarken izlediği usul, 'Uluslararası Hava Hukuku'na Dair Sözleşme Tasarıları'nın Onaylanma Usulleri'<sup>200</sup> ve ' Hukuk Komitesi'nin İzleyeceği Usul Kuralları'<sup>201</sup> adlı usul kurallarını içeren “Hukuk Komisyonu'nun Yapısı ve Çalışma Usulleri” kurallarına dayanır.<sup>202</sup>

Tasarıya ilişkin ilk çalışma metni ilk olarak Sekreterlik ya da Hukuk Komitesi Alt Komitesi'ne tevdi edilir. Çalışmalar tamamlanıp ilk tasarı metni oluşturulduktan sonra tekrar Hukuk Komitesi'ne geri yollanır. Komite, üyesi olan tüm 190 devletin de görüşleri ışığında tasarıyı yeniden gözden geçirir. Metin üzerinde çalışmalar bittikten sonra, tasarı kabul edilerek ilgili raporla beraber Konsey'e sunulur. Konsey, uygun düşeceğine kanaat getirdiği takdirde tasarıyı sözleşmecî devletler ve ilgili uluslararası kuruluşlar arasında dolaştırarak yorumlarını alır. Bu süre dört aydan az olamaz. Konsey son olarak tasarının henüz tam olarak olgunlaşmadığına karar verirse, ileride yeniden değerlendirilmek üzerine ya Hukuk Komitesi'ne geri gönderir ya da oluşturulacak münhasır bir çalışma grubuna yollar. Tasarıyı yeterli bulduğu takdirde ise, resmi olarak kabul edilmesi ve devletlerin imzalarına açılması için bir diplomatik konferansın toplanması çalışmalarını başlatır. Bu özenle hazırlanmış prosedür, ICAO Hukuk Komitesi'nin hazırladığı hemen hemen her uluslararası hava hukuku enstrümanlarının genel olarak kabulünü ve onaylanmasını sağlamıştır.<sup>203</sup>

### 3.1.3.5. Hava Seyrüsefer Konferansları ve Alansal Toplantılar

Teknoloji yoğun bir yapıda olan hava ulaşımı sektörü, gelişen bilim ve teknolojik uygulamalarla sürekli yenilenmek ve hava seyrüseferi kuralları, yöntemleri ve kullanılan teknolojik araçlar sürekli güncellenmek zorundadır. Uluslararası Hava Hukuku'nun varlığının ve düzenlediği konuların asli unsurlarından olan havacılık emniyetinin günün şartlarına uyarlanarak kesintisiz ve sürekli olarak artırılması ancak ve ancak devletlerin bir araya gelerek ortak uygulamaları kabul etmeleri ile mümkündür.

<sup>200</sup>*Procedure For Approval Of Draft Conventions On International Air Law'*

Genel Kurul Kararı A31-15

<sup>201</sup>*Rules Of Procedure For The Legal Committee'*

ICAO Doc. 7669 – LC/139/5

<sup>202</sup>A.g.e.

<sup>203</sup>A.g.e., s.28-29.

Konsey, koşulların gereklerine göre zaman zaman Hava Seyrüsefer Konferansları düzenlemektedir.<sup>204</sup> Hava seyrüseferi alanında yeni tekniklerin, yeni teknolojilerin ya da yeni yöntemlerin tartışıldığı ve tavsiye edildiği bu konferanslar genellikle dünya çapında katılımın gerektiği uygulamaların hayata geçirilmesi için çağırılmaktadır.<sup>205</sup>

ICAO tarafından kabul edilen Hava Seyrüsefer Toplantıları Usul Kuralları<sup>206</sup> gereğince her devletin bir oy hakkı vardır. Ancak tavsiyeler ve kararlar yine bu konuda da genellikle *consensus*'a dayalı olarak alınmaktadır. Konferans süresince, çalışmaların niteliği dolayısıyla gerekli görüldüğü takdirde çeşitli Komite ya da Alt Komiteler oluşturulabilir. Konferans sonucunda ulaşılan tavsiyeler ve sonuçlar karar için Konsey'e ulaştırılır.<sup>207</sup>

Hava Seyrüsefer Konferanslarının sonuçlarının ve ortaya çıkardığı tavsiyelerin, hava seyrüseferinin gelişmesi üzerinde büyük etki yaratma ihtimali vardır.<sup>208</sup>

Hava ulaşımı ya da hava seyrüseferi dahilindeki bazı belirli konuların (hava aracı kazaları soruşturması, havacılık meteorolojisi vs.) tartışılması için, sadece o alana ilişkin toplantılar da düzenlenmektedir. Şikago Sözleşmesi Ekleri'nin veya diğer temel belgelerin değiştirilmesi gibi dünya çapında öneme sahip konuların sonuçlandırılması için Konsey tarafından düzenlenen bu toplantılara tüm devletler eşit şekilde katılma hakkına sahiptirler. Ancak genellikle incelenecek sorunların önemi ve ilgili devletin yapıcı katkılarının boyutu doğrultusunda toplantıya çağırılmaktadırlar. Bu toplantılardan çıkan tavsiyeler ve sonuçlar Konsey'e ulaşmaktadır. Konsey, özellikle Sözleşme Ekleri'nin değiştirilmesi gibi önemli

<sup>204</sup> **A.g.e., s.29**

<sup>205</sup> Bu konferansların tutanakları Hava Seyrüsefer Komisyonu'na destek amaçlı faaliyetler gösteren ve Sekreterlik'e bağlı Hava Seyrüsefer Bürosu'nun internet sitesinde bulunmaktadır. Bkz. <http://www.icao.int/icao/en/anb/>

Örnek olarak hava seyrüseferinde ve hava trafik kontrol mekanizalarında uydu teknolojilerinin kullanılması hakkında 2003 yılında toplanan 11. Hava Seyrüsefer Konferansının belgelerine ulaşmak için bkz. <http://www.icao.int/icao/en/anb/meetings/anconf11/>

<sup>206</sup> 'Directives To Divisional-Type Air Navigation Meetings And Rules Of Procedure For Their Conduct' ICAO Doc 8143 AN/873/3, Part I/4

Metne ulaşmak için bkz. [http://www.icao.int/icao/en/dgca/8143\\_3ed.pdf](http://www.icao.int/icao/en/dgca/8143_3ed.pdf)

<sup>207</sup> *Ibid. Part I*

<sup>208</sup> Weber, **a.g.e.**, s. 29.

konularda, bu tavsiye ve görüşlerin başta Hava Seyrüsefer Komisyonu olmak üzere diğer ilgili organlar tarafından gözden geçirilmesine karar vermektedir.<sup>209</sup>

### 3.1.3.6. Paneller ve Çalışma Grupları

Hava Seyrüsefer Komisyonu, çalışmalarını sırasında sürekli teknik konuların baskısı altında olmakta ve çözüm üretme sürecinde uzman görüşlerden mutlak surette faydalanmak zorunda kalmaktadır. Bu Komisyon'un ulaştığı çözüm önerileri ise havacılık emniyetine ilişkin Şikago Sözleşmesi Ekleri'nin oluşmasında kilit rol oynamakta, Konsey'e karşı uygulamada son derece bağlayıcı olmaktadır. Bazı durumlarda, bünyesindeki vasıtalarla çözüme ulaşamayan ya da teknik konuları değerlendirmekte yetersiz kaldığını hissettiği konularda Hava Seyrüsefer Komisyonu'nun kendisi ya da Konsey tarafından yüksek oranda uzmanlık gerektiren konularda uzman panelleri oluşturulmaktadır.<sup>210</sup> Panelleri oluşturan uzmanlar, devletlerin temsilcisi sıfatıyla değil, uzman olarak kendi kişisel kapasiteleri nedeniyle çalışma yapmaktadırlar.<sup>211</sup>

Paneller tarafından ortaya çıkarılan görüşler sadece uzman görüşüdür. Bu sebeple, Hava Seyrüsefer Komisyonu ya da paneli oluşturan diğer bir organın kullanımına sunulan raporlardaki görüşlerden hiç biri sözleşmecî devletlerin resmi görüşünün temsili şeklinde düşünülemez.<sup>212</sup>

Paneller, faaliyetleri sırasında iş bölümü oluşturmak için ICAO'nun panellerle ilgili düzenleyici usul kuralları<sup>213</sup> uyarınca Çalışma Grupları oluşturabilirler. Bu sayede belli alanlardaki konularda sınırlı çalışmalar ve başvuru bilgileri oluştururlar. Panel Çalışma Grupları, ICAO Sekreterliği Çalışma Grupları (*Study Groups*) ile karıştırılmamalıdır. Bu gruplar Sekreterlik tarafından sözleşmecî devletlerin yolladığı uzmanlardan oluşan ve uluslararası hukuk enstrümanlarının oluşturulmasında Hukuk Komitesi ve Alt Komiteleri'ne yardımcı olmakla yükümlü ayrı çalışma gruplarıdır.<sup>214</sup>

<sup>209</sup> A.g.e., s. 30.

<sup>210</sup> Huang Jiefang, "Aviation Safety, ICAO and Obligations Erga Omnes", *Chinese Journal of International Law*, 2009, no.8, s. 63-79, s. 70-71 <http://ssrn.com/abstract=1359997>

<sup>211</sup> Weber, a.g.e., s. 30.

<sup>212</sup> A.g.e., s. 31.

<sup>213</sup> *Directives For Panels Of The Air Navigation Commission ICAO Doc 7984/4*

<sup>214</sup> A.g.e.

### 3.1.3.7. Sekreterlik

ICAO Sekreterliği'nin başı olan Genel Sekreter, Şikago Sözleşmesi'nin md.54(h) hükmü uyarınca Konsey tarafından atanır. Sözleşme'nin 58. maddesi ise Konsey'in görevlendireceği her hangi bir personelin atama yöntemlerini, göreve alınmasını, eğitimini, aylık ücretini, ödeneklerini ve çalışma şartlarını kendisinin belirlemesine olanak sağlamaktadır.

Sekreterlik yaklaşık 700 personelden oluşmakta ve bu personelin büyük bir kısmı ICAO'nun Montreal'deki Genel Merkezi'nde bulunmakta; diğer bir kısmı ise Bangkok, Kahire, Dakar, Lima, Meksiko, Nairobi ve Paris'teki Bölge Ofisleri'nde görevlendirilmiş bulunmaktadır.<sup>215</sup>

Yapısal olarak ICAO Sekreterliği beş ayrı alt bürodan oluşmaktadır: Hava Seyrüsefer Bürosu, Hava Ulaştırma Bürosu, Hukuk Bürosu, İdari Büro ve Teknik İşbirliği Bürosu. Tüm bu büroların başında Genel Sekreter'e rapor vermekle yükümlü bir müdür bulunmaktadır. Genel Sekreter'e bağlı olarak çalışan Dışişleri ve Halkla İlişkiler Ofisi, Mali Şube, İç Denetim Ofisi, Bölgesel İşler Ofisi ile Havacılık Emniyeti ve Güvenlik Denetleme Ofisi mevcuttur. ICAO'nun dünyanın çeşitli yerlerine dağılmış yedi ayrı bölgesel ofisi, ICAO Sekreterliği ile iletişimini Bölgesel İşler Ofisi'ne sunduğu raporlar vasıtasıyla sağlamaktadır.<sup>216</sup>

### 3.1.4. ICAO'nun Yetkileri

Şikago Sözleşmesi'nin II. Bölümü ICAO'nun yapısı, amaçları ve yetkileri ile ilgili hükümlere ayrılmıştır. 44. madde ICAO'nun amaçlarını, 49. madde Genel Kurul'un yetki ve görevlerini, 54. ve 55. maddeler Konsey'in zorunlu ve ihtiyari işlevlerini, 57. madde Hava Seyrüsefer Komisyonu'nun görevlerini düzenleyici hükümler getirmektedir. Aynı zamanda Sözleşme'nin uluslararası hava taşımacılığına ayrılan III. Bölümü ve Son Hükümleri içeren IV. Bölümü'ndeki bazı maddeler de Konsey'e hava seyrüsefer tesislerinin geliştirilmesi ve finanse edilmesi yetkisi vermekte, diğer bir kısım maddeler de Konsey'in yargısal ve yarı-yargısal yetkilerini

---

<sup>215</sup>A.g.e.

<sup>216</sup>A.g.e.

düzenlemektedir. Bu yetkileri aşağıda açıklandığı üzere bazı başlıklar halinde inceleyebiliriz.

#### **3.1.4.1. Uluslararası Sözleşme ve Protokollerin Hazırlanması Sürecindeki Yetkiler**

Hava hukukuna dair uluslararası sözleşmelerin hazırlanması diplomatik konferanslar vasıtasıyla gerçekleştirilmektedir. Ancak ICAO'nun teşkilat yapısının incelendiği ve organlarının görev ve işlevlerinin açıklandığı bir önceki bölümde de anlatıldığı üzere ICAO'nun da bu sürece son derece etkin olarak katıldığı bir gerçektir.

Hukuk Komitesi, CITEJA'nın yerini alarak ICAO bünyesinde kurulduğu tarihten bu yana hem ICAO'ya ve bünyesindeki organlarına hukuk danışmanlığı yapmakta, hem de yukarıda açıklandığı üzere uluslararası sözleşme tasarılarının hazırlanmasında bir çeşit geliştirme ve onaylama makamı olarak işlev görmektedir.<sup>217</sup>

Şikago Sözleşmesi'nin 83. maddesi ise Konsey'e sözleşmeciler devletler tarafından sunulacak bütün havacılık anlaşmalar ve düzenlemelerin kaydını tutma yetkisini tanımaktadır. Aslında bu yetki 81. ve 83. maddelerin devletlerin Şikago Sözleşmesi'ne uygun olmak kaydıyla imzaladıkları çok taraflı ve iki taraflı sözleşmeleri ICAO'ya bildirme yükümlülüğünden kaynaklanmaktadır.

#### **3.1.4.2. Uluslararası Standartlar ve Tavsiye Kurallar (SARPs) Koyma Yetkisi**

Şikago Sözleşmesi'nin 54. maddesi Konsey'e Sözleşme'ye Ekler halinde oluşturulmak üzere havacılık standartları ve tavsiye kuralları çıkarmak ve geliştirmeleri sözleşmeciler devletlere bildirmek yetki ve görevini vermektedir. 90. madde uyarınca da Konsey'in üçte iki oy oranıyla kabul edeceği bu kurallar Ek olarak çıktıktan üç ay sonra yürürlüğe girecektir.

---

<sup>217</sup>CITEJA için bkz. s.67-68.

Sözleşme Ekleri'nin hukuki statüsü 37. ve 38. maddelerde açıklanmaktadır. Bu hükümlerden varılacak sonuca göre, Ekler'in, Sözleşme içindeki asıl düzenleyici hükümler kadar devletleri bağlayıcı yetkisi bulunmamaktadır. Bir görüşe göre bu durumun sebebi, bu metinlerin devletlerin onayına gerek duymamaları ve bir çeşit “teknik uluslararası mevzuat” oluşturmalarıdır.<sup>218</sup> 37. madde uyarınca bütün sözleşmecî devletler bu kurallarla yeknesaklığı sağlayacak şekilde düzenlemeler getirmek zorundadırlar. 38. maddede ise, devletlerin her hangi bir sebepten ötürü bu uluslararası standart ve kuralların tüm yönleriyle uygulanmasında bir sıkıntı yaşamaları halinde derhal ICAO'yu bilgilendirmekle yükümlü tutulmaktadır. Bu bilgilendirme hangi noktalarda aykırılıkların meydana geldiğini açıkça belirtmelidir.

