

T.C.
İSTANBUL KÜLTÜR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

**ULUSLARARASI HUKUK AÇISINDAN
“AÇIK SEMALAR” ANTLAŞMALARI SÜRECİNDE
SİVİL HAVACILIK DÜZENİNİN DÖNÜŞÜMÜ**

DOKTORA TEZİ

Reşat Volkan GÜNEL

Anabilim Dalı: Hukuk

Programı: Kamu Hukuku

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Durmuş TEZCAN

Temmuz 2010

T.C.
İSTANBUL KÜLTÜR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

**ULUSLARARASI HUKUK AÇISINDAN
“AÇIK SEMALAR” ANTLAŞMALARI SÜRECİNDE
SİVİL HAVACILIK DÜZENİNİN DÖNÜŞÜMÜ**

DOKTORA TEZİ

Reşat Volkan GÜNEL

Anabilim Dalı: Hukuk

Programı: Kamu Hukuku

Temmuz 2010

İÇİNDEKİLER

	Sayfa No.
LİSTELER _____	x
KISALTMALAR _____	xi

GİRİŞ _____	1
A) ÇALIŞMANIN FELSEFESİ _____	1
a) Amaç _____	1
b) Yöntem _____	2
c) Öncelik _____	2
d) Temel _____	2
e) Kapsam _____	3
B) ÇALIŞMANIN PLANI _____	6
C) ÇALIŞMANIN HEDEFLEDİĞİ YARAR _____	8
a) Türk Hukuku Açısından _____	8
b) Uluslararası Hukuk Açısından _____	8

KISIM I

ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK HUKUKUNUN ÖZGÜLLÜĞÜ

1. HAVACILIK HUKUKUNUN KAPSAMI _____	10
1.1 Havacılık Hukukunda Terminoloji Sorunu _____	10
—Hava Sahası (Airspace) _____	10
—Hava Ülkesi (Aerial Territory) _____	11
—Hava Hukuku (Air Law) _____	11
—Havacılık Hukuku (Aviation Law) _____	11
—Sivil Havacılık (Civil Aviation) _____	12
—Hava Ulaştırma Hukuku (Air Transportation Law) _____	13
—Hava Seyrüseferi (Air Navigation) ve Hava Ulaştırma (Air Transportation) _____	13
—Hava Aracı (Aircraft) _____	13
—Uçuş Emniyeti (Air Safety) ve Uçuş Güvenliği (Air Security) _____	14
—Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar (Standards and Recommended Practices / SARP's) _____	15
—Ücret ve Tarifeler (Fares, Rates and Tariffs/ FRTs) _____	16
—Frekans, Kapasite ve Slot (Frequency, Capacity and Slot) _____	16
—Açık Semalar (Open Skies) _____	16
—Havatronik (Avionics) _____	17
1.2 Havacılık Hukukunun Tanımı Sorunu _____	18
1.2.1 Dar ve Geniş Anlamda Hava Hukuku _____	18
1.2.2 Uluslararası Kamu Hava Hukuku – Uluslararası Özel Hava Hukuku _____	18

1.3 Havacılık Hukukunun Diğer Hukuk Dallarıyla İlişkisi	19
1.3.1 Uluslararası Hukuk ve Havacılık Hukuku	19
1.3.2 Devletler Özel Hukuku ve Havacılık Hukuku	21
1.3.3 Havacılık Hukukunun Özel Bir Hukuk Düzeni Olduğu İddiası	22
1.4 Hava Hukukunun Ötesi - Uzay ve Uluslararası Hukuk	23
1.4.1 Sözleşmeler	23
1.4.2 BM Genel Kurul Kararları	24
2. HAVA SAHASININ KİMYASAL YAPISI VE FİZİKSEL SINIRLARI SORUNU	25
2.1 Havanın Kimyasal Yapısı Açısından Atmosfer ve Sınırları	25
2.1.1 Atmosfer ve Tabakaları	27
2.1.1.1 Troposfer	28
2.1.1.2 Stratosfer	29
2.1.1.3 Mezosfer	29
2.1.1.4 Termosfer	30
2.1.2 Atmosferin Dikey Sınırı	31
2.1.2.1 Uçuş Yüksekliğinin Üst Sınırı	32
2.2 Boşluk (Space) Kavramı	34
2.3 Uzay (Outer Space)	34
3. HAVACILIK BİLİMİ VE HAVACILIĞIN TARİHİ GELİŞİMİ	35
3.1 Hava Aracı ve Uçuş Fiziği	36
3.1.1 Havadan Hafif Araçlara İlişkin Fizik Kuralları	36
3.1.2 Havadan Ağır Olup Uçabilen Araçlara İlişkin Fizik Kuralları	37
3.1.2.1 Planör	38
3.1.2.2 Uçak	38
3.1.2.3 Helikopter	40
3.2 Havacılıkta Tarihi Gelişim	41
3.2.1 Uçağın İcadı Öncesinde Havacılığın Gelişimi	41
3.2.2 Uçağın Tarihi Gelişimi	43
4. ŞİKAGO SÖZLEŞMESİ ÖNCESİNDE HAVA SAHASINDA MÜLKİYET VE EGEMENLİK KAVRAMLARININ HUKUK TARİHİ BOYUTU	48
4.1 Hava Sahasında Mülkiyet Kavramı Üzerine Yapılan Tartışmaların Tarihi Boyutu	49
4.1.1 <i>Cujus Est Solum, Ejus Est Usque Ad Coelum Et Ad Inferos</i> İlkesi Çerçevesinde Roma Hukuku'nda Mülkiyet Kavramı	50
4.1.2 Mahkeme İçtihatları	53
4.1.2.1 Havacılık Dönemi Öncesi Mahkeme İçtihatları	53
4.1.2.2 Havacılık Dönemi Sonrası Mahkeme İçtihatları	55
4.1.3 Öğreti	59
4.2 Havacılık Öncesi ve Havacılığın Erken Döneminde Hava Sahasında Egemenlik Hakkı Tartışmaları	63
4.2.1 Deniz Hukuku Tarihinden Gelen Tartışmaların Öğretiye Etkisi	65
4.2.2 Tarihi Açından Hava Sahasında Yetki Konusundaki Öğreti	71

4.3 Şikago Sözleşmesi'nden Önceki Dönemde Yapılan Ulusal ve Uluslararası Havacılık Hukuku Düzenlemeleri	71
4.3.1 Ulusal Düzenlemeler	71
4.3.2 Konferanslar ve Uluslararası Antlaşmalar	73
4.3.2.1 Paris Konferansı (1910)	73
4.3.2.2 Fransa-Almanya Havacılık Antlaşması (1913)	73
4.3.2.3 Paris Sözleşmesi (1919)	74
4.3.2.4 Madrid ve Havana Sözleşmeleri (1926 & 1928)	76
4.3.2.5 Varşova Sözleşmesi (1929)	76

KISIM II

ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER ÇERÇEVESİNDE ULUSLARARASI HAVACILIK HUKUKU DÜZENİNİN DEĞİŞİMİ

5. ANAYASAL NİTELİĞİ İLE ŞIKAGO ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK SÖZLEŞMESİ	79
5.1 Şikago Sözleşmesi'nin Tarihsel Koşulları ve Hazırlık Çalışmaları	79
5.1.1 Tarihsel Koşullar Açısından Şikago Sözleşmesi	79
5.1.2 Şikago Konferansı'nda Devletlerin Yaklaşımları	82
5.1.2.1 ABD'nin yaklaşımı	82
5.1.2.2 Birleşik Krallık'ın Yaklaşımı	83
5.1.2.3 Kanada'nın Yaklaşımı	83
5.1.2.4 Avustralya'nın Yaklaşımı	83
5.1.3 Konferans Sonucu ve Kabul Edilen Metinler	84
5.2 Şikago Sözleşmesi Düzeninin Genel Olarak İncelenmesi	85
5.2.1 Egemenlik (Sovereignty)	85
5.2.2 Ülke (Territory)	87
5.2.2.1 Uluslararası Hava Sahası	88
5.2.3 Tarifeli (Scheduled) ve Tarifersiz (Non Scheduled) Hava Trafığı	88
5.2.3.1 Tarifersiz Hava Seferleri	88
5.2.3.2 Tarifeli Hava Seferleri	88
5.2.4 Kabotaj (Cabotage)	89
5.2.5 Tabiiyet (Nationality)	89
5.2.6 Havaalanlarının Hukuki Durumu (Airdromes)	89
5.2.7 Devlet Hava Aracı (State Aircraft)	89
5.3 Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün Yapısı ve Amaçları	92
5.3.1 ICAO'nun Teşkilat Yapısı	93
5.3.2 ICAO'nun Amaçları	94

6. ULUSLARARASI HAVA SEYRÜSEFERİ (INTERNATIONAL AIR NAVIGATION) _____ 96

6.1 Hava Seyrüseferi Hizmetleri (Air Navigation Services / ANS) _____	97
6.1.1 Hava Trafik Hizmetleri (Air Traffic Services/ ATS) _____	98
—IFR _____	98
—VFR _____	99
6.1.1.1 Hava Trafik Kontrol Hizmeti (Air Traffic Control / ATC) _____	99
6.1.1.2 Hava Trafik Danışma Hizmetleri (Air Traffic Advisory Service / ATAS) _____	100
6.1.1.3 Uçuş Bilgi Hizmeti (Flight Information Service/ FIS) _____	101
6.1.1.4 Uyarı Hizmeti (Alerting Service / AS) _____	101
6.2 Hava Trafik Yönetiminde Uçuş Bilgi Bölgesi (Flight Information Region / FIR) _____	101
6.2.1 Devlet Hava Araçlarının FIR'daki Durumu _____	103
6.2.2 Uçuş Rotası ve FIR ilişkisi _____	104
6.3 Türkiye-Yunanistan Ege Hava Sahası Özelinde FIR Uygulamalarına İlişkin Tartışmalar	105
6.3.1 Mevcut FIR Hatları _____	105
6.3.2 Yakın Tarihi Boyutuyla Atina ve İstanbul FIR'larında Yaşanan Gelişmeler _____	108
6.3.2.1 Karasuları – Hava Sahası bağlantısı ve Atina-İstanbul FIR'larına Etkileri _____	109
—Uygulanan Uluslararası Hukukta Karasularının Tayini _____	109
—Türk-Yunan Uygulaması _____	111
—Yunanistan'ın 10 mil Hava Sahası Genişliği İddiası _____	112
6.3.2.2 Kıbrıs Sorununun Ortaya Çıkışı ve Atina-İstanbul FIR'larına Etkileri _____	114
—Kıbrıs Sorunu _____	114
—FIR Meselesine Yansımalar _____	115
—NATO Faktörü _____	115
6.3.3 Atina FIR'ı ve Egemenlik Hakkına İlişkin Görüşler _____	116
6.3.3.1 Askeri Uçakların FIR'daki Yükümlülüğü _____	118
—Harekât Hava Trafiği (Operational Air Traffic) _____	119
—Genel Hava Trafiği (General Air Traffic) _____	119
6.4 Hava Savunma Kimlik Tanımlama Bölgeleri (Air Defense Identification Zone / ADIZ) Sorunu _____	121
6.5 Bölgesel Havacılıkta Avrupa Hava Trafik Yönetimi Örneği _____	122
6.5.1 Avrupa Birliği - Tek Avrupa Hava Sahası (Single European Sky / SES) _____	123
6.5.1.1 SES I _____	123
6.5.1.2 SES II _____	124
6.5.1.3 SESAR (Single European Sky ATM Research) _____	125
6.5.2 Hava Seyrüseferinin Emniyeti için Avrupa Örgütü (EUROCONTROL) _____	127

7. ULUSLARARASI UÇUŞ EMNİYETİ (INTERNATIONAL AVIATION SAFETY) _____ 130

7.1 Tanımlama Sorunu _____	131
7.2 Uçuş Emniyeti Açısından ICAO'nun Yeri _____	132
7.2.1 ICAO'nun Uçuş Emniyetine İlişkin İşlevi _____	132
7.2.1.1 SARPs _____	133
7.2.1.2 USOAP _____	136
7.2.2 ICAO Denetim Programları ve Egemenlik Tartışması _____	137
7.3 Uçuş Emniyeti Açısından Avrupa Örneği _____	139
7.3.1 Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA) _____	139

7.4 Uçuş Emniyetine İlişkin Yükümlülükler ve <i>Erga Omnes</i>	142
--	-----

8. ULUSLARARASI HAVA ULAŞTIRMA (INTERNATIONAL AIR TRANSPORTATION) **144**

8.1 Hava Trafik Hakları (Air Traffic Rights)	146
8.1.1 Birinci Trafik Hakkı (Transit Geçiş Hakkı)	146
8.1.2 İkinci Trafik Hakkı (Teknik İniş Hakkı)	147
8.1.3 Üçüncü Trafik Hakkı	147
8.1.4 Dördüncü Trafik Hakkı	148
8.1.5 Beşinci Trafik Hakkı	148
8.1.6 Altıncı Trafik Hakkı	149
8.1.7 Yedinci Trafik Hakkı	149
8.1.8 Sekizinci Trafik Hakkı (Bağlantılı Kabotaj Hakkı)	150
8.1.9 Dokuzuncu Trafik Hakkı (Tam Kabotaj Hakkı)	150
8.2 Şikago Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmeleri	151
8.2.1 Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Sözleşmesi	151
8.2.2 Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi	151
8.3 İkili Antlaşmaların Uluslararası Havacılık Hukuku Düzenindeki Yeri ve Değeri	152
8.3.1 Terim Sorunu	153
8.3.2 İkili Hava Ulaştırma Antlaşmalarının Niteliği	154
8.3.3 İkili Antlaşmalar Düzeninin Uluslararası Örf Adet Hukuku Anlamında Değeri	154
8.3.4 İkili Hava Ulaştırma Antlaşmalarının Yürürlüğü ve Sona Ermeleri	155
8.3.5 İkili Hava Ulaştırma Antlaşmalarının Dili	156
8.3.6 Şikago Rejiminde İkili Antlaşmaların Başlangıç Noktası “Bermuda Antlaşmaları”	156
8.4 Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA)	158
8.4.1 Temsil	159
8.4.2 Liderlik	159
8.4.3 Hizmet	160

9. ULUSLARARASI UÇUŞ GÜVENLİĞİ (INTERNATIONAL AVIATION SECURITY) **161**

9.1 Tarihi Gelişim	161
9.2 Tokyo Sözleşmesi (1963)	164
9.2.1 Tokyo Konferansı’nda Tartışılan Teoriler	164
— Ülkesellik Teorisi	164
— Ulusal Yetki Teorisi	165
— Karma Teori	165
— Kalkış Yeri Teorisi	165
— İniş Alanı Teorisi	165
9.2.2 Tokyo Sözleşmesi’nin Kapsamı	165
9.2.2.1 Özel Olarak Hava Aracının Kaçırılması Suçu	167
9.2.3 Yetki	167
9.2.3.1 Tokyo Sözleşmesi’nde Devletlerin Yetkileri	167
9.2.3.2 Tokyo Sözleşmesi’nde Kaptan Pilotun Yetkileri	168
9.2.4 Uyuşmazlıkların Çözümü	170
9.2.5 Yükümlülükler	170
9.2.6 Eleştiriler	171

9.3 Lahey Sözleşmesi (1970)	171
9.4 Montreal Sözleşmesi (1971)	172
9.5 Avrupa Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi (1977) ve Bonn Bildirisi (1978)	172
9.6 Montreal Protokolü (1988) ve Montreal Sözleşmesi (1991)	173
9.7 Şikago Sözleşmesi ve Sözleşme'ye Ek-17 (Annex 17) (1972)	174
9.7.1 Dünya Ticaret Merkezi'ne Saldırı Sonrası Değişen Konjonktür	175
9.7.2 USAP	176
10. ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK FAALİYETLERİNDEN DOĞAN SORUMLULUK (LIABILITY)	177
10.1 Taşıyıcının Sorumluluğu Çerçevesinde Varşova Sözleşmesi Sistemi	178
10.1.1 Lahey Protokolü (1955)	178
10.1.2 Guadalajara Sözleşmesi (1961)	179
10.1.3 Guatemala Protokolü (1971)	179
10.1.4 Montreal Protokolleri (1975)	179
10.1.5 Montreal Sözleşmesi (1999)	180
10.2 Hava Araçlarının Yeryüzündeki Üçüncü Kişilere Karşı Neden Oldukları Zararlardan Doğan Sorumluluk	182
10.2.1 Roma Sözleşmesi (7 Ekim 1952) ve Montreal Protokolü (23 Eylül 1978)	183
10.2.1.1 Sözleşmenin Kapsamı	184
10.2.1.2 Sorumlu Kişi	184
10.2.1.3 Tazmin Edilmesi Gereken Zarar (Zararın Maddi Unsuru)	185
10.2.1.4 Zarar Gören Kişi (3. Kişi)	186
10.2.1.5 Nedensellik Bağı	186
10.2.2 Eleştiriler	187
10.2.3 Dünya Ticaret Merkezi'ne Saldırı Sonrası Roma Sözleşmesi'nin Modernize Edilme Çabaları ve 2009 Yılında Kabul Edilen İki Yeni Sözleşme	187

KISIM III

“AÇIK SEMALAR” ANTLAŞMALARININ ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK DÜZENİNİN DÖNÜŞÜMÜNE ETKİSİ

11. EGEMEN GÜÇLERİN EKONOMİ POLİTİKALARININ ULUSLARARASI HUKUKA ETKİSİ	190
11.1 Liberal Devlette Ekonomik Düzen Aşamaları	191
11.1.1 Klasik Liberalizmden Sosyal Liberalizme Geçiş	192
11.1.2 Neoliberalizm Olgusu	194
11.1.3 Neden Küreselleşme Değil?	195
11.1.4 Mevcut Düzene Eleştiriler	197
11.2 Ekonomi Poliğin Uluslararası Hukuka Etkisi	198
11.2.1 Egemen Güçlerin Uluslararası Hukuku Şekillendirmesi	199
11.2.2 İkinci Dünya Savaşı Sonrası Yeni Uluslararası Hukuk Düzeni	202
11.2.2.1 Klasik Uluslararası Hukukun Durumu	202
11.2.2.2 Uluslararası Ekonomi Hukukunun İşleyişi	203
12. ABD HAVACILIK DÜZENİ VE “AÇIK SEMALAR” POLİTİKASI	205
12.1 Neoliberal Dönem Öncesi ABD Havacılık Düzeni	205
12.1.1 Federal Havacılık Ajansı (Federal Aviation Agency / FAA)	211
12.2 Neoliberal Dönem ve ABD’nin Mevcut Havacılık Düzeni	212
12.2.1 ABD’nin “Açık Semalar”a İlişkin Genel Politikası	213
12.2.1.1 ABD Resmi Ulaştırma Politikası Bildirisi	214
12.2.1.2 ABD Dışişleri Bakanlığı “Açık Semalar” Bildirisi	215
— Serbest Piyasa Rekabeti	216
— Piyasa Güçleri Tarafından Belirlenen Fiyatlandırma	216
— İktisadi Korumalar	216
— Ortak Pazarlama Düzenlemeleri	216
— Danışmanlık ve Tahkim İçin Hükümler	217
— Liberal “Charter” Düzenlemeleri	217
— Emniyet ve Güvenlik	217
— Tüm Kargo Haklarında Yedinci Trafik Hakkı (Özgürlük) Seçeneği	217

13. ABD & AB “AÇIK SEMALAR” ANTLAŞMASININ AB HAVACILIK DÜZENİNE ETKİSİ _____ 218

13.1 AB Havacılık Düzeni _____ 218

13.1.1 1920–1944 Yılları Arasındaki Avrupa Havacılık Düzeni ve İşleyişi _____ 218

13.1.2 AB Havacılık Hukuku Düzeninin Genel İlkeleri _____ 219

13.1.3 AB Tek Havacılık Piyasası (Single Aviation Market) _____ 221

13.2 ABD & AB “Açık Semalar” Antlaşmasının Yakın Tarihi Boyutu ve Yaşanan Tartışmalar _____ 222

13.2.1 ABD & AB “Açık Semalar” Antlaşmasının Kronolojisi _____ 222

13.2.2 AB Açısından “Açık Semalar” Antlaşması Sürecinde Yaşanan Tartışmalar _____ 224

13.2.3 AB’nin Çıkarları Açısından Antlaşma _____ 229

14. ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK DÜZENİNDEKİ DÖNÜŞÜMÜN GELİŞMEKTE OLAN ÜLKELERE ETKİSİ BAĞLAMINDA “TÜRKİYE” ÖRNEĞİ _____ 232

14.1 Serbest Rekabete Dayalı Sivil Havacılık Kurallarının Gelişmekte Olan Ülkelere Etkisi 233

14.2 Türk Sivil Havacılığının Uluslararası Sivil Havacılığa Yaklaşımı _____ 235

14.2.1 Şikago Sözleşmesi Öncesi Türkiye’de Uluslararası Sivil Havacılığa Yaklaşım _____ 235

14.2.2 Şikago Sözleşmesi Sonrası Türk Sivil Havacılığı _____ 235

14.3 Türk Sivil Havacılık Sektörünün Güncel Durumu _____ 237

14.3.1 AB ve Türk Sivil Havacılığı _____ 242

14.3.2 Türk Sivil Havacılık Kuruluşları _____ 247

14.3.2.1 Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü _____ 247

—SHGM’nin Görev ve Yetkileri _____ 248

14.3.2.2 Devlet Hava Meydanları İşletmesi _____ 251

14.3.2.3 Türk Hava Kurumu _____ 253

14.3.2.4 Türkiye Havayolu Pilotları Derneği _____ 255

14.3.2.5 Türkiye Sivil Havacılık Sendikası (Hava-İş) _____ 255

SONUÇ _____ 258

EKLER _____ 273

1. Açık Semalar Antlaşması Modeli (Türkçe) _____ 273

2. Model Open Sky Agreement _____ 290

3. Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi Madde Başlıkları (Günümüz Türkçesiyle) _____ 307

4. Havacılık Terimleri _____ 309

KAYNAKLAR	316
Kitap ve Makaleler	316
Yararlanılan İnternet Siteleri	334
Antlaşmalar	336
Kanunlar, Yönetmelik ve Genelgeler	338
Davalar	339
Resmi Bildiri ve Belgeler	340
Sözlükler	343

LİSTELER

Tablo Listesi

- Tablo 1: Atmosfer Tabakaları
- Tablo 2: SESAR Gelişim Aşamaları
- Tablo 3: SHGM Teşkilat Şeması
- Tablo 4: 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu Sonuç Tablosu
- Tablo 5: Türkiye-AB SES mevzuatı uyum takvimi

Şekil Listesi

- Şekil 1: Kanat Yapısı
- Şekil 2: Hava Aracına Etki Eden Kuvvetler

Harita Listesi

- Harita 1: Karayip Bölgesi FIRs Örneği
- Harita 2: Endonezya - Jakarta FIR'ında Muhtemel Uçuş Rotaları Örneği
- Harita 3: Atina FIR
- Harita 4: Türkiye Cumhuriyeti ve Ona Komşu Ülkelerin FIR Hatları
- Harita 5: Yunanistan'ın 10 mil Genişliğindeki Hava Sahası İddiası ile Düzenlenmiş Ege Denizi Haritası

Kısaltmalar

ABD:	Amerika Birleşik Devletleri
AB:	Avrupa Birliği
ACC:	Area Control Center
ADIZ:	Air Defence Identification Zone
AJIL:	American Journal of International Law
ANS:	Air Navigation Service
AOC:	Air Operator's Certificate
APP:	Approach
Art.:	Article
AT:	Avrupa Topluluğu
ATC:	Air Traffic Control
AÜHFD:	Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
AÜHFY:	Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını
Bknz.:	Bakınız
BM:	Birleşmiş Milletler
AÜSBFD:	Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi
BMDHS:	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BYIL:	British Yearbook of International Law
c.:	Cilt
C.:	Celcius
CAA:	Civil Aviation Authority
CAB:	Civil Aviation Board
CITEJA:	Comité International Technique d'experts Juridiques Aériens
Çev.:	Çeviri
Doc.:	Documents
dn.:	Dipnot
DTÖ:	Dünya Ticaret Örgütü
DHMİ:	Devlet Hava Meydanları İşletmesi
DÜSBE:	Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
ECAC:	European Civil Aviation Conference
EASA:	European Aviation Safety Agency
Ed.:	Edition
Eds.:	Editors
Eng. Rep.:	English Republic
E.T.:	Erişim Tarihi
EU:	European Union

FAA:	Federal Aviation Agency
FAI:	Fédération Aéronautique Internationale
FIS:	Flight Information Service
FIR:	Flight Information Region
FRTs:	Fares, Rates and Tariffs
GASP:	Global Aviation Safety Plan
Hava-İş:	Türkiye Sivil Havacılık Sendikası
IATA:	International Air Transportation Association
ICAO:	International Civil Aviation Organization
ICJ:	International Court of Justice
IFR:	Instrument Flight Rules
ILM:	International Legal Materials
IMF:	International Monetary Fund
İÜSBE:	İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
Infra:	Aşağıda
J.:	Journal
JAA:	Joint Aviation Authorities
JALCOM:	Journal of Air Law Commerce
Km:	Kilometre
L.:	Law
LNTS:	League of Nations Treaty Series
MoU:	Memorandum of Understanding
NATO:	North Atlantic Treaty Organization
NORAD:	North American Aerospace Defense Command
Para.:	Paragraph
PCIJ:	Permanent Court of International Justice
R.G:	Resmi Gazete
RGDIP:	Revue Générale de Droit International Public
S.:	Sayı
SARPs:	Standards and Recommended Practices
SDR:	Special Drawing Rights
SES:	Single European Sky
SHGM:	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SSCB:	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
Supra:	Yukarıda
THK:	Türk Hava Kurumu
TSHK:	Türk Sivil Havacılık Kanunu
TWR:	Tower
UAD:	Uluslararası Adalet Divanı

UK:	United Kingdom
UNTS:	United Nations Treaty Series
US:	United States
USAP:	Universal Security Audit Programme
USOAP:	Universal Safety Oversight Audit Programme
UTED:	Uçak Teknisyenleri Derneği
VAHS:	Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi
vb.:	ve bunun gibi
vd.:	ve devamı
VFR:	Visual Flight Rules
Vol:	Volume
YÖK:	Yüksek Öğretim Kurumu
YL:	Yüksek Lisans

GİRİŞ

A) ÇALIŞMANIN FELSEFESİ

Çalışmanın felsefesini ortaya koyabilmek için öncelikle hangi amacın gözetilerek böyle bir çabaya girişildiğini açıklamak gerekmektedir. Amaca ulaşmaya çalışırken nasıl bir yöntem izleneceği belirtildikten sonra ise, çalışmada neyin öncelik alındığı ve tezlerimizin hangi zeminde temellendirildiği ifade edilecektir. Son olarak tüm bu düşünsel uğraşın kapsamı, diğer ifadeyle sınırları çizilecektir.

a) Amaç

Doğanın her noktasında olduğu gibi uluslararası sivil havacılık düzeni de sürekli bir değişim içindedir. Yine doğadaki herhangi bir maddede olduğu gibi bu değişim, zamanla yapısal bir değişiklikte yani dönüşümle sonuçlanır. Söz gelimi domates bitkisi, tüm diğer aşamaları bir yana, yeşil bir sebze olarak büyür ve sonra kırmızılaşır. Sürekli değişim devam etmekle beraber, o artık yeşil değil kırmızı bir domateştir. İşte bu değişimi de içinde barındıran iki biçim arasındaki farklılığın ulaştığı sonuca “dönüşüm” denir.¹ Ancak şunu da açıkça ifade etmek gerekir ki, aslında “değişim”dir gerçek olan. Çünkü “dönüşüm” algı ile alakalıdır ve aynı zamanda toplumsal bir kavramdır. Çünkü ortada en azından daha önceden tanımlanmış biçimler, sınıflandırmalar vs. söz konusu olmalıdır ki eski veya yeni bir yapıdan bahsedilebilsin.

Değişim ve dönüşüm, içsel ve dışsal faktörlere bağlıdır. Söz gelimi madde, hem kendi bünyesinde sürekli hareket halinde olduğu için hem de doğanın diğer maddelerinin ona etki etmesinden ötürü değişir ve dönüşür.

O halde bu çalışmada uluslararası sivil havacılık düzenine etki eden güçleri tespit etmek, öncelikli amacımız olacaktır. İkincil amacımız ise, bu güçler arasındaki ilişkilere uygulanan hukuki yapıyı tespit etmektir.

¹ “Dönüşüm” kelimesi, Türk Dil Kurumu Sözlüğü’nde şöyle ifade edilmektedir. “*Olduğundan başka bir biçime girme, başka bir durum alma, şekil değiştirme, tahavvül, inkılap, transformasyon*” www.tdk.gov.tr

b) Yöntem

Yukarıdaki amaca ulaşmaya çalışırken, yöntem olarak, uluslararası sivil havacılık düzenini etkileyen söz konusu güçlere karşı, eleştirel bir yaklaşım içine girilecektir. Ayrıca, bilimsel bir arayış içinde, düzenin nasıl daha adil bir işleyişe sahip olabileceğine ilişkin tespitlerde bulunulacaktır. Uluslararası sivil havacılık faaliyetleri, çalışmanın ana sorunsalının somut tatbik sahasıdır. Ancak bu düzene ilişkin hukuki tespitlerimiz, izdüşüm ile diğer sektörlerle de uygulanabilir olma hedefini de taşımaktadır.

c) Öncelik

Çalışma, *a priori* tarih bilimini esas alarak yol alacaktır. Tez sorunsalı bağlamında havacılık tarihi, insanların yaşam koşullarını üretirken girdiği ilişkilerin ve sahip oldukları üretim araçlarının evrimindeki rolü ile okunacaktır. Buna göre çalışma, doğa tarihinden farklı olan insanlık tarihinin başlangıcını, maddi yaşamın üretilişi² olarak kabul etmekte ve onu toplumsal varlığa bağlamaktadır. Bu nedenle, havacılık tarihi indirgemesinde üzerinde duracağımız konu, insanlığın bir araçla uçması değildir.³ Esas alınacak olan, hava aracının maddi yaşamın üretilmesinde aldığı rolün yarattığı toplumsal değişim ve buna etki eden güçlerin çatışmasıdır.

d) Temel

Çalışma, üretim tarzının sorgulanması temeline dayanmaktadır. Ekonomik yanı ile ele alınan üretim faaliyeti, ontolojik açıdan “doğa” ve “toplum” dinamiğine sıkı sıkıya bağlıdır. Buna göre, tezin sorunsalı dâhilinde “doğa”dan kasıt, evrende hazır bulunan maddelerin, belli bir emek gücü ile hava aracına dönüştürülmesidir. Keza havacılık faaliyetinin geçtiği hava sahasının, bu anlamda doğa ile bir bağlantısı yoktur. Çünkü söz gelimi hava sahasında egemenlik meselesi, yine üretim tarzından doğan mülkiyet biçiminin bir uzantısıdır ve bu anlamda havacılıktan bağımsız

² Diğer bir ifadeyle doğada hazır olarak bulunan maddenin, belli bir emek gücü harcanarak dönüştürülmesi olarak da ifade edilebilir.

³ Keza mevcut düzen içinde dahi sadece uçmak hevesi ile hava aracını kullanmak, amatör ya da sportif havacılık sınıflandırmasına girmektedir.

gelişmiş bir olgudur. “Toplum” dinamiği ise, “üretici güçler” ile “üretim ilişkilerine egemen güçler” arasındaki ilişkiyi ve/veya çatışmayı ifade etmektedir.

e) Kapsam

İlk olarak tespit edilmesi gereken, doğadan emek gücüyle dönüştürülmüş hava aracı ve ona yardımcı olan havacılıkla ilgili tüm araçların hangi kapsamda tezimizin konusu olduğudur.

Öncelikle, hava aracının özelliği açısından buradaki dönüşüme ya da ayrıma dikkat etmek gerekir. Şöyle ki; havacılığın temel vasıtası olan hava aracı, aynı zamanda bir metadır, diğer ifadeyle yalnızca kullanım amacıyla değil, mübadele edilmek için de üretilmiş olan bir emek ürünüdür. Ne var ki, hava aracının mübadele değeri olarak toplumsal yaşamdaki (ulusal ve uluslararası ticaretteki) yeri, çalışmanın konusunun dışındadır. Kısaca çalışma, hava aracının alım satımı ile ilgilenmemektedir.

Bu çalışmada hava aracı, kullanım özelliği açısından, yani insanların⁴ ve diğer metaların (kargo) taşınmasındaki rolü ile bir değer teşkil eder. O zaman bu çalışma kapsamında hava aracı, ekonomik anlamda ulaştırma faaliyetindeki rolü çerçevesinde, adı gibi sadece bir taşıma aracı olarak kabul edilecektir. Bu anlamda çalışmanın kapsamı, genel olarak hava aracı ile uluslararası ulaştırma faaliyetidir. Bu faaliyet de genel olarak hizmet sektörüne dahildir. Hava aracının uluslararası ulaştırma faaliyetinde kullanılış biçimi, adına “küreselleşme” denilen ancak çalışmamızda “kelime oyunu” olarak tabir edeceğimiz bir olgunun da öncellerinden en önemlisini teşkil etmektedir.

İkinci olarak, sivil havacılık düzeninin irdelendiği bu çalışmada, üretim tarzının “toplumsal” dinamiğe olan bağlılığı, konuyu farklı yönlerden de sınırlamaktadır. Genel olarak üretimin bağlı olduğu toplum dinamiği, insan yetenek ve organizasyonu çerçevesinde, maddenin dönüşümü için gerekli olan maddi üretici

⁴ Yanlarında bulunan kişisel eşya ile beraber.

güçler (emek gücü) ile bu güçleri açığa çıkaran ve üretim tarzını yönlendiren egemen güçler arasındaki çatışma bağlamında ele alınmaktadır.

Uluslararası sivil havacılık faaliyetinin temel aracı olan hava aracının seyrüseferinde, farklı nedenlerle (ekonomik, siyasal, hukuki ya da güvenliğe ilişkin) çeşitli yan araçlara da (hava kontrol kulesi, havaalanı, havacılık otoriteleri vb. gibi) ihtiyaç duyulmaktadır. Buna göre, hava ulaştırma faaliyetinin emek gücü sadece pilota ait olmayıp, söz gelimi hava aracının bir noktadan diğer bir noktaya gerçekleşen tek bir uçuşunda emeği geçen (kabin görevlilerinden yer hizmetleri memurlarına, hava trafik kontrolörlerinden hangar görevlilerine kadar) yaklaşık 2000 kişiye aittir.⁵

Egemen güçler açısından ise, önce söz konusu araçlara kimin sahip olduğunu tespit etmek gerekir. Ulaştırma faaliyetinde özetle hava araçları, hava kontrol kuleleri, havaalanları ve bunlara bağlı diğer araçlar kullanılır. Bunun yanında genel faaliyetin en önemli kısmı hava sahasında cereyan eder. Sivil havacılıkta emeğin uygulandığı araçların diğer ifadeyle hava aracı ve onun uçuşuyla ilgili her türlü aracın mülkiyet ve/veya kullanma hakkının kime ait olduğu sorusunun cevabı, bizi *inter alia*⁶ iki tüzel kişiliğe götürmektedir. Bunlar, “Havacılık Şirketleri”⁷ ve “Devletler”dir.

Uluslararası sivil havacılık dediğimiz vakit, hava ulaştırma faaliyetinin birden çok devletin ülkesinde gerçekleştiği durum anlaşılmaktadır. Uluslararası ilişkilerin asli kişisi olarak her devlet, kendi hava sahasının tek sahibidir. Uluslararası hukuktaki biçimiyle, devletler kendi kara ve deniz ülkelerinin üzerindeki hava ülkesinde “tam ve münhasır” egemendir. Devletler, diğer sözü geçen araçlara, kendisine çizilen sınırlar çerçevesinde ya havacılık şirketleri ile beraber hükmeder ya da onlara yasalar ve uluslararası antlaşmalar çerçevesinde imtiyaz tanır. Bu bağlamda havacılık şirketleri bu araçlar üzerinde, bağlı oldukları

⁵ 62 ICAO Journal, No.1, 2007, 5.

⁶ Diğerleri yanında

⁷ Sadece havayolu şirketlerini değil geniş anlamda havacılıkla ilgili devletten bağımsız her türlü şirketi ifade eder.

devletin iç hukukuna göre mülkiyet ve/veya imtiyaz sahibi olurlar. Ancak uluslararası sivil havacılık dediğimiz vakit, faaliyetin düzenlenmesi, devletleri ve devletlere tabi havacılık şirketlerini ortak hareket etmeye zorlar. Bu nedenle uluslararası sivil havacılık hukuku, öncelikle uluslararası sözleşmelere dayanmaktadır. Bu sözleşmelerin tespiti ve incelenmesi, çalışmanın kapsamında ve temelinde yer alacaktır.

Çalışmamızın temel sorunsalı, uluslararası sivil havacılığın ekonomi politiği ve uluslararası hukuktur. Bu nedenle ulusal sivil havacılık faaliyetleri ya da askeri havacılık faaliyetleri, kapsam itibariyle ancak temas edilmesinin zorunluluğu halinde ele alınabilecektir.

Sivil havacılık sisteminde egemen güçlerin amaçlarını da tespit etmek gerekmektedir. Buna göre, devletten bağımsız olarak, havacılık şirketlerinin öncelikli amacı kârdır. Devletlerin amacı ise, faaliyetin içindeki rollerine göre değişiklik gösterir. Öncelikle devletlerin havacılık şirketlerinden farklı olarak, kendi ulusal ekonomi politikaları açısından mali ve siyasi sorumlulukları ve buna bağlı amaçları vardır. Bunun yanında, hava sahasındaki hükümlerinden doğan, kendi ulusuna ve uluslararası topluma karşı hava seyrüseferinde emniyet ve güvenlik gibi *erga omnes*⁸ yükümlülükleri vardır.

O halde yukarıdaki değerler dizisi çerçevesinde, egemen güçlerin tüm bu uluslararası faaliyetlerinden ve sorumluluklarından doğan ve üretici güçlerle çatışan ilişkilere uygulanan hukuk yapısının *de lege ferenda*⁹ bağlamda sorgulanması, çalışmanın genel kapsamını oluşturmaktadır.

Çalışmanın başlığında ortaya koyduğumuz uluslararası sivil havacılık düzeninin dönüşümü kavramı ise, tezin diğer sınırını oluşturmaktadır. Şöyle ki; hegemonya sahibi devletler, üretici güçler dışında, kendi aralarındaki mücadele ile de çoğu kez uluslararası hukuku şekillendirmişlerdir. Buna bağlı olarak her devletin kendine özgü dinamikleri ve bu bağlamda münhasır çıkarları söz konusudur. 20.

⁸ Herkese karşı ileri sürülebilen veya herkesin ona karşı ileri sürebileceği anlamında

⁹ Olması gereken

yüzyılda uluslararası ilişkilerde ve uluslararası sivil havacılık düzeninde hegemonya sahibi olarak nitelendirebileceğimiz Amerika Birleşik Devletleri'nin, "Açık Semalar" olarak adlandırılan havacılıkta serbest rekabete dayalı liberal ekonomi politikası, yukarıda bahsedilen dönüşümün dinamiğini ifade eder. Buna bağlı olarak diğer devletler de kendi bünyelerindeki üretim araçlarına bağlı olarak farklı bir duruş sergileyebilirler. İşte tüm çatışma da buradan kaynaklanmaktadır. Bu çatışmayı giderecek adil çözümler arayışı, çalışmanın diğer açılardan kapsamını belirleyen unsurlar olacaktır.

B) ÇALIŞMANIN PLANI

Çalışma, yukarıdaki fikirlerin ve tezin kapsamı göz önünde tutularak üç kısım altında planlanmıştır;

Birinci kısımda, dört bölüm halinde havacılık hukukunun özgül olup olmadığı ve tarihi boyutuyla hava sahasında egemenlik ve mülkiyet kavramları belirlenmeye çalışılacaktır. Bu çerçevede birinci bölümde havacılık hukukunun kapsamı ele alınacaktır. Bunun için ilk olarak Türk havacılık hukukunda da büyük bir karmaşaya yol açan terminolojiye bir berraklık ve birlik getirmeye çalışılacaktır. Daha sonra, havacılık hukukunun diğer hukuk dallarıyla ilişkisi, hem kapsamın tespit edilmesi hem de özgüllüğü tartışmak açısından ortaya koyulacaktır. İkinci ve üçüncü bölümde, hukuktan bağımsız olarak, pozitif bilimin yöntemleri ile havacılık hukukunun uygulandığı sahanın tespiti ve araçlarının teknolojik gelişimi incelenecektir. Dördüncü bölümde ise, Şikago Rejimi olarak da adlandırılan pozitif havacılık hukuku düzeninden önceki dönemde, tarihi boyutuyla egemenlik ve mülkiyet ilişkileri ele alınacaktır.

İkinci kısım, altı bölümden oluşmaktadır. Buna göre ikinci kısmın ilk bölümü çalışmanın ise beşinci bölümü olarak, öncelikle kanun-antlaşma niteliği ile Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin çizdiği çerçeve irdelenerek ortaya koyulacaktır. Şikago Sözleşmesi anayasal bir çerçeve çizmekle birlikte, erken havacılığa ilişkin olarak gereken birçok düzenlemeyi de açıkta bırakmıştır. Bu sebepten ötürü, geriye kalan bölümlerde yapılacak olan, Şikago Sözleşmesi sonrası

pozitif havacılık hukuku düzenlemelerinin sorgulanarak ortaya koyulmasından ibarettir. Çalışmada yöntem olarak, sözleşmelerden değil havacılık faaliyetinin konularından yola çıkılarak bölümler oluşturulmuştur. Buna göre altıncı bölüm, uluslararası hava seyrüseferi düzenini, düzenleyici ve denetleyici ulusal ve uluslararası otoritelerle beraber inceleyecektir. Yedinci bölümde ise, uluslararası uçuş emniyeti çerçevesinde hava seyrüseferinde karşı karşıya kalınan teknik tehlike ve riskleri en aza gidermek için devletlerin yükümlülükleri ele alınacaktır. Sekizinci bölümde, uluslararası hava ulaştırma başlığı ile hava seyrüsefer düzeninden farklı olarak, özellikle devletlerin tekelinde olan trafik haklarının mahiyeti ortaya koyulacaktır. Bu bölüm tezimizin ana sorunsalı ile en bağlantılı olan konudur. Dokuzuncu bölümün başlığı ise uluslararası uçuş güvenliğidir. Uçuş güvenliğinde, uçuş emniyeti meselesinden farklı olarak, uluslararası sözleşmeler çerçevesinde hava aracı içinde hava aracının, kişilerin ve eşyanın güvenliğine karşı eylemleri bertaraf edecek düzenlemeler sorgulanarak incelenecektir. Onuncu bölümde ise, uluslararası sivil havacılık faaliyetinden doğan sorumluluğun boyutları yine uluslararası sözleşmeler çerçevesinde ele alınarak irdelenecektir.

Üçüncü Kısımda, ilk iki kısımda ortaya koyulan bilgiler ve fikirler düzleminde, uluslararası sivil havacılıkta yeni bir isimlendirme ancak eski bir emel olarak, “Açık Semalar” antlaşmalarının uluslararası sivil havacılık düzenine etkisi tartışılarak bir sonuca varılmaya çalışılacaktır. Buna göre üçüncü kısım dört bölüm halinde incelenecektir. “Açık Semalar”, bir ekonomi politik duruşun ifadesi olduğu için, çalışmanın on birinci bölümüne tekabül eden üçüncü kısmın ilk bölümünde, bir hipotez olarak günümüz uluslararası egemen güçlerinin ekonomi politikalarının uluslararası hukuka etkisinin nasıl gerçekleştiği sorusuna cevap aranacaktır. Buradan hareketle on ikinci bölümde ise, bir Amerikan projesi olarak, Amerika Birleşik Devletleri (ABD) özelinde “Açık Semalar” politikası ve antlaşma modeli, resmi kaynaklar ve öğretilerdeki yaklaşımlar çerçevesinde irdelenecektir. On üçüncü bölümde ise, ABD ile diğer egemen havacılık gücü olan Avrupa Birliği (AB) arasında, her iki tarafta yaşanan büyük tartışmalarla 30 Nisan 2007 tarihinde imzalanan “Açık Semalar” antlaşması değerlendirilecek ve bunun yanında AB havacılık düzenine de genel olarak değinilecektir. Son bölüm olan on dördüncü

bölümde ise, “Açık Semalar” ekonomi politikası doğrultusunda yeniden yapılanmakta olan uluslararası sivil havacılık düzeninin gelişmekte olan ülkelere etkisi “Türkiye” örneği ile değerlendirilecektir. Bu bölümde de AB örneğinde olduğu üzere, Türk sivil havacılık düzeni genel hatları ile ele alınacaktır.

C) ÇALIŞMANIN HEDEFLEDİĞİ YARAR

Çalışmanın, hem ulusal hem de uluslararası açıdan yararlı olması hedeflenmektedir.

a) Türk Hukuku Açısından

Sivil havacılık düzeni, salt ulusal faaliyetlerde dahi uluslararası hukuk düzeni ile sıkı sıkıya bağlıdır. Bu çalışma, konuya uluslararası hukuk penceresinden yaklaşırken, Türk hukukundaki ihtiyacı da karşılamaya gayret eder. Bu anlamda, Türk havacılık hukukunun ihtiyacı, terminoloji karmaşasının açıklığa kavuşmasından, uluslararası düzenlemelerin yeri ve değeri meselelerine kadar, birçok teorik ve pratik alanda ortaya çıkmaktadır. Ancak bir tez çalışması olarak ansiklopedik bir yöntem benimsenemediğinden diğer ifadeyle çalışmanın bir kapsamı ve sorunsalı olduğu için, temas edebildiği hususlarda Türk havacılık hukukunun ihtiyacını karşılayabilecektir.

b) Uluslararası Hukuk Açısından

Türk hukuku bir yana, uluslararası hukuk açısından çalışmanın özgünlüğü, öncelikle sahip olduğu dünya görüşünden ileri gelir. Bugün genel olarak mevcut uluslararası sivil havacılık düzenini inceleyen hukuk eserleri, liberal ekonomi politikaları hususunda ortak ve onu destekler bir görüşe sahiptir. Bunun öncelikli nedeni, “Küreselleşme” akımı ile moda haline gelmiş olan ekonomik altyapıdan soyutlanmış bir siyasal ve hukuksal görüş açısının halihazırda öğretilerde de yerleşmiş bulunmasıdır. Tezimizde açıkça eleştireceğimiz bu yaklaşım, özellikle 80’li yıllarda başlayan neoliberal politikalar ile altyapının dikkatlerden uzaklaştırılarak, üstyapının öne çıkarılması ve bizzat altyapı hakimiyetinin aşırı derecede güçlenerek yadsınamaz konuma gelmiş olmasının bir sonucudur. Ayrıca, özellikle görüşleri genel kabul gören

hemen tüm yazarların, havacılık endüstrisi ile doğrudan bağı da bulunmaktadır. Bu bağ, havacılık şirketlerine ya da onlarla işbirliği içindeki uluslararası örgütlere ortaklık ve/veya yönetim kurulu üyeliği şeklinde olabildiği gibi, salt hukuk müşavirliği boyutunda da cereyan edebilmektedir. Bu nedenle eserlerin çoğunda, akademik bağımsızlık ve tarafsızlıktan ziyade, küresel egemen güçlerin ekonomi politikalarının desteklendiği de görülmektedir.

Bu bağlamda, egemen eşitlik prensibine dayalı uluslararası hukukun fiilen de bu anlayışı benimsemesi, söz konusu egemen güçleri destekleyen yazarların düşüncelerinin *a priori* söz konusu açıdan eleştirilmesini gerektirmektedir. Bu anlayıştan hareketle çalışmadaki bilimsel eleştiri çabasının uluslararası hukukun gelişimi açısından yararlı olması ümit edilmektedir.

KISIM I

ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK HUKUKUNUN ÖZGÜLLÜĞÜ

1. HAVACILIK HUKUKUNUN KAPSAMI

1.1 Havacılık Hukukunda Terminoloji Sorunu

Terimlere ve kavramlara atfedilen anlam oldukça önem teşkil etmektedir. Günümüzün birçok modern uluslararası sözleşmesi, hemen ilk maddelerinde, o sözleşmede geçen terimlerin neyi ifade ettiklerini açıkça ortaya koyar. Bu nedenle çalışmamızda öncelikle, Türk havacılık hukukunda da büyük bir karmaşaya yol açan havacılık terminolojisine bir berraklık ve birlik getirilmeye çalışılacaktır. Bunun yanında, kendisine öz bir terminolojinin varlığı ihtimali, sivil havacılık hukukunun özgüllüğüne de kanıt olabilmesi açısından dikkate alınabilecek bir veridir. Çalışmamız kapsamında ele alacağımız terimler şunlardır;

—Hava Sahası (Airspace)

Hava sahası tabiri Fransızca (Espace aérien) ve Almanca (Luftraum) karşılığı olarak, yeryüzünden itibaren uzaya doğru hava tabakalarıyla kaplı olan saha anlamında kullanılmaktadır. Aynı bölgeyi tarif eden “hava uzayı” ya da “hava boşluğu” terimleri üç boyutu ifade etmek açısından daha doğru bir çeviri olsa da Türk uygulamasında söz konusu alan için hava sahası terimi kullanılmaktadır.¹⁰ Genel olarak hava sahası terimi kullanıldığında, hava dediğimiz kütle değil, o kütlede içinde yapılan bir faaliyetin ya da olayın geçtiği ve hukuki statüsü olan bir alan anlaşılmaktadır.

¹⁰ Çağa, *Hava Hukuku*, 1.

—Hava Ülkesi (Aerial Territory)

Hava ülkesi terimi ise, hava sahasının belirli bir devlete tabi olması durumunda kullanılmaktadır. Sözelimi Türk hava sahası, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin hava ülkesi ile aynı anlama gelmektedir. Herhangi bir devletin ülkesi olmayan hava sahası ise uluslararası hava sahası olarak anılır. O halde hava ülkesi, bir devletin kara ve deniz ülkesinin üzerinde yer alan hava sahasıdır.

—Hava Hukuku (Air Law)

En geniş kavram olarak, hava sahası ve ondan yararlanmayla ilgili bütün hukuk kurallarını kapsayacak şekilde bir düzen için, “Hava Hukuku” teriminin kullanıldığını görmekteyiz. İngilizcede “Air Law” a karşılık gelen terim, Fransızcada “Droit aérien”, İtalyancada “Diritto Aereo”, Almancada “Luftrecht” olarak kullanılmaktadır.

—Havacılık Hukuku (Aviation Law)

“Hava Hukuku” yerine “Havacılık Hukuku” ya da “Seyrüsefer Hukuku” (Navigation Law) terimlerinin de kullanıldığını ancak Verschoor'a göre bu terimlerin modası geçmiş terimler olarak zikredildiğini görmekteyiz.¹¹ Ancak “havacılık hukuku” kavramı açısından kendisine katılmamaktayız. Nitekim özellikle Amerikan hukuk literatüründe “havacılık hukuku” terimi sıklıkla kullanılmaktadır.¹²

Bu başlıkla yazılmış kitapların diğerlerine nazaran hava hukukunun daha çok havacılık faaliyetlerini ilgilendiren konuları içerdiklerini görmekteyiz. Bununla beraber “Hava Hukuku” başlıklı eserlerin¹³ de aslında “Havacılık Hukuku”

¹¹ I.H.P. Diederiks Verschoor, *An Introduction to Air Law*, 8th Ed., Kluwer Law, 2006, 1.

¹² Jerry A. Eichenberger, *General Aviation Law*, 2. Ed., McGraw-Hill, 1996; Raymond C. Speciale, *Fundamentals of Aviation Law*, McGraw-Hill, 2006; J. Scott Hamilton, *Practical Aviation Law*, Iowa State Press, 2001; Paul Stephen Dempsey, *European Aviation Law*, Kluwer Law, 2004; R. B. Underdown, *Aviation Law for Pilots*, Wiley-Blackwell, 1999; Dawna L. Rhoades, *Evolution of International Aviation*, Ashgate, 2008; John Harrison, *International Aviation and Terrorism: Evolving Threats, Evolving Security*, Routledge, 2009; Jeffrey C. Price, Jeffrey S. Forrest, *Practical Aviation Security: Predicting and Preventing Future Threats*, Butterworth-Heinemann, 2008.

¹³ Verschoor, *An Introduction to Air Law*; Tahir Çağa, *Hava Hukuku*, Cild I: Genel Kısım, Doğan Kardeş Matbaacılık, İstanbul, 1963; M. N. Göknül, *Hava Hukuku Notları*, İstanbul, 1947; Paul Stephen

eserlerinden farklı olmayarak, genelde sadece havacılığa ilişkin faaliyetlerin hukukunu konu almaktadırlar. Bu nedenlerle bir eser ancak havacılık dışında, havanın özgüllüğünden doğan diğer düzenlemeleri¹⁴ de inceliyorsa, “Hava Hukuku” teriminin kullanılmasının daha doğru olacağı kanaatindeyiz. Sadece havacılık faaliyetinden kaynaklanan hukuki konuları ele alan bir eserin “Havacılık Hukuku” terimini kullanması gerekir. Bu nedenle tezimizde uluslararası sivil havacılık düzenlemelerinin devletlerin hava ülkesindeki egemenliğine etkisi sorunu irdeleneceği için uygun düşen her yerde “Havacılık Hukuku” terimi kullanılacaktır.

Öte yandan “Havacılıkla ilgili hukuk” anlamına gelen (Aeronautical Law) teriminin de özellikle Latin kökenli dillere sahip ülkelerin hukuk öğretilerinde kullanıldığına şahit olmaktayız. Fransızcada (Droit Aeronautique) ve İtalyancada (Dritto Aeronautico) genellikle “hava/havacılık hukuku” terimi ile yan yana kullanılmaktadır. Aslında günümüzde “Aeronautical” terimi, kelime anlamı itibariyle havacılıkla ilgili olarak, özellikle mühendislik kısmını (hava araçlarının üretimi-bakımı, tasarımı, vs.) ifade etmek için kullanılmaktadır.¹⁵

—Sivil Havacılık (Civil Aviation)

Sivil havacılık terimi, askeri havacılık faaliyeti dışındaki havacılık faaliyetlerinin tümü için kullanılmaktadır. Bu faaliyetler özetle şu şekilde sıralanabilir;

- ✓ Hava araçları ile ulaştırma ve işletmecilik faaliyetleri,
- ✓ Hava araçları imalat, bakım ve onarım faaliyetleri,
- ✓ Havaalanları yapım ve işletme faaliyetleri ve yer hizmetleri,
- ✓ Haberleşme, seyrüsefer ve hava trafik hizmetleri düzenleme ve işletme faaliyetleri,

Dempsey, *Public International Air Law*, McGill University, Montreal, 2008; Christopher N. Shawcross, Kenneth Macdonald Beaumont, *Air Law*, 4th Edition, Butterworth, London, 1977.

¹⁴ Söz gelimi ses ve elektrik dalgalarını aktaran iletişim cihazları ile meteorolojiye ilişkin kurallar ve hava kirliliği gibi birçok alan bu düzenlemenin içine girebilir.

¹⁵ Bknz. J. L. Nayler, *Dictionary of Aeronautical Engineering*, Littlefield, Adams & Co, 1967.

✓ Çevre koruma faaliyetleri.¹⁶

—Hava Ulaştırma Hukuku (Air Transportation Law)

Bazı yazarlarca hava/havacılık hukuku yerine “Hava Ulaştırma¹⁷ Hukuku” isimlendirmesinin kullanıldığını da görmekteyiz. Ancak bu tanımlama, hava hukukunun yine sadece taşımacılıktan kaynaklı hukuk düzeni ile ilişkili olup, oldukça dar bir yorumlama biçimidir.¹⁸ Hava ulaştırma, havacılık hukukunun bir alt konusudur.

—Hava Seyrüseferi (Air Navigation) ve Hava Ulaştırma (Air Transportation)

Hava seyrüseferi terimi, ilke olarak hava araçlarının hava sahasındaki hareketleri ile teknik ve operasyonel bakımdan ilgilidir. Bunun yanında Hava taşımacılığı terimi ise yolcuların, bagajın, kargo ve postanın hava yolu ile taşınmasını yani ticari bir faaliyeti ifade eder.¹⁹

—Hava Aracı (Aircraft)

Havacılık hukukunun temel konusunu teşkil eden ulaşım araçlarını ifade etmek için İngilizcede “aircraft”²⁰ kelimesi kullanılırken, Türkçe açısından tam bir terim birliği yoktur. Bu bağlamda aynı kavramı ifade etmek için *hava gemisi*²¹, *hava*

¹⁶ ICAO, *Memorandum on ICAO*, The International Civil Aviation Organization, Montreal, October 1990, 11–12. <http://www.icao.int/icao/en/pub/memo.pdf> (E.T. 09.04.2010)

¹⁷ “Taşımacılık” terimi de ulaştırma kavramı ile aynı anlama gelmektedir.

¹⁸ Verschoor, *An Introduction to Air Law*, 1.

¹⁹ Ludwig Weber, *International Civil Aviation Organization-An Introduction*, Kluwer Law, 2007, 6.

²⁰ Babylon İngilizceden İngilizceye sözlükte “Aircraft” maddesi “any vehicle which can be flown through the air (i.e. airplane or helicopter)” olarak tarif edilmektedir, www.babylon.com; Yine Askeri Terimler Sözlüğünde, Aircraft; “Hava Aracı: Uçak, helikopter, balon, kabili sevk balon gibi, havada seyrüsefer için imal edilmiş her türlü araç” olarak tarif edilmiştir; Askeri Terimler Sözlüğü, Gnkur.Gn.P.P.OBS.S.Md.lüğü, 2002. Açıkça görüldüğü üzere “aircraft” terimi havada uçabilen herhangi bir araç için kullanılabilir. Uçak kelimesi ise İngilizcede “airplane” olarak ifade edilmektedir.

²¹ Çağa, *Hava Hukuku*; Nedim Göknül, *Hava Hukuku*, İstanbul, 1951; Nejat Tüzün, *Kara ve Hava Tasıma Hukuku*, Ankara, 1968; Mesut Önen, *Hava Hukuku Dersleri*, İstanbul, 1983; İnci Kaner, *Hava Hukuku Dersleri (Hususî Kısım)*, 2. Bası, İstanbul, 2004.

*aracı*²², *hava nakil vasıtası*²³ ve *uçak*²⁴ gibi kavramların kullanıldığını görmekteyiz. “Hava gemisi” terimi, deniz gemisi ile karışıklığa mahal vereceğinden; “hava nakil vasıtası” terimi, uzunluğundan ve sportif havacılığı kapsam dışı bıraktığından; “uçak” terimi ise, helikopter ve diğer hava araçlarını yok saydığından; çalışmamızda, Türk Sivil Havacılık Kanunu’nda²⁵ da benimsenmiş olan “hava aracı” kavramını kullanacağız.²⁶

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü’ne (International Civil Aviation Organization / ICAO) göre ise hava aracı, havanın yeryüzüne karşı basıncından başka, atmosferdeki havanın tepkimesinden aldığı destekle havada tutunabilen herhangi bir makine olarak tarif edilmektedir.²⁷

—Uçuş Emniyeti (Air Safety) ve Uçuş Güvenliği (Air Security)

“Uçuş Emniyeti” ve “Uçuş Güvenliği” kavramları da uygulamada ve öğretilerde birbirine karıştırılan iki kavramdır. Oysa iki kavram birbirinden bağımsız bir metodoloji içinde ele alınır.

Uçuş emniyeti, öncelikli olarak hava araçlarının ve ona bağlı tüm insan gücünün lisanslandırılmasını ve bu işlemlerin yeknesak uluslararası standartlara bağlı olarak yürütülmesini ifade eder. Daha sonra, söz gelimi uçuş aşamasında diğer risklerden arınma çabası ise hava trafik yönetimi ve yer teknik hizmetleri ile

²² Hüseyin Ülgen, *Hava Tasıma Sözleşmesi*, Ankara 1987; Hasan İşgüzar, *Türk Sorumluluk Hukukuna Göre Sivil Hava Aracı İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu*, Ankara, 2003; Ahmet Kırmızı, *Havayolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara, 1990; Serdar Hızır, Alisher Turaev, “Türk Hukuku’nda Hava Araçları Üzerinde İpotek Tesis Edilmesi”, 57 AÜHF 3, 2008, 375.

²³ Hava nakil vasıtası kavramı Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi’nin resmi Türkçe çevirisinde kullanılmıştır. Düstur, Tertip 3, c.26, 1094 vd.

²⁴ 14 Eylül 1963 Tarihli Tokyo Sözleşmesi’nin resmi çevirisinde “uçak” terimi kullanılmıştır. Uçaklarda İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme “*Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*”; 17.4.1975 tarihli 1889 sayılı kanun; RG: 8.12.1975; Ayrıca uçak terimini kullanan yazarlar olarak bkz. Bülent Sözer, “Türk Sivil Havacılık Kanununa İlişkin Bazı Görüşler ve Değerlendirmeler”, BATIDER 1984, C. XII, 2-3.

²⁵ RG: 19.10.1983, S. 18196.

²⁶ Hızır, Turaev, “Türk Hukuku’nda Hava Araçları Üzerinde İpotek Tesis Edilmesi”, 375.

²⁷ ICAO Annex 2, 1-1, 2005.

işbirliğinden geçmektedir. Bu nedenle uçuş emniyeti meselesi, hava trafik hizmetleri ile sıkı sıkıya bağlıdır.

Uçuş güvenliği kavramı ise, uçuş emniyetinin sürekliliği için, ama ondan tamamen farklı bir içerikle ele alınır. Metodolojik olarak, hava aracına karşı onun emniyetini tehlikeye düşürecek her türlü fiili inceler ve onları yaptırıma bağlamaya çalışır. Hava aracı kaçırma suçu başta olmak üzere havacılığın emniyetine karşı işlenen tüm suçları kapsamı içine alır.

—Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar (Standards and Recommended Practices / SARPs)

ICAO Konseyinin Ekler (Annexes) adıyla yayınladığı Standart ve Tavsiye Edilen Uygulamalar kısaca SARPs olarak bilinmektedir. Günümüz itibariyle 18 adet Ek vardır. ICAO resmi belgelerine göre “Standartlar” terimi, uluslararası hava seyrüseferlerinin düzenliliği ve emniyeti için gerekli olan fiziksel özellikler, tasarım, hammadde, performans, personel veya usuller üzerine yeknesak uygulamaları ifade eder. Devletler söz konusu “Standartlar”a uygun davranmalıdırlar. Eğer uygulamadaki imkânsızlıklar nedeniyle farklılıklar söz konusu olursa bu durum Şikago Sözleşmesi’nin 38. maddesi hükmünce derhal ICAO’ya bildirilmelidir.²⁸

“Tavsiye Edilen Uygulamalar” kavramı ise, uluslararası hava seyrüseferinin daha yüksek seviyede emniyeti, düzenliliği ve etkinliği için üye devletlerin çaba sarf edeceği daha yüksek standartları hedefleyen tavsiye niteliğinde yeknesak uygulamalardır.²⁹

²⁸ "Definition of International Standards and Recommended Practices", ICAO Doc. 7670, Resolutions and Recommendations of the Assembly 1st to 9th Sessions (1947-1955), Montreal, 1956. Tanımların güncellenmiş hali için ayrıca bkz. ICAO Doc. 9848, II-2.

²⁹ ICAO Doc. 7670; ICAO Doc. 9848, II-2.

—Ücret ve Tarifeler (Fares, Rates and Tariffs/ FRTs)

Ücret ve Tarifeler, havayolu işletmelerinin sağladığı hizmetler karşılığı müşterilerine sunduğu ve serbest piyasa koşullarında belirlenen fiyatları ifade etmektedir.³⁰

—Frekans, Kapasite ve Slot (Frequency, Capacity and Slot)

Hava trafiğinin yoğun olduğu havaalanlarında slot uygulamaları ile karşılaşmaktayız. Buna göre, havaalanlarındaki trafiğin, günün her saatine ve haftanın her gününe mümkün olduğu kadar dengeli bir şekilde yayılması ile meydan kapasitelerinin optimum kullanılması slot koordinasyon ile hedeflenmektedir. Bu amaç ile tahsis edilen slotlar, uçaklara planlanan iniş-kalkış saat dilimlerinde meydan imkanlarını kullanım hakkını vermektedir.³¹

Frekans, bir hava aracının özel bir zaman diliminde ve rotada gerçekleştirebileceği uçuş sayısını ifade etmektedir.³²

Kapasite ise, bir hava aracının özel bir zaman diliminde (genellikle bir haftalık) uçuş sıklığı da göz önünde bulundurularak sahip olabileceği ticari koltuk sayısını ifade eder.³³

—Açık Semalar (Open Skies)

“Açık Semalar” terimi, gerek İngilizce karşılığı olan “Open Skies” gerekse Türkçe karşılığı açısından aslında yanıltıcı bir ifadedir. Bir kere her iki kelime de hava ve havacılık hukuku kaynaklı değildir. “Open” teriminin birebir karşılığı

³⁰ Miron Mushkat, Roda Mushkat, “The Political Economy of Hong Kong's ‘Open Skies’ Legal Regime: An Empirical and Theoretical Exploration”, 10 San Diego International Law Journal 2009, 390.

³¹ *Slot Uygulama Prensipleri Talimatı (Rev-2)*, Ulaştırma Bakanlığı, SHGM, <http://web.shgm.gov.tr/doc3/slotrev2.pdf> ve ayrıca bkz. *Slot Uygulamaları Hakkında Genelge*, <http://212.174.155.206/kurumsal.php?page=slot Genelgesi>

³² Justin T. Barkowski, “Managing Air Traffic Congestion through the Next Generation Air Transportation System: Satellite-Based Technology, Trajectories, and Privatization?” 37 Pepperdine Law Review 2010, 247 vd.

³³Barkowski, “Managing Air Traffic Congestion ...” 247 vd.

Türkçede “açık” kelimesine karşılık gelse de, terim aslen ekonomi kaynaklı olup “open market” yani “serbest piyasa” kavramındaki serbestleşme terimine karşılık gelir. Yine “Sky” karşılığı “Sema” kelimesi de hava ve havacılık hukukunda kullanılmamaktadır. Etimolojik açıdan bakıldığında “bulutlar” ve “cennet” gibi kökenlere dayanır.³⁴ İfade edilmek istenen alan için hava ve havacılık hukukunda kullanılan terimler, “hava sahası” veya “hava koridorudur”. Her ne kadar “Serbest Hava Sahası” olarak çevrilmesi konuyu daha iyi ifade etmekte ise de hem Türkçe yazına yerleşmiş olması hem de üstü kapalı bir ideolojik ifadeyi belirtmesi nedeniyle, biz de “Açık Semalar” kavramını kullanacağız.

—Havatronik (Avionics)

Terim olarak havatronik, havacılık için gerekli tüm elektrik ve elektronik sistemlerin kullanımı ve gelişiminin bilim ve teknolojisi olarak tanımlanmaktadır.³⁵ İngilizce "aviation" (havacılık) ve "electronics" (elektronik) kelimelerinin "avionics" şeklinde birleştirilmesi ile ortaya çıkmıştır. Dilimizde ise "avionik" veya "aviyonik" şeklinde kullanılmakta olup, "havacılık elektroniği" veya "havacılık elektrik-elektroniği" şeklinde ifade edilmektedir.³⁶ Dilimizde aviyasyon (aviation) gibi bir kelimenin bulunmaması ve yine bu kelime kökenli bir sözcük türetilmemesi nedeniyle, “avionik” kelimesi yerine söz konusu alanın tanımlanmasına çok daha uygun olacağı kanaatiyle hava ve elektronik kelimesinin birleşimi olan “havatronik” kelimesini önermekteyiz.

³⁴ Douglas Harper, “Sky”, *Etymology Dictionary*, <http://dictionary.reference.com/browse/sky> (E.T. 7 Mayıs 2010)

³⁵ *The American Heritage Dictionary of the English Language*, Fourth Edition, Houghton Mifflin Company, 2004. <http://dictionary.reference.com/browse/avionics> (E.T. 01 Mayıs 2010)

³⁶ Avionik Sistemler, temelinde haberleşme, seyrüsefer, gösterge ve bilgi kontrol sistemleri yer almasına karşın, ait olduğu hava aracı özelliklerine göre yüzlerce çeşit elektrik-elektronik alt sistemi kapsayabilmektedir. Örneğin, bir polis helikopteri üzerinde yer alan, basit bir arama farı bu kapsamda değerlendirilebileceği gibi, bir erken uyarı uçağı (AWACS) üzerinde bulunan, karmaşık taktik elektronik sistemler de yine avionik sistemlerin bir parçası olarak değerlendirilmektedir. <http://www.avioturk.org>

1.2 Havacılık Hukukunun Tanımı Sorunu

Terminolojide getirdiğimiz tartışmaya paralel olarak, doktrinde de hava/havacılık hukukunun tanımı ve kapsamına ilişkin dikkate değer farklılıklar bulunmaktadır.

1.2.1 Dar ve Geniş Anlamda Hava Hukuku

Birçok yazar tanımlama yaparken, geniş ve dar anlamda hava hukuku isimlendirmesi ile ayırma gitmektedir. Buna göre geniş anlamı ile hava hukuku, hava sahası ve ondan yararlanmayla ilgili bütün hukuk kurallarını içermektedir. Bu bağlamda kapsama, havacılığın yanı sıra ses ve elektrik dalgalarını aktaran iletişim cihazları ile meteorolojiye ilişkin kurallar ve küresel hava kirliliğinin önlenmesi gibi birçok alan da girmektedir.³⁷

Dar anlamı ile hava hukuku ise, aslında tüm yönleri ile sadece havacılık faaliyetlerini düzenleyen ve yaptırıma bağlayan hukuk dalını ifade etmektedir. Bu nedenle tezimizin sorunsalı ile bağlantılı olarak, yerine ve uygulamadaki kullanımına uygun geldiği kadarıyla biz de havacılık hukuku terimini kullanacağız.

Diğer yandan havacılık hukukunun içinde, “kamu hukuku” – “özel hukuk” ayırımına giden de birçok yazar vardır.

1.2.2 Uluslararası Kamu Hava Hukuku – Uluslararası Özel Hava Hukuku

Göknil’in 1945 yılında Şikago Konferansı ertesinde yazdığı makalesinde belirttiği üzere, hava hukukunun henüz doğumunda dahi, havacılık ilişkileri kamu ve özel diye bölünerek farklı kurallara bağlanmamıştır.³⁸ Ancak dar anlamda hava hukukunu, diğer bir deyişle havacılık hukukunu incelediğimiz vakit, yine birçok yazarın “uluslararası hava kamu hukuku” ve “uluslararası hava özel hukuku” ayırımı yaptıklarını görmekteyiz. Bu ayırımı yapanlara göre, hava kamu hukukunda,

³⁷ Ömer İlhan Akipek, *Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu*, Ankara, AÜHFY:134, 1959, 5 vd.

³⁸ Mazhar Nedim Göknil, “Hava Hukukunda Yeni Gelişmeler”, AÜHFD, Cilt I, Sayı 12, Mart 1945, 5. Bu sadece bir sonuç tespitidir. Bunun nedenlerine, üretici güçlerin gelişme düzeyi ile ilişkisine, havacılık endüstrisinin doğumu ve gelişimi bölümünde değineceğiz.

havacılık faaliyetlerini ilgilendirdiği ölçüde hava ülkesi ve uluslararası hava ulaştırma rejimi gibi uluslararası kamu düzenini ilgilendiren konular incelenmektedir. Hava araçlarının mülkiyeti, hava taşımacılığı sözleşmeleri, hava araçlarının sigortası gibi konular ise uluslararası hava özel hukukunun alanındadır.³⁹ Bu ayrıma katılmayışımızın nedeni, havacılık hukukunun diğer hukuk dallarıyla ilişkisi ortaya koyularak açıklanacaktır.

1.3 Havacılık Hukukunun Diğer Hukuk Dallarıyla İlişkisi

Yukarıdaki bölüm ışığında şunu açıkça vurgulamalıyız ki, havacılık hukuku, kâr amacı güden havayolu şirketlerini doğrudan ilgilendiren hükümler içerse de; hava sahasında tam ve münhasır egemenlik yetkisi nedeniyle genel olarak uluslararası hukukun (devletler umumi hukuku) kapsamındadır ve onun ilkelerine göre yürütülmektedir. Bu durumun dışında kalan hallerde, devletler özel hukuku ve ilgilendirdiği ölçüde diğer hukuk dallarından yararlanması mümkündür.

1.3.1 Uluslararası Hukuk ve Havacılık Hukuku

Uluslararası hukuk, uluslararası hukuk kişileri arasındaki ilişkileri düzenleyen, milletlerarası toplum düzenini sağlayan, uyulması zorunlu kurallar bütünüdür. Uluslararası hukukun asli kişisi, günümüz itibarıyla devletlerdir. Bu bağlamda havacılık hukukunda devletlerin yetkisinde olan söz gelimi;

- ✓ Bir devletin hava ülkesinde, hangi devletlerin hangi sayıda havayolu şirketinin uçabileceği;
- ✓ Uçma hakkına sahip havayolu şirketlerinin hava sahasında hangi hattı izleyecekleri;
- ✓ İlgili hava yolu şirketlerinin hangi frekans, kapasite ve operasyonda sefer yapacakları;
- ✓ Rekabet koşullarında hava yollarına yüklenen maliyet politikaları;

³⁹ Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 2. Kitap, 8.Bası, Turhan Kitabevi, Ankara, 2005, 407.

- ✓ Genel olarak tüm havacılık endüstrisindeki rekabet rejimi;
- ✓ Havacılık vergilendirme rejimi;
- ✓ Yer hizmetlerinin kullanımı meseleleri;⁴⁰

gibi sınırlı olarak tutmadığımız alanlar, kamu hukuku düzeni içinde kabul edilmekte, iki ya da çok taraflı uluslararası sözleşmeler ve onlara uygun iç hukuk düzenlemeleri⁴¹ ile egemen eşit devletler tarafından, uluslararası hukuk ilkeleri çerçevesinde yürütülmektedir.

Bunun yanında sivil havacılığın özel hukuktan doğan sorumluluk alanlarında da uluslararası sözleşmelerle hukuki düzenlemeler yapılmıştır. Örnek olarak, Havayoluyla Uluslararası Taşıma İçin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Varşova Konvansiyonu'nu⁴² ve Sivil Hava araçlarının Yeryüzünde Üçüncü Şahıslara Verecekleri Zarardan Dolayı Sorumlulukları Hakkında Roma Konvansiyonu'nu⁴³ verebiliriz. Burada özel hukuk anlamında özellikle taşıyıcının ve işletenin sorumluluk meseleleri, yine ilgili uluslararası sözleşmelerle hükme bağlanmıştır. Konu, özel hukukta sorumluluğa ilişkin hükümler içermekle birlikte, düzenleme alanı uluslararası hukukun konusuna girmekte ve kişilere doğrudan hak ve yükümlülükler getirilmektedir.⁴⁴

⁴⁰ Pablo Mendes de Leon, "The Dynamics of Sovereignty and Jurisdiction in International Law", Gerard Kreijen (Ed.), State, Sovereignty, and International Governance, Oxford, 2004, 485.

⁴¹ Devletlerin sicilinde kayıtlı bulunan sivil hava araçlarının ve sivil havacılık personelinin, uyması gereken sivil havacılık kurallarından, sivil hava aracı kazalarının oluşturulmasına kadar tüm düzenlemeler kamu hukuku alanına girmektedir. Yine sivil havacılığın gelişmesine ve doğacak ihtiyaçlara göre devletin sivil havacılık politikasında değişikliğe gitmesi gibi kararlar da özü itibarıyla kamu hukuku alanındadır. Havacılık hukukunun uluslararası antlaşmalara dayalı yapısı nedeniyle de bu gibi faaliyetlerin çerçevesi uluslararası hukuk kurallarına göre çizilir. Havacılık hukukunda baskın kamu hukuku/uluslararası hukuk yapısı, Türk havacılık hukuku uygulamasında etkin rol almış Avukat Yaşar Öztürk tarafından da doğrulanmaktadır. Yazıları için bkz. <http://www.gokyuzuhaberci.com/yazar-yasar-ozturk/36-turkiye-de-sivil-havaciligin-hukuki-duzenlemesi/> (E.T. 03.03.2010)

⁴² Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 2 October 1929. 137 LNTS 13; 13 Şubat 1933'te yürürlüğe girmiştir. Düstur, Tertip 5, c.16/2, 2419.

⁴³ Convention on Damage Caused By Foreign Aircraft To Third Parties On The Surface, ICAO Doc. 7364, 310 UNTS 181.

⁴⁴ Hukuk fakültelerinde uluslararası hukuk (devletler umumi hukuku) dalı, günümüze kadar kamu hukuku bölümünün bir dalı olarak okutulmuştur. Bu durum kanaatimizce karışıklığa mahal

Bu nedenle genel olarak -özel hüküm ve durumlar hariç- havacılık hukuku eğer bir hukuk dalı ile ilişkili ise, bu öncelikle uluslararası hukuk dalı olacaktır.

1.3.2 Devletler Özel Hukuku ve Havacılık Hukuku

Devletler özel hukuku, öncelikle belirtmek gerekir ki bir iç hukuk dalıdır. Uluslararası hukuka ait devletler özel hukuku yoktur.⁴⁵ Kurallarının yeknesaklaştırılması amacıyla, devletler özel hukuku alanına ilişkin uluslararası sözleşmeler akdedilmesi, bu hukuk dalını uluslararası yapmaz. Keza uluslararası sözleşmelerin yeri ve değeri hususu, uluslararası hukuk ve bu anlamda ulusal düzlemde bir anayasa hukuku konusudur.

İkinci olarak, devletler özel hukuku, belirli bir olay veya ilişki, yabancı bir veya birden çok hukuk düzeni ile temas halinde bulunuyor, diğer ifadeyle bir yabancılık unsuru taşıyorsa, hangi devletin kanununun uygulanacağını tespiti ile ilgilenen hukuktur.⁴⁶ Kısaca devletler özel hukukunun ilgi alanı, genellikle özel hukuk ilişkisindeki yabancılık unsurudur. Buna ilişkin düzenlemeler de her devletin ulusal yetkisindedir ve birbirinden farklı olabilmektedir.

Havacılık sözleşmelerinden doğan ihtilafların hangi devletin mahkemelerinde görüleceği ve hangi hukuk sisteminin maddi normlarına göre karara bağlanacağı sorunu ise, modern devletlerarası özel hukukunun önemli ve karmaşık

vermektedir. Çünkü uluslararası hukukun oluşumunda aslında en çok özel hukuk kurallarından yararlanılmıştır. Bunun önemli bir nedeni, uluslararası hukukun eşitler arası hukuk düzeni olmasıdır. Gerçekten de özel hukuk, kamu hukukunun aksine, kişilerin kişilerle ilişkilerini düzenlemesi açısından, emredici hükümler çerçevesinde eşitler arası ilişkileri düzenleyen bir hukuktur. Hersch Lauterpacht, *Private Law Sources and Analogies of International Law*, 1927, 2.

Ancak uluslararası hukukun asli kişisi devletler olduğu için, “kamu hukuku” başlığı bu bağlamda tartışılmamaktadır. Aslında uluslararası hukuk düzeninin diğer tüm hukuk dallarından farklı metodolojiye sahip olması nedeniyle, kamu-özel ayrımına tabi olmaması gerekir. Uluslararası hukukun eşitler arası hukuk olması, kanun koyucunun olmaması vb. gibi farklılıklar, aslında onu tamamıyla iç hukuktan ve onun kurduğu ayrımlardan farklı kılar. Devletler özel hukuku ile tamamen farklı bir öğretiyeye sahip olmasına rağmen, hukukçular arasında dahi kavram karmaşası çıkmasının nedenlerinden biri de budur. Eğer didaktik açıdan bir ayrım gerekli ise, uluslararası hukuk, ulusal kamu hukuku ve ulusal özel hukuk üçlü ayrımı, hukuk eğitim-öğretimi açısından çok daha uygun düşecektir.

⁴⁵ Ergin Nomer, Cemal Şanlı, *Devletler Hususi Hukuku*, 14. Bası, Beta, İstanbul, 2006, 11.

⁴⁶ Nomer, Şanlı, *Devletler Hususi Hukuku*, 5.

konularından biridir.⁴⁷ Diğer bir ifadeyle, kanunlar çatışmasına (conflict of laws) özgü durumlarda uluslararası özel hava hukuku teriminin kullanılması bir nebze uygun düşebilir. Ne var ki, uluslararası havacılık sözleşmelerinde yeknesak bir uluslararası hava taşımacılığı sistemi kurulmaya çalışıldığı için kanunlar çatışması kurallarına genel olarak yer verilmemiştir. Sadece, maddi kurallarla düzenlenmeyen bazı konularda *lex fori*'ye atıfta bulunulmuştur.⁴⁸ Bu anlamda, devletler özel hukukunun uluslararası hava hukukundaki yeri oldukça dardır.

Devletler özel hukukunun hava hukuku ile alakasını, özellikle henüz kodifiye olmamış havacılık hukuku alanları açısından da sayabiliriz. Üreticinin, bakım yapanın, hava trafik kontrolörlerinin, pilotların vb. gibilerin sorumluluk meseleleri, çok taraflı sözleşmelerden ziyade iki taraflı sözleşmelerle ve iç hukuk düzenlemeleri ile yönetilmektedir. Bunlara ilişkin yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklar ise kanunlar çatışması kurallarına göre yönetilecektir. Bu bağlamda, gerek akit ve gerekse akit dışı ilişkiler çerçevesinde ortaya çıkan yabancılık unsuru taşıyan özel hukuk sorunlarında, mahkemelerin uluslararası yetkisi ve uyuşmazlığın esasına uygulanacak hukukun tespiti, devletler özel hukuku açısından incelenecektir.⁴⁹

1.3.3 Havacılık Hukukunun Özel Bir Hukuk Düzeni Olduğu İddiası

Havacılık hukuku *inter alia* özellikle havada seyrüsefer ile ilgili ilişkileri düzenlemektedir. Bu kapsamda kendi endüstrisinin diğerlerinden farklı dinamikler içermesi nedeniyle ve ancak özel bir şekilde koyulmuş hukuk kurallarını içermesi itibarıyla, genel hukuktan ayrı özel bir hukuk düzeni (Droit Particulier) olarak kabul edildiği de iddia edilmektedir.⁵⁰ Havacılığın özellikle üç boyutlu dinamik faaliyet alanı, maddi kaynakları diğer hukuk dalları ile aynı olsa da kendine özgü kurallara da sahip olmasını gerektirmiştir. Ancak bunun yanında, söz gelimi havacılığa uygulanan her hukuk normu, hava hukuku kaynaklı olmayabilir. Hukukta birlik

⁴⁷ Cemal Şanlı, *Uluslararası Sivil Havacılık Davalarında Mahkemelerin Yargı Yetkisi ve Uygulanacak Hukuk*, Kazancı, İstanbul, 1992, 1.

⁴⁸ Şanlı, *Uluslararası Sivil Havacılık Davalarında...*, 3.

⁴⁹ Şanlı, *Uluslararası Sivil Havacılık Davalarında...*, 5.

⁵⁰ Çağa, *Hava Hukuku*, 2.

esasının bir sonucu olarak hava hukukunun genel hukuk kuralları ile tamamlanması gerekecektir.⁵¹

1.4 Hava Hukukunun Ötesi - Uzay ve Uluslararası Hukuk

Devletin hava ülkesindeki egemenlik sahasının sınırsız olduğu görüşü⁵² uzay hukuku kuralları ile değişmiştir. Uzayın bilimsel anlamda tanımı, tezimizin sorunsalı dahilinde, atmosferin dikey sınırı meselesi⁵³ açısından da son derece öneme sahiptir. Çünkü uzay, yeryüzünün aksine, insanlığın ortak malı olarak kabul edilmektedir.⁵⁴ Diğer yandan pozitif uluslararası hukuk bakımından uzay kavramı, yalnız uzay boşluğunu değil, aynı zamanda dünya ve onun atmosferi dışındaki tüm gök cisimlerini (insan yapımı uydular hariç) de kapsamaktadır.⁵⁵

Pozitif uzay hukukunu temellendiren antlaşma ve belgeleri şu şekilde sıralayabiliriz.

1.4.1 Sözleşmeler

- ✓ Devletlerin Ay ve Diğer Gök Cisimleri Dahil Uzayın Araştırılmasında (Keşfedilmesi) ve Kullanılmasında Faaliyetlerini Yöneten Ülkelere Dair Sözleşme;⁵⁶
- ✓ Astronotların Kurtarılması, Geri Dönmeleri ve Uzaya Fırlatılan Cisimlerin Geri Dönüşüne İlişkin Sözleşme;⁵⁷

⁵¹ Çağa, *Hava Hukuku*, 2.

⁵² William Blackstone, *Commentaries on the Laws of England*, 10th ed., vol. II, A. Strahan, London, 1787, Chapter 2, 18.

⁵³ *Infra*, bölüm 2.1.2.

⁵⁴ Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 2. Kitap, 425.

⁵⁵ Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 2. Kitap, 424.

⁵⁶ *Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies*, 610 UNTS 205 (GA Resolution 2222 (XXI), annex) 27 Ocak 1967'de imzaya açıldı, 10 Ekim 1967'de yürürlüğe girdi; R.G. 1.6.1968, Sayı 12913.

⁵⁷ *Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space*, 672 UNTS 119 (GA resolution 2345 (XXII), annex) 22 Nisan 1968'de imzaya açıldı, 3 Aralık 1968'de yürürlüğe girdi.

- ✓ Uzay Cisimlerinin⁵⁸ Neden Olduğu Zararlar Konusunda Uluslararası Sorumluluğa İlişkin Sözleşme⁵⁹;
- ✓ Uzaya Fırlatılan Cisimlerin Kaydına İlişkin Sözleşme⁶⁰
- ✓ Devletlerin Ay ve Diğer Gök Cisimleri Üzerindeki Faaliyetlerini Yöneten Sözleşme⁶¹

1.4.2 BM Genel Kurul Kararları

- ✓ Devletlerin Uzayın Araştırılmasında (Keşfedilmesi) ve Kullanılmasında Faaliyetlerini Yöneten Hukuk İlkeleri Bildirisi,⁶²
- ✓ Devletlerin Uluslararası Televizyon Yayını İdaresi için Yapay Dünya Uyduları Kullanımının İdaresi İlkeleri,⁶³
- ✓ Dünyanın Uzaydan Algılanmasına (Uydu Aracılığıyla) İlişkin İlkeler⁶⁴
- ✓ Uzayda Nükleer Güç Kullanımına İlişkin İlkeler⁶⁵
- ✓ Gelişmekte Olan Memleketlerin İhtiyaçlarını Özellikle Hesaba Katarak Uzayın Araştırılmasında (Keşfedilmesi) ve Kullanılmasında Tüm Devletlerin Yararına ve Çıkarına Uluslararası İşbirliği Üzerine Bildiri⁶⁶

⁵⁸ İnsan yapımı.

⁵⁹ *Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects*, 961 UNTS 187 (GA resolution 2777 (XXVI), annex) 29 Mart 1972’de imzaya açıldı, 1 Eylül 1972’de yürürlüğe girdi.

⁶⁰ *Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space*, 1023 UNTS 15 (GA resolution 3235 (XXIX), annex) 14 Ocak 1975’de imzaya açıldı, 15 Eylül 1976’da yürürlüğe girdi.

⁶¹ *Agreement Governing the Activities of States on the Moon and Other Celestial Bodies*, 18 ILM 1434 (GA resolution 34/68, annex) 18 Aralık 1979’da imzaya açıldı, 11 Temmuz 1984’de yürürlüğe girdi.

⁶² *Declaration of Legal Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space*, (GA resolution 1962 (XVIII) 13 Aralık 1963.

⁶³ *Principles Governing the Use by States of Artificial Earth Satellites for International Direct Television Broadcasting*, (GA resolution 37/92) 10 Aralık 1982.

⁶⁴ *Principles Relating to Remote Sensing of the Earth from Outer Space*, 3 Aralık 1986 (GA resolution 41/65); Bu ilkelerin başlığı Tarhanlı tarafından “Uydular Aracılığıyla Yer Doğal Kaynaklarının Uzaktan Algılanması..” ve Pazarıcı tarafından “Dünya Doğal Kaynakları ve Çevresinin Uzaydan Algılanmasına İlişkin İlkeler” şeklinde çevrilmiştir.

⁶⁵ *Principles Relevant to the Use of Nuclear Power Sources in Outer Space*, (GA resolution 47/68) 14 Aralık 1992.

2. HAVA SAHASININ KİMYASAL YAPISI ve FİZİKSEL SINIRLARI SORUNU

Hava sahasının kullanımının tamamen serbest olmasını iddia eden görüşler⁶⁷ genellikle havanın kimyasal yapısından hareket ederek görüşlerini temellendirirler. Havacılık endüstrisinin de görüşlerini desteklediği bu yazarlar, havanın somut anlamda sınırlanamadığından hareketle, hava sahasının mülkiyete ya da egemenliğe tabi olmaması gerektiğini iddia ederler. Ancak havanın serbestliği ile hava sahasının serbestliğini karıştırmak, yanlış sonuçlara sevk edebilir.⁶⁸ Bir kere meselenin özü havanın kendisi değildir. Havada geçen, adına havacılık denen bir tür faaliyettir. Devletlerin tam ve münhasır egemen oldukları kara ülkelerinin üzerindeki hava sahasında cereyan eden bu faaliyet ekonomik tabanlı olup uluslararası boyutuyla da güvenlikle doğrudan bağlantılıdır. Bu tartışma, çalışmanın tüm bölümlerine yansiyacaktır ancak 2. bölüm itibarıyla ele alacağımız konunun kapsamı, havanın öz kimyasal yapısı ve bununla bağlantılı sorunlar olacaktır. Hava sahasının fiziksel sınırlarını belirlemede, hava kütesinin yapısı son derece önem teşkil etmektedir.

2.1 Havanın Kimyasal Yapısı Açısından Atmosfer ve Sınırları

Hava kütesinin, “meta” anlamında değişim ve kullanım değeri olmaması nedeniyle, tüm canlılar tarafından izne ya da ücrete tabi olmadan kullanılması, havanın serbestliğini ifade eder. Ancak herhangi bir biçimde mülkiyete veya egemenliğe tabi olarak sınırları belirlenmiş hava sahasının kullanımı ise bu anlamda serbest değildir. Şöyle ki;

Hava kütesinin serbestliğinin öncelikli nedeni, havanın, canlıların yaşadığı katmanda homojen ve bu nedenle sınırlanamayan bir yapıya sahip olmasından ileri

⁶⁶ *Declaration on International Cooperation in the Exploration and Use of Outer Space for the Benefit and in the Interest of All States, Taking into Particular Account the Needs of Developing Countries*, (GA resolution 51/122) 13 Aralık 1996.

⁶⁷ *Infra*, Bölüm 4 vd.

⁶⁸ Akipek, *Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu*, 18.

gelir. İkinci olarak, hava bir üretim sürecinden geçmeden hazır olarak doğada mevcuttur yani bir meta değildir.⁶⁹

Ancak havanın içinde, oranı evrimsel olarak uzun süreçte değişen ve canlılara yaşam veren gazların yanında, çevresindeki üretim ve tüketim araçlarına sıkı sıkıya bağlı olarak canlıların aleyhine anlık değişebilen zararlı gazlar⁷⁰ da mevcuttur. Bu durumda şu an için havanın serbest olduğunu belirtsek de yakın gelecekte hava kirliliğinin bölgelere göre değişiklik gösterebilmesi varsayımında (küresel ısınmanın sonuçları bakımından), havanın da serbestlikten çıkabileceğini iddia edebiliriz. Ancak yukarıdaki paragrafta belirttiğimiz üzere, hava kütesinin akışkanlığının da kaybolması gerekir. Yoksa söz gelimi küresel ısınma sorunu, isminden de anlaşılacağı üzere hava kütesinin yapısı nedeniyle küresel sonuçları olan bir değişimdir.⁷¹

Bunun yanında hava boşluğunun kullanımı, yine hava sahasında iradeye bağlı olarak vuku bulan olaylar, kişiler ve şeyler üzerinde bir kişinin hak sahibi olması ya da devletlerin egemenlik yetkisini haiz olması ise, yukarıdaki paragraftan tamamen farklı bir fenomendir. Bu durum ya özel hukuk kaynaklı mülkiyet ve türevi bir haktan ya da kamu hukuku kaynaklı egemenlik hakkından doğan bir yetkidir.

⁶⁹ Meta, yalnızca kullanım amacıyla değil, mübadele etmek için de üretilmiş olan bir emek ürünüdür. Buna göre ürün, bir meta olarak yalnızca faydalı değil aynı zamanda mübadele edilebilirdir. İşte bu nedenle meta yalnızca bir nesne değil fiyatı olan bir nesnedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Karl Marx, *Capital – Critique of Political Economy*, Vol.1, English edition, Progress Publishers, Moscow, 1887, Chapter 1, Section 1-3.

⁷⁰ Karbondioksit, karbonmonoksit, kükürtdioksit vb. gibi.

⁷¹ Yukarıdaki varsayıma paralel bir husus, küresel ısınma ve iklim değişikliği konusunda mücadeleyi sağlamaya yönelik çerçeve bir metin olan ve 16 Şubat 2005’de yürürlüğe giren Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi içinde imzalanan Kyoto Protokolü ile gündeme gelmiştir. Buna göre Kyoto Protokolü ile iklim değişikliğine ya da diğer adıyla küresel ısınmaya yol açan sera gazlarının atmosfere salımı azaltılmaya çalışılmaktadır. Protokole taraf olan devletlere, başta karbondioksit olmak üzere, belli başlı sera gazlarını atmosfere salma konusunda sınırlama getirilmektedir. Devletler de belirlenen bu hedeflerde kalmak için ülke içindeki işletmelerin atmosfere salabileceği sera gazı miktarlarını tespit etmektedir. Bu bağlamda Belçika, Macaristan’ın Kyoto Protokolü çerçevesinde atmosfere salmaya hak kazandığı 2 milyon ton sera gazını satın almıştır. Alışverişin değeri resmi olarak açıklanmasa da bugün “karbon borsası” olarak adlandırılan “sürüm (emission) ticareti” kapsamında 1 ton karbondioksit eşdeğeri sera gazının fiyatı 20 Euro civarında olduğu bilinmektedir. Basit bir hesapla, yukarıda söz konusu “kirliliği” alışverişinin, aşağı yukarı 40 milyon Euro’yu bulduğunu belirtebiliriz. Ancak yukarıda ifade ettiğimiz üzere, hava kütesinin homojen ve sınırlanamayan yapısı nedeniyle bu gibi alışverişler kâğıt üstünde sorumluluğa ilişkin antlaşmalardır. Ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.carboncapturereport.org>

Diğer bir ifadeyle “hava sahası” terimini kullandığımız vakit, hava dediğimiz kütlenin mübadelesi değil o kütlenin içinde yapılan faaliyetin geçtiği ve hukuki statüsü olan bir alan anlaşılmaktadır.

Devletin hava ülkesindeki egemenlik sahasının sınırsız olduğu görüşü⁷² ise, uzay hukuku kuralları⁷³ ile değişmiştir. Bununla beraber, hava sahasının dikey sınırı gerek atmosferin yapısıyla gerekse uçakların kapasitesi ile ilgili teknik bir konu olduğundan, tam olarak belirlenememektedir. Bu durumu tespit için öncelikle atmosfer tabakalarını ve söz konusu sahanın kimyasını incelemek gerekir. Daha sonra uzayın bilimsel tanımı, atmosferden ayırım için ortaya koyulacaktır.

2.1.1 Atmosfer ve Tabakaları

Dünya, sadece katılmış gazları ile küresel bir cisim değil, onu saran ve atmosfer adı verilmiş havaküre ile birlikte bir varlık ifade eder.⁷⁴ Yerçekimi sayesinde Dünya’ya tutulan atmosfer, büyük ölçüde gezegenin iç katmanlarından kaynaklanan gazların volkanlar ile yüzeye çıkması sonucu oluşmakla birlikte, gezegenin tarihi boyunca dünya dışı kaynaklardan da beslenmiş ve etkilenmiştir.⁷⁵ Yerkürede nasıl ki yüzeyden başlayarak merkeze doğru kimi küresel tabakalar yer alıyorsa, atmosfer de yeryüzündeki canlıların yaşamları üzerinde büyük etki yaratan olayların olduğu çeşitli gazların bileşimi küresel tabakalardan oluşur.⁷⁶ Atmosferin kalınlığı yerden itibaren 560 kilometreye kadar uzanır. Atmosferin tabakalarını belirleyen en önemli faktör ise sıcaklıktır. Atmosferi oluşturan hava kütesinin %99'u, ortalama 32 kilometrenin altındadır ve yerçekimi dolayısıyla söz konusu hava kütesinin yeryüzüne yaptığı ağırlık “hava basıncı” olarak tanımlanır.⁷⁷

⁷² Blackstone, *Commentaries on the Laws of England*, 18.

⁷³ Supra, bölüm 1.4.

⁷⁴ Kamil Günel, *Dünyaya ve Uzaya Coğrafi Yaklaşımlar*, Çantay Kitabevi, İstanbul, 2002, 38.

⁷⁵ R.W. Fairbridge (Ed), *Encyclopedia of Atmospheric Sciences and Astrogeology*, Encyclopedia of Earth Sciences, Vol. 2, Reinhold Public Company, 1978, 112.

⁷⁶ Kamil Günel, *Dünyaya ve Uzaya Coğrafi Yaklaşımlar*, 39; Frederick K. Lutgens, Edward J. Tarbuck, Dennis Tasa, *The Atmosphere: An Introduction to Meteorology*, 8th Edition, Prentice Hall, 2000; aktaran: http://www.ux1.eiu.edu/~cfjps/1400/atmos_origin.html (14.02.2010)

⁷⁷ <http://www.meteor.gov.tr/genel/sss.aspx?s=atmosfer> (14.02.2010)

Yer atmosferini meydana getiren ve gazlardan oluşan akışkan, “hava” olarak adlandırılmaktadır.⁷⁸ Atmosfer sabit ve değişken gazlardan oluşur. Azot ve oksijen atmosferdeki gazların %99'unu oluşturur. Atmosferi oluşturan gazların; (su buharı, ozon ve önemsiz değişebilir bileşenler hariç) yerden 80 kilometreye kadar temel özellikleri değişmez. Bu bölge homosfer olarak adlandırılır. 80 kilometrenin üzerinde ise atmosferik gazlar molekül ağırlıklarına göre ayrışır, bu tabakaya da heterosfer denir.⁷⁹

Atmosferi inceleyen bilim dallarına⁸⁰ göre atmosfer, sıcaklığın yükselip alçalmasına göre katmanlara ayrılır. Buna göre bilim adamları tarafından atmosfer, sıcaklık temel alınmak suretiyle dikey olarak 4 tabakaya ayrılmıştır.

2.1.1.1 Troposfer

İçinde yaşadığımız, yüksekliğin arttıkça sıcaklığın düştüğü atmosferin en alt tabakası, troposfer olarak adlandırılmaktadır.⁸¹ Troposfer, atmosfer tabakalarından ilki ve havacılık için en önemli olanıdır çünkü bütün uçuşlar troposferde başlayıp troposferde devam eder ve yine troposferde sona erer.⁸² Troposferin kalınlığı dünyanın her noktasında aynı olmamakla beraber, sıcaklık düşmesi ortalama 12 kilometre civarında durur ve yükselişe geçer. Ayrıca genel olarak atmosfer tabakası Ekvatordan Kutuplara doğru devamlı değişirken⁸³ Troposferin kalınlığı mevsimlere bağlı olarak da dalgalı bir grafik çizmektedir.⁸⁴ Troposfer ile bir üstteki katman olan Stratosfer arasındaki geçiş yüzeyine Tropopoz (Tropopause) denilmektedir. İşte bu Tropopoz yüzeylerinin ekvatorunda yüksek kutuplarda alçak olmasının nedeni, havanın

⁷⁸ Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi, “Hava”, Milliyet Yayınları, C.10, İstanbul, 5093.

⁷⁹ <http://www.meteor.gov.tr/genel/sss.aspx?s=atmosfer> (14.02.2010)

⁸⁰ Meteoroloji, Klimatoloji, Çevre Endüstrisi vs.

⁸¹ Frederick K. Lutgens, Edward J. Tarbuck, Dennis Tasa, *The Atmosphere*, 10th Ed., Prentice Hall, 2007, 24.

⁸² 2'nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı, *Temel Meteoroloji*, 2'nci Ana Jet Üs/Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı Yayınları, İzmir, 2000, 3, aktaran; Oktay Şahiner, *Hava ve Uzay Hukukunun Gelişimi Açısından Türkiye'nin Yeri*, DÜSBE, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Diyarbakır, 2006, 5.

⁸³ Ekvator civarında 16 kilometre, kutuplarda ise 9 kilometre civarındadır.

⁸⁴ Oğuz Erol, *Genel Klimatoloji*, 5. Baskı, Çantay Kitabevi, İstanbul, 1999, 19-20.

ekvatorda yerden ısınarak dikey yükselmelere uğraması, kutuplarda ise alçalıcı hava hareketleri nedeniyle yer sıcaklığının yerden yukarılara doğru taşınamamasıdır.⁸⁵

Hemen hemen tüm önemli hava olayları troposferde meydana gelir. Bu olaylar üzerinde önemli etkisi olan su buharı özellikle yeryüzünden yukarıya doğru 3–4 bin metre aralığında bulunur. Alt bölümde çeşitli kalın bulutlara karşılık yukarılarda ufak buz kristallerinden oluşmuş ince tül biçimli düzgün uzanışlı sirus (cirrus) bulutları görülür.⁸⁶

2.1.1.2 Stratosfer

Atmosferde troposfer katmanından sonra stratosfer katmanı gelir. Üst sınırının yerküreye bağlı olarak ortalama 45–50 kilometre olduğu belirtilmektedir.⁸⁷ Stratosfer, troposferdeki güçlü hava hareketleri ve sıcaklık değişimlerinden oldukça az etkilenir ancak bazı güçlü fırtınalar stratosferin alt sınırında, yani Tropopoz'da bir dalgalanma oluşturur.⁸⁸ Troposferde olduğunun aksine yükseldikçe tersine bir sıcaklık ivmesi görülür. Oksijenin 18–45 kilometreler arasında ozon haline geçerek güneşten gelen ultraviyole ışınları için bir nevi süzgeç oluşumu, stratosferde gerçekleşir.⁸⁹

2.1.1.3 Mezosfer

Yeryüzünden itibaren üçüncü katman olan mezosferde sıcaklık 80 kilometre yüksekliğe kadar tekrar düşmeye başlar. Bu düşüş tüm atmosferdeki en düşük sıcaklığın (-90 C) bu tabakada görülmesine kadar devam eder. Mezosfer'in yörüngedeki uydular açısından alçak seviyede yer alması, o bölgeye çıkabilecek araştırma balonları için de yüksek olması, söz konusu atmosfer tabakası ile ilgili bilgilerin yetersiz kalmasına sebep olmuştur.⁹⁰

⁸⁵ Horace R. Byers, *General Meteorology*, McGraw Hill, New York, 1959, 19.

⁸⁶ J.R. Mather, *Climatology – Fundamentals and Applications*, McGraw Hill, 1974, 27.

⁸⁷ Lutgens, Tarbuck, Tasa, *The Atmosphere*, 25.

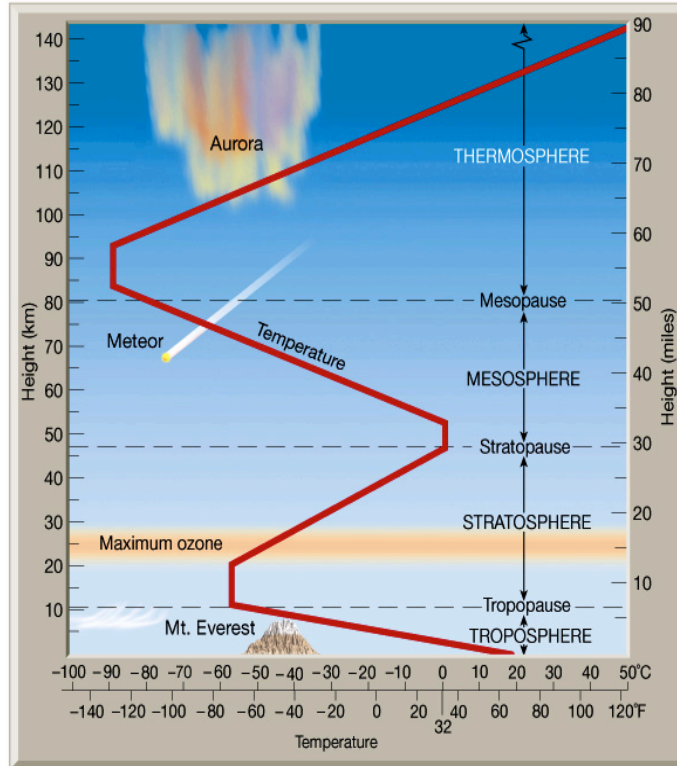
⁸⁸ Erol, *Genel Klimatoloji*, 21.

⁸⁹ Erol, *Genel Klimatoloji*, 21.

⁹⁰ Lutgens, Tarbuck, Tasa, *The Atmosphere*, 25.

2.1.1.4 Termosfer

Uzay dediğimiz bölgeyle arasındaki sınır tam belirlenememekle beraber Termosfer, atmosfer tabakalarının dördüncüsü ve sonuncusudur. Atmosfer dediğimiz kütlelinin %1'inden daha az kısmı, ancak termosferi oluşturmaktadır. Bu katmanda havanın son derece seyrek olması ve yüksek enerjili güneş radyasyonlarının oksijen ile nitrojen atomları tarafından kısa dalgaların emilmesi nedeniyle, sıcaklık uzaya doğru yükseldikçe artışa geçer.⁹¹ 1000 derecelere kadar çıkan sıcaklığın yeryüzündeki sıcaklıktan bir farkı vardır. Buradaki sıcaklık ölçümü, gazların hareket hızı ile doğru orantılı olduğu içindir ki böylesi yüksek bir ölçü tespit edilmiştir. Ancak gazların son derece seyrek olması nedeniyle sıcaklığın etkisi yeryüzünde hissedilen gibi değildir. Bu sebeple söz gelimi, eğer bir astronot, basınç farkı olmasaydı ve elini uydunun dışına çıkarabilseydi, söz konusu sıcaklığı hissedemeyecekti.⁹²



Tablo 1:⁹³ Atmosfer Tabakaları

⁹¹ C. Donald Ahrens, *Meteorology Today*, 9. Ed., Brooks Cole, 2008, 16.

⁹² Steven Ackerman, John A. Knox, *Meteorology: Understanding the Atmosphere*, Coleb, 2006, 13.

⁹³ Lutgens, Tarbuck, Tasa, *The Atmosphere*, 26.

2.1.2 Atmosferin Dikey Sınırı

NASA'nın (National Aeronautics and Space Administration) ilk hukuk müşaviri Johnson, 1959 yılında yaptığı konuşmada, atmosferin dikey sınırının hesaplanması konusunda kendilerini aceleye sokacak bir durum olmadığını belirtmiştir.⁹⁴ Aynı Johnson, hemen iki sene sonra yaptığı konuşmada ise, atmosferin dikey sınırının tespit edilmesinde ertelenecek herhangi bir sebep göremediğini belirtmiştir. Johnson'a göre atmosferin dikey sınırı, bilim adamlarının tespit edebileceği bir yapıya sahip olmadığı için alttaki devletin tam ve münhasır egemen olduğu bir sistemde, konunun uluslararası bir antlaşma ile suni olarak tespit edilmesi zorunludur.⁹⁵

Henüz uçağın icadından itibaren, atmosferin dikey sınırının tespiti çalışmaları, hava sahası tartışmalarının içinde yer almıştır.⁹⁶ Ancak günümüzde dahi bu sorunun ne bir uluslararası sözleşme ile ne de devletlerin bireysel olarak sınırlarını tek taraflı bildirim suretiyle, açıklığa kavuşturulamadığını belirtmek gerekir.

Yukarıdaki bölümde⁹⁷ hava sahası ile insanlığın ortak malı⁹⁸ olarak kabul edilen uzayın arasındaki sınırın bilimsel olarak neden çizilemediğini açıklamıştık. Bu sınırın suni olarak kesin tayin edilememesinin sebebi ise, yine hava kütlelerinin belirsizliğinden doğan karmaşanın devletlerin egemenlik kaygısına yansımalarının bir tezahürüdür. Hiçbir devlet, tam olarak tespit edilemeyen bir hususta, kendi egemenliğini sınırlayan bir açıklama yapmak istemez. Keza bu durum, deniz alanlarının hukuki rejimindeki gibi, yatay (horizontal) ve karşılıklılık (reciprocity) içeren bir mesele de değildir. Dünya dışına doğru ve dikey bir meseledir.

⁹⁴ John A. Johnson, Address before the House Committee on Science (Mar. 11, 1959), aktaran: Colonel Martin Menter, Astronautical Law, Industrial College of the Armed Forces, Yayımlanmamış doktora tezi, 1959, 30.

⁹⁵ John A. Johnson, 55 Proceedings American Society of International Law, 1961, 165; aktaran: Dean N. Reinhardt, "The Vertical Limit of State Sovereignty", Journal of Air Law and Commerce, Winter, 2007, 69.

⁹⁶ Infra, bölüm 4.

⁹⁷ Supra, bölüm 2.1.1.

⁹⁸ Supra, bölüm 1.4.

Ancak günümüzde havacılık teknolojisinin geldiği düzey, uzay teknolojisinin kazanımları ile beraber düşünüldüğünde, sivil havacılık artık kendini sadece troposferde ifade etmeyebilir. Yapılan yeni çalışmalar, sürtünmenin daha az olduğu bir ortamda daha az enerji harcayarak hava yolculuğunun yapılması üzerinedir.⁹⁹ Diğer yandan uyduların yörüngedeki konumları ve yerden yükseklikleri de atmosferin sınırının tam belirlenememesi çerçevesinde tartışma yaratabilmektedir.¹⁰⁰ Bu tartışmalara, uydular aracılığıyla yer doğal kaynaklarının uzaktan algılanması ya da uzaktan istihbarata yönelik işlevler de eklenince sorun büyümektedir.¹⁰¹

Tüm bu tartışmalar devam ederken, 2004 yılında Amerikan Hava Kuvvetleri yetkililerinin “yakın uzay” (near space) kavramını ortaya attıklarını görmekteyiz.¹⁰² Buna göre atmosferin yerden yaklaşık 20 kilometre yüksekliği ile 300 kilometre yüksekliği arası yakın uzay olarak adlandırılmalıdır. Çünkü bu yükseklik, normal bir hava aracının uçuşunun üzerindeki bir yüksekliktir ve birçok uydu açısından da Dünya’ya en yakın yörüngelerinin (orbit ya da perigee¹⁰³) altında kalan bir yüksekliktir. Bu açıklamaya karşılık olarak herhangi bir devletin beyanı tespit edilememiştir.

2.1.2.1 Uçuş Yüksekliğinin Üst Sınırı

Egemenliğin dikey sınırı tespit edilememekte ancak uçuş emniyeti açısından uçuş yüksekliği sınırları, hava araçları açısından dikkate alınmaktadır. Şöyle ki, hava araçlarının (özellikle uçaklar için) uçuş yüksekliği açısından belli seviye dirençle karşılaşmaları gerekmektedir. Havada 80 kilometreden sonra heterosfer bir yapıya

⁹⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. www.nasa.gov (E.T. 01.06.2010)

¹⁰⁰ Uyduların yerden uzaklıklarının çeşitliliği üzerine genel bilgi için bkz. http://www.istanbul.edu.tr/fen/astronomy/ders_proje/konu9.htm (E.T. 01.06.2010)

¹⁰¹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Turgut Tarhanlı, *Uydular Aracılığıyla Yer Doğal Kaynaklarının Uzaktan Algılanması ve Uluslararası Hukuk*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 1991.

¹⁰² Lorenzo Cortes, “Air Force Chief Cites Vitality of ‘Near Space’ Capabilities”, *Defense Daily*, Sept. 16, 2004.

¹⁰³ “Perigee” ifadesi yörüngedeki uydunun dünyanın etrafındaki dönüşünde en yakın noktayı ifade etmektedir. En uzakta iken “apogee” terimi kullanılır. Bknz. David Wright, *The Physics of Space Security*, 2005, 24; Kitap için bkz. http://www.ucsusa.org/global_security/space_weapons/the-physics-of-space-security.html (E.T. 01.06.2010)

geçilmesinin yanında, atmosfer yapısının an ve an değişimi de bir hava aracının en fazla ne kadar yüksekte uçabileceği hususunun standart olarak belirlenmemesine yol açmaktadır. Hava direnci¹⁰⁴ normal şartlarda yaklaşık 200 kilometre (635.000 feet & 120 mil) yükseklikte kesilir. Bununla beraber, dünyadan gönderilen uydular bu yükseklikte de yörüngeye oturtulabilmektedirler. Bu nedenle, söz konusu en yüksek uçuş standardı yaklaşık olarak ölçülüp, belli bir yükseklik kabul edilerek, suni biçimde belirlenmektedir. Söz konusu standartlar ICAO tarafından tespit edilerek birçok devlet tarafından da benimsenmiştir.¹⁰⁵ ICAO atmosferi olarak tanımlanan ve teknolojiye de bağlı olarak değişen bu standardın yanında birçok otorite ve uygulamacı, atmosferin uçuş için sınırını ABD Hava Kuvvetleri'nin 1965 yılında gerçekleştirmiş olduğu uçuş olarak da kabul eder. Buna göre, şu ana kadar ki en yüksek uçuş olarak kayıt edilen yaklaşık 90 kilometre (295.276 feet) yükseklikteki uçuş esas alınmaktadır.¹⁰⁶

Çalışmamız kapsamında, bu konudaki tartışmanın yarattığı hukuk boşluğunu uluslararası hukuk zemininde bir kez daha doğrulamak adına şu tespiti yapabileceğimiz kanaatindeyiz. Uçuş standartlarının üzerindeki bir irtifada bir araç eğer yörüngede değilse, ne Uzay Cisimlerinin Neden Olduğu Zararlar Konusunda Uluslararası Sorumluluğa İlişkin Sözleşme'ye¹⁰⁷ ne de Hava Taşıyıcısının Sorumluluğuna ilişkin Montreal Sözleşmesi'ne¹⁰⁸ tabii olacaktır.¹⁰⁹ Bu durumda olsa olsa kanunlar çatışması hukuku ve borçlar hukuku çerçevesinde konu ulusal bazda ele alınabilecektir. Bu nedenle gerek artan uzay faaliyetlerinin gerekse havacılıkta yaşanan teknolojik değişimin, yakın tarihlerde hava ve uzay hukukunda yapısal değişikliklere neden olacağı açıktır.

¹⁰⁴ “Hava Direnci: Havada hareket halinde bulunan bir tayyare, roket veya yörüngesi sırasında atmosfere giren bir cisim üzerinde, hava zerreciklerinin icra ettiği mukavemet” Askeri Terimler Sözlüğü, Gnkur.Gn.P.P.OBS.S.Md.lüğü, 2002. www.babylon.com (E.T. 13.06.2010)

¹⁰⁵ Standartlar için bkz. http://www.allstar.fiu.edu/aero/faq_princ_flight.htm#height (E.T. 10.03.2010)

¹⁰⁶ Philip G. Hill, Carl R. Peterson, *Mechanics and Thermodynamics of Propulsion*, Addison Wesley, 1965, 69.

¹⁰⁷ 961 U.N.T.S. 187.

¹⁰⁸ 2242 U.N.T.S. 350.

¹⁰⁹ Dean N. Reinhardt, “The Vertical Limit of State Sovereignty”, *Journal of Air Law and Commerce*, Winter, 2007, 69.

2.2 Boşluk (Space) Kavramı

Gerçek anlamı ile boşluğu tanımlayabilmek için atom kavramını ele almak gerekir ki, “Atom”un tüm kütlelerini taşıyan bir çekirdek ve çevresinde dönerik uzayı/boşluğu (*space*) oluşturan da aslen elektronlardır. Söz gelimi, eğer karbon atomunun çekirdeği bir metre çapında olsaydı, çevresinde dönen altı elektronun yarıçapı yüz kilometre (İstanbul-İzmit mesafesi) olan bir küre içinde yer değiştiriyor olacaktır. Buna göre, tüm canlılar da dahil yerküre, evren, hava diğer bir anlatımla her şey boşluk içerir ve öz itibariyle maddenin temelini hareket oluşturur ve boşluğu dolduran her zaman ve sadece harekettir.¹¹⁰ Diğer yandan İngilizcede “space” terimi Türkçede karşılık olarak hem boşluğa hem de uzaya denk gelir. Ancak uzayı belirtmek için karışıklığa mahal vermemek adına İngilizcede “outer space” kelimesi de tercihen kullanılmaktadır.

2.3 Uzay (Outer Space)

Uzay, kısaca evrende yer alan tüm gök cisimleri arasındaki boşluktur. Ancak dünya gibi birçok gök cisminin, kendisinden kaynaklı gazlar sonucu oluşmuş atmosferi,¹¹¹ kütleçekimi nedeniyle, uzaya değil o gökcismine aittir. Boşluktan anlamamız gereken ise tamamen yokluk (perfect vacuum) değildir. Uzay dediğimiz alanda az da olsa, çok düşük yoğunluklu bazı moleküller (hidrojen gibi) ve boşluk dediğimiz kavramı yaratan elektromanyetik radyasyon, manyetik alan ve nötrinolar (*neutrino*) bulunur. Bu maddelerin dışında ise teorik olarak kara madde (*dark matter*) ya da kara enerji olarak adlandırılan bir başka maddeden söz edilmektedir.¹¹²

¹¹⁰ Claude Allegre, *Herkese Biraz Bilim*, Çev. Ahmet H. Durukal, YKY, İstanbul 2007, 15.

¹¹¹ Supra, bölüm 2.1.1

¹¹² Ayrıntılı bilgi için bkzn. <http://www.gnostics.com/darkmatter.html> ; <http://www.habervitrini.com/haber.asp?id=337325> (E.T. 01.06.2010)

3. HAVACILIK BİLİMİ ve HAVACILIĞIN TARİHİ GELİŞİMİ

Bu bölüm, “havacılığın fiziği” ve “hava araçlarının tarihi gelişimi” genelinde iki başlık altında incelenecektir. Havacılık fiziğinin konuyla ilgilenen diğer disiplinler tarafından (burada hukuk disiplini) en azından temel yönleriyle bilinmesi gerekmektedir. Bu çalışmada incelenecek birçok konu için, öncelikle uçuş fiziğinin temelini bilmek, zorunluluk arz etmektedir. Bu konuların başında uçuş emniyeti ve uçuş güvenliği gelmektedir. Uluslararası hukukta belirli emniyet ve güvenlik standartlarının olduğunu ve hatta bunların *erga omnes* yükümlülükler olduğunu iddia ediyorsak,¹¹³ bir alt bölüm dahilinde en azından hukukçular için temel uçuş bilgisi sunulması gerekmektedir. Bu alt bölümde temelde ABD Federal Havacılık Ajansı’nın (FAA) “Pilotlar için Temel Havacılık Bilgileri” resmi elkitabı esas alınacaktır.¹¹⁴ Terimlerin Türkçe karşılıklarına ilişkin olarak da Türk havacılık sektöründeki kişilerin resmi internet sitelerinden yararlanılacaktır.

Hava aracının icadı ve onun kullanımının tarihi de uluslararası hava ulaştırma düzeninin irdelendiği çalışmamız açısından oldukça önem taşımaktadır. Şöyle ki, çalışmamızda egemen güçler olarak adlandırdığımız yapının, hava araçlarının gelişimi ve onlara sahip olunması ile sıkı bir ilişkisi söz konusudur. Bu nedenle, havacılığın tarihi gelişimi açısından, söz konusu yapının katalizör misyonunun sorgulanarak ele alınması gerekmektedir. Bu bağlamda, insanın doğa ile mücadelesinde motorlu uçağın icadı, ona sahip olanın hem savaşta hem de barışta sağladığı üstünlük açısından ele alınacaktır. Bu alt bölümde de temel olarak Winter ve Linden’in “Uçuşun Yüz Yılı – Hava Sahasının Tarihi Kronolojisi 1903–2003”

¹¹³ Infra, bölüm 7.4.

¹¹⁴ *Pilot’s Handbook of Aeronautical Knowledge*, U.S. Department of Transportation, FAA, Flight Standards Service, 2008.

(100 Years of Flight – A Chronicle of Aerospace History 1903–2003)¹¹⁵ adlı eseri esas alınacaktır.¹¹⁶

3.1 Hava Aracı ve Uçuş Fiziği

Bu alt bölümde havacılığın ekonomik hayattaki yeri ile ilgili olarak ikili bir ayırım yapmak gerekmektedir. Şöyle ki, hava araçları arasında havadan daha ağır olup uçabilen araç ile salt havanın kaldırma kuvvetinden yararlanarak, yani bir anlamda havadan hafif olarak uçan hava aracı ayırımı, havacılık (aviation) terimi ile ilişkilidir. Havadan ağır olan araçla uçuş, bir anlamda insanın doğa ile mücadelesinde önemli dönüm noktalarından birini teşkil eder. Ancak böylesi bir araç, ulaştırma sektörünü üç boyutlu hale getirebilmiş ve egemen güçlerin ilgi alanına girebilmiştir. Diğer tür havacılık, bugün sportif ve turistik bir faaliyetin kolu olarak icra edilmektedir. Ancak havacılığın bir sektör olarak doğumunda havadan hafif araçlarla uçmanın verdiği birikim de son derece önemli olmuştur.

3.1.1 Havadan Hafif Araçlara İlişkin Fizik Kuralları

Normal koşullar altında bir futbol topunun ağırlığını dinamometre ile ölçüp daha sonra havası alınmış bir ortam yaratırsak aynı dinamometredeki değer artacaktır. Çünkü ortamdaki havayı kaldırarak havanın topa uygulamış olduğu kaldırma kuvvetini de kaldırmış oluruz. Eğer havanın kaldırma kuvveti cismin ağırlığından büyük ise o cisim uçar. Balonlar ve Zeplinler bu mantık ile havada uçar veya yükselirler. Ancak bu yüzden de hava olaylarına son derece bağımlıdırlar.¹¹⁷

Gaz sızdırmayan ipekli veya pamuklu kumaştan ya da plastik maddelerden yapılan balonun havalanabilmesi için, ortalama yoğunluğunun havanın

¹¹⁵ Frank H. Winter, F. Robert Van der Linden, *100 Years of Flight – A Chronicle of Aerospace History 1903-2003*, National Air and Space Museum, Virginia, 2003.

¹¹⁶ Bunun yanında benzer kronolojik çalışmalar, YÖK'e sunulmuş bazı tezlerde ve bazı internet sitelerinde birbirine son derece benzer biçimde yayınlanmıştır. Ne var ki bu çalışmaların hemen hiçbirinde kaynak gösterilmemiştir. Kaynak gösterilmediği için, çalışmamızda söz konusu eserlere atıfta bulunulmamıştır.

¹¹⁷ <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/1424455/balloon-flight> ve www.fenokulu.net

yoğunluğundan az olması gerekir. Bunun için: Balon içerisindeki hava ısıtılabilir¹¹⁸ ya da balon içerisine, havadan daha hafif olan helyum veya hidrojen gibi başka bir gaz doldurulabilir. Her iki durumda da balon havada yükselir.¹¹⁹

Güdümlü balon olarak adlandırılan Zeplinler ise, bir tür sert iskeletli hava aracı olup, itme kuvvetiyle yol almalarını sağlayan motorları ve havada yönlenebilmelerini sağlayan dümenleri olan, altında yolcu kabini bulunan balonların genel adıdır.¹²⁰

Hava basıncından ziyade havanın kaldırma kuvvetine dayanarak yol alan balonlar ve zeplinler, günümüzde ulaştırmadan ziyade sportif ve turistik amaçlı kullanılmaktadır. Çünkü havadan daha hafif araçlar olmaları, onların diğer doğa olaylarından olumsuz etkilenmelerine ve taşımacılık açısından elverişsiz olmalarına neden olmaktadır. Havacılığın yükselişi de ancak havadan ağır olup uçabilen aracın icadı ile mümkün olabilmiştir.

3.1.2 Havadan Ağır Olup Uçabilen Araçlara İlişkin Fizik Kuralları

Sanayi devriminin bir sonucu olarak dönüşen üretim araçları içinde motorun icadı ayrı bir yere sahiptir. Her geçen gün dünya daha hızlı bütünleşiyorsa, bunun en önemli iki itkisi “ulaştırma araçları” ve “iletişim araçları”dır. Motorun icadı ve bundan elde edilen güçten ulaşım araçlarında faydalanılmasının, üretim tarzına ve uluslararası ticarete etkisi büyük olmuştur. Diğer bir dille, havadan ağır motorlu araçla uçabilmek, doğanın etkisinden büyük oranda kurtulmuş süratli bir ulaştırma sektörünü ortaya çıkarmıştır. Hava aracının icadında havadevinimi (aerodynamic) ve motor gücü zaman zaman ayrı, zaman zamansa birlikte ele alınmıştır.

¹¹⁸ Isınan hava, moleküllerindeki hareket artışından dolayı daha büyük hacmi doldurmak ister. Bu yüzden balon içerisindeki moleküllerin bir kısmı dışarı çıkar ve balonla balonun sınırladığı iç bölgeden oluşan sistemin ortalama yoğunluğu azalır. Bu durumda kaldırma kuvveti ağırlıktan büyük olduğu için balon yükselir.

¹¹⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. *Balloon Flying Handbook*, FAA, Skyhorse Publishing, August 2007.

¹²⁰ Peter W. Brooks, *Zeppelin: Rigid Airships 1893–1940*, Putnam Aeronautical Books, 2004, 14.

3.1.2.1 Planör

Planör, havadan ağır, hava akımlarından faydalanarak uçabilen motorsuz bir hava aracıdır. Bu hava aracı ile yapılan uçuşa, "Planörcülük" denir. Planörcülük, havacılığın temeli kabul edilir. ICAO'ya göre planör, "*havadan daha ağır, kaldırma kuvvetini belirli durumlarda sabit tutan yüzeylerin aerodinamik reaksiyonlarından alan ve motor gücü olmayan uçak türü*" olarak ifade edilmektedir.¹²¹ Görünüşü veya kumanda şekli ile diğer uçaklarla aynı olan planörün bu anlamda tek farkı motorunun olmamasıdır. Kalkış için gerekli olan ileri çekici kuvvet¹²² ya oto vinç kalkışı¹²³ ile ya da motorlu bir uçak ile çekilerek sağlanır.¹²⁴ Planörler süzülerek uçar ve yükselmek için coğrafi ve meteorolojik şartların meydana getirdiği kaldırıcı hava akımlarını kullanırlar. Planör, yapısı itibariyle normal koşullarda sürekli irtifa kaybeden bir uçaktır, dolayısıyla planörcülüğün temeli bir hesaplama dayanır.¹²⁵

3.1.2.2 Uçak

Uçaklar, mekanik enerji ile yerçekimi kuvvetinin yenilmesi prensibine göre havalanırlar. Kaldırma kuvveti, uçağın sahip olduğu mekanik enerji aracılığıyla kanat denilen kaldırma yüzeylerinde meydana gelir. Uçakların kanatlarının şekilleri farklı gözüksede kesitleri aerodinamik kaldırma yapabilecek şekilde tasarlanmıştır.¹²⁶

¹²¹ Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation, Personnel Licensing, 10th Edition, 2006, 2-21.

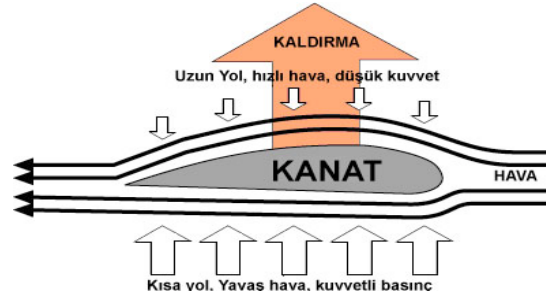
¹²² Infra, Şekil 2.

¹²³ Pistin sonunda vinç adı verilen büyük bir motora bağlı makara sistemi vardır. Buradan gelen çelik kablonun ucu planörün ağırlık merkezinin altındaki özel kilide takılır. Motorun çalışması ile yaklaşık 150 kilometre hızla planör çekilir ve uçurtma gibi 45 derecelik bir açıyla yükselir. <http://site.mynet.com/erdemguntepe/erdemglider/id1.htm> (E.T. 20.05.2010)

¹²⁴ http://www.erciyeshavacilik.com/index.php?option=com_content&view=article&id=8&Itemid=12 (E.T. 20.05.2010)

¹²⁵ Satranç oynar gibi sondan geriye bir hareket şeması belirlemek uçuşun her anında zorunludur. Önceden belirlenmiş kurallar silsilesi harfiyen uygulanarak ve emniyetle yaklaşarak inmek istediğiniz alana kazasız kırimsız bir iniş yapmak mümkündür. Bu da tamamen pilotun kontrolindedir. <http://site.mynet.com/erdemguntepe/erdemglider/id1.htm> (E.T. 20.05.2010)

¹²⁶ *Pilot's Handbook of Aeronautical Knowledge*, U.S. Department of Transportation, FAA, Flight Standards Service, 2008; Çetin Bal, "Uçak Nedir ve Nasıl Uçar?" <http://www.zamandayolculuk.com/cetinbal/aeroplane.htm> (E.T. 20.05.2010)



Şekil 1: Kanat Yapısı¹²⁷

Şekil 1’deki kanat yapısına göre, aynı zaman diliminde kanadın altından ve üstünden geçen hava akımlarının alacağı mesafe farklı olacağı için üstten geçen hava daha hızlı, altından geçen hava daha yavaş hareket etmek zorunda kalır. Bunun sonucu olarak kanat üzerinden geçen hava kat edeceği yüzey nedeni ile daha hızlı hareket eder, daha hızlı hareket eden hava da daha az basınç oluşturur. Aynı şekilde kanat altından geçen hava, daha az yüzey kat edeceğinden daha yavaş hareket edip daha yüksek basınç oluşturur. İki yüzeyde oluşan bu basınç farkından dolayı, kanat üzerinde kuvvetli basınçtan az basınca doğru, yani aşağıdan yukarıya doğru bir kaldırma kuvveti oluşur. İşte bu kaldırma kuvveti hem helikopterde hem de uçakta havalanmayı sağlayan temel kuvvettir.¹²⁸

Uçağı ileri taşıyan ise motorlarının yarattığı “itki kuvveti”dir. Motordan alınan güçle hareket eden uçak önce pistte hareket etmeye başlar. Tekerlekleri henüz yerde olsa da hava deneni akışkanın içindedir. Bu sırada, kanatların üzerinde artan bir süratte hava akımı oluşur. Bu nedenle de uçağın kanatlarının altında yüksek basınç (kaldırma basıncı), üzerinde ise alçak basınç meydana gelir. Bu yüksek basınç, yerçekimi kuvvetini yendiği anda uçak havalanır.¹²⁹

¹²⁷ <http://www.zamandayolculuk.com/cetinbal/aeroplane.htm>

¹²⁸ Nick Barnard, Lucy Pope, *How to Fly a Plane?*, Thames & Hudson, 2007, 78; Çetin Bal, “Uçak Nedir ve Nasıl Uçar?”<http://www.zamandayolculuk.com/cetinbal/HTMLdosya2/UcusunKisaTarihi.htm>

¹²⁹ **K** = Kaldırma Kuvveti; **K_k** = Kaldırma Kuvveti Katsayısı (Havanın direnci ve hücum açısı ile değişir) **S** = Kanat Alanı **P** = Hava Yoğunluğu **V²** = Hız Kare olarak kabul edersek, havalanmanın formülünü şu şekilde belirtebiliriz. Çetin Bal, “Uçak Nedir ve Nasıl Uçar?”.



Şekil 2: Hava Aracına Etki Eden Kuvvetler¹³⁰

3.1.2.3 Helikopter

Dünyada uçaklardan sonra sivil ve askeri alanda yolcu, kargo, savunma amaçlı en çok kullanılan hava aracı helikopterlerdir. Uçak ve helikopterde kaldırma kuvvetini oluşturan prensipler aynıdır. Ancak helikopterde kanat, uçaktaki gibi sabit değil, aksine hareketlidir. Diğer bir ifadeyle helikopterde taşıma kuvveti elde edebilmek için döner kanat, pervane kullanılır. Helikopterlerde taşımayı ve ilerlemeyi, hava profili şeklindeki ana pervane sağlar. Pervanenin havaya göre dönerek hızlanması sonucunda uçak kanadında olduğu gibi helikopter pervanesinde dönme düzlemine dik aerodinamik kuvvet (FA) oluşur. Helikopter ağırlığı (FG) pervanede oluşan taşıma kuvveti dolayısıyla FA'ya eşit olduğu zaman helikopter havada sabit kalır. Taşıma kuvveti, FG'den büyük olduğu zaman helikopter irtifa kazanır.¹³¹

Aerodinamik kuvvet ise iki bileşene ayrılmaktadır. Çekme kuvveti sürüklenme kuvvetini yenerek helikopterin ileri doğru hareketini sağlarken, taşıma kuvveti helikopterin ağırlığını dengeler. Helikopterin geriye doğru hareketinde ise pervane düzlemi arkaya doğru eğilir. Ana pervane kadar önemli diğer pervane ise kuyruk pervanesidir. Helikopterlerin kuyruk pervanesi olmadan uçması mümkün

$$K = K_k S \frac{P}{2} V^2$$

¹³⁰ <http://www.marslogistics.com/logilife/Dergi/Sayi9/nasilcalisir.asp>

¹³¹ Levent Üstüntepe, "Helikopterler Nasıl Uçar?", UTED, Ağustos 2002, 11

değildir. Kuyruk pervanesinin oluşturduğu ters kuvvet helikopterin dönme hareketini engeller.¹³²

3.2 Havacılıkta Tarihi Gelişim

Bir şeyi değişim açısından ele almak yani bir şeyi tarihselleştirmek, onu meydana getiren aşamaların birbirinden bağımsız olarak zamansal açıdan yan yana dizilmeleri biçiminde değil, zamanın belirli bir anında var olan aşamayla daha sonraki bir anında var olan aşama arasında kurulan bağın oluşturduğu evrim biçiminde anlaşılmalıdır.¹³³ Havacılık tarihi de bu metotla ele alınmalıdır. Çalışmanın devamında bizi ilgilendiren tarihi boyut, havadan daha ağır aracın icadından sonraki dönem olacaktır. Hava ulaştırma sektörü, söz konusu dönemdeki gelişmelere bağlı olarak ortaya çıkmış ve esaslı hukuki tartışmalar da o dönemde başlamıştır.

3.2.1 Uçağın İcadı Öncesinde Havacılığın Gelişimi

“Kuşlar gibi” uçabilmenin, tüm riskleri ile beraber, insanlık için bir tutku olduğuna şüphe yoktur. Ancak bir tutku oluşu, yani işin sportif yönü ile profesyonel, yani ekonomik yönü birbirinden çok farklıdır. Havacılıkla ilgili birçok Türkçe makale ve eserde, ilk uçan insan olarak Hezarfen Ahmet Çelebi¹³⁴ gösterilir ve bu konuda batının söz konusu olaya atıfta bulunmaması eleştirilir.¹³⁵ Olayın masalsi bir anlatıma sahip olan bir gezi kitabında yer alması bir yana -ki bu nedenle batı öğretisinin bu olaya atıfta bulunmaması doğaldır- mesele sürdürülebilir bir hava aracı gelişimi tarihidir.

Batıda havacılık, kendi tarihi gelişimine uygun olarak, yükselen bir grafik izlemiştir. Leonardo Da Vinci'nin havadevinimi çizimlerini,¹³⁶ Joseph ve Étienne

¹³² Üstüntepe, “Helikopterler Nasıl Uçar?”, 11.

¹³³ Ali Yalçın Göymen, *Hegel Ve Marx'ın Tarih Anlayışlarının Karşılaştırılması*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış YL Tezi, 2007, 141.

¹³⁴ Kaynağı için bkz. Evliya Çelebi, *Seyahatname*, İstanbul, Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık, 2003, 318.

¹³⁵ Çağa, *Hava Hukuku*, 51.

¹³⁶ Çizimler ve çalışmaları için bkz. Enrica Crispino, Carlo Pedretti, Catherine Frost, *Leonardo: Art and Science*, Giunti, 2001.

Montgolfier kardeşlerin balonlarının yükselişi,¹³⁷ motorun icadını,¹³⁸ Otto Lilienthal'ın kanat çizimleri¹³⁹ izlemiş ve sonuç olarak Amerikalı Wright kardeşler, tüm bu sanayi devrimi ve aydınlanma birikimiyle, ilk kez havadan ağır bir araçla uçuşu gerçekleştirmişlerdir. Ancak tabii ki tüm bu gelişimin ekonomik bir alt yapısı vardır. Batı, ilkel sermaye birikimini coğrafi keşifler sonucu sömürgeci yayılıştan ve kapitalizmin çeşitli aşamalarındaki yapısal değişikliklerden elde etmiştir. Bilimsel çaba bu döngüde, yani üretim ve yeniden üretim için, sermaye tarafından her zaman desteklenmiştir.

Türkiye gibi ülkelerde ise durum çok farklı bir yol izlemiştir. Öncelikle belirtmek gerekir ki, Türkiye'de havacılığın gelişmemesinin müsebbibi olarak gösterilen, söz gelimi Hezarfen'in IV. Murat tarafından sürgüne gönderildiği ya da "Batı"nın bizim gibi gelişmekte olan ülkelere böylesi bir sanayiye izin vermediği iddialarının¹⁴⁰ kuramsal yanı hep eksik kalmıştır.

Bir kere Türkiye'de tüm öznel ve nesnel nedenler bir yana, üretim tarzı hiçbir zaman, en azından Cumhuriyet Dönemine kadar, üreticinin eline geçirdiği artık ürünü tekrar üretime yatırarak bu yoldan bir artık ürün elde edebildiği bir sınıfa dayanmamıştır. Türkiye'nin ekonomisi tarımsal üretime dayalı olmuştur. Kapitalist sistemden farklı olarak tarımsal üretimin esas olduğu feodalitede asıl üretim aracı olan toprağın mülkiyeti, insanlar arasındaki ilişkilerde ve bir devletin ulusal politik ekonomisinde belirleyici olmuştur.¹⁴¹ Batının kapitalist sisteminde ise sermayenin mülkiyeti, ilişkilere biçim veren olgu olmuştur. Sonuç olarak, hava aracı üretimi gibi büyük bir endüstrinin Türkiye'de gelişmemesinin nedenlerini sadece siyasi fikirlere mal ederek, tarihi ve politik ekonomiyi görmezden gelmek, gerçekçi ve bilimsel bir yaklaşım olmayacaktır.

¹³⁷ Geniş bilgi için bkz. Charles Gillispie, *The Montgolfier Brothers and the Invention of Aviation*, Princeton University Press, 1983.

¹³⁸ Sybil P. Parker, "Engine", McGraw-Hill Concise Encyclopedia of Science and Technology, 3rd Edition, McGraw-Hill, 1994, 714.

¹³⁹ Çalışmaları için bkz. <http://www.lilienthal-museum.de/olma/ehome.htm> (E.T. 01.06.2010)

¹⁴⁰ Gökhan Taşkesen, *Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım*, İÜSBE, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Malatya, Mart 2006.

¹⁴¹ İdris Küçükömer, *Batılılaşma ve Düzenin Yabancılaşması*, "Türkiye Batılılaşmaz", Profil, 2009, 26.

Hava araçlarının, yani insana uçma imkanı veren araçların buluşu ile üçüncü boyut, insanın düşünce ve faaliyet alanına girmiştir. Joseph ve Étienne Montgolfier kardeşlerin icat ettiği balon ile 21 Kasım 1783 yılında ilk kez insan gökyüzüne yükselmiş ve Paris üzerinde dört mil kadar dolaşmışlardır.¹⁴² Balonlar, 19. yüzyıl boyunca da genellikle askeri, spor ve bilim araştırmaları amacına yönelik kullanılmıştır. Bu araçların günümüzde de ulaştırmadan ziyade turistik ve sportif amaçlı olarak kullanıldığını görmekteyiz.

Atlantik ötesi uçuşlar da yapmış olan zeplinler ise, yeni yolcu uçaklarının geliştirilmesinin yanında, gerek hava muhalefetine olan dayanıksızlığı gerekse yaşadığı büyük kazalar nedeniyle 1950'lere gelmeden üretimden kaldırılmıştır.¹⁴³

3.2.2 Uçağın Tarihi Gelişimi

Wilbur ve Orville Wright kardeşler, dünyadaki ilk “*insan tarafından kontrol edilen, motorlu ve sürdürülebilir bir araç*”la uçuşları, Kuzey Carolina’da (ABD) 17 Aralık 1903 tarihinde gerçekleştirmişlerdir.¹⁴⁴ 20 Eylül 1904 tarihine gelindiğinde, Wilbur Wright, kendisinin kontrol ettiği uçakla, havada daire çizen ilk kişi olmuştur. Wilbur Wright’in 5 dakikadan fazla havada kalabildiği ilk uçuş ise, 9 Kasım 1904 tarihinde vuku bulmuştur.¹⁴⁵

1908 yılı içerisinde Avrupa’da uzun uçuş denemeleri başlamıştır. O yıl içerisinde en uzun (1 kilometre) uçuşu gerçekleştiren Henri Farman, 50.000 Frank ödüle hak kazanırken, aynı tarihlerde ABD’de Charles W. Furnas, ilk uçak yolcusu ünvanını elde etmiştir. Yine 1908 yılında, ABD Silahlı Kuvvetleri, muhabere sınıfına tahsis edilmek üzere dünyada ilk uçak satın alan ordu olmuştur.¹⁴⁶

¹⁴² Gillispie, *The Montgolfier Brothers, and the Invention of Aviation*, 45 vd.

¹⁴³ 1936 yılında Atlas Okyanusu'nun iki yakası arasında 10 kez yolcu getirip götüren Alman LZ 129 Hindenburg zeplini, 1937 yılında New Jersey'e ilk uçuşunda ateş alarak büyük bir kazaya sebebiyet vermiştir. <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/266218/Hindenburg> (E.T. 01.06.2010)

¹⁴⁴ Wright kardeşler, 1890'lı yıllarda uçuş sistemlerine ilişkin olarak önemli deneyleri olan Alman Otto Lilienthal'in yolundan gitmiş ancak kendilerine has kanat eğriliği sistemini kullanmak suretiyle havadan ağır araçla uçmayı ilk başaran kişiler olmuşlardır; Winter, Linden, *100 Years of Flight*, 7.

¹⁴⁵ Winter, Linden, *100 Years of Flight*, 9.

¹⁴⁶ Winter, Linden, *100 Years of Flight*, 10.

25 Temmuz 1909 tarihine gelindiğinde, Blériot tarafından gerçekleştirilen uçuş büyük önem arz etmektedir. Çünkü Fransız havacı Blériot'un uçakla Manş Denizi'ni geçmesi üzerine, İngiltere hemen yasal çalışmalara başlamış ve 1911 yılında Hava Seyrüseferi Kanunu'nu (Aerial Navigation Act) çıkarmıştır.¹⁴⁷

1910 yılında Zeplinler, dünyanın ilk ticari hava hizmetini veren hava araçları olmuşlardır. Alman Hava Ulaştırma Kuruluşu (DELAG) 1910-1914 arasında 35.000 yolcunun Alman şehirleri arasında dolaşımını sağlamıştır.¹⁴⁸ 1910 yılına gelindiğinde ise Avusturya, İsveç, Hollanda, Türkiye, Japonya, Rusya ve Portekiz'de de uçaklarla uçuşlar yapıldığı görülmektedir.

Hava sahasını kullanmak suretiyle havadaki bir hava aracı ile ilk radyo sinyalinin başarıyla sağlanması 27 Ağustos 1910'da gerçekleşmiştir. Ayrıca 14 Kasım 1910'da ilk defa bir uçak, bir geminin güvertesinden kalkış yaparak, silahlı kuvvetlerin, uçakların savaş aracı olarak kullanılması anlamında, askeri havacılığa ilgisini daha da çekmiştir.¹⁴⁹

Uçakların bir savaşta araç olarak ilk defa kullanılması, 22 Ekim 1911 tarihinde İtalya-Osmanlı savaşında olmuştur. Tripoli'ye gönderilen ve Hava Kuvvetleri Komutanı sıfatını taşıyan Piazza, Türk kuvvetlerinin mevziini tespit etmek üzere Libya El Aziz bölgesinde keşif (reconnaissance) uçuşları yapmıştır. Aynı savaşta yaşanan ve tarihin kayıtlarına geçen bir diğer ilk ise, 1 Şubat 1912 tarihinde, Türk Silahlı Kuvvetleri'nden bir askerin, bir savaş uçağını yerden vurmasıdır.¹⁵⁰

1914 yılında Birinci Dünya Savaşı başladığında, uçakların savaşan araçlar olarak kullanılması meselesi henüz gelişmemiş bir uygulama ve düşünceydi. 1918 yılında savaş biterken ise, hava kuvvetleri oluşmuş, uçaklar savaşan makineler haline gelerek günümüz savaş uçaklarının öncüllerini oluşturmuşlardır. Savaş sona ererken, Alman savaş uçaklarının Londra'yı bombalaması olayı, Birleşik Krallık

¹⁴⁷ Çağa, *Hava Hukuku*, 16.

¹⁴⁸ <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/656592/zeppelin>

¹⁴⁹ Winter, Linden, *100 Years of Flight*, 10.

¹⁵⁰ Winter, Linden, *100 Years of Flight*, 10.

üzerinde belki askeri açıdan önemsiz ancak psikolojik açıdan derin bir etki yaratmıştır.¹⁵¹ Bu etki kendisini, 1919 Paris Konferansı'nda hava sahasının sınırları hususunda göstermiştir.¹⁵²

Dünyanın bilinen ilk tarifeli hava seferi 1 Ocak 1914 yılında St.Petersburg-Tampa arasında Florida-ABD'de başlamıştır. İşadamı P. E. Fansler, uçak imalatçısı Tom Benoist'e yazdığı mektupta; sürdürülebilir seferler düzenlemek için hava araçlarının uygun olup olmadığını sormuş ve olumlu cevap üzerine taraflar bir antlaşma imzalamışlardır. Benoist, antlaşma sonrası yaptığı açıklamada, daha önce hiç kimsenin girişmediği bir işe giriştiklerini ve buna tüm dünyanın da ilgi göstereceğini iddia etmiştir.¹⁵³

6 Şubat 1916'da düzenli ilk hava kargo seferlerini başlatan Alman "Deutsche Luftfreederei" kuruluşu, 5 Şubat 1919'da da dünyadaki ilk düzenli sivil yolcu taşıyan havayolu işletmesi olmuştur. 16 Mayıs 1919'da ise Amerikan Silahlı Kuvvetlerinden Albert Read, ilk Atlantik üzeri uçuşu deniz uçağı ile gerçekleştiren kişi olarak tarihe geçmiştir. 25 Ağustos 1919'da ise, Londra-Paris arasında ilk uluslararası tarifeli ticari uçuşlar başlamıştır. Söz konusu ilk uluslararası ticari havayolu uçuşunda, iniş-kalkış saatlerinin bildirilmesi, hava durumu ve acil durumların iletilmesi için Paris ve Londra merkezli radyo iletişimi de tahsis edilmiştir. İlk hava trafik kontrol hizmeti 1921 yılında Londra-Croydon¹⁵⁴ Havalimanında verilmeye başlanmıştır.¹⁵⁵

19 Mayıs 1927 tarihinde Charles Lindbergh, ilk kez New York-Paris arası doğrudan uçuşu gerçekleştirerek havacılık tarihinde yeni bir çığır açmıştır.

¹⁵¹ Bir uçağın bombardıman yapmak suretiyle gerçek anlamda "savaş uçağı" kimliğini kazanması, 3 Ağustos 1914 tarihinde bir Alman uçağının Fransa'yı bombalamasıyla meydana gelmiştir. Winter, Linden, *100 Years of Flight*, 11.

¹⁵² *Infra*, Bölüm 4.3 vd.

¹⁵³ Ayrıntılı bilgi için bkz. Amerikan Ulusal Havacılık ve Uzay Müzesi internet sitesi; <http://www.nasm.si.edu/exhibitions/gal102/americanbyair/abalmage.cfm?webID=101.p2c> (E.T. 13.06.2010)

¹⁵⁴ Şu an için St. Louis International Airport ismiyle anılmaktadır.

¹⁵⁵ Winter, Linden, *100 Years of Flight*, 11.

27 Ağustos 1940 tarihinde İtalyan Caproni Campini'nin, hava sıkıştırılmalı motoru bulması, havacılıkta bir başka yeni dönemi başlatmıştır. Campini, 750 beygir gücünde L.12/R.C.40 model motora bir kompresör ekleyerek, sıkışan havayı yanma odasına gönderip yakıt ile birlikte ateşlemiş ve egzozdan çıkan yanan havanın itmesi ile pervanelerden ayrı ve çok önemli bir itici güç elde edilmesini sağlamıştır. Hemen akabinde, 18 Nisan 1941'de Turbo Jet Motorlu ilk uçak prototipi yapılmıştır. Bu model, günümüzün gerçek Turbo Jet Motorlarının yapısına sahiptir. 27 Temmuz 1949 tarihinde ise, İngiliz şirketine ait 4 motorlu 36 koltuklu ilk sivil jet uçağı test uçuşlarına başlamış ve ilk ticari uçuşunu 2 Mayıs 1952 tarihinde Londra – Johannesburg arasında yapmıştır.¹⁵⁶

Uzay teknolojisinin gelişiminden ve zamanın iki büyük gücü olan ABD ve Sovyet Rusya'nın bu konudaki yarışından, havacılık endüstrisi olumlu yönde yararlanmışır. 1958'de Boeing firmasının 707 isimli uçağının Pan-Am Havayollarında (Pan American World Airways) tarifeli seferlere başlamasıyla birlikte, havacılık endüstrisinde bir anlamda gerçek rekabet de başlamıştır. Daha sonra Douglas firmasının DC-8 isimli uçakları üretilmeye başlanmıştır. Jet uçaklarla birlikte maliyetler artmış ve bunun sonucunda artan maliyet ve talebe karşı 1969'da Boeing 747 (Super Jumbo) jetler üretilmeye başlamıştır. 1970 yılında başlayan petrol krizi ve çevreci mücadeleler sonucunda şirketler daha ekonomik jetler üretmeye çalışmışlardır.¹⁵⁷

Fransız-Alman-İspanyol ortaklı Airbus hava aracı üretim firması da yukarıda bahsettiğimiz rekabete 1970'lerden itibaren katılmışır. Airbus'ların en önemli yeniliğı "elektronik kumandalı uçuş" (fly-by-wire) olarak adlandırılan donanımı hava araçlarında barındırması olmuştur.¹⁵⁸ Bu gelişim, havacılık ve elektronik işkollarının birleştiğı havatronik (avionics) sektörünün doğumuna neden olmuştur.

¹⁵⁶ <http://www.servetbasol.com/Articles/HavacilikKronolojisi.htm> (E.T. 10.05.2010)

¹⁵⁷ Muammer Erkuş, "Havacılığın gelişimi", UTED, Ağustos, 2002, 44.

¹⁵⁸ Jim Beatson, "Air Safety: Is America Ready to 'Fly by Wire?'" Washington Post, 2 April 1989.

21 Ocak 1976 tarihinde ise, sestem daha hızlı Fransız-İngiliz ortak yapımı “Concorde” isimli yolcu uçağı düzenli uçuşlara başlamıştır. Atlantik aşırı en hızlı tarifeli uçuşu¹⁵⁹ gerçekleştirmiş bu uçakların işletilmesine, 20 Temmuz 2000 tarihinde yaşanan büyük kaza ve 11 Eylül New York saldırıları sonrası havacılık sektöründe yaşanan kriz sebebiyle, 24 Ekim 2003 tarihi itibarıyla son verilmiştir.¹⁶⁰

Japonya Hava Aracı Geliştirme Kuruluşunun 2007–2026 yıllarını kapsayan sivil havacılık pazarı raporuna göre, halen dünya üzerinde faal olarak uçan uçakların sayısı, belirtilen süre içinde 2 kat artarak, 35 bin 500’e yükselecektir.¹⁶¹ Günümüz itibarıyla Amerikan Boeing¹⁶² ve Avrupalı Airbus Şirketleri, uzun yıllardır dünyanın en büyük iki ticari uçak üreticisi olma konumlarını sürdürmektedir.¹⁶³⁻¹⁶⁴ Üçüncü ve dördüncü sırada Brezilyalı şirket Embraer ve Kanadalı Bombardier vardır. Fakat bu şirketler genelde dar gövdeli ve küçük uçaklar alanında faaliyet göstermektedirler. Bu anlamda birçok ekonomiste göre, Boeing ve Airbus şirketi, uluslararası piyasalarda duopol (duopoly) yaratmışlardır.

Diğer yandan her iki şirket yöneticileri birbirlerini, kendi hükümetlerinden destek almaları nedeniyle haksız rekabetle suçlamaktadırlar. 31 Mayıs 2005’te ABD, Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) (World Trade Organization)¹⁶⁵ Anlaşmazlıkların Halli Organında, Airbus şirketine hukuka aykırı devlet desteği sağladığı iddiasıyla AB’yi

¹⁵⁹ “Concorde” Londra Heathrow – New York JFK havaalanları arasını 2 saat 52 dakikada uçmuştur.

¹⁶⁰ "Last Concorde lands", *BBC News*, 27 November 2003, http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/england/bristol/somerset/3238674.stm (E.T. 05.04.2010)

¹⁶¹ *Worldwide Market Forecast for Commercial Air Transport 2007-2026*, Japan Aircraft Development Corporation, 2007, 30.

¹⁶² 1997 yılında McDonnell Douglas firması ile birleşen Boeing aynı zamanda askeri araç üreticisidir. <http://www.boeing.com/companyoffices/aboutus/brief.html> (E.T. 10.05.2010)

¹⁶³ 30 Nisan 2010 itibarıyla Airbus’un Sipariş Sayısı için bkz. http://www.airbus.com/en/corporate/orders_and_deliveries/ (E.T. 15.05.2010)

¹⁶⁴ 27 Mayıs 2010 itibarıyla Boeing’in Sipariş Sayısı için bkz. <http://active.boeing.com/commercial/orders/index.cfm> (E.T. 15.05.2010)

¹⁶⁵ DTÖ nezdinde anlaşmazlıkların halli organındaki uyuşmazlıkların usullerine ilişkin geniş bilgi için bkz. Meltem Sarıbeyoğlu, *Dünya Ticaret Örgütü’nün Antlaşmalara Dayalı Milletlerarası Ekonomik Düzendeki Yeri Ve Türk Hukukuna Etkisi*, MÜSBE, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2008.

şikayet etmiştir. Hemen ardından AB de benzer bir şikayet ile DTÖ'nün ilgili makamında ABD'ye karşı başvuruda bulunmuştur.¹⁶⁶

4. ŞİKAGO SÖZLEŞMESİ ÖNCESİNDE HAVA SAHASINDA MÜLKİYET VE EGEMENLİK KAVRAMLARININ HUKUK TARİHİ BOYUTU

Uçağın icadı ve sonrasında hava taşımacılığındaki ekonomik ilişkilerin yapısı üzerinde doğan havacılık hukukunu, tarihsel açıdan ele almak bir zorunluluktur. Bu amaç doğrultusunda bu bölümde özellikle günümüz pozitif uluslararası havacılık hukuku düzenine kadar geçen sürede, hava sahasında mülkiyet-egemenlik kavramlarının tarihi boyutu ve erken dönem ulusal ve uluslararası düzenlemeler ele alınacaktır. Tezimizin sorunsal çerçevesinde, hava hukukundaki mülkiyet ve egemenlik ilişkisi, üretim tarzının gelişimi ve politik ekonomi temelinde irdelenecektir.

Günümüzde dahi gerek hava sahasındaki mülkiyet gerekse egemenlik kavramları, tartışmalı ve değişime açık bir düzlemedir. Bu nedenle dördüncü bölümde alt ana başlıklar belirlenirken, kronoloji değil kavramsal başlıklar esas alınmıştır. Konu, iki ana başlık altında işlenmiştir;

İlk başlık, hava sahasındaki mülkiyet kavramını tarihsel olarak irdelemektedir. Tarihin, herhangi bir teori tarafından sunulduğundan “her zaman daha zengin içerikli, daha çeşitli, daha çok yanlı ve daha incelikli” olduğu aşikârdır.¹⁶⁷ Ancak yine de biz burada yöntem olarak, toprak mülkiyeti ve onun üzerindeki hava sahasına ilişkin öğretisi, içtihat ve mevzuatı, tezimizin bütününde olduğu üzere sadece şekli anlamda değil, onu etkileyen maddi kaynakları da belirterek ele alacağız.

¹⁶⁶ "Flare-up in EU-US air trade row", BBC News, 31 May 2005, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/4594581.stm>. (E.T. 02.02.2010)

¹⁶⁷ Gerald A. Cohen, *Karl Marx's Theory of History – a Defence*, Princeton University Press, 1978, 11.

Havacılığın mülkiyette üçüncü boyutu gündeme getirmesi ve havacılığın ülke sınırlarını aşan boyuta ulaşması, devletlerin konuya egemenlik ilişkileri açısından da yaklaşmasını zorunlu kılmıştır. Bu bağlamda ikinci başlıkta, devletlerin hava sahasındaki egemenlik tezlerinin tarihi boyutu ele alınacaktır.

Üçüncü başlıkta ise Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'ne kadar geçen sürede ulusal mevzuat ve uluslararası antlaşmalar genel boyutlarıyla ele alınacaktır.

4.1 Hava Sahasında Mülkiyet Kavramı Üzerine Yapılan Tartışmaların Tarihi Boyutu

Tarihsel koşullar ve üretim tarzı değiştikçe, özellikle arazi mülkiyetinin kapsamı da dönemsel değişimlere uğramıştır. Uygarlığın Avrupa tipi gelişim çizgisini izlediği toplumlarda, özel mülkiyetin olmadığı ilkel komünal (avcı-toplayıcı) toplumlar, nüfus artışı ve üretim fazlasının belli bir sınıf tarafından kontrolü ile köleci mülkiyetin hakim olduğu yapıya dönüşmüştür. Yüzyıllar sonra bu mülkiyet biçiminin yerini ise önce feodal ortaklaşa mülkiyeti, birkaç yüzyıl sonra da ferdiyetçi burjuva mülkiyet sistemi almıştır.¹⁶⁸

Avrupa merkezli gelişimden farklı olarak, Asya tipi üretim tarzı¹⁶⁹ olarak adlandırılan gelişim çizgisini izleyen toplumlardaki mülkiyet biçimleri ise,

¹⁶⁸ Özellikle Avrupa'da toprak beyleri, kendi denetimi altındaki bölgede toprağın sahibi olmaları nedeniyle, buldukları bölgede Kralın yetkilerini paylaşır ve kendi kendilerini yönetirlerdi. Kapitalist üretim süreci ise, Feodalizm olarak adlandırılan bu yapı içerisinde burjuvanın ticaret sonucu güçlenerek bu yapıyı kırmasıyla meydana gelmiştir. İlkay Meriç, "Özel Mülkiyet Ne Ezelidir Ne De Ebedidir", Marksist Tutum, no:55, Ekim 2009.

¹⁶⁹ Asya ve benzeri toplumlarda gelişim farklı bir seyir izlemiştir. Bunun öncelikli nedeni Avrupa'ya nazaran kurak topraklardan ancak sulama yöntemi ile verim alınabilmesi ve bu sistemin merkezi bir yapıyı gerektirmesidir. Bu nedenle Asya toplumlarında (Hindistan, Çin, Osmanlı imparatorluğu vs.) merkezi otorite, gücünü muhafaza etmek ve yetkilerini paylaşmamak için ülke topraklarını belirli bir bireye ya da aileye mülk olarak devretmez. Ancak onun belirli şartlar altında ve kendisine bağlı kalacağına inanması suretiyle kullanma hakkını devreder. Bu nedenle doğu toplumlarında toprak, uzun dönem bireyin değil, devletin mülkiyetinde kalmıştır. Asaf Savaş Akat, "Tarihi Maddecilik ve Kapitalizm Öncesi Toplumlarda: Asya Toplumları – Feodalite Tartışmasına Yeni Bir Yaklaşım", 30'uncu Asya ve Kuzey Afrika İnsan Bilimleri Uluslararası Kongresine sunulan tebliğ.

kapitalizmin dünya ölçeğindeki gelişimiyle, dıştan etki ve müdahale sonucu ortadan kalkmış ve kapitalist mülkiyet tarzına dönüşmüştür.¹⁷⁰

Yukarıdaki ikiliği göz önünde tutarak, öncelikle havacılıkta egemen güçlerin hukuk sistemlerinin temelini oluşturan Roma hukuku ele alınacaktır. Sonrasında ise karşılaştırmalı olarak mahkeme içtihatları ve öğretinin yaklaşımları incelenecektir.

4.1.1 *Cujus Est Solum, Ejus Est Usque Ad Coelum Et Ad Inferos*¹⁷¹ İlkesi Çerçevesinde Roma Hukuku'nda Mülkiyet Kavramı

Roma hukukunda mülkiyetin kapsamı, hukukçular ve romanistler arasında üzerinde anlaşmaya varılamamış konulardan biri olmuştur. Bir kısım hukukçu, Roma döneminde mülkiyetin mutlak ve sınırsız olduğunu iddia ederken, bir kısmı bu görüşü kabul etmeyerek Roma'da mülkiyetin her zaman çeşitli sınırlamalara tabi olduğunu ileri sürmüşlerdir.¹⁷²

Söz konusu belirsizlik, hukukçuların, Roma dönemini bir bütün olarak ele alıp kendi ideolojik duruşlarına paralel tek bir genel sonuç elde etmeye çalışmasından kaynaklanmaktadır. Özellikle büyük kanunlaştırma hareketlerinde bu husus açıkça görülmektedir.¹⁷³ Fransız ihtilali ve sonrası dönemde, yeni üretim

¹⁷⁰ Bunun en somut örneği Amerikan yerlilerinden Cherokee yerlilerinin 1839 tarihli Anayasalarında bulunabilir. İkinci bölümde yer alan mülkiyete ilişkin düzenlemelere göre Cherokee ulusunun arazileri müşterek mülkiyete tabidir. 23 August 1839 Cherokee Constitution "...The lands of the Cherokee Nation shall remain common property..." <http://www.cherokeobserver.org/Issues/1839constitution.html> (E.T. 01.06.2010)

¹⁷¹ "Toprak kiminse, onun yeryüzündeki en derin noktasına ve cennete kadar kısmına da sahiptir" (whose is the soil, his it is even to the heaven and the depths of the earth) L.B. Curzon, P.H. Richards, *The Longman Dictionary of Law*, 7.th Edition, (Longman, 2007) 160.

¹⁷² Bonfante P., *Histoire Du Droit Romain*, J. Carrère, F. Fournier (Çev.), Paris, 1928, c. 1., aktaran: Bülent Tahiroğlu, *Roma Hukukunda Mülkiyet Hakkının Sınırları*, 3.Baskı, Der Yayınları, İstanbul 2001. Ayrıca bkz. Gonnard, R., *La Propriété dans la doctrine et dans l'histoire*, Paris, 1943.

¹⁷³ "Sanayi ve ticaretin, feodal ortaklaşa mülkiyeti dağılmaya götürdüğü bütün modern halklarda özel mülkiyetin ve özel hukukun doğuşu, daha sonraki bir gelişmeye elverişli yeni bir evrenin başlangıcını işaret etmiştir. Ortaçağın, geniş bir deniz ticaretine sahip olmuş olan ilk kenti Amalfi (Napoli) aynı zamanda, deniz hukukunu hazırlayıp işlemekte de ilk oldu. İlk önce İtalya'da, sonra öteki ülkelerde, sanayi ve ticaret, özel mülkiyete daha önemli bir gelişme sağlar sağlamaz, Romalıların daha önce hazırlanmış olan özel hukuku yeniden ele alındı ve bir otorite katına yükseltildi. Daha sonra, burjuvazi, prenslerin, feodal sınıfı devirmek için bir alet gibi kullandığı bu burjuvazi, çıkarlarını

tarzının üzerinde doğacağı hukuk yapısı, burjuvazinin vesayetinde, Roma'nın mutlak ve ferdiyetçi mülkiyet şekline sahip olduğu iddiasını benimsemiştir.¹⁷⁴ Oysaki romanistlerin açıkça belirttiği üzere, mülkiyetin kapsamının o ünlü tarifi "*ius utendi, fruendi et abutendi*"¹⁷⁵ hiçbir Roma hukuku metninde bulunmamaktadır. Günümüzde anlaşılan şekliyle modern hukukların bir buluşudur. Çünkü tarihi gelişim sürecinde Roma'da, kolektif mülkiyet, aileye ait mülkiyet ve bunların yanında özel mülkiyet vb. gibi çeşitli mülkiyet biçimleri bir arada bulunmuştur.¹⁷⁶

Yukarıdaki tartışmaların odağında ise, tezimizin de sorunsalı açısından mihenk taşı olan ve bir Roma özdeyişi (*maxim*) olarak kabul edilen *Cujus Est Solum, Ejus Est Usque Ad Coelum Et Ad Inferos* ilkesi bulunmaktadır. İlke, arazi sahibinin mülkiyetinin sadece yüzeye değil, onun en dibine ve göğe kadar da uzandığını belirtmektedir. Burada kullanılan *usque ad coelum* ifadesi bazı metinlerde göğe kadar¹⁷⁷ bazı metinlerde cennete kadar¹⁷⁸ ifadesiyle yer almaktadır.¹⁷⁹

Ne var ki bu ilke de Roma hukukuna ait hiçbir öz metinde bulunmamaktadır. Söz konusu cümle, on üçüncü yüzyıl glassatorlarından Accursius'un, Digest VIII.2.1'in üzerinde yaptığı çalışmada, kendi el yazısıyla aldığı bir nottur.¹⁸⁰ Ancak deyim, bir eşya hukuku ilkesi olarak defalarca mahkemeler tarafından dile getirilmiş ve yukarıda bahsedildiği üzere zamanın

savunmayı üstlenecek kadar güçlendiği zaman, hukuk bütün ülkelerde —Fransa'da 16. Yüzyılda— sözcüğün tam anlamında gelişmeye başladı ve İngiltere dışında bütün ülkelerde bu gelişme Roma hukukunun temelleri üzerinde oldu. İngiltere'de bile, özel hukuku gittikçe daha çok yetkinleştirmek üzere Roma hukukunun (özellikle taşınır mülkiyet konusundaki) ilkelerini almak zorunda kalındı." Karl Marx, Friedrich Engels, *German Ideology*, Prometheus Books, 1998, 86.

¹⁷⁴ Diğer bir deyimle feodalite yıkıldıktan sonra eski sınırlı, bağımlı mülkiyet sistemi yerini hür bir arazi rejimine bırakınca, kanun koyucular, hukuk kaynaklarını Roma hukukunda sınırsız ve ferdiyetçi mülkiyetin yer aldığı dönemde bulmuşlardır. Oysa Roma hukukunda kolektif mülkiyet, aileye ait mülkiyet vb. gibi çeşitli biçimler de bulunmaktadır.

¹⁷⁵ Kullanma, yararlanma ve yok etme (tüketme) hakkı.

¹⁷⁶ Tahiroğlu, *Roma Hukukunda Mülkiyet Hakkının Sınırları*, 163.

¹⁷⁷ "... up to the sky..." Black's Law Dictionary, 4th Ed., 1951, 453.

¹⁷⁸ "*even to the heaven*" Curzon, Richards, *The Longman Dictionary of Law*, 160.

¹⁷⁹ Özdeyişin mülkiyete ilişkin mübalağalı ifadesi, ilkeye mülkiyetin kutsallaştırıldığı dönemde sahip çıkıldığı iddiamızla da örtüşmektedir.

¹⁸⁰ Herbert David Klein, "Cujus Est Solum Ejus Est... Quousque Tandem?", 26 *Journal of Air Law and Commerce*, 1959, 242; John Cobb Cooper, "Roman Law and the Maxim Cujus Est Solum in International Air Law", *McGill Law Journal* 1, 1952-1955, 41.

üretim tarzının mülkiyet biçimine uygun olarak on yedinci yüzyıl sonrası büyük kanunlaştırma hareketlerinde, öncelikle Avrupa mevzuatına ve oradan Anglo Sakson içtihatlarına, öğretinin de desteğiyle yerleşmiştir.

Feodalitenin yerleşik olduğu on üç ve on yedinci yüzyıl arasındaki dönemde, hukuk metinlerinin hiçbirinde yer almayan ilkeye, ilk kez on yedinci yüzyılda, Birleşik Krallık’da Temyiz Mahkemesi Başkanlığı da yapmış olan Edward Coke’un notlarında¹⁸¹ rastlamaktayız. Deyim, yine bir eşya hukuku ilkesi olarak, 1766 yılında William Blackstone’un İngiltere Hukuku Şerhi¹⁸² adlı eserinde de ortaya koyulmuş ve gerek Avrupa gerekse Anglo Sakson hukukuna kural olarak yerleşmiştir.¹⁸³

Diğer yandan Roma hukuku, havacılıktan çok önce, havayı tarif etmekle uğraşmış ve belirli bir formüle de varmıştır. Konuya ilişkin Roma metinlerinin çoğu, havayı *res communis*¹⁸⁴ olarak ve hukuki muamelelerin dışında kabul etmektedir.¹⁸⁵ Ancak buradaki hava terimini, henüz hava sahası kavramı gelişmediğinden, hava kütlesi olarak kabul etmek gerekir.¹⁸⁶ Keza modern hukuklarda da hava, *res communis* olarak kabul edilmiştir. Bu bakımdan havanın serbestliği ile hava sahasının serbestliğini karıştırmak, bu anlamda bizi yanlış sonuçlara sevk edecektir.¹⁸⁷

Hava sahasındaki mülkiyetin kapsamına ilişkin günümüzde de devam eden tartışma ise, havacılığın ekonomik boyutunun ortaya çıkmasıyla doğmuştur. Çünkü

¹⁸¹ Steve Sheppard (eds.), *The Selected Writings and Speeches of Sir Edward Coke*, Vol.2 Liberty Fund: Indianapolis, 2003, 607 (Eserin dijital versiyonuna Brezilya Halk Kütüphanesi’nden ulaşmak için bkz.: www.dominiopublico.gov.br) (E.T. 13.06.2010)

¹⁸² William Blackstone, *Commentaries on the Laws of England*, 10th ed., vol. II, Chapter 18 (London: A. Strahan, 1787)

¹⁸³ İlkeye öncelikle sanayi devriminin öncüsü İngiltere’nin öğretisinde sahip çıkılması son derece manidardır. İlke, mülkiyetin kutsanması açısından tüm modern hukuklar tarafından sırasıyla benimsenmiştir.

¹⁸⁴ Kamu malı.

¹⁸⁵ “*Et quidem naturali iure communia sunt omnium haec: aer et aqua profluens et mare et per hoc litora maris*” (Tabii hukuka göre herkese müşterek olanlar şunlardır: Hava, akarsu, deniz ve dolayısıyla deniz sahilleri. I, 2, 1,1) Tahiroğlu, *Roma Hukukunda Mülkiyet Hakkının Sınırları*, 59.

¹⁸⁶ Bknz. Bölüm 2 vd.’da yaptığımız açıklamalar.

¹⁸⁷ Akipek, *Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu*, 18.

havacılık faaliyeti, doğası gereği, arazi malikinin arazisinin üzerindeki hava sahasında mutlak ve sınırsız biçimde hak sahibi olarak kabul edildiği alanlara temas edecektir. İşte tam da bu noktada, sermayenin bağrına bastığı *Cujus Est Solum, Ejus Est Usque Ad Coelum* ilkesi, gelişmek isteyen havacılık endüstrisinin önünde Frankenstein¹⁸⁸ misali dikilmiştir.

4.1.2 Mahkeme İçtihatları

Hava sahasında mülkiyetin kapsamı sorunu, birçok kez mahkemelerin önüne gelmiştir. Ancak bu mahkeme kararlarını, havacılık öncesi ve sonrası şeklinde ikiye ayırmak gerekir. Çünkü havacılığa ilişkin politik ekonominin hukuki sonuçları gibi mahkeme kararları da buna bağlı farklı paradigmalarda verilmiştir.

4.1.2.1 Havacılık Dönemi Öncesi Mahkeme İçtihatları

Havadan ağır olup uçabilen araçların icadından önce içtihatların, hava sahasının mülkiyeti üzerinde nasıl bir kural getirdiğini sorguladığımızda karşımıza öncelikle 17. yüzyılda İngiltere’de görülmüş iki dava çıkmaktadır.¹⁸⁹ 1598 ve 1610 yıllarında İngiltere’de görülmüş bu davalarda, komşu arazilerin üzerindeki binaların mimari yapısı sebebiyle sahip olduğu sarkıkların komşu araziye havadan geçmesi, taşkın yapı kabul edilerek, ihlal kararlarına hükmedilmiştir. Her iki davada da arazinin iki boyutlu olmadığı belirtilerek *cujus est solum ejus est usque ad coelum* ilkesi vurgulanmıştır.¹⁹⁰

1815 yılında ise İngiliz mahkemeleri, ilk defa balonlara atıfta bulunmak suretiyle bir karar vermiştir. Şöyle ki; bir İngiliz vatandaşı olan arazi sahibi, evinin

¹⁸⁸ Gotik tarzda kaleme alınmış felsefi bir roman olan Frankenstein’da, Dr. Frankenstein, bilimsel deneyler sonucu insan yaratmak isterken bir ucube yaratır ve daha sonra onu terk eder. Yaratık, kendisini yaratanı tanıyordur ve neden insanların ondan korkup kaçtıklarını bilmiyordur ve Dr. Frankenstein’ı yani yaratanını bulup, ondan hesap sormak istemektedir. Mary Shelley, *Frankenstein or the Modern Prometheus*, Penguin Books, 2003. (İlk defa İngiltere’de 1818 yılında yayımlanmıştır)

¹⁸⁹ Stuart Banner, *Who Owns the Sky? The Struggle to Control Airspace from the Wright Brothers on*, Harvard University Press, 2008, 16.