Standartların ve Tavsiye Kuralların yerine getirilmesinde devletlerin önünde iki ayrı seçenek bulunmaktadır: Ya bu kurallara tamamen uyulmalı ya da bu kurallar yürürlüğe girdikten sonra kendi uygulamasındaki farklılıklar konusunda Konsey'i hemen bilgilendirmelidir.<sup>219</sup>

Standartlar ve Tavsiye Kurallar arasında bir takım farklılıklar bulunmaktadır. 37., 38. ve 54. maddeler bağlamında bir “uluslararası standart”; uçuş emniyeti ve uluslararası hava seyrüseferinin düzenini sağlamak amacıyla, fiziksel karakteristikler, konfigürasyon, malzeme, performans, personel ya da yöntem için belirlenmiş ve birebir uygulanması gerekli olan teknik düzenlemelerdir. Herhangi bir uygulama probleminin olduğu hallerde 38. madde kapsamında devlet tarafından bilgilendirme yükümlülüğü bulunmaktadır. 37. ve 54. maddeler bağlamında bir 'tavsiye uygulama' ise uçuş emniyeti ve uluslararası hava seyrüseferinin düzeni yararına, fiziksel karakteristikler, konfigürasyon, malzeme, performans, personel ya da yöntem için belirlenmiş ve uygulanması arzu edilen teknik düzenlemelerdir. Devletler Şikago Sözleşmesi yükümlülüklerine bağlı olarak bu düzenlemelerle uyum içinde olmaya gayret edeceklerdir. Ekler genellikle uluslararası standartlardan mevcut olmakla beraber tavsiye kural niteliğinde olan paragraflar metnin aslından kolayca ayırt edilebilecek şekilde basılacaktır.<sup>220</sup>

---

<sup>218</sup>Bkz. a.g.e., s. 34

<sup>219</sup>A.g.e., s. 35.

<sup>220</sup>A.g.e., s.35-36.

Bu düzenlemeler ve açıklamalar için Ekler Önsözü'ne (Doc AN 1) bakılabilir.



Bugüne kadar 18 ayrı Ek yürürlüğe girmiş bulunmaktadır. Bunlar şöyledir:

Ek 1: Personel Yeterlilik (Lisans) Belgeleri: Uçuş ekibi, hava trafik kontrolleri ve hava aracı bakım personeli lisans standartları.

Ek 2: Havacılık Kuralları: Görerek (VFR) ve aletli (IFR) uçuşa ilişkin kurallar.

Ek 3: Uluslararası Hava Seyrüseferi İçin Meteoroloji Hizmetleri: Uluslararası hava seyrüseferi için meteoroloji hizmetleri koşulları ve hava aracından meteoroloji gözlemleri rapor usulleri.

Ek 4: Havacılık Haritaları: Uluslararası havacılıkta kullanılan harita vb. özellikleri.

Ek 5: Hava-Yer Haberleşmesinde Kullanılan Ölçü Birimleri: Hava-yer haberleşmesinde kullanılacak ölçü birim ve sistemleri standartları.

Ek 6: Hava Aracı İşletmeciliği: Tüm dünyada benzer standartların uygulanmasına (uçuş güvenliği dahil) esas standartlar. üç bölümdür.

Bölüm 1: Uluslararası Ticari Hava Ulaşımı-Uçaklar

Bölüm 2: Uluslararası Genel Havacılık Uçaklar

Bölüm 3: Uluslararası İşletmecilik Helikopter

Ek 7: Hava Aracı Tescil İşareti ve Milliyeti: Hava aracının tescili ve tanımlaması için kurallar.

Ek 8: Hava Araçları Uçuşa Elverişliliği: Hava araçlarının aynı işlemlerle sertifikasyon ve denetimine ilişkin düzenlemeler ve kurallar.

Ek 9: Kolaylıklar: Hava araçları, yolcu, yük ve diğer ilgililerin uluslararası havaalanlarına giriş ve çıkışlarının çabuklaştırılmasına ilişkin koşullar.

Ek 10: Havacılık Haberleşmesi: Haberleşme teçhizat ve sistemleri ile (Cilt 1), Haberleşme usüllerinin (Cilt 2) standardizasyonu.

Ek 11: Hava Trafik Hizmetleri: Hava trafik kontrol, uçuş bilgi ve uyarı hizmetlerinin kuruluş ve işletilmesi hakkında kurallar.

Ek 12: Arama ve Kurtarma; Arama ve kurtarma hizmetleri için gerekli teçhizat ve işletme özellikleri.

Ek 13: Hava Aracı Kaza İnceleme : Hava aracı kazalarını bildirme, inceleme ve rapor usullerinde benzerliğin sağlanmasına ilişkin düzenlemeler.

Ek 14: Havaalanları: Havaalanlarının tasarımı ve işletilmesi (Cilt 1) ve helikopter iniş kalkış alanları *heliport*lara (Cilt 2) ilişkin özellikler.

Ek 15: Havacılık Bilgi Hizmetleri: Uçuş hareketi için gerekli havacılık bilgilerinin toplanması ve yayınlanmasına ilişkin metodlar.

Ek 16: Çevre Koruma: Hava aracı gürültü düzenleme ve karasal kullanım için gürültü belirleme birimleri (Cilt 1) ve hava aracı motor çıktılarına (Emisyonlar) (Cilt 2) ilişkin uygulamalar.

Ek 17: Güvenlik-Uluslararası Sivil Havacılığın Kanun Dışı Eylemlerden Korunması: Konuya ilişkin düzenlemeler.

Ek 18: Tehlikeli Maddelerin Havadan Emniyetle Taşınması: Tehlikeli maddelerin (kargonun) özellikleri, etiketlenmesi, paketlenmesi ve yüklenmesine ilişkin kurallar.

### **3.1.4.3. Yargısal ve Yarı-Yargısal İşlevler**

Şikago Sözleşmesi'nin 84. ve 88. maddeleri arasında, sözleşmecı devletlerin kendi aralarında yaşayabilecekleri uyuşmazlıkların çözümü için Konsey'e bazı

yargısal yetkiler tanınmıştır. Benzer yetkiler Hava Seferleri Transit Sözleşmesi'nde de mevcuttur.<sup>221</sup>

Ayrıca Sözleşme'nin 54. maddesinin (j), (n) ve (k) bentlerinde de Konsey'in bir takım yarı-yargısal işlevlerine vurgu yapan hükümlere rastlanabilmektedir.<sup>222</sup>

Sözleşme'nin 84. maddesi hükmüne göre “Sözleşme'nin veya Ekler'in yorumlanması ya da uygulanması hakkında iki veya daha fazla sözleşmeci devlet arasında çıkabilecek uyuşmazlıkların müzakereler vasıtasıyla çözülememesi ve ihtilafın tarafı devletlerden birinin başvurusu halinde, uyuşmazlık Konsey tarafından çözülür.” Konsey'in bu süreçte “Anlaşmazlıkların Sonlandırılması Hakkında Kurallar”<sup>223</sup> uyarınca hareket eder. Yargı organı olarak işleyen Konsey, yazılı ve sözlü yargılama yaparak<sup>224</sup>, karara varmadan önce bir kez daha taraf devletler arasında doğrudan müzakere veya uzlaştırma yoluyla uyuşmazlığın çözümünü sağlamaya çalışır. Gerekli gördüğü takdirde bir Uzlaştırıcı ayarlar.<sup>225</sup>

Örnek olarak, Küba ve ABD arasında 1996 yılında ABD'nin Küba-Kanada tarifeli seferini yapan Küba tescilindeki hava araçlarının kendi hava sahasından uçuşuna izin vermemesi üzerine çıkan bir uyuşmazlıkta, Konsey, kendi başkanını Uzlaştırıcı olarak tayin ederek sorunun tarafların kendi arasında çözümünü sağlamıştır. Küba hava araçları bu sayede yeniden zararsız geçiş hakkı kazanmışlardır.<sup>226</sup>

84. madde hükmüne göre, Konsey'in kararlarına karşı bir *ad-hoc* tahkim mahkemesine ya da Uluslararası Adalet Divanı'na başvurulabilir. 85. madde uyarınca, her hangi bir tahkim mahkemesi üzerinde tarafların anlaşmaya varamaması ya da Adalet Divanı'nın yetki yokluğu hallerinde, başvuru özel olarak kurulacak bir tahkim mahkemesi tarafından görülür. Her üç ihtimalde de verilecek karar kesin ve bağlayıcıdır.<sup>227</sup>

<sup>221</sup> Ruvantissa I.R. Abeyratne, **Aviation In Crisis**, Ashgate Publishing, 2003, s. 31-32.

<sup>222</sup> **A.g.e.**, s. 32-33.

<sup>223</sup> Bkz. dn. 190 . ICAO *Doc7559/7 Rules Of Procedure For The Council*

<sup>224</sup> **Ibid** 2( c), 2(g), 4. ve 11. maddeler

<sup>225</sup> **Ibid** 6. ve 14. maddeler

<sup>226</sup> Weber, **a.g.e.**, s. 42

Konsey'in önüne gelen diğer bazı uyuşmazlıklardan örnekler için bkz. **a.g.e.**, s. 41-42.

<sup>227</sup> **A.g.e.**, s. 41.

Şikago Sözleşmesi'nin 54 (j) maddesi hükmüne göre Konsey, sözleşmeci devletlere Sözleşme'nin uygulanmasında gördüğü ihlalleri ile ilgili devletin kendi kararları ile tavsiyelerinin yerine getirmesindeki aksaklıkları ihbar etmekle yükümlüdür. 54 (k) maddesine göre ise Konsey, Sözleşme'nin ihlalinin ilgili devlete ihbarının ardından makul bir sürede gerekli önlemlerin alınmaması halinde Genel Kurul'u haberdar etmek zorundadır. 54(n) maddesi hükmüne göre ise Konsey, her hangi bir sözleşmeci devletin Sözleşme hakkında bildirdiği sorunları dikkate almalıdır.

84. maddenin uygulanmasında izlenen yargısal usul kuralları ile 54. maddenin ilgili bentlerinden doğan uyuşmazlıklarda Konsey'in vereceği yarı-yargısal kararlarda izlenen usul kuralları farklıdır. Konsey, bu uyuşmazlıklarda “Konsey Usul Kuralları” uyarınca hareket eder.<sup>228</sup> Tarafları kendi huzurunda sözlü ya da yazılı olarak dinler, tartışmanın sonunda kendi fikirlerini beyan ederek mütalaada bulunur, tavsiyeler belirtir ya da Konsey Kararı biçiminde bir karara varır.<sup>229</sup>

Geçmiş yıllarda özellikle 54 (j) maddesinin uygulanması yoluna pek başvurulmuyordu. Son yıllarda Konsey, USOAP havacılık emniyeti denetlemeleri kapsamında bulunan ihlallerin uygun bir şekilde giderilmemesi durumlarında bu uygulamayı hayata geçirme yolunu seçmiştir.<sup>230</sup>

#### **3.1.4.4. Havaalanları ve Hava Seyrüsefer Tesisleri Üzerindeki Yetkiler**

Şikago Sözleşmesi'nin 68. ve 76 . maddeleri arasındaki hükümleri kapsayan bölüm havaalanları ve hava seyrüsefer tesislerine ayrılmış bulunmaktadır. Bu hükümler ile özellikle bu tesislerin inşası ve işletilmesindeki yoğun maddi külfetin sebep olabileceği aksaklıkların önüne geçilmek istenmiştir.

69. maddeye göre Konsey, belli bir devletteki bu söz konusu tesislerin kendi tarafından yeterli bulunmaması ve kendisine danışılması halinde nasıl önlemler alınması gerektiği hakkında tavsiyeler belirtebilir. 70. maddeye göre ise Konsey, ilgili devletle birlikte hareket ederek durumun elverişli hale getirilmesi için gerekli

<sup>228</sup>Bkz. dn. 190. ICAO *Doc7559/7 Rules Of Procedure For The Council*

<sup>229</sup>A.g.e., s.43

<sup>230</sup>A.g.e., s.44

düzenlemeleri yapar. Masrafın tamamını ilgili devlete bırakabileceği gibi, talep edilmesi halinde bir kısmını ya da tamamını kendisi karşılayabilir. Buna göre, 71. madde uyarınca, bu tesislerdeki idare, personel ve bakım ihtiyacı Konsey tarafından uygun bir ücret karşılığında sağlanabilir. Konsey'in bu girişiminin mali ve idari ayrıntıları ile ilgili devlete sağlanabilecek teknik desteğin kapsamı 72. ve 76. maddeler arasında düzenlenmiştir.

Uygulamada Konsey'in bir devlete havaalanları ve hava seyrüsefer tesisleri konusunda sağladığı destek, ortak finansman anlaşmaları çerçevesinde yapılmaktadır. Bu anlaşmalara göre ilgili devlet, Danimarka ve İzlanda otoriteleri tarafından yönlendirilen Kuzey Atlantik hava koridorunun işletim masraflarına katılmaktadır.<sup>231</sup> Özellikle USOAP programı kapsamında ortaya çıkan yetersizliklerin bertaraf edilmesinde bu desteğin önemi daha da ön plana çıkmıştır.

#### **3.1.4.5. Diğer Yetkiler**

Şikago Sözleşmesi'nin 64. maddesi ICAO'yu BM ile uygun düzenlemelere gitme yetkisi ile donatmıştır. 13 Mayıs 1947 tarihinde BM ve ICAO arasında resmi bir işbirliği ve destek anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma ile ICAO, BM uzman kuruluşu haline gelmiş bulunmaktadır.<sup>232</sup>

65. madde, ICAO'ya diğer uluslararası kuruluşlar ile anlaşma yapma yetkisi tanımakta, 66. madde Uluslararası Hava Seferleri Transit Sözleşmesi ve Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi'nden doğan işlevlerini yerine getirmesini öngörmektedir.

67. madde hükmüne göre, ICAO ve özellikle Konsey, üye devletlerin uluslararası taşımacılık yapan havayolu firmalarından hava trafiği raporları, maliyet istatistikleri ve mali beyanları toplamakla yetkilidir. Toplanan bilgiler yayınlanmaktadır.<sup>233</sup>

Konsey'in ihtiyari işlevlerini düzenleyen 55. maddenin (e) bendine göre, sözleşmeciler devletlerden birinin isteği üzerine Konsey, uluslararası hava

<sup>231</sup>A.g.e., s.45

<sup>232</sup>Milde, a.g.e., s. 128.