¹⁹⁰ Penruddock’s Case, 77 Eng. Rep. 210 (1598); Baten’s Case, 77 Eng. Rep. 810 (1610); Edward Coke, *The First Part of the Institutes of the Laws of England*, 15th ed., London, E. and R. Brooke, 1794, 1:4a; Blackstone, *Commentaries on the Laws of England*, 18.

çatısına büyükçe bir tahta yerleştirmiştir. Bu tahta parçası sadece birkaç parmak komşu araziyi ihlal etmekle beraber komşu araziyi gölgede bırakarak güneş ışığını almasını engellemektedir. Mahkemenin hakimi, gölge yapmanın ihlal olup olmadığı hususunu değerlendirirken, balonları örnek göstererek bu yönden bir ihlalin abartılı olacağını belirtmiştir.¹⁹¹

Bu kararı takiben İngiliz mahkemeleri, 19. yüzyılın ilk yarısı boyunca balonların, yani onu kullanan ve içindekilerin, “ihlalcı” olarak kabul edilmesinin çok abartılı olacağı yönünde kararlar vermiştir.¹⁹² Yalnız burada ifade etmemiz gerekir ki, davalar hiçbir zaman balon sahiplerine açılmamıştır. Mahkemeler sadece yeri geldiğinde örneklemek adına söz konusu saptamalarda bulunmuşlardır.

Taşkın yapılara ilişkin söz konusu davalardan biri olan Bargam v. Karformah davasında, mahkeme başkanı kıyas yaparken hava sahasına ilişkin olarak şu ifadeleri kullanmıştır; *“Hiç kimse sahibi olduğu arazinin üzerindeki açık hava sahasında kesin/tam bir mülkiyet hakkına sahip değildir.”*¹⁹³ „¹⁹⁴

Amerikan mahkemeleri ise, İngiliz mahkemelerinin bu görüşünü benimsemeyerek, her ne şekilde olursa olsun ihlalin gerçekleşip gerçekleşmediği hususunun teknik olarak incelenmesi gerektiğini savunmuşlardır.¹⁹⁵

1865 yılında İngiliz hakim Colin Blackburn, İngiliz mahkemelerinin daha önce verdiği kararları eleştirerek, bir avcının bir araziyi ihlal ettiği davada parantez açarak şu ifadeleri kullanmıştır; *“Konuya ilişkin iyi niyetli şüpheleri anlıyorum fakat*

¹⁹¹ Pickering v. Rudd, 171 Eng. Rep. 70 (1815)

¹⁹² Banner, *Who owns the Sky?*, 25.

¹⁹³ “...*No man has any absolute property in the open space above his land.*” Bu cümle içinde geçen open space kelimesinin “*open sea*” yani “açık deniz” kavramından hareketle kullanıldığını varsayarsak söz konusu kavramın mahiyetine göndermede bulunmak amacını taşıdığını düşünmekteyiz.

¹⁹⁴ Bargam v. Karformah, 3 Bengal L. Rep. 18, 43(1869) aktaran: Banner, *Who owns the Sky?*, 25.

¹⁹⁵ Aiken v. Benedict, 39 Barb 400 (N.Y. 1863); Tillmes v. Marsh, 67 Pa. 507, 512 (1871), aktaran: Banner, *Who owns the Sky?*, 26.

bu hukuki bir sebep değildir. Her ne kadar mantıksız gibi gözüксе de balonlar teknik olarak (kendilerine ait olmayan arazinin üzerindeki) hava sahasını ihlal ederler.”¹⁹⁶

Sonuç olarak aslında 18 ve 19. yüzyılda, balonların başkalarının arazilerinin hava sahasını ihlali sorunu ne İngiliz ne de Amerikalı arazi sahiplerinin konuyu bu şekli ile dava yoluna gitmemeleri nedeniyle mahkemeler tarafından çözüme kavuşturulamamıştır.¹⁹⁷ Ancak birkaç davada balonun söz konusu yabancı bir araziye istemeden inerek zarar vermesiyle doğmuş ve bu davalarda da hava sahasında ihlal üzerinde durulmamıştır.¹⁹⁸

4.1.2.2 Havacılık Dönemi Sonrası Mahkeme İçtihatları

Uluslararası havacılık hukuku öğretisinde, arazi sahibinin hava sahasındaki mülkiyet hakkına ilişkin iki önemli davaya sıkça atıfta bulunulur. Bunlar, “*Swetland ve Curtiss Havayolu Şirketi*” ve “*ABD ve Causby*” davasıdır. Biz de bu davalardaki kararları kullanarak konuya ilişkin eleştirilerimizi belirteceğiz.

Swetland ve Curtiss Havayolu Şirketi” davasında¹⁹⁹ davacı, Ohio-Cleveland bölgesinde 54 hektar büyüklüğünde bir arazi sahibidir. Davacı, komşu arazide kurulan havaalanına karşı, hava araçlarının verdiği rahatsızlıktan ve arazisinin üzerinden hukuk dışı olarak geçilmesinden ötürü davacı olmuştur. Mahkeme, 1926 tarihli Hava Ticaret Kanunu’na (Air Commerce Act)²⁰⁰ uygun olarak çıkartılmış Federal yönetmelikte bulunan hava trafik kurallarına²⁰¹ göre hukuk dışı geçiş iddiasını reddetmiştir. Kararın gerekçesinde, adı geçen yönetmelikte 150 metreden yukarıda yapılan uçuşların düzenlendiğinden bahisle bu mesafe ve üzerinden uçuşlarda, özel kişilere ait arazi mülkiyetinin üzerinden hukuka uygun olarak uçuş yapılabileceği belirtilmiştir.

¹⁹⁶ Chuncey Hackett, “Rights in Airspace and Lord Ellenborough’s Dictum”, Virginia Law Review 10, 1924, 22. ; Kenyon v. Hart, 122 Eng. Rep. 1188 (1865)

¹⁹⁷ Banner, *Who owns the Sky?*, 28.

¹⁹⁸ Örnek bir dava için bkz. Guille v. Swan, 19 Johns, New York: 1822, 381.

¹⁹⁹ *Swetland v. Curtiss Airport Corp.*, 1930, 41 P. (2d) 929, N. D. Ohio.

²⁰⁰ Air Commerce Act, 44 Stat. 1926, 2119.

²⁰¹ Air Traffic Rules, art. 74.

Swetland ve Curtiss Havayolu Şirketi davası hakkında Yale Üniversitesi Hukuk Dergisinde yapılan karar incelemesinde,²⁰² söz konusu kararın Avrupa ve ABD'deki içtihatlarla²⁰³ uyumlu olduğu ve doktrinin²⁰⁴ de aynı görüşte olduğu belirtilmiştir. Buna göre, arazi sahibinin hava sahasındaki mülkiyet hakkı, uçuş hakkı (*right of flight*) ile sınırlıdır. Yine incelemeye göre, böylesi bir karar, serbest olması gereken hava seyrüseferinin teknik anlamdaki hukuksuzluklarla karşılaşmaması için de son derece gereklidir. Her ne kadar, *Cujus Est Solum, Ejus Est Usque Ad Coelum* ilkesi, havacılık çağından önce hem kara Avrupası hem de Anglo Sakson hukukunda geçerli bir kural olsa da havacılık endüstrisi gerçeği söz konusu ilkenin abes olduğunu ortaya çıkarmıştır.²⁰⁵ Zaten havacıların ve arazi maliklerinin haklarının düzenlenmesinde “*kullanılmasında yarar olduğu ölçüde*” ilkesi benimsenerek, arazi malikinin hava sahasındaki mülkiyeti sınırlandırılmıştır.^{206_207}

Gerek kararın gerekçesine gerekse karar incelemesinde yapılan tespitlere birçok noktada itiraz edilebilir. Öncelikle, belli bir yükseklikten ne şekilde uçulacağı ve hangi hava yolunun izleneceği, seyrüsefere ve uçuş emniyetine ilişkin bir düzenlemedir. Günümüzde de benzerleri olan bu gibi düzenlemelerin hak yaratan kanunlar olarak kabul edilmesi, hukuk mantığı ile örtüşmemektedir. Bu mantıkla hareket edilirse, denize elverişli her gemi, su bulabildiği her yerden, söz gelimi mümkünse arazinin üzerinden de geçebilirdi. Karayolu örneğini aldığımızda konu

²⁰² “Recent Case Notes”, 40 Yale Law Journal 11, November 1930, 132.

²⁰³ Johnson v. Curtiss N. W. Airplane Co., [1928] U.S. Av. Rep. 42 (D. C. Minn. 1923); Commonwealth v. Kevin and Smith, 2 Pa. D. & C. 241, [1928] U.S. Av. Rep. 39 (1922); Carl Zollman, *Cases On Air Law*, St. Paul, West Publishing Co, 1930, 1-11. Avrupa'daki içtihatlar için bkz. George Bryan Logan, *Aircraft Law Made Plain*, St. Lois, 1928.

²⁰⁴ Pollock, *Law of Torts*, 13th Ed, 1929, 3G1; Carl Zollman, *Law of the Air*, London, C. 1 1930; Davis Warren J., *Aeronautical Law*, C.2, Los Angeles, 1930; Bogert, “Problems in Aviation Law”, 6 Cornell Law Quarterly 271, 1921, 293.

²⁰⁵ “Recent Case Notes”, 40 Yale Law Journal 11, November 1930, 132.

²⁰⁶ Bknz. Air Commerce Act, 44 Stat. 1926, 2119, British Air Navigation Act, art. 10-11, 1920; French Civil Code, art. 552, par. 1; German Civil Code (Loewy's translation) art. 905; Uniform State Law for Aeronautics art. 4; Freeman, “Survey of State Aeronautical Legislation”, 1 Air Law Review, 1930, 61.

²⁰⁷ 4721 Sayılı Türk Medeni Kanunu'nda da şu şekilde ifade edilmektedir: “*Madde 718.- Arazi üzerindeki mülkiyet, kullanılmasında yarar olduğu ölçüde, üstündeki hava ve altındaki arz katmanlarını kapsar.*”

daha da açıklığa kavuşur. Çünkü karayolları, kamuya ait arazilerin üzerinden geçer. Özel bir arazi mülkiyetinin üzerinden geçmesi için kamulaştırma işlemi gerekir.

19. yüzyıl sanayi devrimi ile beraber değişen üretim tarzı, ortaya çıkan yeni ihtiyaçlar ve teknolojik evrim, 20. yüzyıla girerken de katlanarak devam etmiştir. Ancak bu durum elbette sadece havacılığa ilişkin olmamıştır. Tezimizin hava sahasındaki egemenlik ilişkilerini ele alması, konuya havacılık açısından yaklaşmamızı gerektirmekteyse de, hava sahasındaki sorunlar sadece havacılıktan kaynaklanmamaktadır. Çevresel yükümlülükleri söz konusu dönem itibariyle bir yana bırakırsak, 19. yüzyıl ve 20. yüzyıl başlarında hava sahası meselesi ile bağlantılı başka gelişmeler de olmuştur. Bunların başında telgraf, telefon ve elektrik tellerinin arazilerin üzerinden geçmesi sorunu gelmektedir. Belirtmek gerekir ki, söz konusu sektörle ilgili meseleler de *cujus est solum ejus est usque ad coelum* ilkesi altında değerlendirmeye alınmaktaydı. Örneğin telgraf direklerinden geçen teller sorunu, hemen her ülkede kamuya ait alan ve yollardan geçmek suretiyle hallediliyordu. Eğer söz konusu hizmeti veren özel bir şirket ise, hükümetten bu konuda imtiyaz sahibi sıfatı alıyorlar, özel mülkiyetten geçmeleri gerektiğinde ise anlaşarak arazi sahibine bedel ödüyorlardı.²⁰⁸

Mülkiyet ve egemenlik ilişkisi bağlamında baktığımızda da, düzenleme hakkının mülkiyet hakkı doğurduğu iddiası, bizleri hem yanlış hem de vahim sonuçlara sevk edebilir. Şöyle ki, mevcut Türk-Yunan Ege Denizi üzeri hava sahası problemlerinden biri, Yunanistan'ın Atina FIR alanı ile hava trafik kontrolünü üstlendiği²⁰⁹ ve Ege uluslararası hava sahasını da denetlediğinden hareketle bu bölgede, egemenlik hakkı benzeri iddialarda bulunmasıdır.²¹⁰ Oysa pozitif hukukla da uyuşan durum, uçuş emniyeti açısından seyrüsefer düzenleme hakkının, egemenlik hakkı doğurmayacağı gerçeğidir.

²⁰⁸ William L. Scott and Milton P. Jarnagin, *A Treatise upon the Law of Telegraphs*, Boston, Little, Brown, and Co., 1868, 33-44.

²⁰⁹ ICAO Doc. 7280, EUM II/1952.

²¹⁰ *Infra*, bölüm 6.3.

Mülkiyet biçimlerinin tarihi gelişiminde de sıkça bahsettiğimiz üzere, günümüz hukuk sisteminde mülkiyet hakkının kapsamı son derece geniş ve mutlak çizilmiş, istisnalar kanunlarda açıkça belirtilmiştir. Kararın verildiği tarihte ve günümüzde, hiçbir anayasada²¹¹ “uçuş hakkı” (*right of flight*) gibi bir maddeye rastlanmamıştır. Hiçbir anayasada, arazi mülkiyetinin üçüncü boyutu olan hava boşluğuna, uçuş hakkı gibi bir sınırlama da getirilmemiştir. Mülkiyetin sınırlanması, kaynağını anayasada bulamayan bir kanuna²¹² dayanıyorsa da, bu durum hukuka uygun düşmeyecektir. Çünkü mülkiyet, tüm uygar devletlerin hukuk sistemlerinde ancak kanunla ve “kamu yararı amacı” ile sınırlandırılabilir.²¹³ O halde sivil havacılık kanunları çerçevesinde çıkartılan havacılık kuralları yönetmeliklerinde rastladığımız uçuş hakkı maddeleri hukuka uygun maddeler olarak kabul edilemez. Diğer yandan sivil havacılığın ise bir kamu hizmeti olmadığı, ekonomik bir faaliyet olduğu da aşikardır. Eğer özel bir arazi mülkiyetinin üzerinden geçilecekse *de lege lata* bağlamında arazi malikinin izni gerekmektedir.

Ayrıca bu sorun, mahkeme kararında ve karar incelemesinde teknik hukuksuzluk olarak değerlendirilmiştir. Hukukta teknik hukuksuzluk gibi bir yaklaşımın, nihayetinde fiilin hukuksuz olduğu gerçeğini değiştirmeyeceği kanısındayız.

ABD ve Causby davasında²¹⁴ ise, davacı Bay Causby’nin ABD’de sahibi olduğu tavuk çiftliğinin yanına, II. Dünya Savaşı sırasında eğitim uçakları için üs yapılmıştır. Bu süre içinde uçakların yarattığı yüksek ses tavukların ölmesine neden

²¹¹ Richmond Üniversitesi’nin bir hizmeti olarak, 204 devletin 469 adet anayasasının İngilizcesine ulaşmak için: <http://confinder.richmond.edu/confinder.html> (E.T. 13.06.2010)

²¹² Araştırmamız neticesinde böylesi uçuş hakkı tanıyan açık bir maddeye rastlanmamıştır.

²¹³ Örnek olarak T.C. Anayasası - Mülkiyet hakkı - MADDE 35.- “Herkes, mülkiyet ve miras haklarına sahiptir. Bu haklar, ancak kamu yararı amacıyla, kanunla sınırlanabilir. Mülkiyet hakkının kullanılması toplum yararına aykırı olamaz.” ve Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi Ek Protokol Madde 1 Mülkiyetin korunması başlığında “Her gerçek ve tüzel kişinin mal ve mülk dokunulmazlığına saygı gösterilmesini isteme hakkı vardır. Herhangi bir kimse, ancak kamu yararı sebebiyle ve yasadaki öngörülen koşullara ve uluslararası hukukun genel ilkelerine uygun olarak mal ve mülkünden yoksun bırakılabilir. Yukarıdaki hükümler, devletlerin, mülkiyetin kamu yararına uygun olarak kullanılmasını düzenlemek veya vergilerin ya da başka katkıların veya para cezalarının ödenmesini sağlamak için gerekli gördükleri yasaları uygulama konusunda sahip oldukları hakka hâlel getirmez.” hükmü verilebilir.

²¹⁴ *United States v. Causby*, 1946, 328 U.S. 256, 66 S. Ct. 1062.

olmuştur. Causby, üssün kaldırılması ve ölen tavuklarından kaynaklanan maddi kaybın tazmini talebinde bulunmuştur.

Bu dava sonucunda, mahkeme, tazminata hükmetse de *cujus est solum ejus est usque ad coelum* ilkesinin modern hukuklarda hiçbir yerinin kalmadığına işaret ederek bu konudaki tartışmalara son vermiştir.

Causby davası için de Swetland davası için yaptığımız yorumlar geçerli olacaktır. Ancak her iki dava için de ayrıca belirtmemiz gerekir ki, o dönemde sermayenin vesayetinde olan hükümet yetkilileri de bu konuda adeta lobicilik yapmıştır. Bu durum mahkemelerin üzerinde bir baskı oluşturmuştur. Genel olarak dönemin makalelerinde hukuk zorlanarak havacılık endüstrisinin lehine bir tutum sergilenmiştir. O dönemin havacılık heyecanına kapılmadan bugün bunun açıkça tespitini yapabiliyoruz. Genel olarak ekonomik ilişkilerin hukuku tayin ettiğini iddia ettiğimiz çalışmamız açısından, söz konusu iddiayı destekler nitelikte birçok dava referans gösterilebilir.²¹⁵

4.1.3 Öğreti

Yukarıdaki bölümde adı geçen mahkeme kararları ekseninde öğretide çok farklı görüşler sunulmuştur. Çalışmamız kapsamında havacılık sonrası öğretiyi dikkate alacağız fakat şunu belirtmek gerekir ki; havacılık öncesi hava sahasında mülkiyete ilişkin olarak mahkeme kararlarının tartışmalarına dönemin Oxford Üniversitesi Hukuk Fakültesi Profesörü Frederick Pollock'un, "Haksız Fiil Hukuku" adlı eserinde bir son nokta koyduğu kabul edilmektedir.²¹⁶ Pollock, hangi yükseklikte olursa olsun bir başkasının arazisinin üzerinden geçmenin, aynı şekilde altından geçmek gibi ihlal olduğunu belirtmiştir. Pollock, başkasının arazisinin üzerinden balonla geçerken zarar verilmemesi halinin, dava açmamak için önemli bir neden olabileceğini belirtmiş ama bunun salt hukuki kuramla ilgisinin

²¹⁵ Söz gelimi, başkalarının da o arazide olan haklarından doğan hukuki kısıtlamalar bir yana, kanuni açıdan arazi sahibinin yeraltındaki madenler üzerinde günümüzde sınırlı mülkiyet hakkı söz konusudur. Örnek davalar için bkz. *Bernstein v. Skyviews Ltd*, 1978, QB 479; *Anchor Developments v. Berkley House* 1987, 38 U.S. 82.

²¹⁶ Banner, *Who owns the Sky?*, 28.

bulunmadığını vurgulamıştır. Her gün birçok kişi zarar vermeden başkasının arazisini ihlal etmektedir ancak her ne olursa olsun bu bir ihlaldir.²¹⁷

Havacılığın erken dönemlerinde ise tartışmaların önce ABD’de başladığını görüyoruz. Söz gelimi, Amerikalı hukukçu Charles C. Moore, Edwards Thompson Hukuk Dergisine kısa hukuk notları yazan ve zamanına göre çok da tanınmayan bir hukukçudur. Ancak kendisi, hava aracı ile bir hava sahasının üzerinden uçmanın erken döneminde, hava sahasına ilişkin havacılıktan doğan hukuki problemleri ilk defa ortaya koyan hukukçu olarak tarihe geçmiştir.²¹⁸ 1900 yılının yazında New York gazeteleri Ferdinand Graf Von Zeppelin’in uçuşunu sayfalarına taşıdığına, birçok kişi yazıları sorgulamadan hayranlıkla okurken, Moore konuya daha temkinli yaklaşarak, dergideki yazısında gayrimenkul üzerindeki mülkiyetin çerçevesini belirleyen “*cujus est solum ejus est usque ad coelum*” Latin özdeyişini ele almıştır. Buna göre makalesinde öncelikle, Anglo-Amerikan hukuku bağlamında toprağa sahip olanın, toprağın üzerindeki hava sahasına da herhangi bir yükseklik sınırı olmadan sahip olduğunu belirtmiştir.²¹⁹ Hava taşımacılığının ve eşya hukukunun bağdaşmadığını bir anlamda ilk defa ortaya koyan bu yazı bağlamında, yürürlükteki hukuku lafzıyla ele alırsak, başkasının hava sahasının ihlali gerçek bir problem olarak karşımıza çıkmış olmaktadır.

Diğer yandan yazar, kendi dünya görüşü çerçevesinde, böylesi bir problemin hava taşımacılığının gelişmesini engelleyeceğini hayal etmenin bile güç olduğundan bahisle, hukukçuların hukukun nasıl değiştirilebilir bir araç olduğunu herkesten iyi bildiklerini vurgulamıştır.²²⁰ Bu nedenle Moore’a göre, eğer ticari hava taşımacılığı teknik açıdan yapılabilirse, aşağılarında kalan toprak sahiplerinin itirazları büyük olasılıkla bertaraf edilebilecektir. Zamanına göre çok önemsenmese

²¹⁷ Frederick Pollock, *The Law of Torts*, London, Stevens and Sons, 1887, 281-282.

²¹⁸ Banner, *Who Owns the Sky?*, 6.

²¹⁹ Charles C. Moore, “Aerial Navigation”, *Law Notes* 4 1900, 87.

²²⁰ Moore, “Aerial Navigation”, 88.

de Moore'a göre havacılar, tam havayı fethetmenin eşiğine gelmişken "hukuk" onları tekrardan yeryüzüne çekebilirdi.²²¹

Gotthold da 1903 yılında "Hukukun Yeni Bir Problemi" başlıklı yazısında, hava sahasının ihlali sorununun, anlamsız gözükmekle beraber, henüz emeklemekte olan havacılık endüstrisini teknik bir mülkiyet kuralı ile karaya oturabilecek cinsten olduğunu vurgulamaktadır.²²² Gotthold makalesinde analogik yaklaşımla şu sorunun yanıt bulması gerektiğini belirtmektedir. "*Acaba toprak sahipleri, topraklarının üzerindeki hava sahasında toprağa diktikleri bir bayrak direği ile hava araçlarını²²³ bağlayabilirken diğer yandan söz konusu kendi hava sahalarının kullanımı açısından münhasıran bir ayrıcalığa sahip değiller midir?*"²²⁴

Hava sahasına ilişkin tartışmaların alevlenmeye başladığı 1900'lerin başında ABD'li hukukçu Eugene Angert, tüm bu tartışmaları alaya alan bir makale yayınlamıştır. Makalenin ismi "Hava Hukukunun Kapatılmış Bölümü"dür. Makale 1907 yılında yazılmış olmakla beraber söz konusu tartışmaların doğuracağı sonuçları vurgulamak adına 1975 yılında yazılmış gibi kaleme alınmıştır. Makalede, başkasının arazisinin üzerindeki hava sahasının ihlali sorunu bir postüla olarak ele alınmış ve hava taşımacılığı endüstrisinin nasıl geri kaldığı birçok kurmaca dava ile resmedilmiştir.²²⁵ Angert sonuç bölümünde, eğer hukukçuların dikkatli olmazlarsa pratik değer teorik yasal değerden çok üstün olduğu bir olayda, dünya tarihinin en büyük buluşu olan havacılığa son verebilecekleri uyarısında bulunmuştur.²²⁶

1909 tarihinde Harper's Weekly gazetesinde çıkan bir makalede Ambrose, konuya havacılar, deneyciler ve kapitalistlerin müthiş bir oyunu olarak yaklaşmış ve

²²¹ Banner, *Who owns the Sky?*, 7.

²²² Arthur F. Gotthold, "A New Problem of the Law", *Green Bag* 15, 1903, 290.

²²³ O zaman için balon ya da zeplin olarak düşünebiliriz.

²²⁴ Gotthold, "A New Problem of the Law", 291.

²²⁵ Eugene H. Angert, "A Closed Chapter in Aeritime Law", *Green Bag* 19 (1907): 708-712. Söz gelimi, kurmaca davaların birinde tren yolu şirketlerini arkasına alan arazi sahipleri ABD'nin her eyaletinde havayolu şirketlerine davalar açarak hukuk sistemini tıkamaktadırlar. Kurmaca davaların sonunda ise mahkeme, havayolu şirketlerini her arazi sahibine 1 penny (kuruş) ödemeye mahkum etmektedir.

²²⁶ Angert, "A Closed Chapter in Aeritime Law", 712.

bu akil adamların yasalardan habersiz bu işe kalkıştıklarını belirtmiştir. Ambrose’a göre bu konu mahkemeler tarafından karara bağlanana kadar kesinlikle havada kalacak bir konudur.²²⁷

1910’lara gelindiğinde havacılık alanındaki teknolojik gelişmeler hızla ilerlerken, diğer yandan hava sahası problemi çetrefilliğini korumaktadır. Örneğin New Jersey’de bir sulh ceza hakimi, evinin çatısına astığı büyük bir pankartla, havacılara evinin üzerinden geçmemesi hususunda uyarıda bulunmaktaydı.²²⁸ Yine bir grup New Yorklu hukukçu, düzenledikleri farazi davada, hava aracının davacının (toprağının üzerinden izinsiz geçilen arazi sahibi) hava sahasını ihlal edip etmediği iddiasını, oy birliği içinde, ihlal edilmiştir kararı ile sonuçlandırmıştır.²²⁹

Diğer yandan New York Hukuk Fakültesi Profesörü Reeves, iki ciltlik “Eşya Hukuku” eserinde hukukçuların arazi üzerine yorum yaptıkları zaman sınır tanımadıklarını belirterek; arazi sahibinin ölçüsüz bir şekilde, dünyanın merkezinden sonsuz uzaya kadar hak sahibi olduğu görüşünü ifade etmiştir. Bu bağlamda yazara göre, söz gelimi her kim toprak altından bir kilometre kazarak arazi tabanından ilerlerse ya da her kim binlerce metre yukarıdan hava aracı ile arazimin üzerinden geçerse, ihlal nedeniyle suçlu ya da haksız olacaktır.²³⁰

İngiliz hukukçu Meyer ise, arazi sahiplerinin havacılara dava açmayacağını umduğunu belirterek başladığı makalesinde, böylesi bir davanın mantığının çok basit olduğunu ve kesinlikle hava sahasını ihlal edenin aleyhine sonuçlanacağını belirtmiştir.²³¹ Hukuk, çok açık olarak arazi sahibinin, yeryüzünün altına sahip olduğu gibi üzerindeki hava sahasına da sahip olduğunu belirtmektedir. Meyer, örnek olarak madencilerin başkalarının arazisinin altından geçerek yaptığı çalışmaların, birçok mahkeme tarafından ihlal olarak karara bağlandığını ifade

²²⁷ Philip Ambrose, “Landowner v. Aviator”, Harper’s Weekly, 25 Dec. 1909, 10.

²²⁸ W.J. Jackman, Thomas H. Russell, Flying Machines: Construction and Operation, Charles C. Thompson Co., Chicago, 1910, 169-171 ; aktaran: Banner, *Who owns the Sky?*, 12.

²²⁹ Banner, *Who owns the Sky?*, 12.

²³⁰ Alfred G. Reeves, *A Treatise on the Law of Real Property*, Little Brown and Co., Boston, 1909, 113.

²³¹ H.G. Meyer, “Trespass by Aeroplane”, Law Magazine and Review 36, 1910, 20-23.

etmiştir.²³² İhlal için “zarar” kavramının bir unsur olup olmadığı hususuna da değinen Meyer’e göre, İngiliz hukuku açısından durum çok açıktır. Arazinin ihlali açısından “zarar” ön koşul (prerequisite) değildir.²³³

1911 yılında Williams, “Havanın Hukuku” adlı makalesinde konuyu ele almış ve şu paragraf içinde görüşünü açıkça beyan etmiştir. “*Beyaz kanatlı havacı/pilot havada heyecanla süzülürken hiçbirimiz onun hukuku ihlal ettiğini düşünmeyiz. Oysa durum aynen bu şekildedir. O bir başkasının arazisinin üzerinden uçarken hukuku ihlal etmektedir. Şu an için uçmak bizi heyecanlandırmaktadır ama ileride daha sık kullanıldığında arazi sahipleri mahkemeleri oldukça meşgul edeceklerdir.*”²³⁴

4.2 Havacılık Öncesi ve Havacılığın Erken Döneminde Hava Sahasında Egemenlik Hakkı Tartışmaları

Uçağın icadı, mülkiyetin çerçevesi sorunu dışında, beraberinde çok daha önemli bir meseleyi de gündeme getirmiştir. Bir devlet, yabancı bir hava aracının kendi hava sahasına girip girmemesi hususunda yetki sahibi midir? Bu anlamda henüz 19. yüzyılda iç hukukta mülkiyet hakkından doğan tartışma, aynı şekilde uluslararası hukukta devletlerin egemenlik hakkı çerçevesinde de ortaya çıkmıştır.

18. yüzyılın sonlarına doğru icat edilen balonlar, yukarıdaki bölümde anlatılanlar bir yana, askeri amaçlı olarak da kullanılmışlardır. Örneğin Fransız Devrimi sırasında Fransız Ordusu, keşif aracı olarak isyancıların yerinin belirlenmesinde ve Amerikan İç Savaşı’nda kuzeyliler balonu yine aynı amaçla kullanmışlardır. Ancak balon, rüzgara olan bağılılığı nedeniyle hava taşımacılığında olduğu gibi silahlı kuvvetler açısından da uçak ve helikopter gibi faydalı olamamıştır.

²³² Meyer, “Trespass by Aeroplane”, 22.

²³³ Meyer, “Trespass by Aeroplane”, 23.

²³⁴ Wayne C. Williams, “The Law of the Air”, Cases and Comments 18, 1911, 131.

Lahey Barış Konferansları sonunda kabul edilen uluslararası antlaşmalarda, balonlardan bomba atılması kitle imhaya neden olduğu için yasaklanmıştır.²³⁵ Her ne kadar savaş zamanı söz konusu kurallara çok fazla riayet edilmese de Lahey Sözleşmesi'ndeki bu madde, hava sahasının kendisine ait özel kurallarının oluşacağına işaret etmesi açısından tarihi bir önem taşımaktadır.

Tezimizin sorunsalının temelini teşkil eden hava sahasındaki egemenlik yetkisi ile ilgili olarak, henüz 1. Dünya Savaşı başlamamışken, özellikle yabancı uçağın ülke hava sahasına girişinin izne tabi olup olmamasının belirsizliği üzerine birçok yayın yapılmıştır.²³⁶

Önemle belirtmek gerekir ki, hava sahasındaki egemenlik sorunu, söz konusu tarihlerde Avrupalı devletleri çok daha fazla endişelendiriyordu. Çünkü henüz hava aracı ile kıtalar arası yolculuk yapılması mümkün değildi. Ancak Avrupa, siyasi anlamda birçok ulus devletin çok yakın mesafelerde ve birbirine komşu olarak yer aldığı coğrafi yapısı nedeniyle, hava sahasında egemenlik yetkisi sorununun tam da üzerinde bulunmaktaydı. İşte bu nedenle Fransız hukukçu Paul Fauchille henüz 1901 yılında, Wright kardeşler motorlu bir hava aracı ile uçmayı gerçekleştirmemişken, şu soruyu yöneltmiştir makalesinde; “*Devletlerin kara ülkesi ve deniz ülkesi olduğu kabul edilmektedir. Peki, ayrıca bir hava ülkesinden bahsedebilir miyiz?*”²³⁷

Gündelik hayatta akla gelebilecek sorunların kapsamı yine ve sadece hukukçular tarafından sınırlandırılabilir sözünden hareketle birçok hukukçu henüz havacılığın emekleme çağında havacılık hukuku meselelerine katkıda bulunacak eserler yazmışlardır. Örnelemek gerekirse;

²³⁵ D.Schindler and J.Toman, *The Laws of Armed Conflicts*, Martinus Nijhoff Publisher, 1988, 951-957.

²³⁶ Harold D. Hazeltine, *The Law of the Air*, University of London Press, London, 1911, 9-41; Johanna F. Lycklama a Nijeholt, *Air Sovereignty*, The Hague, Martinus Nijhoff, 1910, 9-14; Martti Koskenniemi, *The Gentle Civilizer of Nations: The Rise and Fall of International Law, 1870-1960*, Cambridge University Press, 2002, 11-97; Mark Weston Janis, *The American Tradition of International Law: Great Expectations, 1789-1914* Clarendon Press, Oxford, 2004, 117-154; Blewett Lee, “Sovereignty of the Air”, *American Journal of International Law* 7, 1913, 471.

²³⁷ Paul Fauchille, “Le Domaine Aérien et le Régime Juridique des Aérostats”, *RGDIP* 8, 1901, 414.

Bentwich, yeni uçan makinelerin uluslararası istihbarat kurallarını nasıl tehdit edebileceğine ilişkin bir makale kaleme almıştır. Günümüzden seksen sene önce yazılmış makale, güncel hava sahası sorunlarından biri olan “insansız/casus uçak” kavramlarının da mihenk taşı niteliğindedir.²³⁸

Alman hukukçu Meyer ise, daha o yıllarda hava aracı içinde bir yabancı devletin hava sahasında doğan bebeğin vatandaşlığı sorununu makalesinde tartışmıştır.²³⁹ Amerikalı hukukçu Myers ise henüz 1914 yılında, havada işlenecek bir cinayette kovuşturmayı hangi ülkenin yapacağı hususunda büyük tartışmalar olacağını belirtmiştir.²⁴⁰

Fakat yine de tüm tartışmalar içinde söz konusu yıllarda -ne savaş zamanı ne de barış zamanı- bir devletin ülkesindeki hava sahasında tam ve münhasır egemen olup olmadığı sorusu yanıt bulamamıştır.

“*Ulusal savunma mı üstün olacaktır yoksa ticari taşımacılık mı baskın olacaktır?*”²⁴¹ Banner’in o yıllar için sorduğu bu soru, hava sahasının hukuki niteliği açısından tezimizin de ana sorunsallarından birini oluşturmaktadır. Ancak hava hukukunun tarihi gelişimini, üretim ilişkilerinin hukuka etkilerini, egemen güçlerin uluslararası hukuk üzerindeki ağırlığını günümüze kadar olan süreç içinde ele aldıktan sonra, Banner’in sorusu irdelenerek tezimizi ortaya koymamız mümkün olabilecektir.

4.2.1 Deniz Hukuku Tarihinden Gelen Tartışmaların Öğretiye Etkisi

Belirtmek gerekir ki, hava sahasındaki hukuki duruş farklılıkları, hava ülkesi nitelemesinden üç yüz yıl kadar önce, denizin henüz bir atmosfer gibi görüldüğü yıllarda, deniz ülkesinin hukuki rejimi açısından da mevcuttu. Sömürgeci

²³⁸ Norman Bentwich, “Espionage and Scientific Invention”, *Journal of the Society of Comparative Legislation* 10, 1909, 246 vd.

²³⁹ Alexander Meyer, *Die Erschliessung der Luftraumes in ihren Rechtlichen Folgen*, Frankfurt, 1909.

²⁴⁰ Denys P. Myers, “The Criminal in the Air”, *Journal of the American Institute of Criminal Law and Criminology* 4, 1914, 814-815.

²⁴¹ Banner, *Who Owns the Sky?*, 46.

devletlerin hukuk müşavirleri, bizlere o yıllardan son derece geniş kaynaklar bırakmıştır.

Öğretide bir kısım düşünörlere göre dâhi hukukçu, kimilerine göre ise sömürgeci Hollanda'nın çıkarlarına uygun politikaları şahsi adalet anlayışında ortaya koymaya çalışan modern uluslararası hukukun kurucusu Hugo Grotius, *Mare Liberum* adlı eserinde, hiçbir ulusun okyanusta²⁴² münhasır haklara (exclusive rights to the ocean) sahip olmadığını belirtmiştir. Okyanus üzerinde herkes, ortaklaşa hak sahibidir ve seyrüsefer serbestisi söz konusudur.²⁴³ Diğer yandan Birleşik Krallık hukukçularından John Selden'e²⁴⁴ göre ise, yine mensubu olduğu imparatorluğun çıkarları doğrultusunda “...devletler, kara parçasında olduğu gibi denizler üzerinde de egemenlik hakkına sahiptir...”²⁴⁵

20. yüzyılın başlarına kadar temel uluslararası hukuk kitapları olarak kabul edilen bu eserler, hava sahasındaki ilk egemenlik tartışmalarını da doğrudan etkilemiştir. Ancak 20. yüzyıla beraber birçok akil uluslararası hukukçu, Grotius ve Selden'in görüşlerini irdeleyerek ortaya koymuşlardır.²⁴⁶ Gerçekten de söz gelimi Grotius, yukarıda da belirttiğimiz üzere Hollanda'nın hukuk müşaviridir ve Doğu Hindistan'daki Portekiz sömürgeciliğinin tekeline kırabilmek adına açık denizlerin serbestliğini savunmaktadır.²⁴⁷ Selden'in karşı görüşünün temelini ise o yıllarda Birleşik Krallık'ı çevreleyen sulardaki lisanssız yabancı balıkçılara karşı girişilen çaba oluşturmaktaydı.²⁴⁸ Grotius, okyanusun büyüklüğünü vurgulayarak, özellikle akışkan olması nedeniyle de hiçbir şekilde sınırlandırmaya tabi olamayacağını

²⁴² Okyanus, deniz alanlarının hukuki rejimi açısından bir şey ifade etmez. Okyanus, hukuken “açık deniz” (*high seas*) terimi ile günümüzde ifadesini bulmuştur.

²⁴³ Latince orijinali *Mare Liberum* adı ile 1608'de yayımlanmıştır). Ralph van Deman Magoffin, James Brown Scott, *Hugo Grotius - The Freedom of the Seas* Oxford University Press, New York, 1916, 25 vd.

²⁴⁴ John Selden, *Ownership of the Sea* (Latince orijinali *Mare Clausum* adı ile 1635'de yayınlanmıştır), Marchamont Nedham (Çev.), London, 1652, 27 vd.

²⁴⁵ Selden, *Ownership of the Sea*, 27 vd.

²⁴⁶ Martti Koskenniemi, *The Gentle Civilizer of Nations*; Wilhelm G. Grewe, *The Epochs of International Law*, (Michael Byers Trans.), Walter de Gruyter, 2000.

²⁴⁷ Grewe, *The Epochs of International Law*, 188.

²⁴⁸ Koskenniemi, *The Gentle Civilizer of Nations*, 23.

savunmuştur. Buna ek olarak, karadaki mülkiyetin işgalden doğduğunu ve bu anlamda aynı hususun açık denizler için geçerli olmadığını ileri sürmüştür; “*Kara parçası üzerinde mülkiyet; kişinin işgalinden, egemenlik ise ulusların fethinden doğmaktadır.*”²⁴⁹ Ayrıca yine kendisinin belirttiği üzere, denize somut bir sınır çizmek, doğası itibarıyla imkansızdır.²⁵⁰ Selden’e göre ise, okyanusun sadece maddi niteliğini ileri sürerek serbesti olmasını savunmak anlamlı değildir. Nasıl ki bireyler arazisinde göle sahip olabilirler, devletler de denizlerde egemenliklerini icra edebilirler.²⁵¹

Günümüzden geçmişe doğru baktığımızda, sömürgecilik döneminin emperyalizm boyutuyla gelişme kazandığını, küreselleşme adı ile devam ettiğini söyleyebiliriz. Serbest piyasa koşulları, sermayenin hızlı ve engelsiz dolaşımı için devletlerin kıyılarından belirli uzaklığa kadar sahip olduğu egemenlik hakları haricinde, açık denizlerin serbestliği ilkesinin kabulü, hegemonya sahibi güçlerce dayatılmıştır. Bu anlamda yukarıda belirtilen tarihi tartışmanın da bir bakıma galibi Hugo Grotius olmuştur.²⁵²

Bu anlamda bizi, RGDIP’in kurucusu ve editörü Paul Fauchille de doğrulamaktadır. Fauchille, hava sahasında egemenlik haklarına ilişkin sistemli bir çalışmayı yapan ilk hukukçudur. Fauchille’in görüşleri 1930’lu yıllara kadar önemli bir başvuru kaynağı olmuştur. Grotius’un fikirlerinden de yararlanarak, şeyin, özel ya da kamu kökenli olabilir, en azından belirli bir kısmının borç verilebilir olmasının gerektiğini ileri sürerek; bir alanın sahibi olabilmek için, kişinin onun üzerinde gerçek ve devamlı zilyet olabilmek yeteneğine sahip olması gerekliliğini şart koşturmuştur.²⁵³ Havanın madde olarak niteliğine de temas eden yazar, element olarak havanın, mülkiyete uygun olmadığını belirtmekle beraber, havanın ancak yüksek binaların inşası suretiyle mülkiyete konu olabileceğini ileri sürmüştür.

²⁴⁹ Grotius, *The Freedom of the Seas*, 30.

²⁵⁰ Grotius, *The Freedom of the Seas*, 30.

²⁵¹ Selden, *Ownership of the Sea*, 27.

²⁵² Geniş bilgi için bkz. Derya Aydın Okur, *Deniz Hukukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi*, 12 Levha, 2009, 24 vd.

²⁵³ Fauchille, “Le Domaine Aérien et le Régime Juridique des Aérostats”, 416.

Fauchille her ne kadar konuyu mülkiyet hakkının sorunu olarak ele alıp incelemişse de; o da Grotius gibi, mülkiyet ve egemenlik hakkının bağlantılı konular olduğunu düşünerek, hava sahasının devletler tarafından egemenlik altına alınabilecek bir alan olmadığını ifade etmiştir. Bu nedenle sonuç olarak vardığı tez, zamanının en yüksek binası olan Paris'teki Eyfel Kulesi'nin esas alınarak, yerden uzay boşluğuna kadar belirli kademelerle egemenlik alanlarının tespit edilmesi gerektiğidir. Bu anlamda ilk 300 metre binaların inşası için ayrılmalı ve sonraki 300 metre ise hava araçları için serbest olmalıdır.²⁵⁴

Aynı yıllarda Cambridge Üniversitesi Hukuk Profesörü Leech, Fauchille'in görüşlerinden hareketle, yine deniz hukukundan örnek vererek, nasıl ki karasuları rejimi silahların menzili ile ölçülmektedir, üstkarasal (*supraterritorial*) atmosfer alanı olarak adlandırabilecek bölgenin de aynı şekilde tayin edilmesi gerektiği tezini ileri sürmüştür.²⁵⁵

Fransız hukukçu Hooghe da 1912 yılında kaleme aldığı “Hava Hukuku” isimli eserinde, havacıların, hükümetlerin ahmaklığının yanında, şekilciliğin ve uyuşmazlığın kurbanı olmamaları gerektiğini ifade etmiştir.²⁵⁶ Hooghe'a göre, hava sahasında alttaki devletin tam egemenliği, söz gelimi İsviçre ve Sırbistan gibi kara ülkesinden ibaret devletler için büyük bir tehlikedir. Hooghe tezini temellendirirken, açık denizlerin serbestliğini dile getirerek, eşyanın değiş tokuşu sayesinde dünyanın zenginleştiğini ve herkesin büyük çıkarlar sağladığını belirtmiştir ki bu anlamda kendisine katılmamız mümkün olmamaktadır. Çünkü en azından Birinci Dünya Savaşı'na kadar tarih, deniz gücüne sahip devletlerin, bu güce sahip olmayıp da doğal kaynaklara sahip olan ülkeleri nasıl sömürdüğü üzerine kaynaklarla doludur.²⁵⁷

²⁵⁴ Fauchille, “Le Domaine aérien et le Régime Juridique des Aérostats”, 427.

²⁵⁵ H. Brougham Leech, “The Jurisprudence of the Air”, *Fortnightly Review* 92, 1912, 240-243.

²⁵⁶ Édouard d'hooghe, *Droit aérien*, Librairie Administrative Paul Dupont, Paris 1912, 8; aktaran: Banner, *Who Owns the Sky?*, 33.

²⁵⁷ Bu konuda iki referans kitap olarak bkz. Albert Memmi, *Sömürgecinin Portresi Sömürgeleştirilenin Portresi*, (Şen Süer çev.), Versus, İstanbul, 2009; Eduardo Galeano, *Latin Amerika'nın Kesik Damarları*, 3. Baskı, (Atilla Tokatlı, Roza Hamken çev.), Çitlembik, 2010.

Deniz hukuku kaynaklı fikirlere karşı birçok yazar da havanın egemenliğe ya da mülkiyete konu olabileceğini ileri sürmüşlerdir. Uluslararası Hukuk Derneği'nin kurucularından Kuhn, havada tam bir kontrolün sağlanmasının zor olduğunu ama birçok zorluğun kara ülkesi için de geçerli olduğunu belirterek, bu durumun egemenlik hakkında bir eksiklik doğurmayacağını belirtmiştir.²⁵⁸

1910'ların ortalarına geldiğimizde ise öğretilerde, hava sahası ile açık denizi birbirine benzer kurallara tabi tutma tartışmaları oldukça zayıflamaya başlamıştır.²⁵⁹ Bu değişimde hava aracının gelişim hızı ve uçakların 1. Dünya Savaşında görev alarak son derece yıkıcı sonuçlar doğurabileceği gerçeği vardır. Ayrıca hava aracı havada asılı kalabilen bir araç değildir. Diğer ifadeyle, okyanusta yaşanan bir vakanın kıyı devletini etkilemesiyle, yerçekimi kanunlarına göre hava sahasındaki bir olayın kara ülkesini etkilemesi arasında son derece büyük bir fark olacaktır. İşte bu nedenle Fauchille başta olmak üzere birçok yazar, hava sahasında egemenliğin mümkün olabileceği üzerine görüş değişikliğine gitmeye başlamışlardır.²⁶⁰

Hava sahasının hukuki rejimi ile ilgili olarak yapılan tartışma ve tarafların görüşlerine ilişkin değerlendirmeler yapan Valentine, söz konusu mesele hakkında günümüzde var olan sisteme en yakın önermeyi yapmak suretiyle oldukça öngörülü davranmıştır. Bu anlamda uluslararası havacılık hukukunda Valentine'in öncü bir rol üstlendiğini iddia edebiliriz. Valentine makalesinde, hava sahasında (mutlak) egemenlik yetkisinin kabulü sonucu dünya ticaretinin sekteye uğramasının hayali bir tehlike olduğunu belirtmiş ve çözüm için devletlerin bir araya gelerek, uluslararası bir sözleşme ile havacılık hukukunu bir sisteme bağlayabileceklerini teklif etmiştir. Bu görüşe göre, belirli kurallar altında (sözleşmeye) taraf devletler, birbirlerinin hava sahasında serbestçe uçabilecek ve böylece serbest seyrüseferin önü de devletlerin kontrolünde açılmış olacaktır.²⁶¹

²⁵⁸ Arthur K. Kuhn, "The Beginnings of an Aerial Law", *American Journal of International Law* 4, 1910, 113.

²⁵⁹ Banner, *Who Owns the Sky?* 56.

²⁶⁰ Paul Fauchille, "La Circulation aérienne et les Droits des États en Temps de Paix", *Revue Juridique Internationale de la Locomotion Aérienne* 1, 1910, 15.

²⁶¹ G.D. Valentine, "Sovereignty or Freedom in the Atmosphere", *Juridical Review* 23, 1912, 336.

Uluslar açısından tartışmaya bakacak olursak, Revue Juridique Internationale de la Locomotion aérienne adı ile aylık bir dergi de çıkaran Fransızlar, diğer ulusların birkaç yıl ilerisinde olarak, daha çok hava sahasında serbestlikten yana görüş belirtiyorlardı. İngiliz ve Alman doktrini ise, pratik anlamda menfaatleri biraz daha sonra kavramışlardır. Ancak on yıl içinde her halükarda, en ateşli serbest seyrüsefer taraftarları dahi havacılığın tamamen serbest olamayacağını kabul etmişlerdir.²⁶² Çünkü en azından hava seyrüseferin düzenlenmesi için devletlere ihtiyaç vardır ve ayrıca devletlerin düşmanlarına karşı kendi güvenliklerini koruma zorunluluğu söz konusudur.

Valentine'in öngörüsü, 1912 yılından itibaren tüm hukuk öğretisi ve uygulayıcıları açısından da tartışmaya açılmıştır. Yeni tartışmanın ana sorunsalı ise şu olmuştur; *“Ulusal savunma ve güvenlik istisnalarının olduğu serbest seyrüsefer ilkesi mi yoksa tam egemenliğe sahip devletlerin diğer devletlerin hava araçlarına kendi hava sahalarında geçiş hakkının tanındığı bir sistem mi?”*

Geçiş hakkı taraftarları, hava sahasının yatay biçimde belirli bir yüksekliğe kadar sanal olarak kesilerek, denizlerin hukuki rejiminde olduğu üzere, karasuları ve açık deniz gibi; “karasal hava” (territorial air) ve “açık hava sahası” (high airspace) rejiminin kurulabileceğini iddia etmişlerdir. Ancak o yıllarda ortaya atılan bu iddia, zamanın teknolojik altyapısı bağlamında ihtiyacı karşılamaya uygun olmamıştır.²⁶³ Ayrıca yukarıda da belirtildiği üzere, hangi yükseklikte olursa olsun havada yaşanacak bir kaza, yerçekimi kuralı gereği aşağıdaki devleti de etkileyecektir.

Bir kısım hukukçu da yetki kavramından yola çıkarak görüşlerini ifade etmişlerdir.

²⁶² Banner, *Who Owns the Sky?*, 57.

²⁶³ Paul Loubeyre, *Les Prinipes du Droit Aérien*, A. Pedone, Paris, 1911, 165. Söz konusu eserdeki hava sahasını yatay kesme fikrine karşı çıkanlar, yeryüzünden bakılarak uçan bir cismin yüksekliğini tespit etmenin imkansız olduğunu savunmuşlardır. Bknz. Berkeley Davids, *The Law of Motor Vehicles*, Edward Thompson, New York, 1911, 287; Hazeltine, *Law of the Air*, 48-49.

4.2.2 Tarihi Açıdan Hava Sahasında Yetki Konusundaki Öğreti

Yetkili devletin tespitinden hareketle yola çıkan Wilson, hava sahasının egemenliğe konu olup olmadığı tartışmaları bir yana dursun, devletlerin her daim ülkelerinin üzerindeki hava sahasında yargılama yetkilerinin olacağını belirtmiştir.²⁶⁴

Yine 1912 yılında Oxford Üniversitesi'nden Uluslararası Hukuk Profesörü H. Erle Richards, "Havada Egemenlik" adlı eserinde, hava sahasına ilişkin kuralların havada yaşanacak olası kazalardan evvel oluşturulması gerektiğini belirterek, devletlerin kendilerini koruyabilmesi için hava sahalarında seyreden hava araçları üzerinde tam bir kontrole sahip olmaları gerektiğini savunmuştur. Yine Richards'a göre, hava sahasının serbestliği halinde, söz gelimi savaş sırasında yabancı hava araçları asılı durabilecektir ve bu durum alttaki devlet açısından son derece tehlikelidir.²⁶⁵

Hershey'e göre ise, havanın serbestliği yetkiye ilişkin olarak üç önemli soruna yol açacaktır. Bunlar; gümrük vergileri sorunu, karantina işlemleri (genel sağlık) ve kaçakçılık suçları ile mücadeledir.²⁶⁶

4.3 Şikago Sözleşmesi'nden Önceki Dönemde Yapılan Ulusal ve Uluslararası Havacılık Hukuku Düzenlemeleri

Devletlerin hukuki düzenlemeler yapmaya ve konferanslar yoluyla sözleşme zemini aramaya başlamaları ancak 1910'lu yıllarda mümkün olabilmıştır.

4.3.1 Ulusal Düzenlemeler

Henüz Montgolfier kardeşlerin balon ile uçuşunun üzerinden bir yıl geçmeden,²⁶⁷ havacılık hukuku alanındaki ilk düzenleme olarak, Paris Polis Teşkilatı

²⁶⁴ George Grafton Wilson, "Aerial Jurisdiction", American Political Science Review 5, 1911, 178.

²⁶⁵ Richards'ın bu düşüncesi, uçağın hava direnci ile karşılaşması gereği nedeniyle fizik açıdan aslında mümkün değildir. H. Erle Richards, *Sovereignty over the Air*, Clarendon Press, Oxford, 1912, 8.

²⁶⁶ Amos S. Hershey, "The International Law of Aerial Space", AJIL 6, 1912, 383.

tarafından özel izin olmadan balon uçuşlarının yasaklandığı bir emirnamenin yayımlandığı görmekteyiz.²⁶⁸ Çalışmamız kapsamında asıl önem taşıyan ise, uçağın icadından sonraki düzenlemelerdir.

Havacılık hukuku kaynaklarının çok taraflı ve ikili sözleşmeler dışında, özellikle gelişim evresinde devletlerin kendi iç hukuklarında yaptıkları düzenlemelere dayandığını belirtmeliyiz. 1920-1944 yılları arasında, yani Şikago Sözleşmesi'nin kabulüne kadar geçen sürede, devletler kendi hava ülkelerindeki faaliyetleri düzenleyen yasaları ardı ardına yürürlüğe koymuşlardır.²⁶⁹

Havacılığa ilişkin olarak ilk devlet düzenlemesi, Birleşik Krallık'ın uçuş emniyetine ilişkin kurallar içeren, 1911 tarihli Hava Seyrüseferi Kanunu (Aerial Navigation Act) olmuştur.²⁷⁰ Bu kanuna göre, askeri hava araçlarının Birleşik Krallık kara ve deniz ülkesine girmeleri, hükümetin açık daveti ve izni olmadan yasaklanmıştır. Diğer hava araçlarının ise iniş yapmaları, konuya ilişkin diğer kanunlara uygunluk halinde mümkündür. Ayrıca hükümetin belirlediği bazı bölgelerde, hava sahası tüm araçlara kapalıdır.²⁷¹

Söz konusu düzenlemenin hemen akabinde ise, Amerikan ve İngiliz şirketlerinin havacılara yönelik sigortalama işlemlerini başlattığını görmekteyiz. Ancak, I. Dünya Savaşı'na doğru devletlerin artan güvenlik endişeleri diğer ifadeyle hava araçlarının savaş aracı olarak kullanılma olasılıkları, devletleri sıkı egemenlik uygulamalarına yöneltmiştir.

²⁶⁷ Charles Gillispie, *The Montgolfier Brothers, and the Invention of Aviation*, 45 vd.

²⁶⁸ Çağa, *Hava Hukuku*, 16, dn.28.

²⁶⁹ İlgili döneme ilişkin kanunların karşılaştırmalı olarak incelendiği eser için bkz. Marcele Le Coff'un *Traité Théorique et Pratique de Droit Aerine*, aktaran: Mazhar Nedim Göknül, "Hava Hukukunda Yeni Gelişmeler", AÜHFD, Cilt I, Sayı 12, Mart 1945, 4.

²⁷⁰ Aerial Navigation Act, 1911, 1&2 Geo. V. c.4.

²⁷¹ L. Oppenheim, *International Law – A Treatise*, Vol.-I Peace, 3rd Ed., (Ronald F. Roxburgh Ed.), Lawbook Exchange, New Jersey, 2008, 354.

4.3.2 Konferanslar ve Uluslararası Antlaşmalar

Uluslararası alanda hava hukuku ile ilgili ilk düzenlemeye yukarıda da bahsedildiği üzere, Lahey Barış Konferansları sonunda kabul edilen uluslararası antlaşmalarda rastlamaktayız. Buna göre, hava araçlarından ateş açılmasının ve patlayıcı maddeler atılmasının yasak olduğu hükme bağlanmıştır.²⁷²

4.3.2.1 Paris Konferansı (1910)

1910 yılında Paris'te o zaman için havacılıkla ilgisi olan tüm Avrupalı devletlerin temsilcilerinin katıldığı bir çalışma yapılmıştır.²⁷³ Fransa, devletlerin güvenlik algılamaları ve vatandaşların mülkiyet haklarının korunması çerçevesinde daha önceki görüşlerine paralel olarak, hava seyrüseferinin serbest olması gerektiğini savunmuştur. Almanya ve Britanya temsilcileri ise, hava sahasında istisnalara yer bırakmayacak şekilde tam ve etkin bir kontrolü savunmuştur.²⁷⁴ Konferans bir sonuca varamamış olsa da temsilcilerin ileri sürdüğü tezlerden içi doldurulmamış, derecesi belirlenememiş bir egemenlik anlayışı fikrinin yerleşmeye başladığını söyleyebiliriz.

4.3.2.2 Fransa-Almanya Havacılık Antlaşması (1913)

Avrupa içinde birbirine komşu sınırları oldukça uzun olan iki büyük devlet Fransa ve Almanya, uluslararası hava seyrüseferini kendileri açısından belirginliğe kavuşturmak adına nota teatisi yoluyla bir antlaşma yapmışlardır.²⁷⁵ Antlaşma genel olarak askeri uçakların izin almaksızın bir diğerinin hava ülkesine girmesini yasaklarken, sivil araçlar için uçuşa elverişlilik belgesini haiz olanların hava sahalarından geçişine ve bir diğerinin ülkesine inişine izin vermekteydi.²⁷⁶

²⁷² D.Schindler and J.Toman, *The Laws of Armed Conflicts*, Martinus Nihjoff Publisher, 1988, 951-957.

²⁷³ John Cobb Cooper, "The International Air Navigation Conference, Paris 1910" *Journal of Air Law and Commerce* 19, 1952, 127-143

²⁷⁴ Cooper, "The International Air Navigation Conference, Paris 1910", 132.

²⁷⁵ Metin için bkz. Jules Cambon, Von Jagow "Exchange of Notes Between France-Germany Concerning Aerial Navigation", *AJIL Sup* 8, 1914, 214.

²⁷⁶ Cambon, Jagow, "Exchange of Notes Between France-Germany...", 215-216.

Bu antlaşmadan bir yıl sonra başlayan I. Dünya Savaşı, diplomatik ilişkileri ve buna bağlı olarak sivil havacılık faaliyetlerini askıya almıştır.

4.3.2.3 Paris Sözleşmesi (1919)

Birinci Dünya Savaşı sırasında hava araçlarının kullanılması, gelecekte havacılığın devletler açısından ne kadar önemli bir rol oynayacağını göstermiştir.²⁷⁷ Bunun farkında olan müttefik devletler, henüz daha savaş bitmeden konuyu Paris Barış Konferansı'nda gündeme getirmişlerdir. Bu amaçla, konferans sırasında kurulan Havacılık Komisyonu'nun hazırladığı Hava Seyrüseferinin Düzenlenmesine İlişkin Sözleşme²⁷⁸ (*Convention Concerning The Regulation of The Aerial Navigation*), 13 Ekim 1919'da 27 devlet tarafından imzalanmış ve 11 Temmuz 1922'de yürürlüğe girmiştir.

Bu sözleşme ile ilk defa, uluslararası hukukta hava sahasında devletlerin tam ve münhasır egemenliği ilkesi kabul edilmiştir. Yine söz konusu sözleşme ile Milletler Cemiyeti bünyesinde, ticari havacılığın düzenlenmesi için Hava Seyrüseferi Komisyonu (*Commission Internationale de Navigation Aérienne / CINA*) kurulmuştur.²⁷⁹ Komisyonun, Sözleşme'ye ekler yoluyla düzenlenen teknik konularda idari, icrai ve yargısal yetkileri vardı.

Paris Sözleşmesi sadece barış zamanını düzenlemiş olup²⁸⁰ dokuz bölümden oluşmaktadır. Bunlar;

- Hava sahası üzerinde egemenlik
- Seyrüsefer sertifikaları ve bröveleri
- Uçakların tabiiyeti
- Yabancı bir devletin hava sahasında uçuş
- Uçuş ve iniş kuralları

²⁷⁷ Seha L. Meray, *Devletler Hukukuna Giriş*, Ankara, 2. baskı, 1. Cilt, 1960, 385.

²⁷⁸ 11 LNTS 173.

²⁷⁹ Paris Sözleşmesi, madde 34.

²⁸⁰ Paris Sözleşmesi, madde 38.

- Yasak nakliyat
- Devlet uçakları
- Uluslararası Hava Seyrüseferi Komisyonu
- Son hükümler

Sözleşmenin 1. maddesi, devletlerin hava ülkelerinde (Kara ülkesinin üstü ve Karasularının üstü) tam ve münhasır bir egemenlik hakkına sahip olduklarını belirtmekteydi. Bununla beraber bu yetki iki istisna içermekteydi.

- Zararsız uçuş hakkı
- Eşit işlem

Buna göre, sözleşmeciler devletler karşılıklı olarak birbirlerinin hava sahasında, zararsız olmak kaydı ile sözleşmedeki kurallar çerçevesinde serbestçe hava araçlarını uçuş hakkına sahiptirler meğerki askeriye ve güvenliğe ilişkin durumlar söz konusu olsun. Bu durumda egemenlik sahibi devlet, çeşitli sınırlamalar ve yasaklamalar getirebilmekteydi. Bununla beraber yine sözleşmesel yükümlülük olarak taraflar, birbirlerinin hava araçlarına farklı muamele (işlem) yapmamayı taahhüt etmişlerdir.²⁸¹ Ayrıca devletler kendi ülkeleri içindeki seferlerde kabotaja sahiptirler.²⁸²

Paris Sözleşmesi, yalnız sözleşmeciler devletler arasında geçerli olduğu için, taraf olmayan devletlerin uçaklarına ülkeleri üzerinden uçmayı yasak etmekteydi. Başta ABD olmak üzere Latin Amerika devletlerinin büyük çoğunluğu ve bazı Avrupa Devletleri sözleşmeye taraf değildi ancak uluslararası hava seyrüseferine engel olacak bu durum ikili antlaşmalar ile aşılmaya çalışılmıştır.²⁸³ Bunlardan biri 1 Kasım 1926 tarihli Madrid Sözleşmesi, diğeri de 20 Şubat 1928 tarihli Havana Sözleşmesi'dir.

²⁸¹ Paris Sözleşmesi, madde 2.

²⁸² Paris Sözleşmesi, madde 16.

²⁸³ Meray, *Devletler hukukuna Giriş*, 387.

4.3.2.4 Madrid ve Havana Sözleşmeleri (1926 & 1928)

Paris Sözleşmesine taraf olmayan İspanya'nın girişimi ile İspanya, Portekiz ve Latin Amerika devletleri arasında imzalanan Madrid Sözleşmesi,²⁸⁴ Paris Sözleşmesi'nin hükümlerini aynen iktisap etmiştir.

Havana Sözleşmesi²⁸⁵ ise, Paris Sözleşmesi ve Madrid Sözleşmesi'ne taraf olmayan ABD'nin tüm Amerika devletlerini bir sözleşme altında toplamak gayretleri sonucunda imzalanmıştır.

4.3.2.5 Varşova Sözleşmesi (1929)

Hava seyrüseferi ve ulaştırma konularında düzenlenen sözleşmelerden başka, devletler ayrıca hava taşıyıcısının sorumluluğu ve bazı diğer kuralların yeknesaklaştırılması üzerine kuralları da içeren konularda konferanslar düzenlemiştir.²⁸⁶ Uluslararası hava özel hukuku olarak isimlendirilen bu konferanslar sırasında, ilgili konularda projeler hazırlamakla görevli “*Comité International Technique d'experts Juridiques Aériens*” (CITEJA) adıyla bir de komite kurulmuştur.²⁸⁷

CITEJA, kendisine verilen uluslararası taşımalarda taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğuna ilişkin projeyi üç yıl müzakere ederek Varşova Rejimi olarak da anılan “Taşıyıcının Sorumluluğu Çerçevesinde Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Varşova Sözleşmesi”ne son şeklini vermiştir. Sözleşme 2 Ekim 1929 tarihinde imzalanarak, 13 Şubat 1933'de yürürlüğe girmiştir.²⁸⁸

²⁸⁴ Hudson III 2019; Nicolas Mateesco Matte, *International Air Transport*, Martinus Nihjoff, 1982, 78.

²⁸⁵ Hudson IV 2354; Matte, *International Air Transport*, 78.

²⁸⁶ Paris Konferansı (1925), Roma Konferansı (1933), Brüksel Konferansı (1938) bkzn. Çağa, *Hava Hukuku*, 37-43.

²⁸⁷ PICA0'nun 23.10.1946 tarihinde hukuk komitesi kurulması kararı üzerine CITEJA Kahire Toplantısı'nda infisah kararı almıştır. Draper, “Translation from CITEJA to the Legal Committee of ICAO”, *AJIL*, 198, 155-157.

²⁸⁸ Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 2 October 1929. 137 LNTS 13; 13 Şubat 1933'te yürürlüğe girmiştir. Düstur, Tertip 5, c.16/2, 2419.

KISIM II

ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER ÇERÇEVESİNDE ULUSLARARASI HAVACILIK HUKUKU DÜZENİNİN DEĞİŞİMİ

Çalışmamızın birinci kısmında açıkça tespit edildiği üzere, uluslararası sivil havacılık faaliyetleri ve ilişkileri, genel olarak uluslararası hukukun kapsamındadır.²⁸⁹ Bunun nedeni, *a priori* her devletin kendi üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemen olmasından ileri gelir. Devletlerin ülkesi üzerindeki hava sahasında, egemenliğine getirilen sınırlamaların kaynağını ise, söz konusu alana ilişkin akdetmiş olduğu iki ya da çok taraflı sözleşmeler oluşturur.²⁹⁰

O halde uluslararası sivil havacılık düzeninin dönüşümünü ortaya koymaya çalıştığımız bu çalışmada, öncelikle mevcut düzenin hukuk araçlarının tespitini yapmamız gerekmektedir. Ancak tespitlerimiz, malumu ilandan ziyade, sivil havacılık düzeninin değişimini ortaya çıkarmak üzerine olacaktır.

Söz konusu hedef doğrultusunda, uluslararası sivil havacılık düzeninin anayasası²⁹¹ olarak kabul edilen Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, öncelikle genel hatları ile ele alınacaktır. Çizdiği anayasal nitelikteki çerçeve nedeniyle, mevcut sivil havacılık düzeninin “Şikago Rejimi” olarak da adlandırılmasına neden olan Şikago Sözleşmesinin bu özelliği, hükümlerinin havacılık faaliyetlerinin her alanına tezahür etmemesinden kaynaklanır. Bunun iki nedeni vardır. İlk olarak, 2. Dünya Savaşı biterken hiçbir devlet ayrıntılı bir uluslararası sözleşmeye yanaşmamıştır. Hava seyrüseferinin çözüme kavuşturulması, Şikago Konferansı’na katılan devletlerin asgari hedefi olmuştur. Bu hedef, anayasal nitelikte ve 21. yüzyılda halen geçerli olan bir sözleşmenin doğumuna neden

²⁸⁹ Supra, bölüm 1.3.1.

²⁹⁰ Toluner, *Milletlerarası Hukuk Dersleri – Devletin Yetkisi*, 39-40.

²⁹¹ Pablo Mendes de Leon, “The Dynamics of Sovereignty and Jurisdiction in International Law”, (Gerard Kreijen Ed.), *State, Sovereignty, and International Governance*, Oxford, 2004, 483.

olmuştur. İkinci olarak, havacılık faaliyetlerinden doğan ilişkilerin kapsamı günümüzdeki kadar yoğun olmadığından, birçok konu katılımcılarda, devletlerin uygulamasının beklenmesi gerektiği düşüncesini hakim kılmıştır.

Bu bağlamda Şikago Rejimi çerçevesinde uluslararası sivil havacılık faaliyetlerinin neler olduğu ve fakat Şikago Sözleşmesi içinde hüküm altına alınmayan konuların hangi uluslararası bağitlar ile devletler açısından hak ve yükümlülükler doğurduğunu tespit etmek gerekmektedir. Tüm bu hususları tespit etmek, mevcut uluslararası sivil havacılık düzeninin Türk hukuk öğretisinde ilk kez sistemli olarak tasnif edilmesini de sağlayacaktır.

Buna göre çalışmamız dahilinde uluslararası sivil havacılık düzenindeki faaliyetler şu başlıklar altında tespit edilmiştir;

- Uluslararası Hava Seyrüseferi
- Uluslararası Uçuş Emniyeti
- Uluslararası Hava Ulaştırma
- Uluslararası Uçuş Güvenliği
- Uluslararası Havacılık Faaliyetlerinden Doğan Sorumluluk

Tüm bu konular çalışmamızın ikinci kısmı dahilinde, günümüze kadar geçen süredeki yapısal değişiklikleri ile beraber sırasıyla ele alınarak irdelenecektir.

5. ANAYASAL NİTELİĞİ İLE ŞİKAGO ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK SÖZLEŞMESİ

Şikago Sözleşmesi, 1 Kasım – 7 Aralık 1944 tarihleri arasında toplanan Uluslararası Sivil Havacılık Konferansı'nın son gününde kabul edilerek imzalanmıştır.²⁹² Bu bölümde Şikago Sözleşmesi, genel niteliği ve çizdiği çerçeve ile ele alınacaktır. Buna göre ilk alt bölümde Sözleşme'nin tarihsel koşulları ve hazırlık çalışmalarında devletlerin yaklaşımları ele alınacaktır. Sonrasında, sözleşme hükümleri çerçevesinde anayasal nitelikteki hususlar belirtilecektir. Sözleşmenin hükümlerine göre kurulan ve Birleşmiş Milletler'in uzmanlık örgütü olarak da sayılan Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü, ilerleyen bölümlerde sıkça ele alınacağı için burada sadece örgütsel yapısı niteliği ile üçüncü alt bölümde ele alınacaktır.

5.1 Şikago Sözleşmesi'nin Tarihsel Koşulları ve Hazırlık Çalışmaları

5.1.1 Tarihsel Koşullar Açısından Şikago Sözleşmesi

Birinci Dünya Savaşının niteliğini açıklamak görece olarak kolay kabul edilebilir. İki ittifak ya da iki blok arasında bir çatışmadır ve savaş sanki tek bir toplumun içinde yapılan bir iç savaş gibidir. Savaşın benzer ekonomik, toplumsal ve siyasal yapıları vardır ve hemen hepsi kapitalisttir. Amaç ise, yeryüzü egemenliği değil, Alman ulusal birliğinin kurulmasıyla bozulan güç dengesinin düzeltilmesi ve Avrupa uyumunun canlandırılmasıdır. Genel olarak bu savaşta cephe ile ev birbirinden uzaktır.²⁹³

İkinci Dünya Savaşı'nda ise herkes savaşın içine girmiştir ve hedef gözetmeksizin havadan bombardımanın sonucu olarak, cephe ile ev arasındaki ayırım tümüyle ortadan kalkmıştır. Söz gelimi hava saldırılarına karşı tedbir almak için

²⁹² 15 UNTS 295; ICAO Doc. 7300/8; *Proceedings of the International Civil Aviation Conference*, Chicago, Illinois, 1 November – 7 December 1944 (Washington, DC, US Department of the State Printing Office, 1948) 2 Vols; Düstur, Tertip 3, c.26, 1094 vd.

²⁹³ Oral Sander, *Siyasi Tarih 1918-1994*, 13. Baskı, İmge, Ankara, 2005, 112.

kurulan sivil savunma örgütlerinde görev yapan biri, silahlı kuvvetlerde görev yapan bir askerden daha büyük bir tehlike altında kalmıştır.²⁹⁴

Ne var ki, İkinci Dünya Savaşı bitmek üzereyken uluslararası topluluğun egemen güçleri arasında, uluslararası sivil havacılığın gelişimi için çok taraflı bir mutabakatla tüm siyasi, ekonomik ve teknik problemlerin aşılacağı yönünde bir kanaat oluşmuştur. Bu beklentilere cevap, ABD'nin önderliğinde gerçekleşecek bir uluslararası konferans çerçevesinde verilmiştir.

Uluslararası topluluğun başat üyelerinin de rızasıyla ABD'nin öncülüğünde elli beş devlet, uluslararası sivil havacılık konferansına davet edilmiştir. Konferans, ABD'nin Şikago şehrinde yapıldığı için literatüre kısaca Şikago Konferansı (Chicago Conference) ve yürürlüğe girdikten sonra da Şikago Sözleşmesi (Chicago Convention) olarak geçmiştir. Şikago Sözleşmesi'nin Birleşmiş Milletler Şartı'ndan dahi önce kabul edilmesi dikkat çekicidir.

1 Kasım 1944 ile 7 Aralık 1944 tarihleri arasında konferansa elli iki devlet katılmıştır. Suudi Arabistan daveti kabul etmemiştir.²⁹⁵ Sovyetler Birliği ise, davet edilmiş olmakla beraber, İspanya ve Portekiz gibi faşist hükümetlere sahip devletlerin konferansta hazır bulunmalarını öne sürerek daveti kabul etmemiştir. Savaşın henüz tam anlamıyla sona ermemesi nedeniyle Japonya, Almanya, İtalya, Macaristan, Bulgaristan ve Romanya gibi mihver (axis) devletler konferansa davet edilmemişlerdir.²⁹⁶

Başlangıçta konferansın kapsamlı bir “çok taraflı sözleşme” (multilateral convention) ile sonlanacağı yönündeki iyimser inanç,²⁹⁷ ABD ve İngiltere gibi konferansın önemli katılımcıları arasındaki ekonomik ve siyasi rekabetin varlığının ortaya çıkması ile kaybolmuştur. Bunun nedeni kısaca şu şekilde açıklanabilir:

²⁹⁴ Sander, *Siyasi Tarih*, 113.

²⁹⁵ J. Schenkman, *International Civil Aviation Organisation*, London, 1955, 73.

²⁹⁶ Anthony Sampson, *Empires of the Sky: The Politics, Contests and Cartels of World Airlines*, 24, 1984; Paul Stephen Dempsey, *Public International Air Law*, McGill University, Montreal, 2008, 20.

²⁹⁷ Verschoor, *An Introduction to Air Law*, 13.

ABD, Şikago görüşmelerine girerken gerek hava aracı üretiminde gerekse teknolojik tecrübe olarak dünyanın hakim havacılık otoritesiydi. II. Dünya Savaşı süresince en yakın (ticari) rakibi Birleşik Krallık, tüm havacılık bütçesini savaş uçakları yapımına ayırırken, ABD çok sayıda kargo uçağı imal etmiştir. II. Dünya Savaşı bu anlamda, ABD'nin, sivil hava taşımacılığına rahatça dönüştürülebilecek uçakların yer aldığı²⁹⁸ muazzam sayıda filolara sahip olmasına neden olmuştur.²⁹⁹ Ayrıca uçak üretiminde tartışılmaz seviyede yüksek bir tecrübeyle beraber, yeni sivil uçakların üretimi için de kapasitesi son derece geniş bir alt yapı yine İkinci Dünya Savaşı'nın ABD'ye kazandırdıkları arasındadır. Konferans zamanında Amerikalı taşıyıcıların dünya ticari havacılıktaki oranı yaklaşık %72 iken en yakın rakibi İngiltere'nin oranı sadece %12'dir.³⁰⁰ Bu konuda Profesör Wagner'in tespiti de konuya son derece açıklık getirmektedir. *“Savaş öncesi düzenli olarak uçan hava araçlarının sayısı, 1200'ü uluslararası havacılık yapabilecek kapasitede olmak üzere, 2388'dir. 1944 tarihine gelindiğinde, ABD'nin 20.000 adet kargo/yolcu nakliye uçağı ve havacılık endüstrisinde çalışan 5 milyon işçisi vardı. Bu veriler ışığında açık denizlerin serbestliğine benzer hava sahasının serbestliği gibi bir ilke, Amerikan menfaatleri açısından son derece avantajlı olacaktı.”*³⁰¹

Şikago Konferansı görüşmelerinde ABD'nin söz konu dev endüstrisi, doğaldır ki diğer devletlerin “kontROLSÜZ bir rekabet” anlayışına korkuyla yaklaşmalarına sebep olmuştur. Konferans'taki teorilere ilerleyen bölümlerde değinilecek ancak şunu ifade etmek gerekir ki, konferans kayıtlarında temsilcilerin hazırladığı raporlar her ne kadar salt hukuki görüşler gibi ifade edilmeye çalışılsa da özellikle havacılık ve ona ilişkin kuralların altyapısını öncelikle ekonomik nedenler belirlemiştir. Günümüzde havacılığın geldiği aşama, söz konusu tarihlerle karşılaştırılamayacak kadar büyük bir fark arz ediyor gözükse de özü itibariyle yine tartışmalar her devlet özelinde ekonomik altyapıya ve siyasi hedeflere dayanmaktadır.

²⁹⁸ DC-2s ve DC-3s gibi uçakları barındıran.

²⁹⁹ Newal Taneja, *U.S. International Aviation Policy*, Lexington Books, 1980, 53.

³⁰⁰ Sampson, *Empires of the Sky: The Politics, Contests and Cartels of World Airlines*, 25.

³⁰¹ Wenceslas J. Wagner, *International Air Transportation as Affected by State Sovereignty*, E. Bruylant, 1970, 80-82.

5.1.2 Şikago Konferansı'nda Devletlerin Yaklaşımları

Konferans çalışmalarına baktığımızda genel olarak dört yaklaşımın hakim olduğunu görmekteyiz. Amerikan, İngiliz, Kanada ve Avustralya yaklaşımları olarak adlandıracağımız bu kayıtlarda İskandinav ülkelerinin de Amerikan yaklaşımını desteklediğini belirtmeliyiz.³⁰² Hiçbir yaklaşımın tam olarak üstün olmadığı tartışmalarda sonuç olarak, 1919 Paris Sözleşmesi'nde de hükmünü bulan "Devletlerin ülkeleri üzerindeki hava sahalarında tam ve mutlak egemenliği ilkesi" uluslararası sivil havacılıkta temel hukuki ilke olarak benimsenmiştir.

5.1.2.1 ABD'nin yaklaşımı

Amerikan yaklaşımı, hava sahasının serbestliğini savunarak, serbest bir rekabet ortamının sağlanacağı bir düzen önermiştir. Buna göre, serbest girişim esası çerçevesinde kurulmuş havayolu şirketleri, uluslararası rekabet piyasasını yönetecektir. Otorite olarak ise, "Uluslararası Havacılık Meclisi" adı altında sadece teknik konularda yetkili bir örgüt kurulacaktır.³⁰³

ABD'nin söz konusu teklifine dayandırdığı siyasi argümanlar ise şunları kapsamaktadır;

➤ Öncelikle serbest ticaret ve ekonomik işbirliği, Amerikan halkının yanında batı dünyasının da refah düzeyini arttıracak sonuçlar doğuracağı için son derece önemlidir.

➤ Serbest ticaret ve gümrük engelleri olmadan yapılacak bir ticaret, tüm dünyadaki ürünlerin en iyi değerden değişimini sağlayacak ve tüm dünya aynı anda zenginleşecektir.

³⁰² Verschoor, *An Introduction to Air Law*, 13.

³⁰³ *Proceedings of the International Civil Aviation Conference*, Conference Doc. 16, United States Proposal of a Convention on Air Navigation, 554.

➤ En önemli neden ise, tüm dünya devletleri, içinden çıkılamayacak derecede birbirine geçmiş ekonomik bağlarla birbirine bağlanırsa, menfaatler açısından askeri bir uyuşmazlığın çıkması imkansız hale gelecektir.³⁰⁴

Liberal ideolojinin ürünü olan bu gibi siyasi hedeflerin uluslararası hukuka etkisi, çalışmamızın üçüncü kısmında ele alınarak sorgulanacaktır.

5.1.2.2 Birleşik Krallık'ın Yaklaşımı

Birleşik Krallık, Fransa'nın da kendisine verdiği destek ile devletlerin hava sahasında tam ve münhasır egemenliğini savunmuştur. Buna karşılık, uluslararası bir örgüt kurulmasını ve söz konusu örgütün tarifeler, frekanslar ve kapasiteler hakkında kararlar almasını, dünya hava seyrüseferini idare etmesini ve hava taşımacılığını genel olarak organize etmesini öngören bir sistemi savunmuştur.³⁰⁵ Birleşik Krallık'a göre ayrıca bu örgüt, haksız rekabeti önleyici kararları da almaya yetkili olmalıdır.

5.1.2.3 Kanada'nın Yaklaşımı

Kanada Hükümeti, Birleşik Krallık'ın önerisini desteklemekle beraber çok daha ayrıntıya dayanan bir modeli savunmuştur. Şöyle ki; öneriye göre ekonomik düzenleme yetkisi olan bir “Uluslararası Havacılık Örgütü” kurulmalıdır fakat bölgesel yetkileri olan kurullar, lisanslama işlemlerini yapmalı ve havacılık hizmetlerini bu kurullar yürütmelidir.³⁰⁶

5.1.2.4 Avustralya'nın Yaklaşımı

Okyanusya yaklaşımı olarak da adlandırabileceğimiz Avustralya ve Yeni Zelanda Delegasyonu, uluslararası sivil havacılık düzeninin uluslararasılaştırmak (*internationalization*) suretiyle tek bir küresel havayolu kuruluşunun kurulmasını önermiştir. Bu görüş, düzenleme ve denetleme yetkilerine sahip bir “Uluslararası

³⁰⁴ *Proceedings of the International Civil Aviation Conference*, 556 vd.

³⁰⁵ Verschoor, *An Introduction to Air Law*, 13.

³⁰⁶ *Proceedings of the International Civil Aviation Conference*, Canadian Revised Preliminary Draft of an International Air Convention, 570.

Havacılık Otoritesi” ve tüm devletlerin üyelik yoluyla bu otoritenin bir parçası olabileceği sistemi öngörmüştür. Delegasyon, iç hat uçuşlarının ise devletlerin yetkisine bırakılması gerektiği hususunda tavır almıştır.³⁰⁷

5.1.3 Konferans Sonucu ve Kabul Edilen Metinler

Farklı yaklaşımlara sahip devletlerin uzlaşamamaları üzerine Hollanda delegasyonu, tarifeli hava hizmetleri meselesinin Şikago Sözleşmesi taslağından çıkarılarak, iki ayrı sözleşme (Transit ve Ulaştırma) ile metne alınmasını ve ayrı olarak imza, onay süreçlerine girmesini teklif etmiştir.³⁰⁸ Bu teklif üzerine Son Metin (Final Act) düzenlenmiş ve Liberya hariç konferansa katılan tüm devletler tarafından imzalanmıştır. Üzerinde anlaşılamayan meseleler ise, İlave (Appendix) Sözleşmeler olarak düzenlenmiştir. Ayrıca teknik hususlar da taslak olarak metne bağlanmıştır.

Konferans’taki komisyonların görüşmelerini ve projelerini içeren Son Metin’e ilave olarak aşağıdaki Sözleşmeler ve ek bir tasarı kabul edilerek imza ve onaya açılmıştır.

I- Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi³⁰⁹ (Interim Agreement on International Civil Aviation)

II- Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi³¹⁰ (Convention on International Civil Aviation)

III- Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Sözleşmesi³¹¹ (International Air Services Transit Agreement)

³⁰⁷ *Proceedings of the International Civil Aviation Conference*, Conference Doc. 49, 539-543, 549.

³⁰⁸ Çağa, *Hava Hukuku*, 211.

³⁰⁹ Şikago Sözleşmesi 91. maddesi uyarınca Sözleşme, 26. devletin onay ve katılma belgesini sunmasından itibaren yürürlüğe gireceği için söz konusu zaman diliminde doğacak boşluk Geçici Sözleşme ile giderilmek istemiştir.

³¹⁰ 15 UNTS 295, (4 Nisan 1947’de yürürlüğe girmiştir), 2008’e kadar yapılmış tüm değişiklikleri ile bkz. ICAO 7300/9, 9th Ed. 2007. Sözleşmeye 190 devlet taraftır.

³¹¹ 84 UNTS 389; Düstur, Tertip III, c.26, 1143. Sözleşmeye 129 devlet taraftır.

IV- Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi³¹² (International Air Transport Agreement)

V- Teknik Ekler Tasarısı (Draft Technical Annexes)

5.2 Şikago Sözleşmesi Düzeninin Genel Olarak İncelenmesi

1944 yılında imzalanmış Şikago Sözleşmesi'nin Türkçe çevirisi oldukça eskidir. Ayrıca çevirmenlerin söz konusu yıllar itibariyle havacılık terimlerine henüz vakıf olmamasının, çeviride de birçok hatanın yapılmasına neden olduğu kanaatindeyiz. Bu nedenle günümüz Türkçesi ile Şikago Sözleşmesi'nin madde başlıklarını çalışmamızın ekine koymayı uygun gördük. Aşağıda Şikago Sözleşmesi'nin anayasal nitelikteki hükümlerini ele alırken de resmi çeviriye bağlı olunmamıştır.

5.2.1 Egemenlik (Sovereignty)

Uluslararası hukuk, devletlerin egemen eşitliği, ülke bütünlüğünün ve siyasal bağımsızlığının dokunulmazlığı ilkelerine dayanmaktadır.³¹³ Günümüz pozitif uluslararası hava hukuku da devletlerin kara ve deniz ülkelerinin üzerindeki hava sahasında, tam ve münhasır egemenlik hakkını haiz olduğu ilkesine dayalıdır. Bu mevcut durum, devletlerin akdetmiş oldukları iki taraflı ve çok taraflı sözleşmelerde,³¹⁴ devletlerin uygulamalarında, yazarların görüşlerinde ve mahkeme içtihatlarında³¹⁵ tam bir birlik içinde ifadesini bulmaktadır.³¹⁶

Bu bağlamda devletlerin ülkelerinin hava sahasında yabancı hava araçlarının geçişini engelleme ya da sınırlama hakkı, 1919 Paris Sözleşmesi'nde de

³¹² 171 UNTS 387; Düstur, Tertip III, c.26, 1143 vd. Sözleşmeye 11 devlet taraftır.

³¹³ BM Antlaşması, Madde 2, para. 1 ve 4; Kuran/Okur/Günel/Sarıbeyoğlu, *Uluslararası Hukuk – Temel Metinler*, Türkmen Kitabevi, 2009, 4.

³¹⁴ Şikago Sözleşmesi, madde 1.

³¹⁵ UAD Nikaragua davasında “ *Devletin ülkesindeki egemenlik yetkisine saygı ilkesi, o devletin hava ülkesinde yetkisiz olarak başka bir devlete ait ya da onun kontrolü altında uçan hava aracı ile bozulabilir.* ” hükmünde bulunmuştur. ICJ Reports, 1986, v.128, 14.

³¹⁶ Cem Sar, Seha L. Meray, “İzinsiz Giren Yabancı Uçakların Uluslararası Hukuk Açısından Yarattığı Sorunlar”, Doç. Dr. Cem Sar'a Armağan, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, Cilt 27, No:3, Eylül 1972, dn.5, 5.

hükme bağlandığı üzere, 1944 Şikago Sözleşmesinde de her bir devletin kendi ülkesinin hava sahasında tam ve münhasıran egemenlik hakkını haizdir denilmek suretiyle hüküm altına alınmıştır.³¹⁷

Diğer yandan şunu açıkça belirtmek gerekir ki, hava hukuku uygulamasında uluslararası örf adet hukukunun etkisini, deniz hukukuna göre daha az görmekteyiz.³¹⁸ Ancak birçok hukukçu bunun nedenini havacılığın teknolojik açıdan çok hızlı gelişmesiyle³¹⁹ ya da hava sahasının üç boyutlu, fiziki sınırları somut olmayan yapısı ile açıklamaya çalışmıştır. Bu açıklamalar sadece bir sonuç teyididir. Burada meselenin ekonomik boyutu -ki aslında hukuki üst yapıyı da belirleyen o olmuştur- gözden kaçırılmaktadır.