<sup>233</sup>Weber, a.g.e., s. 45.

seyrüseferinin gelişmesine engel teşkil edebilecek durumları araştırmak ve bu araştırma sonucunda çıkan sonuçları açıklamak yetkisine sahiptir. Bu yola özellikle sivil hava araçlarının vurulması durumlarında başvurulmuştur.<sup>234</sup>

Yine 55. maddenin ( c ) ve (d) bentleri uyarınca Konsey, hava taşımacılığı ve hava seyrüseferinde uluslararası öneme sahip her türlü konuyu araştırmak ve sonuçlarını tüm sözleşmecilerle devletler ile paylaşmak yetkisine sahiptir. Aynı şekilde, ana uçuş hatlarında faaliyet gösteren uluslararası hava hizmetlerinin uluslararası hissedarlığı ve işletilmesi de dahil olmak üzere ICAO'yu ve uluslararası hava taşımacılığını etkileyecek bütün konularda araştırma yetkisi bulunmaktadır.<sup>235</sup>

### **3.1.5. ICAO Evrensel Havacılık Emniyeti Gözetim Denetimi Programı USOAP**

1992 yılında ICAO'nun 29. Genel Kurul toplantısı sırasında gündeme gelen önemli maddelerden biri de, Şikago Sözleşmesi'ne taraf bir takım devletlerin havacılık emniyetinin gözetilmesi konusunda gözle görülür bir biçimde düştükleri zaafiyetin önlenmesinin gerektiği idi.<sup>236</sup> Sivil havacılık faaliyetlerinin devletlerin kendi sınırlarını aşan bir nitelik göstermesinin sonucu, belli bir ülkedeki emniyet suistimallerinin diğer ülkelerde de ciddi sonuçlar doğuracağı açıktır. Bunu farkında olan devletler, Şikago Sözleşmesi ve Eklerinden kaynaklanan yükümlülüklerin yerine getirilmesinden sorumlu ulusal havacılık otoritelerinin, maddi imkansızlıklar sonucu ya da ekonomik kaygılar sebebiyle kendi hava aracı işletenlerine karşı gösterecekleri ihmali ya da kasti denetim eksikliklerinin kendi ülkelerinde kazalara yol açmasından çekiniyorlardı.<sup>237</sup> Bunun üzerine başlayan çalışmalar sonucu ICAO,

<sup>234</sup> A.g.e. s. 46 dn. 193-194.

1 Eylül 1983 tarihinde bir Sovyet askeri uçağı Kore Havayollarına ait KAL 007 sefer sayılı uçağı vurmuştur.

24 Şubat 1996 tarihinde, Küba Hava Kuvvetleri'ne ait bir uçak ABD tescilli iki özel sivil uçağı vurmuştur.

3 Temmuz 1988'de ise ABD savaş gemisi USS Vincennes İran Hava Yolları'na ait IR655 sefer sayılı uçağı kendisine saldırıya gelen bir savaş uçağı sanarak füze ile düşürmüştür.

<sup>235</sup> A.g.e., s. 46.

<sup>236</sup> <http://www.skybrary.aero/index.php/USOAP>

<sup>237</sup> ICAO, sözleşmecilerle devletlerin Şikago Sözleşmesi'nden ve Eklerinden doğan yükümlülüklerini nasıl yerine getireceklerini ve bu yükümlülüklerin kapsamını belirten bir "Havacılık Emniyeti Gözetim Klavuzu" yayınlamıştır. Ulaşmak için bkz.

[http://www.icao.int/afiran08/docs/9734\\_parta\\_cons\\_en.pdf](http://www.icao.int/afiran08/docs/9734_parta_cons_en.pdf)

Ocak 1999'da Evrensel Havacılık Emniyeti Gözetim Denetimi Programı USOAP'ı (*Universal Safety Oversight Audit Programme*) devreye soktu.<sup>238</sup>

USOAP'ın işlevi, üye devletlerin bazı noktalarda yükümlülüklerini yeknesak bir biçimde yerine getirip getirmediğinin kontrolü şeklinde olmaktadır. Bu yükümlülüklerin tespiti ve denetimi sırasıyla şöyledir:

- Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamaların (SARPs) etkin bir şekilde uygulanıp uygulanmadığının tespiti,
- Ulusal havacılık otoritelerinin emniyet denetim sistemlerinin ICAO'nun kritik bulunduğu noktalarla olan mutlak uyumunun ya da aykırılıkların tespiti,
- Bunlarla bağlantılı olarak diğer havacılık emniyeti uygulamaları ve bu uygulamalarda kullanılan yöntemlerin incelenmesi.<sup>239</sup>

USOAP'ın denetim çerçevesinin ilk ayağı sadece Personel Lisanslarına İlişkin Şikago Sözleşmesi 1 Nolu Ek, Hava Araçlarının İşletilmesine İlişkin 6 Nolu Ek ve Hava Araçlarının Uçuşa Elverişliliğine İlişkin 8 Nolu Ekle ilgili olmak üzere bütün üye devletler nezdinde denetim gerçekleştirmek olarak belirlenmişti. Bu etap 2004 yılında tamamlanarak Genel Kurul'a sunuldu. Bu süreçte ICAO'nun yaptığı denetimlerin sonucu sadece bulunan eksikliklerin tespiti konusunda değil, aynı zamanda havacılık emniyetinin yeniden tesis edilmesi amacıyla eksiklikleri görülen devletlere dışarıdan yapılacak teknik desteklerin de belirlenmesiydi. Program sonradan Hava Trafik Hizmetlerine İlişkin 11 Nolu Ek, Hava Aracı Kazalarının Soruşturulmasına İlişkin 13 Nolu Ek ve Havaalanlarının Tasarım ve İşletilmesine İlişkin 14 Nolu Eki de kapsayacak bir biçimde genişletildi.<sup>240</sup> Hatta daha sonradan ICAO Konseyi'nin Mart 2004 tarihindeki 171. oturumunda<sup>241</sup>, USOAP'ın sadece

<sup>238</sup>Bkz. ICAO Assembly Resolution A32-11

<http://www.icao.int/icao/en/assembly/a32/>

<sup>239</sup>Bkz. 12-14 Ocak 2004 ICAO Singapur TCB Semineri sunum notları, s.3

[http://www.icao.int/icao/en/tcb/TCB-Singapore-](http://www.icao.int/icao/en/tcb/TCB-Singapore-2004/Attachements/Presentations/Acrobat/ICAO%20USOAP%20%20Follow-up%20Programme.pdf)

[2004/Attachements/Presentations/Acrobat/ICAO%20USOAP%20%20Follow-up%20Programme.pdf](http://www.icao.int/icao/en/tcb/TCB-Singapore-2004/Attachements/Presentations/Acrobat/ICAO%20USOAP%20%20Follow-up%20Programme.pdf)

<sup>240</sup>[http://www.icao.int/icao/en/hist/stamps/the\\_universal\\_safety\\_oversight\\_audit\\_programme.htm](http://www.icao.int/icao/en/hist/stamps/the_universal_safety_oversight_audit_programme.htm)

<sup>241</sup>Konsey 171. oturumunda alınan kararların metni için inceleyiniz:

<http://www.icao.int/Hyperdocs/display.cfm?V=2&name=C-DEC%20171%2F3&Lang=E>

belirli Ekler bazında değil, havacılık emniyetini bir bütün olarak ilgilendirdiği için, denetime tabi tutulacak bütün üye devletlerin, her bir Ekten sorumlu tutulmasını ve gözlemlerin bu kapsamda yapılması üzerinde düşünüldü.

USOAP uygulamasının başarılı bulunması ve Konsey'in programının genişletilmesi fikrinin de değerlendirilmesi üzerine, 2005 yılında düzenlenen 35. Genel Kurul toplantısında, denetimlerin devam ettirilmesi ve kapsamının havacılık emniyetinin her alanını ilgilendirecek şekilde genişletilmesine ilişkin bir teklif<sup>242</sup> değerlendirildi ve kabul edildi.<sup>243</sup> Bu sayede bütünsel bir yapıya kavuşan USOAP denetimleri şu özelliklere ve ilkelere kavuşmuş oldu<sup>244</sup>:

1. Uçuş Güvenliğine İlişkin 17 Nolu Ek ile (Havacılık Faaliyetlerinde Sağlanacak) Kolaylıklara İlişkin 9 Nolu Ekler gibi havacılık emniyetini ilgilendirmeyen Ekler haricinde bütün ekler programın kapsamına alındı.<sup>245</sup>

2. Emniyete ilişkin olarak kritik görülen ve yukarıda sayılan 1, 6, 8, 11, 13 ve 14 Nolu Eklere sözleşmecî devletler tarafından mutlak uyumunun denetim programları kapsamında çekirdek öğeleri oluşturduğu kabul edildi.

3. İstisnasız tüm devletlerin denetime tabi tutulacağı ve denetimden önce her bir sözleşmecî devlet ile ICAO arasında bir mutabakat zaptı imzalanacağı kararlaştırıldı.<sup>246</sup>

4. Denetime tabi tutulan ilgili sözleşmecî devletin denetim sürecinin her etabını şeffaf olarak görebileceği kararlaştırıldı.<sup>247</sup>

---

<http://www.icao.int/ICDB/HTML/English/Representative%20Bodies/Council/Decisions%20by%20Session/171/C.171.DEC.13.EN/C.171.DEC.13.EN.HTM>

<http://www.icao.int/Hyperdocs/display.cfm?V=2&name=C-WP%2F12172&Lang=E>

<sup>242</sup>Bkz. İcra Komitesi Çalışma Raporu A35-WP/7 EX/3, 10.05.2004 metni

[http://www.icao.int/icao/en/ro/nacc/meetings/2005/NACC\\_DCA2/nacc02wp04.pdf](http://www.icao.int/icao/en/ro/nacc/meetings/2005/NACC_DCA2/nacc02wp04.pdf)

<sup>243</sup>Bkz. *ICAO Assembly Resolution A35-6*

<http://www.icao.int/icao/en/assembly/a35/>

<sup>244</sup>USOAP ilkelerinin orijinal metni için bkz.

<http://www2.icao.int/en/ssa/soa/usoap/Pages/USOAPPrinciples.aspx>

<sup>245</sup>USAOP İlkeleri md. 5 *All-inclusiveness principle* – Tam kapsamlılık ilkesi  
Denetim programının kapsamı için bkz.

<http://www2.icao.int/en/ssa/soa/usoap/Pages/ScopeofAudit.aspx>

<sup>246</sup>USAOP İlkeleri md. 2 *Universality Principle* – Evrensellik İlkesi

<sup>247</sup>USAOP İlkeleri md. 3 *Transparency Principle* – Şeffaflık İlkesi



5. Nihai Gözetim Denetim Raporu'nun hazırlanmasının ardından, diğer tüm sözleşmeci devletlerin, denetime tabi tutulan söz konusu devletin uçuş emniyet karnesini görebilmesi için ifşa edilmesi zorunlu tutuldu<sup>248</sup>

6. Tüm denetimlerin sistematik bir biçimde, tutarlı ve objektif olarak gerçekleştirileceği, tüm denetim personelinin USOAP kapsamında eğitime tabi tutulup denetimlerin standartlığı ve yeknesaklığı ile derinlik ve niteliklerinin eş hale getirilmesi zorunlu kılındı.<sup>249</sup> Ayrıca tüm denetim personelinin uygun derecede eğitilmiş ve kalifiye olarak genel kabul gören denetim ilkeleri ve uygulamalarını yerine getirmesi garanti altına alındı.<sup>250</sup>

7. Denetim ve raporlama sürecinin belirli bir takvime bağlı olarak gerçekleştirilmesi ve denetimden geçen devletin kurumlarının bu süre içinde fikirlerini, çalışma planlarını ve denetim için gerekli diğer tüm belgeleri sunmaları zorunluluğu getirildi.<sup>251</sup>

Takvime bağlı olma yani zamanlılık ilkesi gereğince, denetimlerin öngörülebilir ve düzenli yapılması için denetim süreci üç ana bölüme ayrılmıştır.<sup>252</sup>

(a). İlgili devlet ile gerekli yazışmaların yapılması, mütabakat zaptının imzalanması, denetim ekibi liderinin atanması, hususi denetim protokollerinin seçilmesi ve ilgili devlete denetim ekibinin oluşumu ve denetim programının sunulması ve denetimden önce son kısa toplantının yapılması için ayrılan 12 ay boyunca devam eden süreye “Denetim Öncesi Faaliyetler” süreci,

(b). Denetlenen devlet otoriteleri ile açılış toplantısı, çalışma programı kapsamında yerinde denetimler, ekiple ve ulusal koordinatör ile yapılan günlük

<sup>248</sup>USAOP İlkeleri md. 3 bis *Disclosure Principle* – İfşa İlkesi

Denetimden geçen devletler ile ilgili nihai gözetim ve denetim raporlarına ICAO internet sitesinden ulaşmak mümkündür.

Bkz. <http://www.icao.int/fsix/>

<sup>249</sup>USOAP İlkeleri md. 6 *Systematic Manner; Consistency and Objectivity Principle* – Sistematik Tutum, Tutarlılık ve Objektiflik İlkesi

<sup>250</sup>USAOP İlkeleri md. 8 *Quality Principle* -Kalite İlkesi

<sup>251</sup>USAOP İlkeleri md. 4 *Timeliness Principle* – Zamanlılık İlkesi

<sup>252</sup>Süreçlerin içeriği hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.

<http://www2.icao.int/en/ssa/soa/usoap/Pages/AuditProcess.aspx>

toplantılar, denetim raporu tasarısının tamamlanması ve devlet otoritesi ile yapılan kapanış toplantısının gerçekleştirildiği “Yerinde Faaliyetler” süreci,

(c). İfşadan önce nihai raporun hazırlanması, havacılık emniyetinin USOAP kriterlerine uygun olarak yeniden düzenlenmesi için düzeltici önlemlerin tespiti ve denetlenen devletin nihai rapora ilişkin yorumlarını içeren “Denetim Sonrası Faaliyetler” süreci.

8. Üzerinde denetim yapılan devletlere zamanlılık ilkesine uygun olarak sürecin tamamının izleme, fikirlerini ileri sürme ve yanıt verme hakkı tanınmıştır.<sup>253</sup>

9. ICAO'nun denetimler süresince ilgili devletin kendi hava sahasında tam ve münhasır egemenliği bulunması sonucu, egemen devletin kendi havacılık emniyeti gözetimlerinden tam yetkili ve sorumlu olduğunu kabul etmekle beraber, program kapsamındaki denetimlerde bulunacak aksaklıkların düzeltilmesinde de egemen devletin kendi karar verici mekanizmalarını kullanmasına saygı göstereceği belirtilmiştir.<sup>254</sup>

Bu ilkelerden hiç birinin diğerine üstünlüğünün olmadığı kabul edilmiştir.