Havacılık endüstrisinin ortaya çıktığı toplumların üretici güçlerinin gelişme düzeyi ile daha önce ortaya koyulmuş bir hukuk uygulamasının (söz gelimi deniz hukuku) zamanındaki üretici güçlerin gelişmişlik düzeyi birbirinden tamamen farklıdır. Üretici güçlerin daha gelişmiş olduğu bir uluslararası toplum, daha az gelişmiş uluslararası toplumdaki ileridedir. Tarihte geriye dönüş olmaz. O nedenle örf adet hukuku kurallarının oluş(a)maması, havacılığın teknolojik hızı veya üç boyutlu olması ile ilgili değil, başta ABD olmak üzere egemen güçlerin öncülüğünde, uluslararası topluluğun (international community), uluslararası topluma (international society) dönüşümü yolunda, uluslararası hukukun kodifikasyonu dönemine girilmiş olmasından ileri gelmektedir.

Ancak hava hukukunun kaynakları açısından uluslararası örf adet hukukunun etkisinin az olması,³²⁰ hiç oluşmadığı³²¹ anlamına gelmemektedir. Söz

³¹⁷ Paris Sözleşmesi madde 1; Şikago Sözleşmesi, madde 1.

³¹⁸ Verschoor, *An Introduction to Air Law*, 3.

³¹⁹ Örneğin Göknil şu ifadeyi kullanmıştır “ *Hava hukuku tedrici tekamül kaidesine göre değil, kendine yakışan hızla pek az bir zamanda... adet ve anane yerleşmeden ... hemen birden gelişti.*” Göknil, “Hava Hukukunda Yeni Gelişmeler”, 5.

³²⁰ Verschoor, *An Introduction to Air Law*, 3.

³²¹ Sınırı aşan havacılık faaliyetlerinin ancak 20. yüzyılda mümkün olması ve yayılması, bu konularda devletlerin uygulamalarına (state practice) dayalı uluslararası örf adet hukuku kurallarının hiç oluşmadığı iddiasını da gündeme getirmiştir. Sevin Toluner, *Milletlerarası Hukuk Dersleri – Devletin Yetkisi*, 4. Bası, Beta, İstanbul, 1996, 39.

gelimi, Sovyetler Birliği uzun bir dönem Şikago Sözleşmesi'ne taraf olmamakla beraber, kendi hava ülkesinde egemenliği haiz olduğu diğer devletlerce kabul edilmiştir. Yine Sovyetler Birliği de diğer devletlerin kendi hava ülkelerinde egemenliğe sahip olduklarını, uygulamalarında kabul etmiştir.³²² Bu durumda bugün uluslararası sözleşmeler dışında da geçerli olan uluslararası genel bir örf adet hukuku kuralının varlığı *inter alia* devletlerin ülkeleri üzerindeki hava sahasında tam ve münhasıran egemen olduğu açısından ne sürülebilir.³²³ Sonuç olarak özellikle Birinci Dünya Savaşı'ndan önce, hava sahasının hukuksal durumu konusunda iyice yerleşmiş bir teamülden bahsedilemese de³²⁴ günümüzde uygulamayla da desteklenen böyle bir örf adet hukuku kuralının kısa zamanda doğmuş ve yerleşmiş olduğu kabul edilmektedir.³²⁵

Bu nedenle alttaki devletin üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemenliği, öncelikle çok taraflı sözleşmelerde, sayıları binleri aşan iki taraflı antlaşmalarda ve sonrasında devletlerin uygulamaları ile ulusal yasalarda da kanıtlanan, kesin olarak yerleşmiş genel kabul gören bir uluslararası hukuk kuralıdır. Şikago Sözleşmesi'nin 1. maddesi de bu durumu açıkça teyit etmektedir.

5.2.2 lke (Territory)

Şikago Sözleşmesi kapsamında bir devletin ülkesinden kastedilen o devletin egemenliği, hükümranlığı, koruması ya da mandası altında bulunan toprak parçaları ve karasularıdır.³²⁶ Bu bağlamda bir devletin hava ülkesi ise, söz konusu yer ülkesinin üzerinde yükselen ve uzayla sınırlanan hava sahasıdır.³²⁷

³²² Lissitzyn, "Some Legal Implications of the U-2 and RB-47 Incidents", AJIL, Jan 1962, Vol 56, No.1, 139.

³²³ Sar, Meray, "İzinsiz Giren Yabancı Uçaklar", 6.

³²⁴ Akipek, *Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu*, 107-108.

³²⁵ Georg Schwarzenberger, *A Manuel of International Law*, 5th ed., London, 1967, 126; L. Oppenheim, H. Lauterpaeht, *International Law – A treatise*, Vol I, 8th ed., London, 1962, 523; Ian Brownlie, *International Law and the Use of Force by States*, Oxford, 1963, 110; Bin Cheng, "The Right to Fly," Transactions of the Grotius Society, 1957, Vol. 42, 99.

³²⁶ Şikago Sözleşmesi Madde 2.

³²⁷ Bu kurala istisna teşkil eden iddia için bkznz. İnfra, bölüm 6.3.

5.2.2.1 Uluslararası Hava Sahası

Devletlerin kendi hava ülkeleri üzerindeki tam ve mutlak egemenliği ilkesi ölçüsünde benimsenmiş bir diğer ilke de açık denizler gibi hiçbir devletin egemenliği altında bulunmayan yerlerin üstündeki hava sahasının serbestliğidir.³²⁸ Uluslararası hava sahasında serbestlik rejimi geçerli olduğu için, bu alanda bütün devletlerin hava araçları, ister sivil ister devlet hava aracı olsun, serbestçe uçuşa hakkına sahiptir.³²⁹ Şikago Sözleşmesi'nde bu konuda açık hüküm olmamakla beraber, 2. madde hükmünün mefhumu muhalifinden bu sonucu çıkartabiliyoruz.

5.2.3 Tarifeli (Scheduled) ve Tarifersiz (Non Scheduled) Hava Trafığı

Hava taşımacılığına ilişkin Şikago Sözleşmesi'nde hükme bağlanmış önemli bir ayrım "Tarifeli" ve "Tarifersiz" hava seyrüseferine ilişkindir.

5.2.3.1 Tarifersiz Hava Seferleri

Tarifersiz hava seferi, en basit tanımıyla tarifeli hava seferleri dışındaki, kamuya açık olmayan seferi ifade eder.

Sözleşmeciler devletlerden her biri, diğer sözleşmeciler devletlere ait olup tarifeli uluslararası hava hizmetlerinde çalışmayan hava araçlarının, bu sözleşme hükümlerine uymak şartıyla önceden izin alınmasına gerek kalmaksızın; ülkesi içine girmek veya ülkesi üzerinden durmaksızın uçmak ve seyrüseferden başka amaçla iniş yapmak hakkına sahiptir.³³⁰

5.2.3.2 Tarifeli Hava Seferleri

Şikago Sözleşmesi'nin 6. maddesine göre tarifeli uluslararası hava hizmetleri, taraf devletlerin özel bir izni ya da vermiş olduğu bir yetki ile ancak o izin ve yetki çerçevesinde taraf devletin hava ülkesi üzerinden ya da ülkesi içine

³²⁸ United Nations Convention on Law of the Sea, Art. 87(b), 1833 UNTS 397.

³²⁹ Akipek, *Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu*, 16.

³³⁰ Şikago Sözleşmesi Madde 5.

işletilebilir (*operated over or into*).³³¹ Bu hükümle uluslararası tarifeli hava ulaştırmanın sözleşme kapsamı dışında tutularak ilave sözleşmelere göndermede bulunulduğu anlaşılmaktadır.

5.2.4 Kabotaj (Cabotage)

Taraf devletlerden her biri, ülkesi dahilindeki bir noktadan yine ülkesi dahilindeki diğer bir noktaya, ücret veya kira karşılığında yolcu, yük veya posta taşımak iznini, diğer sözleşmeciler devletlerin hava araçlarına vermemek hakkını haizdir.³³²

5.2.5 Tabiiyet (Nationality)

Hava araçları tescil edildiği devletin tabiiyetine sahiptir. Bir hava aracının birden fazla devlete tescili geçerli olmamakla beraber, tescilin bir devletten diğerine nakli mümkündür.³³³

5.2.6 Havaalanlarının Hukuki Durumu (Airdromes)

Havaalanı, içerisindeki bina, tesis ve donanımlar dâhil, hava araçlarının iniş, kalkış ve yer hareketlerini yaparken kullanabilmeleri amacıyla inşa edilmiş bölgedir.³³⁴ Sözleşmeciler devletlerden her biri, sözleşme hükümlerine bağlı olarak, kendi ülkesi dahilinde herhangi bir uluslararası hava hizmetlerinin takip edeceği havaalanlarını tayin edebilir.³³⁵

5.2.7 Devlet Hava Aracı (State Aircraft)

Sivil ve devlet hava araçları arasındaki fark, Şikago Sözleşmesinin 3. maddesinde ortaya koyulmuştur. Söz konusu maddenin (a) bendine göre, Şikago Sözleşmesi sadece sivil hava araçlarına uygulanabilir. Devlet hava aracından

³³¹ Şikago Sözleşmesi madde 6.

³³² Şikago Sözleşmesi madde 7.

³³³ Şikago Sözleşmesi madde 17, 18.

³³⁴ Michael E. Levine, "Airport Congestion: When Theory Meets Reality", 26 Yale Journal on Regulation Winter 2009, 46.

³³⁵ Şikago Sözleşmesi madde 68.

anlaşılması gereken ise, aynı maddenin (b) bendi kapsamında “Askeri, gümrük ve polis hizmetlerinde kullanılan hava araçları” nitelendirilmesiyle hükme bağlanmıştır. Bu hüküm çok açık bir hüküm değildir.

Öğretinin ve uygulamanın geneline bakıldığı vakit ise, geniş anlamı ile devlet hava aracının, bir devletin hükümeti tarafından işletilen ve/veya sahip olunan hava aracı olduğunu görmekteyiz.³³⁶ Bu geniş tanım, klasik devlet hava araçları olan askeri uçaklar, polis ve gümrük uçaklarından başka, devletin ticari amaçlarla kullandığı hava araçlarını da kapsar. Bu yaklaşım oldukça geniş bir yaklaşım olup, aslında mülkiyet temelli bir yaklaşımın sonucudur. Wouters ve Verhoeven’a göre bu tanım geniş de olsa, şeffaflık açısından son derece yararlıdır.³³⁷

Diğer bir tanımlama ise, kullanım amacı gözetilerek yapılmaktadır. Buna göre esas alınan, hava aracının sivil amaçlarla mı yoksa egemenlik amacı ile mi kullanıldığıdır. Buna göre, klasik devlet hava araçları bir yana, devlet tarafından egemenlik yetkisi ve amacı ile yerine getirilen ve şu faaliyetlerde kullanılan hava araçları da devlet hava aracı olarak kabul edilmektedir; *Yangın söndürme, posta taşıma, sahil güvenlik, bilimsel araştırma, arama-kurtarma* vb. gibi. Tüm bunların yanında, devletlerin mülkiyetinde, onların nam ve hesabına çalışarak uluslararası ticari taşımacılık yapan hava araçları, devlet hava aracı olarak kabul edilmemektedir. Sonuç olarak, uluslararası uygulamada, devletlerin kullanım amacının dikkate alındığını belirtebiliriz.

Gerek Paris Sözleşmesi’nin 30 ve 31. maddelerinde gerekse Şikago Sözleşmesi’nin 3. maddesinde, devlet hava aracı ile sivil hava aracı ayırımına gidilmiştir. Ancak, askeri uçaklar hakkında bir takım sınırlayıcı olmayan hükümler

³³⁶ Tanımlar için bkz. F Fedele “Overflight by Military Aircraft in Time of Peace”, 9 United States Air Force JAG Law Review, 1967, 8–25; Bin Cheng “State Ships and State Aircraft”, 11 CLP, 1958, 225–57; BH Oxman, “Transit of Straits and Archipelagic Waters by Military Aircraft”, 4 Singapore Journal of International & Comparative Law, 2000, 377–434; M Bourbonnière and L Haeck “Military Aircraft and International Law: Chicago Opus 3”, 66 Journal of Air Law and Commerce, 2001, 885–978.

³³⁷ Jan Wouters, Sten Verhoeven, “State Aircraft”, Max Planck Encyclopedia of Public International Law, Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law, Heidelberg and Oxford University Press, 2009.

getiren Paris Sözleşmesi'nden farklı olarak,³³⁸ Şikago Sözleşmesi, sözleşme hükümlerinin devlet hava araçlarına uygulanmayacağını açıkça belirtmiştir.³³⁹

Uluslararası havacılığa ilişkin diğer sözleşmelerde de sözleşme hükümlerinin açıkça devlet hava araçlarına uygulanmayacağı ifade edilmekte³⁴⁰ ya da sözleşmeler, hükümlerinde devletlere bu konuda çekince koyma hakkı tanımaktadırlar. Söz gelimi, Varşova Sözleşmesi Sisteminin yerini alan ve Türkiye'nin de taraf olduğu 1999 tarihli Montreal Sözleşmesi'ne³⁴¹ göre, egemen bir devlet olarak kendi işlev ve görevleri bakımından ticari olmayan amaçlar için doğrudan o taraf devlet tarafından gerçekleştirilen ve işletilen hava yoluyla uluslararası taşımacılık ve/veya o taraf devlette tescilli ya da o taraf devlet tarafından kiralanmış olup, tüm kapasitesi o taraf devletin askeri makamlarınca ya da bu makamlar adına ayrılmış olan hava araçlarında söz konusu askeri makamların yolcu, kargo ve bagaj taşımalarına ilişkin çekince koyulabileceği ifade edilmektedir.

Sonuç olarak, devlet hava araçlarına ilişkin olarak negatif tanımlamalar dışında, herhangi çok taraflı bir sözleşmeye konu hüküm söz konusu değildir. O halde, ancak devletlerin uygulamalarına (State Practice) bakarak tanımlama konusunda karar verilebilir.

Diğer yandan uluslararası genel bir örf adet hukuku kuralının varlığı *inter alia* devletlerin ülkeleri üzerindeki hava sahasında tam ve münhasıran egemen olduğu açısından öne sürülmektedir.³⁴² Özellikle Birinci Dünya Savaşı'ndan önce, hava sahasının hukuksal durumu konusunda iyice yerleşmiş bir teamülden bahsedilmese de³⁴³ günümüzde, uygulamayla da desteklenen böylesi bir örf adet

³³⁸ Paris Sözleşmesi, madde 31.

³³⁹ Şikago Sözleşmesi, madde 3(a)

³⁴⁰ Bknz. Geneva Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft (1948), the Tokyo Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft (1963), the Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft (1970), and the Montreal Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation (1971)

³⁴¹ 14 Nisan 2009 tarihli R.G., sayı:27200 <http://rega.basbakanlik.gov.tr/eskiler/2009/04/20090414-14.htm> (E.T. 05.06.2010)

³⁴² Sar, Meray, "İzinsiz Giren Yabancı Uçaklar...", 6.

³⁴³ Akipek, *Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu*, 107-108.

hukuku kuralının, kısa zamanda doğmuş ve yerleşmiş olduğu kabul edilmektedir.³⁴⁴ Dolayısıyla, bir devlet hava aracının, diğer bir devletin ülkesine iniş yapmasına ya da diğer bir devletin ülkesinin üzerinden uçuşuna, her devletin kendi hava sahasında tam ve münhasır egemen olması da göz önünde tutulduğunda, ancak “izin” müessesesi işletilerek imkan tanınmaktadır. Ayrıca, ülke devletinden usulüne uygun olarak izin almış bulunan yabancı devlet hava araçları, uçuş kurallarına uyduğu sürece dokunulmazlığa sahiptir.³⁴⁵

5.3 Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün Yapısı ve Amaçları

Şikago konferansından önce 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.³⁴⁶ Bu nedenle Şikago Konferansı sonunda imzalanan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin 43. maddesi ile bu nitelikte bir örgüt olan Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (International Civil Aviation Organization / ICAO) kurulması öngörülmüştür.

ICAO, 4 Nisan 1947 tarihinde Şikago Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesi üzerine sözleşmedeki hükümler çerçevesinde kurulmuştur.³⁴⁷ Şikago Sözleşmesi'nin 91 ve 93(bis) maddeleri uyarınca sadece devletler ICAO'ya üye olabilmektedir.³⁴⁸ 1

³⁴⁴ Schwarzenberger, *A Manuel of International Law*, 126; Oppenheim, Lauterpaeht, *International Law – A treatise*, 523; Brownlie, *International Law and the Use of Force by States*, 110; Cheng, “The Right to Fly”, 99.

³⁴⁵ Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 2. Kitap, 416.

³⁴⁶ Göknil, *Hava Hukuku Notları*, 89.

³⁴⁷ 7 Aralık 1944 tarihinde imzalan Şikago Sözleşmesi yürürlüğe girene kadar (4 Nisan 1947), yine aynı tarihte imzalanan ve 6 Haziran 1945 tarihinde yürürlüğe giren Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi hükümlerince, söz konusu tarihler arasında görev yapacak Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (PICAO) kurulmuştur. Böylece PICAO, 6 Haziran 1945 - 4 Nisan 1947 tarihleri arasında ICAO'nun selefî olarak görev yapmıştır. 171 UNTS 345.

³⁴⁸ Bu maddeler nedeniyle uluslararası örgütler ICAO'ya üye olamaz. Bu ilke AT'nin ICAO'ya üye olma isteği sebebiyle bir sorun olarak 2003 yılında ICAO'nun önüne gelmiştir. AB'ye üye devletler, sivil havacılık konularındaki egemenlik yetkilerinin bir kısmını AB'ye devretmişlerdir. Buna bağlamda AT olarak üye devletler yanında üyelik için ICAO'ya yapılan başvuru reddedilmiştir. Bunun için Şikago Sözleşmesinde yapılması gereken bir değişikliğin yürürlüğe girmesi de yıllar alacağından ICAO, çalışmalara katılabilesi için AT'yi devamlı gözlemci olarak tayin etmiştir; Ludwig Weber, *International Civil Aviation Organization-An Introduction*, (Kluwer Law, 2007) 309.

Mayıs 2010 itibariyle ICAO'ya taraf devlet sayısı 190'dır.³⁴⁹ ICAO, BM Örgütü ile arasında yapılan anlaşma gereği BM Sözleşmesi 7. madde anlamında, BM'nin ihtisas organı statüsündedir.³⁵⁰ Bu anlamda ICAO, Şikago Sözleşmesinin 47. maddesi uyarınca ulusal hukuklarda tüzel kişiliğe, BM-ICAO arasındaki antlaşmanın 2. maddesine göre de uluslararası hukuk kişiliğine sahip bir örgüttür.

Şikago Sözleşmesi'nin imzalanıp kabul edildiği Uluslararası Sivil Havacılık Konferansı'nda örgütün yapısına ilişkin ileri sürülen tekliflerden³⁵¹ hiçbiri tam olarak benimsenmemiş; müzakereler sonucunda, genel olarak teknik standartların düzenlenmesi ve kapsamlı bir denetim işlevine sahip bir uluslararası organ kurulması hususunda uzlaşma sağlanmıştır.³⁵² Ücretler ve tarifeler (Fares, rates and tariffs / FRTs) dışındaki tüm ekonomik düzenlemeler alanı, devletler tarafından ikili antlaşmalar yolu ile düzenlenmesi yoluna bırakılmıştır. FRTs konusu ise, endüstrinin konferanslar yoluyla hükümetlerin onayına bağlı olarak çok taraflı öz düzenlemesine (multilateral self-regulations) bırakılmıştır.³⁵³

Buna göre, söz konusu uzlaşma çerçevesinde ICAO'nun oluşumuna ilişkin hükümler, Şikago Sözleşmesi'nin ikinci bölümünde 43. ve 66. maddeler arasında yer almış, hükümetler arası bir örgüt olarak kurumsal yapısı, organları ve amaçları belirtilmiştir.

5.3.1 ICAO'nun Teşkilat Yapısı

Merkezi Kanada'nın Montreal şehrinden bulunan ICAO'nun, bunun dışında Kuzey ve Merkez Amerika Bölgeleri için Meksiko'da, Güney Amerika Bölgesi için

³⁴⁹ <http://www.icao.int/cgi/statesDB4.pl?en> (E.T. 01.05.2010)

³⁵⁰ ICAO Doc. 7970, "Agreement between the UN and the ICAO", 13.5.1947; UNTS Vol. 8 (1947), 324; Yearbook of UN 1946/7, 741.

³⁵¹ Supra, bölüm 5.1.

³⁵² Ludwig Weber, "Chicago Convention", in R. Bernhardt (ed.), Encyclopedia of Public International Law (Max Planck Institute) Vol 1. 1992, 571.

³⁵³ Söz konusu uzlaşma, ilk olarak Şikago Sözleşmesi'nde, sonrasında sırasıyla, karşılıklı transit geçiş hakkı tanıyan Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Sözleşmesi'nde, karşılıklı trafik haklarını düzenleyen Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi'nde ve Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünü kuran Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi'nde yer almaktadır. Ludwig Weber, *International Civil Aviation Organization-An Introduction*, (Kluwer Law, 2007) 2.

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 üzere 7 ayrı bölge ofisi bulunmaktadır.³⁵⁴

ICAO'nun organları işlevsellik sırasıyla Genel Sekreterlik başta olmak üzere, Genel Kurul, Konsey ve ona bağlı Komiteler, Hava Seyrüsefer Komisyonu, Hukuk Komitesi, Hava Seyrüsefer Konferansları ve Alansal Toplantılar, Paneller ve Çalışma Gruplarıdır.

5.3.2 ICAO'nun Amaçları

Şikago Sözleşmesi'nin 44. maddesi uyarınca ICAO'nun amaçları şu şekilde ortaya koyulmuştur;

Örgütün hedef ve amaçları, uluslararası hava seyrüseferinin ilke ve tekniklerinin geliştirilmesi ve uluslararası hava taşımacılığının tasarımının ve gelişiminin cesaretlendirilmesi için,

— Uluslararası sivil havacılığın tüm dünyada düzenli ve emniyetli bir biçimde büyümesini temin etmek,³⁵⁵

— Barışçıl amaçlarla hava aracı tasarımlarını ve işletilmesini teşvik etmek,³⁵⁶

— Uluslararası sivil havacılık için havayolları, havaalanları ve hava seyrüsefer imkanlarının gelişimini teşvik etmek,³⁵⁷

— Emniyetli, düzenli, etkili ve ekonomik hava taşımacılığını dünya insanların ihtiyaçları ile buluşturmak,³⁵⁸

³⁵⁴ http://www.icao.int/icao/en/m_rao.html

³⁵⁵ Şikago Sözleşmesi, Madde 44/a

³⁵⁶ Şikago Sözleşmesi, Madde 44/b

³⁵⁷ Şikago Sözleşmesi, Madde 44/c

³⁵⁸ Şikago Sözleşmesi, Madde 44/d

— Makul olmayan rekabetten kaynaklanan ekonomik kaybın önlenmesini sağlamak,³⁵⁹

— Sözleşmeci devletlerin haklarına tam olarak itibar edilmesini ve her sözleşmeci devletin uluslararası havayolu işletmesi için fırsat eşitliğine sahip olmasını sağlamak,³⁶⁰

— Sözleşmeci devletler arasında ayrımcılıktan kaçınmak,³⁶¹

— Uluslararası hava seyrüseferinde uçuş emniyetini ilerletmek,³⁶²

— Genel anlamda uluslararası sivil havacılığın her açıdan gelişimini desteklemektir.³⁶³

Birçok yazar, Şikago Sözleşmesi'nin 44. maddesinin başlık cümlesindeki “uluslararası hava seyrüseferinin ilke ve tekniklerinin geliştirilmesi” ve “uluslararası hava taşımacılığının tasarımının ve gelişiminin cesaretlendirilmesi” ifadelerinin, ICAO'nun ağırlıklı teknik doğasını vurguladığını belirtmektedir.³⁶⁴ Ancak şu açık ki, ICAO'nun 60 yılı aşan süredeki uygulamasında uçuş emniyeti meselesi, örgütün tüm hedefleri içinde en öncelikli faaliyet alanı olmuştur.³⁶⁵

³⁵⁹ Şikago Sözleşmesi, Madde 44/e

³⁶⁰ Şikago Sözleşmesi, Madde 44/f

³⁶¹ Şikago Sözleşmesi, Madde 44/g

³⁶² Şikago Sözleşmesi, Madde 44/h

³⁶³ Şikago Sözleşmesi, Madde 44/i

³⁶⁴ K. Heilbronner, “International Civil Aviation Organization”, R. Bernhardt (ed.), *Encyclopedia of Public International Law* (Max Planck Institute) Vol 2. 1995, 1070; W. Binaghi, “The Role of ICAO”, E. McWhinney and M.A. Bradley (eds.), *The Freedom of the Air*, (Leiden/Dobbs-Ferry, Oceana, 1968) 17.

³⁶⁵ Uçuş emniyetinin *sine qua non* durumu, ticari olsun olmasın, tüm havacılık faaliyetleri açısından bir temel teşkil etmektedir. Bknz. ICAO Assembly Resolution A32-11: “Establishment of an ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme”, ICAO Doc. 9790 (Assembly Resolutions in Force), 1-53; Assembly Resolutions A32-15, A33-16: ICAO Global Aviation Safety Plan; Weber, *International Civil Aviation Organization-An Introduction*, 6.

6. ULUSLARARASI HAVA SEYRÜSEFERİ (INTERNATIONAL AIR NAVIGATION)

Günümüzde bir hava aracının seyrüseferi, yalnızca o araca ve pilota bağlı olarak yürütülmemektedir. Diğer hava araçlarından meteoroloji birimlerine, hava kontrol kulelerinden havaalanlarının durumuna kadar birçok öge, hava aracının seyrüseferinde birincil rol almaktadır. Bu bağlamda hava seyrüseferi, havacılık hukuku ve çalışmamız bağlamında sadece bir hava aracının uçuşunu ifade etmez.

Hava seyrüseferi bu sebeple, hava trafik yönetimi olarak da anılmaktadır. Hava trafiğinin yönetimi, özetle, hava araçlarının havaalanlarına emniyetli iniş kalkışını veya hava sahasından yapılan transit uçuşları düzenlemektedir. Çalışmamızın kapsamı dâhilinde konu, uluslararası hukuk çerçevesinde, devletlerin uluslararası hava trafik yönetimindeki hak ve yükümlülükleri ele alınarak irdelenecektir.

Yukarıdaki çerçeve ışığında, bu bölümde öncelikle menfaati çatışan taraflar, uçuş emniyetine uygun düzenlemeler yapmakla yükümlü devletler ile bunlara uymakla yükümlü havacılık şirketleridir. Her iki taraf da çalışmanın felsefesinde ortaya koyduğumuz dinamikler doğrultusunda hareket etmektedir. Bu dinamikler, gerçek kişi bazında; kamuya açık yapılan sivil havacılık faaliyeti nedeniyle, öncelikle yolcuların yani insanların yaşam hakkı ve hava trafik yönetiminde çalışanların insani koşullarda çalışması hakkıdır. Her iki konuda da devletlerin üzerinde büyük bir kamuoyu baskısı mevcutken, uluslararası havacılık şirketlerinin hissettiği en büyük baskı, kâr marjları olarak görülmektedir. Bu doğrultuda havacılık şirketleri, en az masrafla, en etkili ve verimli hava trafik akışını talep ederlerken, hükümetler de sermayeye karşı duruşları oranında konuya ilişkin düzenlemeler getirmektedir.

6.1 Hava Seyrüseferi Hizmetleri³⁶⁶ (Air Navigation Services / ANS)

Uluslararası hava seyrüseferinin güvenlik, düzenlilik ve etkinlik konularında sağladığı hizmeti tanımlamak için kullanılan genel terim, hava seyrüsefer hizmetleridir.³⁶⁷

ICAO verilerine göre 1951 yılında 39 milyon kişi³⁶⁸ hava ulaşımını kullanmışken, 2006 yılında bu sayı 2 milyar 105 milyon kişi³⁶⁹ olarak kayıtlara geçmiştir. Bu her gün yaklaşık olarak 6 milyon kişinin hava ulaşımını kullanmak suretiyle yer değiştirdiği anlamına gelmektedir. Söz konusu durum karşısında, son derece karmaşık yapıya sahip ve yüksek risk taşıyan hava seyrüseferi, sadece pilotların insiyatifine bırakılmamaktadır. Hava seyrüseferindeki emek gücü de bu nedenle sadece pilota ait değildir. Hava aracının bir noktadan diğer bir noktaya gerçekleşen tek bir uçuşunda yer alan yaklaşık 2000 kişinin³⁷⁰ büyük kısmı doğrudan hava seyrüseferi hizmetleri içinde emek gücünü oluşturmaktadır.

Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Konferansı sonucu hazırlanan Nihai Senet ve Eklerine taraf olan devletler, hava sahalarında tam ve münhasıran egemen olması nedeniyle, kendi hava sahalarındaki hava trafiğini düzenlemek ve kontrol etmek için hava seyrüsefer ve havaalanı işletme hizmetlerini yerine getirmeyi taahhüt etmişlerdir. Bu nedenle devletler, aşağıdaki bölümlerde bahsedeceğimiz hizmetleri, ICAO toplantılarında kararlaştırılan iş bölümü çerçevesinde ve Şikago Sözleşmesine Ek'lerde belirtilen usullerle yerine getirmektedirler.

³⁶⁶ Türk sivil havacılık hukuku uygulamalarında ve hatta düzenlemelerinde, "Hizmetler" kelimesi maalesef "Servisler" şeklinde kaleme alınmaktadır. Bir kere iş bölümü açısından konu, hizmet iş bölümünü ifade etmektedir. O nedenle "servisler" kelimesi yanıltıcı olmaktadır. Ayrıca, yerine uygun bir Türkçe karşılığı varken böylesi bir kelime türetmek dilin bozulmasına da sebep vermektedir.

³⁶⁷ *Havacılık Terimleri Sözlüğü*, DHMİ, Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı, Hava Trafik Müdürlüğü, 10 (Yılı belirtilmemiş)

³⁶⁸ ICAO Doc. 7270, *Report of the Council to the Assembly on the Activities of the Organization in 1951*, A6-P/1, (Montreal, 1952), 1.

³⁶⁹ 62 ICAO Journal (No. 1, 2007), 5.

³⁷⁰ Kabin görevlilerinden yer hizmetleri memurlarına, hava trafik kontrolörlerinden hangar görevlilerine. Bknz. 62 ICAO Journal (No. 1, 2007), 5.

Hava seyrüsefer hizmetlerinin en önemli yerini hava trafik yönetimi ve hizmetleri teşkil eder.

6.1.1 Hava Trafik Hizmetleri (Air Traffic Services/ ATS)

ICAO, yayınladığı çeşitli raporlarda, hava trafik hizmetlerini genel olarak şu başlıklarda belirtmektedir; “Hava Trafik Kontrol Hizmeti”, “Hava Trafik Danışma Hizmetleri”, “Uçuş Bildirim Hizmetleri” ve “Uyarı Hizmetleri”.³⁷¹ Hava araçları seyrüsefer halindeyken söz konusu hizmetlerden yararlanabilirler. Ancak hizmetlere geçmezden evvel, ICAO’nun belirlediği iki tip uçuş kuralından bahsetmek gerekir. Çünkü hizmetlerden bu çerçevede yararlanılmaktadır. Aletli Uçuş Kuralları (Instrument Flight Rules / IFR) ve Görerek Uçuş Kuralları (Visual Flight Rules / VFR);

—IFR

IFR, ICAO’nun yayınladığı “Uçuş Kuralları” başlıklı 2. Ek’in 5. bölümünde ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır. IFR, aletle yapılan uçuş demektir. Bunun için uçakta gerekli ve uygun donanım³⁷² bulunmalıdır. IFR’de daha önceden belirlenmiş ve emniyet seviyesi olarak kabul edilen yüksekliğin altında uçulamaz.³⁷³ Yolcu uçakları ve büyük uçaklar IFR uçuş yapmaktadırlar. Uçuşlar, rota denilen hava yollarından yapılır ve bu yollar çeşitli şekilde isimlendirilirler.³⁷⁴

Bu kontrol hizmetini alan hava araçları, uçuş gerçekleştirdikleri bölgelere göre belli bir ödeme yükümlülüğü içinde bulunurlar.

³⁷¹ Birleşik Krallık Sivil Havacılık Otoritesi 11 Mart 2010 tarihli Hava trafik hizmetleri el kitabı. CAP 493, Manual of Air Traffic Services, CAA, ulaşmak için bkz. <http://www.caa.co.uk/docs/33/CAP493PART1.PDF> (E.T. 07.05.2010)

³⁷² Uluslararası hava seyrüseferi için uluslararası havacılık otoritelerinin belirlemiş olduğu, havatronic açıdan gerekli standartlara sahip olmalıdır.

³⁷³ Bu seviyeler, arazideki engebeler, dağlar veya başka engellerden korunmak için yapılmış, güvenli seviyelerdir IFR uçuşlar içinde seviye olarak şöyle bir kolaylık vardır. Doğuya uçan uçaklar için, 0 ve 179 derece arasında tek sayılı bin feet ve katlarıdır. Örnek olarak, 15000 feet, 17000 feet, 19000 feet; Batıya uçan uçaklar için, 180 ve 359 derece arasında, çift bin feet katlarıdır. <http://www.havatrafik.com/Atc> (E.T. 05.06.2010)

³⁷⁴ Aynı karayollarının isimlendirilmesi gibi, G-8, UL-606 vd. gibi isimlendirilmiş hava yolları vardır.

—VFR

VFR, adından anlaşılacağı üzere görerek uçuş demektir. Pilot VFR uçarken, bireysel yeteneklerini kullanarak çevredeki tepeleri, engelleri, barajları, nehirleri vb. gibi yeryüzü şekillerini dikkate almak suretiyle uçar. Bu uçuşu daha çok, küçük uçaklar gerçekleştirirler. Yolcu uçakları VFR uçamazlar. Ayrıca 20000 feet üzerinde de VFR uçuş yapılmaz.³⁷⁵ Bu uçuş şeklini tercih edenler, hava trafik kontrol hizmeti almazlar ve dolayısıyla herhangi bir ödeme yapmazlar.³⁷⁶

6.1.1.1 Hava Trafik Kontrol Hizmeti (Air Traffic Control / ATC)

Hava trafik yönetimi, yukarıda ifade edildiği üzere, uçuş emniyeti ve hava ulaştırma açısından son derece öneme sahiptir. Bu bağlamda ATC hizmeti, devletlerin geleneksel işlemleri arasında yer almaktadır. ATC hizmeti ile iki hava aracının birbiriyle veya yeryüzündeki engellerle çarpışmasının önlenmesinin yanında, hava trafiğinin bir düzen içinde yürümesi de sağlanmaktadır.³⁷⁷ ATC makamları, hava trafiğinin etkili bir şekilde yönetilmesi için, meteoroloji, telekomünikasyon, arama-kurtarma vb. gibi hizmetleri sağlayan kuruluşlarla doğrudan temas halindedir.

Hava trafik kontrolde çeşitli sorumluluk sahaları vardır. Söz gelimi, meydan kontrolün (Tower (non-controlled) / TWR) sorumluluk sahasının bittiği yerde yaklaşma kontrol (Approach / APP), yaklaşma kontrolün sorumluluk sahasının bittiği yerde saha kontrol (Area Control Center / ACC) görevi devralır.³⁷⁸ Buna göre,

³⁷⁵ Bu uçuşun olabilmesi için bazı şartlar vardır. Bunlar:a-)Tavan 1500 feet olmalıdır. Yani yeryüzüne en yakın bulutun yerden yüksekliği en az 1500 feet olmalıdır. b-)Yer rüyeti (görüşü) en az 5 NM (8 km) olmalıdır. c-)Bulutlara uçuşta yatay 1500 metre, dikey 300 metreden fazla yaklaşılmamalıdır. <http://www.havatrafik.com/Atc>

³⁷⁶ Hakan Cem Işıklar, *Ege'de Çözülemeyen Türk-Yunan Sorunları ve Casus Belli*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2009, 139.

³⁷⁷ Ira Lewis, "Analysis of Alternative Institutional Arrangements for Reform of US Air Traffic Control", 7 International Public Management, 2004, 386.

³⁷⁸ Bu duruma göre kalkan bir uçak önce kule ile temas eder. Kuleden gerekli bilgiler ve müsaadeler alındıktan sonra kalkışa geçer. Belli bir seviyeye geldiği zaman (1000 feet) yaklaşma kontrolle temasa geçer. Buradan da gerekli hizmeti alıp tırmandıktan sonra, yine belli bir seviyeden sonra (17000 feet) saha kontrolle temas eder. <http://www.havatrafik.com/Atc>

hava trafik kontrol hizmeti bu üç makamın, birbirini tamamlayan üç ayrı tür hizmetinden ileri gelmektedir. TWR, APP ve ACC.

Uçuşun emniyetli ve güvenli geçmesi, ATC'nin ve dolayısıyla devletlerin doğrudan sorumluluğundadır. Uçuş emniyeti meselesi yaşama hakkı ile de bu anlamda doğrudan bağlıdır. Diğer yandan hava seyrüseferinde görev alan hava trafik kontrolörlerinin emek yükü, tüm iş kolları arasında en yüksek stresli uğraşlardan kabul edilmektedir. Bu nedenle emeğe saygısı olan devletlerin uygulamalarında, hava trafik kontrolörlerinin çalışma şartlarında daha yüksek standartlar gözetildiğini görmekteyiz.³⁷⁹

6.1.1.2 Hava Trafik Danışma Hizmetleri (Air Traffic Advisory Service / ATAS)

ATAS, hava trafiğinin düzenli ve hızlı akışının sağlanması, uçakların birbirleri ile ve yeryüzündeki engellerle çarpışmalarının önlenmesi amacını taşır.³⁸⁰ Uygulamada ATAS, aletle uçuş kuralları IFR uçuş planına göre hava sahasında seyreden hava araçları arasındaki uçuş aralıklarını sağlamak için danışmanlık faaliyeti şeklinde verilen bir hizmettir.³⁸¹ Ayrıca uçuş bilgi alanı içinde hava trafik danışma hizmeti verilen belirli bir sahaya ise "hava danışma sahası" adı verilir.³⁸²

³⁷⁹ "Hava Trafik Kontrolörlüğü, dünyanın en zor ve en stresli mesleklerinden biridir. En ufak bir hata veya dikkatsizlik büyük facialara neden olabilir. Kontrolörler, pilotların gözü ve kulağıdır. Bu sözü şöyle bir örnekle açıklayabiliriz. Bir odaya yaklaşık 20 kör insanı koyalım. Sonra da bu insanlara odanın içinde yürümelerini söyleyelim. Bu insanlar ister istemez, birbirlerine çarpacaklardır. İşte havada da durum aynen böyle sayılabilir. Eğer Hava Trafik Kontrolörü pilota ne yapacağını söylemezse, daha doğrusu gerekli ayırmaları yapmazsa, uçakların birbirleri veya başka engellerle çarpışması kaçınılmazdır. Kontrolörün dikkati yanında, soğukkanlı ve anında karar verme yeteneği de olmak zorundadır. Eğer bir uçak zor bir durumda ise, kontrolör çok kısa bir düşünmenin ardından gerekenleri yapmalıdır." www.havatrafik.com Hava trafik kontrolörlerinin yaşadıkları sorunlar ilişkin olarak Türkiye Sivil Havacılık Sendikası'nın çalışmaları için bkz. www.havais.org.tr (E.T. 13.06.2010)

³⁸⁰ Hava Terimleri Sözlüğü, Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı, DHMİ, (Yer ve zaman belirtilmemiş) www.dhmi.gov.tr (E.T. 13.06.2010)

³⁸¹ CAP 493, *Manual of Air Traffic Services*, Section 1 Chapter 1, 2.

³⁸² Askeri Terimler Sözlüğü, Gnkur.Gn.P.P.OBS.S.Md.lüğü, (Tarih, yer ve yazar belirtilmemiş) www.babylon.com (E.T. 13.06.2010)

6.1.1.3 Uçuş Bilgi Hizmeti (Flight Information Service/ FIS)

FIS, emniyetli ve etkili bir uçuş için bilgi ve danışma hizmeti olup, hava araçlarına aşağıda belirtilen bilgilerin akışını sağlar;

- ✓ Hava Durumu,
- ✓ Tesislerin İşlevselliğine Geçiş,
- ✓ Havaalanlarının Durumu,
- ✓ Uçuş Emniyetini Etkileyecek Diğer Bilgiler.³⁸³

6.1.1.4 Uyarı Hizmeti (Alerting Service / AS)

AS, araştırma ve kurtarma yardımına gereksinim duyan uçaklar konusunda ilgili makamları haberdar etmek ve gerektiğinde bu makamlara yardımda bulunmak üzere kurulmuş hizmettir.³⁸⁴

6.2 Hava Trafik Yönetiminde Uçuş Bilgi Bölgesi (Flight Information Region / FIR)

FIR, kendine has ölçülerle hava sahasının tanımlandığı, içinde özellikle Uçuş Bilgi Hizmeti (FIS) ve Uyarı Hizmeti (AS) sağlanan havacılık bölgesidir. ICAO'nun kuruluşundan itibaren, örgütün girişimleri ile yapılan toplantılarda sağlanan mutabakatlarla, hava seyrüseferinin düzeni açısından tüm dünya atmosferi, söz konusu hizmetlerin verildiği ve FIR hattı olarak da anılan çeşitli bölgelere ayrılmıştır.³⁸⁵

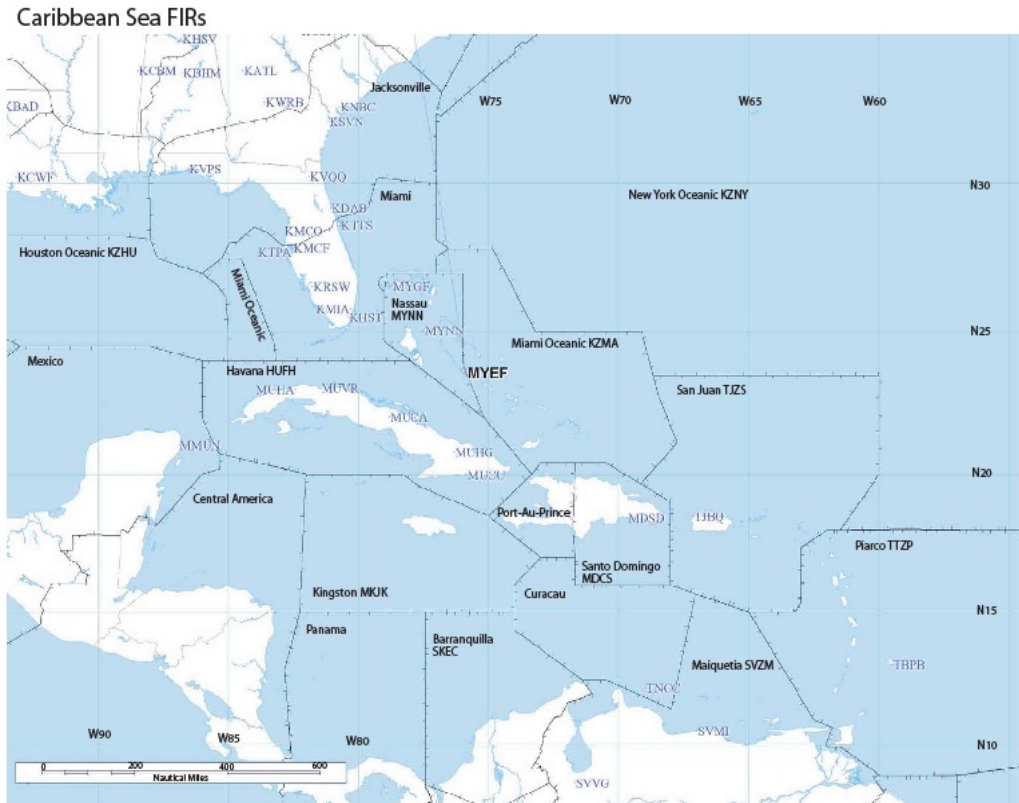
Yeryüzündeki devletin kara ve deniz ülkesinin büyüklüğüne bağlı olarak, bir devletin kontrolünde bir ya da birden fazla FIR söz konusu olabilir. Hava sahasının özelliği nedeniyle FIR, Harita 1'de verilen örnekte de görüleceği üzere, devletlerin kara ve deniz ülkelerinin dışına, uluslararası hava sahasına da uzanabilir.

³⁸³ CAP 493, *Manual of Air Traffic Services*, Section 1 Chapter 1 Page 2

³⁸⁴ Bureau of Transportation Statistics, USA, Son güncellenmiş tarihi, 05.01.2006, www.babylon.com

³⁸⁵ Dünya FIR haritası için bkz. <http://192.206.28.81/firworld/default.aspx> (E.T. 05.06.2010)

Ancak bir başka devletin ülkesine kadar uzanması, uluslararası hukuka göre ancak diğer devletin rızası ile mümkün olabilmektedir. Bu bağlamda hizmetlerin fiziki sınırları, genel olarak ICAO önderliğinde devletlerin karşılıklı mutabakatları ile belirlenmiştir. Bazı durumlarda, FIR'ın yatay olarak bölündüğü ve belli bir yükseklikten sonrasının Yukarı Bilgi Bölgesi UIR (Upper Information Region) olarak adlandırıldığı da görülmektedir.³⁸⁶



Harita 1 : Karayip Bölgesi FIRs Örneği³⁸⁷

Her FIR'ın sorumlu merkezi, kendi FIR alanındaki uçuşların düzenli biçimde gerçekleşmesi ve olası kazaların engellenmesi amacıyla, ICAO kuralları ve uluslararası havacılık uygulaması çerçevesinde, tüm sivil hava araçlarından kendisine uçuş planı sunmasını, buldukları konumu bildirmesini ve hava aracının

³⁸⁶ Bknz. Birleşik Krallık Sivil Havacılık Otoritesi 11 Mart 2010 tarihli Hava trafik hizmetleri el kitabı. CAP 493, Manual of Air Traffic Services, CAA, <http://www.caa.co.uk/docs/33/CAP493PART1.PDF> (E.T. 05.06.2010)

³⁸⁷ <http://cosmoroad.net/Caribbean-FIR-map.jpg> (E.T. 05.06.2010)

kendisini tanımlamasını ister. Buna göre de her FIR'da uçuşların kontrol sorumluluğu, FIR'ın bağlı olduğu ülkenin yetkili ATC'sine verilmiştir. Bununla birlikte yetkili teşkilatlara, ICAO kurallarının uygulanıp uygulanmadıklarının denetimi de verilmiştir. Ayrıca, ICAO kurallarının genel hatları çizdiği kurallar yanında söz konusu yerel otoritelere, teknik ek kurallar koyma hakkı da tanınmıştır.³⁸⁸

Hava araçları, uçuş sırasında bir FIR'ı geçtiklerinde, diğer FIR'ın frekansına geçerek, o bölgenin sorumlusu olan hava trafik kontrolörüyle temas ederler. Bu anlamda FIR sorumluluğunu alan devlet, aynı zamanda kendisine yapılan geçiş ile kendi FIR sınırları içerisindeki uçuşlardan da sorumlu olmaktadır. Bu bölge bir anlamda radarın görebildiği dairesel alanı kapsar. Bir radar menzilden çıkarak diğerine geçen hava aracı, böylece kule frekansını da değiştirerek yol alacaktır.³⁸⁹

6.2.1 Devlet Hava Araçlarının FIR'daki Durumu

FIR ile ilgili olarak da devlet hava araçlarının uluslararası hukuk statüsü, son derece önem arz etmektedir. Şikago Rejimini ana hatları ile ortaya koyduğumuz bölümde devlet hava aracı ele alındığı için, bu bilgilere ek olarak burada FIR kapsamında değerlendirme yapacağız.

Şikago Sözleşmesinin 3. maddesinin (a) bendi uyarınca, sözleşme hükümlerinin devlet hava araçlarına uygulanmayacağı açıktır. Bunun yanında, devletlerin uygulamaları (State Practice) açısından uluslararası hava seyrüsefer hizmetleri anlamında, devlet hava araçlarının da Şikago Sözleşmesi bağlamında bir yükümlülük altında olup olmadığına ilişkin olarak yaptığımız araştırmalarda, Türk-Yunan Ege Sorununa ilişkin hamasi yazın dışında bir bulguya rastlamadık. İncelediğimiz tüm bilimsel eserlerde ve Max Planck Uluslararası Hukuk

³⁸⁸ Chicago Sözleşmesi 12. madde bağlamında ve ayrıca bkz. International Standards, Rules Of The Air, Annex 2,11 to The Convention On International Civil Aviation, 9th Edition, ICAO Publications, July 1990.

³⁸⁹ International Standards, Rules Of The Air, Annex 2,11 to The Convention On International Civil Aviation, Ninth Edition, ICAO Publications, July 1990.

Enstitüsü'nün yayını olan Uluslararası Hukuk Ansiklopedisi'nde de açıkça belirtildiği üzere, Şikago Rejimi, devlet hava araçlarına uygulanmamaktadır. Uluslararası örf adet hukuku bağlamında da devlet hava araçlarının FIR bildirimleri, hukuki zorunluluk inancı (*opinio juris sive neccesitatis*) ile yapılmamaktadır.³⁹⁰

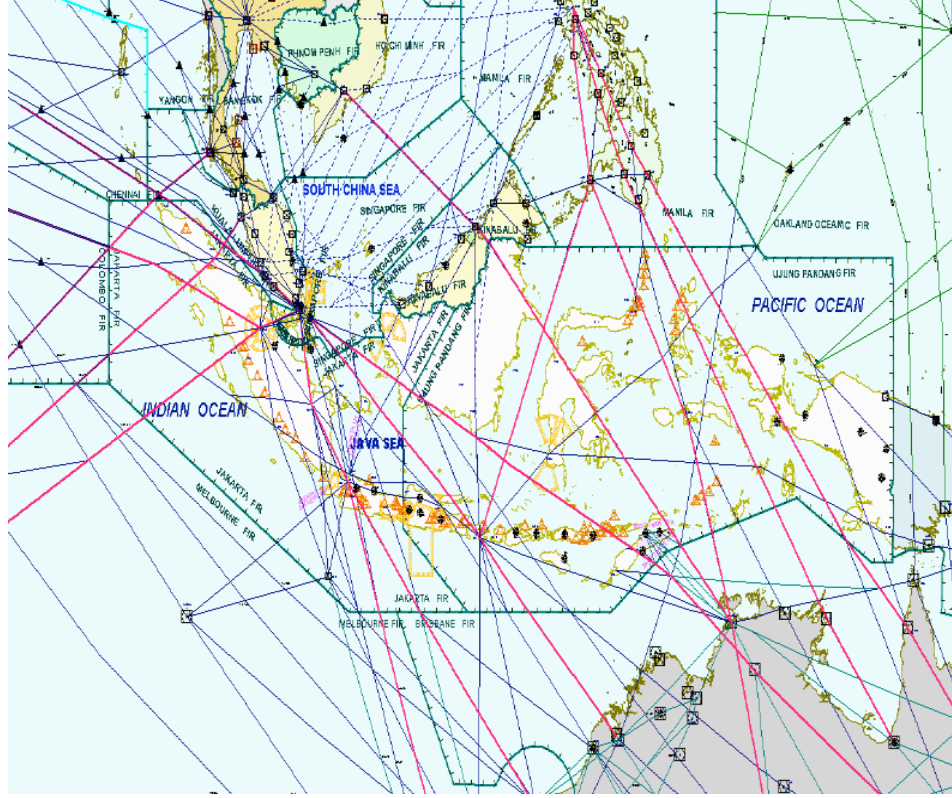
Yukarıda da açıkça ifade ettiğimiz üzere, FIR, içinde FIS ve AS sağlanan havacılık bölgesi olup, her bir FIR'da uçuşların kontrol sorumluluğu, FIR'ın bağlı olduğu ülkenin ATC'sine aittir. Sivil hava araçları bu nedenle kendi uçuş bilgilerini ve konumlarını işbirliği içinde söz konusu kontrol kulelerine bildirmek zorundadır. Egemenlik uygulaması amacı ile hareket eden devlet hava araçlarının ise, Şikago Rejimi altında böyle bir yükümlülüğü yoktur. Diğer yandan, devletler bu hususta kendi insiyatiflerine göre hareket ederlerken, yine Şikago Sözleşmesi'nin 3. maddesinin (d) bendi ve uluslararası havacılık uygulamasında bir sonraki bölümde ayrıntılı olarak inceleyeceğimiz “uçuş emniyeti” meselesinde belirtileceği üzere, devletlerin uluslararası alanda uçuş emniyeti hususunda *erga omnes* yükümlülükleri söz konusudur. O halde, uçuş emniyetini tehlikeye düşüren bir devlet hava aracının ve onun bağlı olduğu devletin bu bağlamda sorumluluğu ise çok açıktır.

6.2.2 Uçuş Rotası ve FIR ilişkisi

FIR, birçok yazıda “FIR Hattı” olarak da ifade edilmektedir. Bu kullanım çoğu kez yanıltıcı olabilmektedir. Çünkü medya araçlarında ve internet üzerinde rastladığımız bazı makalelerde, “FIR Hattı” ile hava araçlarının rota çizgileri birbirlerine eş tutulmaktadır. Oysa yukarıda da belirtildiği üzere FIR, çevre sınırları koordinatlarla belirlenmiş, yukarıya doğru yükselen bir hava sütunudur. Uçuş rotası ise, hava aracının takip etmesi gereken yol olup, ilgili FIR ya da FIR'ların içinden yatay olarak uçuşu ifade eder. Aşağıda yer alan Endonezya Sivil Havacılık Otoritesi'nin yayınladığı muhtemel uçuş planları (Contingency Plan) örneğinde

³⁹⁰ Fedele, “Over-flight by Military Aircraft in Time of Peace” 56; Cheng, “State Ships and State Aircraft”, 225–57; Oxman, “Transit of Straits and Archipelagic Waters by Military Aircraft” 377–434; Bourbonnière, Haeck, “Military Aircraft and International Law: Chicago Opus 3” 66 Journal of Air Law and Commerce, 2001, 885–978; Jan Wouters, Sten Verhoeven, “State Aircraft”, Max Planck Encyclopedia of Public International Law, Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law, Heidelberg and Oxford University Press. 2009.

olduğu gibi, uçuş rotalarının tayini; pilot, hava kontrol, sivil havacılık makamları, ikili antlaşmalar, vb. gibi birçok farklı dinamik sonucu meydana gelmektedir.



Harita 2: Endonezya - Jakarta FIR'ında muhtemel uçuş rotaları örneği³⁹¹

6.3 Türkiye-Yunanistan Ege Hava Sahası Özelinde FIR Uygulamalarına İlişkin Tartışmalar

6.3.1 Mevcut FIR Hatları

Ege Denizi uluslararası sularında ve bu denizde bulunan Türkiye ve Yunanistan ülkesi üzerinde yükselen hava sahasında uçuş emniyetinin sağlanması konusunda FIR hatlarının saptanması ile ilgili konu, 18.10.1950 – 4.11.1950 tarihleri arasında, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün üyesi Ortadoğu bölgesi

³⁹¹ Indonesian Contingency Plan Project Team Air Traffic Services Division Directorate General Of Civil Aviation, *Indonesia Air Traffic Services Contingency Plan Jakarta FIR*, Indonesia, 1D-3, 01 August 2007, http://www.bangkok.icao.int/edocs/cp_indonesia_part1.pdf (E.T. 05.06.2010)

devletlerinin İstanbul’da yaptıkları toplantıda belirlenmiştir.³⁹² Burada kabul edilen FIR sınırları, Mart 1952 tarihinde Paris’te yapılan Üçüncü Avrupa Bölgesel Hava Seyrüsefer Toplantısı’nda Türkiye’nin güney ve güneydoğu bölgesi hariç bugünkü şeklini almıştır.³⁹³ Bu mutabakatlara göre, Türkiye ile Yunanistan’ın egemenliği altındaki doğu Ege adaları arasında fiili olarak varolan karasuları sınırının batısında kalan bölge, “Atina FIR”ı adı altında Yunanistan’a bırakılmıştır.³⁹⁴



Harita 3: Atina FIR

Buna göre, haritada belirtildiği üzere Atina FIR’ı, kendi FIR alanında, uçuşların düzenli biçimde gerçekleşmesi ve olası kazaların engellenmesi amacıyla, ICAO kuralları ve uluslararası havacılık uygulaması çerçevesinde, tüm sivil hava

³⁹² ICAO, Final Report Of The Rules Of The Air Traffic Control Committee, Montreal, February 1951, Doc. 7055, MID/2-RAC; Aktaran: Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 2. Kitap, 419.

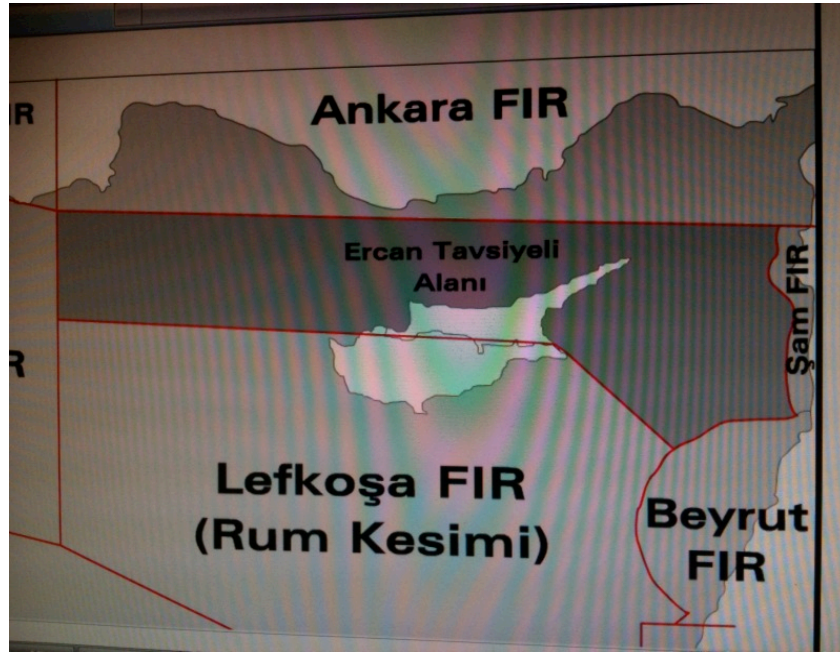
³⁹³ O zamanlar için FIR sorumluluğu büyük bir külfet olarak kabul edilmekteydi. Söz gelimi, Türk Silahlı Kuvvetleri Ege Ordusu eski Komutanı Çetin Doğan ile yaptığımız görüşmede, söz konusu toplantıdaki Türk temsilcinin Atina FIR’ının bu şekilde tespit edilmesinden bir başarı olarak bahsettiği bilgisini aldık. (01.04.2010 tarihli görüşme); 23.5.1952 tarihli ICAO belgesi: Doc. 7280, EUM II/1952

³⁹⁴ Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 2. Kitap, 419.

araçlarından ve kendisine uçuş planı sunulmasını, buldukları konumu bildirmesini ve hava aracının kendisini tanımlamasını isteyecektir.

Türkiye'nin FIR'a ilişkin diğer kabul ettiği sorumluluk çizgileri ise, Akdeniz'de yine 1950 yılındaki İstanbul toplantısı ile saptanmış ve güneydeki sorumluluk "Lefkoşa FIR'ı"³⁹⁵ adı altında o tarihte Kıbrıs'ı egemenliği altında bulduran İngiltere'ye bırakılmıştır.³⁹⁶ Yine, Sovyetler Birliği ile de FIR çizgisinin kuzey sınırı, yapılan görüşmeler ile FIR hattı yeniden düzenlenerek ICAO'ya bildirilmiştir.³⁹⁷ Buna göre Türkiye'nin ve komşularının FIR bölgeleri, Harita 4'deki ICAO FIR haritasında belirtildiği gibi tespit edilmiştir.

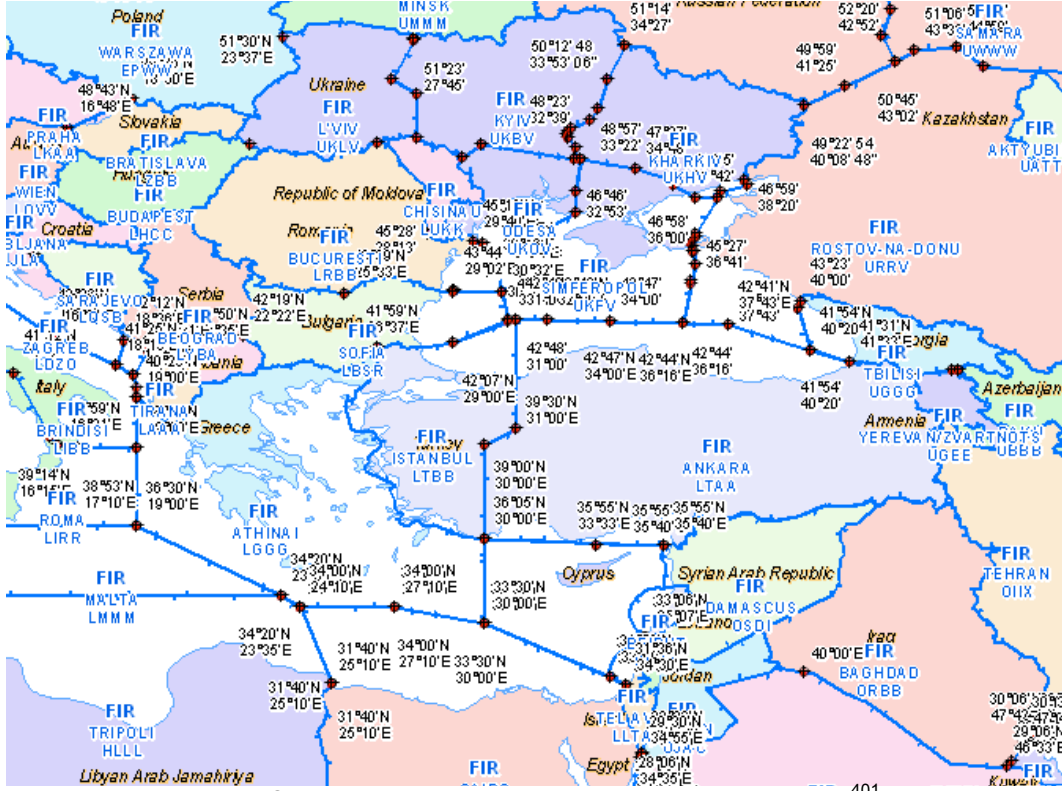
³⁹⁵ Bugün için bir diğer tartışma da Lefkoşa FIR'ında yaşanmaktadır. Işıklar bu konuyu şu şekilde açıklamaktadır: "ICAO, KKTC'ye ait bir FIR belirlemediği için zaman zaman Rum Kesimi ihlal iddialarında bulunmakta ve bu iddialar Yunanistan'ın da desteğini almaktadır. KKTC'ye ait FIR'ın en kısa zamanda belirlenebilmesi için hem Türk hükümetleri hem de KKTC, Avrupa ve ABD'nin bu konuda harekete geçirilmesi için çabalarını kesintisiz sürdürmelidir. Bu arada haritada görülen Ercan Tavsiyeli Hava Sahası herhangi bir uluslararası resmi nitelik taşımamaktadır. Ancak Türkiye, bu bölgedeki uçuşları Ercan Havaalanı üzerinden gerçekleştirmektedir. Kıbrıs Rum Kesimi tüm adayı egemenliği altında görmekte ve tüm uygulamalarını bu esasa dayandırmaktadır. Bu nedenle Türk uçaklarının KKTC'ye uçuşları ile Akdeniz üzerindeki meşru faaliyetleri sırasında Türk tarafının devamlı ihlaller gerçekleştirdiği Rumlar ve Yunanlar tarafından sıkça ileri sürülmektedir." Hakan Cem Işıklar, <http://www.casusbelli.org/yazi.asp?haberID=40>



³⁹⁶ ICAO, Final Report of The Rules of the Air Traffic Control Committee, Montreal, February 1951, Doc. 7055, MID/2-RAC, 15-17 Aktaran: Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 2. Kitap, 420.

³⁹⁷ R.G. 7.3.1991, Sayı 20807.

Aşağıdaki harita çerçevesinde bugün, Türkiye'nin yüzölçümü 785.347 km² iken,³⁹⁸ kendisine bağlı olan Ankara ve İstanbul FIR'larının toplam genişliği 983.775 km² dir. Buna karşın Yunanistan'ın yüzölçümü 131.957 km² iken,³⁹⁹ kendisine bağlı olan Atina FIR'ının toplam genişliği 535.819'dur.⁴⁰⁰



6.3.2 Yakın Tarihi Boyutuyla Atina ve İstanbul FIR'larında Yaşanan Gelişmeler

Türkiye ile Yunanistan arasında Ege Denizi bölgesine ilişkin olarak karasuları, kıta sahanlığı, hava sahası ve adaların silahlanması genel başlıkları ile dörde ayrılacak sorunları vardır. Bu bölüm kapsamında hava sahası konusu üzerine inceleme ve değerlendirmelerde bulunulacaksa da konu hem coğrafi şartlarla hem de siyasi sorunlarla temas halindedir. Söz gelimi, Ege Denizi'nde hava sahası

³⁹⁸ <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/609790/Turkey> (E.T. 05.06.2010)

³⁹⁹ <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/244154/Greece>

⁴⁰⁰ ICAO haritasında elektronik ortamda hesaplama yapılmaktadır. <http://192.206.28.81/firworld/default.aspx> (E.T. 05.06.2010)

⁴⁰¹ <http://192.206.28.81/firworld/default.aspx>

sorunu, altındaki karasularının genişliği sorunu ile bağlantılıdır. Yine FIR meselesi de Kıbrıs Adasında yaşanan siyasi ve askeri sorunların sonucu ortaya çıkmıştır.

6.3.2.1 Karasuları – Hava Sahası bağlantısı ve Atina-İstanbul FIR'larına Etkileri

Şikago Sözleşmesi'nde açıkça ortaya koyulduğu üzere, bir devletin hava ülkesi, o devletin ülkesinin üzerinde yükselen hava sahasıdır. Ülkeden anlaşılması gereken ise, onun egemenliği, hükümdarlığı, koruması veya mandası altındaki karasal alanlar ve ona bitişik karasuları olarak addedilmelidir.⁴⁰² Gerek Yunanistan gerekse Türkiye, söz konusu sözleşmeye, çekince koymaksızın taraf olmuşlardır.⁴⁰³

Yukarıdaki tanım ışığında, Ege Denizi'nde Türk ve Yunan karasularının tayini, hava sahası açısından son derece önem arz etmektedir. Esasen, Türkiye ile Yunanistan arasındaki Ege Denizi uyuşmazlığının temelini de *inter alia* karasularının genişliği meselesi oluşturmaktadır. Toluner de bu konuda şöyle demektedir; “Başlangıçta kıta sahanlığının sınırlandırılması sorunu olarak ortaya çıkan bu uyuşmazlık, karasularının genişliği konusundaki gelişmeler nedeniyle çok sorunlu bir uyuşmazlık niteliğine bürünmüş; bu gelişmeler her iki devletin bu denizdeki çıkarlarının deniz ve üzerindeki hava sahasında, kıyı devletlerinin haiz olduğu tüm haklar açısından çatışmasına yol açmıştır.”⁴⁰⁴ Ege Denizi'nde karasularının genişliğinin açıkça ortaya koyulması, hava sahasındaki sınırların da belirlenmesi anlamına gelecektir.

—Uygulanan Uluslararası Hukukta Karasularının Tayini

Türkiye'nin taraf olmadığı 10 Aralık 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS) “Karasularının Sınırları” başlıklı 2. kısmında yer alan karasularının genişliğine ilişkin 3. maddesi uyarınca “*Her devletin karasularının genişliğini bu sözleşmeye uygun olarak saptanan esas hatlardan*

⁴⁰² Şikago Sözleşmesi, madde 1 ve 2.

⁴⁰³ http://www.icao.int/icao/en/leb/StatusForms/greece_en.pdf;
http://www.icao.int/icao/en/leb/StatusForms/turkey_en.pdf (E.T. 05.06.2010)

⁴⁰⁴ Toluner, *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, 106.

itibaren ölçülen, 12 deniz milini aşmayacak bir sınıra kadar tespit etmek hakkına sahip olduğu” belirtilmektedir.⁴⁰⁵

Burada üzerinde durulması gereken esas konu şudur ki, bu sözleşme ile getirilen genişlik esasları ile her devlete karasularının genişliğini 12 mil olarak saptama zorunluluğu getirilmemiştir. Maddenin amacı, azami sınırı belirtmektir. Üstelik madde görüşmelerinde 12 mil standardı getirilmesi de tartışılarak reddedilmiştir.⁴⁰⁶ Toluner de bu hakkı, “Takdir Hakkı” olarak nitelendirmektedir.⁴⁰⁷ O halde bu hak, uluslararası hukukun genel prensiplerine göre ve sözleşme hükümleri kapsamında kullanılacaktır.

Bu çerçevede, BMDHS madde 300’e göre, sözleşmeye taraf devletler bu sözleşme ile getirilen yükümlülüklerini iyi niyetle yerine getirecekler ve bu sözleşmede tanınan haklarını, yetki ve özgürlüklerini, hakkın kötüye kullanılması teşkil etmeyecek tarzda kullanacaklardır.

Yukarıdaki genel çerçeve ışığında şunu açıkça ifade etmek gerekir ki, Yunanistan Devleti’nin öznel coğrafi koşulları, birbirinden ayrı yüzlerce adanın yarattığı durum, objektif açıdan kötüye kullanmaya oldukça müsaittir. Sadece Türkiye açısından değil, Ege Denizi’nde karasuları mesafesinin 12 mile çıkması, açık deniz alanlarını özellikle Karadeniz’e kıyısı olan devletler açısından da işlevsiz kılan bir durum yaratacaktır.

Diğer yandan BMDHS’nin sonuçta bir antlaşma olması hasebiyle, Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi⁴⁰⁸ madde 34 ve devamı hükümlerine göre, kural olarak ancak taraf olan devletler açısından bağlayıcı olacağı açıktır. O halde, Sözleşme hükümlerinin örf adet hukuku teşkil ettiği iddiasında dahi Türkiye, kuralın oluşumundan itibaren böyle bir kuralın kendisine uygulanmayacağına karşı ısrarlı itirazda bulunması ile (persistent objection) 12 mil iddiasını bertaraf edebilmektedir.

⁴⁰⁵ Aslan Gündüz, *Milletlerarası Hukuk – Temel Belgeler – Örnek Kararlar*, 4. Baskı, Beta, İstanbul, 2000, 357.

⁴⁰⁶ Ferit Hakan Baykal, *Deniz Hukuku Çalışmaları*, Alfa, İstanbul, 1998, 112.

⁴⁰⁷ Toluner, *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, 105.

⁴⁰⁸ Kuran/Okur/Günel/Sarıbeyoğlu, *Uluslararası Hukuk – Temel Metinler*, 94.

—Türk-Yunan Uygulaması

Türkiye'nin karasuları genişliği bugün 1982 tarihli 2674 sayılı “Karasuları Kanunu”na göre belirlenmektedir.⁴⁰⁹ Buna göre Türk karasularının genişliği 6 mildir ve belirli denizler için o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları göz önünde bulundurmak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla, 6 deniz mili üzerinde karasuları genişliği tespit etmek üzere Bakanlar Kurulu yetkili kılınmıştır.⁴¹⁰

Yunanistan'ın karasuları ise 17 Eylül 1936 tarihli 230 sayılı yasa ile 6 mil olarak belirlenmiştir.⁴¹¹ Ancak Yunanistan Parlamentosu 31 Mayıs 1995 tarihli 2321 sayılı BMDHS'nin uygulanması ile ilgili Sözleşmenin onaylanması hakkında çıkarttığı kanunda, Yunanistan'ın herhangi bir zamanda karasularını 12 deniz mili mesafeye kadar genişletme hakkına sahip olduğu belirtilmiştir.⁴¹² Türkiye ise, Yunanistan'ın kabul ettiği kanun doğrultusundaki 12 mile doğru genişletmenin fiilen gerçekleşmesi halini *casus belli* (savaş sebebi) sayacağı kararını almıştır.⁴¹³

Mevcut Ege Denizi'nin alanı 213.016 km² olup, bu alanda adaların alanı 22.894 km² dir. 6 mil karasuları genişliği esasına göre Türk karasuları alanı %7,5, Yunan karasuları alanı %41,5, açık deniz alanı ise %51'dir. Karasularının genişli 12 mil olarak tespit edilirse, Türk karasuları alanı %9,6, Yunan karasuları alanı %61,3, açık deniz alanı ise %29 olacaktır.⁴¹⁴ Her şeyden öte, birazdan Yunan hava ülkesinin sınırı bahsinde belirteceğimiz haritada açıkça görüleceği üzere, açık denizlerin serbestliğinden yararlanmak isteyen Türkiye de dahil diğer ulusların menfaatleri, hakkın kötüye kullanılması suretiyle engellenmiş olacaktır.

⁴⁰⁹ R.G. 20.05.1982, Sayı:17708.

⁴¹⁰ Selami Kuran, *Uluslararası Deniz Hukuku*, 3. Baskı, Türkmen, 2009, 114 vd.

⁴¹¹ Greece Government Gazette A 450. Aynı hüküm şu kararnamede de geçmektedir. Article 139 of Legal Decree 187/1973, Greece Government Gazette 261.

⁴¹² Faruk Sönmezoglu, *Türkiye-Yunanistan İlişkileri – Büyük Güçler*, Der Yayınları, 2000, İstanbul, 321.

⁴¹³ TBMM'nin 8 Haziran 1995 tarihli kararı.

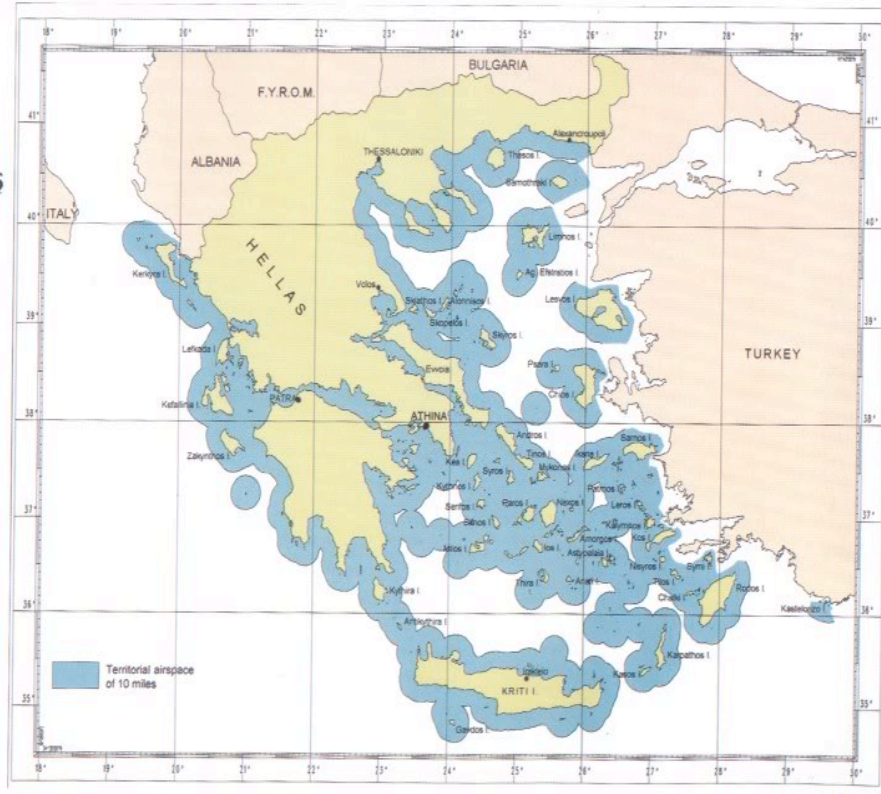
⁴¹⁴ Baykal, *Deniz Hukuku Çalışmaları*, 282, dn. 44.

—Yunanistan’ın 10 mil Hava Sahası Genişliği İddiası

Yukarıdaki mevcut durum ışığında Ege’deki hava sahasında, tarafların sahip oldukları karasularına göre belirli olması gereken ulusal ve uluslararası hava sahası, Yunanistan’ın uluslararası hukuka ve kendi bağitlarına aykırı şekilde belirlediği 10 mil genişlik iddiası nedeniyle tartışmalı bir konu olarak kabul edilmektedir. Mevcut karasuları tartışmalarını bir adım daha ileri götüren bu durumun kaynağı, 1931 yılında Yunanistan’ın 6/18 sayılı Krallık kararnamesi ile ulusal hava sahasını 3 deniz milinden 10 deniz miline çıkarmış olduğu iddiasına dayanmaktadır.⁴¹⁵ Yunan dilinde yayın yapan bir kaynaktan⁴¹⁶ bulduğumuz haritaya göre Yunanistan’ın 10 mil hava sahası iddiası harita 5’de şu şekilde bir oluşum öngörmektedir.

⁴¹⁵ Greece Government Gazette A/ 325; Bknz. Hüseyin Pazarcı, “Lozan Antlaşmasından 1974’e kadar Ege’ye İlişkin Gelişmeler ve Yunanistan’ın Ege Politikası”, Üçüncü Askeri Tarih Semineri: Türk-Yunan İlişkileri, Ankara, 1986, 26-29. “Gerçi bu örnekte bile, Yunanistan hava sahasının dış sınırının karasuları dış sınırı ile belirleneceği ilkesine uyar görünme gayreti içindedir. Böylece, Yunanistan hava sahasını doğrudan 10 mil olarak ilan etmek yerine, anılan 1931 kararnamesi ile karasuları genişliğini sivil havacılık ve hava zabıtası konusunda 10 mil olarak saptadığını ilan etme yolunu seçmiştir.” Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 2. kitap, 412.

⁴¹⁶ İnternette rastladığımız kaynağa daha sonra ulaşamadık. Yunan dışişlerinde aldığımız bilgiye göre bu harita, Paris Sözleşmesi sonucu kurulan Uluslararası Hava Seyrüseferi Komisyonu’na CINA (International Air Navigation Committee) sunulmuştur. Türkiye Şikago Sözleşmesi ile yürürlükten kalkmış Paris Sözleşmesine taraf olmamıştır. Bu haritanın daha sonraları da sunulduğu ve Türkiye’nin bu haritayı kabul ettiği iddiasında bulunan Yunanistanlı yazarlara karşılık, Türk Silahlı Kuvvetleri Ege Ordusu eski Komutanı Çetin Doğan ile yaptığımız görüşmede, kendisi hiçbir resmi belgede böyle bir harita ile karşılaşmadığını belirtmiştir.(01.04.2010)



Χάρτης του ελληνικού εναερίου χώρου των 10 μιλίων, τον οποίο αμφισβητεί η Τουρκία συστηματικά από το 1974 με συνεχείς παραβιάσεις των αεροναυτικών πεδίων της

Harita 5: Yunanistan'ın 10 mil genişliğindeki hava sahası iddiası ile düzenlenmiş Ege Denizi Haritası

Yunanistan, egemenliğinde olduğunu iddia ettiği hava sahasındaki bölgenin 10 ile 6 mil arasındaki bölgeye giren Türk askeri hava araçlarını, hava sahası ihlali nedeniyle protesto etmektedir.⁴¹⁷ Ancak bu iddia, Başdemir'e göre şu örnek üzerinden bakıldığında da çok mantıklı durmamaktadır: Ege'de Yunan karasularının 6 mil ötesinde söz gelimi 7 milde seyreden bir harp gemisi, açık denizde olması nedeniyle karasuları ihlali yapmamış olmakta, ancak aynı harp gemisi, üzerindeki helikopteri uçurduğu zaman, uluslararası suların üzerindeki hava sahasında (sözde) Yunan hava sahasını ihlal etmiş olacaktır.⁴¹⁸ Bu durum hava hukuku genel mantığı ile açıkça uyuşmamaktadır. Ayrıca bu yöndeki Yunan iddiaları, NATO bünyesindeki devletler tarafından da kabul görmemektedir.⁴¹⁹

⁴¹⁷ Bknz Yunan Dışişleri Bakanlığı bildirimleri, www.mfa.gr (E.T. 10.06.2010)

⁴¹⁸ Mahmut Melih Başdemir, *Avrupa Birliği Müzakere Sürecinde Türkiye ile Yunanistan Arasındaki Karasuları ve Hava Sahasının Genişliği Sorunları*, Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış YL Tezi, 2006, 46.

⁴¹⁹ ABD Dışişleri Bakanlığı Basın Bildirisi, 09 Ocak 1998.

6.3.2.2 Kıbrıs Sorununun Ortaya Çıkışı ve Atina-İstanbul FIR'larına Etkileri

—Kıbrıs Sorunu

24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Sözleşmesi'nin 20. maddesi uyarınca, Türkiye Cumhuriyeti Devleti, Kıbrıs Adası'nın Birleşik Krallık'a katılımını tanımıştır.⁴²⁰ 1925 yılında ada, Birleşik Krallık tarafından "Kıbrıs Kraliyet Sömürgesi" (Cyprus Crown Colony) olarak ilan edilmiştir.⁴²¹ Halkların kendi kaderini tayin (Self Determination) ilkesinin uygulanan uluslararası hukukta kabul edilmesi⁴²² ile beraber, koloni bölgelerinde yaşanan talepler, Kıbrıs'da da karşılığını bulmuş, Türk ve Rum nüfusların farklı görüşlerle⁴²³ adada egemenlik iddiaları hâsıl olmuştur.

Sorun, Birleşik Krallık'ın konuyu "Rum-Türk anlaşmazlığına" bağlaması ve kendini taraf görmesi sonucunda; Yunanistan, Türkiye ve Birleşik Krallık'ın üçlü anlaşması ile çözüme kavuşturulmak istenmiştir. 16 Ağustos 1960 tarihinde Kıbrıs bağımsızlığını kazanmış ancak çatışmalar devam etmiştir. Olayların uzaktan izlenmesi sürecinde Kıbrıs'ta askeri darbe olması sonucu Türkiye Cumhuriyeti, 20 Temmuz 1974'te adaya barış harekâtı düzenlemiş ve ada fiilen Kuzey Kıbrıs Türk Yönetimi⁴²⁴ ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi olarak ikiye ayrılmıştır.⁴²⁵ Bu durum, dolayısıyla Türk – Yunan Silahlı Kuvvetlerini de karşı karşıya getirmiştir. Barış harekâtından bu yana sıcak çatışma yaşanmamış, ancak bir tür soğuk savaş gerek Kıbrıs'ta gerekse Ege üzerinde süregelmiştir.

⁴²⁰ Seha L. Meray, *Lozan Barış Konferansı – Tutanaklar Belgeler*, Takım II, Cilt 2. DÜSTUR, III. Tertip, C. 5, 16-357; 28 LNTS 11; Peace Treaties, Vol. 4, 2301.

⁴²¹ Mehmet Hasgüler, *Kıbrıs'ta Enosis ve Taksim Politikalarının Sonu*, Alfa Yayınları, Şubat 2007, 37.

⁴²² Self-determinasyon ilkesi, resmi olarak ilk defa Birleşmiş Milletler Şartı'nın 1/2 ve 55. maddelerinde yer almış ve uygulanan uluslararası hukukta kabul edilmiştir. Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 2. Kitap, 7.

⁴²³ Bu tarihlerde adanın taksiminde bulunan Türkler ile adanın Yunanistan'a bağlanmasını (Enosis) isteyen Rumların fikirleri birbirleri ile çatışmaya başlamıştır.

⁴²⁴ Kıbrıs Türk Yönetimi – Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (01.10.1974 – 13.02.1975); Kıbrıs Türk Federe Devleti – Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (13.02.1975 – 15.11.1983); Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti – Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (15.11.1983 -)

⁴²⁵ William Mallinson, *A Modern History – Cyprus*, I.B. Tauris, 2005, 79-83.

—FIR Meselesine Yansımalar

Yukarıdaki olaylar zinciri sonucu, Türkiye tarafından, Ege Denizi'nden Türk kıyılarına yaklaşan hava araçlarına, 04.08.1974 tarihli ve 714 sayılı bir NOTAM⁴²⁶ ile fiili bir tedbir olarak, konumlarının raporunu verme yükümlülüğü getirilmiştir.⁴²⁷ Bunun üzerine Yunanistan, önce NOTAM 714'ün dikkate alınmaması ile ilgili NOTAM 1018'i, arkasından da bunu kaldırarak Ege'yi yasak bölge ilân eden 1066 ve 13 Eylül 1974 tarihinde yayımladığı 1157 sayılı NOTAM'ları yayınlamıştır.⁴²⁸

Bu bildirimler, Ege'deki hava ulaşımını, Yunanistan ile Türkiye arasında hava ulaşım koridorunun güvenli olmadığı gerekçesiyle uzun yıllar yapılamaz hale getirmiştir.⁴²⁹ Dahası, Yunanistan sadece Ege'de değil, Batı Trakya üzerindeki hava koridorlarını da uçuşlara kapatmıştır. Türkiye ile Yunanistan arasında Temmuz ve Kasım 1976'da yapılan görüşmelerde de bir uzlaşma sağlanamayınca, Türkiye özellikle Yunanistan'ın FIR sorumluluklarını ihmal ettiğini ve hatta bunu egemenlik hakkı olarak gördüğünü belirterek, 1974 öncesi statünün değiştirilmesini talep etmiştir.⁴³⁰

—NATO Faktörü

NATO Başkomutanı Haig, 1978'den itibaren Yunanistan ile Türkiye arasında Ege'deki komuta kontrol sorunlarının aşılması için plânlar hazırlayıp, tarafları ikna etmeye çalışmıştır. Yunanistan ise, Ege'de NATO çerçevesindeki komuta kontrolünü, eskisi gibi kendisinde kalmasında ısrar etmiş ancak Türkiye, böyle bir

⁴²⁶ NOTAM, "Notice to Airmen", yani "havacılara duyuru" anlamına gelir ve uçuş emniyeti için pilotların güzergâhındaki FIR'lar içindeki gerekli bilgileri sunar.

⁴²⁷ Tahminen 50-60 deniz mili kadar bir uzaklıkta buldukları zaman. Şükrü Sina Gürel, *Tarihsel Boyut İçinde Türk Yunan İlişkileri (1821-1993)*, Ankara, 1993, 85.

⁴²⁸ Tayyar Arı, "Ege Sorunu ve Türk-Yunan İlişkileri: Son Gelişmeler Işığında Karasuları ve Hava Sahası Sorunları", Prof. Dr. Lâtif Çakıcı'ya Armağan, AÜSBFD, C.50, Ocak-Haziran 1995, No: 1-2, Ankara, 1996, 61.

⁴²⁹ Durmuş Tezcan, *Hava Hukuku*, (Ders Notları), İzmir 1998, 55; Turgay Cin, "Ege'de Türkiye ve Yunanistan Bakımından FIR Hattı Sorunu", Kayseri Barosu Dergisi, Kasım 2000, Yıl: 7, Sayı: 19, 57 vd.