USOAP'ın ilk dalga denetimlerinin ardından varılan sonuç son derece ilgi çekiciydi. Çeşitli yıllara ait tarifeli iç hat ve dış hat uçuşlara ilişkin kaza istatistiklerinin bölgesel dağılımı ile, ICAO'nun yaptığı denetimlerde ortaya çıkan aksaklıkların istatistiksel değerleri arasında paralellik olduğu keşfedildi. Havacılık emniyeti suistimallerinin yaygın olduğu ülkeler ile hava aracı kazalarının yaygın olduğu ülkeler hemen hemen aynı ülkelerdi.<sup>255</sup>

Ancak bu durumun farkına varılması ve denetim programları sonucunda ilgili devletlerin havacılık emniyetine yönelik tasarruflarının artırılmasının tavsiye edilmesi, hatta bu eksik kalmış noktaların ve bunların çözümlerinin tek tek işaret edilmesi dahi sorunun çözümüne tek başına yeterli olacak katkıyı sağlamaktan acizdi. Sorunun muhatapları genellikle az gelişmiş devletler olmakta ve o yıllarda

<sup>253</sup>USAOP İlkeleri md. 7 *Fairness Principle* – Tarafsızlık İlkesi

<sup>254</sup>USAOP İlkeleri md. 1 *Sovereignty Principle* – Egemenlik İlkesi

<sup>255</sup>Bkz. dn. 238. 12-14 Ocak 2004 ICAO Singapur TCB Semineri sunum notları, s.11-13

havacılık sektörünün artan maliyetler sebebiyle darboğaza girmesi dünyanın en büyük havacılık işletmelerini bile darboğaza sürüklemekteydi. Aslında 90'lı yılların ortalarından 2000 yılına kadar geçen bir kaç yıllık süreçte, havacılık sektörü tarihinin en büyük sıçramalarından birini yaşamıştı. Soğuk Savaşın ardından gelen yeni küresel ekonomi ile dünya çapında gayrisafi milli hasıllarda meydana gelen artış dalgası sayesinde hava taşımacılığı sektörü de yıllık %4-6 arası sağlıklı bir büyüme sürecine girmişti. 2000 yılının başında yavaş yavaş belirmeye başlayan ekonomik yavaşlama bu büyüme devresini sonlandırdı. 11 Eylül 2001 terörist saldırıları ve 2003 yılında patlak veren bulaşıcı SARS virüsü durumun ciddiyetini artırdı. 2004 yılına gelindiğinde havacılık sektörü, kendini tarihinin en zor dönemiyle karşı karşıya kalmış bir şekilde buldu.<sup>256</sup>

Bu durumun analizi yapıldığında, havacılık faaliyetlerinin en temel çelişkilerinin, en tehlikeli bir şekilde karşı karşıya geldikleri görülür:

- Ekonomik zorluklar sonucu son derece kırılğan bir yapıda olan ve küresel ekonominin kaderine doğrudan kenetlenmiş havacılık işletmeleri maliyetleri kısmak zorundadır,

- 11 Eylül saldırıları öylesine büyük bir güvenlik açığı doğurmuştur ki, son derece yüksek maliyet gerektiren önlemlerin alınmasında önceki yıllardaki problemlere ilişkin bulunan çözümlerdeki gibi esnek ve ekonomik yönden tasfiye edilebilir yöntemler bulunamamaktadır.

- Hava aracının tasarım aşamasından başlayıp, o hava aracının üretimi, uçuşu, içindeki personeli, inip kalktığı havaalanları, içindeki yolcu ve eşyanın niteliği, uçuş boyunca yararlandığı seyrüsefer yer cihazları ve bakımının yapılıp konakladığı hangarlara kadar hiç bir zaman sekteye uğramaması gereken ve havacılık faaliyetlerinin en büyük maliyet kalemini oluşturan emniyet konusu, tüm bu olumsuzluklara karşın öneminden taviz verememektedir.

---

<sup>256</sup> Alessandro Cento, **The Airline Industry Challenges In The 21<sup>st</sup> Century**, Physica-Verlag HD, 2009, s. 52-54

Bu çelişkilerden şu sonuç ortaya çıkmaktadır: Öncelikle gelişen havacılık sektörünün sonucu olarak pazara yeni aktörler girmiş, ancak ardından sektör hızlı bir şekilde darbe almıştır. Güvenlik maliyetleri de, artan yakıt fiyatları, azalan yolcu sayısı ve artan rekabetin getirdiği maliyetlerin üzerine eklenerek havacılık işletmelerini zor duruma sokmuştur. O halde, ulusal ve uluslararası asgari standart yükümlülüklerini saymazsak, emniyetin artırılmasına ya da aynen korunmasına yönelik masraflarda gerek devletler tarafından, gerekse havacılık işletmeleri tarafından önemli bir kesintiye gidilecektir.

Bütün bu durum gerçekçi bir biçimde gözönünde bulundurularak, uzun görüşmeler sonucunda, Aralık 2002'de ICAO Konseyi, havacılık emniyetini yakından ilgilendiren bu sorunların çözümünü kolaylaştırmak ve USOAP programına destek güç sağlamak amacıyla Havacılık Emniyeti İçin Uluslararası Mali Kolaylık programı IFFAS'ı ( *International Financial Facility For Aviation Safety*) ortaya çıkardı.<sup>257</sup>

IFFAS'ın geçmişi, 1995 yılındaki 31. ICAO Genel Kurul toplantısına dayanır. Havaalanları ve hava seyrüsefer hizmetleri altyapısının kurulmasında, finans piyasasına dayanan sıradan kaynak yaratımının aksine, daha esnek ve daha külfetsiz kaynak yaratmak için bir çeşit uluslararası havacılık para fonu tesis edilmesi fikri Genel Kurul'a sunuldu. İlerleyen yıllarda konu ile ilgili çalışmalar sürdürüldü ve 33. Genel Kurul toplantısında kabul edilen bir kararla<sup>258</sup>, Konsey'e 2002-2004 yılları arasında IFFAS'ın kurulması için en hızlı şekilde çalışmalarını başlatması talimatı verildi.<sup>259</sup>

Özellikle az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere USOAP denetimleriyle varılan sonuçların gereklerini yerine getirmek için başlatılan IFFAS programı, oluşturulacak fonun ticari bankalar, bölgesel gelişim bankaları ve fonları, uluslararası bankalar ve diğer kurumlar ile uzman kredi acenteleri ve iki taraflı gelişim kuruluşlarından sağlanacak destekle yerine getirilmesi amacını taşımaktadır.<sup>260</sup>

<sup>257</sup> John Saba, "Worldwide Safe Flight: Will The International Financial Facility For Aviation Safety Hep It Happen?", **Journal of Air Law and Commerce**, s.537-581, s. 539.

<sup>258</sup> *Resolution A33-10* [http://www.icao.int/iffas/a33\\_10.pdf](http://www.icao.int/iffas/a33_10.pdf)

<sup>259</sup> <http://www.icao.int/iffas/>

<sup>260</sup> Bkz. **a.g.m.**, s. 551-554.

USOAP için belirlenen ve bütün sözleşmecî devletleri kapsayan bu tam kapsamlı denetimler için 2004 yılında belirlenen 6 yıllık süre 2010 yılında dolmuş olacaktır. ICAO Genel Kurulu'nun A36-4 sayılı kararı gereği, 2010 yılından sonra USOAP sürekli gözlem ve kontrol etme mekanizması olarak görevini sürdürecektir. Bundan böyle, aslen denetim mekanizması olarak tasarlanmış USOAP'ın amacı emniyet açıklarını tanımlamak, bu açıklarla bağlantılı riskleri kontrol altında tutmak ve ortadan kaldırmak için stratejiler yaratmak ve devletlerin sahip olduğu gözetim yeteneklerini yeniden değerlendirmek için devletleri sürekli gözlem altında tutmak vasıtasıyla bütün sözleşmecî devletlerin havacılık emniyetine yönelik uygulamalarını geliştirmek ve dolayısıyla küresel havacılık emniyetini yükseltmek olacaktır.<sup>261</sup>

USOAP ve ona bağlı olarak kurulması kararlaştırılan IFFAS programının perde arkasındaki gerçeğini yansıtan bu ekonomik zorluklar ve güvenlik kaygıları, günümüzde yaşanan tarihin en büyük ekonomik krizi ve ciddiyetini hiç bir zaman kaybetmeyen terör saldırıları neticesinde halen varlığını sürdürmektedir. Giderek istatistiksel olarak daha emniyetli hale geldiği sürekli belirtilen havayolu ulaşımının geleceği için alınması gereken önlemlerin özellikle mevcut koşulların yarattığı risklerin varlığında azalamayacağı ortadadır.

### 3.2. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı ECAC

ECAC (*European Civil Aviation Conference*), 1955 yılında Avrupa hava taşımacılık sisteminin düzenlenmesi için kurulmuş olan ve günümüzde 44 üyesi bulunan<sup>262</sup> hükümetler arası bir örgüttür. Merkezi Paris'te bulunan ECAC, üye devletler arasında sivil havacılık politikalarının ve uygulamalarının düzenlenmesini sağlamaya çalışırken, aynı zamanda diğer dünya devletleri ile olan sivil havacılık ilişkileri politikalarının da düzenlenmesi ve geliştirilmesini de amaç edinmiştir. ECAC'ın görevi kısaca Avrupa hava taşımacılığı sisteminin emniyetli, verimli ve sürdürülebilir bir şekilde gelişmesini teşvik etmektir.<sup>263</sup>

<sup>261</sup> [http://www.skybrary.aero/index.php/Universal\\_Safety\\_Oversight\\_Audit\\_Programme](http://www.skybrary.aero/index.php/Universal_Safety_Oversight_Audit_Programme)

<sup>262</sup> Türkiye de ECAC'ın kuruluş aşamasına katılmış ülkelerden biridir.

<sup>263</sup> <http://www.ecac-ceac.org/index.php?content=presentation&idMenu=1>

### 3.2.1. Tarihçe ve Kuruluş

1951 yılında, Avrupa Konseyi İstişare Meclisi, Avrupalı devletler arasındaki hava ulaşımının düzenlenmesi hakkında önüne gelen bir takım teklifler<sup>264</sup> sonucu, Bakanlar Komitesi'ne hükümet uzmanlarından ve havayolu firmalarının temsilcilerinden oluşacak bir konferansın düzenlenmesi çağırısında bulundu. Ancak Bakanlar Komitesi bu konuda bir konferansın toplanması yerine ICAO'nun konuyla ilgilenmesini uygun bularak 19 Mart 1953 tarihli bir karar ile ICAO'yu söz konusu meseleler hakkında bir Avrupa Konferansı düzenlemeye davet etti. ICAO Konseyi ise bu çağrı üzerine bir karara<sup>265</sup> vararak teklifi uygun bulduğunu ancak toplantı öncesinde ICAO'nun bu süreçteki yerini belirlemek üzere bir hazırlık komitesi kurulmasını uygun gördüğünü bildirdi. Dokuz ülke temsilcileri ile Paris'te toplanan Hazırlık Komitesi'nin çizdiği çalışma çerçevesi ise daha sonradan ECAC'ın çalışma programının temellerinin atılmasına yardımcı olmuştur.<sup>266</sup>

Hazırlık sürecinin sonucunda, Nisan 1954'te Strasburg'ta Avrupa Hava Taşımacılığı Koordinasyon Konferansı CATE (*The Conference on Coordination of Air Transport in Europe*) toplandı. Konferansın sonucunda, kalıcı ve yüksek seviyede havacılığı düzenleme yetkileri ile donatılmış olacak ve ICAO Sekreterliği tarafından da hizmet desteği alacak bir Avrupa örgütü olan ECAC'ın kurulması kararlaştırıldı. ICAO ve diğer ilgili örgütlerle de işbirliği halinde olacak bu örgütün görevleri ise şu şekilde öngörüldü<sup>267</sup>:

- a. CATE konferansını devam ettirmek ve resmi kayıtlarını tutmak,

<sup>264</sup> Bu tekliflerden biri Fransız ekonomist ve siyaset adamı Edouard Bonnefous tarafından düşünülmüştü. Bonnefous planı olarak adlandırılan bu plana göre Avrupa ulaşımının düzenlenmesi için Avrupa Konseyi'ne bağlı olarak çalışacak bir ulusalüstü yüksek otorite olan 'Avrupa Ulaştırma Otoritesi' kurulmalıydı. Bu teklif aslında hava ulaştırması dışında bütün ulaştırma yöntemlerini kapsayan bir teklif ileri sürüyordu.

Bkz. Richard Vaughan, **Twentieth-Century Europe: Paths to Unity**, New York, Barnes and Noble, 1979, s. 117.

İtalyan Sforza Planı ise birleşik bir Avrupa havasahası, ulusalüstü bir yüksek havacılık otoritesi ve Avrupa Hava Sendikası kurulmasını öngörüyordu.

Avrupa Konseyi Ekonomik Sorunlar Komitesi'nin hazırladığı başka bir rapor ise Avrupa hava ulaşımını düzenlemek üzere kurulacak bir yüksek havacılık otoritesinin hayata geçirilmesi imkanlarını araştırmak üzere bir konferansın toplanmasını teklif ediyordu.

<http://www.ecac-ceac.org/index.php?content=historique&section=historique8>

<sup>265</sup> ICAO Doc 7447-C/868

<sup>266</sup> <http://www.ecac-ceac.org/index.php?content=historique&section=historique1>

<sup>267</sup> ECAC resmi kuruluş kararı (ECAC/1-RES.1, 1955)

b. İşbirliğini desteklemek, hava ulaşımının daha verimli kullanılmasını ve düzenli gelişmesine katkıda bulunmak için Avrupa hava taşımacılığının gelişim sürecini gözden geçirmek,

c. Söz konusu alanlarda çıkabilecek sorunları dikkate almak.<sup>268</sup>

Böylece, bir konferans olarak doğan ECAC, yüksek yetkilerle donatılmış bir Avrupa havacılık örgütü olarak kurulmuş oldu.

### 3.2.2. ECAC'ın İşleyişi ve Teşkilat Yapısı

ECAC'ın organizasyon yapısı ECAC Tüzüğü'nün<sup>269</sup> 4. maddesinde düzenlenmiştir.

ECAC her üç yılda bir toplanarak gelecek dönemin çalışma programı ve bütçesi hakkında düzenlemeler yapar. Aşağıdaki şartları taşıması halinde bir takım konular çalışma programı dahiline alınmaktadır:

1. Konu ECAC üyesi devletler ve diğer Avrupa örgütleri için önemli bir niteliğe sahip olmalı,
2. Sorunlar için kabul edilebilir çözümlere ulaşmak mümkün görünmeli,
3. Varılacak sonuçların Avrupa Komisyonu ve ICAO'nun çalışmalarına katkısı olacağı düşünülmelidir.

ECAC Tüzüğü'nün 7. maddesine göre, 44 üye devletin ulusal sivil havacılık otoriteleri müdürleri politikalarını değerlendirmek, tartışmak ve çözüme bağlamak için genellikle yılda üç defa olmak üzere belirli aralıklarla toplanmaktadırlar. Yılda bir kere toplanan ECAC Forumu ise havacılık otoriteleri müdürlerine önemli stratejik konularda fikirlerini paylaşma şansı tanımaktadır. Tüzüğün 10. maddesine göre ise, ECAC Başkanı, diğer üç Başkan Yardımcısı ve çeşitli alanlarda görev üstlenmeyi

<sup>268</sup><http://www.ecac-ceac.org/index.php?content=historique&section=historique3>

<sup>269</sup>Bkz. ECAC.CEAC Doc No. 20 *Constitution and Rules of Procedure 5<sup>th</sup> edition*  
[http://www.ecac-ceac.org/file\\_pub/get\\_file.php?idDoc=48](http://www.ecac-ceac.org/file_pub/get_file.php?idDoc=48)

taahhüt etmiş ve uzmanlar grubu tarafından desteklenen en fazla yedi kişilik diğer bir ekibi <sup>270</sup> de kapsayacak şekilde kadrodan oluşan Koordinasyon Komitesi bu toplantılar arasında geçen zamanda ilgili işleri düzene koymakla görevlidir.<sup>271</sup>

ECAC'ın az sayıda ancak alanında uzman personelden oluşan küçük bir Sekreterliği de mevcuttur.<sup>272</sup> ECAC Sekreterliği'ni düzenleyen ECAC Tüzüğü md.13 (2) bendi hükmüne göre tüm bu personel aynı zamanda hem ICAO çalışanı, hem de ECAC üyesi devletlerin vatandaşıdır.