⁴³⁰ Arı, "Ege Sorunu ve Türk-Yunan İlişkileri: Son Gelişmeler Işığında Karasuları ve Hava Sahası Sorunları", 61.

düzenlemeyle Yunanistan'ın NATO'nun askeri kanadına dönmesini kabul etmeyeceğini bildirmiştir.⁴³¹

Türkiye'nin yayınlamış olduğu 714 sayılı NOTAM, 22 Şubat 1980 tarihinde, Amerika Birleşik Devletleri ile savunma antlaşmalarının görüşmelerini tamamlayan dönemin Demirel hükümeti tarafından kaldırılmıştır.⁴³² Hemen ardından Yunanistan da 1157 sayılı NOTAM'ı kaldırdığını duyurmuştur.⁴³³ 12 Eylül 1980'de Türkiye'de yönetime askeri darbe ile el koyulmuş ve hemen akabinde Kenan Evren yönetimi 20 Ekim 1980'de Türkiye'nin vetosunu kaldırıp, Yunanistan'ın yeniden NATO'ya dönmesini sağlamıştır.⁴³⁴ NATO Avrupa Komutanı Haig'in verdiği sözlü güvenceye dayanılarak, Türkiye, Yunanistan'ın yeniden NATO'nun askeri kanadına dönmesini veto etmekten vazgeçmiştir.⁴³⁵ Sonuç olarak Türkiye, veto etme hakkını haiz olduğu bir örgütte, hiç bir kazanım elde etmeden, hem Yunanistan'ın NATO'ya dönmesine onay vermiş hem de 714 sayılı NOTAM'ı kaldırmıştır.

6.3.3 Atina FIR'ı ve Egemenlik Hakkına İlişkin Görüşler

Yunanistan, yukarıda bahsedilen kazanımlarından sonra, Ege'deki FIR sorumluluğundan yararlanmak suretiyle Türkiye'nin askeri tatbikatlarını engellemek adına, bir taraftan W 14 hava koridorunu oluşturmuş, diğer taraftan da 09 Haziran 1981'de G 18 hava koridorunu tek taraflı olarak değiştirerek Limni üzerinden geçirmiştir. Türkiye'nin bu duruma itiraz etmesi üzerine ICAO Konseyi 22 Mart

⁴³¹ Gürel, *Tarihsel Boyut İçinde Türk Yunan İlişkileri*, 90.

⁴³² Görüşmeler sonucunda, 29 Mart 1980 tarihinde Türkiye ile ABD arasında Savunma ve Ekonomik İşbirliği Antlaşması (SEİA) imzalanmıştır.

⁴³³ Gürel, *Tarihsel Boyut İçinde Türk Yunan İlişkileri*, 91.

⁴³⁴ Gürel, *Tarihsel Boyut İçinde Türk Yunan İlişkileri*, 92.

⁴³⁵ Tezcan, *Hava Hukuku*, 55. Aslında Rogers Plânı da denilen ve Yunanistan'ın NATO'nun askeri kanadına yeniden dönmesini hedefleyen bu plân, uzun müzakerelerden sonra 16 Ekim 1980 tarihli SACEUR önerisinin 20 Ekim 1980 tarihinde Savunma Plânlama Komitesi'nde (DPC) onaylanmasıyla Yunanistan'ın NATO'nun askeri kanadına dönüşünü mümkün kılan bir antlaşmadır. Bu antlaşma esas itibarıyla Yunanistan'ın NATO'nun askeri yapısına bağlanmasına ilişkin düzenlemeleri içermektedir. Türkiye ile Yunanistan arasındaki sorunlar antlaşma kapsamı dışında tutulmuş ve bu konuların taraflarca daha sonra müzakere edilmesi kararlaştırılmıştır. Yunanistan'ın NATO'nun askeri kanadına yeniden dönüşünü anlatan bir çalışma için bkz. Ufuk Güldemir, *Kanat Operasyonu*, İstanbul 1985.

1985 tarihinde aldığı bir kararla yeni bir güzergâh öngörmüştür.⁴³⁶ Ayrıca Yunanistan'ın Limni üzerinde 3000 deniz mil karelik bir kontrol sahası oluşturmaya çalışmaktadır.⁴³⁷

Bazı görüşlere göre, Ege Denizi'ndeki hava sahasındaki FIR meselesi açısından şu ana kadar ele aldığımız tüm süreç, açıkça egemenliğe ilişkindir. Şöyle ki, Yunanistan'ın Atina FIR hattı, İstanbul FIR çizgisine kadar bütün Ege hava sahasını kapsamaktadır. Atina ve İstanbul FIR bölgelerinin sınırı Türk kara ülkesi sınırına 6 mil kalana kadar devam etmektedir. Türkiye, bu bölgede uçakları denetleyemezken, Yunanistan bu geniş alan içinde uçakları rahatça denetleyebilmektedir. İşte bu durumun Türkiye'nin milli güvenliğini tehlikeye düşürdüğü iddia edilmektedir.

Ancak, şunu açıkça ifade etmek gerekir ki, FIR bir denetim mekanizması değildir. Bilakis sivil hava araçlarının uçuş emniyetinden birincil derecede sorumluluğa sahip olunan bölgesel bir yükümlülüktür. Bu amaca aykırı hareket edildiği durumlarda ancak böyle bir iddianın doğruluğunu kabul edebiliriz. Sonuçta, 1930'lu yıllarda başlayan Türkiye ile Yunanistan arasındaki dostluk ortamı içinde, Ege'deki hava sahasında hava trafik yönetiminin bir parçası olan FIR uygulaması sorumluluğu Türk Karasuları sınırına kadar Yunanistan'a verilmiştir. Zamanında bu konuda inisiyatif almayan Türkiye, bugün hem Ege Denizi'nde hem de Akdeniz'de uçuş bilgi bölgelerini Yunanistan'a bırakmıştır.⁴³⁸ Bu konu da birçok Yunanlı yazar da, FIR'ın egemenlik yetkisi teşkil etmediğini belirtmektedir.⁴³⁹

Ancak FIR'a ilişkin olarak devlet hava araçlarının ve özellikle askeri

⁴³⁶ Arı, "Ege Sorunu ve Türk-Yunan İlişkileri: Son Gelişmeler Işığında Karasuları ve Hava Sahası Sorunları", 62.

⁴³⁷ Tezcan, *Hava Hukuku*, 55; Ayrıntılı bilgi için bkz. Sevin Toluner, *Limni Adası'nın Hukuki Statüsü ve Montreux Boğazlar Konvansiyonu*, MHMMAUM, İstanbul, 1987.

⁴³⁸ Tezcan, *Hava Hukuku*, 56; Arı, "Ege Sorunu ve Türk-Yunan İlişkileri: Son Gelişmeler Işığında Karasuları ve Hava Sahası Sorunları", 62. Gürel, *Tarihsel Boyut İçinde Türk Yunan İlişkileri*, 91; Turgay Cin, "Ege'de Türkiye ve Yunanistan Bakımından FIR Hattı Sorunu", 57 vd.

⁴³⁹ "Bu sınırlar, (Atina FIR'ı) bütün ulusal hava sahasını ve Ege'deki uluslararası hava sahasının bazı bölümlerini kapsıyor. Bu bölümlerde, (Ege'nin uluslararası hava sahası) Yunanistan egemenlik hakları uygulamıyor, ICAO tarafından kendisine verilen bir uluslararası görevi, uçuşların güvenilir bir şekilde gerçekleştirilmesi görevini yerine getiriyor." Mihail Grillas, 08 Temmuz 2003 tarihli Radikal Gazetesi.

uçakların durumu tartışma yaratmaktadır. Bu konuya ilişkin olarak yukarıda belirttiğimiz üzere devlet hava araçları açıkça Şikago rejiminden muaftır.

6.3.3.1 Askeri Uçakların FIR'daki Yükümlülüğü

Konuyu özellikle askeri uçaklar açısından incelersek, öncelikle askeri uçakların bir tanımını yapmamız gerekecektir. Uluslararası sözleşmelerde “Askeri Hava Aracı” tanımı yapılmamıştır. Ancak, 10 Aralık 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 29. maddesindeki “Savaş Gemisi” tarifinin⁴⁴⁰ kıyasen “Savaş Hava Araçları / Askeri Hava Aracı”na da uygulanabileceği söylenebilir. Buna göre “Askeri Hava Aracı”, bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olup, gövdesinde onu başka araçlardan ayıran işaret ve semboller taşıyan, bu devletin hükümetinin usulüne uygun şekilde yetkilendirdiği ve ismi normal hizmet listesinde veya buna denk bir listede görünen bir komutanın emrinde olan ve silahlı kuvvetlerin düzeni altındaki bir mürettebatla donatılan hava aracıdır.⁴⁴¹ Bu tanımın içinde yer alan hava aracı, bu çalışmanın ilk bölümünde yer alan tanıma uygun hava aracıdır. Bu nedenle, havaya fırlatılan her araç söz gelimi roket, füze, uçaksavar mermisi vb. gibi, hava aracı olarak kabul edilemez. Bir diğer hava aracı şekli olan insansız hava aracı ise, mürettebat olmasa da tanım için de yer alabilir. Burada kumanda edilebilen füze ile insansız hava aracı arasındaki fark, kullanım amacı dikkate alınarak tayin edilmelidir.

FIR meselesinde tartışma, öncelikle Yunan Dışişleri Bakanlığı'nın açıklamasının içeriğinde yer alan “askeri hava araçları” kavramından çıkmaktadır.⁴⁴² Yoksa FIR'ın her hangi bir egemenlik yetkisi tanımadığını her iki tarafta açıkça kabul etmektedir. Ancak, Yunanistan'ın Ege'de uçuş yapan bütün Türk askeri uçaklardan uçuş planı istemesi ve FIR'la ilgili yönergelere uyması talebi nedeniyle

⁴⁴⁰ Gündüz, *Milletlerarası Hukuk*, 364.

⁴⁴¹ Benzer bir tanım için bkz. U.S. Air Force, *International Law-The Conduct of Armed Conflict and Air Operations*, Air Force Pamphlet, 1976, 110-3-1.

⁴⁴² Bildirinin İngilizcesi için bkz. <http://www.mfa.gr/www.mfa.gr/en-US/Policy/Geographic+Regions/South-Eastern+Europe/Turkey/Turkish+claims/FIR> (E.T. 10.06.2010)

Türkiye, Yunanistan'ın teknik yetkilerini aştığını ileri sürmekte ve bu yetki genişlemesini kabul etmemektedir.⁴⁴³

Askeri Havacılık uygulamaları açısından ise, askeri hava araçlarının uçuşları iki sınıfa ayrılmaktadır ve her durum için uygulanacak usuller farklılık arz eder.⁴⁴⁴

—Harekât Hava Trafîği (Operational Air Traffic)

Harekât hava trafiği uçuşları askeri amaçla eğitim, tatbikat ve harekât uçuşlarını kapsamaktadır. Bu tip uçuşlarda Şikago Sözleşmesi ve ekleriyle konulan kurallara uyma mecburiyeti yoktur.

—Genel Hava Trafîği (General Air Traffic)

Askeri hava araçlarının standart güvenlik kurallarına uyarak yapmakta sakınca görmedikleri uçuşlardır. Bu durumdaki bir askeri hava aracı, sivil hava araçları gibi uçuş planı doldurur ve ilgili FIR makamlarına uçuş bilgisi vererek onların talimatlarına uyar.⁴⁴⁵

Yukarıda devlet hava araçları ile ilgili olarak yaptığımız tüm açıklamalar burada da askeri uçaklar açısından geçerli olacaktır. Buna göre, askeri uçakların Şikago Rejimi bağlamında yükümlülükleri bulunmamaktadır. Uluslararası uçuş emniyetinin devletlere yüklediği yükümlülükler çerçevesinde her devletin askeri uçuş operasyonları kendi sorumluluğunda olacaktır. Ancak askeri uçaklar bir başka devletin hava ülkesine giriş yapacaksa, yukarıda belirttiğimiz gibi izin alma zorunluluğu söz konusudur.⁴⁴⁶ O halde Türkiye Cumhuriyeti kendi istemedikçe,

⁴⁴³ Bunun yanında, 2009 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devleti Genelkurmay Başkanlığı'nın tespit ettiği hava sahası ihlalleri için bkz. http://www.tsk.tr/HABERLER_ve_OLAYLAR/2_Hava_Ihlalleri/hava_sahasi_ihlalleri_2009.htm

⁴⁴⁴ Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 2. Kitap, 450.

⁴⁴⁵ Başdemir, *Avrupa Birliği Müzakere Sürecinde Türkiye ile Yunanistan Arasındaki Karasuları ve Hava Sahasının Genişliği Sorunları*, 16.

⁴⁴⁶ Örneğin Macaristan'da, Suriyeli bir işadamına yönelik operasyona katıldıkları iddia edilen iki İsrail uçağının, Türk hava sahasından geçişlerine ilişkin olarak Hava Kuvvetleri Komutanlığı Genel Sekreterliği'nden konuya ilişkin yapılan şöyle bir yazılı açıklama yapılmıştır. "Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı'nın 04 Mart 2010 tarihli, DHGY/422688 sayılı yazısı ile İsrail'in iki adet

uluslararası sular üzerindeki uluslararası hava sahasında izin almadan ve bildirimde bulunmadan uçabilecektir.

Yunanistan ve Türkiye arasında var olan “Ege Denizi”ne ilişkin uyuşmazlık konuları, Türkiye’nin Avrupa Birliği (AB)’ne üyelik süreci ile birlikte nitelik değiştirmiş; sorunlar, taraflarca ele alınıp çözümlenmesi gerekirken, Türkiye’nin üyelik müzakerelerinin bir parçası hâline getirilmiş ve üyelik ile sorunların çözümü arasında şartlı bir ilişki oluşturulmuştur.⁴⁴⁷ Diğer yandan, Avrupa Birliği üyesi ülkelerin “Tek Avrupa Hava Sahası” (Single European Sky) yolunda gerçekleştirdiği değişiklikler, Türkiye-Yunanistan arasında Ege'deki hava sahası üzerindeki tartışmalara yönelik olarak önemli gelişmeler getirmektedir. AB hava trafik yönetimi örneği olarak sonraki alt bölümlerde⁴⁴⁸ ele alacağımız konu bağlamında kısaca ifade etmek gerekir ki, “Tek Avrupa Hava Sahası” ile Yunanistan’ın 6 mil karasularına sahip olup 10 millik bir hava sahası genişliği iddiası, diğer üye devletlerin hiçbir uygulaması ile bağdaşmayacaktır. AB içinde yeknesak bir uygulama gereği Yunanistan söz konusu mesnetsiz iddiasından bu durumda vazgeçmek durumunda kalabilecektir.⁴⁴⁹

Gulfstream tipi askeri uçağına, Nevatim/İsrail - Budapeşte/Macaristan - Varna/Bulgaristan - Nevatim güzergâhında 17 Mart 2010 tarihinde Türk hava sahasından üst uçuş izni verilmesi talebi alınmıştır. Genelkurmay Başkanlığı'nın müsaadesi ile söz konusu uçaklara Türkiye Havacılık Bilgi Yayınında (AIP) belirtilen kurallara uyması, Türk hava sahasında hava yollarını kullanması, havada yakıt ikmali yapmaması, foto/keşif ve istihbarata yönelik elektronik teçhizat bulundurmaması koşulları ile uçuş izni verilmiştir. Bu kapsamda; İsrail'e ait iki adet Gulfstream tipi askeri uçak, 17 Mart 2010 Çarşamba günü Türk hava sahasına Güneybatı kısmında bulunan "TOMBİ" noktasından saat 09.35'te giriş yapmış ve kuzeybatı kısmında bulunan "MAKOL" noktasından saat 10.30'da terk etmiştir. Aynı uçaklar dönüş rotasında Türk hava sahasına "RİXEN" noktasından saat 13.30'da giriş yapmış ve "TOMBİ" noktasından saat 14.20'de terk etmiştir.” <http://www.hvkk.tsk.tr/PageSub/BasinDuyurulari/Haber/HaberDetay.aspx?HID=1292>

⁴⁴⁷ Fuat Aksu, “Ege ve Kıbrıs Sorunlarının Çözümünde Avrupa Birliği'nin Tutumu”, Stratejik Araştırmalar Dergisi, Sayı: 3, Şubat 2004, Yıl: 2, 113.

⁴⁴⁸ Infra, bölüm 6.5 vd.

⁴⁴⁹ Ayrıca SES düzenlemelerinin değiştireceği bir başka önemli nokta ise FAB'ın oluşturulmasıyla ilgilidir. FAB, iki veya daha fazla ülke arasındaki sınırlar arası işlevsel hava sahası bölümleridir, yani Avrupa Göklerinin bir mikrografisidir. Amacı da, bu "havadaki hızlı ulaşım şeritleri" içindeki ulaşımı daha da kolaylaştırmaktır. Kanunun 2. inci maddesinin değiştirilmesi, FIR sınırları içinde değil, Birliğe katılan devletlerin "devlet sınırları" içinde FAB'ın oluşmasına izin veriyor. Yani FAB, yalnızca ulusal hava sahasında oluşacak ve uluslararası hava sahasını içermeyecek. Ayrıca, bu değiştirilmiş FAB'lar 28.500 fit yüksekliği altında da oluşturulabilecekler. Bu, Yunan savaş uçaklarının FAB içerisinde gerçekleştirecekleri uçuşlara sınırlamalar getirecektir. Sonuç olarak da, Yunan uçaklarının Türk

6.4 Hava Savunma Kimlik Tanımlama Bölgeleri (Air Defense Identification Zone / ADIZ) Sorunu

Açık denizler üzerindeki hava sahasının serbestliği ilkesine aykırılık oluşturduğu iddia edilen bir durum “Hava Savunma Kimlik Bildirme Bölgeleri” (ADIZ) olarak adlandırılan, öncülüğünü ABD-Kanada’nın yaptığı, bitişik hava bölgeleri tesisidir. Soğuk Savaş dönemi ürünü olan söz konusu uygulama ile bazı devletler tek-terafli kararlar, karasularına bitişik açık deniz üzerindeki hava sahasında⁴⁵⁰ seyreden uçaklardan kimlik bildirimleri istemektedir. Söz gelimi, ABD Federal Kanunları uyarınca hiçbir uçak, çeşitli yönetmeliklerle belirlenmiş ADIZ içinde, uçuş planı ibraz etmedikçe ya da ATC’den izin almadıkça seyrüseferde bulunamaz.⁴⁵¹ Buna karşılık Amerikan Deniz Kuvvetleri’nin yönetmeliklerinde, yabancı bir devletin hava sahasına girme niyeti olmadıkça, hiçbir sahil devletinin ADIZ uygulamasının tanınmayacağı da belirtilmiştir.⁴⁵² Bu hükümden ABD’nin de kendi hava sahasına girme niyeti olmayan bir hava aracından ADIZ usulleri talep etmeyeceğini çıkarmaktayız.

ABD Hava Harp Akademisi’nde yayımlanmamış bir teze göre, ABD söz konusu tanımlı bölgelerde *per se* egemenlik hakkı iddia etmemektedir ancak söz konusu tanımlı bölgelere giren araçlardan bilgi talep etmekte ve onları yakından gözlemektedir.⁴⁵³ Bu açıklama inandırıcılıktan uzak durmaktadır. Çünkü ADIZ, ABD Federal Kanunlarına göre hüküm altına alınmıştır ve ABD-Kanada ortaklığında

uçaklarını 6-10 mil alanında tacizleri zorlaşacak, hatta olanaksızlaşacaktır. <http://www.abhaber.com/haber.php?id=24884>

⁴⁵⁰ Uzaklıklar değişmekle birlikte kimi yerde 300 mile kadar

⁴⁵¹ Federal Regulations Title 14: Aeronautics and Space, Part 99-Security Control of Air Traffic Subpart A-General 99.11 <http://ecfr.gpoaccess.gov/cgi/t/text/textidx?c=ecfr&sid=cb2a9f1546439cfe5613a039bcbf25c&rgn=div8&view=text&node=14:2.0.1.3.14.1.9.6&idno=14>

⁴⁵² Department of The Navy Office of The Chief of Naval Operations And Headquarters, U.S. Marine Corps, Department of Homeland Security and U.S. Coast Guard, *Navy's Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*, July 2007, 2-13.

⁴⁵³ Richard J. Butler, *Sovereignty And Protective Zones In Space And The Appropriate Command and Control Of Assets*, Yayınlanmamış doktora tezi, Air University, Maxwell Air Force Base, Alabama, 2001,15.; *Paralel görüş için bkz.* McDougal and Schlie, “Hydrogen Bomb Tests in Prospective”, 64 Yale Law Journal 648, 1955, 684.

Kuzey Amerika Hava Sahası Savunma Komutanlığı (NORAD) (*North American Aerospace Defense Command*) tarafından idare edilmektedir.⁴⁵⁴ ADIZ usullerini yerine getirmeyen bir hava aracı Federal Kanunları⁴⁵⁵ ihlal etmiş olacaktır ve dolayısıyla AB'nin yargılama yetkisinden bahsedilecektir.

Tüm bu hususlar ışığında ABD'nin söz konusu uygulamasının bir egemenlik uygulaması olduğu aşikârdır. Uluslararası hukuk açısından dikkate alınması gereken durum ise, diğer devletlerin bu uygulamaya ısrarlı bir şekilde itiraz (*persistent objector*) etmesinin gerekli olup olmadığıdır. Genel kabul gören uluslararası hukuk kurallarının istisnalarının açıkça kabul edilmiş olması gerekir.⁴⁵⁶ Kanımızca açık denizlerde serbestlik ilkesinin ve dolayısıyla onun üzerindeki hava sahasının serbestlik ilkesinin genel kabul görmüş bir kural olmasından bahisle, ADIZ uygulamasının uluslararası hukuka aykırı bir durum arz ettiğini belirtebiliriz.

6.5 Bölgesel Havacılıkta Avrupa Hava Trafik Yönetimi Örneği

Günümüzde Avrupa hava sahasında 25.000'den fazla uçak uçmakta olup, bu rakamın her 10-14 yılda bir, iki katına yükselmesi beklenmektedir. Hava sahasında yaşanmakta olan gecikmelerin yüzde 75'i Batı Avrupa hava sahasında gerçekleşmektedir.⁴⁵⁷ Hava trafik hizmetlerinin modernizasyonu ile beraber "Avrupa Semaları"ndaki bu sıkışıklığın giderilmesi amacıyla hava kontrolünün mümkünse tek elden yapılması gündeme gelmiştir. Buna yönelik olarak Topluluk, Avrupa çapında "Tek Avrupa Hava Sahası" (Single European Sky / SES) adı altında birleşik bir hava trafik kontrol sistemi oluşturması için düzenlemelere 2004 yılı itibariyle başlamıştır.

⁴⁵⁴ Daha fazla bilgi için bkz. <http://www.norad.mil/> (E.T. 10.06.2010)

⁴⁵⁵ Federal Regulations Title 14: Aeronautics and Space Part 99-Security Control Of Air Traffic Subpart A-General 99.11.

⁴⁵⁶ Malcom Shaw, *International Law*, 5th. Ed., Cambridge University Press, 2004, 85.

⁴⁵⁷ "Ulaştırma Sistemi ve Dış Ticaretimiz", Cavit Özdem, <http://www.dtm.gov.tr/dtmin/upload/EAD/KonjokturIzlemeDb/ulsis.doc> (E.T. 10.06.2010)

6.5.1 Avrupa Birliği - Tek Avrupa Hava Sahası (Single European Sky / SES)

SES, Avrupa hava sahasının hava trafik akışının işlevi çerçevesinde yeniden yapılandırılması yolunda, Avrupa'daki hava trafik yönetimi sisteminin parçalanmışlığını en aza indirerek, Avrupa'daki hava ulaştırmasının ve emniyetinin etkinliğini arttırmak amacıyla ortaya atılmış bir AB girişimidir.⁴⁵⁸ Buna göre SES programı, AB hukuku çerçevesinde, çeşitli düzenlemeler yolu ile AB organlarının belirlemiş olduğu politikalar kapsamında sürekli yenilenmektedir.

SES projesi fikrinin henüz çok kısa bir süre önce gündeme geldiği, tümüyle hayata geçirilemediği ve hâlihazırda bazı sorunlar yaşanmakta olduğu değerlendirildiğinde, konu ile ilgili olarak detaylı ve kapsamlı kaynak sayısının da oldukça az olduğu göze çarpmaktadır.⁴⁵⁹

6.5.1.1 SES I

Bugün ikinci bir yapılanma planı yürürlüğe girdiği için, ilk SES programı SES I olarak anılmaktadır. SES I mevzuat paketi, 10 Mart 2004 tarihinde Avrupa Parlamentosu ve Konseyi tarafından kabul edilmiş olup, 31 Mart 2004 tarihinde AB Resmi Gazetesi'nde yayımlanarak, 20 Nisan 2004 itibariyle yürürlüğe girmiştir.⁴⁶⁰ SES mevzuat paketi dört ana tüzükten oluşmaktadır;

- ✓ SES'in Oluşturulmasına Yönelik Gerekli Çerçevenin Belirlenmesi Hakkında 10 Mart 2004 tarih ve 549/2004 Sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü
- ✓ SES'de Hava Seyrüsefer Hizmetlerinin Sağlanması Hakkında 10 Mart 2004 tarihli ve 550/2004 Sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü

⁴⁵⁸ http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/single_european_sky_en.htm (E.T. 10.06.2010)

⁴⁵⁹ Şen Esra Özçelik, "Avrupa Topluluğu Hava Taşımacılığı Politikası Çerçevesinde 'Tek Avrupa Hava Sahası' Girişiminin Avrupa Topluluğu ve Türkiye'ye Olası Etkileri Üzerine Bir Değerlendirme", Ulaştırma Bakanlığı, Avrupa Birliği Uzmanlık Tezi (Yayımlanmamış), Ocak 2008, 2.

⁴⁶⁰ http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/single_european_sky_en.htm

- ✓ SES'in Kullanılması ve Organizasyonuna İlişkin 10 Mart 2004 tarihli ve 551/2004/107 Sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü
- ✓ Avrupa Hava Trafik Yönetimi Ağının Birlikte İşlerliği Hakkında 10 Mart 2004 tarihli ve 552/2004 Sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü⁴⁶¹

6.5.1.2 SES II

SES'in özellikle Avrupa ATM ağındaki masraf yönetiminin gelişimi ve işlevsel hava sahası bloklarının (Functional Airspace Blocks /FAB) bütünleşmesi gibi önemli konularda beklenen sonuçları doğurmaması, yeni bir plan benimsenmesi gerekliliğini doğurmuştur. AB Komisyonu bünyesinde hazırlanan raporlarda, hava araçlarının, özellikle uçuş çizgilerinin en kısa olan rotalarda ve en iyi şekilde kullanılması gerekliliği defalarca vurgulanmıştır.⁴⁶² Ayrıca bütünleşmiş bir ATM ağının gereksiz gürültü ve kirli hava yayımını (emissions) da en aza indireceği iddia edilmektedir. İlave olarak raporlara göre, tüm havacılık sektörü açısından, hava trafiğinin daha etkin bir şekilde bütünleşmiş tek bir ağda gerçekleşmesi, uçuş emniyetinin seviyesinin yükseltilmesi anlamında büyük öneme sahiptir.⁴⁶³ SES II'nin amaçları Avrupa Komisyonu politikası çerçevesinde dört başlık altında belirtilebilir.⁴⁶⁴

- Avrupa ATM'si için, hedefleri oturtulmuş verimli bir işleyiş sunmak,
- Uçuş emniyeti düzenlemelerinin gelişimi ve daha etkili uygulanması yolunda tek bir uçuş emniyeti çerçevesi yaratmak ve bu çerçevede

⁴⁶¹ Tüzüklere ulaşmak için bkz. http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/

⁴⁶² Söz konusu raporlara ulaşmak için bkz. http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/ (E.T. 07.05.2010)

⁴⁶³ http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/ (E.T. 07.05.2010)

⁴⁶⁴ Bkz. Commission Of The European Communities, *Communication From The Commission To The European Parliament, The Council, The European Economic And Social Committee And The Committee Of The Regions Single European Sky II: Towards More Sustainable And Better Performing Aviation*, Brussels, 25.6.2008, Com(2008) 389 Final, {Sec(2008) 2082}.

EASA'nın⁴⁶⁵ yetkilerini; havaalanları, hava trafik yönetimi ve hava seyrüsefer hizmetleri çerçevesinde genişletmek,

- SESAR programı ile en son teknoloji ürünlerinin kullanımını teşvik etmek,
- Havaalanlarının yönetiminin geliştirilmesini sağlamaktır.

Bu çerçevede, en önemli konu olan EASA'nın yetkilerinin genişletilmesi meselesi, 21 Ekim 2009 tarihinde, aynı zamanda 2006/23/EC direktifini de kaldıran düzenleme ile yürürlüğe girmiştir.⁴⁶⁶ Yine 30 Mart 2009 tarihinde AB Ulaştırma Konseyi, SES II Düzenleme paketini onaylamıştır.⁴⁶⁷ 2010 itibariyle AB Komisyonu tüm bu düzenlemelerin yürürlüğüne ilişkin yönetmelikler çıkarmaktadır.

6.5.1.3 SESAR (Single European Sky ATM Research)

SESAR, genel olarak Avrupa hava trafik kontrol altyapısının modernizasyonu programıdır. SESAR, Avrupa hava sahasında uçuş emniyetinin ve hava trafik akışkanlığının, önümüzdeki 30 yıl için sağlayabilecek yeni kuşak ATM sisteminin gelişimini amaçlamaktadır. SESAR, SES'in teknolojik tamamlayıcısı olarak kabul edilmektedir.⁴⁶⁸

9 Ekim 2008 tarihli AB Ulaştırma Bakanları zirvesinde SESAR'ın değişim aşamaları ortaya koyulmuştur. Buna göre mevcut yapıdan farklı olarak, yeni SESAR sisteminin uçuş yoğunluğu hacmini üç katına, uçuş emniyetini de on katına kadar çıkaracağı iddia edilmektedir. Yine bunun yanında havacılık sektörünün maliyetlerinin de düşeceği öngörülmektedir. Zirvede, SESAR'ın aşamaları şu şekilde belirtilmiştir;⁴⁶⁹

⁴⁶⁵ Infra, bölüm 7.3.1.

⁴⁶⁶ Regulation (EC) No 1108/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009

⁴⁶⁷ Kasım 2009 tarihli AB Resmi gazetelerinde çeşitli düzenlemeler bulunabilir.

⁴⁶⁸ http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/sesar_en.htm

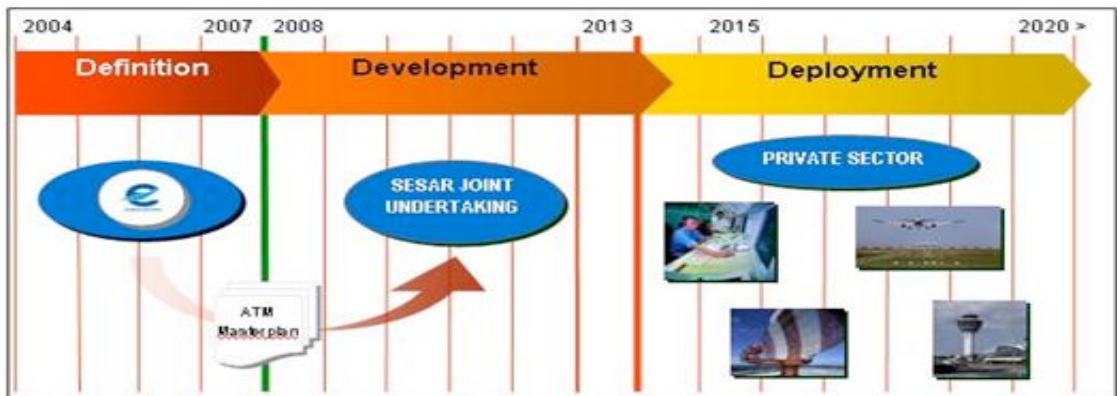
⁴⁶⁹ http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/sesar_en.htm

Tanımlama Aşaması (2004–2008): Tamamlandığı açıklanan aşama ile ATM ana planı içeriği tanımlanmış ve gelecek aşamaların çerçevesi ortaya koyulmuştur. Tanımlama aşamasını EUROCONTROL yürütmüştür.

Gelişme Aşaması (2008–2013): Bu aşamada, bir önceki aşamadaki tanımlamalar doğrultusunda ihtiyaç duyulan yeni kuşak teknolojilerin üretimi öngörülmektedir. Söz konusu süreç, AB Galileo Modeli çerçevesinde yani, kamusal ve özel fonların ortaklığı modeli ile yönetilecektir.

Yayımla Aşaması (2013–2020): Bu aşamada hedeflenen, hem Avrupa’da hem de diğer ortak devletlerde, ATM için yeni bir alt yapı kurmaktır. Ancak burada, önceki aşamalardan farklı olarak, kamu sektörü tamamen ortadan kaldırılıp, özel sektörün sorumluluğunda ve yönetiminde farklı bir yapı düşünülmektedir.

Tezimizin ana başlığı “dönüşüm”ü irdelemektedir. Aşağıdaki tablo ile ATM yönetiminin, hangi aşamalarla değiştiği ve sonucunda nasıl bir yapıya dönüşeceği açıkça görülmektedir. Konuya, bölümün genel değerlendirilmesinde değinileceği için ayrıntıya burada girmeyeceğiz ama dönüşümün açıkça özel sektöre bırakılmak suretiyle oluşacağını belirtmeliyiz.



Tablo 2: SESAR Gelişim Aşamaları⁴⁷⁰

⁴⁷⁰ Tablo için bkz. http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/sesar_en.htm

6.5.2 Hava Seyrüseferinin Emniyeti için Avrupa Örgütü (EUROCONTROL)⁴⁷¹

EUROCONTROL, Avrupa Topluluğu ve 38 üye devletten⁴⁷² oluşan uluslararası bir örgüttür. Örgütün öncelikli amacı, homojen bir Pan-Avrupa⁴⁷³ (Pan-Europe) hava trafik yönetimi (ATM) düzeninin gelişimidir. EUROCONTROL, Avrupa havacılığına endüstrisinin daha emniyetli, daha performanslı ve çevresel açıdan daha güçlendirilebilir olması için katkı yapmaktadır.

Aslen 13 Aralık 1960 yılında 6 Avrupa devleti (Almanya, Belçika, Fransa, İngiltere, Lüksemburg, Hollanda) tarafından oluşturularak, hava sahasının sivil ya da askeri kullanımı için hava trafiğinin kontrolünü üstlenen sivil-asker karışık bir örgüt olan EUROCONTROL, Avrupa’da şu an itibariyle ATM’lerde hayati önemi haiz bir üstünlüğe sahiptir.⁴⁷⁴ Bugün EUROCONTROL, üyeleriyle birlikte ATM performansının kendi deyimleri ile 21. yüzyılın ötesine taşınması anlamında, kendisini “Tek Avrupa Hava Sahası” (*Single European Sky*) inşasına adanmıştır.⁴⁷⁵ Uygulamada belirli FIR bölgelerinde hava trafik kontrol hizmetini alan hava araçları, uçuş gerçekleştirdikleri bölgelere göre belli bir ödeme yükümlülüğü içinde bulunurlar. Buna göre Avrupa içindeki uçuşlar için bu ödemeler EUROCONTROL’e yapılır ve daha sonra diğer devletlerin payları oranında söz konusu meblağ dağıtılır. Dolayısıyla bir hizmet ve bu hizmetin karşılığında bir ödeme söz konusudur. EUROCONTROL öncelikle bu dağılım düzenini sağlar.

27 Haziran 1997 tarihinde EUROCONTROL sözleşmesi yeni bir protokolle son şekline dönüştürülmüştür. Ancak Sözleşme henüz tüm üye devletler tarafından

⁴⁷¹ http://www.eurocontrol.int/corporate/public/subsite_homepage/index.html (E.T. 10.06.2010)

⁴⁷² EUROCONTROL’ü kuran Sözleşme, Türkiye tarafından 2.12.1988 tarihli ve 3504 sayılı uygun bulma kanunu sonucu onaylanmış ve bunu takiben Türkiye 1 Mart 1989 tarihinden itibaren EUROCONTROL’e katılmıştır.

⁴⁷³ Tüm Avrupa anlamına gelmektedir. Bütünlüğü ifade eder.

⁴⁷⁴ Etkin ve güvenilir bir hava sahası koşulları yaratmak amacıyla 1960 tarihinde 6 ülkenin oluşturdukları ve 12 Şubat 1981 tarihli Brüksel protokolüyle metni değişikliğe uğrayan Hava Seyrüsefer Güvenliğine İlişkin Uluslararası İşbirliği Sözleşmesi (EUROCONTROL) yürürlüğe konmuştur.

⁴⁷⁵ http://www.eurocontrol.int/corporate/public/standard_page/lp_about_us.html

onaylanmamıştır. Bu son şekliyle örgüt, üye devletlerce belirlenen emniyetli seyrüsefer politikasına uygun olarak, hava seyrüseferine ilişkin Pan-Avrupa programlarını işletecek şekilde yeniden örgütlenmiştir. Bu yeni düzenlemeyle örgüt bünyesinde karar alma şekli değiştirilmiş, kararların tamamına yakınının oy çokluğuna göre alınması getirilmiştir.⁴⁷⁶ Yapılan diğer değişikliklere göre örgütün amaçları şu şekilde belirlenmiştir.

- ✓ Avrupa'daki hava seyrüsefer merkezleri ile yer hizmetlerinin tamamını uyumlu hale getirmek amacıyla bir ortak plan hazırlayarak ortak kurallar ve özellikler uygulamaya koymak,
- ✓ Hava seyrüsefer hizmetlerine uygulanacak kuralların uyumlaştırılması çalışmaları yapmak,
- ✓ Hava trafiğine ilişkin talepleri karşılayabilecek kapasitelerin sağlanması ve Avrupa'da hava trafiği işletmeciliğini yeknesak bir sistem içerisinde kurup, işletip, geliştirecek; hava sahasının gereksinimine daha iyi cevap verecek yapısal değişiklikler önermek,
- ✓ Üye devletler tarafından EUROCONTROL örgütüne bırakılan ileriye dönük ortak Avrupa sistemlerini planlayarak, uygulamaya koyup işletmek,
- ✓ Havaalanlarına yakın hava seyrüseferini iyileştirmeye yönelik ortak ve koordineli politikalar geliştirmek.

Sonuç olarak, 27 Haziran 1997 tarihli son değişiklik protokolü ile örgüt, nitelikli çoğunluk oyuyla zorlayıcı kararlar almaya ve elindeki hukuki yaptırımları geliştirmeye söz konusu yeni düzenlemeyle kavuşmuş bulunmaktadır. Bu yolla hukuki dayanağa ve kolaylığa sahip olacak EUROCONTROL, hava

⁴⁷⁶ David McMillan, "EUROCONTROL", 10. Turkish Transportation Forum, Istanbul, 29 September 2009, 2.

seyrüseferleriyle ilgili denetim görevini daha etkin bir biçimde gerçekleştirerek, değişen koşullara daha kolay, daha iyi uyum sağlayacaktır.⁴⁷⁷

EUROCONTROL kurumunun organlarının yetkisi ne öz bakımından ne de değerlendirme ölçütleri bakımından bir sınırlandırmaya tabi tutulmamıştır. Özellikle her üye devletin ulusal politikalarına ilişkin kararların Avrupa düzeyinde merkezileştirilmesi, bu örgütün görevine dahil edilmiştir. Örgüte görevler bakımından, Avrupa’da hava trafiği işletmeciliği yönünden verilen sorumluluk kadar yetki de verilmiş bulunmaktadır.

Yukarıda ele alınan AB’nin SES paketi ile hava trafik yönetimine girmesi durumu, EUROCONTROL’un AB sınırları dışında da üyeleri olması nedeniyle, uyum açısından bugün için bir sorun teşkil etmektedir. EUROCONTROL’un genel direktörü McMillan, devletlerin egemenlik kaygılarının halen çok yoğun olduğunu belirterek, bugün için amaçlarının bütün Avrupa’yı kucaklayacak tek bir hava trafik yönetiminin kurulması olduğunu belirtmektedir.⁴⁷⁸ Bu anlamda EUROCONTROL, “Tek Sema” (Single Sky) olarak isimlendirdiği düzen için şu konulara ilişkin birlik önerisini getirmektedir.⁴⁷⁹

- Hava Akışı Yönetimi (Flow Management)
- Ağ Yönetimi üzerine önem verilmesi (Emphasis on Network Management)
- Etkili Yükleme Sistemi (Effective Charging System)
- Sivil-Asker İşbirliği (Civil-Military Co-operation)

⁴⁷⁷ Bu konuda özellikle bkz. Van Dam Roderick, *EUROCONTROL Qua Vadis*, Revue Française de Droit Aerien et spati al, vol.215, No:3, 2000, 159-180 aktaran: Durmuş Tezcan, *Hava Hukuku*, 63.

⁴⁷⁸ McMillan, “EUROCONTROL”, 3.

⁴⁷⁹ McMillan, “EUROCONTROL”, 4.

7. ULUSLARARASI UÇUŞ EMNİYETİ (INTERNATIONAL AVIATION SAFETY)

Bu bölümde uçuş emniyeti meselesi uluslararası boyutuyla ele alınacaktır. Uçuş emniyeti, öncelikli olarak hava araçlarının ve ona bağlı tüm insan gücünün lisanslandırılmasını ve yeknesak uluslararası standartları gerektirmektedir. Daha sonra söz gelimi uçuş aşamasında, diğer risklerden arınma çabası ise yukarıda bahsedilen hava trafik yönetimi ile işbirliğinden geçmektedir. Bu nedenle uçuş emniyeti meselesi, bir önceki bölümde ele aldığımız hava trafik hizmetleri ile sıkı sıkıya bağlıdır. Ayrıca havacılık yer hizmetleri bağlamında hava araçlarının sürekli bakım ve kontrolü de son derece önem arz etmektedir.

Hava seyrüseferi, deniz ya da kara yolculuğundan çok farklı özellikler içerir. Öncelikle, hava aracı ile yolculuk, kara ve deniz araçlarına nazaran oldukça yüksek süratte yapılır ve bu durum herhangi bir olasılıkta her zaman daha hızlı karar alınmasını gerektirir. İkinci olarak, hava aracı normal şartlarda uçuş esnasında havada sabit kalmaz⁴⁸⁰ diğer tabirle kara ya da deniz aracı gibi fren yapamaz veya duramaz. Son olarak, eğer bir kaza durumu söz konusu olursa, en ölümcül kaza, hava aracı ile gerçekleşmektedir.

Modern toplumda hava ulaştırmanın sahip olduğu önem her geçen gün artmakta ve diğer alternatif ulaşım olan kara ve deniz ulaşımının sektörel hacimleri yavaş yavaş azalmaktadır. 2010 yılı Nisan ayı içerisinde İzlanda Eyjafjallajökull Dağı kaynaklı volkanik gazların neden olduğu uçuş iptalleri ve sonucunda Avrupa kıtasında yaşanan ulaştırma kargaşası, bu durumun en somut örneği olmuştur.⁴⁸¹

Hava ulaştırmanın ulaştığı bu boyut, uçuş emniyeti meselesini, uluslararası toplumun öncelikli ve ortak bir ilgisi haline getirmiştir.⁴⁸² Bugün emniyet gözetim

⁴⁸⁰ Supra, bölüm 3.1.

⁴⁸¹ İlgili haber için bkz. <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/8627720.stm> (E.T. 10.06.2010)

⁴⁸² Gerçi balon'un mucitleri Montgolfier kardeşlerin 21 Kasım 1783 tarihinde gerçekleştirdikleri turdan henüz beş ay sonra, havacılığa ilişkin ilk emniyet kuralı da 23 Nisan 1784 tarihinde Paris Emniyeti tarafından yönetmelik olarak yayınlanmıştır. Bu yönetmeliğe göre, özel bir lisansa sahip olmayan

işlevi (Safety Oversight), devletlerin sadece bireysel değil ortak sorumluluğundadır. “Uçuş emniyeti” ile uluslararası insancıl hukukun temel kurallarının bulunduğu Cenevre Sözleşmeleri’nin ortak 3. maddesinde ifadesini bulan insanlığın öncelikli temel alınması (elementary considerations of humanity) ilkesi arasındaki doğal bağlantı açısından bakıldığında, emniyet gözetim sağlama yükümlülüğünün *erga omnes* bir karaktere sahip olduğunda şüphe yoktur. Söz konusu yükümlülükte, tüm devletlerin ortak menfaati söz konusudur.⁴⁸³

7.1 Tanımlama Sorunu

Uçuş emniyetinin uluslararası alanda önemi tüm devletler arasında oybirliği ile kabul edilmektedir ancak “emniyet” teriminin içeriği hususunda aynı birlik söz konusu olamamaktadır.⁴⁸⁴ Emniyet kelimesi, “tehlike ya da risklerden yoksunluk” anlamına gelmektedir.⁴⁸⁵ Fakat hava seyrüseferi, şu an için tehlike ve riskten yoksun olamamaktadır. Huang’ın nüktesi ile “...*risksiz bir uçuşun tek yolu hava aracının apronu terk etmesini engellemektir.*”⁴⁸⁶

Bu nedenlerle birçok yazar havacılıkta emniyeti “olabildiği kadar az kaza” ifadesi ile tanımlamaktadır.⁴⁸⁷ ICAO Hava Seyrüsefer Komisyonu ise uçuş emniyetini “kabul edilemeyen tehlike ve risklerden yoksunluk” olarak ifade etmektedir.⁴⁸⁸

balonların Paris hava sahasında uçuşu yasaklanmıştır. K.W. Colegrove, *International Control of Aviation*, World Peace Foundation, Boston, 1930, 2.

⁴⁸³ Jiefang Huang, “Aviation Safety, ICAO and Obligations Erga Omnes”, 8 Chinese Journal of International Law, March, 2009, 64.

⁴⁸⁴ Farklı tanımlama çalışmaları için bkz. ICAO Working Paper AN-WP/7699, Determination of a Definition of Aviation Safety, 11 December 2001. Ayrıca on sekiz farklı tanım yapıldığı makale için bkz. C.O. Miller, “State of the Art in Air Safety”, 34 Journal of Air Law and Commerce, 1957, 343–347.

⁴⁸⁵ “Safety”, The American Heritage Dictionary of the English Language, Fourth Edition, Houghton Mifflin Company, 2009.

⁴⁸⁶ Huang, “Aviation Safety, ICAO and Obligations Erga Omnes” 65.

⁴⁸⁷ “...as few accidents as possible...”, H. Wassenbergh, “Safety in Air Transportation and Market Entry”, XXIII: 2 Air and Space Law, 1998, 83.

⁴⁸⁸ “...freedom from unacceptable risks and danger...” ICAO Working Paper, *Determination of a Definition of Aviation Safety*, AN-WP/7699, 11 December 2001.

Burada temel sorun, hangi risklerin kabul edilebilir, hangilerinin kabul edilemez olduğuna kimin karar vereceğidir. Ulusal düzlemde bakarsak, Isaac ve Wassenbergh'e göre her devlet bu konuda yetkili makamı kendi iç teşkilatlarına göre belirleyecektir.⁴⁸⁹ Bunun yanında bugün için sivil havacılığın ulaştığı boyutta, uçuş emniyetinden küresel seviyede kimin sorumlu olacağı meselesi daha çok önem arz etmektedir. Her devletin kendi hava ülkesinde tam ve münhasır egemenlik yetkisini haiz olduğu gerçeği yanında, uluslararası sivil havacılıkta uçuş emniyetinin düzenlenmesi, karşılıklı işbirliğini zorunlu kılmaktadır.⁴⁹⁰ Bu işbirliğinin varlık bulduğu örgüt Şikago Rejimi'nde ICAO olarak kabul edilmektedir.

7.2 Uçuş Emniyeti Açısından ICAO'nun Yeri

ICAO'nun varoluş nedeni (*raison d'etre*) olarak öncelikle uçuş emniyeti işlevi gösterilmektedir.

7.2.1 ICAO'nun Uçuş Emniyetine İlişkin İşlevi

Uçuş emniyetinin gelişimi için ICAO Konseyi tarafından, Şikago Sözleşmesi'ne Ek'ler (Annexes) yoluyla devamlı yenilenen kapsamlı bir teknik standartlar ve tavsiye edilen uygulamalar (Standards and Recommended Practices / SARPs) kabul edilip yayınlanmaktadır. Son yıllarda ise, SARPs'ların düzenlemeleri yanında ICAO faaliyetlerine "Evrensel Emniyet Gözetim Denetim Programı" (Universal Safety Oversight Audit Programme / USOAP) ve "Küresel Havacılık Emniyet Planı" (Global Aviation Safety Plan / GASP) adı altında iki alan daha dahil edilmiştir.⁴⁹¹ Ayrıca kısa süre içinde uygulamaya geçmesi düşünülen uydu temelli bir küresel hava seyrüseferi planı üzerinde çalışılmaktadır. Buna göre hava

⁴⁸⁹ F.M. Isaac, "Is it Safe Up There", 28 Transportation Law Journal, 1998, 183-185; Wassenbergh, "Safety in Air Transportation and Market Entry", 83.

⁴⁹⁰ Huang, "Aviation Safety, ICAO and Obligations Erga Omnes", 65.

⁴⁹¹ Bknz. ICAO Assembly Resolution A32-11, A33-8, A33-9; Ayrıca bknz. ICAO Doc. 9707, 9735 ve 9734.

seyrüseferinin yanında iletişim, gözetim ve hava trafik yönetimi gibi hususların, tamamen uydu kaynaklı tek bir kaynaktan yönetilmesi düşünülmektedir.⁴⁹²

7.2.1.1 SARPs

Kuruluşundan bu yana altmış yılı aşkın süredir ICAO'nun öncelikli faaliyeti, SARPs'ı kabul edip yayınlamak olmuştur. Bu bağlamda ICAO Meclisi'ne göre "Standartlar" terimi, uluslararası hava seyrüseferlerinin düzenliliği ve emniyeti için gerekli olan fiziksel özellikler, tasarım, hammadde, performans, personel veya usuller üzerine yeknesak uygulamaları ifade eder. Devletler söz konusu "Standartlar"a uygun davranmalıdırlar. Eğer uygulamadaki imkânsızlıklar nedeniyle uygulamada farklılık söz konusu olursa, bu durum Şikago Sözleşmesi'nin 38. maddesi hükmünce derhal ICAO'ya bildirilmelidir.⁴⁹³ "Tavsiye Edilen Uygulamalar" kavramı ise, uluslararası hava seyrüseferinin daha yüksek seviyede emniyeti, düzenliliği ve etkinliği için üye devletlerin çaba sarf edeceği daha yüksek standartları hedefleyen, tavsiye niteliğinde yeknesak uygulamalardır.⁴⁹⁴

ICAO'nun genel uygulaması ve yukarıdaki tanımlar doğrultusunda ifade edilebilir ki; SARPs devletleri bağlamaktadır⁴⁹⁵ meğerki devletler SARPs'a uygun düşmeyen farklı bir uygulamaya sahip olduğunu ICAO'ya ihbar etmiş olsun. Kotaite'ye göre bu şekildeki bir sistem su geçirmez (watertight) bir yapıya sahiptir. Şöyle ki, devletler ya belirtilen standartlara uyacaktır ya da kendi farklı uygulamasını ICAO'ya ihbar edecektir.⁴⁹⁶ Sözleşme sistemi bunun dışında bir seçeneği kabul etmemektedir.

Özetle, Şikago Sözleşmesi'nin 54 (1) maddesi gereğince uluslararası standart ve tavsiye edilen uygulamaların ICAO Konseyi tarafından kabulü ile yine sözleşmenin

⁴⁹² Report of the World-wide CNS/ATM Systems Implementation Conference, ICAO Doc. 9719; Global Air Navigation Plan for CNS/ATM Systems, ICAO Doc. 9750.

⁴⁹³ "Definition of International Standards and Recommended Practices", in ICAO Doc. 7670, Resolutions and Recommendations of the Assembly 1st to 9th Sessions (1947-1955), Montreal, 1956. Tanımların güncelleştirilmiş hali için bkz. ICAO Doc. 9848, II-2.

⁴⁹⁴ ICAO Doc. 7670; ICAO Doc. 9848, II-2.

⁴⁹⁵ Uluslararası örf adet hukuku bağlamında tartışılabilir.

⁴⁹⁶ A. Kotaite, "Sovereignty under Great Pressure to Accommodate the Growing Need for Global Cooperation", 50 ICAO Journal (December 1995), 20.

90. maddesi gereğince de belirlenecek bu standart ve tavsiyelerin sözleşmeye ek olarak kabulü esası getirilmiştir. Şu an için Şikago Sözleşmesi'nde 18 Ek vardır ve kolaylıklar/imkanlar (Annex 9) ile güvenlik (Annex 17) konularında yayınlanan iki ek dışında, diğer 16 Ek'in tamamı uçuş emniyeti konularında yayınlanmıştır. Bunlar;

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

Ek 2: Havacılık Kuralları: Görerek ve Aletli uçuşa ilişkin kurallar.

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

Ek 4: Havacılık Haritaları: Uluslararası havacılıkta kullanılan harita ve türevlerinin 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 esas standartlar, üç bölümdür.

Bölüm 1: Uluslararası Ticari Hava Ulaşımı-Uçaklar

Bölüm 2: Uluslararası Genel Havacılık-Uçaklar

Bölüm 3: Uluslararası işletmecilik-Helikopter

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

Ek 8: Hava Araçlarının 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 usullerinin (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 kazaları bildirme, inceleme ve rapor usullerinde benzerliğin sağlanmasına ilişkin düzenlemeler.

Ek 14: Havaalanları: Havaalanlarının tasarım ve işletilmesi (Cilt 1) ve Helikopter iniş kalkış alanlarına (Heliportlar) (Cilt 2) ilişkin özellikler.

Ek 15: Havacılık Bilgi Hizmetleri: Uçuş harekâtı için gerekli havacılık bilgilerinin toplanması ve yayımlanmasına ilişkin metotlar.

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

Ek 17: Güvenlik: Uluslararası sivil havacılığın kanun dışı eylemlerden korunması ve konuya ilişkin düzenlemeler.

Ek 18: Tehlikeli Maddelerin Havadan Emniyetle Taşınması: Tehlikeli maddelerin (kargonun) özellikleri, etiketlenmesi, paketlenmesi ve yüklenmesine ilişkin kurallar.⁴⁹⁷

SARPs'da genel olarak sivil havacılıkla ilgili ehliyet, uzmanlık, sıhhat ve diğer gerekli şartlar tanımlanmaktadır. Ancak havacılıktaki teknolojik gelişmeler Eklerde sürekli değişiklik yapmayı gerektirmektedir.⁴⁹⁸

ICAO'nun kendi yükümlülüğünü bildirme sorumluluğunda olan devletlerden beklentisi, söz konusu SARPs'ı devletlerin kendi iç hukuklarında kanun ya da yönetmelikler yoluyla da benimsemeleridir. Buna bağlı olarak üye devletler

⁴⁹⁷ web.shgm.gov.tr

⁴⁹⁸ ICAO'nun 50 yıllık işleyişinde değişiklikler 800'ü aşmıştır. Bu nedenle "amendment" yerine kullandığımız değişiklik kelimesi yerine güncelleme terimini kullanmak daha uygun düşecektir. D. Freer, "ICAO at 50 Years: Riding the Flywheel of Technology", 49 ICAO Journal (September 1994), 19, 28.

söz konusu şartların etkili bir şekilde yerine getirilmesini sağlamak için kendi emniyet gözetim usullerini yayınlamak zorundadırlar.⁴⁹⁹ Ancak Şikago Sözleşmesi 38. madde gereği böyle bir zorunluluk bulunsa da uygulamada devletler USOAP'a kadar bu yükümlülüklerini çoğu kez savsaklamışlardır.⁵⁰⁰

7.2.1.2 USOAP

USOAP, ICAO Meclisi'nin 32. Dönem toplantısında kurulmuş, 1 Ocak 1999 tarihinde de programın yerine getirilmesi için ICAO Konseyi'ne tevdi edilmiştir.⁵⁰¹ USOAP'ın amacı, ICAO'nun emniyete ilişkin SARPs'ın etkili bir şekilde yerine getirilebilmesi bağlamında, uluslararası sivil havacılığın emniyetini yükseltmek hedefiyle, üye devletlerin düzenli olarak denetlenmesidir.⁵⁰² Denetimlerin ICAO ofislerinde oluşturulan takımlar tarafından yerine getirilmesi için denetimden önce denetlenecek devlet ile ICAO arasında Mutabakat Zaptı (Memorandum of Understanding / MoU)⁵⁰³ imzalanır.⁵⁰⁴ Denetimler şu çerçevede yapılmaktadır;

- SARPs'ın etkin bir şekilde uygulanıp uygulanmadığının tespiti,
- Ulusal havacılık otoritelerinin emniyet denetim sistemlerinin, ICAO'nun kritik bulduğu noktalarla olan mutlak uyumunun ya da aykırılıklarının tespiti,

⁴⁹⁹ Huang, "Aviation Safety, ICAO and Obligations Erga Omnes", 70.

⁵⁰⁰ ICAO Doc. 9707, Directors General of Civil Aviation Conference on a Global Strategy for Safety Oversight, Report (1997), 2-5.

⁵⁰¹ Assembly Resolution A32-11, Ayrıca bkz. M. Milde, "Aviation Safety Oversight Audits and the Law", XXVI Annals of Air and Space Law, 2001, 165.

⁵⁰² ICAO Doc. 9735, *ICAO Safety Oversight Audit Manual*, 2nd ed., 2006, AN/960, 3-1.

⁵⁰³ Ayrıntılı bilgi için bkz. Anthony Aust, *Modern Treaty Law and Practice*, 2nd Edition, Cambridge University Press, 2008, 32 vd.

⁵⁰⁴ MoU, denetimle ilgili olarak kayıt ve şartları düzenlemektedir. ICAO Doc. 9735'in B Ekinde model olarak bir MoU yer almaktadır.

- Bunlarla bağlantılı olarak diğer havacılık emniyeti uygulamaları ve bu uygulamalarda kullanılan yöntemlerin incelenmesi.⁵⁰⁵

Denetim sonunda hazırlanan rapora göre, denetlenen devletin SARP'sı ile ICAO'nun yayımladığı SARP'sının uyumu ve farklılıkları belirlenir. Bunun üzerine eğer farklılıklar varsa, denetlenen devlet de bu rapora uygun "uyum eylem planı" (corrective action plan) hazırlayarak ICAO'ya sunar.⁵⁰⁶ 2006 yılı itibariyle 181 devlet söz konusu denetim programı dâhilinde denetlenmişlerdir.⁵⁰⁷

ABD'de 11 Eylül 2001 tarihinde yaşanan saldırılardan sonra, USOAP'a benzer bir program olarak Evrensel Güvenlik Denetim Programı (Universal Security Audit Programme / USAP) da ICAO bünyesinde kurulmuştur.⁵⁰⁸ Bu programın detayını çalışmamızın uçuş güvenliği bölümünde ele alacağız ancak belirtmek gerekir ki her iki programda ICAO üye devletlerde egemenlik tartışmalarına neden olmuştur.

7.2.2 ICAO Denetim Programları ve Egemenlik Tartışması

ICAO'nun denetim programları hem uçuş emniyeti hem de uçuş güvenliği⁵⁰⁹ açısından uluslararası sivil havacılıkta yeni bir emniyet rejiminin kilometre taşı olarak kabul edilmektedir.⁵¹⁰ Ancak bu değişiklik, devletlerin egemenlik tartışmalarına girmesine de neden olmuştur. Söz gelimi ICAO'nun söz konusu denetim programlarının sunulduğu ve tartışıldığı ICAO Konseyi'nde 10 devlet aşağıdaki açıklamayı yapmışlardır;

⁵⁰⁵Bknz. 12-14 Ocak 2004 ICAO Singapur TCB Semineri sunum notları, 3; <http://www.icao.int/icao/en/tcb/TCB-Singapore2004/Attachments/Presentations/Acrobat/ICAO%20USOAP%20&%20Follow-up%20Programme.pdf>; aktaran: Mehmet Sertaç Ünal, *Sivil Havacılık Ve Uluslararası Hukuk*, Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış YL Tezi, Eylül 2009, 81.

⁵⁰⁶ ICAO Doc. 9735, AN/960, ICAO Safety Oversight Audit Manual (2nd ed. 2006), 6-3; Ayrıca bknz. ICAO Assembly Resolution A35-6, I-57.

⁵⁰⁷ ICAO Working Paper, *The Status of Safety Oversight*, DGCA/06-WP/3, 9 January 2006.

⁵⁰⁸ ICAO Assembly Resolution A35-9, Appendix E, ICAO Doc. 9848, VII-6.

⁵⁰⁹ *Infra*, bölüm 9 vd.

⁵¹⁰ Ludwig Weber, "Convention on International Civil Aviation - 60 Years", 53 *Zeitschrift für Luft und Weltraumrecht*, 2004, 304.

“ ICAO'nun öncelikli rolü, Şikago Sözleşmesi'nde de belirlendiği üzere, SARPs'ın benimsenmesi ve güncellenmesidir. Sözleşme hiçbir şekilde örgüte, devletlerin SARPs'a uymaları hususunda bir yürütme işlevi tanımamıştır. Ancak farklılıkları bildirme yükümlülüğü devletlerin çok açık bir şekilde sorumluluğundadır. Çok daha sağlam bir emniyet denetim programının gelişimi, söz konusu bu sorumluluğa saygı duyulmasını zorunlu kılmaktadır”⁵¹¹

Senegal Temsilcisi'nin bu açıklamaya “Şikago Sözleşmesi'nin ortaya koyduğu egemenlik yetkisi ile denetim programının içeriğinin çelişmesi” iddiası ile itirazı olmuştur.⁵¹² Yine Çin Temsilcisi, ICAO'nun mevcut yetkisini değiştirmemesi gerektiğini belirtirken, Fransız Temsilcisi de bu gibi bir değişikliğin, ICAO'nun yapısını değiştirmek suretiyle geçerli olabileceğini bildirmiştir.⁵¹³

Gerçekten de uluslararası hukukun klasik teorisine göre; uluslararası hukuk, bağımsız devletlerin ilişkilerini düzenlemektedir. Devletlerin herhangi bir uluslararası kuralla bağlanmaları onların ancak özgür iradesi ile mümkündür. Bu nedenle devletlerin bağımsızlığına getirilecek herhangi bir sınırlama onların iradesi dışında kabul edilemez.⁵¹⁴ Bu nedenle devletlerin yetki bahşetmediği bir uluslararası örgütün onlar hakkında karar alması, egemenliğin önemli bir özelliği olan dış güçlerden bağımsızlık meselesi açısından bakıldığında, devletlerin egemenlik alanlarına zorla girildiği şeklinde algılanmaktadır.⁵¹⁵

⁵¹¹ ICAO Council Working Paper C-WP/10832, Safety Oversight Programme-- Implementation in 1999--2001 Triennium (Presented by Angola, Australia, Bolivia, Canada, Egypt, India, Indonesia, Mexico, Pakistan, and Saudi Arabia), 18 February 1998

⁵¹² Burada şunu açıklıkla ifade etmek gerekir ki, bugünkü uluslararası ilişkiler ortamında Senegal gibi eski sömürge toprakları, halen eski sömürgecilerinin doğrudan etkisi altındadır. Çoğu kez sömürgeci güçlerin dile getiremedikleri hususları, uluslararası konferanslarda bu gibi devletler dillendirmektedir. ICAO Doc. 9704-C/1122, C-MIN. 151/1-15, Council--151st Session, Summary Minutes with Subject Index (1997), 94-95.

⁵¹³ ICAO Doc. 9704-C/1122, C-MIN. 151/1-15, Council--151st Session, Summary Minutes with Subject Index (1997), 97-101.

⁵¹⁴ “...International law governs relations between independent States. The rules of law binding upon States therefore emanate from their own free will... Restrictions upon the independence of States cannot therefore be presumed.” Lotus Case, PCIJ. Reports, Series A, No. 10, 14. http://www.worldcourts.com/pcij/eng/decisions/1927.09.07_lotus/

⁵¹⁵ M. Milde, “Enforcement of Aviation Safety Standards-- Problems of Safety Oversight”, 45 Zeitschrift für Luft und Weltraumrecht 3, 1996, 14.

Yukarıdaki nedenlerle ICAO Sekreterliği, denetimlerin ICAO'nun bünyesinde gerçekleştirileceğini ancak egemenlik ilkesine riayet edilerek her zaman devletlerin rızasının alınacağını belirtmiştir.⁵¹⁶ Bu kadar çok devletin üye olduğu bir örgütün, tüm devletlerin rızasını alma süreci yani teknik adıyla imza-onay bürokrasisi zorluğu karşısında meselenin mutabakat zaptı (Memorandum of Understanding / MoU) yoluyla halledilmesine karar verilmiştir.⁵¹⁷ Sonuç olarak bugün 180'den fazla devlet, MoU'lar yoluyla, ICAO Konseyi'nin tek tip belgesini imzalayarak, denetim programına uymaktadırlar.⁵¹⁸

7.3 Uçuş Emniyeti Açısından Avrupa Örneği

Şikago Sözleşmesi'nin 55/a maddesi uyarınca ICAO, bölgesel anlamda ikinci derecede hava ulaştırma komisyonları kurabilme hakkına sahipse de söz konusu madde hiçbir zaman kullanılmamıştır. Bunun yerine, 55. maddeye dayanmadan bölgesel anlamda uluslararası örgütler faaliyete geçmiştir. Ancak, Avrupa Sivil Havacılık Örgütü (European Civil Aviation Organization / ECAC), AFCAC, LACAC gibi bölgesel örgütler, ICAO'nun bir organı olmamakla beraber ondan tamamen bağımsız da hareket etmemektedirler.⁵¹⁹ İlgili örgütler özetle, ICAO'nun görev alanındaki faaliyetleri ile çakışmayacak biçimde Şikago Sözleşmesi çerçevesinde hareket etmektedirler.

7.3.1 Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA)

Avrupa'daki emniyete ilişkin otoritelerin ortaya çıkmasından önce ABD Federal Havacılık Otoritesi'nden (Federal Aviation Administration / FAA) teknik yetki belgesi almak havacılık endüstrisinde bir statü göstergesiydi. Bu nedenlerle Avrupa'da biraz siyasi etkilerle, biraz da ABD'nin havacılıktaki tek taraflı gücünü

⁵¹⁶ ICAO Doc. 9704-C/1122, C-MIN. 151/1-15 (1997), , 94-95; Ayrıca bknz. ICAO Council Working Paper C-WP/10612, Possible Enhancement of the Implementation of ICAO Annexes on Aviation Safety and Security, 4 June 1997, para. 2.3.

⁵¹⁷ ICAO Doc. 9848, Assembly Resolutions in Force (as of 8 October 2004): Resolution A32-11.

⁵¹⁸ Huang, "Aviation Safety, ICAO and Obligations Erga Omnes", 72.

⁵¹⁹ Weber, *International Civil Aviation Organization-An Introduction*, 12.

dengelemek amacıyla Birleşik Havacılık Otoriteleri (Joint Aviation Authorities / JAA) kurulmuştur.⁵²⁰

JAA sisteminin⁵²¹ kapsamının başarıyla genişletilmesine (bakım, operasyon, lisanslandırma vb.) ve usule ilişkin iyileştirmelere rağmen zamanla havacılık emniyet gereklerini ülkesel farklılıklardan arındırarak tüm Avrupa'da geçerli olacak ortak bir sistem arzu edilen biçimiyle oluşturulamamıştı. JAA üyeliğinin sınırları çok genişlemiş, dünyanın pek çok bölgesinden ülkeler JAA üyesi olmuştu. Buna göre sadece Avrupa Birliği ülkelerinin üye olacağı yeni bir oluşum için Mart 2000'de Avrupa Komisyonu görevlendirilmiştir. Bu süreç sonunda 15 Temmuz 2002'de EASA'nın oluşumu Avrupa Birliği Konseyi ve Parlamentosu tarafından benimsenmiştir.⁵²²

EASA'ya göre, hava taşımacılığı hem en hızlı büyüyen hem de en emniyetli seyahat biçimidir. İşte bu nedenle Avrupa Birliği, hava taşımacılığının büyümesine imkan vermek ve uçuş emniyetinin daha da güçlendirilmesini sağlamak adına ortak bir girişim kararı almıştır. Bu girişim “Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı” (EASA) olarak isimlendirilmiştir.⁵²³ EASA'nın görevlerini; sivil havacılık faaliyetlerinde kullanılan tüm araç ve teçhizatın, parçalarının, donanımlarının sertifikasyonu ve bakımları; ilgili kuruluş ve havacılık işletmelerinin yetkilendirilmesi, havacılık personelinin lisanslandırılması, havaalanı ve hava trafik işleticilerinin emniyet açısından denetimi şeklinde sıralamak mümkündür.⁵²⁴

EASA, Avrupa çapında ve dünya çerçevesinde, uçuş emniyeti ve çevrenin korunması açısından, sivil havacılıkta seviyenin en yüksek ortak standartlara

⁵²⁰ Hidayet Kapkaç, “Havacılığın Yeni Patronu EASA”, UTED, Ocak, 2009

⁵²¹ JAA, EUROCONTROL ile beraber bazı Avrupa devletlerinin ortak emniyet standart ve usullerinin geliştirilmesi ve uygulanmasında işbirliği yapılması için kural koymaya yetkili sivil havacılık otoritelerini temsil eden ECAC'ın ortak bir birimiydi. ECAC, JAA sisteminin 30 Haziran 2009 itibarıyla feshine ve JAA'nın sadece eğitim organizasyonu açısından devamına karar vermiştir. http://www.jaa.nl/fuja/fuja_report.html (E.T. 10.06.2010)

⁵²² http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/g_about.php (E.T. 10.06.2010)

⁵²³ http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/g_about.php

⁵²⁴ Parliament and Council Regulation 1592/2002 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency (EASA). 15 July 2002. OJ No L 240/1, 7 September 02.

yükseltmesini sağlamaya çalışmaktadır. Bu uğraş, “Tek Avrupa Pazarı”nın sağlanması için yeni kurallar düzeninin de belkemiğini oluşturmaktadır.

Kasım 2005’de AB Komisyonu’nun 1592/2002 sayılı yasa ile EASA’nın yetkilerini işletmeler ve lisanslama konularında da genişletmesi ile EASA, Birleşik Havacılık Otoriteleri’nin (Joint Aviation Authorities / JAA) yetkilerini ele geçirmiştir.⁵²⁵ EASA için havacılık endüstrisinde ajansın yeri ve değeri hususunda dönüm noktası, Aralık 2006 tarihinde, dünyanın en büyük yolcu uçağı Airbus A380’e verilen sertifika olmuştur.

Ajansın sorumlulukları aşağıdaki hususları içerir;

- AB’ye yeni düzenlemeler hususunda uzman danışmanlık vermek,
- Uçuş emniyeti kurallarının üye devletler içinde denetimini de kapsayacak şekilde izlenmesi ve uygulanmasını sağlamak,
- Hava aracı ve parçalarının tek-tip sertifikasyonu yanında, havacılığa ait her türlü ürünü üreten, dizayn eden ve bunların bakımını sağlayan kuruluşların onaylanmasını gerçekleştirmek,
- AB üyesi olmayan işletmecilerin ruhsatlandırılması işlemlerini yapmak,
- Uçuş emniyeti bakımından araştırma ve incelemelerde bulunmak.⁵²⁶

Hızla gelişen endüstri karşısında EASA’nın sorumlulukları ve bu bağlamda yetkileri artacaktır. Buna göre EASA’ya yukarıda sayılanlar dışında, havayolları ve hava trafik yönetimi hakkında uçuş emniyetinin sağlanması açısından yapılacak düzenlemelerle ilgili olarak da sorumluluklar yükleneceği beklenmektedir.

Almanya-Köln merkezli ajansın içinde şu an için 500 kadar uzman çalışmaktadır. Bununla birlikte Ajansın uçuş emniyeti açısından Avrupa’daki üstün

⁵²⁵ <http://www.jaa.nl/introduction/introduction.html>

⁵²⁶ http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/g_about.php

konumunu sağlamlaştırmasıyla beraber, gelecek yıllarda çok sayıda uzmanı ve yöneticiyi bünyesine katmak planı vardır.⁵²⁷

7.4 Uçuş Emniyetine İlişkin Yükümlülükler ve *Erga Omnes*

Şikago Sözleşmesi sisteminde yer alan emniyet standartları, uluslararası sivil havacılık topluluğunun ortak menfaatleri için tasarlanmıştır. Öncelikli amacı, sivil havacılığın emniyeti için küresel normatif bir sistemi geliştirmektir. Söz konusu standartlar, devletlerin kendi aralarında gerektiği hallerde düşürebileceği, savaklayabileceği ve *quid pro quo*⁵²⁸ temelinde yükümlülükler değildir. Bu nedenle bu yükümlülüklerin *erga omnes* yükümlülükler olduğu iddia edilmektedir.

Erga Omnes kavramının resmi tanımı, ilk kez Uluslararası Adalet Divanı (UAD) tarafından Barcelona Traction Davası'nda *obiter dictum*⁵²⁹ olarak yapılmıştır.

“...Diplomatik koruma çerçevesinde, devletlerin, milletlerarası topluluğun bütününe karşı olan yükümlülükleri ile bir devletin diğer bir devlete karşı olan yükümlülükleri arasında temel bir ayırım yapılması gereklidir. Doğası gereği, öncekiler bütün devletleri ilgilendirir. Söz konusu olan hakların öneminden ötürü, bütün devletlerin bu hakların korunuyor olmasından hukukî bir menfaatleri olduğu kabul edilebilir; bunlar *erga omnes* yükümlülüklerdir”⁵³⁰

Erga Omnes yükümlülüğünün en önemli iki özelliği evrensel oluşları ve karşılıklılık gerektirmemeleridir. Bu anlamda söz konusu yükümlülükler, karşılıklı hak ve ödevlerden değil normatif bir sisteme bağlılıktan ileri gelir.⁵³¹ Her ne kadar Şikago Sözleşmesi imzalandığında henüz *erga omnes* kavramı resmi olarak hukuk

⁵²⁷ http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/g_whatwedo.php

⁵²⁸ Karşılıklılık.

⁵²⁹ Mahkeme kararında yer alan ancak esasa ilişkin olmayan konu dışı genel söylem. Curzon, Richards, *The Longman Dictionary of Law*, 407.

⁵³⁰ Barcelona Traction (Belgium v. Spain) ICJ Reports 1970, 32.

⁵³¹ Kemal Başlar, “Uluslararası Hukukta Erga Omnes Kavramı”, MHB, Yıl 22, 2002, 75-107; Maurizio Ragazzi, *The Concept Of International Obligations Erga Omnes*, Clarendon Press, Oxford, 2002, 189-219; Alexander Orakhelashvili, *Peremptory Norms in International Law*, Oxford University Press, New York, 2006, 7-34;

öğretisine girmemiş olsa da bir takım uçuş emniyeti kurallarının karşılıklıktan değil “normatif bir sisteme bağlılıktan” ileri geldiği iddia edilmektedir.⁵³²

Gerçekten de Şikago Sözleşmesi sisteminde, örneğin uçuşa elverişlilik standartlarının bir takım asgari seviyeleri söz konusudur. Buna göre bu asgari yükümlülüklerini yerine getirmeyen devlete karşı diğer devlet, onun hava araçlarını tanımama yoluna gidebilir ancak aynen karşılık verme niteliğinde (reprisal) kendi standartlarını da düşürme eylemine başvuramaz. Diğer yandan, söz konusu asgari standartları yerine getirmeyen devlet, sadece tanınmama nedeniyle, asgari standartları yerine getiren “tanımayan” devlete karşı herhangi bir yaptırımında da bulunamaz.⁵³³

Psikolojik açıdan da bakıldığında, insanların temel ihtiyaçları olan yiyecek, barınma ve sağlık yanında, emniyet içinde yaşamak da sayılmaktadır.⁵³⁴ Sonuç olarak uçuş emniyeti meselesi, yukarıda da belirtildiği üzere yaşama hakkı ile doğrudan ilgilidir. Şikago Sözleşmesi’nin benimsediği sisteme göre de uçuş emniyetine ilişkin bir tehlike ya da tehdit, aynı zamanda insan yaşamına da ilişkin bir tehdit olarak algılanmaktadır. Buna göre, köklerini “insanlığın öncelikli temel alınması” kavramında bulan uçuş emniyeti standartları meselesi, söz konusu çerçevede *erga omnes* yükümlülükler olarak kabul edilmelidir. Ancak bu yükümlülüklerin de klasik anlayıştan farklı olarak pozitif yükümlülükler olduğunu belirtmek gerekir. Şöyle ki; bu yükümlülük devletlere kendi yetki alanlarında hava kazası olmamasını garanti etme yükümlülüğü olarak algılanamaz. Burada devletlerin sorumluluğu açısından genel olarak incelenen husus, söz konusu uçuş emniyeti standartlarının yerine getirilip uygulanması sırasında, gerekli tüm önlemlerin alınıp alınmadığıdır. İşte burada da devreye ICAO denetim programları çerçevesinde değerlendirme çalışması (due diligence) girmektedir.⁵³⁵ Ayrıca ICAO Konseyi’nin, Şikago Sözleşmesi 54/j maddesinden doğan, Şikago Sözleşmesi’nin ihlali ve/veya

⁵³² R. Provost, “Reciprocity in Human Rights and Humanitarian Law”, 65 BYIL (1994), 386; Huang, “Aviation Safety, ICAO and Obligations Erga Omnes”, 73.

⁵³³ Huang, “Aviation Safety, ICAO and Obligations Erga Omnes”, 74.

⁵³⁴ ICAO Working Paper, *Safety Oversight, An International Responsibility*, DGCA/97-IP/520, October 1997, para. 5.5.

⁵³⁵ *Supra*, bölüm 7.2.1.2.

Konseyin tavsiye ve kararlarına uyulmaması halinde bu durumu sözleşmeci devletlere bildirme yükümlülüğü vardır.

8. ULUSLARARASI HAVA ULAŞTIRMA (INTERNATIONAL AIR TRANSPORTATION)

Altıncı bölümde ele aldığımız “Uluslararası Hava Seyrüseferi” kavramı, ilke olarak hava araçlarının hava sahalarındaki trafiği ile teknik bakımdan ilgili olup, uçuş emniyeti amacını güder. Bu bölümde ele alacağımız “Uluslararası Hava Ulaştırma” kavramı ise yolcuların, bagajın, yükün ve postanın hava yolu ile uluslararası taşınmasını ifade eder ve ekonomik bir amaç güder.⁵³⁶

Havacılığın bu kadar gelişmesine rağmen ülkemizde akademik tabanlı hava hukuku yazını, son otuz senedir yok denecek kadar azdır. Bu bağlamda az sayıda tesadüf ettiğimiz bazı yazılarda ve yorumlarda da dikkatimizi çeken husus, hem yukarıdaki iki konunun bir tutulması hem de hava seyrüseferi meselesinin egemenlik kaygısı ile daha çok bağdaştırıldığıdır.

Söz gelimi “FIR hattı”⁵³⁷ ya da Avrupa “Tek Hava Sahası”⁵³⁸ meselesi tartışılırken egemenlik üzerine birçok mülahaza ortaya koyulur. Bu konuların egemenliğe ilişkin yanlarının da olduğu açıktır ama asıl mesele, söz konusu bölümün değerlendirmesinde de belirttiğimiz üzere hava trafik hizmetlerinin şu an için teknik finansmanı ve bu hizmetlerin özelleştirilmesi meselesidir. Bu düzenlemelerin nihai amacı ise sürdürülebilir, hızlı ve en önemlisi emniyetli uçuşların sağlanmasıdır.

Diğer yandan devletlerin, egemenlik ve bağımsızlık kavramlarından doğan kaygıları söz konusu ise, uluslararası hava ulaştırmaya ilişkin düzenlemeler en çok hassasiyet gösterilmesi gereken meselelerdir. Konu, bir devletin ulusal ekonomisi ile

⁵³⁶ Weber, *International Civil Aviation Organization-An Introduction*, 6.

⁵³⁷ Supra, bölüm 6.3.

⁵³⁸ Supra, bölüm 6.5.1.

doğrudan bağlantılı olup, her devletin kendi özelinde bir ekonomi politikası duruşunu gerektirir. Havacılığın temeli bugün ekonomik altyapısı itibariyle büyük ölçüde ulaştırma faaliyetine dayanmaktadır. Her ulus devletin de kendine has ekonomik çıkarları olduğuna göre, bu bölümde inceleyeceğimiz trafik hakları ya da özgürlükleri olarak adlandırılan mesele, devletlerin egemenlik ve bağımsızlık hassasiyetleri ile sıkı sıkıya bağlıdır.

Şu an için uygulamada ve doktrinde dokuz farklı hava trafik hakkı söz konusudur. Uluslararası hava ulaştırma konusunda özellikle bir devletin diğer bir devlete ya da devletlere, trafik haklarından hangilerini sağladığı hususu bu açıdan ayrıca önem teşkil etmektedir. Bu bağlamda birinci alt bölümde söz konusu trafik hakları ele alınacaktır.

Şikago Konferansı'nda da "hava seyrüseferi" ve "hava ulaştırma" konularının bir arada tartışıldığı ve Hollanda delegasyonunun teklifi ile ayrıma gidildiğini belirtmiştik.⁵³⁹ Buna göre, Şikago Sözleşmesi ile Şikago Rejimi olarak adlandırdığımız uluslararası havacılık hukukunun genel çerçevesi belirlenmiştir. Ulaştırma meselesi ise iki ilave Sözleşme ile çözüme kavuşturulmak istenmiştir. İkinci alt bölümde bu iki Sözleşme yani Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Sözleşmesi ve Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi (Beş Özgürlük Sözleşmesi) ele alınacaktır.

Ancak söz konusu trafik özgürlüklerini içeren bu sözleşmelerden Beş Özgürlük Sözleşmesi'ne 1 Ocak 2010 itibariyle sadece 11 devlet taraftır. Bu nedenle devletler Paris Sözleşmesi ertesini dönemde (1919–1944) olduğu üzere uluslararası hava ulaştırma meselesini yani trafik özgürlüklerini ikili antlaşmalarla düzenlemektedirler. İşte üçüncü alt bölümde de ikili antlaşmaların uluslararası hava ulaştırmadaki yeri ve değeri incelenecektir.

Son alt bölümde ise uluslararası hava taşımacılığında özel bir yere sahip olan IATA'nın örgüt yapısı ve faaliyeti genel olarak ortaya koyulacaktır.

⁵³⁹ Supra, bölüm 5.1.3.

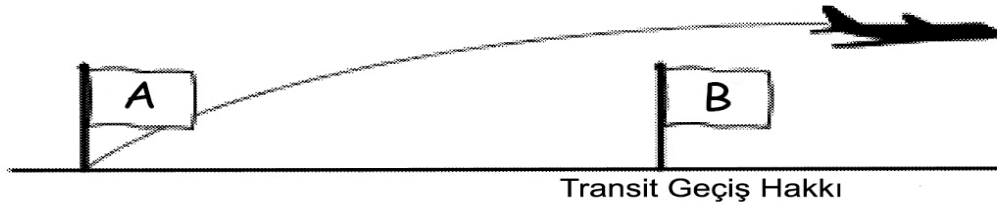
8.1 Hava Trafik Hakları (Air Traffic Rights)

Uluslararası hava ulaştırma hukuku uygulamasında devletler, çok taraflı bir sözleşme ile ya da iki taraflı bir antlaşma ile genellikle karşılıklı olmak üzere birbirlerine trafik hakları tanımaktadırlar. şu an için dokuz farklı kombinasyonda bu hakların tezahür ettiğini görmekteyiz. Bu haklardan kaç tanesini karşılıklı olarak bir başka devlete tanımak istediğiniz, birçok faktöre bağılı olarak değişebilir. Ancak temel faktör rekabet edebilirliktir. Bunun yanında kendi iç pazarınızın büyüklüğü de söz konusu hakları tanıyacağınız karşı devletin filo kapasitesi ile son derece bağlantılıdır.

Diğer yandan bu haklar, çerçeve diğer tabirle “çıplak” haklardır. Bu hakları devletler birbirlerine tanıdıktan sonra ikinci bir aşamaya geçilir. Bu aşamada devletler birbirlerinin havayolu şirketlerine, hangi havaalanlarında, hangi kapasite⁵⁴⁰ ve frekansta⁵⁴¹ imkanlar tanıyacağını yönetmeliklerle kararlaştırırlar. Bir anlamda bu ikinci aşamada daha önce çizilen çerçevenin içi doldurulur.

8.1.1 Birinci Trafik Hakkı (Transit Geçiş Hakkı)

Sivil bir hava aracının yabancı ülke topraklarına inmesizin onun üzerinden uçma hakkı, birinci trafik hakkı olarak isimlendirilmektedir.⁵⁴² “Transit Geçiş Hakkı” olarak da adlandırılır.



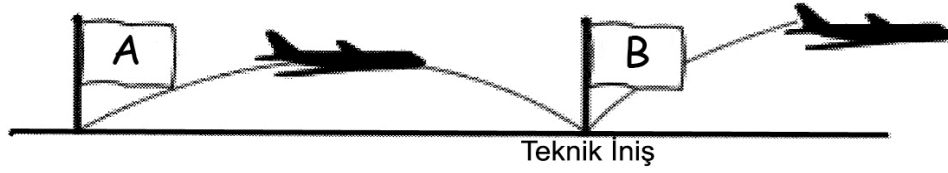
⁵⁴⁰ Supra, Bölüm 1.1.

⁵⁴¹ Supra, Bölüm 1.1.

⁵⁴² Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Sözleşmesi, madde 1(1).

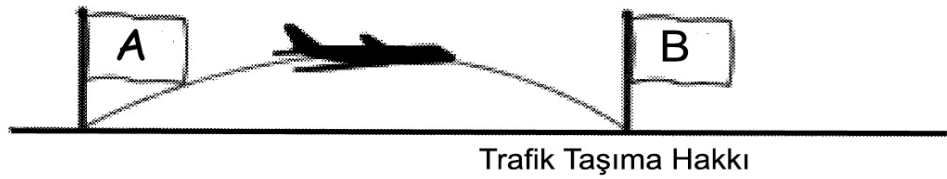
8.1.2 İkinci Trafik Hakkı (Teknik İniş Hakkı)

Sivil bir hava aracının, yakıt almak veya bakım/onarım gibi teknik sebeplerle diğer ülke topraklarına inebilmek hakkıdır.⁵⁴³ “Teknik iniş hakkı” olarak da adlandırılan bu hak çerçevesinde söz konusu sivil hava aracı inilen noktaya ya da noktadan her hangi bir ticari hizmet sunamaz. Ancak inişi yaptığı ülke ona yer hizmetleri sunabilir.



8.1.3 Üçüncü Trafik Hakkı

Bir havayolu işletmesinin hava araçlarının bağlı olduğu bayrak devletinin ülkesinden yabancı bir devletin ülkesine, ticari bir amaçla yolcu, yük ve posta taşıma hakkıdır.⁵⁴⁴



⁵⁴³ Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Sözleşmesi, madde 1(2).