Birleşik Havacılık Otoriteleri Eğitim Organizasyonu JAA-TO (*The Joint Aviation Authorities Training Organisation*) ise Avrupa havacılık düzenlemeleri kapsamında havacılık emniyeti alanında eğitim veren ve JAA'nın tasviyesi ile birlikte bir ECAC ortak kuruluşuna çevrilmiş bir örgüttür.<sup>273</sup>

### 3.2.3. Faaliyet Alanları

ECAC'ın faaliyet alanlarını bazı başlıklar altında toplamak gerekir.

#### 3.2.3.1. Dış İlişkiler

ECAC'ın en önemli faaliyet alanları arasında Dış İlişkiler gelmektedir. Öncelikle Avrupa Konseyi ve 44 üyesinden 27'si AB üyesi olduğu için Avrupa Komisyonu ile olan ilişkilere büyük önem verilmektedir. Özellikle AB ile olan ilişkilerin sıkı tutulmasının sebebi, aynı konularda farklı düzenlemelere gidilmesinin ve karmaşanın önlenmesidir. Bu sebeple EASA ve EUROCONTROL ile yakın işbirliği de yapılmaktadır. Diğer taraftan, daha kuruluş aşamasından itibaren başlayan ICAO-ECAC ilişkileri günümüzde sıkı bir şekilde devam etmekte ve ECAC çalışmaları ICAO'nun geliştirdiği projelere yardımcı olmaktadır.<sup>274</sup>

<sup>270</sup>Türkiye SHGM başkanı da şu an Koordinasyon Komitesi'nde yer almaktadır.

<sup>271</sup><http://www.ecac-ceac.org/index.php?content=fonctionnement&idMenu=1&idSMenu=6>

<sup>272</sup>Şu anda ECAC Sekreterliği toplam 14 kişilik bir kadrodan oluşmaktadır.

Bkz. <http://www.ecac-ceac.org/index.php?content=secretariat&idMenu=1&idSMenu=33>

<sup>273</sup>Yakın tarihte JAA tasviye edilerek yerini tamamen EASA'ya bırakmış olmasına karşın, JAA-TO tasviye edilmemiştir ve ECAC ile ortak eğitim çalışmalarını devam ettirmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. s. 96.

<sup>274</sup>Ayrıntılı bilgi için bkz. **European Yearbook / Annuaire Européen**, Francis Rosenstiel; Edith Lejard-Boutsavath; Jean-Jacques Martz, Cilt 47, European Council, 1991, ECAC, s. 17.



ECAC, Afrika<sup>275</sup>, Arap dünyası<sup>276</sup> ve Latin Amerika<sup>277</sup> bölgelerinde benzer faaliyet gösteren diğer bölgesel havacılık kuruluşları ile de görüşmelerini ve işbirliğini sürdürmektedir. Ayrıca ABD sivil havacılığının vardığı gelişim de dikkate alınarak ABD Ulaştırma Bakanlığı ve Federal Havacılık Otoritesi FAA ( *Federal Aviation Authority*) ile ortak çalışmalar yürütülmektedir.<sup>278</sup>

### 3.2.3.2. Havacılık Emniyeti

ECAC'ın havacılık emniyeti konusunda 1996 yılında çalışmalarını başlattığı Avrupa hava sahasında uçacak yabancı hava araçlarının emniyet yönünden ortaya çıkarabileceği tehlikeleri incelemek ve çözüm üretmek amaçlı gönüllü Yabancı Hava Araçları Emniyet Değerlendirme Programı ECAC SAFA ( *Safety Assessment For Foreign Aircraft*), 2006 yılında EASA'ya transfer olana kadar veri tabanında 36.000 değişik incelemenin kayıtları mevcuttu. JAA'nın Haziran 2009'da tamamen tasfiye edilip EASA sistemine dahil olması süreci üzerine, ECAC bu konuda üyelerine yeni sistemin gereklerini anlatan SAFOBENCH ( *Safety Oversight Benchmark Study*) programını da yürütmektedir.<sup>279</sup>

Hava kazaları soruşturması alanında ECAC bünyesinde oluşturulan Hava Kazaları Uzmanları Grubu ACC ( *Group of Experts on Accident Investigation*) üye devletlerin bu alandaki uzmanlarından ve gözlemci devlet ve örgüt temsilcilerinden oluşan bir grupla çalışmalarını sürdürmektedir.<sup>280</sup>

### 3.2.3.3. Güvenlik

ECAC, güvenlik alanında üye devletler arasında uyumu ve işbirliğini sağlamak için çeşitli güvenlik denetimleri gerçekleştirmektedir. Bu denetimlerde gözönünde tutulan kriterler çeşitli düzenlemeler ve tavsiyelerden oluşan ve 'Güvenlik El Kitabı'<sup>281</sup> adı altında toplanan kurallardan oluşmaktadır. Ayrıca Brüksel'de kurulan

<sup>275</sup> Afrika Sivil Havacılık Komisyonu AFCAC ( *African Civil Aviation Commission*)

<sup>276</sup> Arap Sivil Havacılık Komisyonu ACAC ( *Arabian Civil Aviation Commission*)

<sup>277</sup> Latin Amerika Sivil Havacılık Komisyonu LACAC ( *Latin American Civil Aviation Commission*)

<sup>278</sup> <http://www.ecac-ceac.org/index.php?content=extrelation&idMenu=2&idSMenu=20>

<sup>279</sup> <http://www.ecac-ceac.org/index.php?content=securite&idMenu=2&idSMenu=15>

<sup>280</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.ecac-ceac.org/index.php?content=static&section=ACC>

<sup>281</sup> Bkz. ICAO Doc 30/Part II

Avrupa Havacılık Güvenliği Eğitim Enstitüsü EASTI (*European Aviation Security Training Institute*) vasıtası ile denetçilerin eğitilmesi sağlanmaktadır.<sup>282</sup>

11 Eylül olaylarının ardından ABD ile de güvenlik konusunda işbirliğine giden ECAC'ın AFCAC, LACAC ve ACAC ile de ortak çalışmaları bulunmaktadır. Ayrıca Batı Afrika Ekonomik ve Para Birliği WAEMU (*West African Economic and Monetary Union*) ile de işbirliği mevcuttur.

#### 3.2.3.4. Çevrenin Korunması

Havacılık faaliyetlerinin çevreye verdiği zararların azaltılması ve çevreye yönelik tehditlerin önlenmesi ECAC'ın üzerine önemli eğildiği konulardan biridir. Üye devletler, hava aracı işletenler, hava aracı üreticileri, havaalanları, EUROCONTROL ve hükümet dışı örgütlerin temsilcilerin oluşan Hava Taşımacılığının Sebep Olduğu Zararların Azaltılmasına Yönelik Uzmanlar Grubu ANCAT (*Group of Experts On The Abatement of Nuisances Caused By Air Transport*) bu alanda faaliyet gösteren bir ECAC kuruluşudur. ANCAT dört ayrı alt görev grubunun çalışmaları ile desteklenmektedir. Bunlar ANCAT Havaalanı Modelleme Görev Grubu, ANCAT Ekonomik Önlemler Görev Grubu, çevre kirliliğine yol açan çeşitli teknik, ekonomik ve çevresel faktörler arasındaki ilişkiyi inceleyen ANCAT Modelleme ve Karşılıklı Bağımlılık Görev Grubu ile çevre kirliliğinin semptomlarını belirten işaretleri inceleyen ANCAT Çevresel Göstergeler Görev Grubu'dur.<sup>283</sup>

2009 itibari ile Avrupa Komisyonu ile ortak hareket eden ECAC, ICAO Uluslararası Havacılık ve İklim Değişikliği Grubu (*Group on International Aviation and Climate Change*) ile birlikte çalışmalar düzenlemeye başlamıştır.<sup>284</sup>

#### 3.2.3.5. Kolaylaştırma Faaliyetleri

ECAC bünyesinde oluşturulan Kolaylaştırma Üzerine Çalışma Grubu, disiplinler arası bir grup olarak sivil havacılık sektörü gözlemcileri ve delegeleri

<sup>282</sup><http://www.ecac-ceac.org/index.php?content=easti>

<sup>283</sup><http://www.ecac-ceac.org/index.php?content=environment&idMenu=2&idSMenu=14>

<sup>284</sup>Ibid

dışında gümrük, göç, güvenlik, kamu sağlığı ve uyuşturucu madde kontrolü uzmanlarından da oluşmaktadır. Asıl amacı yasadışı göçün engellenmesi, uyuşturucu kaçakçılığının önüne geçilmesi ve engelli kişiler için kolaylıklar sağlamak olan bu grubun çalışmaları Avrupa Komisyonu tarafından da izlenmektedir.<sup>285</sup>

### 3.2.3.6. Ekonomik Meseleler

Son yıllarda havacılık sektörünün ekonomik açıdan içine düştüğü tehlikeli durum<sup>286</sup> ve bunun üzerine eklenen küresel ekonomik kriz ile beraber ECAC, Avrupa havacılık sektörünün kendi sorunlarını paylaşabilmesi adına Mart 2008'de düzenli oturumların toplanmasını kararlaştırdı. İlk toplantı 4 Aralık 2008'de olmuştur. Tartışılan konuların başında yakıt sıkıntısının önlenmesi ve oturum içeriğinin gelecek dönem ECAC çalışma programı kapsamına alınması arzusu olmuştur. Oturumların her sene düzenlenmesi kararlaştırılmıştır.<sup>287</sup>

### 3.2.3.7 Diğer Faaliyet Alanları

ECAC'ın bünyesindeki 44 farklı üye ülkenin bir kısmı Doğu Bloğu'nun yıkılmasının ardından Avrupa havacılık sistemine dahil olmuşlardı. Gerek bu devletlerin gerekse her bir farklı üye devletin ECAC faaliyetleri ile tam uyumunun sağlanmasının gözlenmesi bugün halen devam eden bir süreçtir. Bu faaliyetleri, ECAC'ın entegrasyon faaliyetleri arasında sayabiliriz.

Ayrıca ECAC yolcu sağlığı konusunda araştırmalar yapmak üzere Hava Yolcusu Sağlığı Konuları Hakkında Çalışma Grubu APHI'yi kurmuştur. (*Working Group on Air Passenger Health Issues*) Bu alandaki faaliyetler uluslararası kuruluşlar, ICAO, Dünya Sağlık Örgütü WHO (World Health Organization) ve havacılık endüstrisinin katkılarıyla 2003-2004 yılları arasındaki toplantılarda pek çok tavsiye kararlar ve yol gösterici materyellerin oluşturulmasını sağlamıştır.<sup>288</sup>

<sup>285</sup><http://www.ecac-ceac.org/index.php?content=facilitation&idMenu=2&idSMenu=17>

<sup>286</sup>Bkz. s. 86.

<sup>287</sup><http://www.ecac-ceac.org/index.php?content=economie&idMenu=2&idSMenu=19>

<sup>288</sup><http://www.ecac-ceac.org/index.php?content=santepassager&idMenu=2&idSMenu=18>

ECAC tüm bu sayılanların dışında kendi mali yönetimi, bütçesi ve hukuki hizmetlerini de karşılayacak çeşitli çalışmalar yürütmektedir.<sup>289</sup>

### 3.3. Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı EASA

EASA (*European Aviation Safety Agency*), sivil havacılık emniyeti alanında AB'nin düzenleyici ve icrai yetkilerle donatılmış topluluk sivil havacılık otoritesidir. Bir çeşit Avrupa Konseyi kuruluşu olarak niteleyebileceğimiz ECAC'dan en temel farkı, düzenlemelerine uyulması zorunlu olan ve gerçek anlamda bir ulusalüstü sivil havacılık otoritesi olmasıdır. Yetki çerçevesi incelendiğinde, bu alanda neredeyse ulusal havacılık otoritelerinden farkı olmadığı ortaya çıkmaktadır. EASA'nın sorumlu olduğu konular şu şekildedir:

- AB'ye havacılık alanındaki düzenlemelerde uzman görüşler sunmak,
- Üye ülkeleri teftiş yetkisini de içermek üzere havacılık emniyeti kuralları koymak ve uygulanmasını gözlemlemek,
- Havacılık ürünlerinin tasarımı, üretimi ve bakımı ile ilgilenen kuruluşların onaylanması dahil hava aracı ve hava aracı parçalarının tip sertifikalarını düzenlemek,
- AB üyesi olmayan üçüncü ülke hava aracı işletenlerin AB hava sahasında uçuşunu onaylamak,
- Havacılık emniyeti analizleri ve araştırmaları yapmak.
- Yakın gelecekte havaalanları ve hava trafik yönetim sistemlerinin emniyet düzenlemeleri yetkisini devralmak.<sup>290</sup>

<sup>289</sup>Bkz.

<http://www.ecac-ceac.org/index.php?content=finance&idMenu=2&idSMenu=23>

<http://www.ecac-ceac.org/index.php?content=oactivites&idMenu=2&idSMenu=37>

<sup>290</sup>[http://www.easa.eu.int/ws\\_prod/g/g\\_whatwedo.php](http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/g_whatwedo.php)

### 3.3.1. Tarihçe

EASA, ECAC yardımcı kuruluşu olan Birleşik Havacılık Otoriteleri JAA'nın (*Joint Aviation Authorities*) temelleri üzerine kurulmuştur. JAA, çalışmalarına başladığı 1970 yılında, ECAC üyesi devletlerin ulusal sivil havacılık otoritelerinin ortak havacılık emniyeti standartlarını birlikte düzenlemek ve hayata geçirmek amacıyla oluşturdukları ortak bir platformdu. Aslında ilk yıllarda JAA'nın tek amacı, geniş gövdeli hava araçlarının ve motorlarının sertifikalandırma işlemlerinin yapılmasıydı. Bu fikrin arkasında yatan gerçek amaç, yine 1970 yılında Alman-Fransız ortaklığı olarak başlayıp ardından İngiltere, Hollanda ve İspanya'nın katılımıyla giderek büyüyen çok uluslu Airbus şirketinin üreteceği hava araçlarının tek bir kurumdan tip sertifikalandırma işlemlerinin yapılmasıydı. 1987 yılından itibaren düzenleyici yetkileri genişletilen JAA, bütün hava araçları bakımından işletim, bakım, lisanslandırma ve sertifikalandırma yetkilerine kavuştu.<sup>291</sup>

AB, ilerleyen yıllarda kendi hava sahasının emniyetine ilişkin bütün kurallarının kendi oluşturacağı bir yüksek havacılık otoritesine devredilmesi fikrini giderek olgunlaştırarak EASA'nın kurulmasını kararlaştırdı. Arkasında ekonomik çıkarların, tek havacılık pazarının da bulunduğu bu düşünceye göre sivil havacılık emniyeti açısından Avrupa çapında bir bütünlük oluşturacak sistemin meydana getirilmesi AB'nin havacılık stratejisinin kilit noktalarından birini oluşturuyordu. Bu düşünce aynı zamanda AB çevre politikaları ile de bütünleşiyordu.<sup>292</sup>

2002 yılında Avrupa Parlamentosu ve AB Konseyi kararı<sup>293</sup> ile EASA resmen kurulmuş oldu. EASA sisteminin zamanla JAA sisteminin yetkilerini devralarak JAA'yı tasviye etmesi süreci böylece başlamış oldu.