⁵⁴⁴ Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi, Madde 1(3)

8.1.4 Dördüncü Trafik Hakkı

Bir havayolu işletmesinin hava araçlarının, yabancı bir devletin ülkesinden hava aracının bağlı olduğu bayrak devletinin ülkesine, ticari bir amaçla yolcu, yük ve posta taşıma hakkıdır.⁵⁴⁵



8.1.5 Beşinci Trafik Hakkı

Kendi bayrak devletinin ülkesinde başlamak veya sona ermek kaydıyla; Bir havayolu işletmesinin hava araçlarının bağlı olduğu bayrak devletinin ülkesinden yabancı bir devletin ülkesine, ticari bir amaçla yolcu, yük ve postayı taşıdıktan sonra yine aynı devletin ülkesinden aldığı yolcu, yük ve postayı üçüncü bir devletin ülkesine götürme hakkıdır.⁵⁴⁶ Bu durumda beşinci trafik hakkında üç farklı seçenek söz konusu olacaktır

- ✓ Geri noktalardan Antlaşmalı Devlete taşıma
- ✓ Ara noktalardan Antlaşmalı Devletlere taşıma
- ✓ Antlaşmalı Devletlerden ileri noktalara taşıma

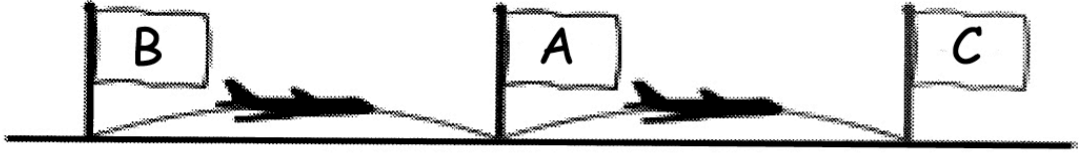


⁵⁴⁵ Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi, Madde 1(4)

⁵⁴⁶ Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi, Madde 1(5)

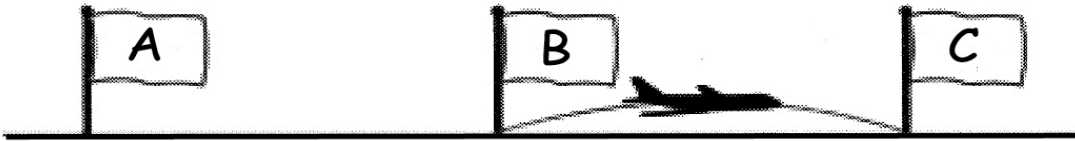
8.1.6 Altıncı Trafik Hakkı

Üçüncü ve dördüncü trafik haklarının bir birleşimidir. Buna göre, bir havayolu işletmesinin hava araçlarının, yabancı bir devletin ülkesinden ticari amaçlarla getirdiği yolcu, yük ve postayı bir başka devletin ülkesine taşıyabilme hakkıdır.⁵⁴⁷ Diğer bir anlatımla, bir havayolu işletmesinin bağlı olduğu devletin ülkesinden geçmek kaydıyla, yabancı iki devletin ülkesi arasındaki trafiği taşıma hakkıdır. (3. ve 4. trafik haklarının birleşimi olarak da kabul edilebilir)



8.1.7 Yedinci Trafik Hakkı

Bir havayolu işletmesinin hava araçlarının, bağlı olduğu devletin ülkesinde başlamaksızın ya da sona ermeksizin, ticari amaçlarla yabancı iki devletin ülkesi arasındaki yolcu, yük ve postayı taşıma hakkıdır.⁵⁴⁸

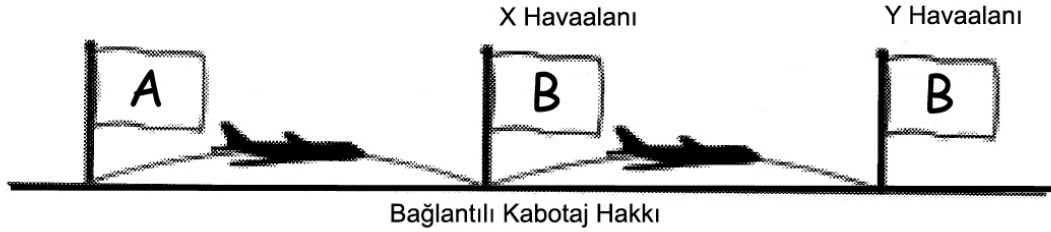


⁵⁴⁷ Dempsey, *Public International Air Law*, 26.

⁵⁴⁸ Dempsey, *Public International Air Law*, 26.

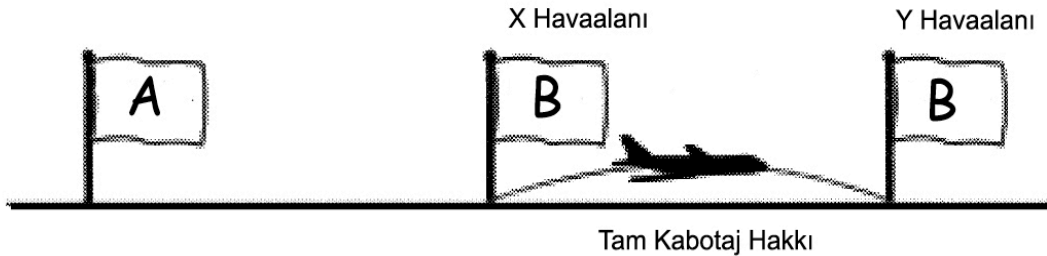
8.1.8 Sekizinci Trafik Hakkı (Bağlantılı Kabotaj Hakkı)

Bu trafik hakkı, uygulamada kabotaj hakkı olarak da bilinmektedir. Kabotaj hakkı, bir devletin deniz ya da havayolu ticareti bakımından kendi bayrağını taşıyan araçlarına tanıdığı ayrıcalık; o devletin ülkesindeki limanlar/havaalanları arasında işletme hakkı olarak tarif edilmektedir.⁵⁴⁹ Havacılık özelinde bakarsak kabotaj hakkı, bir devletin bayrağını taşıyan havayolu işletmelerinin, yabancı bir devletin ülkesi içindeki iki ulusal nokta arasında ticari amaçla yolcu, yük ve posta taşıma hakkıdır. Ancak sekizinci trafik hakkının bir şartı vardır. Buna göre sekizinci trafik taşıma hakkı, söz konusu havayolu işletmesinin bağlı olduğu devletin ülkesinde başlamalı ya da sona ermelidir.



8.1.9 Dokuzuncu Trafik Hakkı (Tam Kabotaj Hakkı)

Bir havayolu işletmesinin bağlı olduğu devletin ülkesinde başlamaksızın ya da sona ermeksizin, hava araçlarıyla yabancı bir devletin ülkesi içinde iki ulusal nokta arasında ticari amaçla yolcu, yük ve posta taşıma hakkıdır. Bu hak “Saf Kabotaj Hakkı” olarak da tanımlanmaktadır.⁵⁵⁰



⁵⁴⁹ Ejder Yılmaz, *Hukuk Sözlüğü*, 5. Baskı, Yetkin, Ankara, 1996, 427.

⁵⁵⁰ Betsy Gidwitz, *The Politics of International Air Transport*, London, 1980, 49.

8.2 Şikago Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmeleri

Şikago Konferansı sonucunda tarifeli hava seferlerinin sahip olacağı trafik hakları konusunun çözüme kavuşturulamaması, genel çerçeveyi çizen Şikago Sözleşmesi'nden başka iki farklı sözleşmenin daha doğumuna neden olmuştur. Şikago Sözleşmesi'nde ise, sadece tarifersiz seferler için birinci ve ikinci trafik hakkı tanınmıştır.

8.2.1 Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Sözleşmesi

Transit Sözleşmesi ile her bir taraf devlet, diğer taraf devletlere, tarifeli seferleri için birinci ve ikinci trafik hakkını yani “Transit Geçiş Hakkı” ile “Teknik İniş Hakkını” tanımaktadır.⁵⁵¹ Sözleşme altı maddeden oluşmaktadır ve 1 Ocak 2010 itibarıyla taraf devlet sayısı 129'dur. Bu açıdan bakarsak, her ne kadar yerleşmiş bir kural olan karasularından “zararsız geçiş” müessesesi kadar olmasa da hava sahasından transit geçiş hakkının yaygın bir şekilde kabulünden bahsedebiliriz. Ne var ki Rusya, Kanada, Çin ve Endonezya gibi yeryüzünde kapladıkları coğrafi alanın son derece büyük olduğu devletler, bu Sözleşme'ye taraf değildir.

Transit Sözleşmesi'nde yer alan teknik iniş hakkına binaen taraf devletler, bu inişi gerçekleştiren devletlerin havayolu işletmelerine fark gözetmeksizin makul ticari hizmetler sunabilir.⁵⁵²

8.2.2 Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi

Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi ile her bir taraf devlet, diğer taraf devletlere, tarifeli seferleri için yukarıda ele aldığımız trafik haklarından ilk beş hakkı sağlamaktadır.

Bu nedenle söz konusu metin “Beş Özgürlük” Sözleşmesi olarak da anılır. Cheng'e göre ise bu haklar aslında özgürlük değil sınırlamadır. Kendisine göre her bir hak aslında hava sahalarında özgürlük adına atılmış bir zincirdir.⁵⁵³

⁵⁵¹ Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Sözleşmesi, madde 1(1) ve 1(2)

⁵⁵² Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Sözleşmesi, madde 1 bölüm 3.

1 Ocak 2010 itibariyle bu Sözleşme'ye taraf devlet sayısı sadece 11'dir. Devletlerin trafik haklarını çok taraflı bir sözleşme ile kontrol edemeyecekleri bir yapıda sürdürmek istememeleri, onları Şikago Sözleşmesi öncesinde olduğu gibi ikili hava ulaştırma antlaşmaları yoluna sevk etmiştir.

8.3 İkili Antlaşmaların Uluslararası Havacılık Hukuku Düzenindeki Yeri ve Değeri

Bundan önceki bölümlerde ele aldığımız çok taraflı sözleşmeye dayalı uluslararası hava ulaştırma hukuku düzeninden farklı olarak, bu alt bölümde ikili hava ulaştırma antlaşmalarının, havacılık hukuku düzenini nasıl şekillendirdiği ele alınacaktır.

Havacılığın çeşitli devletlerde farklı şartlar altında geliştiği, kiminde büyük ilerlemeler kaydettiği halde kimilerinde de geri kaldığı bir olgudur.⁵⁵⁴ Havacılık hukukunda çok taraflı sözleşmeler düzeninin yarattığı yetersiz durumlar, öncelikle ekonomik düzeyi birbirine yakın devletleri ikili antlaşmalar yapma yoluna sevk etmiştir.

İkili antlaşmaların, uluslararası havacılık düzeninde çok önemli bir yeri vardır. Çağa, Şikago Konferansı'ndaki liberal zihniyetin tatmin edilememesinin, devletlerin bu sorunu halletmek için ikili antlaşmalara başvurmasını zorunlu kıldığını belirtmiştir.⁵⁵⁵ Bu nedenle aynen Paris Sözleşmesi ertesinde devirde (1919-1944) olduğu üzere, Şikago Sözleşmesi'nden sonra da ikili hava ulaştırma antlaşmaları usulü tekrar büyük önem kazanmıştır. Ancak söz konusu dönemde ikili antlaşmalar usulü benimsenmesinin asli nedeni, Paris Sözleşmesi'ne taraf devlet sayısının yetersizliğidir. Henüz sömürgeci devletlerin kendi içindeki fiziki savaşlarını bitirmediği İkinci Dünya Savaşı öncesi dönemde karşısında, devletlerin çok taraflı bir sözleşmeye neden taraf olmaya yanaşmadığı açıklığa kavuşur.

⁵⁵³ Bin Cheng, *The Law of International Air Transport*, Sweet & Maxwell, 1977, 17.

⁵⁵⁴ Daniel Goedhuis, "Questions of Public International Air Law", *Recueil des cours*, Vol. 81, 1952-II, 252.

⁵⁵⁵ Çağa, *Hava Hukuku*, 330.

Bugün için 6000'in üzerinde ikili hava ulaştırma sözleşmesi, bir anlamda hava sahalarındaki trafik haklarını düzenlemektedir diyebiliriz.

8.3.1 Terim Sorunu

Antlaşmalar hukuku uygulamasında öncelikle karşılaşılan sorun, herhangi bir dizgesi olmayan isimlendirme karmaşasıdır.⁵⁵⁶ Doktrinde birçok kez, hangi antlaşmaya nasıl bir isim verilmesi gerektiğine dair saptamalarla karşılaşılsa da söz konusu sınıflandırma çalışmaları, tatmin edici olmayan ve hiçbir şekilde sabitlenemeyen denemeler olmuştur.⁵⁵⁷ Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nde⁵⁵⁸ (VAHS) ise, antlaşma tanımı şu şekilde yer almaktadır; “*Antlaşma (treaty), ister tek bir belgede, isterse iki veya daha fazla ilgili belgede yer alsın ve (kendine) mahsus ismi ne olursa olsun, devletler arasında yazılı şekilde akdedilmiş ve milletlerarası hukuka tabi olan milletlerarası anlaşma (agreement) demektir.*”⁵⁵⁹

Antlaşma kavramı ile genel olarak, uluslararası hukukun kendilerine bu alanda yetki tanıdığı kişiler arasında, uluslararası hukuka uygun bir biçimde hak ve yükümlülükler doğuran, bunları değiştiren ya da sona erdiren, yazılı⁵⁶⁰ irade uyuşması anlaşılmaktadır.⁵⁶¹ Antlaşmalar, konusuna göre ekonomik, askeri, insan hakları, sosyal-kültürel vs. antlaşmalar(ı); taraf sayısına göre iki taraflı ve çok taraflı antlaşmalar; hukuksal işlevine göre kanun-antlaşma, akit-antlaşma şeklinde sınıflara ayrılırlar. Biz tezimizde birlik sağlama amacıyla, her ikisi de aynı anlama

⁵⁵⁶ Aust, *Modern Treaty Law and Practice*, 23.

⁵⁵⁷ Bknz. Ernest Satow, *Satow's Guide to Diplomatic Practice*, 5th ed., Gore Booth Longman (Eds.), London, 1979, 29-30. Denza, *Diplomatic Law: Commentary on the Vienna Convention on Diplomatic Relations*, 2nd edition, Oxford, 1998, Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 1. Kitap, 7. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara, 1998, 109 vd.

⁵⁵⁸ 22 Mayıs 1969 tarihinde Sözleşme metni benimsenmiş, 27 Ocak 1980 tarihinde 34 devletin onayı ile yürürlüğe girmiştir. Türkiye, Sözleşme'ye taraf değildir. İngilizce orijinali için 1155 UNTS 331; Hükümlerinin çoğu örf adet hukukunu yansıtmaktadır. Gabcikovo-Nagymaros Project (Hungary/Slovakia) ICJ Reports 1997, 7.

⁵⁵⁹ Kuran/Okur/Günel/Sarıbeyoğlu, *Uluslararası Hukuk – Temel Metinler*, 91.

⁵⁶⁰ Sözlü antlaşmalarla da uygulamada karşılaşılmaktadır. Konuyla ilgili bknz. Denmark v. Norway Case, PCIJ Series A/B. No.53.

⁵⁶¹ Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 1. Kitap, 103.

gelmesine rağmen, iki taraflı antlaşmalar için “antlaşma”, çok taraflı antlaşmalar için “sözleşme” terimlerini kullanacağız.

Havacılık hukuku özelinde baktığımız vakit, Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi’nin kanun-antlaşma niteliğinde olduğunu belirtmiştik. İkili hava ulaştırma antlaşmaları ise akit-antlaşma özelliğini içermektedir.

8.3.2 İkili Hava Ulaştırma Antlaşmalarının Niteliği

Genel olarak VAHS, iki taraflı ve çok taraflı antlaşmalar arasında ayrıma gitmez. Ancak VAHS 60. maddesinde, bir antlaşmanın ihlali başlığında iki taraflı antlaşmalara ve çok taraflı sözleşmelere ilişkin bir fark gözetildiğini görmekteyiz. VAHS’nde ayrıca, depoziter devlet ve çekincelerle ilgili hükümlerin yanında, madde 40, 41 ve 58 gibi, sadece çok taraflı sözleşmelere özgü hükümler de bulunmaktadır.

İkili antlaşmaların havacılık hukukunda tercih edilmesinin genel bir nedeni de çok taraflı sözleşmelere nazaran çok daha kolay değiştirilebilir olmasıdır. Çoğu kez ikili hava ulaştırma antlaşmalarının içinde değiştirme hükümleri mevcuttur. Örneğin Bermuda antlaşmalarında şu hüküm bulunur;

*“Tarafların bu antlaşmada kabul edecekleri herhangi bir değişiklik ya da düzeltme, nota değişimi kabulü ile yürürlüğe girer.”*⁵⁶²

8.3.3 İkili Antlaşmalar Düzeninin Uluslararası Örf Adet Hukuku Anlamında Değeri

Günümüzde 6000’den fazla akdedilmiş ve yürürlükte olan hava ulaştırma antlaşmalarının hükümleri birbirine son derece benzese de ortak hükümlerin devletlerin genel uygulaması kabul edilip ayrıca bir örf adet hukuku oluşturduğunu iddia edemeyiz. Her devletin trafik haklarının kapsamını farklı tutmasındaki öncelikli amaç rekabet edebilirliktir. Bu son derece öznel bir durumdur. Buna göre

⁵⁶² “Any amendments or modifications of this Agreement agreed by the contracting parties shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes” UK-US Air Services Agreement 1977, 1079 UNTS 21 (No:16509)

devletler, kesinlikle bu hakların tanınması hususuna hukuki zorunluluk inancı (*opinio juris sive necessitatis*) ile yaklaşmamaktadırlar.

8.3.4 İkili Hava Ulaştırma Antlaşmalarının Yürürlüğü ve Sona Ermeleri

İki taraflı hava ulaştırma antlaşmaları oldukça etkili ve aynı zamanda onlarca yıl devam ettirilebilen antlaşmalardır. Çünkü kolayca değiştirilebilirler veya mutabakat zaptı (Memorandum Of Understanding / MoU) ile sürdürülebilirler.

Sona erme açısından ise birçok iki taraflı hava ulaştırma antlaşması şuna benzer hükümler içerir;

“Taraflardan her biri, diğer tarafa yazılı bildirimde bulunmak suretiyle antlaşmayı sona erdirme kararını iletebilir. Böyle bir bildirim, aynı zamanda ICAO’ya da iletilmelidir. Bu Antlaşma, iki taraf önceden bildirimde bulunmayacaklarına dair mutabık kalmadıkça, bir tarafın diğer tarafa bildirim ile birinci yılın sonunda bildirim alan tarafın yerel saati ile gece 00:00’da sona erer. Diğer tarafın böyle bir bildirimden bilgisinden yokluğu durumunda (tebligatın ulaşmadığı varsayımında), bildirim, ICAO’ya yapılan bildirim takiben 14 gün sonra yapılmış sayılır.”⁵⁶³

Görüldüğü üzere, havacılık ikili antlaşmaları son derece ayrıntılı sona erme hükmü içerir.⁵⁶⁴ Bunun nedeni, hava hizmetleri antlaşmasının doğası gereği diğer antlaşmalardan farklı olarak, etkisini anında gösterebilmesidir. Çünkü ilgili antlaşmanın bitim saati ile taraflardan birinin hava aracı, diğerinin hava sahasına ancak izinle girmek durumunda kalabilir. Havacılık endüstrisinin dinamik yapısı, ikili antlaşmaların, hangi devletin yerel saati ile sona ereceğinin dahi, ayrıntılı bir şekilde düzenlenmesini gerektirmektedir.

⁵⁶³ “Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the ICAO. This Agreement shall terminate at midnight immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the ICAO.” Azerbaijan-UK Air Services Agreement 1994, 1892 UNTS 140 (No. 32208); UKTS (1995) 20.

⁵⁶⁴ Aust, *Modern Treaty Law and Practice*, 278.

8.3.5 İkili Hava Ulaştırma Antlaşmalarının Dili

Birçok antlaşma, iki ya da çok taraflı, itibar edilecek metin açısından iki veya çok dilli olarak yürürlüğe girmiştir. Ancak günümüzde birçok ikili antlaşmanın dahi, tarafların ana dillerinden farklı bir dilde kaleme alındığını ve bu dilin İngilizce olduğunu görmekteyiz. İronik olarak bazı kültürel antlaşmaların dahi bir üçüncü dil olan İngilizce dilinde yapıldığını belirtmeliyiz.⁵⁶⁵ Çoğu kez de antlaşmalar, aynı anda geçerli dillerden tartışma halinde hangi dilde yazılmış metne öncelik tanınacağı hususunda hükümler içermektedir.⁵⁶⁶

Havacılık ikili antlaşmalarında, görüşmeler de dahil tüm aşamalarda, taraflardan herhangi birinin resmi dili İngilizce olmasa da yine sıklıkla İngilizce dilinin kullanıldığını görmekteyiz. İngilizcenin, dünya havacılığında sadece pilot ve kule arasında kalmadan, *lingua franca* olduğu ve birçok antlaşmada ya İngilizce metne itibar edildiğini ya da sadece İngilizce olarak antlaşma dilinin düzenlendiğini belirtmeliyiz.⁵⁶⁷

8.3.6 Şikago Rejiminde İkili Antlaşmaların Başlangıç Noktası “Bermuda Antlaşmaları”

Şikago konferansında varılan uzlaşmanın⁵⁶⁸ bir sonucu olarak, Birleşik Krallık ve ABD, savaş sonrası yapılacak ilk ikili hava ulaştırma antlaşması yolu için henüz 1946 baharında Bermuda’da görüşmelere başlamıştır. 11 Aralık 1946’da imzalandıktan sonra literatüre “Bermuda Antlaşması” olarak giren antlaşma,⁵⁶⁹

⁵⁶⁵ Bknz. Japan-Pakistan Cultural Agreement, 325 UNTS 22 (No. 4692); Finland-Netherlands Cultural Agreement, 1540 UNTS 257 (No. 26718)

⁵⁶⁶ Burada da yine ironik olarak İsrail- Ürdün Tarım Antlaşması verilebilir. Arapça, İbranice ve İngilizce metinlerin kabul edildiği bu antlaşmada çatışma halinde İngilizce metne itibar edilecektir. 2042 UNTS 586 (No. 35326)

⁵⁶⁷ Bknz. Netherlands-Saudi Arabia Air Transport Agreement 1985 (1480 UNTS 143 (No.25244), Bahrain-UK Air Services Agreement 1998 2067 UNTS 152 (No. 35799); Aust, *Modern Treaty Law and Practice*, 251.

⁵⁶⁸ Supra, bölüm 5.1.

⁵⁶⁹ UK – US Agreement dated 11 December 1946, UKTS No. 3, 1946

birçok ikili hava ulaştırma antlaşması için model oluşturmuştur.⁵⁷⁰ Antlaşmanın amacı, iki devletin uçuş rotalarını, frekanslarını, kapasitelerini ve FRTs'ni de kapsayacak şekilde, Atlantik ötesi tarifeli hava ulaştırmada trafik haklarının kapsamını belirlemektir.⁵⁷¹ Ancak çok taraflı halledilmesi gereken FRTs konusu, IATA'nın konferans mekanizmasına emanet edileceği belirtilerek antlaşmaya koyulmuştur.⁵⁷²

Daha sonra Birleşik Krallık Hükümeti'nin 1976 yılında yaptığı açıklama ile ABD ve Birleşik Krallık, Bermuda II olarak adlandırılacak antlaşma için görüşmelere başlamıştır. Söz konusu Antlaşma 23 Temmuz 1977'de kabul edilmiş, Nisan 1978, Aralık 1980 ve Kasım 1982 tarihlerinde olmak üzere toplam üç kez değişikliğe uğramış ve daha sonra da küçük çapta güncellemelerle çalışmamızın üçüncü kısmında ele alacağımız ABD-AB arasındaki "Açık Semalar" Antlaşmasına kadar yürürlükte kalmıştır.

"Bermuda Antlaşmaları" diğer tüm ikili hava ulaştırma antlaşmaları açısından model olarak alınmıştır. Ancak her devlet karşısındaki devletin ekonomik menfaatleri doğrultusunda kendine has kısıtlayıcı hükümler de getirmiştir. Bu anlamda iki taraflı antlaşmalar devletlerin bayrağını taşıyan havayolu işletmelerinin pazara girişini ve pek çok durumda da pazar fiyatının oluşmasını kontrol etmektedir.⁵⁷³

Yukarıda da belirttiğimiz üzere ikili hava ulaştırma antlaşmaları, çerçeve antlaşma dışında havayolu şirketlerinin pazardaki yoğunluğunun düzenlenmesi

⁵⁷⁰ G. Cribbett, "The Influence of Bilateral Agreements, Tariffs and Subsidies in International Air Transport", 3 Journal of Aeronautical Science of India, 1951, 1; M. Gilliland, "Bilateral Agreements", E. McWhinney and M.A. Bradley (eds.), *The Freedom of the Air*, Leiden/Dobbs-Ferry, Oceana, 1968, 159; P.P.C. Haanappel, "Bilateral Air Transport Agreements: 1913-1980", 5 International Trade Law Journal, 1979, 241; A.F. Lowenfeld, "A New Takeoff for International Air Transport", 54 Foreign Affairs, 1975, 36.

⁵⁷¹ B. Cheng, *The Law of International Air Transport*, 422; B. Cheng, "Beyond Bermuda", in N.M. Matte (ed.), *International Air Transport: Law, Organization and Policies for the Future*, (Toronto, 1976) 81.

⁵⁷² UK – US Agreement, 11 December 1946, UKTS No. 3 (1946)

⁵⁷³ Rigas Doganis, *Airline Business in the 21st Century*, 2nd Edition, Rutledge, 2005, 117; Bijan Vasigh; Thomas Tacker; Ken Fleming, *Introduction To Air Transport Economics: From Theory To Application*, Ashgate, 2008, 157.

bağlamında uygulaması son derece karmaşık ve teknik metinlerdir. O nedenle aslında antlaşmaların uygulanmasına ilişkin yönetmelikler ve ulusal havacılık otoritelerinin yönetmelik ve işlemleri, çok daha fazla şey ifade eder. Söz konusu yönetmeliklerde özellikle tayin edilecek havayolu şirketleri ve onların hangi havaalanlarına ne kadar yolcu ve yük kapasitesi ile ne kadar sıklıkta sefer yapabilecekleri düzenlenmektedir. Bu nedenle bu konu ve ikili hava ulaştırma antlaşmalarının irdelenerek incelenmesi, çalışmamızın üçüncü kısmında “Açık Semalar” ekonomi politikasının uluslararası havacılık hukukuna etkisi başlığı altında yapılacaktır. Ancak bu bölümde Şikago Konferansı’nda varılan uzlaşmanın bir sonucu olarak vücut bulan IATA’nın yapısını, işleyişini ve mevcut yerini incelemek gerekmektedir.

8.4 Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA)

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (*The International Air Transport Association/IATA*),⁵⁷⁴ ICAO’nun kuruluş aşamasındaki gelişmelere paralel olarak, Şikago Sözleşmesi’ndeki uzlaşma⁵⁷⁵ uyarınca, uluslararası havayolu şirketlerinin Havana’da düzenledikleri uluslararası hava ulaştırma konferansı ile 19 Nisan 1945 tarihinde kurulmuştur.⁵⁷⁶ Temel amacı, hükümetlerin onayına bağlı kalarak, uluslararası hava seyrüseferine ilişkin FRTs’lerin işleyiş mekanizmasını sağlayacak endüstriyel bir örgütün yeniden⁵⁷⁷ kurulmasıdır. Diğer bir kurucu amacı ise, uluslararası havayolu şirketlerinin küresel ticari birliğini yaratmaktır.

⁵⁷⁴ <http://www.iata.org/index.htm> (E.T. 10.06.2010)

⁵⁷⁵ Supra, bölüm 5.1.

⁵⁷⁶ R.Y. Chuang, *The International Air Transport Association*, Leiden, Sijtoff, 1972; K. Hailbronner, “International Air Transport Association”, in R. Bernhardt (ed.) *Encyclopedia of Public International Law* (Max Planck Institute) Vol 1. 1992, 1047; A.D. Groenewege, *Compendium of International Civil Aviation*, 3. Edition, IADC, Montreal, 2003, 224.

⁵⁷⁷ Eski IATA olarak da adlandırılan Uluslararası Hava Trafik Birliği (International Air Traffic Association), bir bakıma yeni IATA’nın selefi olarak, 1919-1945 yılları arasında (1939 yılında Pan-American Havayollarının katılımına kadar) Avrupa merkezli bir ticari birlik olarak standart tip biletleme, trafik sorunları ve uçuş maliyetlerine ilişkin konularda çalışmıştır.

Merkezi Montreal’de bulunan IATA, Kanada Parlamentosu’nun çıkardığı kanun uyarınca kar amacı gütmeyen bir birlik olarak Kanada hukukuna göre kurulmuştur.⁵⁷⁸

Bugün IATA, tarifeli hava trafiğinin %93’ünü içeren yaklaşık 230 havayolu şirketini temsil etmektedir. Ayrıca örgüt genel anlamda havayolu endüstrisine liderlik ederken ona hizmet de etmektedir. IATA bu bağlamda dünyadaki en dinamik endüstrilerden biri olan hava taşımacılığının küresel ticari örgütüdür. Bu anlamda IATA üç ana başlıkta aşağıda belirtilen işleri ifa etmektedir;

8.4.1 Temsil

IATA, karar verici makamlar açısından havacılık endüstrisi anlayışının yükseltilmesi bağlamında ve havacılığın ulusal ve küresel ekonomilere getirdiği yararların farkındalığının artırılması anlamında hareket eder. Bu nedenle havayolları şirketlerinin çıkarları doğrultusunda (onlar adına) uygun olmayan kurallara ve yükümlülüklerle karşı, hükümetlerin ve karar makamlarının makul düzenlemeler koymasına için küresel çapta mücadele eder.⁵⁷⁹

8.4.2 Liderlik

IATA’nın asli amacı, havayolu şirketlerinin, etkinliği arttırıp masrafları kısarken müşterilerine daha elverişli ve süreci daha basit kılma hususunda kendilerine kolaylıklar sağlamaktır. “Ticaretin Basitleştirilmesi” (Simplifying Business) girişiminin bu anlamda çok ciddi bir rol üstlendiğini belirtebiliriz. Bunlardan ziyade IATA yönetimi, önceliğin uçuş emniyeti olduğunu da belirtmektedir. Bunun için yönetim, operasyonel emniyet denetimi esas alınarak, emniyet standartlarının sürekli bir şekilde geliştirilmesine çabaladıklarını belirtmektedir.⁵⁸⁰ IATA’nın önem verdiği bir başka husus ise, hava taşımacılığının çevreye olan etkisinin mümkün olduğu kadar azaltılmasıdır. Uygulamada ise

⁵⁷⁸ “Act to Incorporate International Air Transport Association”, Statutes of Canada, 1945, Chapter 51 (18 December 1945)

⁵⁷⁹ <http://www.iata.org/index.htm>

⁵⁸⁰ <http://www.iata.org/index.htm>

bilindiği üzere bu konuyu asli olarak yürüten başka örgüt ve kurumlar gerek uluslararası gerekse bölgesel anlamda zaten mevcuttur.⁵⁸¹

8.4.3 Hizmet

IATA'nın amacı, kişilerin ve yükün, küresel havayolları ağında onların sanki tek bir havayolu şirketi ve tek bir devletin ülkesi içinde uçuyormuş gibi hareket etmelerini sağlamaya çalışmaktır.⁵⁸² Ek olarak IATA, endüstrinin hissedarlarına (stakeholders) yayınlar, eğitimler ve danışmanlık alanlarında geniş ürün ve uzmanlık hizmetleri bağlamında esaslı bir şekilde profesyonel destek sunmaktadır. IATA'nın mali düzeni ayrıca taşıyıcılara ve seyahat endüstrisine de kazançlarını en yükseğe çıkarmakta yardımcı olmaktadır.

Sonuç olarak IATA;

— tüketiciler açısından, masrafların aşağıda tutularak, seyahat ve nakliye işlemlerinin basitleştirilmesinde destek,

— açıkça belirlenmiş kurallar altında havayolu şirketlerinin güvenli, emniyetli, ekonomik ve aynı zamanda etkili işlemler yapmasına imkan,

— uygulamadaki acente hizmetleri standartları ve merkezileşmiş mali düzen bağlamında, tarafsız olarak kargo acenteleri yanında yolcular ve havayolu şirketleri arasında arabuluculuk (intermediary) hizmeti,

— havayolu şirketlerine, geniş bir ağda, endüstriye mal ve hizmet sağlayanları bir araya getirerek çeşitli endüstriyel çözümler içeren sağlam bir uzmanlık,

— havacılık endüstrisi için uzun vadeli ve daha iyi kararlar alınması için söz konu karmaşık endüstriden hükümetlerin iyi bilgilendirmesini sağlamaktadır.⁵⁸³

⁵⁸¹ Supra, bölüm 7 vd.

⁵⁸² R.Y. Chuang, *The International Air Transport Association*, 17.

⁵⁸³ R.Y. Chuang, *The International Air Transport Association*, 25 vd; <http://www.iata.org/index.htm>

9. ULUSLARARASI UÇUŞ GÜVENLİĞİ (INTERNATIONAL AVIATION SECURITY)

Havacılığın dinamik ve uluslararası karakteri, hava aracında ve seyrüsefer sırasında işlenen suçlarla ilgili olarak uyuşmazlığa meydan vermemek adına, hangi devletin yargılama yetkisine sahip olacağına net bir şekilde ortaya koyulmasını gerektirmektedir. Söz konusu uluslararası karakter, yetki çatışması yaşanmaması için konunun uluslararası sözleşmelerle düzenlenmesini öngörür. Çünkü yetki tamamen devletlere bırakıldığı vakit, yetki yarışması/çatışması olabileceği gibi, hiçbir devletin yetkili olamaması gibi bir boşluk da doğabilmektedir.

Ayrıca söz gelimi hava aracı kaçırma eylemleri, hukukun tek bir dalının konusunu aşmaktadır. Bu alanda cezalandırma, ne yalnızca ceza hukukunun konusudur, ne de tümüyle hava veya deniz hukukunun alanına girer. Cezalandırma tüm kapsamıyla uluslararası hukuk alanına girer.⁵⁸⁴

Konu yabancı eserlerde “Hava Ceza Hukuku” (Air Penal Law) ya da “Uçuş Güvenliği” (Air Security) kavramları ile ele alınmaktadır. Bu anlamda uçuş güvenliği kavramı, uçuş emniyetinin sürekliliği için ama ondan tamamen farklı bir içerikle ele alınır. Metodolojik olarak, hava aracına karşı onun emniyetini tehlikeye düşürecek her türlü fiili inceler ve onları yaptırıma bağlamaya çalışır.⁵⁸⁵

9.1 Tarihi Gelişim

Hava aracında işlenen suçlar ile ilgili çözüm yolu önerileri, 1901 yılından itibaren birçok düzlemde tartışılmıştır.⁵⁸⁶ Paris ve Şikago Sözleşmeleri arasındaki zamanda, havada yaşanan olaylar üzerinde hangi devletin yetkili olacağı açık değildi. Söz gelimi, 1928 yılında Birleşik Krallık ve Belçika arasında, Belçikalı Loewenstein’in Belçika bayraklı özel uçağı ile Londra’dan Paris’e uçarken İngiliz

⁵⁸⁴ Haroldo Valladao, “Punition Internationale de L’actuelle Piraterie Aérienne”, *Aerial Piracy and International Law*, Edward McWhinney, New York, 1973, 98; aktaran: Hasan S. Köni, *Uçaklara Karşı Girişilen Eylemlerin Uluslararası Hukukta Doğurduğu Sorunlar*, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları, No:103, 1977 2.

⁵⁸⁵ Supra, Bölüm 1.1.

⁵⁸⁶ Paul Fauchille, “Le Domaine Aérien et le Régime Juridique des Aérostats”, RGDIP 8, 1901, 414.

Kanalı'na çarpması olayı ile bir tartışma başlamıştır. Loewenstein, Birleşik Krallık karasularına düşmüş ve Birleşik Krallık makamları hemen soruşturma işlemleri başlatmışken; Belçika makamları, hem uçağın tabiiyetinin hem de sahibinin milliyetinin Belçika olması nedeniyle tüm dava üzerinde yetki iddiasında bulunmuşlardır.⁵⁸⁷

İncelediğimiz vakit, Şikago Sözleşmesi'nden sonra da yetki konusunda bir belirsizlik olduğunu görüyoruz. Söz gelimi, 1948 yılında Porto Riko'dan New York'a uçmakta olan bir uçakta olaylı bir yolculuk yaşanmıştır. Yolculardan Santano ve Cordova isimli iki şahıs aşırı alkollü bir şekilde kavgaya tutuşmuş ve ayrıca onlara müdahale eden mürettebata da saldırmışlardır. Sonuçta Sanatano isimli yolcu baygınlık geçirmiş, mürettebat ise Cordova'yı etkisiz hale getirmiştir. New York'a inince her iki yolcu da tutuklanarak bölge mahkemesinin önüne çıkarılmışlardır. Şüpheliler, Açık Denizlerdeki Ölümlere Dair Kanun⁵⁸⁸ (*Death on the High Seas Act*) çerçevesinde suçlanmışlar ancak hava aracının “gemi” (*vessel*) olarak sınıflandırılmayacağından bahisle iki yolcu hakkındaki suçlama reddedilerek beraatlerine karar verilmiştir.⁵⁸⁹

1956 yılında İngiliz mahkemelerinde görülen R. ve Martins davası⁵⁹⁰ da yetki konusunda bir boşluk olduğunu göstermiştir. Şöyle ki; Bahreyn – Singapur hattında İngiliz bayraklı bir uçakta yolculuk yapan sanık, iddiaya göre yanında ham afyon bulundurmıştır. İngiltere'de o zaman geçerli olan uyuşturucu suçları ile ilgili hükümlere göre, ilgili suçun maddi unsurunun İngiltere'nin ülkesinde gerçekleşmiş olması gerekmektedir. Bunun yanında, 1949 tarihli Sivil Havacılık Kanunu 62. maddesine göre, İngiliz bayraklı hava aracında işlenmiş herhangi bir suçta, suçlunun

⁵⁸⁷ Wybo P. Heere, “Problems of Jurisdiction in Air and Outer Space”, Air & Space Law, XXIV No: 2, 1999, 73. İki devletin işbirliği konusunda anlaşmaları üzerine sorun çözülmüştür.

⁵⁸⁸ 30 March 1920, ch. 111, art. 2, 41 Stat. 537.

⁵⁸⁹ USA v. Cordova and Santano, US District Court, Eastern District of New York, 17 March 1950, USAvR 1; 3 Avi 17, 306. Kamuoyundaki tartışmalar neticesinde, ABD Kongresi, Denizcilik Kanunlarında bu gibi suçlara uygulanacak şekilde düzenlemeler getirmiştir. Public Law 514, 82nd Congress; USAvR 437-339, 1952 (Verschoor) and ; Heere, “Problems of Jurisdiction in Air and Outer Space”, 73.

⁵⁹⁰ Central Criminal Court (London), R. v. Martin (22 March 1956) 2 Q.B. 272.

ve suçun nerede olduğuna bakılmaksızın İngiltere mahkemeleri yetkilidir.⁵⁹¹ Mahkeme bu davada, “*common law*” bağlamında davanın reddine (sanığın beraatine) karar vermiştir. Mahkeme’nin yorumuna göre, Sivil Havacılık Kanunu 62. madde yolu ile suç yaratılamaz, yetki genişletilemez. Söz konusu kararı şu açıdan okursak da hukuka uygun olduğunu görebiliriz. Şöyle ki, uyuşturucu madde ile ilgili suçlarda İngiliz kanunları fiilin açıkça İngiltere’de oluşmasını aramaktadır. Bu kısıtlayıcı durum, tüm suçları esas alan Sivil Havacılık Kanunu 62. maddesine göre özel hüküm niteliğindedir. Yine ceza kanunlarında sanığın lehine olan kural uygulanır ilkesinden hareketle de mahkemenin kararının sonuç olarak hukuka uygun olduğunu belirtebiliriz. Özellikle R. ve Martins davası ile İngiliz hukukundaki yetki boşluğu ortaya çıkmış ve İngiltere bu konuda yeni düzenlemelere gitmiştir.⁵⁹²

Konu, özellikle uçak kaçırma eylemlerinin uluslararası düzende rahatsızlık uyandırmaya başlamasıyla devletlerin ortak gündemine gelmiştir. Burada uluslararası düzenden kasıt, ABD ve müttefikleri anlamında İkinci Dünya Savaşı sonrası uluslararası hukukta hegemonya kurmak isteyen güçler olarak anlaşılmalıdır. Şöyle ki, 1960’lara kadar gerek o zamanki doğu bloğu gerekse Küba çıkışlı kaçırma eylemleri, batı dünyası tarafından cezalandırılmak bir yana, takdirle karşılanmıştır.⁵⁹³ Ne zaman ki konu ABD ve Latin Amerika devletlerinden Küba’ya uçak kaçırma olayları biçimine dönüşmüş, işte o vakit (1961 yılından sonra) Amerikan havacılık endüstrisinin baskısıyla konu uluslararası toplumun gündemine oturmuştur.⁵⁹⁴ Bu nedenlerle öncelikle ICAO Hukuk Komitesinden “Hava aracında işlenen Saldırı ve Diğer Fiiller” üzerine taslak hükümler hazırlaması istenmiştir.

⁵⁹¹ Section 62, Civil Aviation Act, 1949 “*any offence whatever that is committed on a British aircraft shall, for the purpose of conferring jurisdiction, be deemed to have been committed in any place where the offender may for the time being*”

⁵⁹² David McClean ve Diğerleri, *Implementation Kits for the International Counter-Terrorism Conventions*, Commonwealth Secretariat Criminal Law Section, Legal and Constitutional Affairs Division, Commonwealth Secretariat, London, United Kingdom, 2002, 4.

⁵⁹³ Çekoslovakya’dan Batı Almanya’ya tren kaçıran şahsa madalya verilmiş, Küba’dan ABD’ye uçak kaçıranlar özgürlükçü kahramanlar olarak karşılanmışlardır; Köni, *Uçaklara Karşı Girişilen Eylemlerin Uluslararası Hukukta Doğurduğu Sorunlar*, 7. dn. 14 ve 15.

⁵⁹⁴ Köni, *Uçaklara Karşı Girişilen Eylemlerin Uluslararası Hukukta Doğurduğu Sorunlar*, 7, dn. 17.

9.2 Tokyo Sözleşmesi (1963)

Uluslararası Hukuk Komisyonu, hava aracında suç teşkil eden fiillerle ilgili yetki ve kapsam meselesini uluslararası düzlemde çözmek adına konuyu birçok kez gündemine almış, Uluslararası Ceza Hukuku Derneği de 1957 yılındaki kongresinde sorunu tartışmıştır.⁵⁹⁵ Sonuç olarak tasarı sözleşmelerine ICAO Hukuk Komitesi tarafından nihai şekil verilmek suretiyle metin, 1963 yılında Tokyo’da yapılan uluslararası konferansta tartışmaya açılmıştır.⁵⁹⁶ Söz konusu metin “Hava Araçlarında⁵⁹⁷ İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme”⁵⁹⁸ ismi ile 4 Aralık 1969 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşme’ye 1. Ocak 2010 itibariyle 182 devlet taraftır. Sözleşme uygulamada “Tokyo Sözleşmesi” olarak anılmaktadır.

9.2.1 Tokyo Konferansı’nda Tartışılan Teoriler

Failin yargılamasında ya da iadesi işlemlerinde bulunmak için hangi devletin hangi koşulda yetkili olması gerektiğine ilişkin konferansta, birçok teori ortaya atılmıştır.⁵⁹⁹ Bunları sırasıyla şu şekilde belirtebiliriz;

— Ülkesellik Teorisi

Bu teoriye göre suç teşkil eden fiil, hangi devletin hava sahasında oluşmuşsa, o devletin ulusal mahkemeleri yargılama yetkisine sahip olacaktır. Hava aracının yerinin suç işlendiği anda tespitinin her zaman mümkün olmaması, devletlerin yargı yetkisinin çerçevesini çizerken, sadece bu ilkeye dayanamamalarına sebep olmuştur.⁶⁰⁰

⁵⁹⁵ Verschoor, *An Introduction to Air Law*, 290.

⁵⁹⁶ Tutanak ve Belgeler için bkz.; International Air Law Conference, Tokyo, August-September 1963); ICAO Doc. 8565 – LC/152-1, 152-2.

⁵⁹⁷ Resmi Gazetede ki Türkçe çeviride “hava aracı” yerine uçak terimi kullanılmıştır. Ancak çalışmamızın terminoloji bölümünde neden “hava aracı” terimini kullandığımızı belirtmiştik.

⁵⁹⁸ Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, Tokyo, 14 September 1963; 17.4.1975 tarih 1889 sayılı kanun; RG: 8.12.1975. S. 15436

⁵⁹⁹ ICAO Doc. 8565 – LC/152-1.

⁶⁰⁰ Verschoor, *An Introduction to Air Law*, 290.

— Ulusal Yetki Teorisi

Bu teoriye göre ise, uçağın tescilli olduğu devlet, her koşulda yargı yetkisine sahip olmalıdır.⁶⁰¹

— Karma Teori

Karma teoride suçun etkileri esas alınarak, hangi devletin güvenliği ve kamu düzeni tehlike altında ise o devlet yargılama yetkisine sahip olmalıdır esası kabul edilmektedir.

— Kalkış Yeri Teorisi

Bu teoriye göre, uçak hangi devletin ülkesinden kalkış yapıyorsa o devlet yetkilidir.

— İniş Alanı Teorisi

Bu teoriye göre ise, uçak hangi devletin ülkesine iniş yapıyorsa o devlet yetkilidir.

9.2.2 Tokyo Sözleşmesi'nin Kapsamı

Tokyo Sözleşmesi kendiliğinden icra kabiliyetine (*self-executive*) sahip, ilgili kişiler hakkında doğrudan hak ve yükümlülük doğuran çok taraflı bir uluslararası sözleşmedir.

Sözleşme, ceza kanunlarını⁶⁰² ihlâl eden suçlar bir yana, bir suç teşkil etsin veya etmesin; hava aracının veya içindeki çalışanların, malların güvenliğini tehlikeye düşürebilecek ya da düşüren, hava aracının içindeki düzen ve disiplini bozan fiillere uygulanır.⁶⁰³ Bu bağlamda suç teşkil etmese de uçuş güvenliğinin

⁶⁰¹ Verschoor, *An Introduction to Air Law*, 290.

⁶⁰² Taraf devletlerin kendi ülkelerinde geçerli olan ceza kanunları anlamına gelmektedir.

⁶⁰³ Tokyo Sözleşmesi, madde 1/a ve 1/b.

sağlanması açısından, sözleşme ile pilota bir takım tedbirler alma hakkı tanınmıştır.⁶⁰⁴

Sözleşmenin 3. maddesinin 3. paragrafı⁶⁰⁵ uyarınca, devletlerin ulusal kanunları esas, sözleşme hükümleri talidir. Ayrıca Sözleşme, askeri amaçlarla ve gümrük veya polis hizmetlerinde kullanılan hava araçlarına uygulanmaz.⁶⁰⁶

Şunu belirtmek gerekir ki Sözleşme, 2. maddesi uyarınca “*siyasi mahiyetteki veya ırk veya din ayırımı üzerine hükümler içeren ceza kanunlarına aykırı suçlar halinde herhangi bir tedbir alınmasına yetki verir veya işlem yapılmasını gerektirir bir anlamda yorumlanamaz*” demek suretiyle, bu gibi suçları kapsamına almadığını açıkça ifade etmektedir.

Sözleşmenin kapsamı açısından, hava aracına ilişkin olarak hangi zaman diliminde uygulanabileceği,⁶⁰⁷ 1. maddenin 3. fıkrasında “*bir hava aracı, motor gücünün kalkış amacıyla kullanılmaya başlamasından inişin son bulunduğu ana kadar uçuş halinde sayılır*” cümlesiyle belirtilmiştir. Ancak pilotun yetkileri başlığı altında 5. maddenin 2. paragrafında, yukarıdaki madde saklı olmak üzere⁶⁰⁸ uçuş hali tanımı “*bir uçak, bindirme ve yükleme tamamlandıktan sonra, bütün dış kapılarının kapanmasından itibaren, indirme ve boşaltma amacıyla bu kapılardan birinin açılması anına kadar uçuş halinde kabul edilir*” şeklinde belirtilmiştir. Her halükarda, söz konusu zaman dilimleri dışında kalan, söz gelimi bir sabotaj eylemi, Tokyo Sözleşmesi’nin kapsamı dışında kalacaktır.⁶⁰⁹ Ancak, yine pilotun yetkileri başlığında 6. madde hükmü, pilotun, suç işlemiş olmasından şüphelendiği kişi hakkında da yetkili makamlara teslim dahil her türlü önleyici tedbiri alabileceğine hükmetmektedir. Bu bağlamda, sabotaj eylemi (eğer uçuş hali öncesinde suç

⁶⁰⁴ Tokyo Sözleşmesi Bölüm 3 vd.

⁶⁰⁵ “*Bu Sözleşme, ulusal kanunlar uyarınca kullanılan hiçbir cezaî kaza yetkisini ortadan kaldırmaz.*”

⁶⁰⁶ Tokyo Sözleşmesi, madde 1/4.

⁶⁰⁷ Diğer bir ifade ile hangi zaman diliminin “uçuş hali” sayılacağı.

⁶⁰⁸ Her ne kadar resmi gazete çevirisinde 2. maddenin 3. paragrafı şeklinde belirtilmiş olsa da metnin orijinaline itibar gereği 1. maddenin 3. fıkrasındaki durum esas alınmalıdır.

⁶⁰⁹ Paul Stephen Dempsey, “Aviation Security the Role of Law in the War Against Terrorism”, Columbia J. Transnational L. 649 2002-2003, 666.

tamamlanmışsa) sözleşmenin dışında kalmakla beraber, fail hakkında sözleşme uyarınca uçuş esnasında pilot tarafından tedbir alınabilmektedir.

9.2.2.1 Özel Olarak Hava Aracının Kaçırılması Suçu

Sözleşme'nin 11. maddesi ise, özel bir hükümle hava aracının kanundışı yollarla ele geçirilmesini düzenlemektedir. Buna göre hava aracındaki bir şahıs, kanunsuz bir şekilde şiddet veya şiddete başvurma tehdidiyle uçuş halindeki bir hava aracının faaliyetini engellediği, kontrolünü ele geçirdiği veya kontrolü altına aldığı veya böyle bir fiili tamamlamak üzere olduğu takdirde; taraf devletler, hava aracının kontrolünü meşru kaptanına geri vermek veya onun hava aracını kontrole devam etmesini sağlamak için bütün uygun tedbirleri almakla yükümlüdürler.

9.2.3 Yetki

9.2.3.1 Tokyo Sözleşmesi'nde Devletlerin Yetkileri

Sözleşmenin 3. maddesi uyarınca, hava aracının tescilli bulunduğu devlet (bayrak devleti), araç içinde işlenen suçlarda ve ika edilen fiillerde kaza yetkisini haizdir. Buna göre hava aracının bulunduğu yerden bağımsız olarak, hava aracının içinde işlenen suçlarda, bayrak devletinin öncelikle yargılama yetkisine sahip olduğunu görmekteyiz. Şöyle ki; açık denizlerdeki ve herhangi bir devlete ait olmayan bölgelerdeki yetki karmaşası, bu sözleşme uyarınca hükme bağlanmış ve bayrak devletinin yetkisi ortaya koyulmuştur.⁶¹⁰

Söz konusu kuralın istisnalarını, yani bayrak devleti dışında bir devletin yetki sahibi olduğu durumları, 4. madde hükmünde, şu şartlar altında bulmaktayız;

- ✓ Suçun neticeleri, ilgili devletin ülkesinde meydana gelmiş ise,
- ✓ Suç, ilgili devletin bir uyruğu tarafından veya o devlet uyruğuna karşı ya da o devlette sürekli ikametgahı bulunan bir şahıs tarafından veya ona karşı işlenmişse,

⁶¹⁰ Tokyo Sözleşmesi, madde 1(2).

- ✓ Suç, ilgili devletin güvenliğini tehlikeye düşürüyorsa,
- ✓ Suç, ilgili devlette yürürlükte olup, uçakların uçuşu veya manevrasına bağlı kural veya düzenlemelerin bir ihlali niteliğinde ise,
- ✓ Çok taraflı bir uluslararası sözleşme gereğince, ilgili devlete düşen bir yükümlülüğü yerine getirmek için, söz konusu yetkinin kullanılması gerekliyse,

bayrak devleti dışında bir devletin yetkili olduğunu görmekteyiz.

9.2.3.2 Tokyo Sözleşmesi'nde Kaptan Pilotun Yetkileri

Kaptan pilotun tanımı açık olarak ne ilgili uluslararası mevzuatta, ne de TSHK'da bulunmamaktadır. Sivil hava aracını kumanda eden pilota, uluslararası havacılık hukuku genel uygulamasında ya “hava aracı kumandanı” (aircraft commander) ya da “kumanda eden pilot” (pilot in command); Türk sivil havacılık mevzuatında ise “kaptan pilot” denilmektedir. “Kaptan pilot”u, yetkili makamlarca düzenlenmiş geçerli bir uçuş lisansına sahip, ilgili ulusal ve uluslararası mevzuat çerçevesinde hava aracının sevk ve idaresinden birinci derecede sorumlu, olağanüstü durumlarda gerekli tedbirleri almaya yetkili kişi olarak tanımlayabiliriz.⁶¹¹

Tokyo Sözleşmesi, hava aracında işlenen veya işlenmek üzere olan suçlara ve diğer bazı eylemlere, üzerinde uçulan devletin polis makamları karışamayacak durumda iseler, öncelikle uçağın pilotuna ve (onun izni çerçevesinde) diğer kişilere kolluk yetkileri tanıyan ilk sözleşmedir.⁶¹²

Tokyo Sözleşmesi'nde, kaptan pilota verilen yetkilerin çerçevesi, Sözleşmenin 3. Bölümünde, 5 ve 10. maddeler arasında belirtilmiştir.⁶¹³ Buna göre

⁶¹¹ Yaşar Öztürk, *Sivil Hava Aracı Kaptanının Yetki ve Sorumlulukları*, TALPA, 2009, 3-4.

⁶¹² Gerald Fitzgerald, “Toward Legal Suppression of Acts Against Civil Aviation”, *International Conciliation*, No. 285, November 1971, 48; aktaran: Köni, *Uçaklara Karşı Girişilen Eylemlerin Uluslararası Hukukta Doğurduğu Sorunlar*, 130, dn. 29.

⁶¹³ Söz konusu bölümde özellikle 5. ve 6. maddelerin, gerek Resmi Gazete'de yayınlanan gerekse resmi olmayan çevirilerinde rastladığımız kadarıyla doğru olarak çevrilememiştir. İngilizce orjinalinin dilinin de son derece karmaşık olduğu da bir gerçektir.

kaptan pilot, taraf devletlerin ceza kanunlarında⁶¹⁴ yer alan suç ve fiillerin ya da uçuş emniyetini herhalde bozan fiillerin, hava aracında bulunan bir şahıs (ya da şahıslar) tarafından işlendiğine veya işlenmek üzere olduğuna ilişkin makul sebeplere (reasonable grounds) sahip ise, fail hakkında yakalama ve tutma (restraint) da dahil olmak üzere gerekli tedbirleri alabilir.⁶¹⁵ Tedbirleri almak için gerekli durumlar, 6. maddenin 1. fıkrasının (a), (b) ve (c) bentlerinde şu şekilde belirtilmiştir;

- ✓ hava aracının ve içindeki kişilerin ve malların emniyetini korumak,
- ✓ hava aracı içindeki düzen ve disiplini sağlamak,
- ✓ 3. bölümdeki hükümler bağlamında failin yetkili makamlara teslim etmek veya hava aracından indirmek (disembark)

Taraf devletlerin ceza kanunları ifadesi oldukça tartışmaya açıktır. Her devletin ceza kanununun birbirinden farklı olması bir yana, ceza kanunlarının tüm hükümlerinin dikkate alınıp alınmaması sorunu, doktrinde tartışmalara neden olmuştur.⁶¹⁶ Ancak (a), (b) ve (c) bentlerinden çıkaracağımız yoruma göre, ceza kanunları genel olarak uçuş emniyetinin devamlılığına ilişkin hükümleri çerçevesinde dikkate alınmalıdır. Bu bağlamda uçuş emniyeti bozulmuyorsa, söz gelimi “özel belgede sahtecilik” suçuna kaptan pilotun müdahale etmesi mümkün olmamalıdır. Diğer yandan Türk Ceza Muhakemesi Kanunu⁶¹⁷ 90. madde 1(a) uyarınca; herkes tarafından, kişiye suç işlerken rastlanması halinde geçici olarak yakalama yapılabilir. Bu hükme benzer kanun maddeleri, birçok devletin ülkesinde de bulunmaktadır.

O halde sonuç olarak, Tokyo Sözleşmesi ile kaptan pilota diğer kişilerden farklı olarak tanınan yetki, genel olarak uçuş emniyetini temin için, kanunda suç

⁶¹⁴ Tokyo Sözleşmesi, madde 1/1.

⁶¹⁵ Tokyo Sözleşmesi, madde 6/1.

⁶¹⁶ Bknz. Köni, *Uçaklara Karşı Girişilen Eylemlerin Uluslararası Hukukta Doğurduğu Sorunlar*.

⁶¹⁷ 4.12.2004 tarihli 5271 sayılı kanun.

olarak sayılmasa da hava aracındaki kişiler üzerinde “yakalama / tutma” veya kişileri “indirme/yetkili makama teslim etme” yetkisidir diyebiliriz.

Kaptan pilot, yukarıda belirtilen şartlarda söz konusu zorlama tedbirlerini alırken, mürettebattan yardım talep edebileceği gibi onlara yetki de verebilir. Pilot, hava aracındaki yolculardan ise, onları mecbur etmemek şartıyla, yardım isteyebilir veya onlara yetki verebilir.⁶¹⁸

9.2.4 Uyuşmazlıkların Çözümü

İki veya daha fazla taraf devlet arasında, sözleşmenin yorumlanması veya uygulanması bağlamında ortaya çıkabilecek anlaşmazlık, görüşmeler (*negotiations*) yolu ile çözülemez ise, taraflardan birinin talebi üzerine hakeme sunulacaktır. Tahkim talebi tarihinden itibaren 6 ay içinde, taraflar hakem heyetinin teşekkül tarzı hakkında anlaşmaya varamazlarsa, taraflardan herhangi biri anlaşmazlığı Divan Statüsüne⁶¹⁹ uygun olarak yapılacak bir başvuru ile Uluslararası Adalet Divanı'na götürebilir. Ancak sözleşmeye bu konuda çekince koymak serbesttir.⁶²⁰

9.2.5 Yükümlülükler

Sözleşme uyarınca taraf devletler, gözaltına aldıkları kişinin vatandaşlık bağı olduğu devlete ve olayın meydana geldiği hava aracının bayrak devletine haber vermek durumundadırlar.⁶²¹ İlk yükümlülük, hükümleri örf adet hukuku teşkil eden Konsolosluk İlişkileri Hakkında Viyana Sözleşmesi⁶²² 36. maddesi uyarınca da, halihazırda devletler için yükümlülüktür. Bu anlamda Tokyo Sözleşmesi'nin getirdiği yenilik, bayrak devletine bildirim yükümlülüğüdür. Yine sözleşme uyarınca

⁶¹⁸ Tokyo Sözleşmesi 6/2. Ayrıca aynı maddenin devamında, Sözleşme uyarınca, böyle bir izin olmadan da mürettebattan herhangi bir üye veya yolculardan herhangi biri, hava aracının veya içindeki şahısların veya malların güvenliğini temin için alınması gerektiğine makul sebeplerle inandığı her türlü makul önleyici tedbiri derhal alabilir.

⁶¹⁹ Uluslararası Adalet Divanı Statüsü, Düstur III. Tertip, C.26, 1406 vd.

⁶²⁰ Tokyo Sözleşmesi madde 24.

⁶²¹ Tokyo Sözleşmesi madde 13.

⁶²² RG: 27.09.1975, Sayı: 5369.

taraf devletler, yargılama yetkisini kullanmak niyetinde olup olmadığını, derhal ilgili devletlere bildirmek yükümlülüğündedir.⁶²³

9.2.6 Eleştiriler

Tokyo Sözleşmesine getirilen en büyük eleştiri, faillerin yargılanması ya da iade edilmesi anlamında taraf devletlere getirilmiş açık bir hükmün yokluğudur.⁶²⁴ Bu durum, Sözleşmenin 16. maddesinin ikinci paragrafında da “... *bu Sözleşmenin hiçbir hükmü, suçlunun iadesi yükümlülüğünü doğurduğu şekilde telâkki edilemez...*” ifadesiyle açıkça belirtilmiştir. Ayrıca sözleşme, bazı yazarlar tarafından, hava aracı kaçırma fiilini uluslararası bir suç olarak saymadığı için de eleştirilmiştir.⁶²⁵

Diğer yandan Tokyo Sözleşmesi’ndeki eksiklikler, suç teşkil eden hava aracı kaçırma eylemlerindeki artış, devletlerin bu konuda daha fazla tedbir almak istemesi nedeniyle, uluslararası hukukta birçok yeni metnin doğumuna sebebiyet vermiştir. Bu metinlere de ana başlıkları ve getirdiği yenilikler açısından değinmek gerekmektedir.

9.3 Lahey Sözleşmesi (1970)

ICAO’nun önderliğinde Lahey’de toplanan konferans sonucu kabul edilen Lahey Sözleşmesi⁶²⁶, hava aracı “kaçırma” fiilini suç olarak ilan etmiştir. Ayrıca sözleşme ile uçak kaçırma fiilini gerçekleştiren kişilerin iadesine ya da onların yargılamasına ilişkin devletlere zorlayıcı hükümler getirilmiştir. Bununla beraber Lahey Sözleşmesi, Tokyo Sözleşmesi’nde olduğu gibi, uçuş öncesi eylemler hakkında hangi koşullar altında yargılama yapılabileceğini ve nasıl cezalar

⁶²³ Tokyo Sözleşmesi madde 13/4.

⁶²⁴ Recent Developments, 19 Harvard International Law Journal, 1978, 1040.

⁶²⁵ Nicolas Matte, *Treatise on Air-Aeronautical Law*, 1981, 330-331; Paul Stephen Dempsey, “Aviation Security the role of Law in the War Against Terrorism”, *Columbia J. Transnational L.* 649 2002-2003, 668.

⁶²⁶ Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 10 ILM 133, 1971; “Uçakların Kanundışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme” R.G.: 31 Mart 1973, S. 14493.

gerektiğini kapsamına almamıştır.⁶²⁷ Sözleşme'nin 4. maddesi ile yargı yetkisi meselesi de Tokyo Sözleşmesi'ndeki tartışmaları daha da genişleterek, devletlerin bu konuda gerekli tedbirleri almasına hükmetmektedir.

9.4 Montreal Sözleşmesi (1971)

Lahey ve Tokyo Sözleşmeleri'ndeki hava aracına karşı sabotaj fiilinin yer almaması eksikliği, ICAO nezdinde yeni bir uluslararası metin üzerinde çalışılmasına sebep olmuştur ve sonucunda Montreal Sözleşmesi imzaya açılmıştır.⁶²⁸ Ayrıca ICAO Konseyi, Tokyo Sözleşmesi 11. madde ve Lahey Sözleşmesi'ndeki 7 ve 8. maddelere uymayan devletler hakkında nasıl bir yol izlenmesi gerektiği hakkında da toplantılar yapmıştır.⁶²⁹ Ancak bu çalışmalara rağmen Montreal Sözleşmesi, Lahey Sözleşmesi'nin çok ötesine geçememiştir.⁶³⁰ Bu sözleşmeler en çok ikili anlam taşıdıkları diğer tabirle çelişkili ifadeler kullanıldıkları için eleştirilmişlerdir.⁶³¹

9.5 Avrupa Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi (1977) ve Bonn Bildirisi (1978)

ICAO'nun çalışmaları yanında havacılık sektörünün en önemli ayaklarından Avrupa'da da uçuş güvenliğine ilişkin bölgesel ancak evrensel etkili metinler ortaya çıkmıştır. Söz gelimi Avrupa Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi,⁶³² suçluların iadesi prosedürünü teşvik eden ve siyasi suçlu tanımını sınırlayan bir niteliğe sahiptir.⁶³³

⁶²⁷ R. Abeyratne, "The Effects of Unlawful Interference with Civil Aviation on World Peace and Social Order", 22 Transport Law Journal 449, 1995, 487.

⁶²⁸ "Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Kanun Dışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Sözleşme", R.G.: 29 Kasım 1975, S. 15427.

⁶²⁹ ICAO Doc. 8923-C/998, 9 ILM 1286, 1970.

⁶³⁰ Dempsey, "Aviation Security the Role of Law in the War Against Terrorism", 673.

⁶³¹ Claude Emanuelli, "Legal Aspects of Aerial Terrorism: The Piecemeal vs. the Comprehensive Approach", 10 Journal of International Law & Economics 503, 1975, 510-511.

⁶³² European Convention on the Suppression Terrorism, 22 January 1977, 15 ILM 1272, 1975.

⁶³³ Sözleşme'nin 1. maddesinde suça teşkil eden fiiller sayılmak suretiyle söz konusu fiillerin siyasi suç sayılamayacağı hüküm altına alınmıştır.

Bonn Bildirisi⁶³⁴ olarak adlandırılan açıklama ise, G-7⁶³⁵ olarak isimlendirilen endüstrilemiş devletlerin başkanlarının Bonn Ekonomi Zirvesi'nde hava aracı kaçırma olaylarına ilişkindir. Uluslararası hukuk açısından herhangi bir hak ve yükümlülük doğurmasa da bu bildiriye, uçuş güvenliğine ilişkin mevcut uluslararası sözleşmelere uymayan devletler hakkında, onlarla uçuş trafiğini kaldırmak gibi bir takım ortak önlemler alınacağı belirtilmiştir. Dünya havacılık trafiğinin %70'inden fazlasının gerçekleştiği G-7 devletlerinin böylesi bir açıklaması oldukça güçlü bir etki doğurmuştur.

Ne var ki bu durum şu tartışmayı da yanında getirmiştir. Söz konusu devletler böylesi bir yaptırım uygulamaları Şikago Rejiminden doğan yükümlülüklerine aykırılık söz konusu olabilecek midir? Buna benzer bir olay ICAO ve Uluslararası Adalet Divanı'nın (dolaylı olarak) önüne Pakistan - Hindistan Davası olarak gelmiştir.⁶³⁶ Pakistan, Hindistan'ın, kendisine karşı transit geçiş hakkını askıya alması sonucu ICAO Konseyi'ne başvurmuştur. O zaman için coğrafi açıdan hem batı hem de doğu komşusu olan Hindistan'ın hava sahasını Pakistan açısından transit uçuşa kapaması, Pakistan için son derece güç bir durum yaratmıştır. Hindistan gerekçesini ise, Pakistan'a uçak kaçırmış Hindistan vatandaşı iki kişiye Pakistan'ın sığınma hakkı tanıması oluşturmuştur. 1976 yılına gelindiğinde UAD, konunun ICAO Konseyi tarafından çözüme kavuşturulması gerektiği yönünde karar vermiş olsa da Doğu Pakistan'ın kendini Bangladeş olarak ilan etmesi ile beraber uyumsuzluk konusuz kalmıştır.⁶³⁷

9.6 Montreal Protokolü (1988) ve Montreal Sözleşmesi (1991)

1980'lerin ortalarında Frankfurt, Tokyo, Roma, Münih ve Viyana havaalanlarında bombalı saldırılar söz konusu olmuştur. Bunun üzerine ICAO,

⁶³⁴ 17 ILM 1285, 1978.

⁶³⁵ Bu devletler ABD, Kanada, Birleşik Krallık, Fransa, Almanya, İtalya, Japonya'dır. Soğuk Savaşın sonra Rusya da katılarak G-8 adını almıştır.

⁶³⁶ ICAO Jurisdiction, India/Pakistan, ICJ Reports 1972,46 ; <http://www.icjciij.org/docket/index.php?sum=297&code=ip&p1=3&p2=3&case=54&k=78&p3=5> ; Paul Dempsey, "The Role of the International Civil Aviation Organization on Deregulation, Discrimination and Dispute Resolutions", 52 JALCOM 529, 1987, 563-67.

⁶³⁷ ICAO Jurisdiction, India/Pakistan, ICJ Reports 1972, 46.

çalışmalarını bu yönde yoğunlaştırarak, 1988 yılında “Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Kanun Dışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Sözleşmeye Ek Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Hava Limanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Bastırılmasına İlişkin Protokolü” yayımlamıştır.⁶³⁸ Bu Protokol, 1971 Montreal Sözleşmesi’nin hükümlerini havaalanlarına kapsayacak biçimde genişletmiştir.

Ayrıca, 21 Aralık 1988’de İskoçya-Lockerbie’de Pan-Am Havayollarına ait bir uçağın plastik patlayıcı bomba ile yere düşürülmesi sonucu, 14 Haziran 1989’da BM Güvenlik Konseyi aldığı bir kararla⁶³⁹ ICAO’dan teşhis maksadıyla plastik veya tabaka patlayıcıların işaretlenmesi için uluslararası bir rejimi tasarlama konusundaki çalışmalarını yoğunlaştırmasını istemiştir. Milde’ye göre bu yetki, ICAO’nun kural koyucu mekanizması açısından ona oldukça yüksek bir itibar kazandırmıştır.⁶⁴⁰

ICAO’nun tasarı haline getirdiği “Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla İşaretlenmesi Sözleşmesi”⁶⁴¹ 1 Mart 1991 yılında imzalanmıştır.⁶⁴² Bu Sözleşme’ye taraf olan her devlet, kendi topraklarında işaretsiz patlayıcıların üretimini yasaklamak ve önlemek için gerekli ve etkili her tedbiri alacaktır.⁶⁴³

9.7 Şikago Sözleşmesi ve Sözleşme’ye Ek-17 (Annex 17) (1972)

Her ne kadar güvenliğe ilişkin konular Şikago Sözleşmesi’nde yer almasa da sözleşmenin 4. madde hükmüne göre, Şikago Sözleşmesi’nin amaçlarına uygun düşmeyen bir niyetle sivil havacılığın bir anlamda kötüye kullanımı yasaklanmıştır.⁶⁴⁴ Bu nedenle, uçuş emniyetinin yanında söz gelimi hava araçlarını kaçırma eylemlerinin ya da hava aracı içinde işlenen suçların önlenmesi gibi uçuş güvenliğine ilişkin konular da ICAO’nun faaliyet alanlarına girmektedir.

⁶³⁸ ICAO Doc. 9518.

⁶³⁹ UN, Security Council Resolution 635, www.un.org

⁶⁴⁰ Michael Milde, “The International Fight Against Terrorism in the Air, in the Use of Airspace and Outer Space for All Mankind in the 21st Century, (Bin Cheng Ed.), Kluwer, 1995, 141.

⁶⁴¹ R.G.:27 Eylül 1994, Sayı:22064

⁶⁴² Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, 30 ILM 726.

⁶⁴³ Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla İşaretlenmesi Sözleşmesi, madde 2.

⁶⁴⁴ Weber, *International Civil Aviation Organization-An Introduction*, 7.

70'li yıllarda hava araçlarına ve havaalanlarına karşı artan saldırılar nedeniyle ICAO Konseyi bu defa, özel alt komite kurarak çalışmalara başlamıştır.⁶⁴⁵ İki dönem toplantıdan sonra ICAO Konseyi Şikago Sözleşmesi'nin 54. maddesine dayanarak kabul ettiği SARPs çerçevesinde Ek-17'yi yayınlamıştır. Ek 17'de genel olarak daha önceki uçuş güvenliğine ilişkin sözleşmelerin temel noktaları esas alınmıştır. Söz konusu Ek-17 ile devletlere ulusal sivil havacılık güvenlik programı kurmaları önerilmiştir.⁶⁴⁶ Günümüzde de sürekli değişikliklerle güncellenen Ek-17 son derece ayrıntılı ve sıkı önlemler getirmektedir.⁶⁴⁷ Ayrıca Ek-9, Ek-13, Ek-14 ve Ek-18 gibi diğer Eklerde de uçuş güvenliğine ilişkin kimi yardımcı hükümler mevcuttur.

9.7.1 Dünya Ticaret Merkezi'ne Saldırı Sonrası Değişen Konjonktür

11 Eylül 2001 tarihli ABD-ikiz kuleler saldırılarının ardından alınan korumacı savunma politikalarının odak noktasını kuskusuz ki saldırılardan en çok etkilenen alan olan sivil hava ulaşım sektörü oluşturmuştur. Yaşanan saldırı, hava ulaşım güvenliğinin ulusal güvenliğin ayrılmaz bir parçası olduğunu göstermekle kalmamış, saldırılar sonucunda insanlar üzerinde oluşan büyük korku ve güvensizlik durumu, hava ulaşımının kazandığı bütün güvenilirliği yok etmiştir. Dolayısıyla sivil yolcu uçaklarının birer bomba olarak kullanıldığı bu saldırılar, sivil hava ulaşımını ve sivil hava ulaşım güvenliğini bir anda tüm dünyanın gündemine taşımıştır.⁶⁴⁸

11 Eylül 2001 saldırıları, sivil havacılık güvenliğini bambaşka bir boyuta taşımıştır. Uçaklara karşı düzenlenen kanun dışı eylemler bu olayla birlikte artık terörist eylemler olarak kabul edilmeye ve ona göre tedbirler içermeye başlamıştır. Artık sadece sivil havacılık güvenliğine yönelik bir saldırı olmaktan çıkan uçaklara karşı düzenlenen kanun dışı eylemler, bir ülkenin ulusal savunmasına yönelik

⁶⁴⁵ ICAO Doc. 9028-C-1008, ILM 1972, 897.

⁶⁴⁶ ICAO Annex 17, 2.1.1.

⁶⁴⁷ R. Abeyratne, "Some Recommendations for a New Legal and Regulatory Structure for the Management of the Offense of Unlawful Interference with Civil Aviation", 25 Transport Law Journal, 115, 1998, 123.

⁶⁴⁸ Sinem Ünlü, *11 Eylül Olaylarının Uluslararası Sivil Havacılık Güvenliğine Etkileri*, SÜSBE, Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Yayınlanmamış YL Tezi, Konya, 2009, xvi.

saldırıları kapsamına girmiş buna bağlı olarak da sivil havacılığın güvenliğinin sağlanmasına yönelik çalışmalar ağırlık kazanmıştır.⁶⁴⁹

Yumuşak güvenlik anlayışının yerini alan daha katı, realist yaklaşım içerisine dahil edilebilecek politikaların pratiğe yansması ilk olarak sivil havacılık güvenliğinin sağlanmasına yönelik alınan önlemlerde kendini göstermiştir. Bu bağlamda iki yeni program ICAO'nun faaliyetlerine eklenmiştir. Bunlar, Havacılık Güvenlik Eylem Planı (Aviation Security Action Plan / ASAP)⁶⁵⁰ ve Evrensel Güvenlik Denetim Programıdır (Universal Security Audit Programme / USAP).⁶⁵¹

9.7.2 USAP

11 Eylül saldırılarından sonra ICAO Konseyi USAP'ı oluşturmuştur.⁶⁵² USAP'ın amacı, üye devletlerin denetlenmesi yolu ile küresel bazda ortak bir güvenlik anlayışının oturtulmasıdır. Burada da aynen USOAP uygulamasına⁶⁵³ benzer bir program oturtulmaya çalışılmaktadır. Bu bağlamda devletlerin egemenlik hassasiyetleri USAP'da da kendini göstermektedir. USAP genel olarak şu aşamalardan oluşmaktadır;⁶⁵⁴

- ✓ ICAO üyesi devletlerin tamamında düzenli, zorunlu, sistematik ve uyumlu bir biçimde havacılık güvenlik denetimlerinin gerçekleştirilmesi,
- ✓ Denetimlerin hükümetler düzeyinde ve havaalanları düzeyinde yerine getirilmesi,
- ✓ Kilit önemdeki bazı havaalanlarında yerinde güvenlik önlemlerinin değerlendirilmesi,

⁶⁴⁹ Ünlü, *11 Eylül Olaylarının Uluslararası Sivil Havacılık Güvenliğine Etkileri*, xvii.

⁶⁵⁰ ICAO Assembly Resolution A35-9, (ICAO 166. Dönem toplantısında kabul edilmiştir)

⁶⁵¹ ICAO Doc. 9826-Supplement, (Havacılık Güvenlik Eylem Planının bir bölümü olarak yayınlanmıştır)

⁶⁵² ICAO Assembly Resolution A35-9, Appendix E, in ICAO Doc. 9848.

⁶⁵³ *Infra*, bölüm 7.2.1.2.

⁶⁵⁴ ICAO Council Working Paper, C-WP/11912, *Audit Functions of ICAO*, 21 October 2002.

- ✓ Denetimlerin ilgili devletler ve ICAO arasında imzalanacak mutabakat zaptlarına dayanılarak gerçekleştirilmesi,
- ✓ Bölgesel güvenlik denetim programları ile koordinasyonun sağlanması.

2006 sonu itibariyle 151 üye devlette yukarıda bahsedilen denetimler gerçekleştirilmiştir.⁶⁵⁵

10. ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK FAALİYETLERİNDEN DOĞAN SORUMLULUK (LIABILITY)

Hukuk düzeninin olmazsa olmaz niteliği, kurallarının çiğnenmesi halinde failin maddi yaptırıma uğratılacak olmasıdır. Bunu düzenleyen hukuk müessesesi sorumluluktur.⁶⁵⁶

İlk havacılık faaliyetleri ile doğan ve gelişen havacılık hukukunun en önemli konularından birini de sorumluluk kavramı oluşturmuştur. Bu nedenle henüz daha 1929 yılında, uluslararası havayolu taşımacılığıyla ilgili bir takım kuralların sıkı ve özenli bir şekilde birleştirilmesi, Varşova Sözleşmesi⁶⁵⁷ ve ona Ek Protokoller ve Tamamlayıcı Sözleşmeler çerçevesinde temelini bulmuştur. Varşova Sözleşmesi'nin asli unsurunu; yolculara, bagajlarına ve diğer eşyaya hem madden hem de gecikmeden ötürü verilen zarar(lar)dan ötürü, hava taşıyıcısının sorumluluğunun ilkelerinin belirlenmesi oluşturur.⁶⁵⁸

Bu bölümde ilk başlıkta taşıyıcının akdi sorumluluğunun, ikinci başlıkta ise akit dışı sorumluluğun uluslararası boyutuyla düzenlemesi ele alınarak

⁶⁵⁵ “Global Aviation Leadership”, 62 ICAO Journal (No. 4, 2007), 7, 10.

⁶⁵⁶ Hakkı Hakan Erkiner, *Devletin Haksız Fiilden Kaynaklanan Uluslararası Sorumluluğu*, 12 Levha, İstanbul, 2010, 61.

⁶⁵⁷ Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 2 October 1929. 137 LNTS 13; 13 Şubat 1933'te yürürlüğe girmiştir. Düstur, Tertip 5, c.16/2, 2419.

⁶⁵⁸ Verschuur, *An Introduction to Air Law*, 101.

irdelenecektir. Ayrıca 11 Eylül saldırılarının sorumluluk meselesine etkisi de genel boyutuyla ele alınacaktır.

10.1 Taşıyıcının Sorumluluğu Çerçevesinde Varşova Sözleşmesi Sistemi

152 devletin taraf olduğu Varşova Sözleşmesi sayesinde yolcular, her nerede ve ne zaman uçarlarsa uçsunlar, taşıyıcının kendi sorumluluğunun sınırının farkında olduğu ve söz konusu sorumluluğun hüküm altına alındığı bir sistemde, olası kayıplarına karşılık kendilerini sigorta ettirmiş olurlar.⁶⁵⁹

Sözleşmeye göre “uluslararası taşıma”, taraflar arasında yapılan anlaşmaya göre hareket ve varış yeri, taşımada bir kesilme veya aktarma olsun olmasın, iki taraf ülkesinde bulunan veya bu sözleşmeye taraf olmasa bile bir başka devletin egemenliği altındaki bir ülkede olan kararlaştırılmış bir duraklama yeri varsa, bir tek tarafın ülkesinde bulunan herhangi bir hava taşıması anlamını ifade eder.⁶⁶⁰

1929 yılından itibaren, gerek teknolojik açıdan hızlı gelişim ve gerekse uluslararası konjonktürde birçok dengenin değişmesi, Varşova Sözleşmesi'nin de çok kez günün şartlarına uydurulması ile düzeltme ve eklemelerle güncel tutulmasını gerektirmiştir. O nedenle çalışmamız kapsamı dahilinde Varşova Sistemi olarak da adlandırılan bu yapının, uluslararası sivil havacılık düzenindeki yapısal değişikliği ile ele alınması gerekmektedir. Bu değişiklikler şunlardır;

10.1.1 Lahey Protokolü (1955)

1 Ağustos 1963'te 30 devletin onayından sonra yürürlüğe giren Lahey Protokolü,⁶⁶¹ modern hava ulaşımının taleplerine intibak amacı çerçevesinde bazı yenilikler getirmiştir.

⁶⁵⁹ Verschoor, *An Introduction to Air Law*, 101.

⁶⁶⁰ Varşova Sözleşmesi, madde 2.

⁶⁶¹ 478 LNTS 373; Düstur, Tertip 5, c. 16/2, 2419.

10.1.2 Guadalajara Sözleşmesi (1961)

1961 tarihli Guadalajara Sözleşmesi,⁶⁶² tamamlayıcı (supplementary) bir sözleşme olup, havacılıkta kiralama (chartering) kavramının işlevsellik kazanması nedeniyle, sorumluluk açısından sözleşmenin fiili taşıyanlara uygulanması durumunu düzenlemektedir. Buna göre taşıyan, verdiği bir yetkiyle bu taşımayı başka bir taşıyana taşıtırabilir. Bu durumda hava taşıma sözleşmesini yapan kişinin muhatabı olan taşıyan ile fiili taşımayı yapan farklı taşıyanlar olabilmektedir.

Antlaşmalar hukukuna göre bir sözleşme ancak taraflar arasında hüküm doğurur. Kural olarak sözleşmeyi yapan kişi ile muhatabı olan taşıyandan farklı bir taşıyıcı olayda söz konusu olabilir. 1961 tarihli Guadalajara Sözleşmesi, sözleşmenin tarafı olan taşıyan ile fiili taşıyan arasındaki ilişki (kira, komisyon vs.) ne tür bir sözleşmeye dayanırsa dayansın, fiili taşıyanın sorumluluğunu madde 1(a) ile kapsamına almaktadır. Böylece anılan sözleşme ile hava taşıma sözleşmesi yapan kişi, fiili hava taşıyanına karşı korunmuş olmaktadır. Fiili taşıyan yanında fiili taşıyanın istihdam ettiği kişiler de görevleri içinde hareket etmeleri kaydıyla, kasıtlı fiilleriyle ihmalleri de taşıma sözleşmesine taraf olan taşıyanın sorumluluğuna dahil edilmiştir.⁶⁶³

10.1.3 Guatemala Protokolü (1971)

1971 tarihli Guatemala Protokolü⁶⁶⁴ her ne kadar Varşova Sözleşmesi'ne yeni düzenlemeler getirirse de henüz 7 devletin onay belgesini sunması nedeniyle yürürlükte değildir.⁶⁶⁵

10.1.4 Montreal Protokolleri (1975)

1975 yılında Montreal'de Varşova Sistemine değişiklikler getiren dört adet protokol⁶⁶⁶ imzalanmıştır. Protokollere sırasıyla 49, 50, 21 ve 57 devlet taraftır. Bu

⁶⁶² 500 UNTS 31.

⁶⁶³ Tezcan, *Hava Hukuku*, 46.

⁶⁶⁴ ICAO Doc. 8932/2.

⁶⁶⁵ Protokolün yürürlüğe girmesi için 30 devletin onay belgelerini ICAO'ya bildirmeleri gerekmektedir.

⁶⁶⁶ ICAO Doc. 9145, 9146, 9147, 9148.

protokollerin ortaya çıkmasının en büyük nedeni altının dolar karşısındaki değerinde meydana gelen dalgalanmalardır. Protokollerle ölüm ve yaralanma halindeki her bir düzenlemedeki limitler SDR⁶⁶⁷ ölçü birimine dönüştürülmüştür.⁶⁶⁸

10.1.5 Montreal Sözleşmesi (1999)

1999 tarihli Montreal Sözleşmesinin⁶⁶⁹ imzalandığı konferansa 122 devlet ve 11 uluslararası örgüt katılmış ve sözleşme, 28 Mayıs 1999'da imzalanarak gerekli sayıda onay belgesinin sunulmasıyla 4 Kasım 2003'te yürürlüğe girmiştir. 1999 tarihli Montreal Sözleşmesi ile artık günümüz ekonomik yapısı çerçevesinde oldukça geri kaldığı düşünülen Varşova Sözleşmesi, tam bir değişikliğe götürülmek istenmektedir.

Her ne kadar Varşova Sözleşmesi'ni günümüz şartlarına uyarlama meselesi, yukarıda anılan protokol ve tamamlayıcı sözleşmelerle giderilmeye çalışılsa da onaylama belgelerinin değişiklik arz etmesi, 1999 tarihli Montreal Sözleşmesi'nin ortaya çıkmasını doğurmuştur. Özellikle yolcuların ölümü ya da yaralanması durumunda taşıyıcının sınırlı sorumluluğu, birçok devletin mahkemesinde söz konusu sistemin sorgulanmasına neden olmuştur. Uluslararası hava taşıyıcılarının sorumluluk ve yükümlülüklerine dair 1929 tarihli Varşova Sözleşmesi ile kurulan yolcu ve bagaj sorumluluk sisteminin günümüz şartlarına uygun hale getirilmesi amacıyla hazırlanan "Montreal Sözleşmesi", Türkiye Cumhuriyeti Devleti tarafından da 28 Mayıs 1999 tarihinde imzalanmış ve 2 Nisan 2009 tarihli 5866 sayılı "Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşmenin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun" ile onaylanması uygun bulunmuştur.⁶⁷⁰

⁶⁶⁷ Special Drawing Rights, IMF'nin borçlandırma yaparken belirlediği bir kur sistemi. (özel çekme hakkı yaklaşık 152 000 ABD Doları)

⁶⁶⁸ Deniz Güner Özbek, "Türkiye'de Hava Taşıma Hukuku", Avrupa ve Türkiye'de Hava Hukuku Konusunda Son Gelişmeler, Legal, İstanbul, 2010, 69.

⁶⁶⁹ 2242 UNTS 350.

⁶⁷⁰ RG 14 Nisan 2009, Sayı:27200; <http://rega.basbakanlik.gov.tr/eskiler/2009/04/20090414-14.htm> (E.T. 02.07.2010)

Ülkemizin tek bayrak taşıyıcısı olan Türk Hava Yolları (THY) da söz konusu anlaşmaların en önemlisi olan IATA'ya 1997 yılında taraf olmak suretiyle 100 000 SDR'ye kadar kusursuz sorumluluğu ve bu sınırın üstünde kalan kusur sorumluluğu bakımından Varşova Sisteminden daha sıkı olan ispat yükünü kabul etmiştir. Ancak, IATA'ya taahhütten sorumluluk ve aynı nitelikteki diğer taşıyıcılar arası anlaşmalar özel hukuka tabi anlaşmalar olup, uluslararası hukuk açısından kanun-antlaşma niteliği taşımadıklarından devletleri bağlamamakta ve bu nedenle Varşova Sözleşmesi Sistemi içinde kabul edilmemektedirler. Dolayısıyla, mevcut sistemde konuyu uluslararası hukuk açısından Varşova Sistemi ve bunun dışında tamamlayıcı “taşıyıcılar arası özel hukuk anlaşmaları” düzenlemektedir. 1999 tarihli Montreal Sözleşmesi'nin en önemli yenilikçi özelliklerinden birisi, söz konusu iki kollu sistemin hükümlerini tüketici/yolcu menfaatlerini daha etkin bir şekilde koruyacak şekilde harmanlayarak tek bir belge haline getirmiş olmasıdır.⁶⁷¹

Montreal Sözleşmesi “hava yolu taşıyıcısının sınırsız sorumluluğu” kavramını getirmektedir. Eski sistem, yolcunun ölümü veya yaralanması durumlarında taşıyıcıya sınırlı bir sorumluluk getirmekte iken, yeni sözleşme iki aşamalı bir tazminat sistemi öngörmektedir. Buna göre ilk aşama, taşıyıcının kusuruna bağlı olmayan 100 000 SDR'ye kadar mutlak bir sorumluluk getirmektedir. İkinci aşama ise, taşıyıcının kusuru karinesine dayanmakta olup sorumluluk sınırı içermemektedir.⁶⁷²

Diğer yandan 11 Eylül 2001'de ABD'de gerçekleşen saldırılar sadece Amerikan havacılığını değil tüm dünya havacılığını derinden etkilemiştir. Bu bağlamda 1999 yılında imzaya açılan Montreal Sözleşmesi de mürekkebi kurumadan tartışmaya açılmıştır.⁶⁷³ Ancak bu konuya geçmezden evvel hava araçlarının

⁶⁷¹ Bayındırlık, İmar, Ulaştırma, ve Turizm Komisyonu Raporu <http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss1087m.htm> (E.T. 02.07.2010)

⁶⁷² Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Raporu.

⁶⁷³ Larry Moore, Rose M. Rubin, Justin N. Joy, “The World Trade Center Disaster: How Terrorist Airline Attacks Can Affect the Legal, Economic, and Financial Conditions of Airlines Under the Montreal Liability Agreement”, 4 Brigham Young University International Law & Management Review, Winter 2007, 2.

yeryüzündeki üçüncü kişilere karşı neden oldukları zararları da ele almak gerekmektedir. Keza 11 Eylül tipindeki saldırılar hem akdi hem akit dışı sorumluluğu aynı anda gerektirmektedir.

10.2 Hava Araçlarının Yeryüzündeki Üçüncü Kişilere Karşı Neden Oldukları Zararlardan Doğan Sorumluluk

Hava aracı işletenin, 1929 tarihli Varşova Sözleşmesi sisteminde temelini bulmuş akdi sorumluluğunun yanında, akit dışı üçüncü kişilere karşı sorumlulukları da vardır. Hava aracının işletilmesine bağlı olarak, hava aracı işleteni ile aralarında geçerli bir hukuki ilişki bulunmayan söz konusu üçüncü kişilerin uğradıkları zararların tazmini sorunu, henüz ilk havacılık faaliyetleri ile tartışılmaya başlamıştır.

Uygulanan hava hukukunun diğer alanlarında olduğu gibi, üçüncü kişilere verilen zararların tazmini sorununda da iki menfaat birbiriyle yarışmaktadır. Bunlar kısaca, mağdurun etkin bir şekilde korunması gereği ile ekonomik boyutu nedeniyle havacılık faaliyetlerini engellememe fikridir.⁶⁷⁴

Hava aracı, deniz ve kara araçlarından farklı olarak, üç boyutta hareket edebilen ve kural olarak⁶⁷⁵ havada asılı duramayan, uçuş emniyetini sürekli gidişte⁶⁷⁶ bulan bir araçtır. Bu nedenle hava aracı, uçuş emniyetinin bozulması halinde, riske bağlı olarak, mecburi iniş için imkan arayacaktır. Uçuş emniyetinin kontrol dışına çıkması durumunda ise, düşme ya da çakılma diye tabir edilen kaza meydana gelebilecektir.

Deniz ve kara araçlarına karşı üçüncü kişiler kendilerini kaldırırma, yol kenarına veya kara parçasına ve hatta denize atabilme imkanı ile emniyetlerini sağlayabilmelerine rağmen, yeryüzünde bulunan kişiler, üzerlerinde her an belirebilecek bir hava aracından kaynaklanan tehlikelere karşı böyle bir imkana

⁶⁷⁴ Mesut Önen, *Yabancı Hava Gemileri Tarafından Yeryüzünde Üçüncü Şahıslara Verilen Zararlar Hakkında 7 Ekim 1952 Tarihli Roma Konvansiyonu*, İÜSBF, N0:3159, İstanbul, 193, 4.

⁶⁷⁵ Özellikle uçaklar açısından.

⁶⁷⁶ Supra, Şekil 2.

sahip bulunmamaktadır.⁶⁷⁷ Bu bakımdan havacılık hukukunda, hava aracının yeryüzündeki 3. kişilere verdiği zararlardan doğan sorumluluk müessesesinin, genel hükümlerden ayrılarak, özel kurallarla düzenlenmesi zorunluluğu doğmuştur.

Ancak hava araçlarının, yeryüzünde üçüncü kişilere verdikleri zararlardan doğan sorumluluğun hava aracı işletenine ait olması sebebiyle, söz konusu müessese, tezimizin sorunsalı kapsamında, devletlerin hava ülkesindeki egemenliği açısından kayda değer sınırlamalar getirmemektedir. Bu nedenle ilgili konu dar bir çerçevede incelenecektir.

10.2.1 Roma Sözleşmesi (7 Ekim 1952) ve Montreal Protokolü (23 Eylül 1978)

Sanayi devrimi sonrası dönemin bir ürünü olan hava aracı, içinde yer aldığı ekonomik konjonktürün de imkan vermesiyle, her zaman uluslararası boyutuyla anılmıştır. Ayrıca, hava seyrüseferinde kullanılan aracın ve bunun içinde hareket ettiği hava sahasının arz ettiği özellikler,⁶⁷⁸ söz konusu seyrüseferle ilgili meselelerin, özel kurallarla düzenlenmesini zorunlu kılmıştır.⁶⁷⁹ Buradan hareketle, hava araçlarının, yeryüzünde üçüncü şahıslara verdikleri zararlardan doğan sorumluluk konusunda da, ulusal hukuklarda görülen farklı düzenlemelerin yeknesaklaştırılması ihtiyacı doğmuştur.

Bu bağlamda, 9 Eylül – 7 Ekim 1952 tarihleri arasında Roma’da 5. Uluslararası Hava Özel Hukuku Konferansı toplanmıştır. Konferans sonucunda imzalanan Yabancı Hava Araçlarının Yeryüzündeki Üçüncü Kişilere Karşı Neden Oldukları Zararlar Üzerine⁶⁸⁰ 7 Ekim 1952 Tarihli Roma Sözleşmesi,⁶⁸¹ 4 Şubat

⁶⁷⁷ Cesare Savoia, *L’aviazione Civile*, Milano, 1958, 2-4; Önen, *Yabancı Hava Gemileri Tarafından Yeryüzünde Üçüncü Şahıslara Verilen Zararlar Hakkında 7 Ekim 1952 Tarihli Roma Konvansiyonu*, 2.

⁶⁷⁸ *Supra*, bölüm 3.1 vd.

⁶⁷⁹ Önen, *Yabancı Hava Gemileri Tarafından Yeryüzünde Üçüncü Şahıslara Verilen Zararlar Hakkında 7 Ekim 1952 Tarihli Roma Konvansiyonu*, 2.

⁶⁸⁰ Mesut Önen’in resmi olmayan çevirisi “Yabancı Hava Gemileri Tarafından Yeryüzünde Üçüncü Şahıslara Verilen Zararlar Hakkında 7 Ekim 1952 Tarihli Roma Konvansiyonu” şeklindedir. Biz “hava gemisi” yerine “hava aracı”, “verilen zarar” yerine ise nedensellik bağıını vurgulayan ve İngilizcesinde de “caused by” olarak belirtilen “neden oldukları zarar” tabirini kullandık.

1958 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 2009 yılı itibariyle 49 devlet Sözleşmeye taraftır. Bu Sözleşmeye değişiklikler getiren Montreal Protokolü⁶⁸² ise, 23 Eylül 1978 tarihinde imzalanmış ve 2009 yılı itibariyle sadece 12 devlet tarafından onaylanmış ve 25 Temmuz 2002 tarihinde yürürlüğe girmiştir.⁶⁸³

10.2.1.1 Sözleşmenin Kapsamı

Sözleşmenin öncelikli amacı, hava araçlarının yeryüzündeki üçüncü kişilere karşı neden oldukları zararın tazminine ilişkin şartların belirlenmesidir. Sözleşmede çeşitli hükümlerde öngörülen bu şartlar, tazmin sorumluluğunda olan kişiye, tazmin edilmesi gereken zarara ve nedensellik bağına ilişkin bulunmaktadır.⁶⁸⁴

10.2.1.2 Sorumlu Kişi

Sözleşmenin 2. maddesi 1. paragrafı uyarınca sorumluluk, diğer şartlar da gerçekleşmiş ise, hava aracı işletenindir. Hava aracı işletenden ne anlaşılması gerektiği ise aynı maddenin 2 ve 3. paragraflarında belirtilmiştir. Buna göre hava aracını işleten, öncelikle zararın doğduğu anda onu kullanan (make use of) kişidir. İngilizce terimi açısından dikkat edilirse eylem, sadece “use” yani basit anlamda kullanmak değil, “make use of” terimi ile yani kullanmak, faydalanmak, yararlanmak ve ondan çıkar sağlamak gibi ayrı ayrı ya da hep beraber tüm anlamları içermektedir. Bu bakımdan hava aracını, işçileri (kaptan pilot) aracılığıyla kullanan kişi de hava aracının işleteni olması nedeniyle sorumlu olur.⁶⁸⁵ Bu nedenle hava aracının hangi amaçla kullanıldığının bir anlamı yoktur.⁶⁸⁶

⁶⁸¹ Convention On Damage Caused By Foreign Aircraft To Third Parties On The Surface, ICAO Doc. 7364; 310 UNTS 181.

⁶⁸² ICAO Doc. 9148.

⁶⁸³ http://www.icao.int/icao/en/leb/statusForms/composite_table.pdf

⁶⁸⁴ George Leloudas, “Air Carriers’ Liability For Damage To Third Parties On The Ground In The Risk Society”, Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal, London, 13 November 2008.

⁶⁸⁵ Roma Sözleşmesi, madde 2/2 a.

⁶⁸⁶ Sözleşmenin 4. maddesi uyarınca hava aracının, işletenin rızası olmaksızın bir başka kişi tarafından kullanılması halinde de müteselsil sorumluluk söz konusudur meğerki işleten gerekli tedbirleri almış olsun.

İşleteni tayin ve tespit hususunda hava aracını kullanma unsurunun yetersiz kaldığı durumlar olabilir.⁶⁸⁷ Hava aracı kiralanmış olabileceği gibi söz gelimi iflas masası tarafından da işletiliyor olabilir. Bu gibi durumlarda hava aracının seyrüseferinin idaresini elinde bulunduran kişinin sorumluluğuna gidilir.⁶⁸⁸

Karine olarak sicile kayıtlı hava aracı sahibi, işleten olarak kabul edilmektedir. Buna ek olarak, hava aracı sahibi söz konusu karineyi, ancak kendi aleyhine açılmış tazminat davasına bakan mahkeme önünde çürütebilir.⁶⁸⁹

Sözleşme hükümlerine göre sorumluluğuna gidilmiş kişi, zarara uğrayanın kusurunu ispat etmek suretiyle sorumluluktan kurtulabilir.⁶⁹⁰ Yine sözleşmeye göre, silahlı çatışma veya silahlı ayaklanmanın doğrudan neticesi olarak zararın doğmuşsa, işleten tazminatla sorumlu olmayacaktır.⁶⁹¹ Ayrıca hava aracının yürürlükteki hava seyrüseferi kurallarına uygun olarak sadece hava sahasından geçişi nedeniyle oluşan zararlarda tazminata hükmedilmez.⁶⁹²

10.2.1.3 Tazmin Edilmesi Gereken Zarar (Zararın Maddi Unsuru)

Sözleşme, uçuş halindeki yabancı bir hava aracının veya bu araçtan düşen bir şey ya da kişinin, yeryüzünde bulunan üçüncü bir kişiye karşı neden olduğu zararlara uygulanır.⁶⁹³

Yabancı hava aracı denilmek suretiyle, bir devletin ülkesinde aynı devletin siciline kayıtlı bir hava aracının verdiği zararlar, sözleşmenin uygulaması dışında kalmıştır. Bu durumlarda ulusal mevzuat geçerli olacaktır.⁶⁹⁴ Diğer bir ifadeyle sözleşme, taraf bir devlet ülkesinde meydana gelen ve diğer bir taraf devlet siciline

⁶⁸⁷ Önen, *Yabancı Hava Gemileri Tarafından Yeryüzünde Üçüncü Şahıslara Verilen Zararlar Hakkında 7 Ekim 1952 Tarihli Roma Konvansiyonu*, 123.

⁶⁸⁸ Roma Sözleşmesi, madde 2/2 b.

⁶⁸⁹ Roma Sözleşmesi, madde 2/3.

⁶⁹⁰ Roma Sözleşmesi 6. madde.

⁶⁹¹ Roma Sözleşmesi 5. madde.

⁶⁹² Roma Sözleşmesi 1/2 madde.

⁶⁹³ Roma Sözleşmesi 1/1 ve 23. madde.

⁶⁹⁴ Önen, *Yabancı Hava Gemileri Tarafından Yeryüzünde Üçüncü Şahıslara Verilen Zararlar Hakkında 7 Ekim 1952 Tarihli Roma Konvansiyonu*, 82.

kayıtlı hava aracı tarafından verilen zararlara uygulanacaktır. Ayrıca, askeri, gümrük ve polis hizmetlerinde kullanılan hava araçları sözleşmenin kapsamı dışındadır.⁶⁹⁵

Sözleşmenin kapsamı açısından, hava aracına ilişkin olarak, hangi zaman diliminde sözleşme hükümlerinin uygulanabileceği,⁶⁹⁶ 1. maddenin 2. fıkrasında “bir hava aracı, motor gücünün kalkış amacıyla kullanılmaya başlamasından inişin son bulunduğu ana kadar uçuş halinde sayılır” cümlesiyle belirtilmiştir.

Sözleşme hükümlerine göre yeryüzü kavramından kasıt ise, taraf devletlerin kara ve deniz ülkesi ile açık denizde bulunan gemi veya hava aracıdır.⁶⁹⁷ Burada önemli nokta, zararın bir başka hava aracına verilmesi halidir. Çünkü eğer söz konusu hava aracı da uçuş halinde ise, bu durumda yeryüzü kavramı anlamsızlaşacaktır. Bu nedenle Sözleşmenin 24. maddesi, uçuş halindeki bir hava aracına ve bunun içinde bulunan kişi ve eşyaya verilen zararları, kapsam dışında tutmuştur.

10.2.1.4 Zarar Gören Kişi (3. Kişi)

Sözleşmenin 25. maddesi uyarınca, zarara uğrayan kişi ile işleten veya zararın gerçekleştiği anda hava aracını kullanma hakkına sahip kişi arasında mevcut bir sözleşme veya bu kişiler arasında bir işçi-işveren sözleşmesi olması halinde, söz konusu zararlara bu sözleşme uygulanmayacaktır.

10.2.1.5 Nedensellik Bağı

Sözleşmenin kabul ettiği sisteme göre, zarara uğrayan kişinin sözleşme hükümlerine göre bir tazminata hak kazanabilmesi için, bir zararın mevcut olduğunu ve zarar ile zarar veren olay arasındaki nedensellik bağına ispat etmesi yeterlidir. Bu durum, kabul edilen objektif sorumluluk ilkesinin bir sonucudur.⁶⁹⁸

⁶⁹⁵ Roma Sözleşmesi 26. madde.

⁶⁹⁶ Diğer bir ifade ile hangi zaman diliminin “uçuş hali” sayılacağı.

⁶⁹⁷ Roma Sözleşmesi 23. madde.

⁶⁹⁸ Önen, *Yabancı Hava Gemileri Tarafından Yeryüzünde Üçüncü Şahıslara Verilen Zararlar Hakkında 7 Ekim 1952 Tarihli Roma Konvansiyonu*, 111.

10.2.2 Eleştiriler

Uluslararası havacılık hukukuna ilişkin olarak diğer çok taraflı sözleşmelerin yanında, Roma Sözleşmesi ve onun eki Montreal Protokolü'ne taraf devlet sayısı oldukça azdır. Bunun nedenleri sözleşmeye getirilen eleştiriler çerçevesinde şu şekilde sayılabilir;⁶⁹⁹

- ✓ Sorumluluğa ilişkin düşük sınırlamalar,
- ✓ Yeryüzündeki üçüncü kişilerin korunması açısından ulusal yasaların, ilgili sözleşmelere göre çok daha ileri boyutta kurallar sağlaması,
- ✓ Gürültü ve ses dalgalarının verdiği zararların sözleşme dışında tutulması,
- ✓ Tek mahkemenin yetkili olması zorunluluğuna yükselen itirazlar,
- ✓ Sigorta şirketlerine doğrudan dava açılması.

10.2.3 Dünya Ticaret Merkezi'ne Saldırı Sonrası Roma Sözleşmesi'nin Modernize Edilme Çabaları ve 2009 Yılında Kabul Edilen İki Yeni Sözleşme

11 Eylül 2001'den sonra yaşanan gelişmeler ve tarihi süreç sonucunda 20 Nisan – 2 Mayıs 2009 tarihlerinde ICAO nezdinde toplanan diplomatik konferansta iki yeni sözleşme kabul edilmiş, imza ve onaya açılmıştır.⁷⁰⁰ Sözleşmelerin her ikisi de 35. devletin onay belgesini sunmalarından itibaren yürürlüğe girecektir. Her iki sözleşmenin de kapsamı uluslararası uçuşlarla sınırlıdır.

Bu sözleşmelerden ilki, “Hava Aracının Hukuksuz Girişinin Üçüncü Kişilere Karşı Neden Olduğu Zararın Tazmini Üzerine Sözleşme”dir. Bu sözleşmenin genel olarak amacı, bir devletin hava sahasına hukuka aykırı şekilde

⁶⁹⁹ George Leloudas, “Air Carriers Liability For Damage To Third Parties On The Ground In The Risk Society”, Institute Of Air And Space Law, McGill University, Montreal, London, 13 November 2008.

⁷⁰⁰ DCCD Doc No. 44 1/5/09, International Conference On Air Law (Montréal, 20 April to 2 May 2009) "Two New Treaties Adopted by International Conference on Air Law", ICAO News Release PIO 05/09 (12 May 2009)

giren bir hava aracının söz konusu eyleminin sonucu olarak, yeryüzünde bulunan üçüncü kişilere verdiği zararın tazmin koşullarını düzenlemektedir. Ayrıca sözleşme hükümleriyle ileride zarar göreceklelerin tazminini karşılamak adına “Uluslararası Sivil Havacılık Tazminat Fonu” kurulmuştur.⁷⁰¹

ICAO Konferansı’nda kabul edilen ikinci Sözleşme ise, “Hava Araçlarının Üçüncü Kişilere Karşı Neden Oldukları Zararların Tazmini Üzerine Sözleşme”dir. Bu sözleşme, bir önceki sözleşmeden farklı olarak, taraf devletler arasında hava sahasına hukuka aykırı girişlerden kaynaklanmayan sadece hava aracının verdiği zararların tazmini koşullarını belirtmektedir. Bu Sözleşme, yaygın bir şekilde kabul görmemiş Roma Sözleşmesi’nin hükümlerini modernize ederek onun yerini almayı amaçlamaktadır.

Sözleşmelerle beraber daha geniş bir sorumluluk alanı⁷⁰² benimsenmiş ve tazmin sorumluluğu her halükarda 750.000 SDR’den 7 Milyon SDR’ye çıkartılmıştır. Sözleşmeler ile gelen en büyük değişiklik ise, hava aracı sahibinin, işleten ile müşterek sorumluluğunun bazı durumlarda⁷⁰³ kaldırılmasıdır. Bu durumun günümüz modern piyasa durumuna uygun olduğu belirtilmektedir.⁷⁰⁴ Böylece sözleşme mülk sahibini ve kiralayanı korumaktadır.

⁷⁰¹ "Two New Treaties Adopted by International Conference on Air Law", ICAO.

⁷⁰² Söz gelimi psikolojik rahatsızlıklar sonucu var ise bu durum da tazmin kapsamına alınmıştır.

⁷⁰³ Örneğin 14 günden daha az yapılan hava aracı kiralama sözleşmelerinde hava aracının müşterek veya ayrı ayrı sorumluluğunun bulunması gibi.

⁷⁰⁴ Timothy J Lynes, Robyn Mandel, “Liability for Damage Caused by Aircraft”, International Law Office, 05.09.2009 http://www.kattenlaw.com/files/Publication/fa3a1359-258d-423f-b18f7a1a02ca45a0/Presentation/PublicationAttachment/21974a01-096a-4ffa-b48d-81ad8aa51d7d/Lynes&Mandel--ILO--Liability_for_Damage.pdf (E.T. 06.06.2010)

KISIM III

“AÇIK SEMALAR” ANTLAŞMALARININ ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK DÜZENİNİN DÖNÜŞÜMÜNE ETKİSİ

“Açık Semalar”, gerek Türkçe anlamı gerekse İngilizce karşılığı olan “Open Skies” terimi açısından yanıltıcı bir ifadedir. Her iki kelime de hava ve havacılık hukuku kaynaklı değildir.⁷⁰⁵ Bu nedenle aslında “Açık Semalar” kavramı, bir ekonomi politikası olarak ilk kez ABD tarafından ortaya atılan ve uluslararası havacılık düzeninin “İkili ya da Çok Taraflı Antlaşmalar” yolu ile serbest ticaret koşullarına uygun hale getirilmesinin amaçlandığı bir fenomendir. ABD, bu doğrultuda özellikle soğuk savaş sonrası Avrupa pazarının açılmasıyla, neoliberal politikalar çerçevesinde kendisiyle “Açık Semalar” antlaşmaları akdedilmesi yönünde baskı kurarak, yeni rekabet çevresi koşullarının ayarlanması gerekliliği hususunda uluslararası sivil havacılıkta büyük bir mücadeleye girişmiştir.

Söz konusu tespit ışığında, bu kısımda ilk olarak uluslararası ilişkilerde hegemonya sahibi güçlerin, genel adıyla liberal ekonomi politikalarının uluslararası hukuk düzenine etkileri ortaya koyulacaktır. İkinci bölümde ise, ABD özelinde “Açık Semalar” politikası ve antlaşma modeli, resmi kaynaklar ve öğretilerdeki yaklaşımlar çerçevesinde irdelenecektir. Sonrasında, uluslararası havacılık işleyişinin başat gücü olan ABD ve onun takipçisi AB havacılık düzenleri yine “Açık Semalar” düzleminde ele alınacaktır. Son bölümde ise, yeniden yapılanmakta olan uluslararası sivil havacılık düzeninin gelişmekte olan ülkelere etkisi, “Türkiye” örneği ile değerlendirilecektir.

⁷⁰⁵ Supra, Bölüm 1.1.

11. EGEMEN GÜÇLERİN EKONOMİ POLİTİKALARININ ULUSLARARASI HUKUKA ETKİSİ

Uluslararası sivil havacılık, “Açık Semalar” antlaşmaları ile yeniden yapılandırılma sürecine girmiştir. Bu bölümde, öncelikle bu süreci yöneten güçlerin genel ekonomi politikaları ortaya koyulacak ve bu durumun bir bütün olarak uluslararası hukuk düzenine etkisi tartışılacaktır. Başlığın kendisi bir tez konusunu aşacak kapsamdadır. Ancak burada konu sadece ana hatları ile bir hipotez olarak ele alınacak ve ortaya koyulan hipotez üzerine sonraki bölümler inşa edilerek çalışmanın son kısmı olan üçüncü kısım bitirilecektir.

Günümüz egemen güçlerinin ideolojik duruşu, kavramlar gerçeklikle birebir uyuşmasa da⁷⁰⁶ genel bir isimle “Kapitalist Ekonomik Sistem”e dayalı Liberal Devlet anlayışı olarak kabul edilebilir.⁷⁰⁷ Her ne kadar aynı ideolojik duruşa sahip olsalar da “güç” olgusu, bağımsız egemen güçlerin kendi aralarında çatışmalarına da sebep olmaktadır. Diğer yandan her egemen gücün kendi içinde de birçok iç çatışma bulunmaktadır. Söz gelimi ekonomik krizler, genelde bir bütün olarak devlet içindeki tüm sınıfları olumsuz etkiler. Bu nedenle devleti idare edenler, genelde sermayenin vesayetinde de olsalar, demokratik bir sistem içinde yeniden seçilebilmek kaygısıyla, krizin etkilerini sarmak adına sermayeyi kısıtlayıcı düzenlemeler de yaparlar. Bunun yanında, zaten sayıca sermayeden fazla ve ona karşı olan maddi üretici güçler de söz konusudur. O halde birbirinden ayrı her yapıyı canlı bir organizma olarak kabul edersek, bu varlıkların birbirleri ile olan ekonomik tabanlı yarışımın, uluslararası hukuk düzeninin oluşumunda başat bir rol üstlendiğini

⁷⁰⁶ “Kavram gerçeklikle birebir çakışmaz, çünkü kavram başka şey, gerçeklik başka şeydir. Bu nedenle de, kuramcının gerçekliği adlandırmak için kullanılan bir kavramı, ona uymadığını söyleyerek reddetmesi, bir başkasını da karşıt nedenle kabul etmesi son derece anlamsız bir çaba olabilir..... zaman ve mekan içinde, gerçeklik de, ona bağlı olarak kavramlar da hızla değişir” Cemal Bali Akal, “Devlet, Yasa, Hakimiyet”, Cumhuriyet’in 75. Yıl Armağanı, İstanbul Üniversitesi, 1999, 19.

⁷⁰⁷ Burada liberalizm bir ideoloji olarak ele alınmıştır. Buna göre liberalizm olgusu temelde iki alt başlıkta “iktisadi liberalizm” ve “siyasi liberalizm” olarak da ele alınabilir. O halde iktisadi liberalizm, kapitalist ekonomik sistemin işleyişini sağlayacak ekonomi politikasını üretirken, siyasi liberalizm ise eşitlik ve özgürlük temelinden hareketle, temsili demokrasi ve insan hakları gibi değerleri savunur. Ancak, işçi hareketlerinin daha ileri düzeyde eşitlik talepleri sonucu, liberalizmin eşitlik ilkesini "yasa karşısında eşitlik" düzeyinde tutarak gericileştirdiği, iktisadi eşitliği savunan sosyalizmin ise ilericilik bayrağını devraldığı söylenebilir.

iddia edebiliriz. Bu nedenlerle, herhangi bir gücün doğrudan bir yapıyı tek başına değiştirebileceğini iddia etmek de oldukça zordur. Buna göre on birinci bölümde, söz konusu diyalektiğe uygun olarak, ilk başlıkta liberalizm olgusunun ana hatları çizilecektir. Sonraki başlıkta ise liberal politikanın hukuk araçlarının ve uluslararası kuruluşlarının içeriği ve uluslararası hukuka etkisi ortaya koyulacaktır.

11.1 Liberal Devlette Ekonomik Düzen Aşamaları

19. yüzyılda Avrupa'nın batısında yer alan ekonomik hayat, iki önemli gelişimin etkisi ile farklı bir boyuta girmiştir. Bunlardan birincisi, 18. yüzyıl sonlarında İngiltere'de gerçekleşen sanayi devrimi ki makineleşmeyi doğurmuştur;⁷⁰⁸ diğeri ise ekonomi alanında merkantilizm ve korporatizmin yerine üretim ve ticaret özgürlüğünü diğer ifadeyle ekonomik liberalizmi getiren Fransız devrimidir. Toplumların düzenlerini sarsan bu iki gelişmenin, yani makineleşme ve ekonomik liberalizmin birleşmesi yeni bir ekonomik anlayış olan kapitalizmi doğurmuştur.⁷⁰⁹

Bu devrimsel aşamadan günümüze kadar, kapitalist ekonomiye dayalı sistemler, gerek kendi iç çelişkileri gerekse anti tezi olan sosyalist yaklaşımlar/hareketler nedeniyle çok farklı aşamalardan geçmiştir. En sistemli şekilde ilk defa Karl Marx'ın ortaya koyduğu kapitalist sistem eleştirisi,⁷¹⁰ onun sonrasında da defalarca dile getirilmiş ve genel olarak bu sistemin her zaman kriz doğuracağı saptamaları yapılmıştır. Bu eleştirel tespitlerin birçoğu hali hazırda çürütülememiş ve gerçekten de çeşitli dönemlerde dünya ekonomik krizlerle karşı karşıya kalmıştır. Her karışıklık sonrası ise, yeni bir dünya düzenine gidildiği ileri sürülerek, aynı sisteme - yeni isimler verilmek suretiyle – devam edilmiş ne var ki klasik iktisadın türevlerinden öteye gidilememiştir. Bu nedenle kapitalist ekonomi, siyasi ayağı ile birlikte kabaca “Klasik Liberalizm”, “Sosyal Liberalizm” ve

⁷⁰⁸ Catherine R., Gousset P., *L'etat et L'essor Industriel*, Paris 1965, 126; Ayferi Göze, *Liberal, Marxiste, Faşist, Nasyonal Sosyalist ve Sosyal Devlet*, 4. Bası, Beta: İstanbul, 2005, 10.

⁷⁰⁹ Göze, *Liberal, Marxiste, Faşist, Nasyonal Sosyalist ve Sosyal Devlet*, 10.

⁷¹⁰ Karl Marx, *Capital – Critique of Political Economy*, Vol. I,II,II, , Progress Publishers, Moscow, English Edition of 1887

“Neoliberalizm” gibi aşamalardan geçmiştir iddiasında bulunabiliriz.⁷¹¹ Her yeni küresel ekonomik düzen ise, kendi üstyapısı olan uluslararası hukukta revizyona gidilmesini gerekli kılmıştır.

11.1.1 Klasik Liberalizmden Sosyal Liberalizme Geçiş

En genel tanımı ile liberalizm, devletin piyasaya müdahale etmediği bir toplumda, özel girişimcilerin hepsinin aşağı yukarı birbirine denk güçlerde yer alacağı, her satıcının aynı zamanda bir alıcı olduğu ve bu özgür alışveriş ortamında piyasanın kendisinin her türlü sorunu çözeceğine inanıldığı ekonomik sistemdir.⁷¹² 1929 yılında başlayan ve “büyük bunalım” olarak adlandırılan ekonomik kriz ile bu varsayımın yanlışları ortaya çıkmış, kapitalist devletler, o tarihe kadar karşılaştığı en büyük üretim fazlası sorunu nedeniyle muazzam bir karışıklığa girmiştir.⁷¹³

Bunun üzerine, Keynesçi yaklaşım⁷¹⁴ olarak da adlandırılan, ekonomiye devletin müdahale etmesi gerektiği ve ayrıca aşırı üretim sonucu satılamayan

⁷¹¹ Diğer yandan bu süreç içinde sosyalist ekonomi biçimleri ya da bazı yazarların deyimiyle karikatürleri de dünya sahnesinde yer almıştır. Ancak bu gibi sistemler de kanaatimizce yine Marksist teoriye göre çökmüşlerdir. Şöyle ki, Marksist teoriye göre, toplumlar üretici güçlerin gelişme düzeyine göre sınıflandırılırlar. Üretici güçlerin daha gelişmiş olduğu bir toplum, daha az gelişmiş olduğu toplumdaki ileriye yer alır. Bu nedenle tarihte geriye dönüş olmaz. Üretici güçlerin daha ileri olduğu bir aşamadan, söz gelimi kapitalizmden, feodalizme, bu nedenle dönülemez. İşte “Soğuk Savaş” olarak adlandırılan kapitalist ve sosyalist devletlerin güç dengesinde bir arada yaşadığı dönemde (1945-1990), başını ABD’nin çektiği kapitalist devletlerin üretici güçleri ve onların hükümetleri, bir çok sebebi içinde barındıran çeşitli yollarla üretim araçları yarışından bir anlamda galip ayrılmışlardır.

⁷¹² Liberal ekonomide birbirine denk güçlerdeki özgür üreticilerin, tüketiciler ile buluştuğu piyasa ortamında “kâr” temel ilke ve araç olarak kabul edilir. Buna göre, rekabet sonucu tüketicilerin istediği üreticiyi seçebileceği, böylece üreticilerin fiyatları düşürmek ve kaliteyi arttırmak konusunda yarışmak zorunda kalacağı varsayılır. Bu yarış sonucunda da fiyatlar ve kalite dengeye gelirken, piyasa düzeni de en mükemmel noktaya varacaktır. Piyasanın “Görünmez Eller” ile düzenleneceği iddiasını sistemli olarak ilk kez Adam Smith, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations* (Yaratılışın Sorgulanması ve Ulusların Zenginliğinin Nedenleri) (1776) adlı eseri ile ortaya atmıştır. Kitabın elektronik sürümü için bkz. <http://www2.hn.psu.edu/faculty/jmanis/adam-smith/Wealth-Nations.pdf>

⁷¹³ Ayrıntılı bilgi için bkz. Robert S. McElvaine, *The Great Depression: America 1929-1941*, Three Rivers Press, 1993.

⁷¹⁴ 20. yüzyılın en etkili iktisatçılarından olan Keynes, ekonomik durgunlukla mücadelede müdahaleci para ve maliye politikalarını önermesiyle tanınır. John Maynard Keynes, *The General Theory of Employment, Interest and Money*, 1936, London. Görüşleri Sosyal Liberalizm görüşünü temellendirmiş ancak 1970’lerde yaşanan stagflasyon, Keynes’in talep yönlü politikalarının yetersiz kaldığını göstermiştir. Ancak, Neoliberalizm olgusunun sonucu olan 2007 tarihli küresel krizi, gerek ABD Başkanı Barack Obama ve gerekse İngiltere Başbakanı Gordon Brown’ın uygulamaya koyduğu

malların, devlet tarafından satın alınarak talep yaratılmasının, piyasa için de iyi olacağı şeklindeki bir görüş, 1930’lu yıllardan itibaren ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu yaklaşımla beraber, II. Dünya Savaşı da “büyük bunalım”dan çıkışta çok önemli bir faktör olmuştur. Savaş ekonomisi, uluslararası kapitalist ekonominin kalbinin attığı ABD’de üretim düzeylerini, istihdamı, üretkenliği ve kârlılığı yeniden kurmuştur. Savaş sonrası söz konusu iktisadi patlamanın uluslararası hukuk yapısı ise bu bağlamda savaştan en karlı çıkan ABD liderliği altında inşa edilmiştir. Her ne kadar klasik uluslararası hukuk ders kitaplarında bu yapı Birleşmiş Milletler Antlaşması ile ortaya koyulsa da aslında bu sistem, yine BM rejimi çerçevesinde döviz kurlarını sabitleyen Bretton Woods Antlaşması, IMF ve Dünya Bankası gibi uluslararası ekonomi kurumlarına dayanmıştır.⁷¹⁵

ABD, Avrupa ve Japonya gibi merkez ülkeler açısından bu çağ, yüksek büyüme oranları, sürekli teknolojik gelişme, alım gücünde artış, başta sağlık ve emeklilik konuları olmak üzere refah sisteminin gelişimi ve düşük işsizlik oranlarıyla tanımlanabilir.⁷¹⁶ Ancak kâr oranının düşmesinin ardından dünya ekonomisinin “yapısal” krize girmesiyle birlikte durum 1970’lerde stagfasyona (durgunluk içinde görülen enflasyon) neden olarak kötüleşmiştir. Büyüme oranlarının azalması, işsizlik dalgasının yayılması ve enflasyonun giderek artması bu krizin ana yönlerini oluşturmuştur.⁷¹⁷ İşte, ilk önce İngiltere ve ABD’de olmak üzere, önce egemen güçlerde ortaya çıkıp ardından giderek çevre ülkelere ihraç edilen ve “neoliberalizm” olarak adlandırılan yeni toplumsal düzenin şekillenmesi de bu sırada oluşmaya başlamıştır.⁷¹⁸

ekonomik önlemler açısından *inter alia* Keynesci ekonominin teorik olarak yeniden gündeme gelmesini sağlamıştır.

⁷¹⁵ Costas Lapavitsas, "Neoliberal Dönemde Anayolcu İktisat Kuramı", Neoliberalizm Muhafif bir Seçki, (Der.) Alfredo Saad-Filho ve Deborah Johnston, (Haz), Şeyda Başlı, Tuncel Öncel (Çev.) Yordam Kitap, İstanbul, 2007, 61.

⁷¹⁶ Gérard Duménil, Dominique Lévy, “Neoliberal Karşı Devrim”, Neoliberalizm – Muhafif Bir Seçki, 25.

⁷¹⁷ Gérard Duménil, Dominique Lévy, “Neoliberal Karşı Devrim”, Neoliberalizm – Muhafif Bir Seçki, 25.

⁷¹⁸ 1979 yılında Margaret Hilda Thatcher’ın İngiltere’de ve 1980’de Ronald Reagan’ın ABD’de seçimleri kazanması, neoliberal iktisat politikasının resmen hakimiyet kurduğu dönemin başlangıcı olarak gösterilmektedir.

11.1.2 Neoliberalizm Olgusu

Neoliberalizm olarak bilinen muhafazakâr iktisat felsefesi, son otuz yıldır ekonomi politikası ile uluslararası toplumu hâkimiyeti altına almıştır. “Liberalizm”e göndermede bulunulması, neoliberalizmin İngiltere (Manchester) ile ilintili 19. yy. iktisadi liberalizmiyle⁷¹⁹ bağlantı sağlayan düşünsel kökeninin varlığını yansıtmaktadır.⁷²⁰ Ancak, piyasa rekabetinin etkinliğine, bireylerin iktisadi sonuçların belirlenmesinde oynadıkları role, hükümetin piyasalara müdahalesinin aksaklıklarına vurgu yapan çağdaş neoliberalizm, esasen Şikago İktisat Okulu ile bağlantılıdır.⁷²¹ Yine de bu okulun öncülerinden Milton Freidman’ın neoliberalizm tanımındaki “işlemin her iki taraf içinde gönüllü ve bilgili bir şekilde yapılması koşuluyla, iktisadi bir işlemin tarafların her ikisine de fayda sağlayacağı” önermesinin,⁷²² 1776 yılında Adam Smith’in yukarıda bahsettiğimiz önermesinden pek farkı yoktur. O halde neoliberalizmin, başta ABD ve İngiltere olmak üzere, 19. yüzyılın hakim siyasi ideolojisi olan liberal ekonomi politikalarının temel verilerinin, modern üretim araçları ile yeniden sunulduğunun tespitini yapmak çok da güç olmayacaktır.

Neoliberalizmin ekonomi politikası üzerindeki hâkimiyetinin genel özelliği, “serbest piyasalar”ın kapitalist ekonomiler açısından en iyi örgütlenme sistemi olduğu kanısındır. Serbest piyasaların yararına duyulan bu neoliberal inanç, son otuz yıllık dönem içerisinde başta önde gelen üniversitelerde, Uluslararası Para Fonu (International Monetary Fund /IMF) ve Dünya Bankası gibi uluslararası örgütlerde ve ekonomi bakanlıklarında olmak üzere, içsel politikalar açısından da ayırt edici bir

⁷¹⁹ Kabaca *Laissez faire* (bırakınız yapsınlar) iktisadi anlayışına dayanan Manchester Sistemi, İngiltere’de buğday ithalatına sınırlama getiren buğday kanunlarının kaldırılması ve serbest ticaret ile yakından bağlantılıdır.

⁷²⁰ Thomas I. Palley, “Keynesçilikten Neoliberalizme: İktisat Biliminde Paradigma Kayması”; Neoliberalizm – Muhalif Bir Seçki, 42.

⁷²¹ Thomas I. Palley, “Keynesçilikten Neoliberalizme: İktisat Biliminde Paradigma Kayması”, Neoliberalizm – Muhalif Bir Seçki, 42. Bu Okulun önde gelen temsilcileri, Milton Friedman, George Stigler, Ronald Coase ve Gary Becker olarak belirtilmektedir. Belirtilen isimlerin hepsi İktisat dalında Nobel Ödülü almıştır.

⁷²² Milton Freidman, *Capitalism and Freedom*, University of Chicago Press, Chicago, 1962, 55.

özellik haline gelmiştir.⁷²³ Bu geniş katılımı neoliberalizm, soğuk savaş sonrası “alternatifi olmayan” bir sistem olarak da ün yapmıştır. Bu nedenle 2000’li yıllarda sağlanan makro iktisadi istikrarla, ticaretin serbestleştirilmesi ve ekonominin özelleştirilmesi (devletsizleştirilmesi) başlıkları altında kapitalist ekonomilerin suni olarak hızla büyüdüğü göze çarpmaktadır.

2008 yılında ortaya çıkan ve henüz çalışmamızın şu satırlarını kaleme aldığımız 2010 yılında da devam eden küresel kriz ise, alternatifsiz olarak dayatılan neoliberalizm olgusunun da sorgulanmasını doğurmuştur.

11.1.3 Neden Küreselleşme Değil?

20. yüzyılın son çeyreğinde gelişen uluslararası sistem; “küreselleşme”, “bilgi toplumu” ve “ ağ toplumu” gibi farklı adlarla da tanımlanmıştır. Ancak yukarıda belirttiğimiz üzere gerçekte sistemin asıl dayanağının küresel piyasalar olduğuna şüphe yoktur. Bu alt başlıkta bu tür isimlendirilmelerin başını çeken “küreselleşme” kavramını çalışmamızda özellikle kullanmamamızın sebebi belirtilecektir.

Liberalizm, bir ideoloji olarak, her konjonktüre uygun bir kavram üretmekte gecikmemektedir. Yukarıda belirttiğimiz aşamalarda, her yeni dönemde yeni ifadeler ortaya atılmaktadır. İşte liberalizmin kapanmak üzere olan son aşamasının etiket ismi de çoğu kez “küreselleşme” olarak adlandırılmıştır. Yaptığımız taramada, 1995 yılından günümüze kadar Türkiye’de sosyal bilimlerde yapılan çalışmaların büyük çoğunluğunda “küreselleşme” ifadesinin yer aldığını gördük.⁷²⁴ Buna göre küreselleşme, sosyal bilimlerin hemen her alanını ilgilendiren kapsamlı bir araştırma sahası olmuştur.⁷²⁵ Bu geçen yıllar küresel ekonomi, küresel terör, küresel çıkarlar, küresel saldırı, küresel savunma, küresel tehlikeler vb. gibi birçok türevi de

⁷²³ Lapavitsas, "Neoliberal Dönemde Anayolcu İktisat Kuramı", Neoliberalizm - Muhalif bir Seçki, 59-75.

⁷²⁴ Bu süreçte tam 670 adet tezde “küreselleşme” kelimesi, “dizin terimi” olarak yer almıştır. <http://tez2.yok.gov.tr> Öte yandan, “neoliberal” kelimesinin ise ancak 2007 yılından sonra savunulmuş on beş tezde ele alındığını görmekteyiz.

⁷²⁵ Şahin Köksal, *Küreselleşme Tartışmaları Işığında Ulus Devlet*, İlgü Kültür Sanat Yay., 1. Baskı, İstanbul, 2007, 21.

beraberinde doğurmuş ve yaşatmıştır. Yine küreselleşme, “kapitalizm-ötesi toplum”, “bilgi toplumu” gibi parlak etiketler eşliğinde ve sanki kapitalist üretim tarzını ebedileştirecek sihirli bir iksir olarak da sunulmuştur.⁷²⁶

YÖK’e sunulan tezleri incelediğimizde de 2007 yılına kadar yapılan çalışmalarda, küreselleşmenin defalarca tanımlanmaya çalışılmış olduğunu ne var ki bir türlü muvaffak olunamadığını görüyoruz.⁷²⁷ Hukuk dalındaki doktora tezlerinde de bu kavram, nerdeyse ilgili her tezin ilk bölümünde yer almaktadır.

Ancak 2007-2008 yıllarına gelindiğinde, küreselleşme kelimesinin miadını doldurmak üzere olduğunu görüyoruz. 2008 yılı küresel krizinin hemen öncesinde küreselleşmenin irdelendiği tezlerden Kırıt’ın çalışmasında “Küreselleşme Ne Kadar Yeni?” başlığı altında bu durum açıkça ortaya koyulmuştur.⁷²⁸ Yazara göre de küreselleşme yeni bir olgu değildir. Biz de şu eklemede bulunabiliriz; kelime olarak küreselleşme, iletişim ve ulaştırma araçlarının gelişimi ile süreklilik arz eden bir süreçtir. Küreselleşme bu sürecin ne başı ne de sonudur. O halde küreselleşme, uydurulmuş bir kavram olarak herhangi bir ideolojiye sahip de değildir. 1980’lerden önce herhangi bir sözlükte bulamayacağınız “küreselleşme” kelimesi, aslında ulusal sınırları aşan karşılıklı toplumsal, sanatsal, iktisadi, siyasi ve hatta hukuki bağlantıların yoğunlaşmasını tanımlayan bir kavramdan başka bir şey değildir.

Bu nedenle, küresel ekonomi politikasının söz gelimi kökten değişimi, küreselleşme kavramına olumlu bir anlam da yükleyebilir, olumsuz bir anlam da.

⁷²⁶ Elif Çağlı, *Küreselleşme - Eşitsiz ve Bileşik Kapitalist Gelişme*, Tarih Bilinci Yayınları, 2006, Küreselleşme I Bölümü.

⁷²⁷ “Küreselleşmenin dili, özel bir dikkat gerektirir. Küreselleşmeyi bir sözcük olarak ele alarak başlarsak, değişik kullanım biçimlerinde hiç bir anlamı bulunmamaktadır. 1970’den itibaren bakacak olursak, küreselleşme sözcüğü, değişik şeylerin tek bir kategoride ifade edilmesi için kullanılmaktadır. Örneğin, iletişim teknolojisindeki gelişmeler, hava taşımacılığının yaygınlaşması, döviz spekülasyonları, sınır ötesi sermaye hareketlerinin artması, kültürün Amerikanlaşması, kitle tüketimi, küresel ısınma, genetik mühendisliği, çokuluslu şirketlerin güçlenmesi, yeni uluslararası işbölümü, emeğin uluslararası hareketi, ulus-devletin gücünün azalması, postmodernizm ya da post-fordizm gibi.” Peter Marcuse, “Globalizmin Dili”, Monthly Review, Temmuz-Ağustos 2000, Vol. 52, No 3, <http://www.monthlyreview.org/700marc.htm>

⁷²⁸ Emrah Kırıt, *Anayasal Açısından Bankacılık Denetleme ve Düzenleme Kurumu*, MÜSBE, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2007, 10.

Söz gelimi küresel ısınma, küresel kapitalizmin ve ahlaksız üretim tarzının⁷²⁹ doğal bir sonucudur. Ancak küresel ısınmanın tehlikelerini bertaraf etmek de aynı zamanda küresel bir hareketi, işbirliğini gerektirmektedir.

Sonuç olarak, kapitalist sistemin işleyiş ve örgütlenmesinde, ulusal sınırları aşan gelişme eğiliminin yarattığı bazı reel ve niteliksel değişimlerin, özellikle 1980 sonrasında iyice belirgin hale geldiği bir gerçektir. Ancak, küreselleşme kavramı ile ifade edilen olguların, liberalizmin temel yasalarını değişikliğe uğratan yepyeni bir olay gibi ele alınıp yorumlanmaması ise yanlış olduğunu düşünüyoruz.⁷³⁰ Bu anlamda küreselleşmenin güneşin altında yeni bir şey olmadığı, ama kapitalizmin özgün bir biçimi, kapitalist ilişkilerin coğrafi olarak ve insan yaşamının her alanını etkileyen bir genişlemesi olduğunun altını çizmek gerekmektedir.⁷³¹

11.1.4 Mevcut Düzene Eleştiriler

Yukarıda sözü geçen günümüzün egemen güçlerinin 150 yıllık ekonomi politikalarının eleştirisi, her dönemin öznel koşulları içinde sayısız kez yapılmıştır. Ancak nasıl ki eleştirilen sistem, özünde değişmemiş sadece ismi değişmiştir; eleştiren akımların isimlendirmesi de değişmekle beraber, temelde aynı düzlemde söz konusu karşıt görüşler dermeyer edilmiştir. Tüm bu eleştirileri genelleyerek şu şekilde sunabiliriz;

- Öncelikli eleştiri, neoliberalizmin aslında ne olduğu üzerinedir. Diğer ifadeyle içinde eleştirisini saklayan bir tanım... Buna göre neoliberalizm ne küreselleşmedir, ne teknolojik değişikliklerin kaçınılmaz bir sonucu olarak üretimin uluslararasılaşmasıdır, ne de uluslararası rekabetteki yoğunlaşmanın kaçınılmaz sonucudur. Neoliberalizm, sadece kapitalizmin yeni bir örgütlenme biçimidir.⁷³²

⁷²⁹ Doğa ve insan faktörünü gözetmeyen sadece kar amaçlı üretim.

⁷³⁰ Elif Çağlı, *Küreselleşme - Eşitsiz ve Bileşik Kapitalist Gelişme*, 27.

⁷³¹ Marcuse, "Globalizmin Dili", 4.

⁷³² Al Campbell, "ABD'de Neoliberalizmin Doğuşu: Kapitalizmin Yeniden Örgütlenmesi", *Neoliberalizm – Muhalif Bir Seçki*, 306.

- Her ne kadar serbest ticaret, ekonomik açıdan en gelişmiş durumdaki toplumların üreticilerine zenginlik getirirse de; daha az gelişmiş durumdakilerin iflas ettiği, emekçilerin kitleler halinde işten çıkarıldığı ve bütün bir ulusun iktisadi faaliyetlerinin durma noktasına geldiği dönemseller krizlere yol açarak, rekabet edemeyenleri yokluğa mahkum ettiği bir olgudur.⁷³³
- Neoliberal ideolojinin “Kamu” tasarruflarına yönelik istilası ve bu istilaya eşlik eden kurumlar (özelleştirmeler vb. gibi), büyük ölçüde “küreselleşme” kavramına başvurarak kendilerini meşru kılmaktadır.⁷³⁴

Aslında günümüzde var olan liberalizmi dayatan egemen güçlerin, basitçe devletin piyasadan elini çekmesi fikrine gerçekten inanmadığını, piyasanın ve piyasayı yöneten kuralların sürekli teşekkülünün ve yeniden teşekkülünün gerekli olduğunu anladığını görmekteyiz.⁷³⁵ Bu durumu, uluslararası ticaret hacmini düzenlemek için sözleşme hukuku, patentler ve tahkim usulleri konularında yeni bir uluslararası kurallar kümesi oluşturan Dünya Ticaret Örgütü Sözleşmesi örneğinde de bulabiliriz. Aynı durumu uluslararası sivil havacılık düzeninde de tespit etmekteyiz. Nitekim burada da uluslararası örgütler aracılığıyla daha resmi ve hukukileştirilmiş bir sisteme geçildiği görülmektedir.

11.2 Ekonomi Politikasının Uluslararası Hukuka Etkisi

Yukarıda anlatılanlar çerçevesinde, yaklaşık son otuz yıllık zaman diliminde, küresel temelde ekonomi politikalarının yeniden yapılandırıldığına ve uluslararası hukukun da bu temele uygun yeni bir uluslararası düzeni kurma çabasına tanıklık ettik. Neoliberal ekonomik düzenin, tartışmasız biçimde

⁷³³ Simon Clarke, “Neoliberal Toplum Kuramı”, Neoliberalizm – Muhalif Bir Seçki, 93.

⁷³⁴ Alejandro Colas, “Neoliberalizm, Küreselleşme ve Uluslararası İlişkiler”, Neoliberalizm – Muhalif Bir Seçki, 123.

⁷³⁵ Ronaldo Munck, “Neoliberalizm ve Siyaset, Neoliberalizmin Siyaseti”, Neoliberalizm – Muhalif Bir Seçki, 108.

uluslararası hukuku yeni bir uluslararası düzene doğru evirdiğini söylemek mümkündür. Burada özellikle ön plana çıkan olgu, ulus devletin gücünün zayıflatılarak, uluslararası örgütler ve hükümet dışı kuruluşların sahneye çıkışı olmuştur. Diğer yandan birey olarak insan da belirli çerçevede uluslararası hukukun süjesidir. Ancak bu süreç de eski yapılar, yani ulus devletler de hâlihazırda uluslararası hukukun asli kişisi olarak varlıklarını sürdürmektedir.

11.2.1 Egemen Güçlerin Uluslararası Hukuku Şekillendirmesi

Grewe, “Uluslararası Hukukun Çağları” adlı eserinde, başarılı egemen güçlerin uluslararası hukuk düzeninin temellerini biçimlendirdiğini iddia etmektedir.⁷³⁶ Buna göre 16. yüzyılda İspanya, adalet ve evrensellik gibi temel kavramları, yerli Amerikalıların (ve topraklarının) fethini meşrulaştıracak şekilde yeniden tanımlamıştır. 18. yüzyılda Fransa, kıtasal gücünü sağlamlaştırmak amacıyla modern sınır kavramını ve güç dengesi anlayışını geliştirmiştir. 19. yüzyılda zamanın egemen gücü Birleşik Krallık ise korsanlık, tarafsızlık ve sömürgecilik konusunda piyasaya yeni kurallar sürmüştür.⁷³⁷ 20. yüzyıl için de söz konusu egemen gücün ABD olduğuna dair şüphe yoktur. Ne var ki Scott’a göre her bir çağda yaşanan değişikliklerin tümünün, söz konusu egemen güç tarafından kontrol edildiği anlamı çıkarılamaz. Zira egemen güç, aynı zamanda uluslararası hukuk düzeni konusundaki idealleri diğer herkes tarafından tartışılır.⁷³⁸

Kapitalizmin tanımlayıcı özelliklerinden birisi olan sermaye birikimi, en basit biçimiyle üretim araçlarının (binalar, makineler, hammadde, ulaştırma araçları vb. gibi) biriktirilmesi olarak tanımlanabilir. Rekabetin harekete geçirdiği birikim dürtüsü bu anlamda kapitalizmin merkezi dinamiğidir.⁷³⁹ Birikim dürtüsü de

⁷³⁶ Wilhelm G. Grewe, *The Epochs of International Law*, (Michael Byers Trans.), Walter de Gruyter, 2000.

⁷³⁷ Michael Byers, Georg Nolte (Eds.), *United States Hegemony and the Foundations of International Law*, Cambridge University Press, 2003, 1.

⁷³⁸ Shirley V. Scott, “The impact on International Law of US Noncompliance”, Michael Byers, Georg Nolte (Eds.), *United States Hegemony and the Foundations of International Law*, Cambridge University Press, 2003, 451.

⁷³⁹ Terence J. Byres, “Neoliberalizm ve Az Kalkınmış Ülkelerde İlkel sermaye Birikimi”, *Neoliberalizm – Muhalif Bir Seçki*, 143.

ekonomik büyüme ile sermaye birikimini doğurur. İşte bugünün ileri kapitalist ülkeleri olan egemen güçler, geçmişte merkezinde kapitalist sanayileşmenin bulunduğu bir kapitalist dönüşüm geçirmişlerdir.

Buna göre yoğun şekilde teknik ve iç içe geçmiş antlaşmalara dayalı uluslararası ekonomi düzeni, bu son birikimin ilişkilerine göre kurulmuştur. Ancak mevcut uluslararası hukuk düzenine bir sonucun çıktısı olarak bakarsak hiçbir gerçeğe ulaşamaz. O halde öncelikli olarak ileri kapitalist ülkelerin sermaye birikiminden önceki dönemlerine bakmak gerekecektir.

İlkel birikim olarak adlandırabileceğimiz bu süreçte uluslararası hukuk, sömürgecilik düzeninin bir aracı olarak karşımıza çıkmaktadır. 15. yüzyılın sonlarından II. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar devam eden bu süreçte, Avrupalı milletler Amerika, Asya ve Afrika kıtalarına doğru zorla ve şiddet kullanarak yayılmışlardır.⁷⁴⁰ Sömürgeciliğin, fetih savaşlarından ve onun sebeplerinden son derece önemli bir farkı vardır. Şöyle ki, fetih savaşlarında en azından belirli tarihsel süreç içinde menfaatleri çatışan, birbirine düşman olmuş iki organize örgütlenme söz konusudur. Özetle, savaştan galip çıkan taraf, yapılacak antlaşmanın hükümlerini de belirler.

Sömürgecilikte ise, karşı tarafta böylesi bir örgütlenme söz konusu değildir. Sömürgeleştirilmeye çalışılanın tek suçu, “beyaz adam” tarafından keşfedilmiş olmasıdır. Bunun acı bir örneğini, Kristof Kolomb'un Marco Polo Seyahatnamesi'ne aldığı notlarda görebiliriz. Sömürgeci Kolomb, San Salvador Adası'na ulaştığında karşılaştığı yerlileri “son derece iyi yürekli ve gerçekten çok güzel bir insan ırkı” olarak tanımladıktan sonra yaşadıklarını şöyle anlatmaktadır; “*Kırmızı renkli külahlar ve boyunlarına takacakları cam boncuklar verdim onlara. Değersiz başka şeyler de. Hepsini büyük bir şevkle kabul ettiler ve sınırsız bir misafirperverlik gösterdiler. Kılıçlarımızı incelediler merakla. O güne kadar hiç görmedikleri için keskin tarafından tutup yaralananlar oldu içinde. Bu arada ben onları dikkatle*

⁷⁴⁰ Yağmacılık, yerli halkların topraklarına el koyularak bunların sömürgeci yerleşimcilere verilmesi, kölelik, eşitsiz mücadele gibi tüm konular söz konusu yayılmanın bir parçasıdır. Terence J. Byers, “Neoliberalizm ve Az Kalkınmış Ülkelerde İlkel sermaye Birikimi”, Neoliberalizm – Muhalif Bir Seçki, 145.

*incelemektedir. Üzerlerinde altın olup olmadıklarını anlamaya çalışıyordum. Çünkü hazineyi oluşturan altındır. Bu dünyada her isteğini yapabilir altına sahip olan. Altın sayesinde ruhları cennete götürmek bile mümkündür.”*⁷⁴¹ Keşiften bir süre sonra aynı Kolomb, sadece 200 piyade ve eğitilmiş yırtıcı köpeklerle yerlileri egemenliği altına almış ve bunlardan 500 tanesini İspanya’ya köle olarak yollamıştır.⁷⁴²

Burada üzerinde durulması gereken husus, çifte gayrimeşruluktur. Tarihin tesadüfı sonucu yabancı olarak bir toprağa gelen sömürgeciler, sadece kendilerine bir yer yaratmayı başarmakla kalmamış, oranın sakinlerinin yerini elinden almayı da başarmış ve onların hakkı olanlar pahasına kendisine ayrıcalıklar bahşetmiştir.⁷⁴³

500 yıl süre gelen sömürgecilik, yurtiçi sermaye birikimini iki yolla güçlendirmiştir. Birincisi, sömürgelemlerden elde edilen kârlar şehir ekonomilerine aktararak, yurtiçinden elde edilen tarımsal ve sanayi kârları üzerine eklenmiştir. İkincisi; sömürge piyasaları, piyasa büyüklüğü olarak metropol yurtiçi piyasalarını önemli ölçüde büyütürken kapitalist sanayileşmeye çok önemli bir katkıda bulunmuştur.⁷⁴⁴ Bu uzun süreç de günümüz uluslararası düzenine “Sanayi Devrimi”ni getirerek 20. yüzyıla kabaca şöyle bir resim çıkarmıştır;

- ✓ Avrupa’da ulusal birliklerini kuran Almanya gibi devletler ile kıdemli sömürgecilerin karşı karşıya gelmesi ki Avrupa merkezli iki dünya savaşına sebep olmuştur.
- ✓ Kuzey Amerika topraklarında sömürge sonrası siyasi birliğin sağlanarak sömürge topraklarında ABD adıyla yeni bir egemen gücün doğması ki kendi çıkarlarına uymayan sömürgeciliğin kaldırılmasını sağlayacaktır.

⁷⁴¹ Eduardo Galeano, *Latin Amerika'nın Kesik Damarları*, 28.

⁷⁴² L. Capitán ve Henri Lorin, *El Trabajo en América, Antes y Después de Colón*, Buenos Aires, 1948; Galeano dn.2.

⁷⁴³ Albert Memmi, *Sömürgecinin Portresi Sömürgeleştirilenin Portresi*, 30.

⁷⁴⁴ Terence J. Byers, “Neoliberalizm ve Az Kalkınmış Ülkelerde İlkel sermaye Birikimi”, *Neoliberalizm – Muhalif Bir Seçki*, 145.

- ✓ Rusya topraklarında öznel ve nesnel koşulları içinde barındıran bir devrim ki SSCB'yi bir başka güç olarak sahneye çıkaracaktır.
- ✓ Yıllarca sömürgeleştirilmiş topraklarda ortaya çıkan az gelişmiş devletler.
- ✓ Sömürgecilik yapamayan, ama kendi içinde de gelişme kaydedemeyen gelişmekte olan ülkeler.

11.2.2 İkinci Dünya Savaşı Sonrası Yeni Uluslararası Hukuk Düzeni

İki dünya savaşına neden olan egemen güçler, ABD önderliğinde, yeni uluslararası hukuk düzeninin temellerini atmaya henüz savaş ertesi başlamıştır. Geçmişten aldıkları tecrübe ile bu yeni düzen, ekonomik tabanlı bir uluslararası hukuk temeline dayandırılmıştır.

11.2.2.1 Klasik Uluslararası Hukukun Durumu

Öte yandan, uluslararası hukukun diğer hayati meselelerinde hali hazırda tam bir fikir birliğine de varılamamıştır. Bu konulardan ikisine özetle değinirsek;

-Devletlerin egemen eşitliği uluslararası hukukta temel bir ilke olarak kabul edilmiş, ancak her zaman egemen güçlerin “daha eşit” olduğu tartışmaları da süregelmiştir. Örneğin Krisch'e göre egemen eşitlik kavramı, egemen güçler için her zaman bir rahatsızlık kaynağı olmuştur ve çağımızın başat gücü ABD açısından durum, bugün de böyledir.⁷⁴⁵

-Kuvvet kullanma yasağı, BM Şartı ile hükme bağlanmış bir ilke olmakla beraber, aynı zamanda fazlasıyla siyasileşmiş bir alan olmaya da devam etmektedir. 2. Dünya Savaşı'ndan günümüze kadar silahlı çatışmalara baktığımızda, ABD ve müttefiklerinin kuvvet kullanmakta uluslararası hukuku nasıl zorladıkları ve hatta tanımadıkları aşikardır. Örneğin Kohen'e göre, 11 Eylül 2001 saldırılarından sonra devletler tarafından da fikir birliği sağlanmasıyla, ABD, uluslararası ilişkilerde

⁷⁴⁵ Nico Krisch, “More Equal Than the Rest?; Hierarchy, Equality and US Predominance in International Law”, United States Hegemony and the Foundations of International Law, 136.

hukukun üstünlüğünü tersine çevirme fırsatını elde etmiştir.⁷⁴⁶ Biz de ifade edebiliriz ki, Bush doktrini adı altında meşru müdafanın farklı yorum biçimleri uluslararası hukuk öğretisinde yerini bulmuştur.

Sonuç olarak egemen güçler, menfaatlerinin çatıştığı hemen her durumda uluslararası hukukun üstünlüğünden imtina etmişlerdir. Ne var ki, uluslararası ekonomik ilişkilerin bir düzene bağlanması, onların her zaman çıkarlarına uygun düşmüştür.

11.2.2.2 Uluslararası Ekonomi Hukukunun İşleyişi

Bugün uluslararası sivil havacılık faaliyetlerinin de içinde bulunduğu uluslararası ekonomi hukuku, en geniş anlamıyla, uluslararası hukukun kişileri arasında ekonomik ilişkileri konu alan milletlerarası hukuk kuralları bütünüdür.⁷⁴⁷

Yukarıdaki bölümler çerçevesinde ele alırsak, savaş sonrası uluslararası ekonomi hukuku düzeni aşağıda özetlendiği şekilde temellerine kavuşmuştur;

Öncelikle 1 Temmuz 1944’de, ABD’nin New Hampshire kentinde toplanan Bretton Woods Konferansında kabul edilen White Planı çerçevesinde IMF ve Dünya Bankası adıyla anılan Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası (*International Bank of Reconstruction and Development - IBRD*) isimli organizasyonlar kurularak, II. Dünya Savaşı sonrasında ekonomik alanda ilk uluslararası düzenlemeler yapılmıştır.⁷⁴⁸

Bretton Woods’da düzenlenen uluslararası iktisat konferansında dolaylı bir altın standardı kararı alınmıştır. Buna göre merkez bankalarıyla hükümetler, ulusal paralarının ABD doları karşısında sabit bir kurdan işlem görmesini sağlamakla yükümlü olurlarken, ABD Federal Rezerv Bankası’na ise, ABD Dolarının ons başına 35 dolar düzeyinden altına çevrilebilirliğini sağlama görevi verilmiştir. Bu sabit

⁷⁴⁶ Marcelo G. Kohen, “The Use of Force by the United States after The End of The Cold War, and Its Impact on International Law”, *United States Hegemony and the Foundations of International Law*, 229.

⁷⁴⁷ Seidl-Hohenveldern, I., “International Economic Law: General Course on Public International Law”, *Recueil des cours*, Volume 198 (1986-III), 21.

⁷⁴⁸ Sarıbeyoğlu, *Dünya Ticaret Örgütü’nün Antlaşmalara Dayalı Milletlerarası Ekonomik Düzendeki Yeri Ve Türk Hukukuna Etkisi*, 16.

döviz kurları sisteminin gözetlenip düzenlenmesi ise IMF'ye bırakılmıştır. Bu yolla hükümetlerin, IMF'nin onayını almadan döviz kurlarını değiştirmeleri engellenmiştir. Böylece bir merkez bankasının sabit döviz kurunu sürdürmesini sağlayan altın ya da dolar rezervlerinin tükenmesi tehlikesiyle karşılaşılması durumunda, IMF son derece katı şartlarla bu ülkeye dolar borç verecekti. Dünya Bankası ise, savaşın yıkımıyla karşılaşmış devletlerin yeniden yapılandırılmasını finanse etmek ve yoksul ülkelerin iktisadi kalkınmalarını sağlamak için kurulmuştur. İşte ABD dolarının uluslararası finans alanındaki hegemonyası ve bu durumun uluslararası hukuka etkisi bu tarihte başlamıştır.⁷⁴⁹

Ancak, özellikle sistemin 1970'lerde verdiği açıklar üzerine, 1980'lerin başlarından itibaren uluslararası iktisat teorisinde neoliberal bir görüş belirmiştir. Bu görüş, yeni bir serbest ticaret politikası getirmekle artık gümrük tarifesi indirimleriyle sınırlı kalmayan, kapsamlı kurumsal, hukuki ve siyasi reformları da içeren bir yapı öngörmekteydi. Bu yapı, küresel ticaret politikası alanında eşgüdümü sağlayan uluslararası bir kurum olan DTÖ içinde vücut bulmuştur.⁷⁵⁰ DTÖ, çeşitli antlaşmalar ve standartlar aracılığıyla kurumsal, düzenleyici ve hukuki standartlarda uluslararası bir uyum sağlanmasını amaçlamaktadır. DTÖ ticaret politikası, yurtiçi yatırımlar, fikri mülkiyet hakları ve hukuk reformu gibi eskiden uluslararası ticaretin kapsamı dışında olduğu düşünülen konuları da içermektedir.⁷⁵¹ Özetle, McRae'ye göre nasıl ki BM İkinci Dünya Savaşının ardından milletlerarası barış ve güvenliği tesis etmek için kurulduysa, DTÖ de Soğuk Savaşın ardından milletlerarası ticaret rejimini tesis etmek için kurulmuştur.⁷⁵² Hatta bazı yazarlara göre DTÖ, ilk kez uluslararası hukukun gerçekten var olduğunun kanıtını sunmuştur.⁷⁵³

⁷⁴⁹ Jan Toporowski, "Parasal Uygulamanın Tanıdık Sığınağı: Neoliberal Uluslararası Para ve Finans Rüyası", *Neoliberalizm – Muhalif Bir Seçki*, 181.

⁷⁵⁰ Sonali Deraniyagala, "Uluslararası Ticarete Neoliberalizm", *Neoliberalizm – Muhalif Bir Seçki*, 169.

⁷⁵¹ Sarıbeyoğlu, *Dünya Ticaret Örgütü'nün Antlaşmalara Dayalı Milletlerarası Ekonomik Düzendeki Yeri Ve Türk Hukukuna Etkisi*, 46.

⁷⁵² Donald M. McRae, "The Contribution of International Trade Law to the Development of International Law", *Recueil des Cours*, Volume 260 (1996), 127.

⁷⁵³ James Bacchus, *Trade and Freedom*, Cameron May, London, 2004, s. 462.

Yukarıda çizilen genel tablo ile uluslararası sivil havacılık düzeninin yapısı bir arada düşünüldüğünde, son derece benzerlikler olduğu göze çarpmaktadır. Ekonomi tabanlı uluslararası sivil havacılık düzeni de birçok yazar tarafından uluslararası hukukun varlığına ve ne kadar sağlıklı işlediğine örnek olarak gösterilmektedir.⁷⁵⁴

12. ABD HAVACILIK DÜZENİ ve “AÇIK SEMALAR” POLİTİKASI

ABD Başkanı Franklin Roosevelt,⁷⁵⁵ Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Konferansı’ndaki açılış konuşmasında, davetli devletlere şu sözleri sarf etmiştir: *“Gelecekte hava sahanızda gerçekleşmesi olası savaşları düşünerek, umarım büyük bloklar inşa etmek suretiyle kapalı semalar fikriyle haşır neşir olmuyorsunuzdur. Biliyorum ki sizler de göreceksiniz, tanrının hepimize bahsettiği hava, hiç kimsenin hakimiyetine girmeyecektir.”*⁷⁵⁶

Bu bölümde, yukarıdaki iddialı sözlere rağmen, ABD’nin Şikago Konferansı sonucunda açıklamadığı, bir anlamda ele geçiremediği uluslararası havacılık pazarına, adım adım nasıl ulaşmaya çalıştığını inceleyeceğiz.

12.1 Neoliberal Dönem Öncesi ABD Havacılık Düzeni

ABD yetkili makamlarının raporlarına göre, Amerikan iç havacılık piyasası, tüm diğer endüstriler içinde yabancı rekabete en çok kapalı olan endüstri olarak kalmıştır.⁷⁵⁷ Her ne kadar bu kapalı kapılar politikası, jeopolitik addedilse de ekonomik korumacılığın (economic protectionism) oynadığı rol, öğretilerde genelde

⁷⁵⁴ Anthony Aust, *Handbook of International Law*, Cambridge University Press, 2005, 20.

⁷⁵⁵ ABD 32. Başkanı (1933-1945)

⁷⁵⁶ Stephen M. Shrewsbury, “September 11th and The Single European Sky: Developing Concepts of Airspace Sovereignty”, 68 JALCOM 115, Winter 2003, 116.

⁷⁵⁷ See, e.g., 49 U.S.C. § 40102(a)(15) (2003); 49 U.S.C. § 41102(a) (2000); U.S. Gen. Accounting Office, GAO-04-34R, Foreign Investment in U.S. Airlines 1-4 (2003).

yok sayılmaktadır. Amerikan politikasının bu yumuşak karnı, özellikle AB ile girdiği “Açık Semalar” Antlaşması müzakerelerinde de ortaya çıkmıştır.⁷⁵⁸

Aynı ABD makamlarına göre, yabancı rekabete izin verilmemesinin gerekçesi ise, Amerikalı yerel taşıyıcılara yabancı devletlerin yerel taşıyıcıları ile yarışabilme olanağını verebilmektir.⁷⁵⁹ Hardaway’e göre ise bu durum, ABD’nin buhranlı dönemlerdeki ekonomik korumacılık politikalarının bir mirasıdır.⁷⁶⁰ Yazara göre bugünkü havacılık politikası ile 19. yüzyılın sonunda demiryolları sektöründe ABD hükümetinin fiyatları sabitleyip rekabeti engellediği ve büyük kartellere sebep olduğu dönem politikası oldukça benzerdir.⁷⁶¹ New York basını da o zamanlar bu politikaların kanun ve yönetmeliklerinin, bizzat demiryolu şirketleri tarafından kaleme alındığını haber yapmıştır.⁷⁶² Diğer yandan tüm dünyada havayolu şirketleri, ticari havacılığın (commercial aviation) başlangıcından itibaren maliye, teknoloji ve altyapı hizmetleri açısından zorunlu olarak hükümete de bir şekilde bağlı kalmışlardır.⁷⁶³

Birinci Dünya Savaşı sırasında, müttefik kuvvetlere silah ve ihtiyaç malzemesi satarak iki milyar dolar hazineye giriş sağlayan ABD ekonomisinde savaş sonrası dönem, kimi yerde “gümbürdeyen yıllar” kimi yerde “Caz çağı” yani eğlence ve refah dönemi olarak adlandırılır.⁷⁶⁴ Birinci Dünya Savaşının ertesinde, hükümet sübvansiyonları ve imtiyaz sözleşmeleri sayesinde ekonomik olarak da ayaklanan

⁷⁵⁸ Infra, Bölüm 13.

⁷⁵⁹ U.S. Gen. Accounting Office, GAO-04-34R, Foreign Investment in U.S. Airlines 7-9.

⁷⁶⁰ Robert M. Hardaway, “Of Cabbages and Cabotage: The Case for Opening up The U.S. Airline Industry to International Competition”, *Transportation Law Journal* Spring, 2007, 3.

⁷⁶¹ Bu dönemde hükümetin politikası ile oligopol durumu, yani az sayıda şirketin piyasayı domine ederek yüksek karların elde edildiği bir durum oluşmuştur. Bu konuda bkz. Ann F. Friedlaender, *The Dilemma of Freight Transport Regulation 2*, New York, 1969 (Solon Justus Buck, *The Granger Movement: A Study of Agricultural Organization and its Political, Economic and Social Manifestations 1870-1880* (2nd impression 1933); Lee Benson, *Merchants, Farmers, & Railroads: Railroad Regulation and New York Politics, 1850-1887*, New York, 1955; Ida M. Tarbell, *The History of the Standard Oil Company*, 1904.

⁷⁶² Bknz. Gabriel Kolko, *Railroads and Regulation 1877-1916*, Norton Library 1970; Robert M. Hardaway, “Of Cabbages and Cabotage: The Case for Opening up The U.S. Airline Industry to International Competition”, *Transportation Law Journal* Spring, 2007, 3.

⁷⁶³ Dempsey, *Public International Air Law*, 3.

⁷⁶⁴ Howard Zinn, *ABD Halkları Tarihi*, Kalkedon, İstanbul, 2009, 136.

ticari havacılık, bu dönemde uçuş pistleri ve hava seyrüseferleri üzerine araştırma ve geliştirme (Ar-Ge) için kendisine büyük kaynaklar sağlamıştır.⁷⁶⁵ Ancak sermayenin vesayetindeki hükümetler, benzerinin 80 yıl sonrasında da gerçekleşeceği üzere,⁷⁶⁶ söz konusu sahte refah dönemi sonrası ortaya çıkan ekonomik krizi⁷⁶⁷ engelleyememişlerdir. “Büyük Buhran” olarak adlandırılan 1929 yılı ertesini dönemi, havacılık anlamında da birçok paradigma yaratmış ve tüm kapitalist devletleri etkilemiştir.

ABD, havayolu şirketlerinde her ne kadar özel mülkiyeti devlet mülkiyetine tercih etmiş olsa da büyük buhran dönemi ertesinde yaklaşık 40 yıl yürürlükte kalacak Sivil Havacılık Kanunu⁷⁶⁸ ile birleşme ve devralmaları, ücretleri, seyrüseferi ve daha birçok ticari konuyu hükümetin denetim ve yönetimine vermiştir. Avrupa’da ise hükümetler, iflas eden havayolu şirketlerini millileştirmiş ve söz konusu yönetim modeli (rekabetin hükümetler tarafından sıkı şekilde kontrolü) genel olarak uzun yıllar hüküm sürmüştür.⁷⁶⁹

ABD’nin kendi içinde havacılıkla ilgili yasal düzenlemelere ancak 1920’lerin ortalarında başladığını görmekteyiz. Bu anlamda 1925’de yürürlüğe giren Hava Postası Kanunu’na kadar (Air Mail Act) ülkede düzenleyici kuralların bulunmaması nedeniyle ticari havacılık anlamında Avrupa’ya nazaran daha kısır gelişmelerin kaydedildiğini belirtmeliyiz.⁷⁷⁰ Ancak bunun hemen ardından 1926 tarihli Ticari Havacılık Kanunu (Air Commerce Act)⁷⁷¹ ve yine 1926 tarihli Hava

⁷⁶⁵ Anthony Sampson, *Empires of the Sky: The Politics, Contests and Cartels of World Airlines*, 1984, 24; Dempsey, *Public International Air Law*, 3.

⁷⁶⁶ 2008-2009 küresel ekonomik krizi.

⁷⁶⁷ 20’li yıllar boyuca Amerikan ekonomisi sağlıklı ve hızla geliyormüş gözükmeyle beraber aslında büyük bir krize doğru gitmektedir. Sözelimi, hisse senetleri fiyatları hızla yükselmekte ve bu nedenle halk tüm birikimini bu hisselerle yatırıyordu. Hatta daha fazla hisse alabilmek adına bankalara borçlanıyorlardı. Bu sahte refah düzeni 1929’da başlayan büyük ekonomik buhran dönemi ile sona ermiştir. Krizin yarattığı panikle hisselerini satmak isteyen halk, düşüşü hızlandırarak özü bozuk sistemin çökmesine neden olmuştur. Zinn, *ABD Halkları Tarihi*, 7vd.

⁷⁶⁸ Civil Aeronautics Act of 1938.

⁷⁶⁹ Dempsey, *Public International Air Law*, 3.

⁷⁷⁰ Winter and Linden, *100 Years of Flight*, 57.

⁷⁷¹ Söz konusu kanun ile, hava seyrüseferi rasyonel bir düzenlemeye kavuşmuş ve uçuş emniyeti meselesi de düzenleme altına alınmıştır. Yine bir diğer önemli husus, pilot ve hava araçları için federal

Kuvvetleri Kanunu ile diğer devletlere nazaran son derece hız kazanacak Amerikan havacılığının temelleri atılmıştır.⁷⁷² Burada kanuni düzenlemelerin, sermaye açısından nasıl önemli bir araç olduğu da yine ortaya çıkmaktadır. Söz konusu kanunlar, Amerikalı havacılık tarihçileri tarafından da Amerikan havacılık endüstrisinin doğum belgeleri olarak adlandırılmıştır.⁷⁷³

ABD iki dünya savaşı arasında “yalnızlık” politikası izlemekle beraber, ekonomik alanda sınırsız kişisel ekonomik özgürlük ilkesini savunduğundan, uluslararası alanda da denizlerin, hava sahasının ve bir bütün olarak dünya ticaretinin serbestliğinin, her türlü sınırlamadan kurtarılmasını desteklemiş ve dış politikasını bu yönde oluşturmuştur.⁷⁷⁴

Söz konusu yıllarda havacılıkta da Avrupa’nın aksine, Atlantik’in öteki tarafında söz konusu ideoloji doğrultusunda, özel havayolu şirketleri gelişmiştir. Ancak “Büyük Buhan” dönemi, ABD’nin de söz konusu dış politikasında ve maliyesinde yenilenmeye (revision) gitmesine sebep olmuştur. Yine de Avrupa’daki sektörden farklı olarak özel mülkiyet korunmuş ve tek milli taşıyıcı anlayışına gidilmemiştir. Bununla birlikte şirketler ancak hükümet destekleri (subvention) ve imtiyaz sözleşmeleri (mail contracts) ile bu dönemde ayakta kalabilmişlerdir. Bu dönemde ABD’de hükümetlerinin desteği ile ülke içinde uçuş hakkını haiz dört büyük şirketten bahsedebiliriz; *United Air Lines, Eastern Airlines, American Airlines ve Trans World Airlines*.

1930’ların ortasından itibaren yolcu taşımacılığı açısından ticari havacılığın kademeli yükselişi, taşıyıcılık gelirlerinde de imtiyaz sözleşmelerini ilk sıraya oturtmuştur. Bu doğrultuda diğer bir ABD’li taşıyıcı, *Pan American World Airways*

lisans kuralları belirlenerek söz konusu lisanslamayı yapacak FAA’nın selefi olan Aeronautics Branch of the Department of Commerce kurulmuştur.

⁷⁷² Winter and Linden, *100 Years of Flight*, 57.

⁷⁷³ Winter and Linden, *100 Years of Flight*, 58.

⁷⁷⁴ Sander, *Siyasi Tarih*, 66.

ise iç seferleri olmayan, Amerikan uluslararası havacılığın seçilmiş şirketi olarak uluslararası seferlerde tekele (monopoly) sahip olmuştur.⁷⁷⁵

1938 yılına gelindiğinde Roosevelt yönetimi, ABD havacılık düzenini ilk kez sisteme bağlayan Sivil Havacılık Kanunu'nu⁷⁷⁶ yürürlüğe koymuştur. Kanun, o zamana kadar olan ekonomik koruyucu kanunların da ötesine geçerek sadece ücretlerin belirlenmesinde değil ayrıca söz konusu piyasaya başka yerli şirketlerin girmesini de engelleyici hükümler içermektedir. Ayrıca, Kanun ile ücret ve seferleri yönetmek ve belirlemek için Sivil Havacılık Otoritesi (Civil Aeronautics Authority / CAB)⁷⁷⁷ de kurulmuştur.⁷⁷⁸

Dempsey'in deyişiyle bu dönemde, “yönetilen rekabet” (managed competition) koşulları oluşmuştur. Buna göre havayollarının mülkiyeti özel olmakla beraber, ücret ve tarifeler açısından hükümetin onayına sıkı sıkıya bağlı olunmuştur.⁷⁷⁹ Dört büyük iç havayolu şirketi⁷⁸⁰ bugün büyükbaba hakları (grandfather rights) olarak da adlandırılan hükümlere sahip sertifikalarla iç hatlarda uçabilirken, *Pan American World Airways* şirketinin uluslararası uçuşlarda tekel oluşu 1950'lere kadar devam etmiştir. CAB, aslında havayolu şirketlerinin belirlediği ücret ve seferleri “adil ve makul” olması ve “ayrımcılık yasağı” çerçevesinde değerlendirerek onaylamaktaydı. Buhran dönemine ilişkin bir diğer geniş kapsamlı etki doğuran kısıtlama kararı ise, Amerikan hava aracı üreticilerinin, Amerikan hava taşımacılığı şirketleri üzerinde kontrole neden olacak aynı ya da sözleşmesel haklara sahip olmasının yasak tutulmasıdır.⁷⁸¹

Avrupa havacılığı gibi Amerikan havacılık sektörü de ABD'nin 1941'de savaşa fiilen girmesiyle oldukça derinden etkilenmiştir. Dört büyük şirket ve *Pan American World Airways*, askeri hizmetlerin içine girmiş ve Avrupalı müttefik

⁷⁷⁵ Dempsey, *Public International Air Law*, 19.

⁷⁷⁶ Civil Aeronautics Act, ch. 601, 52 Stat. 973 (1938).

⁷⁷⁷ Sonradan Civil Aeronautics Board olarak yeni şeklini almıştır.

⁷⁷⁸ Dempsey, *Public International Air Law*, 22.

⁷⁷⁹ Civil Aeronautics Act of 1938.

⁷⁸⁰ *United Air Lines, Eastern Airlines, American Airlines ve Trans World Airlines.*

⁷⁸¹ Dempsey, *Public International Air Law*, 20.

kuvvetlere dünyanın her yerinde malzeme sağlamıştır.⁷⁸² Öte yandan ABD, çok sayıda kargo uçağı imal etmiştir. II. Dünya Savaşı bu anlamda, ABD'nin, sivil hava taşımacılığına rahatça dönüştürülebilir uçakların yer aldığı⁷⁸³ muazzam sayıda filolara sahip olmasına da neden olmuştur.⁷⁸⁴

Dempsey'e göre, 1938–1975 yılları arasında hüküm süren anlayış çerçevesinde, ABD Havacılık düzeninde bir oligopol oluşmuş ve bunun sonucunda piyasaya beş büyük havayolu şirketi hakim olmuştur.⁷⁸⁵ Dönemin ABD Başkanlarından J.F. Kennedy⁷⁸⁶ de 1962 yılında yaptığı bir konuşmada bu durumu eleştirerek ulaştırma sektörüne ilişkin “*Rekabetin gücüne büyük inanç, kısıtlayıcı düzenlemelere daha az inanç duyulmalı*” mesajında bulunmuştur.⁷⁸⁷ Hardaway'e göre Amerikan havacılık düzeninin bu rekabeti dışlayıcı ve fiyat sabitleyici durumu, açıkça müşterileri ve işçileri zor durumda bırakmıştır.⁷⁸⁸ Yine J.F. Kennedy'nin kardeşi Edward Kennedy de 1975 yılındaki başkanlık seçimlerinde, oligopole son verilerek hükümet elinin piyasadan çekileceğine dair Amerikan Kongresi'nde vaatlerde bulunmuştur.⁷⁸⁹

Hükümetin fiyatları sabitleyen rekabeti dışlayan kanunları ise ancak 1978 yılında Havayolu Deregülasyon Kanunu⁷⁹⁰ (Airline Deregulation Act) ile ilga edilmişlerdir. Kanunu müteakip üç yıl içinde, 11 yeni havayolu şirketi piyasaya

⁷⁸² Dempsey, *Public International Air Law*, 20.

⁷⁸³ DC-2s ve DC-3s gibi uçakları barındıran.

⁷⁸⁴ Newal Taneja, *U.S. International Aviation Policy*, Lexington Boks, 1980, 53.

⁷⁸⁵ Paul Stephen Dempsey, “The Rise and Fall of the Civil Aeronautics Board - Opening Wide the Floodgates of Entry”, 11 *Transp. L.J.* 91, 181 (1979)

⁷⁸⁶ Amerika Birleşik Devletleri'nin 35. başkanıdır. 22 Kasım 1963 günü düzenlenen bir suikast sonucu öldürülmüştür.

⁷⁸⁷ Ann F. Friedlaender, *The Dilemma of Freight Transport Regulation*, New York, 1969, 23.

⁷⁸⁸ Hardaway, “Of Cabbages and Cabotage: The Case for Opening up The U.S. Airline Industry to International Competition”, 5.

⁷⁸⁹ “*Ne var ki, E. Kennedy de kardeşi gibi suikast sonucu öldürülmüştür*”; Oversight of the CAB Practices and Procedures: Hearings before the Subcomm. Administrative Practice and Procedure of the S. Comm. on the Judiciary, 94th Cong. 454, 1975.