EASA'nın yetkililerini ve organizasyon yapısını açıklamadan önce, EASA'nın Avrupa Komisyonu, AB Konseyi ve Avrupa Parlamentosu'nun yasama gücünden doğan düzenlemelere dayalı olarak AB bünyesinde havacılık alanında düzenleyici yetkilere kavuşmuş olduğunu belirtmek gerekir. JAA'dan EASA'yı ayıran en temel

<sup>291</sup><http://www.jaa.nl/introduction/introduction.html>

<sup>292</sup>Bkz. [http://europa.eu/agencies/community\\_agencies/easa/index\\_en.htm](http://europa.eu/agencies/community_agencies/easa/index_en.htm)

<sup>293</sup>(EC) No 1592/2002 ( OJ L 240, 07.09.2002)

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:240:0001:0021:EN:PDF>

nokta budur. JAA, ulusal sivil havacılık otoritelerinin eşit düzeyde temsiline ve Birleşik Havacılık Şartları JAR ( *Joint Aviation Requirements*) adı verilen düzenlemelerin ortak olarak çıkarılmasına dayanan bir sistemi temsil ediyordu. JAR'ların arkasında zorlayıcı ulusalüstü yasalar mevcut değildi. İkinci temel ayrım ise, JAA üyesi ülkelerin ECAC üyesi olması yeterliydi. EASA sisteminde ise havacılık alanına ilişkin düzenlemelerin çıkarılması sadece AB organlarından alınan yetkiye dayanmaktadır. Dolayısıyla AB üyesi olmayan devletlerin, EASA üyesi olması ve karar mekanizmasına katılması mümkün olmamaktadır. Ancak, JAA üyesi olup EASA üyesi olamayan bazı Avrupalı devletlerin ( İsviçre, Norveç, İzlanda ve Türkiye, vs.) EASA sistemi ile bütünleşmeleri için ortak devletler statüsünde EASA ile birlikte çalışmaları öngörülmüştür. Bu birlikte çalışma sisteminin temelleri 2002 yılında Malta'da toplanan ECAC 51. Sivil Havacılık Müdürleri Özel Toplantısı'nda atılmıştır. 28 Eylül 2003 tarihinde EASA'nın resmen çalışmalarına başlamasının ve AB üyesi ülkelerin ulusal havacılık otoritelerinin sertifikalandırma yetkilerinin aynı tarihte EASA'ya devredilmesinin ardından, JAA diğer yetkilerin de zamanla hangi adımların izlenerek EASA'ya devredileceğini belirlemek için JAA'nı Geleceği Programı FUJA'yı ( Future of JAA) devreye sokmuştur. FUJA Çalışma Grubu, JAA'nın EASA'ya yetki devri ve nasıl sona erdirileceği ile AB üyesi olmayan ülkelerin EASA entegrasyonu çalışmalarına başlanmıştır. 2007 yılında toplanan ECAC 56. Sivil Havacılık Müdürleri Özel Toplantısı'nda 2. FUJA Çalışma Grubu oluşturulmuş ve bu grubun çalışma sonuçları ECAC 129. Sivil Havacılık Müdürleri Olağan Toplantısı'nda kabul edilmiştir. FUJA II Nihai Raporu olarak adlandırılan bu rapora göre,

1. JAA sisteminin 30 Haziran 2009 tarihinde tamamen kapatılması,
2. Hoofddorp'taki JAA-TO'nun<sup>294</sup> Hollanda yasalarına göre kurulmuş bir vakıf olarak ECAC kuruluşuna çevirilmesi,
3. EASA'nın 2009 başlarından itibaren AB üyesi olmayan JAA ülkelerinin EASA sistemine dahil edilmesi için bir bağlantı işlevini yerine getirmesinin gerekliliğine karar verilmiştir.<sup>295</sup>

<sup>294</sup>Bkz. s. 90.

<sup>295</sup>Flippo De Florio, **Airworthiness: An Introduction to Aircraft Certification; A Guide to Understanding JAA, EASA and FAA Standards**, Butterworth-Heinemann, 2006, s. 13.

FUJA II raporunun ardından, 20 Şubat 2008 tarihindeki Avrupa Komisyonu kararı ile AB üyesi olmayan bu ülkelerin de EASA sistemi ile bütünleştirilerek, gerçek anlamda Pan Avrupa boyutuyla havacılık emniyetinin gelişiminin kolaylaştırılması amaçlanmış ve bu yönde çalışmalara hız verilmiştir.<sup>296</sup>

### 3.3.2. Teşkilat Yapısı

Üyesi olan devletlerin ulusal havacılık otoritelerinden ciddi yetkileri devralmış gerçek bir sivil havacılık otoritesi olan EASA'nın teşkilat yapısı da diğer uluslararası havacılık teşkilatlarından farklı bir şekilde tasarlanmıştır. Bugün EASA, her hangi bir ulusal havacılık otoritesinden daha az yetki ile sınırlanmış değildir. Dünyanın en ciddi ve saygın ulusal havacılık otoritelerinden olan Amerikan FAA ile birlikte ismi geçen ilk otoritedir. Havacılık sektörü alanında iki dünya devi olan ABD ve AB'nin havacılık otoriteleri kendi aralarında işbirliğine de gitmektedirler.<sup>297</sup>

Özellikle havacılık emniyetini doğrudan ilgilendiren konularda politik müdahalelerden tamamen bağımsız bir karar alma mekanizmasının varlığını garanti altına almak için, EASA'da kararlar bağımsız ve tarafsız olarak çalışan ve ataması üye devletler ve Avrupa Komisyonu temsilcilerinden oluşan EASA Yönetim Kurulu tarafından yapılan bir yönetici müdür tarafından alınmaktadır. Böylece pek çok ulusal havacılık otoritesinde mevcut olan bir yapı EASA tarafından da benimsenmiş olmaktadır. Alınan kararlar kişileri ve kurumları doğrudan etkileyen nitelikte olduğundan, İtiraz Kurulu da bir başvuru merci olarak kararların AB yasalarına uygunluğunu kontrol etmektedir. Havacılık sektörü çalışanlarını, üreticileri, ticari ve genel havacılık hava aracı işletenlerini, bakım endüstrisini, eğitim organizasyonlarını ve hava sporları dalını temsil eden kuruluşların temsilcilerinden oluşan EASA Danışma Kurulu da Yönetim Kurula'na çalışmalarında yardımcı olmaktadır.<sup>298</sup>

---

FUJA II Nihai Raporu'nun metnine ulaşmak için bkz. [http://www.jaa.nl/fuja/fuja\\_report.html](http://www.jaa.nl/fuja/fuja_report.html)

<sup>296</sup>(EC) No 216/2008 ( OJ L 79, 19.03.2008)

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:079:0001:0049:EN:PDF>

<sup>297</sup>Bkz. FAA-EASA Düzenleme Alanında İşbirliği Programı ( *FAA-EASA Rulemaking Co-operation*),

6 Haziran 2007 [http://www.easa.eu.int/ws\\_prod/r/doc/FAA\\_EASA\\_Coop.pdf](http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/doc/FAA_EASA_Coop.pdf)

<sup>298</sup>[http://www.easa.eu.int/ws\\_prod/g/g\\_org\\_main.php](http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/g_org_main.php)

### 3.3.3. Yetkiler

EASA'nın sivil havacılık alanında sahip olduğu yetkiler, Avrupa Komisyonu kararları ile kendisine verilmektedir. JAA'dan farklı olarak EASA söz konusu olduğu zaman “otoriteler”den değil, tek bir “otorite”den bahsedilmesinin sebebi de budur. JAA doğası itibari ile bir sivil havacılık otoritesi değildi. Sertifikalandırma konusunda sadece ulusal havacılık otoritelerine tavsiyeler vermekten başkaca bir işlevi bulunmamaktaydı. EASA ise idari, mali ve hukuki konularda otonom bir AB havacılık otoritesi olarak ulusalüstü havacılık standartları koymakla yetkilidir. AB üyesi devletler bu kurallara uymakla uluslararası değil, ulusalüstü kurallarla bağlıdırlar.<sup>299</sup>

Avrupa Komisyonu 24 Eylül 2003 tarihli düzenlemesi ile EASA'ya hava araçlarının, parçalarının ve ilgili ürünlerin uçuşa elverişlilik ve çevresel sertifikalandırma ile hava araçlarının tasarım ve üretim sertifikalandırma yetkileri verilmiştir.<sup>300</sup>

20 Kasım 2003 tarihli diğer bir düzenleme ile de EASA hava aracı ve havacılık ürünleri ile bunların parçaları ve aksesuarlarının sertifikalandırılması ile ilgili ek yetkiler ve bu sertifikalandırma işlemleri ile uğraşacak kuruluş ve çalışanların onaylanması yetkilerini de elde etmiştir.<sup>301</sup>

Bu yetki ile bağlantı olarak, EASA gerekli gördüğü durumlarda, belli bir model hava araçlarının işletilmesi, bakımı ve tasarımından gelen ve uçuş emniyetinin tehlikeye düşüren teknik aksaklıkların ortaya çıkması durumlarında ilgili hava araçları için uçuşa elverişlilik yönergeleri yani AD (*airworthiness directive*) yayınlama yetkisine de sahiptir. Böylece hava araçlarının uçuşa elverişliliklerinin sürekliliği sağlanmaktadır.<sup>302</sup>

<sup>299</sup> A.g.e., s. 13-14.

<sup>300</sup> (EC) No 1702/2003 ( OJ L 243, 27.09.2003)

[http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2003/l\\_243/l\\_24320030927en00060079.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2003/l_243/l_24320030927en00060079.pdf)

Çeşitli tarihlerdeki değişikliklerin listesi için bkz.

[http://www.easa.eu.int/ws\\_prod/g/rg\\_regulation\\_1702\\_2003.php](http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/rg_regulation_1702_2003.php)

<sup>301</sup> (EC) No 2042/2003 ( OJ L 315, 28.11.2003)

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:315:0001:0165:EN:PDF>

<sup>302</sup> [http://www.easa.eu.int/ws\\_prod/c/c\\_awdir.php](http://www.easa.eu.int/ws_prod/c/c_awdir.php)



Yukarıda sayılı asli havacılık otoritesi yetkileri dışında, EASA havacılık faaliyetlerinin çevreye verdiği zararların engellenmesi konularındaki yetkilerine önemle eğilmektedir. Bu noktada temel kurallar koyma, sertifikalandırma çalışmaları yapma ve sektöre yol gösterici materyeller oluşturma konusunda faaliyetler göstermektedir. ICAO Havacılık Çevresel Koruma Komitesi CAEP (*Committee on Aviation Environmental Protection*) çalışma gruplarına da dahil olarak uluslararası işbirliğine gitmektedir. Aynı zamanda Avrupa Komisyonu'na çevrenin korunması hakkında teknik destek sağlamaktadır.<sup>303</sup>

### 3.3.4. Türk Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve EASA

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), yasal dayanaklarını 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu<sup>304</sup> ile 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Yeniden Yapılandırılması Hakkında Kanun'dan<sup>305</sup> alan, Türk ulusal sivil havacılık otoritesidir.

2920 sayılı yasanın 27. maddesi hükmüne göre “Türk sivil hava araçları ile faaliyette bulunan tüm kamu kurum ve kuruluşları ve gerçek ve özel hukuk tüzelkişileri Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün hava seyrüsefer güvenliğini sağlamak amacıyla yapacağı veya yaptıracığı teknik denetime tabidirler.”

Aynı yasanın idari cezaları düzenleyen 143. maddesine göre de idari para cezasına karar vermeye SHGM yetkilidir.

5431 sayılı yasanın 1. maddesine göre SHGM, Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı, kamu tüzel kişiliğini haiz, özel bütçeli bir kuruluştur.

SHGM, JAA sisteminde yer almış olmasına karşın, EASA üyesi değildir. Ancak 2008 yılında Türkiye ile aynı durumda olan devletlerin EASA sistemi ile uyumlu hale getirilmesi çalışmalarının<sup>306</sup> başlamasının ardından, 7 Temmuz 2009 tarihinde EASA ile SHGM arasında ortak çalışma anlaşması imzalanmıştır.<sup>307</sup>

<sup>303</sup>[http://www.easa.eu.int/ws\\_prod/r/r\\_environ\\_main.php](http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_environ_main.php)

<sup>304</sup>RG 18196, 19.10.1983

<sup>305</sup>RG 25997, 18.11.2005

<sup>306</sup>Bkz. s. 96.

<sup>307</sup>Benzer anlaşmalar Türkiye ile aynı konumdaki 12 ülke ile daha imzalanmış bulunmaktadır.

Anlaşmanın asıl kapsamı ve amacı, Avrupa çapında ortak havacılık uygulamaları belirlemek için bazı ilgili standartların ortaklaşa kullanımını sağlamak, daha doğrusu Türkiye'nin ve onun gibi anlaşma imzalayan diğer ülkelerin de EASA havacılık standartlarını kendi havacılık otoriteleri eliyle uygulamalarını teşvik etmektir. Anlaşmanın 1. Ek'inde sıralı bu standartlar şöyledir:

1. Hava araçlarının ve ilgili ürünlerin tip sertifikalarının ve uçuşa elverişlilik belgelerinin verilmesi düzenlemelerinin bütününe kapsayan standartlar (*EASA Part 21*)

2. Uçuşa elverişliliğin devamının sağlanması ve havacılık ürünlerinin, parçalarının, ve bu işte çalışan kuruluşların ve personelin onaylanması standartları. Bunlar hava aracı bakımı sürecinin standartları ile ilgili düzenlemelerdir. Bunlar hava aracı bakımı kuruluşlarının onaylanması (*EASA Part 145*), bakım personelinin lisanslandırılması (*EASA Part 66*), bakım eğitim kuruluşlarının onaylanması (*EASA Part 147*) ve hava aracının uçuşa elverişliliğinin devamını gözetecek kuruluşların onaylanması (*EASA Part M*) standartlarını kapsar.

3. Havacılık Operasyonları (Faaliyetleri) olarak adlandırılan alanlarda teknik şartlar ve idari prosedürlerle ilgili standartlar.

4. Uçuş ekibi lisanslandırılması FCL (*Flight Crew Licensing*) ile ilgili teknik şartlar ve idari prosedürlerle ilgili standartlar.

Bu anlaşmanın üçüncü bölümü “Düzenleyici İşbirliği ve Karşılıklı Yardımlaşma” adını taşır. Madde 3.4 hükmüne göre SHGM'nin bu standartları tek düzenleme olarak doğrudan kabul etme veya onaylama şartı yoktur. Ancak anlaşmanın beşinci bölümü gereği olarak EASA ile işbirliği yapmış bulunduğu ve EASA denetimlerine tabi olduğundan bu standartları zımnen kabul ettiği şeklinde bir yorum yanlış olmayacaktır. Zira, anlaşmanın 6. bölümünde madde 6.1 hükmü gereğince SHGM'nin EASA tarafından verilmiş sertifikaları tanıyacağı ve 6.2

hükümüne göre de EASA'nın kendi standartlarına uygun olduğunu tespit ettiği SHGM sertifikalarını da aynen kabul edeceği belirtilmiştir. Bu duruma aykırılığın sonucu son derece açıktır. SHGM'nin EASA standartlarına asgari uygunluk şartlarına uymadan düzenleyeceği hiçbir sertifika EASA ülkelerinde geçerli olamayacaktır. Bu durumda SHGM gibi bu tip anlaşmaya imza atan her bir diğer ulusal havacılık otoritelerinin de aynı yükümlülükler altına girerek ulusal hava araçlarının Avrupa hava sahasında sorunsuz uçuş yapabilmesini sağlamaya çalıştıkları açıktır.

## SONUÇ

Sivil Havacılık ve Uluslararası Hukuk konulu bu araştırma boyunca, hava hukukunun tanımından başlayarak, havacılığın tarihçesi, hava hukukunun uluslararası kaynakları ve bu hukuk kaynaklarına dayalı olarak oluşturulan uluslararası havacılık kuruluşları incelenmiştir. Böylece okuyucuya hava hukukunun diğer hukuk dallarına oranla nispeten kısa olan gelişim sürecinin aktarılması ve hava hukukunun gelişim süreci boyunca meydana çıkardığı hukuk araçları ve kurumlarla nasıl bir ilişki içinde olduğu, sivil havacılık faaliyetlerinin hangi hukuksal araçlar yardımıyla yönlendirilmeye çalışıldığının gösterilmesi amaçlanmıştır.

Uluslararası hava hukukunun amaçları, belirtildiği gibi havacılık faaliyetleri alanında eşitlik, etkinlik, verimlilik, emniyet ve güvenliğin sağlanmasıdır. Ancak günümüzde varılan noktada bu amaçlara ne kadar ulaşıldığını tespit etmek gerekir.

Farkına varılması gereken ilk nokta şudur: sivil havacılık tamamen ekonomik bir faaliyettir ve hem gücü, hem de sembolik değeri gereği devletlerin yüksek çıkarlarını yakından ilgilendirmektedir. Devletler arası konferansların ortaya çıktığı ilk yıllarda devletler hukuku yönünden tartışmalar yoğunlaşmış, egemenlik hakları ve ulusal güvenlik öncelikli endişe konuları olmuş; ancak hızla gelişen teknoloji ile beraber havacılığın ekonomik yönü uluslararası müzakerelere temel sebep teşkil etmiştir. Diğer yandan havacılığın bir gereği olarak, sivil havacılık faaliyetleri transnasyonal hukuk kurallarıyla düzenlenmeye çalışılmış ve mümkün olduğu surette bütün dünya havacılık kurallarının yeknesak hale getirilmesi amaçlanmıştır.

Özellikle 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren hava taşımacılığında hızlı bir büyüme gerçekleşmiş ve çok kısa bir süre içerisinde jet motorlu sivil hava araçlarının kullanıma girmesiyle sivil havacılık dünya ticaretinin önemli bir tamamlayıcı unsuru haline gelmiştir. İkinci Dünya Savaşı'nın sonunun yaklaştığı yıllarda bu durumun önceden sezilmesi ile toplanan Şikago Konferansı'nın kurduğu

hukuki yapı, uluslararası sivil havacılık sisteminin lokomotif unsuru olmuştur. İlk defa gerçek anlamda havacılığın teknik yanları bütün boyutları ile irdelenmiş ve ICAO gibi güçlü bir kurumun oluşturulması ile Şikago Sistemi'nin kurduğu yapının günün şartlarına göre gözden geçirilmesi ve güncellenmesi sağlanmıştır. Günümüzde iki taraflı hava ulaştırma anlaşmaları da halen bu sisteme uygun olarak yapılmaktadır.

Havacılık alanında fırsat eşitliği, etkinlik ve verimlilikten bahsetmek gerekirse, Şikago Sistemi ile her devletin asgari yükümlülüklerine uymak kaydı ile uluslararası havacılık faaliyetlerine katılabileceği ve diğer devletlerin engellemesiyle karşılaşmayacağı garanti altına alınmıştır. Ancak ekonomik bir faaliyet olan sivil havacılık, kuşkusuz güçlü devletler için her zaman daha etkili ve verimli olmaktadır. Siyasi ve ekonomik yönden güçlü devletler, daha uygun şartlarda hava ulaştırma sözleşmeleri imzalayabilmektedir. Özellikle AB ve ABD arasında giderek kapsamı genişleyen “Açık Semalar” Anlaşmaları ile devletlerin havacılık sektörlerini korkusuzca rekabete açabildikleri görülmektedir. Serbest piyasa şartlarının ve küresel ekonominin tehditlerine rağmen bu durumdan karlı çıkmak sadece güçlü devletlerin sahip olabileceği bir niteliktir. Her şeye rağmen, bu durum işin doğası gereğidir. Her bir devletin havacılık alanında sahip olması arzulanan fırsat eşitliğine uluslararası hava hukuku yönünden bir engel bulunmamaktadır.

Sivil havacılığın sembolik yönü, yasa dışı örgütlerin de dikkatini çekmiş, belli bir devlete karşı olan düşmanlığın gösterilmesi için, söz konusu devletin hava araçlarına ve yolcularına karşı terör girişimleri de artmaya başlamıştır. Terörizmin önlenmesine ilişkin ilk uluslararası sözleşmeler de havacılık ve hava hukuku kapsamında olmuştur. Havacılık terörizminin artması, her ne kadar zaman zaman devlet destekli olsa da piyasa dengeleri içinde gelişmeye çalışan havacılık sektörünü zor duruma soktuğu gibi, güvenliğin yeniden tesisi için katlanılması gereken mali yük de artmıştır. Bu sorunların aşılmasında, ICAO ve ECAC'ın devreye girmesinin yanında, IATA ve ACI gibi sektöre yönelik uluslararası kuruluşların sunduğu etkin ve ekonomik çözümler ile bu durumun üstesinden daha kolay gelinmiştir.

Tüm bunların yanında, havacılık faaliyetlerinde emniyetin sağlanması, uluslararası hava hukukunun en önemli düzenleme alanıdır. Gerçekten de, etkin,

verimli ve ekonomik hava ulaşımının olmazsa olmaz koşulu emniyettir. Hava hukukunun politik ve ekonomik hükümler getiren kaynaklarını bir tarafa bırakırsak geriye kalan kamu hukukuna dayalı hükümlerin ezici bir çoğunluğu uçuş emniyeti ve buna bağlı standartizasyonlar ve diğer uyulması zorunlu kurallardan oluşmaktadır. İncelendiği üzere uluslararası havacılık kuruluşlarının en meşgul olduğu konuların başında havacılık emniyeti gelmektedir. Hatta AB'nin ulusalüstü sivil havacılık otoritesi EASA (Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı – *European Aviation Safety Agency*) bile adında bu kelimelere yer vermektedir.

Havacılık faaliyetleri askeri faaliyetler, kolluk faaliyetleri ve sivil havacılık faaliyetleri olarak üç temel kola ayrılmakla ve amaçları temelden birbirine ayrı düşmekle beraber, emniyet konusunda havacılık faaliyetinin amacına bakılmaksızın asgari yükümlülüklerin yerine getirilmesi gerekmektedir. Uçuş emniyeti sadece hava aracında bulunan kişi veya eşyalar için değil, yer yüzündeki kişiler ve mallar için de geçerlidir. Kuşkusuz salt askeri gayeler ya da kolluk amacı güdümlerle gerçekleştirilecek havacılık faaliyetlerinde uçuş emniyeti geri plana atılabilir<sup>308</sup> ve hava aracında ya da yer yüzünde meydana gelebilecek zararlar göz ardı edilebilir.

Emniyete yönelik düzenlemelerin ilerleyen yıllarla beraber daha sıkı ve maliyet artırıcı bir niteliğe bürünmesinin ortaya çıkardığı bir sonuç vardır: Her zaman en

<sup>308</sup> Türk savaş uçaklarının Yunanistan ile aramızda halen sonuçlanamayan karasuları meselesi sebebiyle yaptığı bazı askeri manevralar, Yunan devleti tarafından Atina FIR hattının uluslararası uçuş rotaları üzerinde uçuş emniyetini ciddi anlamda ihlal ettiği iddialarına maruz kalmaktadır. Bu konuda iki tarafın da sunduğu görüşler için bkz.

<http://www.turk-yunan.gen.tr/ege-adalari-ve-anlasmazliklar/fir-hatti.html>

Bu konuda her hangi bir sivil hava aracının ele geçirilerek 11 Eylül olaylarında olduğu gibi bir silah olarak kullanılabileceği terörist bir saldırıyı en az zararla atlatmak ya da kontrolü her hangi bir sebeple kaybedilmiş bir sivil hava aracının yerleşim birimleri üzerine düşme ihtimalini bertaraf etmek için uygun bir bölge üzerinde düşürülmesi ihtimali de örnek gösterilebilir.

14 Ağustos 2005 tarihinde meydana gelen ve dünya basınında “Hayalet Uçak” adı altında bahsedilen hava aracı kazasında, Larnaka-Atina charter seferini yapan Helios Havayollarına ait 737-300 tipi yolcu jeti, kalkıştan sonra kabin basıncının sağlanmadığını farkedemeyen uçuş ekibinin kokpit göstergelerinin verdiği uyarı sinyallerini yanlış yorumlaması ve oksijen maskesi takmadan otopilot marifetiyle yükselişe devam etmeleri üzerine artan irtifadan ötürü oksijensiz kalarak bilinçlerini kaybetmesiyle olaylar zinciri başlamıştır. Uçak otopilot cihazı tarafından uçurularak iniş bölgesi olan Atina üzerinde patern uçuşları yapmaya başlamış ve yanına gelen iki avcı uçağı yolcular dahil herkesin baygın olduğunu görmüştür. Kokpitte görülen kişinin kazadan sonra yapılan araştırmalarda kabin memuru olduğu görülmüştür. Ancak uçak yakıtının bitmesi üzerine yerleşimin olmadığı bir tepeye düşmüştür. Aksine bir durumda avcı jetlerinin uçağı düşürmesi ihtimali her zaman mevcuttu.

Bu Kaza ile ilgili hava aracı kaza raporu için bkz: [http://www.moi.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/All/F15FBD7320037284C2257204002B6243/\\$file/FINAL%20REPORT%205B-DBY.pdf](http://www.moi.gov.cy/moi/pio/pio.nsf/All/F15FBD7320037284C2257204002B6243/$file/FINAL%20REPORT%205B-DBY.pdf)

güvenli ulaşım yöntemi olarak kabul edilen hava ulaşımının, aslında değiştirilen veya daha önceden öngörülememiş olmasına rağmen sonradan yürürlüğe konulan her bir kuralla beraber, ilgili kuralın konmasından önce “emniyetsiz” olduğu kanıtlanmaktadır. Bu çıkarım ilk seferde son derece insafsız gibi görünse de, tarihi gelişimi içinde hava hukukunun en önemli amacının emniyet olduğunu kabul etmek gerektiğinden, bu en doğru yaklaşım ve *a priori* bir olgudur. Kural koyucuların her zaman aklında tutması gereken tek bir gerçek vardır: Günümüzde havacılık faaliyetleri her ne kadar emniyetli hale gelmiş olursa olsun, halen bir o kadar henüz farkına varılmamış tehlikeler mevcuttur. Uçuşun kendisi tek başına oldukça riskli bir faaliyetken ve kazaların önemli bir oranı faciayla sonuçlanırken, düşük istatistiklere kanmak ve gerçekleri göz ardı etmek havacılık kültürüyle ve dolayısıyla hava hukukçusunun sahip olması gereken görüş açısıyla da bağdaşmaz. Hava hukukçusu ister kural koyucu bir organın parçası, ister kuralların uygulanmasında etkin bir role sahip biri olsun, isterse bu konuda sade bir araştırmacı olsun, havacılığın amacının ekonomik çıkar olduğunu kabul ettiği kadar, temel taşının da uçuş emniyeti olduğunu unutmamalıdır.

Ülkemiz açısından da kısa bir değerlendirme yapmak gerekirse, son yıllarda Türk sivil havacılık işletmelerinin sayısında büyük bir artış yaşanmaktadır. Bu gelişmelerin temelinde hava ulaşımına talebin artması kadar, özellikle tarifeli sefer sayılarının bir devlet politikası olarak çoğaltılıp sektörün büyütülmesi ve diğer ülke pazarlarından da pay kapıp ülke gelirinin artırılması amaçlanmaktadır. Ulaştırma Bakanlığı'nın son dönemlerde sık sık yaptığı açıklamalardan anlaşılacağı üzere, Asya ve Afrika kıtasında gelişmekte olan havacılık hizmetleri pazarında önemli bir konum elde etmek telaşı son derece yoğundur. Bu kapsamda D-8 ülkeleri ile sıkı ilişkiler içine girilmekte ve “Bölgesel İşbirliği Projesi” adı altında çok kapsamlı bir pazar paylaşımı hedeflenmektedir.<sup>309</sup>

Bu gelişmelere paralel olarak, iki taraflı hava ulaştırma anlaşmalarının sayısında da artış gözlemlenmektedir. SHGM, diğer ülkelerle daha önceden imzalanan ikili hava ulaştırma anlaşmalarını da yeniden gözden geçirmiş ve 2006 yılı

<sup>309</sup> Türkiye, Malezya, Endonezya, Nijerya, Mısır, İran, Bangladeş ve Pakistan'da oluşan D-8 ülkelerinin toplam nüfusu 1 milyarı, havayolu ile taşınan yolcu sayısı 250 milyonu bulmaktadır. Bu ülkelerin tüm havacılık faaliyetlerinin toplam hacmi 185 milyar dolardır ve hedeflenen pazar payı 18 milyar doları bulmaktadır.

Bkz. [http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber\\_id=748](http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=748)

başından 2009 Haziran ayına kadar geçen dönemde<sup>310</sup> 60 ülke ile müzakereler yürütmüştür.

Ancak bu gelişmelerin ve karlılık artırımının uçuş emniyetinden ödün vermeden gerçekleşmesi gerekmektedir ve bu iki kavram yani karlılık ve uçuş emniyeti arasında ters orantı olduğu bilinmektedir. Uçuş emniyetini artırıcı tedbirlerin havacılık sektöründeki en yüksek gider kalemlerinden biri olması bu ikilemin temel kaynağıdır. Her ne kadar ICAO ve diğer yetkili havacılık otoritelerinin şart koştuğu asgari havacılık standartları bugün dünyanın hemen her ülkesinde ve hemen her havacılık işletmesinde bir şekilde karşılanmış olmasına rağmen; havacılık faaliyetlerinin emniyetini ileri seviyelere taşıyıp can ve mal kayıplarını en aza indirecek gerçek önlemler her bir devletin kendi havacılık politikalarından ve hatta her bir işletmenin kendi iç yönetim ve emniyet anlayışından beslenmektedir. Ülke ve işletme temelli bu anlayışın oturması ise hiç kuşkusuz köklü bir havacılık kültürü gerektirmektedir.

Sivil havacılığın bugün vardığı noktada teknolojik ilerlemeler kadar, bu ilerlemelere ayak uydurabilen hava hukukunun da büyük katkısı bulunmaktadır. Sonuç olarak, uluslararası hava hukukunun hedeflediği amaçlara ulaşmada başarılı olduğunu görüyoruz.

Uluslararası hava hukukunun bu kadar zor görevleri bir araya getirirerek amaçlarına yeterli seviyede ulaşmasının arkasında yatan gerçek güç, çalışma boyunca hemen her başlık altında görüldüğü üzere, devletler arası *consensus*'tur. Devletleri *consensus*'a yaklaştıran unsurlar da aslında havacılığın özünden gelmektedir. Havacılık emniyetinden güvenliğe ve diğer pek çok temel başlığa kadar getirilen her düzenlemenin teknik gerekçeleri vardır. Dünya genelinde ya da bölgesel çapta faaliyet gösteren bütün havacılık kuruluşları ve havacılık otoriteleri kararlarını ve uygulamalarını uzman görüşlerine oturtacak şekilde örgütlenmiş, teşkilat yapıları ve karar mekanizmaları bu sisteme göre tasarlanmıştır. Mümkün olduğunca siyasi

---

<sup>310</sup>SHGM, 2009 yılının ilk altı ayında Lübnan, Çin, Vietnam, Kanada, Mısır, Rusya, Kenya, Tayland, İran, Ukrayna, Makedonya, İzlanda, Yunanistan, Japonya, Sırbistan, Katar, Mali, Gambia, Somali ve Komorlar Birliği ile olmak üzere toplam 20 ülke ile hava ulaştırma anlaşmaları imzalamıştır.

[http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber\\_id=756](http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=756)



etkilerden uzak örgütlenmelerin gerçekleştiği, bu çalışmada yer verilen kuruluşların yapılanmasına dair açıklamalardan da anlaşılmaktadır.

Kuşkusuz bu çalışma, uluslararası hava hukukunun sivil havacılığa yönelik düzenlemelerinin tamamını okuyucuya aktarmakta yetersizdir. Özellikle zel hukuka yönelik düzenlemelere yer verilmemiştir. Daha önce de vurgulandığı gibi, hava hukukunun kamu hukuku ve özel hukuk olarak ikiye ayırmak bu yetersizliğin en önemli sebebidir. Ancak, hava hukukunun tanımı ve tarihçesi ile başlayıp, temel uluslararası yapı taşlarını aktarmak suretiyle, okuyucunun sivil havacılık alanındaki düzenlemeler ve kurumlar hakkında genel bir bilgi temeli ve kanı sahibi olması amaçlanmıştır. İncelenen konu başlıklarında da bu amaca öncelik verildiğini belirtmek gerekir.

## KAYNAKÇA

### Kitaplar, Makaleler ve Süreli Yayınlar:

Abeyratne, Ruvantissa I.R., **Aviation In Crisis**, Ashgate Publishing, 2003

Abeyratne, R.I.R., “The Effects Of Unlawful Interference With Civil Aviation On World Peace And The Social Order”, **Transportation Law Journal**, Bahar 1999, Cilt 22, Sayı 449 s. 450-485.

Akipek, Ömer İlhan, **Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu**, Ankara, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları , 1959.

Basedow, Jurgen, “Airline Deregulation in the European Community-Its Background, its Flaws, its Consequences for E.C.-U.S. Relations”, **Journal of Law and Commerce**, 1994, Sayı 13, s. 247-277

Belbez, Hikmet, “Hava Hukuku: Konusu Ve Mahiyeti”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Ankara, 1945, Cilt No:2, Sayı 4, s.80-84

Button, Kenneth J., “Toward Truly Open Skies”,**Transportation**, Güz 2002, s.12-16

Cambon, Jules; Von Jagow, G., “Exchange of Notes Between France and Germany Concerning Aerial Navigation”, **The American Journal of International Law**, Cilt 8, no. 3, s. 214-217

Cento, Alessandro, **The Airline Industry Challenges In The 21<sup>st</sup> Century**, Physica-Verlag HD, 2009

Cooper, John C., “Air Transport And World Organization”, **Yale Law Journal**, Ağustos 1946, (westlaw arşivleri)

Cooper, John C., “Air Power and the Coming Peace Treaties”, **24 Foreign Affairs**, 1946, (westlaw arşivleri)

De Florio, Filippo, **Airworthiness: An Introduction to Aircraft Certification; A Guide to Understanding JAA, EASA and FAA Standards**, Butterworth-Heinemann, 2006

Dempsey, Paul Stephen, “Compliance & Enforcement In International Law: Achieving Global Uniformity in Aviation Safety”, **North Carolina Journal of International Law and Commercial Regulation**, Güz 2004, s. 1-74.

Dempsey, Paul Stephen, **European Aviation Law**, Kluwer Law International, 2004

Diederiks-Verschoor , I. H. Philepina; Butler, M.A, **An Introduction to Air Law**, Kluwer Law Publishing, Ağustos 2006

Erem, Faruk; Seyman, Selahattin, “Uçak Kaçırma Suçları”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Ankara, 1970, Cilt No:27, Sayı 1-2, s.1-24

**Flight**, Cilt XLVIII, Sayı 1901, 31.05.1945, s. 581.  
(<http://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1945/1945%20-%201041.html>)

'**Flight International**', cilt 115, sayı 3667, 30 Haziran 1979

Françillon, René J., **McDonnell Douglas Aircraft Since 1920**, Londra, Putnam, 1979

Göknil, Mazhar Nedim, **Hava Hukuku**, İstanbul, No. 484, İstanbul Hukuk Fakültesi Yayınları, 1951

Graham, Anna; Papatheodorou, Andreas; Forsyth, Peter, **Aviation and Tourism – Implications For Leisure Travel**, Ashgate, Ağustos 2008

Haanappel, Peter P.C., **The Law And Policy Of Airspace And Outer Space – A Comparative Approach**, 1. Baskı, Kluwer Law International, Ekim 2003

Hailbronner, Kay, “Freedom of the Air and The Convention On The Law of The Sea”, **American Journal of International Law**, Temmuz 1983, Cilt 77, Sayı 490, s. 490-520

**International Law Reports**, C.B.E. Lauterpacht, C.J. Greenwood, Cambridge, Grotius Publications Limited, 1988, Cilt 85,

Jiefang, Huang, “Aviation Safety, ICAO and Obligations *Erga Omnes*”, **Chinese Journal of International Law** ,2009, no.8, s. 63-79

Kean, Arnold, **Essays In Air Law**, Londra, Brill Publishing, 1982

Larsen, Paul B.; Sweeney, Joseph C.; Gillick, John E., **Aviation Law – Cases, Laws and Related Sources**, Transnational Publishers, 2006

Milde, Michael, **International Air Law and ICAO** , 11. Uluslararası Baskı, Utrecht Netherlands, 2008

Nolmans, Erik, "UBS Fastens its Seatbelts", **Fortune**, Cilt 152, Sayı 9, 14 Kasım 2005, s. 20-22

### **Official Journal Of The European Commities**

Öktem, Akif Emre, **Terörizm, İnsancıl Hukuk ve İnsan Hakları**, İstanbul, Derin Yayınları, 2007

**European Yearbook / Annuaire Européen**, Rosenstiel, Francis; Lejard-Boutsavath, Edith; Martz, Jean-Jacques, ,Cilt 47, European Council, 1991

Saba, John, "Worldwide Safe Flight: Will The International Financial Facility For Aviation Safety Hep It Happen?", **Journal of Air Law and Commerce**, No 68/3, 2004, s. 537-581

Sandholtz, Wayne; Sweet, Alec Stone, **European Integration and Supranational Governance**, Oxford University Press, Ekim 1998

Tillotson, John; Foster, Nigel G., **Text, Cases and Materials on European Union Law**, **Routledge-Cavendish**, 2003

Vallero, Luigi, "The Freedom of Fifth Freedom Flights", **Airways**, Cilt 11, Sayı 102, Ağustos 2004, s. 31-36

Vasigh, Bijan; Tacker, Tom; Feming, Ken, **Introduction to Air Transport Economics: From Theory to Application**, Ashgate, Ağustos 2008

Vaughan, Richard, **Twentieth-Century Europe: Paths to Unity**, New York, Barnes and Noble, 1979

Warden, Jacob A., "Open Skies At A Crossroads: How The United States And The European Union Should Use The ECJ Transport Cases To Reconstruct The Transatlantic Aviation Regime", **Northwestern Journal of International Law and Business**, Güz 2003, s. 227-256

Weber, Ludwig, **International Civil Aviation Organization An Introduction**, Alphen aan den Rijn Hollanda, Kluwer Law International, 2007

Wilkinson Paul; Jenkins, Brian M., **Aviation Terrorism and Security**, Londra, Frank Cass Publishing, 1999

#### **Tezler:**

Sorgucu, Ayhan, **Türkiye'nin Hava Sahasının Hukuksal Statüsünün Uluslararası Hava Hukuku ve Türkiye'nin Dış Sorunları Çerçevesinde İncelenmesi**, T.C. Genel Kurmay Başkanlığı Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, Harp/Harekat Hukuku Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2005.

#### **İnternet Makaleleri ve Belgeler:**

Ludwik, Dr. J. Kos, Rabcewicz, Zubdowski, 'Canada and The Organization of American States', **'Air University Review'**, Eylül-Ekim 1967, [http://www.airpower.maxwell.af.mil/airchronicles/aureview\\_toc/AUReview1967/AUReview1967Sep-Oct.htm](http://www.airpower.maxwell.af.mil/airchronicles/aureview_toc/AUReview1967/AUReview1967Sep-Oct.htm)

Öktem, Akif Emre, "Uluslararası Hukukta Terörizm, Tanım Sorunu ve Milli Bağımsızlık Hareketleri", **İstanbul Ticaret Üniversitesi Dergisi** <http://www.iticu.edu.tr/kutuphane/dergi/d5/M00068.pdf>, ziyaret tarihi 12.06.2008

"Implementation of The Yamoussoukro Decision on The Liberalisation of Air Transport Markets in Africa-Project For West and Central Africa" Third Meeting of

the Coordination and Monitoring Committee for the Implementation of the Yamoussoukro Decision in West and Central Africa, Libreville: 29 – 30 November 2004, Report of Activities Jan 2001 – Nov 2004

**İnternet Siteleri:**

about.com

admin.ch

aea.be

airdisaster.com

airguideonline.com

airlines.org

archive.org

aviation.go.th

aviation-safety.net

bbc.co.uk

britainusa.com

britannica.com

civilaviation.gov.kh

civilaviation.nic.in

competition-commission.org.uk

dfat.gov.au

dot.gov

easa.eu

easti.org

ecac-ceac.org

ekodialog.com

emergency-management.net

eraa.org

europa.eu

faa.gov

fas.org

flightglobal.com

globalplanesearch.com

gsa.gov

iata.org

icao.int

jaa.nl

legalisplatform.net

libraryonline.erau.edu

mackenzieinstitute.com

maliat.govt.nz

mcgill.ca/iasl

mit.edu

moi.gov.cy

nti.org

panalpina.com

shgm.gov.tr

skybrary.aero

syr.edu

turk-yunan.gen.tr

un.org

westlaw.com

(Metinde atıfta bulunulan tüm internet içeriklerinin güncelliği 28.09.2009 tarihinde yeniden incelenerek teyit edilmiştir.)

**Mevzuat:****Uluslararası Sözleşmeler**

1899 Lahey Kara Muharebesi Sözleşmesi

1907 Lahey Kara ve Deniz Muharebesi Sözleşmesi

1919 Paris Uluslararası Hava Seyrüsefer Sözleşmesi

1926 Ibero-Amerikan Hava Seyrüsefer Sözleşmesi

1928 Pan-Amerikan Ticari Havacılık Sözleşmesi

“Varşova Sistemi Sözleşmeleri”

1929 tarihli Uluslararası Hava Taşımalarına ilişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Varşova Sözleşmesi,

1955 tarihli Uluslararası Hava Taşımacılığını İlgilendiren Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşmede Değişiklik Yapılmasına İlişkin Lahey Protokolü

1961 tarihli Guadalajara Ek Sözleşmesi

1971 tarihli Guatemala City Protokolü

1975 tarihli 1. , 2. , 3. , ve 4. Montreal Ek Protokolleri

“Şikago Sistemi Sözleşmeleri”

1944 Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi ve Ekleri

1944 Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi

1944 Uluslararası Hava Seferleri Transit Sözleşmesi

1944 Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi

1963 Hava Aracında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemler Hakkında Tokyo Sözleşmesi

1970 Lahey Hava Araçlarının Yasadışı Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Sözleşmesi

1971 Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Bastırılmasına Yönelik Montreal Sözleşmesi

1971 Montreal Antlaşmasına Ek, 1988 Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Havaalanlarında İşlenen Yasadışı Dışı Eylemlerin Bastırılmasına İlişkin Protokol

### **İki Taraflı Hava Ulaştırma Anlaşmaları**

1946 Bermuda Anlaşması

1977 Bermuda II Anlaşması

OJ. L 134/4, 25.05.2007 “Açık Semalar Anlaşması”

### **AB Mevzuatı**

(EC) No 1592/2002 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 15 July 2002 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency

(EC) No 2320/2002 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 16 December 2002 establishing common rules in the field of civil aviation security

(EC) No 1702/2003 of 24 September 2003 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organizations

(EC) No 2042/2003 of 20 November 2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organizations and personnel involved in these tasks

(EC) No 216/2008 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC

Working Arrangement Between EASA and Turkish DGCA 07.07.2009

### **ECAC Düzenlemeleri**

Doc No. 20 Constitution and Rules of Procedure 5th edition

ECAC/1-RES.1, 1955 Resolution Constituting the European Civil. Aviation Conference

### **ICAO Düzenlemeleri**

A31-15 Procedure For Approval Of Draft Conventions On International Air Law

A32-11: Establishment of an ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme



A33-10: Establishment of an International Financial Facility for Aviation Safety (IFFAS)

A35-6: Transition to a comprehensive systems approach for audits in the ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)

Doc 7559/7 Rules Of Procedure For The Council

Doc 7600/6 Standing Rules of Procedure of The Assembly of The ICAO

Doc. 7669 – LC/139/5 Rules Of Procedure For The Legal Committee

Doc 7782/2 Rules For The Settlement Of Differences

Doc 7984/4 Directives For Panels Of The Air Navigation Commission

Doc 8143 AN/873/3 Directives To Divisional-Type Air Navigation Meetings And Rules Of Procedure For Their Conduct

Doc 9807 RESTRICTED Security Audit Reference Manual

Doc AN 1

### **Ulusal Yasalar**

US Airline Deregulation Act of 1978' Pub. L. 95-504, 24.10.1978

2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu RG 18196, 19.10.1983

5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Yeniden Yapılandırılması Hakkında Kanun RG 25997, 18.11.2005

## **ÖZGEÇMİŞ**

Mehmet Sertaç Ünal, 1982 yılında İstanbul'da doğdu. Ortaöğrenimini Galatasaray Lisesi'nde, lisans eğitimini ise Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nde tamamladı. Yüksek lisans eğitimini Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü altında açılan Kamu Hukuku Yüksek Lisans Programı'nda tamamlamıştır.

**TEZ ONAY SAYFASI**

**Galatasaray Üniversitesi**

**Sosyal Bilimler Enstitüsü**

**Mehmet Sertaç ÜNAL**

**Tez Başlığı : Sivil Havacılık ve Uluslararası Hukuk**

**Savunma Tarihi : 08/12/2009**

**Danışmanı : Doç. Dr. Akif Emre Öktem**

**JURİ ÜYELERİ**

**Doç. Dr. Akif Emre ÖKTEM**

**Yrd. Doç. Dr. Serap AMASYA**

**Yrd. Doç. Dr. Dolunay ÖZBEK**

**Enstitü Müdürü**

**Prof. Dr. V. Mehmet BOLAK**