⁷⁹⁰ Airline Deregulation Act of 1978, Public Law No. 95-504, 92 Stat. 1705, 1978.

girmiştir.⁷⁹¹ Amerika Birleşik Devletleri'nde bugün için sivil havacılık otoritesi, 1958 yılında yürürlüğe giren Federal Havacılık Kanunu ile kurulmuş Federal Havacılık Ajansı'dır.

12.1.1 Federal Havacılık Ajansı (Federal Aviation Agency / FAA)⁷⁹²

1938 yılında yürürlüğe giren (ABD) Sivil Havacılık Kanunu ile kurulan Sivil Havacılık Otoritesi (Civil Aeronautics Authority), bağımsız bir organ olarak, askeri olmayan havacılık ile ilgili federal sorumluluğu Ticari Havacılık Bürosu'ndan almıştır. Ayrıca ilgili düzenleme, CAA'ya havayolu ile ulaşım ücretlerini düzenleme ve hava taşıyıcılarının takip etmesi gereken güzergâhları da tespit edebilme yetkisi vermiştir.⁷⁹³

1940 yılında ise Başkan F. Roosevelt, CAA'nın otoritesini, Sivil Havacılık İdaresi (Civil Aeronautics Administration) (CAA) ve Sivil Havacılık Kurulu (Civil Aeronautics Board) (CAB) adı altında ikiye bölmüştür. Buna göre CAA, hava trafik kontrolünden, emniyet programından ve havayolu gelişiminden sorumlu iken; CAB, uçuş emniyetine ilişkin düzenleme yapmaktan, uçak kazalarını araştırma-inceleme'den ve havayollarının ekonomik düzenlemelerinden sorumlu kurul olmuştur. II. Dünya Savaşı henüz biterken, CAA'nın başlattığı Sivil Pilot Eğitimi Programı ile ABD'de bu konuda adeta bir seferberlik ilan edildiğini söyleyebiliriz. Bu husus, ABD'nin II. Dünya Savaşı sonrasında havacılık piyasasında hegemonya kurma politikasına da uygun düşmektedir.⁷⁹⁴

1958 yılında, Jet motorlu uçakların havacılıkta hakim araçlar olmasına yakın, ABD'de Federal Havacılık Kanunu'nun (Federal Aviation Act) yürürlüğe girdiğini görmekteyiz. Söz konusu kanun ile CAA'nın tüm işlevi, bağımsız bir organ olan Federal Havacılık Ajansı'na (Federal Aviation Agency / FAA) geçmiştir.

⁷⁹¹ Office of Econ. Analysis, Civil Aeronautics Bd., Competition and the Airlines: An Evaluation of Deregulation, 1982, 125.

⁷⁹² <http://www.faa.gov> (E.T. 06.06.2010)

⁷⁹³ John C. Cooper, "Air Transport and World Organization", 55 Yale Law Journal, August 1946, 1194.

⁷⁹⁴ John C. Cooper, "Air Transport and World Organization", 1195.

Kanun, CAB'ın uçuş emniyeti düzenleme yetkisini de FAA'ya devretmesini sağlamış ve bu anlamda FAA, ABD'de hava seyrüseferi ve hava trafik kontrolünde sivil ve askeri havacılık açısından tek sorumlu organ olmuştur. FAA'nın ilk yöneticisi de Hava Kuvvetleri Eski Komutanı, Eisenhower'ın başdanışmanı Elwood R. Quesada olmuştur.⁷⁹⁵

12.2 Neoliberal Dönem ve ABD'nin Mevcut Havacılık Düzeni

1978 yılında uygulamaya koyulan Deregülasyon Kanunu, FAA'nın rota ve fiyatların belirlemedeki rolünü ortadan kaldırmıştır. Kanun, hava taşımacılığının rekabete açılması ile beraber havacılık endüstrisinin büyümesinde bir bakıma katalizör görevini üstlenmiştir. Bu durum, havayolu işletmelerinin istedikleri zaman ve istediklere yere hizmet vermelerine olanak sağlamıştır. Bunun sonucunda havayolu işletmeleri arasında rekabet artmış, tüm sektörde verimlilik yükselmiş ve pek çok pazar düşük fiyat ve alternatif hizmetlerden faydalanmıştır.⁷⁹⁶

Yeni havayolu işletmeleri ile başlayan en önemli yeniliklerden biri de kapasiteleri düşük olan bu havayolu işletmelerinin “topla-dağıt” (hub-spoke) sistemini kullanmaya başlamalarıdır. Bu sistemde havayolları, belli zaman aralıklarında tüm uçakların geldiği ve yolcuların hemen diğer bağlantılarını gerçekleştirdikleri bir havaalanını kendilerine ana üs olarak seçmişlerdir. Böylece küçük yerleşim bölgelerinden gelen yolcuların ana üslerden yüzlerce uçuş noktasına ulaşabilme imkanı ortaya çıkmıştır. Topla-dağıt sisteminin yaygınlaşması, ABD'deki bölgesel havacılık için bir fırsat olmuş ve bölgesel uçakların rolünü arttırmıştır.⁷⁹⁷

Diğer yandan 2000'li yılların ABD havacılık düzenine baktığımızda, her ne kadar deregülasyonlarla hükümet elini piyasadan çekmiş gözükse de bu kez de piyasa içi birleşme ve devralmalar (Mergers and Acquisitions / M&A) sonucu

⁷⁹⁵ <http://www.faa.gov>

⁷⁹⁶ Brian Havel, *Beyond Open Skies – A New Regime for International Aviation*, Kluwer Law, 2009, 11 vd.

⁷⁹⁷ Raffi Babikian, *The Historical Fuel Efficiency Characteristics of Regional Aircraft from Technological, Operational and Cost Perspectives*, Massachusetts Institute of Technology, YL Tezi. 2001, 30.

oligopol oluştuğu iddia edilmektedir.⁷⁹⁸ Hardaway'e göre bunun iki önemli nedeni vardır. Birincisi, ABD hükümetinin antitröst politikası ve buna ilişkin yürürlükteki kanunları son derece belirsiz ve esnektir. İkincisi ise, yürütme erkinin içindeki uygulayıcıların, büyük havacılık şirketleri ile olan bağları sebebiyle, onları koruyan politikalar geliştirmeleridir.⁷⁹⁹

Ayrıca birçok ulusal havacılık düzeninde de malum olan "yer hizmetlerinde dereglasyonların hayata geçirilememiş olması" meselesi de bu anlamda oligopole neden olmaktadır. Amerikan makamları da raporlarında, hava sahasında uçuşla ilgili özgürlüklerin rekabete açık olduğunu ancak aynı özgürlüklerin yer hizmetlerinde - özellikle havaalanında kapılar ve slotlara (Gates & Slot) erişim anlamında bulunmadığını ifade etmektedirler.⁸⁰⁰

12.2.1 ABD'nin "Açık Semalar"a İlişkin Genel Politikası

ABD'nin özellikle soğuk savaş sonrası hız verdiği liberalleşme hareketi, havacılıkta da "açık semalar" politikası isimlendirmesi ile şekil kazanmıştır. Bu konuda öğreti de gereken desteği her zaman ABD politikalarına cömertçe sunmuştur. Söz gelimi Bashor'a göre bugün hava taşımacılığı sektöründe uluslararası piyasaların liberalleşmesi açısından çok güçlü bir yükseliş görmekteyiz.⁸⁰¹ Tüm dünyada hız kazanan bu eğilim, Dempsey ve Gissel tarafından ise şu şekilde açıklanmaktadır; "*Her ne kadar milliyetçilik birçok ülkede sorun olarak kalmaya devam etse de küresel piyasa güçleri, Amerikan politikaları*

⁷⁹⁸ Havel, *Beyond Open Skies – A New Regime for International Aviation*, 413 vd.

⁷⁹⁹ Ulaştırma Hukuku Dergisi Baş Editr Profesr Hardaway, bu durumu ABD Kongresi'nde yaptığı konuşmada belirttiğini ancak hâlihazırda bu anlamdaki rekabeti engelleyen durumların deregle edilmediğini ifade etmektedir. Hardaway, "Of Cabbages and Cabotage: The Case for Opening up The U.S. Airline Industry to International Competition", 5.

⁸⁰⁰ U.S. Gen. Accounting Office, GAO/RCED-97-4, *Airline Deregulation: Barriers to Entry Continue to Limit Competition in Several Key Domestic Markets* 3, 22 (1996)

⁸⁰¹ Harold W. Bashor, "A New Legal Order in Air Transport", *Journal of Diplomatic Language*, Volume 2 Number 1 June 2005, 1.

tarafından teşvik edilen ve endüstriyi “Açık Semalar”a doğru yaklaştıracak hareket halindedirler”⁸⁰²

Shrewsbury’ye göre ise, mevcut küresel ekonomi hava sahasındaki egemenliğin evrilmesi üzerine bir tartışmaya vesile olmuştur. Bu nedenle, küresel ekonomik büyüme hızı, lider devletleri hava sahası üzerindeki egemenlik anlayışının değişimi için baskı altına almıştır.⁸⁰³

Söz konusu tespitler, yukarıdaki bölümlerde de aktardığımız üzere, ABD politikaları açısından yeni bir düşünce değildir. ABD, kuruluş yıllarından itibaren dış politikasını aslen ekonomik çıkarlar üzerine kurmuştur. Hatta ABD’nin askeri güç kullanımı dahi serbest piyasa ekonomisini dünya çapında hakim kılmak üzerine kurulmuştur.⁸⁰⁴ Söz konusu politikalar “Açık Semalar” özelinde incelendiği vakit, ABD Ulaştırma Bakanlığı’nın 1995 yılındaki ve Dışişleri Bakanlığı’nın 2009 yılındaki bildirimleri önem arz etmektedir.

12.2.1.1 ABD Resmi Ulaştırma Politikası Bildirisi

3 Mayıs 1995 tarihli bildiri ile ABD Ulaştırma Bakanlığı, uluslararası havacılıkta izleyeceği politikayı açıkça beyan etmiştir. Bildirinin özü şu şekilde ifade edilmiştir; *“Uluslararası sivil havacılık kurallarının değişmek zorunda olduğu bir dönemi yaşıyoruz. Ekonomik ve politik güçlerce desteklenen özelleştirme, rekabet ve küreselleşme akımları eninde sonunda üstün gelecektir. Bu akımları kucaklayan hükümetler ve havayolu şirketleri, diğerlerini⁸⁰⁵ çok geride bırakacaklardır. Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti, geleceği kucaklayanların arasında olacaktır”⁸⁰⁶*

⁸⁰² Paul S. Dempsey, Lawrence E. Gesell, *Airline Management: Strategies for the 21st Century*, Coast Aire Publications, 1997, 411.

⁸⁰³ Shrewsbury, “September 11th and The Single European Sky: Developing Concepts of Airspace Sovereignty”, 116.

⁸⁰⁴ Hasan Köni, *Amerika’nın Uluslararası Politikası*, Ekim Yayınları, 2007, 11 ve dn.1.

⁸⁰⁵ Bu yolu seçmeyen hükümetler ve havayolu şirketleri.

⁸⁰⁶ Office of the Secretary, Dep’t of Transp., Statement of United States International Air Transportation Policy, 60 Fed. Reg. 21,841, 21,845 (May 3, 1995).

Bildiriye göre özelleştirme, rekabet ve serbest piyasa koşullarında liberalleşme, diğer ifadeyle neoliberalizm, uluslararası havacılık açısından da soğuk savaş sonrası ABD'nin tek gerçeği olmuştur. 1995 yılında bu politikalara uygun olarak ABD Ulaştırma Bakanlığı da yeniden yapılandırılmış bir programa sahip olmuştur.

“Açık Semalar” olarak adlandırılan bu program aslında tam anlamıyla hedeflenen serbest hava sahasını sağlayamayan bir politikadır. Mevcut “Açık Semalar” antlaşmaları, ABD ve diğer devletler arasında karşılıklı bir takım özgürlükleri içermekle birlikte, söz konusu özgürlükler şimdilik kabotaj (cabotage) ve yabancıların mülkiyeti (foreign ownership) konularını kapsamamaktadır.⁸⁰⁷ Ancak bu durum ABD açısından halihazırda bir kısıtlama olarak algılanmamaktadır. Çünkü trafik haklarından beşinci özgürlük olarak anılan seferlerden, ABD havayolu şirketleri amacına uygun olarak yararlanmaktadır. Şöyle ki;

ABD'nin coğrafi olarak büyüklüğü ve siyasi yapısı, söz gelimi Avrupa ile karşılaştırıldığında, kendisine büyük avantajlar sağlamaktadır. ABD, elli eyalet ve bir tane federal bölgeden oluşan, federal bir anayasal cumhuriyettir. Avrupa ise, farklı aşamalarda oluşmuş ekonomik ve siyasi birliklerin yanında sonuç olarak otuzun üzerinde bağımsız ulus devletten oluşmuş bir kıtadır. ABD, havacılığın en yoğun olarak yaşandığı söz konusu iki kıtada beşinci trafik hakkı sayesinde Avrupa'da bir devletin ülkesinden diğerine serbestçe uçabilirken; Avrupalı havayolu şirketleri siyasi yapı farklılığı nedeniyle ABD'nin ülkesi içinde bir noktadan diğerine sefer yapamamaktadır.

12.2.1.2 ABD Dışişleri Bakanlığı “Açık Semalar” Bildirisi

⁸⁰⁷ Antlaşmalar, ABD Dışişleri Bakanlığı sitesinde incelenebilmektedir.
<http://www.state.gov/e/eeb/tra/ata>

“Açık Semalar” Antlaşmalarının temel verilerinin (fact-sheet) belirtildiği ABD Dışişleri Bakanlığı’nın 30 Ocak 2009 Tarihli Resmi Bildirisinde, sekiz başlık halinde şu hususlar ifade edilmiştir;⁸⁰⁸

— Serbest Piyasa Rekabeti

Hava aracının tipleri veya tayin edilmiş havayolu şirketlerinin kapasiteleri, sefer sıklıkları (frequencies) ve sayıları bakımından uluslararası hava seyrüseferi haklarında kısıtlama olmaması gerekir.

— Piyasa Güçleri Tarafından Belirlenen Fiyatlandırma

Sadece belirli bazı nedenlerle, rekabeti sağlamak amacıyla, eğer her iki hükümet de mutabık kalırsa masraflara izin verilmeyebilir. (Çifte ücretlendirmeyi onaylamama / double-disapproval pricing)

— İktisadi Korumalar

Her iki devletin taşıyıcıları diğer devletin ülkesinde satış ofisi kurabilir ve kısıtlama olmaksızın kazançlarını dönüştürmek suretiyle gecikmeden dövizlerini havale edebilirler.

Taşıyıcılar kendilerine ait olarak yer bakım hizmetleri sağlamakta serbesttirler (self-handling) veya rekabet halindeki tedarikçiler arasından seçim yapabilirler. Havayolu ve kargo şirketleri, hava kargosunun kara ulaştırmasını kendileri ayarlayabilirler ve bunların gümrük hizmetlerine girişleri garanti edilir.

Kullanıcı masrafları ayrımcılık gözetmeden ücretlendirilir.

— Ortak Pazarlama Düzenlemeleri

Havayolu şirketleri ve kara ulaştırma şirketleri arasında ortak uçuş (code-sharing) yetkisi veren bir seçenek hüküm olarak; havayolu şirketleri her iki devletin

⁸⁰⁸ <http://www.state.gov/e/eeb/rls/fs/2009/119760.htm>

ya da onlarla beraber üçüncü devletlerin havayolu şirketleriyle kiralama (leasing) sözleşmelerinin içine girebilirler veya ortak uçuş yapabilirler.

— Danışmanlık ve Tahkim İçin Hükümler

Model Antlaşma metni,⁸⁰⁹ antlaşmadan doğacak uyuşmazlıkları çözmek adına usuller içermektedir.

— Liberal “Charter” Düzenlemeleri

Taşıyıcılar, işletmelerinde her iki ülkenin kiralamaya (charter) ilişkin düzenlemelerinden birini seçebilirler.

— Emniyet ve Güvenlik

Her bir hükümet, uçuş emniyeti ve güvenliğinde en yüksek standartları gözetecekleri hususunda anlaşılır ve belirli durumlarda bir diğerine yardımda bulunurlar.

— Tüm Kargo Haklarında Yedinci Trafik Hakkı (Özgürlük) Seçeneği

Kendi ülkesine bağlantısı olmayan uçuş ile diğer devletin ülkesi ve üçüncü bir ülke arasında tüm kargo hizmetlerini işletmek için bir devletin havayolu şirketine veya şirketlerine yetki sağlar.

Burada kısa bir değerlendirme yapmak gerekmektedir. Şöyle ki, bunca mücadeleye rağmen, dikkat edilirse 1938–1978 yılları arasında hükümetin eli her zaman piyasanın üzerinde olmuştur. Bu durumu bir önceki bölümde ele almış ve neoliberal çağın bir anlamda hukuken deregülasyonlar çağının, 1970’lerin sonunda başladığını belirtmiştik. İşte ABD havacılık düzeni özelinde de bunu açıkça görebiliyoruz. Bir ABD Başkanı’nın politik duruşuna ve küçük sermayenin (girişimcinin) de isteğine rağmen, oligopol yaratmış piyasa, diğer ifadeyle büyük sermaye, bu duruma uzun yıllar direnmiş ve izin vermemiştir. Bir diğer

⁸⁰⁹ Çalışmamızın ekinde ABD Dışişleri Bakanlığının sitesinde yer alan Açık Semalar Antlaşma Modelinin tarafımızdan yapılmış çevirisini ve İngilizce orijinal metni bulabilirsiniz.

değerlendirmemiz ise, uluslararası ticaretin serbest olması için direten, gelişmekte olan devletlerde her türlü baskı yolunu deneyen ABD, kendi piyasası içinde ekonomik korumacılığın en sıkı biçimini uygulamıştır.

13. ABD & AB “AÇIK SEMALAR” ANTLAŞMASININ AB HAVACILIK DÜZENİNE ETKİSİ

Uluslararası hava taşımacılığı pazarının %60'ını kontrol eden Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa Birliği, 30 Nisan 2007 tarihinde imzaladıkları Atlantik ötesi (Transatlantic) Hava Ulaştırma Antlaşması⁸¹⁰ ile kendi iç piyasalarında herhangi bir yöne doğru hava trafiğini her iki taraf için de liberalleştiren en önemli adımı atmışlardır. Antlaşma, bir önceki bölümde ele aldığımız ABD'nin soğuk savaş sonrası ortaya koyduğu “Açık Semalar” politikasının bir tezahürü olması sebebiyle hem uygulamada hem de öğretilerde “Açık Semalar” Antlaşması olarak isimlendirilmektedir.

Bu bölümde de yine eleştirel bir yaklaşımla konu ele alınacaktır. 30 Nisan 2007 tarihli “Açık Semalar” Antlaşması, çeşitli evreleri olan bir planın ilk basamağıdır. Bu bağlamda Antlaşma, liberalleşme sürecinin çerçevesi niteliğindedir. Bu nedenle ilk alt bölümde mevcut AB havacılık düzeni genel hatları ile gözden geçirilip “Açık Semalar” politikasının etkisi ortaya koyulacaktır. Sonraki bölümde ise bu sürecin tarihi boyutu ile AB ve ABD içindeki tartışmalar ele alınacaktır.

13.1 AB Havacılık Düzeni

13.1.1 1920–1944 Yılları Arasındaki Avrupa Havacılık Düzeni ve İşleyişi

Buhran dönemi bir yana, Avrupa devletleri, uluslararası hava taşımacılığının denizaşırı kolonileri ile bağlantısını kuvvetlendiren önemi açısından,

⁸¹⁰ US-EU Open Skies Agreement, Official Journal of the European Union, L134, Vol.50, 25 May 2007.

tek ulusal taşıyıcıyı son derece stratejik bulmaktaydı.⁸¹¹ Dolayısıyla hem ekonomik hem de siyasi olarak devlet havayolları modeli, söz konusu yılların Avrupa'daki hakim modelidir.⁸¹²

1930'ların ortasından itibaren ticari havacılık ABD'de yükselişe geçerken, aynı dönemde Avrupa'da önemli sivil havacılık otoriteleri, tekdüze ve sıkı havacılık maliyesi uygulamaları nedeniyle darboğaza girmişlerdir.⁸¹³ Almanya'nın Polonya'yı işgali ile başlayan ve II. Dünya Savaşı gibi büyük yıkımlara neden olan bir kaos ortamında ise Avrupa'da sivil havacılık, üretimde önceliği askeri hava araçlarına vermiştir. Söz gelimi Lufthansa, bu anlamda Avrupa'nın hakim taşıyıcısı konumuna geçerken, Birleşik Krallık'ın ticari havacılığı o yıllarda tüm üretimini askeri havacılığa dönüştürmüştür.⁸¹⁴ İki dünya savaşının yaşandığı Avrupa'da egemen devletler, savaş sonrası ise ekonomik tabanlı bir siyasi birlik kurma yolunda harekete geçmişlerdir.

13.1.2 AB Havacılık Hukuku Düzeninin Genel İlkeleri

İkinci Dünya Savaşı sonrası oluşan siyasi hava, Avrupa'da birlik ve beraberlik hareketini başlatmış ve bu durum pek çok yazar tarafından, Avrupa'ya büyük zararlar veren aşırı milliyetçilik düşüncelerinden bir kaçış yolu olarak görülmüştür.⁸¹⁵ Ancak bu siyasi birliğin temeli, 1951 tarihli Avrupa Kömür Çelik Topluluğu'nu kuran Antlaşma, 1957 yılında imzalanan Avrupa Ekonomik Topluluğu'nu kuran Antlaşma ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu'nu kuran Antlaşma gibi ekonomik alt yapı antlaşmalara dayanır. Bu antlaşmaların sonrasında AB müktesebatına dahil edilen Schengen Anlaşması ve 1986 tarihli Tek Senet (Single Act) adı verilen belgenin imzalanmasıyla oluşan Avrupa iç pazarı, malların, kişilerin, hizmetlerin ve sermayenin serbest dolaşımını sağlamıştır. Avrupa Birliği ismi ile siyasi birliğe geçiş ise, 1992 yılında

⁸¹¹ Dempsey, *Public International Air Law*, 18.

⁸¹² Özellikle sömürgeci devletlerden Fransa, Birleşik Krallık, Almanya, Belçika ve Hollanda'nın o yıllarda önemli ölçüde kaynaklarını tek bir milli taşıyıcı yönünde aktardığını görüyoruz..

⁸¹³ Dempsey, *Public International Air Law*, 19.

⁸¹⁴ Dempsey, *Public International Air Law*, 20.

⁸¹⁵ Paul Craig, Gráinne De Búrca, *EU Law Text, Cases and Materials*, 3.Edition, Oxford, 2003, 10 vd.

Maastricht Antlaşması ile olmuştur. Bu Antlaşma ile tek para birimi ve Avrupa vatandaşlığı⁸¹⁶ kavramları oluşmuştur.⁸¹⁷

Bu çerçevede ulaştırma sektörü, Avrupa Topluluğu içerisinde çok önemli bir konuma sahiptir. Topluluğun ortak bir ulaştırma politikası oluşturmasının ana nedeni ise, “Ortak Pazar”ın temel unsurları arasında yer alan mallar, hizmetler ve kişilerin serbest dolaşımının, ancak kara, hava ve denizyollarındaki yolcu ve araç taşımacılığının serbestliğiyle mümkün olabileceği düşüncesidir.⁸¹⁸

Yukarıdaki gelişmeler çerçevesinde istikrarlı bir Avrupa Pazarının açılmasıyla beraber havayolu endüstrisi, ABD’nin “Açık Semalar” antlaşmaları yönündeki baskısı ve yeni rekabet çevresi koşullarının ayarlanması gerekliliği karşısında büyük bir mücadeleye girmiştir.

Avrupalı Havayolları şirketleri, piyasanın büyüklüğü ve rekabeti ile boy ölçüşebilmek adına yenilikçi stratejiler geliştirmişlerdir. Özellikle son on yılda verimlilik artışı olarak değerli gelişmeler göstermişler ve sektörde yeni iş imkanları yaratmışlardır. Bununla beraber Kuzey Amerikalı rakiplerine nazaran hali hazırda yapısal bir parçalanmışlık ve finansal kırılganlığa sahiptirler.⁸¹⁹

Liberalleşme ve küreselleşmenin, piyasayı yükselen bir rekabetçi anlayışa sokması sebebiyle, havayolu şirketlerinde yeniden yapılanma içine girme gerekliliği doğmuştur. Bu bağlamda AB Komisyonu, devlet teşvikinin milli taşıyıcı şirketlerin yeniden yapılandırılarak liberalleşmiş tek piyasa (*single market*) koşullarına geçişi anlamında özel olarak yetkilendirilmiştir. Bu geçiş şu an için sona ermiştir. Şimdi, havayolu taşımacılığı açısından düzenlemelerin çerçevesinin içerdiği eksikliklerinin

⁸¹⁶ Vatandaşlığı sadece devletler verebileceğinden, buradaki vatandaşlık varsayımsal bir ikincil vatandaşlıktır. Amsterdam Antlaşması madde 17 “Üye devletin uyruğunda olan herkes Birlik vatandaşıdır. Birlik vatandaşlığı ulusal vatandaşlığın yerini almayı tamamlar”.

⁸¹⁷ Ünal Tekinalp ve diğerleri, *Avrupa Birliği Hukuku*, 2.Bası, Beta, İstanbul, 2000, 32 vd.

⁸¹⁸ Bknz. “Avrupa Birliği’nin Ulaştırma Politikası” <http://www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58.pdf>

⁸¹⁹ Paul Stephen Dempsey, *European Aviation Law*, Hague, Kluwer Law International, 2004, 51 vd.

giderilmesine çalışılmaktadır. Avrupa Komisyonu, bu strateji doğrultusunda havacılık endüstrisine yardım için aşağıdaki uyum politikalarını gütmektedir.⁸²⁰

➤ Öncelikle Komisyon, Avrupa piyasasının entegrasyonu için elindeki tüm araçları kullanmaktadır. Bunun içine, Avrupa rekabet hukukunun uygulanması açısından kamu müdahalesini ya da rekabeti önleyici birleşmeleri engellemek de girmektedir.

➤ Kamusal ve özel teşebbüsleri izleyerek, Topluluk yasama sürecinin şeffaflığını gözetmekte ve kamu hizmetleri yükümlülükleri gibi önemli araçları bu bağlamda tanımlayarak devreye sokmaktadır.

➤ Ticareti engelleyen teknik konuların bertaraf edilmesi, özellikle EASA'nın kuruluşu aşamasında daha hızlı ve etkili uyum için ICAO'nun endüstriye yardımcı olacak çalışmalar yapmasını sağlamaktadır.

Bashor'a göre ise, "Açık Semalar" politikasına sahip devletlerdeki mülkiyete ilişkin kurallar ve ikili antlaşmalar sistemi, adil bir rekabetin karşısında ve Avrupa düzleminde yeniden yapılanmanın önünde engeller olarak durmaktadır.⁸²¹

13.1.3 AB Tek Havacılık Piyasası (Single Aviation Market)

Havayolları şirketlerinin, Avrupa hava sahasının bölünmüşlüğüne verimsizlik yarattığı ve ciddi gecikmelere sebep olduğu yönündeki baskısı ile AB nezdinde çalışmalar yapılmıştır. Bu bağlamda AB'nin Aralık 1992'de yayımladığı ulaşım üzerine "Beyaz Kitap"ın amaçları arasında; ulaşım türleri arasındaki dengenin değiştirilmesi, yasalardaki tıkanıklıkların giderilmesi, kullanıcıların ulaşım politikasının merkezine yerleştirilmesi ve ulaşımın giderek küresel bir nitelik kazanması yer almıştır.⁸²² 2001 yılında yayımlanan ikinci "Beyaz Kitap"ta ise, ulaştırma pazarının serbestleştirilmesi sonrası oluşan ek sorunlar ele alınmış ve genişleme sonrası için yeni öneriler getirilmiştir. Buna göre AB ulaştırma politikasının havacılık ayağının düzenli işlemesi

⁸²⁰ Dempsey, *European Aviation Law*, 54.

⁸²¹ Harold W. Bashor, "A New Legal Order in Air Transport", 8.

⁸²² White Paper, *European Transport Policy For 2010: Time To Decide*, Commission of the European Communities, Brussels, 12.9.2001 Com (2001) 370 Final, 6.

ve gelişmesine katkıda bulunmasının yanı sıra ekonomik ve sosyal bütünleşmenin kuvvetlendirilmesi amacıyla tek havacılık piyasası oluşturulmuştur.⁸²³

Bugün AB içinde, yukarıda irdelediğimiz “Açık Semalar” politikasının ötesinde, kabotaj haklarını da kapsayan tüm trafik hakları üye devletler tarafından birbirlerine karşı kullanılmaktadır. Sivil havacılık anlamında tek bir Avrupa hava ülkesinden bahsedebiliriz.⁸²⁴ Üye devletlerin havayolu şirketlerinin⁸²⁵ bu serbestlikten yararlanabilmelerinin tek şartı, AB üyesi bir devletten alacağı hava işletmecisi sertifikasına (Air Operator’s Certificate / AOC) sahip olmalarıdır.⁸²⁶

13.2 ABD & AB “Açık Semalar” Antlaşmasının Yakın Tarihi Boyutu ve Yaşanan Tartışmalar

“Açık Semalar” antlaşmalarının ekonomi politik yapısı itibariyle genel boyutunu daha önceki bölümlerde ele almıştık. Bu alt bölümde ise, ABD ve AB arasında akdedilen “Açık Semalar” Antlaşması’nın somut ve yakın tarihi boyutu ile yaşanan tartışmalar ele alınacaktır. Ancak burada özellikle ifade etmek gerekir ki, taraflar arasında yaşanan somut tartışmalar, temellerini her zaman daha önceki bölümlerde ele aldığımız ideolojik tabanda bulacaktır. Tezimizin de öncelikli ispat etmek istediği husus esasen budur. “Açık Semalar” Antlaşmasının somut tarihi boyutu, Şikago Konferansı’nda taraflar arasında yaşanan tartışmalara kadar gitmektedir. Ancak bu tartışmalar çalışmamızın birçok yerinde ortaya koyulduğu için, burada öncelikle ABD-AB arasındaki süreç, kronolojik olarak belirtilecek ve akabinde somut tartışmalara girilecektir.

13.2.1 ABD & AB “Açık Semalar” Antlaşmasının Kronolojisi

7 Aralık 1944 tarihinde imzalanan Şikago Sözleşmesi’nin, ABD’nin tüm çabalarına rağmen, kendi serbest ticaret politikasına uygun olarak vücut bulmadığını

⁸²³ White Paper, *European Transport Policy For 2010: Time To Decide*, 36.

⁸²⁴ Tek havacılık piyasasına ilişkin tüm mevzuata ulaşmak için bkz. http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/index_en.htm

⁸²⁵ AB vatandaşlarının etkili kontrolü anlamında ortaklık yapısına sahip olan şirketler.

⁸²⁶ Regulation 1008/2008, art. 4(a).

belirtmiştik. Ancak, Şikago Sözleşmesi genel çerçeveyi çizerken, uluslararası hava ulaştırma meselesini bir anlamda esasen ikili antlaşmalara bırakmıştır.⁸²⁷ Bugün kendini “Açık Semalar” olarak ifade eden politikanın emarelerini, hemen Şikago Sözleşmesi ertesinde bulmamız mümkündür. Bu doğrultuda aşağıda kronolojik olarak belirttiğimiz üzere ABD ve AB arasındaki ilk süreç, 1946 yılında Bermuda Antlaşması olarak isimlendirilen, ABD-Birleşik Krallık Hava Ulaştırma Antlaşması ile başlamıştır.

1946	ABD-Birleşik Krallık arasında Bermuda Antlaşması'nın imzalanması
Temmuz 1977	ABD-Birleşik Krallık arasında Bermuda II Antlaşması'nın imzalanması
1978	ABD Havayolları Dereglasyon Kanunu'nun yürürlüğe girmesi
1979-1984	Avrupa Komisyonu'nun i liberalleştirmeye ilişkin ilk iki bildirisi (memoranda)
1986	Avrupa Toplulukları Adalet Divanı'nın (ATAD) ulusal fiyat sabitlemesini yasaklaması kararı
1987	AB i liberalleştirmeye ilişkin ilk paketi üzerinde anlaşmaya varılması
1990-1992	Nitelikli çoğunluk kararı ile ikinci ve üçüncü paketlerin kabulü
18 Haziran 1996	AB Komisyonu'nun uluslararası hava ulaştırma politikasını yürütme hakkını alması
1 Nisan 1997	Tüm paketin eksiksiz olarak AB i havacılık piyasasında yürürlüğe girişi
1998	AB Komisyonu'nun sekiz ye devlete karşı “Açık Semalar” antlaşmaları nedeniyle ATAD'da dava aması (Danimarka, İsveç, Finlandiya, Belçika, Lüksemburg, Avusturya, Almanya, Birleşik Krallık)
Kasım 2002	ATAD'ın “Açık Semalar” kararı
Haziran 2003	Ulaştırma Konseyi'nin AB Komisyonuna AB-ABD arasında “Açık Semalar” hakkında görüşmeler (negotiations) yapma hususunda yetki vermesi
Haziran 2004	Ulaştırma Konseyi'nin, AB Komisyonu'nun yapmış olduğu görüşmelerden sonra getirdiği teklifi reddetmesi

⁸²⁷ Supra, 8. bölüm.

Kasım 2004	AB Komisyon Başkanlığı'na Romano Prodi'den sonra José Manuel Durão Baroso'nun gelişi
Kasım 2004	ABD genel seçimi sonucu George W. Bush'un ikinci dönem başkanlığı
18 Kasım 2005	Uzlaşma paketinin sunulması (Bakanlar Konseyi'nin şartlı kabulü)
2 Mart 2007	ABD ve AB görüşmecilerinin taslak bir antlaşmaya varması
14 Mart 2007	Avrupa Parlamentosu'nun, AB Ulaştırma Konseyi'nin taslak anlaşmayı Mart sonunda onaylaması için yaptığı çağrı
22 Mart 2007	AB Ulaştırma Bakanlarının hava ulaştırma antlaşmasının ilk evresini oybirliği ile kabulü
30 Nisan 2007	"Açık Semalar" Antlaşması'nın Washington D.C.'de imzalanması
30 Mart 2008	AB üyesi 27 devletin Antlaşma'yı onaylaması
15 Mayıs 2008	Slovenya'da Antlaşma'nın ikinci evresinin görüşmelerine başlanması
20 Nisan 2009	AB Komisyonu'nun Star ve Oneworld Havayolu birliklerinin (alliances) bazı üye havayolu şirketlerine karşı "antitröst" (antitrust) soruşturmalarına başlaması
Kasım 2010	AB-ABD "Açık Semalar" Antlaşması yeniden gözden geçirilebilir; eğer 12 ay içinde yeni bir antlaşmaya varılamazsa, herhangi bir taraf antlaşmadan doğan hak yada yükümlülüklerini askıya alabilir
Mart 2012	"Açık Semalar" Antlaşmanın tüm evreleriyle yürürlüğe girebilmesi için olası en erken süre

13.2.2 AB Açısından "Açık Semalar" Antlaşması Sürecinde Yaşanan Tartışmalar

Birinci ve İkinci Dünya Savaşları, genellikle sıkı bağlantılı hava sahasındaki egemenlik meselesinin son derece önemli olduğunu hatırlatmakla beraber, hava yolculuğundaki büyümenin ekonomik boyutu, devletlere endüstrileri ile orantılı farklı bakış açıları da getirmiştir. Bu bağlamda, Avrupa kıtasındaki devletlerin ekonomik birlik düşüncesinin de çok eskilere dayanmakla beraber, etkinliğini özellikle ulaştırma sektörünün yükselişi ile doğru orantılı olarak arttırdığını görmekteyiz. Günümüz ekonomi politişinin anlayışında "Açık Semalar"

rejiminin ise, bu gelişimin devamı ile soğuk savaş sonrası 90'lı yıllarda başladığını tespit etmekteyiz.

Resmi olarak, AB ile ABD arasında “Açık Semalar” Antlaşması çerçevesindeki güncel ilişki *inter alia* 18 Haziran 1996 tarihinde, AB Komisyonu'nun üye devletler adına, ABD ile küresel Atlantik ötesi anlamda bir “Açık Semalar” antlaşmasının görüşmelerini yapmak için karar (secured a mandate) almasıyla şekil kazanmıştır.⁸²⁸ Kararın içeriği bir madalyonun iki yüzü örneğinde olduğu gibi iki farklı sahaya sahiptir. Bir tarafta esnek haklar (soft rights)⁸²⁹, yabancıların mülkiyeti ve kabotaj, diğer tarafta da katı haklar (hard rights)⁸³⁰ vardır. AB Komisyonu'na verilen bu yetki ile farklı bir boyut kazanan “Açık Semalar” tartışmalarının arka planında birçok farklı anlayış ve itici güç vardır.⁸³¹ Bunlardan birinin somut örneğini yukarıda da ifade ettiğimiz, 1995 yılında ABD Ulaştırma Bakanlığı'nın uluslararası sivil havacılık resmi politikasının açıklandığı bildiriye bulabiliriz;

“Şu an için uluslararası havacılık kurallarının değişmek zorunda olduğu bir sürece girmekteyiz. “Özelleştirme”, “Rekabet”, “Küreselleşme” kavramları, ekonomik ve politik güçler⁸³² tarafından desteklenen ve eninde sonunda galip gelecek olan akımlardır. Bu anlayışla kucaklaşacak hükümetler ve havayolları,

⁸²⁸ Benoit M.J. Swinnen, “An Opportunity for Trans-Atlantic Civil Aviation: From Open Skies to Open Markets?” 63 JALCOM, August-September, 1997, 250; Reuter European Community Report, 18 Haziran 1996, 3.

⁸²⁹ Esnek haklar, sivil havacılıkta taraf devletin havayolu şirketlerine diğer sözleşmeciler devletin ülkesinde sağlanan ve doğrudan ekonomik değeri olmayan haklardır. Bu haklar yer hizmetleri çerçevesinde özellikle bilgisayar sistemlerinde kod paylaşımı anlamında havayolları, hizmetler ve süreklilik açısından öneme sahiptir.

⁸³⁰ Sivil havacılıkta “Katı haklar” terimi, ilke olarak Şikago Sözleşmesi çerçevesinde tanımlanmış trafik haklarını belirtmek için kullanılır. Bu haklar doğrudan ekonomik değere sahiptir. Çünkü hava güzergahlarına ve dolayısıyla piyasalara doğrudan erişim sağlarlar. Swinnen, “An Opportunity for Trans-Atlantic Civil Aviation: From Open Skies to Open Markets?” dn. 7.

⁸³¹ Swinnen, “An Opportunity for Trans-Atlantic Civil Aviation: From Open Skies to Open Markets?” 250.

⁸³² Biz burada ekonomik güç deyiminden sermayeyi ve politik güç kavramından da sermayenin vesayeti altındaki siyaseti anlamaktayız.

diğerlerini (bu yolu seçmeyenleri) çok geride bırakacaktır. Birleşik Devletler Hükümeti, gelecekle kucaklaşanların yanında olacaktır”⁸³³

Bu bağlamda, AB Ulaştırma Komisyon Başkanı Neil Kinnock da 16 Eylül 1996 tarihinde yaptığı konuşmada, Nisan 1997 tarihi itibarıyla Avrupa sivil havacılık düzeninin hukuken ve fiilen liberalleşeceğini belirtmiştir.⁸³⁴ Ancak Kinnock konuşmasında, ABD Ulaştırma Bakanlığı'nın 1994 tarihli raporuna⁸³⁵ işaret ederek, ABD'nin iki taraflı “Açık Semalar” politikası doğrultusundaki “böl-yönet” politikasının ürünlerini almaya başladığını da belirtmiştir. Kinnock'un işaret ettiği Rapor'da ABD'nin gayesi şu şekilde açıklanmaktadır; “Devletimiz için temel mücadele, yeni, büyümeye yönelik bir uluslararası sivil havacılık çatısı altında, Amerikan havayolu şirketlerine rekabet güçlerini kullanabilecekleri ve tüm potansiyellerini gerçekleştirebilecekleri bir uluslararası hava hizmetlerine ortam sağlamak olmalıdır.” Dönemin ABD Başkanı Bill Clinton'un 1995 yılındaki bir konuşmasında sarf ettiği sözler de bu anlamda oldukça manidardır; “Boeing için iyi olan ABD için de iyidir”.

ABD, Kıta Avrupa'sında ilk “Açık Semalar” Antlaşması'nı Hollanda ile Ekim 1992'de imzalamıştır. ABD Ulaştırma Bakanlığı'nın politikası doğrultusunda akdedilen bu Antlaşma, Amerikan ve Hollandalı havayolu şirketlerine birbirlerinin havacılık pazarını açmıştır. Şöyle ki, bu antlaşma ile şirketler, sınırlanmamış kapasite ve sıklıkla, bilet ücretlerinin belirlenmesinde olabildiğince az müdahale ile tüm hatlarda uçuş hakkı kazanmışlardır. Hollanda ile imzalanan antlaşmaya benzer “Açık Semalar” antlaşmaları daha sonra şu Kıta Avrupa'sı devletleri ile de

⁸³³ “We are living through a period in which international aviation rules must change. Privatization, competition, and globalization are trends fueled by economic and political forces that will ultimately prevail. Governments and airlines that embrace these trends will far outpace those that do not. The U.S. government will be among those that embrace the future.” Office of the Secretary, Dep't of Transp., Statement of United States International Air Transportation Policy, 60 Fed. Reg. 21,841, 21,845, 3 May 1995.

⁸³⁴ Neil Kinnock, “Address to the European Transport Conference”, The Liberalization of the European Aviation History, London, 16 September 1996.

⁸³⁵ National Commission to Ensure a Strong and Competitive Airline Industry, aktaran: Neil Kinnock, Address to the European Transport Conference, The Liberalization of the European Aviation History, London, 16 September 1996.

imzalanmıştır; Avusturya, Çek Cumhuriyeti, Belçika, Danimarka, Finlandiya, Almanya, Lüksemburg, Norveç, İsveç, İsviçre ve İzlanda. Tüm bu antlaşmalar, dokuz trafik hakkından ilk beş trafik hakkını tanıyan anlaşmalardır. O halde “Açık Semalar”ın çerçevesi mevcut dönem için ilk beş özgürlüktür. Ancak bir önceki bölümde ele aldığımız üzere “Açık Semalar” politikasının nihai hedefi, tüm özgürlükleri kapsayan bir ikili antlaşmalar zinciridir. Ayrıca bu dönemde akdedilen antlaşmaların diğer bir özelliği piyasa koşullarının havayolu şirketleri tarafından belirlenmesine olanak sağlayan sınırsız erişimi (unrestricted access) de öngörmesidir.

Öğretide ise genel olarak, uluslararası hava taşımacılığı endüstrisinin küreselleşmesi ve büyümesi sürecinde iki taraflı antlaşmaların yetersiz kaldığından bahisle, söz konusu sorunun ABD ve Hollanda arasındaki 1992 tarihli “Açık Semalar” Antlaşması model alınarak çok taraflı bir antlaşma ile çözümlenmesi gerektiği yönünde ısrarlı görüşler mevcuttur.⁸³⁶

Gerçekten de 90’lı yıllarda, aynen günümüzde olduğu gibi, uluslararası hava ulaşımının ekonomik tabanlı uluslararası hukuk düzeni, birçok ikili antlaşmanın olduğu oldukça büyük bir karmaşanın içindeydi.⁸³⁷ Örneğin Vamos-Goldman bu durumu makalesinde eleştirerek, “...*ikili antlaşmalar sisteminin (o zaman için yaklaşık 4000 adet) yönetilmesi son derece güçtür ve etkililiği de zayıftır. Ayrıca Şikago Sözleşmesinin altında yatan tek devlet egemenliği ilkesi, devletlerin eşit olmayan ekonomik pazarlık gücünü yansıtmamaktadır...*”⁸³⁸ demektedir.

Piyasalar yaklaşımına son derece uygun olan bu görüşü kabul etmemiz mümkün değildir. Ayrıca Şikago Sözleşmelerinin, devletlerin hava ülkesindeki egemenliğini koruyan, devletler açıkça kabul etmedikçe kabotajı yasaklayan bir

⁸³⁶ Daniel C. Hedlund, “Toward Open Skies: Liberalizing Trade in International Airline Services”, 3 Minn. J. Global Trade 259, 1994, 262.

⁸³⁷ Swinnen, “An Opportunity for Trans-Atlantic Civil Aviation: From Open Skies to Open Markets?”, 251.

⁸³⁸ Andras Vamos-Goldman, “The Stagnation of Economic Regulation under Public International Air Law: Examining its Contribution to the Woeful State of the Airline Industry”, 23 Trans. L. J. 425, 1996, 444.

sözleşme olmakla beraber, tüm ikili anlaşmalara da zemin hazırlayan “Hava Trafik Hakları (Özgürlükleri)”nın (Freedom of Air Rights) de tanımlandığı bir çerçeve sözleşme olduğunu daha önceki bölümlerde ifade etmiştik.⁸³⁹ Bu özgürlükler çerçevesinde bir devletin diğer bir devlete, kendi hava sahasına girişte hangi gerçek ve ticari değeri olan hakları sağlayacağı düzenlenir. Bu bağlamda devletlerin eşit olmayan güçleri belki de ancak Şikago Rejimi ile korunabilmektedir. Bugün birçok devletin havacılık endüstrisine sahip olmasında bu rejimin oldukça etkili olduğunu düşünüyoruz.

AB Ulaştırma Konseyi’nin Haziran 2003’de AB Komisyonu’nun hava ulaştırma ile ilgili olarak dış görüşmeler (external negotiations) yapabilme kararını çıkarması ile AB üye devletleri adına AB Komisyonu, ABD ile “Açık Semalar” Antlaşma koşullarını müzakere etmeye başlamıştır. Yoğun tartışmalar sonucunda antlaşma, iki basamaklı olmak üzere 30 Nisan 2007’de imzalanarak 30 Mart 2008’de yürürlüğe girmiştir.⁸⁴⁰

Açık Semalar Antlaşması’nın ikinci müzakere evresi, antlaşmanın 21. maddesinde hüküm altına alınmıştır. Buna göre, Antlaşma ile Atlantik’in iki tarafındaki havayolu işletmelerinin, iş gücünün, tüketicilerin ve toplulukların sağlayacakları faydanın, yatırım olanaklarının kolaylaştırılarak azami seviyeye getirilmesini amaçlanmaktadır. Bu yolla küresel havacılık endüstrisinin gerçeklerinin daha iyi bir şekilde yansıtılması, Atlantik ötesi hava ulaştırma sisteminin güçlendirilmesi ve diğer devletlerin kendi hizmet piyasalarını açmaları yönünde cesaretlendirilmesi hedeflenmektedir. Yine taraflar, antlaşmanın geçici uygulanmasının başlamasını takip eden 60 günü geçmeksizin bir sonraki evrenin geliştirilmesi amacıyla yönelik olarak hemen müzakerelere başlayacaktır.⁸⁴¹

⁸³⁹ Supra, bölüm 8.2 vd.

⁸⁴⁰ US-EU Open Skies Agreement, Official Journal of the European Union, L134, Vol.50, 25 May 2007.

⁸⁴¹ US-EU Open Skies Agreement, art. 21.

İkinci evre için yapılacak müzakerelerde temel amaçlar çerçevesinde konular şunlar olacaktır;⁸⁴²

- ✓ Trafik haklarının daha liberal hale getirilmesi,
- ✓ İlave yabancıların yatırım fırsatları,
- ✓ Çevresel tedbirler,
- ✓ Altyapı ile ilgili kısıtlamaların trafik haklarının uygulanması üzerindeki etkisi,
- ✓ Devlet destekli hava taşımacılığına daha fazla erişim hakkı,
- ✓ Hava aracının mürettebatı ile beraber kiralanmasıdır.

13.2.3 AB'nin Çıkarları Açısından Antlaşma

Yukarıdaki bölümlerde de ifade ettiğimiz üzere, “Açık Semalar” politikası ve antlaşmaları aslında kademeli bir liberalleştirme sürecini öngörmektedir. Kavramın lafzını esas alarak yorumda bulunmak bu anlamda yanlış sevk edebilir. Çünkü genellikle “Açık Semalar” antlaşmaları, tüm özgürlükleri (trafik hakları) her iki tarafa da sağlamaz. Hatta ABD-AB özelinde tarafların sahip olduğu özgürlükler dahi farklıdır. Bu süreçlerde diplomatik görüşmeler ve özellikle görüşmecilerin performansı ön plana çıkmaktadır. AB-ABD müzakerelerinde de bunun bir örneği ile karşılaşılımıştır. Üye devletler ile AB Komisyonu'nda yetkilendirilmiş görüşmeciler bu bağlamda sıkı bir mesai içine girmişler, diğer yandan ABD'li görüşmeciler ile de büyük bir savaşım içinde olmuşlardır.⁸⁴³

30 Mart 2008'de şartlı olarak yürürlüğe giren AB-ABD “Açık Semalar” antlaşması, bu anlamda özellikle AB'li görüşmecilerin “Açık Havacılık Sahası” (Open Aviation Area) istekleri açısından eksik kalmıştır. Şöyle ki, AB havacılık

⁸⁴² Nazlı Can, “AB-ABD Arasındaki Açık Gökyüzü Antlaşması'nın İkinci Müzakere Safhasının Değerlendirilmesi”, Avrupa ve Türkiye'de Hava Hukuku Konusunda Son Gelişmeler, Legal, İstanbul, 2010, 32.

⁸⁴³ Cornelia Woll, “Open Skies, Closed Markets: The Importance of Time in the Negotiation of International Air Transport”, 104th Annual Meeting of the American Political Science Association, Toronto, Canada, September 3-6, 2009, 2.

şirketlerinin ABD iç pazarına girişi, söz konusu Antlaşma'ya göre oldukça kısıtlıdır. Ayrıca her ne kadar üye devletler AB Komisyonu'na mevcut "Açık Semalar" çerçevesini aşmama konusundaki çekincelerini belirtmiş olsalar da bugün itibarıyla ABD'li yetkililerden alınmış herhangi bir yeni imtiyaz bulunmamasına rağmen AB içinde ABD'li şirketler için daha liberal bir trafik sağlanmıştır. Öte yandan Birleşik Krallık'ın müzakere masasında AB adına en önemli kozu olan Heathrow Havaalanı da "Açık Semalar" rejimi altında rekabete açılmıştır.⁸⁴⁴

Genel olarak Antlaşma, Avrupalı havayolu şirketlerine ABD içinde iki noktada uçabilmeye yönelik trafik haklarını vermezken;⁸⁴⁵ ABD, beşinci trafik hakkının kullanımını sayesinde *de facto* AB içinde bu haklara sahip olmuştur. Yine AB'li görüşmecilerin aşmayı başaramadığı diğer konu ise, ABD içinde havayolu şirketlerindeki %25'lik yabancı ortak sınırlamasının⁸⁴⁶ kendileri için kaldırılmaması olmuştur. AB'nin Antlaşma görüşmeleri sonunda elde ettiği tek imtiyaz, son kertede sadece eğer Antlaşmanın hükümlerini artık kendileri için tatmin edici bulmazlarsa, askıya alabilme hakkı olmuştur. Burada da Woll'un tespiti oldukça çarpıcıdır. Woll'a göre, son yıllarda diplomaside görülen esnek ve şarta bağlı antlaşmaları akdeden ve bu konuda son derece "istekli" olan hükümetler, sonuçta daha fazla taviz vermektedirler.⁸⁴⁷

Tezimizin bütününe de yansıyan bir görüş olarak, sermayenin yasa koyucu ya da devleti uluslararası ilişkilerde temsil eden yürütme erki üzerindeki etkisini belirtmiştik. O halde sermayenin, neden istediği düzenlemeleri kural haline getiremediği ve yoğun bir tartışma yaratıldığı sorusuyla karşı karşıya kalmaktayız. Sermaye sınıfı dışında kalan güçlerin etkisi bir yana, bu durumun en önemli nedeni yine sermayenin bölünmüş olması ve bir şekilde ekonomik çıkarlarının an ve an değişmesi nedeniyle

⁸⁴⁴ Woll, "Open Skies, Closed Markets", 2.

⁸⁴⁵ Bağlantılı ve tam kabotaj hakkı çerçevesinde bkz. Supra, 8.1.8 ve 8.1.9.

⁸⁴⁶ Amerikan havayolları işletmelerinin hisselerinin AB üyeleri tarafından iktisabı, iki sınıra tabi olarak mümkündür. Buna göre Amerikan Ticaret Kanunları çerçevesinde yabancıların oy hissesi %25'i geçemez ve ikinci olarak bir Amerikan havayolunun gerçek kontrolü (actual control) yabancılar tarafından gerçekleştirilemez. Can, "AB-ABD Arasındaki Açık Gökyüzü Antlaşması'nın İkinci Müzakere Safhasının Değerlendirilmesi", 35.

⁸⁴⁷ Woll, "Open Skies, Closed Markets", 26.

çatışmanın sürekli var olmasından da ileri gelmektedir. Söz gelimi 90'lı yılların son döneminde British Airways ve American Airlines, “Açık Semalar” antlaşması akdedilmesi için ABD ve Birleşik Krallık hükümetlerini zorlarken; United Airlines, söz konusu iki şirketin ittifakının antitröst kuralları çerçevesinde incelemeye tabi tutulmasını istemektedir. Delta Airlines ise, antitröst bağımsızlığı ve “Açık Semalar” arasındaki bağlantıya tamamen karşı çıkmaktadır.⁸⁴⁸ Buradan anlaşıldığı üzere ABD politikalarının içinde de “Açık Semalar” bakımından bir kutuplaşma yaşandığını söyleyebiliriz. Abeyratne'ye göre ise taraflar, Amerikan havayolu şirketlerini ulusal kontrolde tutmak isteyen yasama erki ve “Açık Semalar” yoluyla Amerikan havacılığının yeniden ayaklanacağını düşünen havacılık endüstrisi oluşturmaktadır.⁸⁴⁹

ABD-AB özelinde yaşanan tartışmalar, sivil havacılığın uluslararası boyutuyla diğer devletleri de yakından ilgilendirmektedir. Özellikle gelişmekte olan devletlerin ekonomi politikalarındaki duruşları, ulusal menfaatleri açısından son derece önem arz etmektedir.

⁸⁴⁸ Carole A. Shifrin, “Delta-Continental Talks Could Spur Global Links”, Aviation Wk & Space Tech., 9 December 1996, 24.

⁸⁴⁹ Ruwantissa Abeyratne, “US/EU Open Skies Agreement – Some Issues”, 72 J. Air L. & Com. 2007, 21.

14. ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK DÜZENİNDEKİ DÖNÜŞÜMÜN GELİŞMEKTE OLAN ÜLKELERE ETKİSİ BAĞLAMINDA “TÜRKİYE” ÖRNEĞİ

Yukarıdaki bölümlerde bir hipotez olarak ortaya koyduğumuz neoliberalizm olgusunun temel mantığı, serbest ticaretin kendiliğinden bütün uluslara fayda sağlayacağıdır. Havacılık hukukunda günümüzün birçok etkin batılı akademisyeni de eserlerinde bu altyapıdan yola çıkarak, deregülasyonlar yoluyla sivil havacılığın serbest ticarete ve serbest rekabete göre uyarlanmasını telkin etmektedirler. Söz konusu beyanlar genel olarak zaten bu görüşü benimsemiş olan kendi iç sivil havacılık politikalarına yönelik değildir. Aslında daha çok gelişmekte olan devletlerin bu görüşe göre şekil almaları istenmektedir.

Özellikle ABD’li ve Kanadalı hava hukukçularının neoliberal görüşe sahip olmalarının bir diğer nedeni de piyasalarla olan doğrudan bağlantılarıdır. Şöyle ki, önde gelen havacılık enstitülerinin direktörlerinin ve profesörlerinin, etkin uluslararası havayolu şirketlerinde ortaklıkları, yönetim kurulu üyelikleri vardır. Yine diğer bazılarının da söz konusu havayolu şirketlerinde ya da IATA gibi kuruluşlarda hukuk müşavirlikleri aldıkları görülmektedir. Sivil havacılık piyasasının işleyişini bilmek son derece önemli olmakla birlikte piyasanın içinde ona bağımlı hale gelmek ve onu sorgulayabilecek yetiden uzaklaşmak başka bir olgudur.

Yukarıdaki tespitimiz, egemen güçlerin sivil havacılık piyasasına yaklaşımıyla da doğru orantılıdır. Günümüzde gelişmekte olan ülkelere serbest ticareti öğütleyen hegemonya sahibi devletlerin, zamanında kalkınma basamaklarını tırmanırken büyük ölçüde ticari korumacılığa göre düzenlenmiş kanunlara ve devletin piyasalara müdahalesine dayandıkları bir gerçektir.⁸⁵⁰ Bu arada ABD

⁸⁵⁰ Yukarıdaki bölümlerde bu konu ayrıntısıyla ortaya koyulmuştur. Bu konuda ayrıca bkz. M.R. Agosin, D. Tussie, *Trade and Growth: New Dilemmas in Trade Policy – An Overview*, London, Macmillan, 1993; J.H. Chang, *Kicking Away the Ladder: Development Strategy in Historical Perspective*, London, Anthem Press, 2002; Dani Rodrik, *The Global Governance of Trade: As if Trade Really Mattered*, United Nations Development Programme, 2001

örneğinde⁸⁵¹ açıkladığımız üzere, aslında öğütlenen düzenlemelerin birçoğuna korumacılık politikaları nedeniyle kendilerinin de uymadıkları görülmektedir.

Gelişmekte olan ülkeler açısından Türkiye özelinde konuya bakarsak, ülkemizin dışa açılma politikası, gelişen ticaret, turizm ve coğrafi konumu itibariyle yoğunlaşan uluslararası ilişkilerin gerçekleşmesini sağlayan en önemli unsurlardan birinin hava taşımacılığı olduğunu görmekteyiz. Türkiye, uluslararası hava taşımacılığında stratejik bir yere ve öneme sahiptir. Ülkenin kıtalararası bir kavşak noktasında bulunması, son yıllarda uluslararası hava taşımacılığında önemli ve stratejik bir yer işgal etmesine olanak sağlamıştır. Ne var ki sektörün birçok problemi de bulunmaktadır.

Bu bağlamda, 14. bölümün ilk başlığında kısaca genel boyutuyla uluslararası sivil havacılık düzenindeki dönüşümün gelişmekte olan ülkelere etkisi ortaya koyulacaktır. İkinci başlıkta ise, Türk sivil havacılık düzeninin bağitları ve sektörün güncel durumu ele alınacaktır. Üçüncü başlıkta ise, Türk sivil havacılık kuruluşlarının durumu irdelenecektir.

14.1 Serbest Rekabete Dayalı Sivil Havacılık Kurallarının Gelişmekte Olan Ünelere Etkisi

Neoliberal çağın iktisat ders kitapları, serbest ticaret teorisiyle ilgili olarak genelde şu önermeyle başlar. Bizden iki ulusu, serbestçe üstlenilen takas işlemi yapmaya kalkışan bireyler gibi düşünmemiz istenir ve bu bireylerden her birinin, ancak süreçten kazançlı çıkacağını düşündüğü takdirde bir şeyin karşılığında bir şey vereceği söylenir. Beklentiler isabetliyse, ikisi de kazançlı çıkar ve dolayısıyla serbest ticaret herkes için faydalıdır.⁸⁵²

Ancak kapitalist ekonomide ticareti, ticari işletmeler yapar. Yerli ihracatçılar yabancı ithalatçılara, onlar da kendi yurttaşlarına satış yaparlar ya da yerli ithalatçılar yabancı ithalatçılardan alıp bize satarlar. Zincirin her aşamasında,

⁸⁵¹ Supra, bölüm 13.

⁸⁵² Anwar Shaikh, “Neoliberalizmin İktisat Mitolojisi”, Neoliberalizm – Muhalif Bir Seçki, 80.

üretimin her aşamasında olduğu gibi ticari iradeyi belirleyen, kârdır.⁸⁵³ Bu nedenle serbest ticaret kuramının doğru olması, uluslararası rekabetin her zaman faydalı olduğunun kanıtlanmasına bağlıdır. Ne var ki, uluslararası rekabet de aynen ulusal rekabet gibi işlemektedir. Piyasa, rekabetçi açıdan zayıf olan karşısında rekabetçi açıdan güçlü olanı avantajlı kılar, yani bir bakıma ödüllendirir.⁸⁵⁴ Bu görüşün sağlamasını yapmak için, zamanında kalkınmış ülkelerin, basamakları tırmanırken, sınırsız uluslararası rekabetin kalkınma planları açısından bir tehdit oluşturduğunu düşünmeleri gösterilebilir.

Özet bir anlatımla, güçlü devletler ileri teknoloji düzeyine sahiptirler. Bu devletlerin genellikle doğal kaynakları bol olmasına rağmen, ülke içindeki reel ücretler yüksektir. Gelişmekte olan devletlerde ise teknolojik gelişmişlik düzeyi genelde düşük, doğal kaynakları çoğunlukla kıt ve reel ücretler düşüktür. Türkiye, bu anlamda ikinci grupta yer alır. Uluslararası rekabet ve serbest ticaret kendi içinde benzerlikler taşıyan bu iki grubun çatışmasına neden olur. Her devlet özelinde uluslararası açıdan rekabetçi olan sektörler kazanırken, olamayanlar kaybedecektir. Bu açıdan bakıldığında, neoliberalizmin deregülasyonlara dayanan bir serbest havacılık düzeninde ısrar etmesi, daha çok güçlü devletlerin gelişmiş şirketlerinin lehine olacak bir stratejidir.⁸⁵⁵

⁸⁵³ Ders kitaplarının aksine ileri düzeydeki iktisat kitaplarında bu kuram ortaya koyulmaktadır.

⁸⁵⁴ W. Milberg, “Is Absolute Advantage Passé? Towards a Keynesian/Marxian Theory of International Trade”, M. Glick (Ed.), *Competition, Technology and Money: Classical and Post-Keynesian Perspectives*, Aldershot, Edward Elgar, 1994.

⁸⁵⁵ “Bizzat Batılı devletlerin ve ardından da Japonya, Güney Kore ve Çin gibi devletlerin merdivenin basamaklarını tırmanırken serbest ticaret politikalarına direnç göstermeleri bundan ötürüdür.” Anwar Shaikh, “Neoliberalizmin İktisat Mitolojisi”, *Neoliberalizm – Muhalif Bir Seçki*, 89.

14.2 Türk Sivil Havacılığının Uluslararası Sivil Havacılığa Yaklaşımı

14.2.1 Şikago Sözleşmesi Öncesi Türkiye’de Uluslararası Sivil Havacılığa Yaklaşım

Bilsel ve Göknil’e göre, Türk sivil havacılığı, Şikago Sözleşmesi’ne kadar dışa kapalı bir politika izlemiştir.⁸⁵⁶ Çağa ise, bunun aksini düşünmekte ve Türkiye’nin söz konusu yıllarda birçok yabancı devlet havayollarına imtiyaz tanıdığını belirtmektedir.⁸⁵⁷

Öte yandan Lozan Antlaşmasınının 100. maddesi ile Türkiye gerekli gördüğü halde Paris Sözleşmesi’ne katılacağını taahhüt etmiş olsa da söz konusu madde kendiliğinden icra kabiliyetini haiz bir hüküm olmadığından, Türkiye ancak fiilen 9 Eylül 1925 tarihli Seyrüsefer- i Havai Talimatnamesi ile Paris Sözleşmesi’ne katılmıştır.⁸⁵⁸ Çünkü bu talimatnamenin içeriği Paris Sözleşmesi ile paralel esaslar içermektedir.

1925 yılındaki talimatnameden sonra havacılık hukukuna dair bazı kanunlar yürürlüğe girmekle beraber bunlar daha çok sivil havacılık teşkilatı ile ilgilidir. Bunlardan 3 Haziran 1938 tarihli 3424 sayılı kanun “Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü Teşkilat Kanunu”dur. Bu kanunun 1. maddesine göre, Türkiye sınırları içinde ve dışında hava yolları tesis etmek ve bu yollar üzerinde tayyarelerle yolcu, eşya ve posta nakliyatı tekeli Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü’ne aittir.

14.2.2 Şikago Sözleşmesi Sonrası Türk Sivil Havacılığı

Türkiye’nin Şikago Konferansına katılması ise Bilsel’in Şikago Konferansı’nda Türkiye’yi temsil eden Şükrü Koçak’ın raporundan naklettiği üzere, şu şekilde gerçekleşmiştir; 13 Ekim 1919 tarihli Paris Konvansiyonu ile birlikte havacılığa ilişkin Roma ve Varşova antlaşmalarına da taraf olmayan Türkiye, İkinci Dünya Savaşı’nın başlamasına kadar hava sahasını yabancı hava araçlarına karşı

⁸⁵⁶ Cemil Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul, 1948, 70.; Göknil, *Hava Hukuku Notları*, 44.

⁸⁵⁷ Ayrıntılı bilgi için bkz. Çağa, *Hava Hukuku*, 60-64.

⁸⁵⁸ Göknil, *Hava Hukuku Notları*, 52.

kapamayı prensip olarak ele almıştır.⁸⁵⁹ Bu konuda uluslararası antlaşmalara taraf olmayan Türkiye, ikili antlaşmalar yolu ile de hava sahasını herhangi bir devlete açmamış, bu nedenle uzak doğuya sefer yapan sözgelimi Avrupa devletlerinin hava araçları, Yunanistan üzerinden Mısır hava sahasına akmaya başlamıştır.⁸⁶⁰

Şikago Sözleşmelerinin TBMM tarafından uygun bulunması hakkındaki kanunun komisyon görüşmelerinde, Milli Savunma Komisyonu tarafından düzenlenen rapora göre, II. Dünya Savaşı'nda havacılığın şaşırtıcı yükselişi karşısında devletlerin stratejik sınırları artık ortadan kalkmış ve sivil havacılığa karşı hava sahasının kapanmasının yurt savunması bakımından bir yarar sağlamayacağı bütün açıklığı ile belirmiştir. İşte bu nedenle dönemin hükümeti, ABD'nin hazırladığı Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Konferansı'na diğer devletler gibi Türkiye'nin de katılmasını uygun görmüş ve söz konusu konferansa katılım için yapılan daveti kabul etmiştir.⁸⁶¹

Şikago Sözleşmesi'nin hemen ertesinde 27 Haziran 1945 tarihinde ise, 4770 sayılı kanunla Ulaştırma Bakanlığı kurulmuştur. Bu kanuna getirilen 10 Mart 1954 tarih ve 6382 sayılı değişiklikle de Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı kurulmuştur.⁸⁶² Yine 21 Mayıs 1955 tarihinde ve 6623 sayılı kanun ve kanunun verdiği yetkiye dayanarak 20 Şubat 1956 tarih ve 4/6742 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Türk Havayolları Anonim Ortaklığı kurulmuştur.⁸⁶³ Ayrıca 28 Şubat 1956 tarih ve 6686 sayılı kanunla da Devlet Hava Meydanları İşletmesi Umum Müdürlüğü kurulmuştur.⁸⁶⁴

Yukarıda bahsedilen kanunlar defalarca değişikliğe uğramakla beraber, Türk sivil havacılığın temelini oluşturmaktadırlar. Bunun yanında uluslararası sivil

⁸⁵⁹ Şikago Konferansına katılan Temsilci Heyeti'nin raporunun bir kısmı için bkz. Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, 88; TBMM Tutanak Dergisi, 1945, C.18, S. 123, 2.

⁸⁶⁰ Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, 88.

⁸⁶¹ Şikago Konferansına katılan Temsilci Heyeti'nin raporunun bir kısmı için bkz. Çağa, *Hava Hukuku*, 58. TBMM Tutanak Dergisi, 1945, C.18, S. 123, s. 2.

⁸⁶² Mahmut Marşan, *Türk Sivil Havacılık Mevzuatı*, İTÜ Sivil Havacılık Enstitüsü, 1954, 125-140.

⁸⁶³ Düstur 36, 1734.

⁸⁶⁴ Düstur 37, 562.

havacılık faaliyetleri açısından Türkiye Cumhuriyeti birçok uluslararası antlaşmaya da taraf olmuştur. Buna göre hâlihazırda 97 farklı devlet ile iki taraflı hava ulaştırma anlaşmaları imzalanmış bulunmaktadır ve tarifeli doğrudan dış hat seferlerinin sayısı 120 civarındadır.⁸⁶⁵ Ayrıca Türkiye yukarıda çeşitli bölümlerde zikredilen çok taraflı sözleşmelerden Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi,⁸⁶⁶ Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Sözleşmesi,⁸⁶⁷ Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi,⁸⁶⁸ Tokyo Sözleşmesi,⁸⁶⁹ Lahey Sözleşmesi⁸⁷⁰ ve Montreal Sözleşmesi'ne⁸⁷¹ taraftır.

14.3 Türk Sivil Havacılık Sektörünün Güncel Durumu

Türk havacılık sektörü, 14.10.1983 tarihinde kabul edilen 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanununun yürürlüğe girmesiyle, özellikle 1980'lerin ikinci yarısından itibaren kayda değer bir sektörel gelişim içine girmiştir. Bu dönemde devlet havayolu şirketi THY'nin, modernizasyon ve standardizasyon programı çerçevesinde filosunu geliştirmeye başladığı, hizmet standartlarını yükseltme çabasına girdiği ve yurtiçi hatlardan ziyade ekonomik açıdan avantajlı dış hatlara yönelmekte olduğu görülmektedir.⁸⁷²

1983 yılına kadar tam manasıyla monopol bir yapıya sahip olan Türk sivil havacılığı, uluslararası ekonomik düzene paralel olarak, bu tarihten sonra liberalleşmeye başlamış ve özel sektörün de faaliyet göstermesine olanak sağlanmıştır. Bu bağlamda 2920 sayılı kanun ile ülkede özel havayolu şirketlerinin kurulmasına ve faaliyet (iç hat hariç) göstermesine izin verilmiştir. Aynı dönemde özel sektör havayollarının

⁸⁶⁵ http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=haberler&id=1&haber_id=756 (E.T. 10.06.2010)

⁸⁶⁶ 15 UNTS 295, Düstur 26, 1094.

⁸⁶⁷ 84 UNTS 389, 1951, Düstur 36, 1752.

⁸⁶⁸ 17 UNTS 387, 1953, Düstur 26, 1094.

⁸⁶⁹ "Hava Araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme" 17.4.1975 tarihli 1889 sayılı kanun; RG: 8.12.1975.

⁸⁷⁰ 10 ILM 133, 1971; "Uçakların Kanundışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme" R.G.: 31 Mart 1973, S. 14493.

⁸⁷¹ "Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşmenin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun" 14 Nisan 2009 tarihli R.G., sayı:27200 <http://rega.basbakanlik.gov.tr/eskiler/2009/04/20090414-14.htm>

⁸⁷² Vildan Korul, Hatice Küçükönel, "Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi", Ege Akademik Bakış Dergisi, Cilt 3, Sayı 1-2, Ocak-Temmuz 2003, 25.

sayılarında, filo kapasitelerinde ve sektörden aldıkları payda önemli artışlar gözlenmiştir. Ancak devlet tarafından THY'ye verilen devlet desteğinin 2000'li yıllara kadar özel havayolu taşıyıcılarına sağlanmamasının haksız rekabete neden olduğu açıktır.⁸⁷³ Yine bu durum, özel şirketlerin özellikle kriz dönemlerinde sektörde faaliyet göstermelerini güçleştirmiştir. Bu bağlamda özellikle 2000'li yılların başına kadar özel havayollarının şu sorunlarla yüzleştiğini görüyoruz,⁸⁷⁴

- ✓ İşletme sermayesi sıkıntısı
- ✓ Nispeten yaşlı uçaklarla operasyon yapma dezavantajı
- ✓ Bakım-onarım ve diğer alt yapı imkanlarının yetersizliği
- ✓ Faaliyetlerinin her kademesinde kalifiye personel temininde karşılaşılan güçlükler
- ✓ Sektörün yeteri kadar desteklenmemesi

Bu gibi sorunlarla karşılaşan özel havayollarının bir kısmı iflas ederek sektördeki faaliyetlerine son vermişlerdir.

2000'li yılların başlarında kendini yavaş yavaş toparlamaya başlayan hava taşımacılığı sektörü bu kez de 2001 yılında ülkede yaşanan ekonomik kriz ve 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de yaşanan ikiz kuleler saldırıları nedeniyle derinden etkilenmiş, yolcu ve uçak trafiğinde dünyaya paralel düşüşler yaşanmıştır. Ülkemizdeki havayolu işletmeleri, bu krizden çıkabilmek için filo küçültmesine, personel çıkarımına ve uçuş yapılan bazı hatların iptal edilmesine ve bazı hatlarda da uçuş frekanslarının azaltılması yoluna gitmişlerdir.⁸⁷⁵

Ulaştırma Bakanlığı tarafından özel havayolu işletmelerine iç hatlarda uçuş yapabilme izni veren uygulamanın başlaması ise ancak 20 Ekim 2003 tarihinde

⁸⁷³ Ayrıntılı bilgi için bkz. Oktay Vural, *Türkiye Sivil Havacılık Endüstrisi Ekonomik ve Yapısal Analiz*, Ulaştırma Bakanlığı, Ankara, 2001

⁸⁷⁴ Korul, Küçükönel, "Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi", 25.

⁸⁷⁵ Irak Savaşı, SARS, ekonomik kriz ve petrol fiyatlarında yaşanan artış tüm dünya havayolu sektörünü etkilemiştir. 2001 yılı için yolcu trafiğinde %5,1'lik bir artış öngörülürken -%2,1'lik bir azalma, kargo trafiğinde ise %5,4'lük bir artış beklenirken -%7,7'lik bir azalma gerçekleşmiştir. IATA Annual Report 2002; <http://www.iata.org> ve ICAO, 2004, News Release, www.icao.int

gerçekleşebilmiştir.⁸⁷⁶ Bu yıl itibariyle de Türkiye’de sivil havacılık, uluslararası piyasalara paralel bir gelişme göstererek yeniden yükselişe geçmiştir. Son 10 yılda AB’ye tam üye devletlerde hava ulaştırma trafiğindeki yıllık genel büyüme %10’un üzerine çıkmazken Türkiye’de 2004 yılında, hava trafiğinde Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) ve Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş (HEAŞ) istatistiklerine göre %30,7 ve 2005 yılında %23,3 oranında büyüme kaydedilmiştir.⁸⁷⁷ Bu durum Türkiye’yi dünyada havayolu taşımacılığı en hızlı gelişen ülkelerden biri konumuna getirmiştir. Buna rağmen özellikle karayolu taşımacılığına göre havayolu ile ülke içinde yapılan yük ve yolcu taşımacılığının toplam taşımacılık içindeki payı oldukça düşüktür.

Bugün için Türkiye’de tarifeli ve tarifesiz seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı yapan 9 havayolu işletmesi, tarifeli ve tarifesiz seferlerle kargo taşımacılığı yapan 3 havayolu işletmesi ve tarifesiz seferlerle kargo taşımacılığı yapan 5 havayolu işletmesi bulunmaktadır.⁸⁷⁸

ABD’de son derece yaygın olan topla-dağıt sistemi,⁸⁷⁹ jeopolitik bakımdan bu pazara son derece uygun olan Türkiye için de söz konusu hava yolu şirketleri açısından dikkate alınmaktadır. Özellikle THY’nin transit trafiği olarak da adlandırılan seferler sayesinde uluslararası sivil havacılık piyasasında kendisine daha yüksek yerler temin ettiğini görmekteyiz. Bu durumu THY İş Analisti Mehmet Şükrü Nenem şu şekilde ifade etmektedir; *“Ne kadar çok kilometre uçarsanız, koltuk başına maliyetiniz o seviyede azalır. Bir noktadan sonra da bu maliyetler sabit kalır. Sabit maliyetlerin, uçağı indirme, kaldırma masraflarının belirli bir kilometreye geldikten sonra birim maliyete etkisi sıfırlanır. Bizim hesaplarımıza göre 2000-2500 kilometrelik bir mesafeyi uçtukten sonra birim maliyetiniz hep aynı kalır. Bu durum şunu ifade eder; uçağınızı siz 2400 kilometre uçurduktan sonra yapacağınız her bir kilometrenin maliyeti aynı*

⁸⁷⁶ Hakan Oktal, Hatice Küçükönel, “Dünyada Bölgesel Hava Taşımacılığı Ve Türkiye’de Uygulanabilirliği”, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi Cilt:7, Sayı:2, 2007, 387.

⁸⁷⁷ 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu; 9 Kalkınma Raporu (2007-2013) için bkz. R.G. Sayı : 26215, 1 Temmuz 2006.

⁸⁷⁸ Havayolu işletmelerinin yer aldığı Excel dosyası için bkz. <http://web.shgm.gov.tr/hyi.xls> (E.T. 13.06.2010)

⁸⁷⁹ Supra, bölüm 12.2.

kalıyor, ama siz kısa mesafeli bir uçuş yapmış olsaydınız kilometre maliyetiniz daha fazla olacaktı. Bu 2400 kilometre 3,5 saatlik bir uçuş mesafesine denk geliyor. Örneğin Düsseldorf'tan Amman'a gidecek bir yolcuyu Münih'e gönderip oradan Amman'a gönderdiğinizde maliyet artıyor. Çünkü Düsseldorf ile Münih arasındaki uçuş mesafesi kısa, birim maliyeti yüksektir. Düsseldorf'daki yolcuyu İstanbul'a getirip oradan Amman'a götürdüğünüzde ise birim maliyet açısından İstanbul daha avantajlı olmaktadır.⁸⁸⁰

“Açık Semalar” politikasının gelişmekte olan ülkelere etkisi açısından Türkiye özelinde yukarıda bahsi geçen jeopolitik önem, Türkiye’yi diğerlerinden farklı bir konumda tutmaktadır. Türk sivil havacılığının mevcut politikasında bu durumun mutlaka göz önünde tutulması gerekir. Ancak bununla beraber THY’nin sahip olduğu devlet desteğinin yarattığı haksız rekabet ortamı da diğer Türk havacılık şirketlerinin olgunlaşmasını engellemektedir. Her ne kadar Türk iç havacılık pazarı Batı ile karşılaştırılamayacak derecede yeni gelişen bir pazar olmakla beraber, uluslararası sivil havacılık düzeninin değişimi sonucunda THY dışındaki şirketlerin de yabancı şirketlerle rekabet edebilirliklerinin yüksek tutulması gerekir. Bu açıdan 14. bölüme kadar ele aldığımız ABD ve Avrupa havacılık düzenlerinin gelişim süreçleri, dikkatle ele alınıp irdelenmesi gereken örneklerdir. Türkiye’nin kendi dinamikleri ile ortaya koyulacak ekonomi politikasının sahip olacağı hukuk yapısının inşası, söz konusu örnekleri son derece önemli kılmaktadır.

Türkiye, yukarıdaki bölümlerde bahsi geçen uluslararası sivil havacılık örgütlerinden ICAO, EUROCONTROL ve JAA’nın üyesidir. Ancak belirttiğimiz üzere JAA eğitim dışındaki faaliyetlerini AB kuruluşu olan EASA örgütüne 2009 yılı itibarıyla devretmiştir. Türkiye EASA’ya uyum konusunda müzakereler içinde olmakla beraber, AB’ye üye olmadığı için EASA’ya da üyelik şu an için söz konusu değildir. Diğer yandan Türk sivil havacılık faaliyetlerini düzenleyen mevzuatın sektörde yaşanan hızlı büyüme ve AB bünyesindeki EASA’ya tam üyelik ile ilgili sorunlar içinde yeni düzenleme çalışmaları yapılmaktadır. Bu koşullarda bir kısım mevzuatın yürürlüğe

⁸⁸⁰ <http://www.haber7.com/haber/20100505/Istanbul-transit-yolcu-tasimaciliginda-en-uygun-sehir.php>
(E.T. 06.06.2010)

girmedığı halde uygulamanın taslak mevzuata göre yapılması eski mevzuat ile hukuksal olarak çelişkili bir durum yaratmaktadır. Bu gelişmeler sektörde faaliyet gösteren kuruluşları ve özellikle özel sektörü olumsuz yönde etkilemektedir.

Türk Sivil Havacılığının genel durumuna ilişkin olarak 9. Kalkınma Planı (2007-2013) Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu'nun sonuç kısmında yer alan tablo, yukarıda bahsedilen hususlardaki sorunların devam ettiği gerçeğini ortaya koymaktadır.

	İstikrarlı Bir Ortamda Sürdürülebilir Büyümenin Sağlanması	Havacılık İşletmelerinin AB ile Rekabet Gücünün Arttırılması	Eğitim Kurumlarının Kapasite Artırımı İçin Mali Kaynak Sağlanması	Mevzuat Düzenlemelerinin Yapılması	Bölgesel Gelişmişlik Farklılıklarının Azaltılması	Kurumsal Düzenlemelerin Yapılması	Havaalanı Altyapısının İyileştirilmesi
SHGM'nin Yeniden Yapılandırılması	SHGM'ye özerklik kazandırılarak sektörün daha sağlıklı büyümesi sağlanacaktır	SHGM'nin hazırlayacağı AB uyumlu yönetmelikler ile işletmelerin rekabet gücü arttırılacaktır				Dünyadaki havacılık otoriteleri yapıları örnek alınarak SHGM'nin sektöre daha iyi hizmet vermesi sağlanacaktır	
Havaalanı Standartlarının Uluslararası Normlara Uygun Hale Getirilmesi				Havacılık güvenliğinin en üst düzeye çıkarılması sağlanacaktır	Özellikle doğu bölgelerine havayolu ulaşımı sağlanarak sosyo-ekonomik gelişmişlik seviyeleri arttırılabilecektir		Havacılık güvenliği attırılarak havaalanlarının etkin bir şekilde kullanımı sağlanacaktır
Sektörde Kamu Koordinasyonunda İnsan Kaynakları Planlaması Yapılması	Lisanslı personel açığı ortadan kalkacaktır	Havacılık işletmeleri ihtiyaç duydukları sayıda ve nitelikte personel istihdam ederek rekabet güçlerini arttıracaktır	Sektördeki gelişmeye paralel olarak, ihtiyaç duyulan nitelik ve nicelikteki insan kaynağı sağlanabilecektir				
AB Müktesebatına Uyum Sağlanması		Havacılık işletmelerinin verimliliği ve karlılığı arttırılabilecektir		AB'ye tam üyelik sürecinde havayolu ulaştırması ile ilgili yükümlülükler yerine getirilmiş olacaktır		Havayolu ulaştırmasının AB ile uyumlu ve planlı büyümesi sağlanacaktır	

Ulaştırma ve Havayolu Ulaştırması Ana Planlarının Hazırlanması	Türk havayolu ulaşımının dünyadaki gelişmiş ülkeler ile rekabet edebilme gücü artacaktır				Bölgesel havayolu taşımacılığı desteklenerek sektördeki büyümenin tüm ülkeye yayılması sağlanacaktır		Havaalanı yatırımlarının kısa sürede katma değer yaratması mümkün olacaktır
---	--	--	--	--	--	--	---

Tablo 44 : 9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu Sonuç Tablosu⁸⁸¹

14.3.1 AB ve Türk Sivil Havacılığı

Türkiye'nin, AB ulaştırma politikasıyla uyumu konusundaki mevcut eksiklikleri ile bunların giderilmesi için yapılması gerekenler ve öngörülen hedefler, gerek gözden geçirilmiş Katılım Ortaklığı Belgesi'nde⁸⁸² gerekse gözden geçirilmiş Ulusal Program'da⁸⁸³ belirtilmiştir.

Buna göre taşımacılık alanındaki AB müktesebatının iç hukuka aktarılması ve uygulanması için bir program kabul edilmiştir. Ayrıca havacılık alanında, "Tek Avrupa Hava Sahası" ile ilgili müktesebata kademeli olarak uyum sağlanması için net bir strateji belirlenmesi ve ECAC'ın sivil havacılık güvenliği alanındaki politika bildirisinin ilgili hüküm ve şartlarına uyum sağlanarak bunların uygulanması yolunda karar alınmıştır.⁸⁸⁴

Bu doğrultuda uygulanacak 1. mevzuat uyum takvimi şu şekilde oluşmuştur;

No	Yürürlükteki AB mevzuatı	Taslak Türk mevzuatı	Kapsam
1	2150/2005/AT sayılı Tüzük	Hava Sahasının Esnek Kullanımı İçin Ortak Kurallar Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme	Hava sahasının esnek kullanımı için temel kuralların belirlenmesi

⁸⁸¹ <http://www.tayyareci.com/makaleler/altunbulak/images/9KALKINMAPLANI.pdf> (E.T. 06.05.2010)

⁸⁸² Bknz. Türkiye için Katılım Ortaklığı Belgesi (2003, 2006 ve 2008 yılları) <http://www.abgs.gov.tr/index.php?p=123&l=1> (E.T. 13.06.2010)

⁸⁸³ Bknz. Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı, 24 Temmuz 2003 tarih ve 25178 Mükerrer sayılı Resmi Gazete ve 31 Aralık 2008 tarih ve 27097 5. Mükerrer sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır. <http://www.abgs.gov.tr/index.php?p=42260&l=1> (E.T. 13.06.2010)

⁸⁸⁴ 2008 Yılı Ulusal Programı, 14.3.

No	Yürürlükteki AB mevzuatı	Taslak Türk mevzuatı	Kapsam
2	730/2006/AT sayılı Tüzük	Hava Sahası Sınıflandırması Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme	Hava sahası sınıflandırılması ve FL 195 üzerinde görerek uçuş kurallarına göre yapılacak uçuşlar ile ilgili temel kuralların belirlenmesi
3	95/93/AET sayılı Tüzük	Slot Uygulama Prensipleri Yönetmeliği	Slot Uygulama Prensipleri Talimatının yönetmelik haline dönüştürülmesi.
4	2096/2005/AT sayılı Tüzük	Hava Seyrüsefer Hizmetlerinin Sağlanması için Ortak Gereklere Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme	Hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanmasında ortak kuralların belirlenmesi
5	549/2004/AT sayılı Tüzük	SES Çerçeve Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme	SES'nin oluşturulabilmesi için gerekli yasal çerçevenin oluşturulması
6	550/2004/AT sayılı Tüzük	SES - Hizmet Sağlama Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme	SES'de hava seyrüsefer hizmetleri sağlanması ile ilgili yasal çerçevenin oluşturulması
7	551/2004/AT sayılı Tüzük	SES - Hava Sahası Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme	SES'de hava sahasının düzenlenmesi ve kullanımı ile ilgili yasal çerçevenin oluşturulması
8	552/2004/AT sayılı Tüzük	Tek Avrupa Seması - Avrupa Hava Trafik Yönetim Ağı Birlikte İşlerlik Tüzüğüne uyum amaçlı düzenleme	Avrupa Hava Trafik Yönetim Ağının Birlikte İşlerliğinin sağlanması
9	2042/2003/AT sayılı Tüzük'ün ekinde yer alan PART M	Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Bakım Sistemi Yönetmeliği (SHY-M Rev.1)	Ticari Hava Taşıma İşletmelerinin bakım sisteminin EASA standartlarında düzenlenmesi ve PART-M'e uygun olarak Türk tescilinde bulunan sivil hava araçlarının teknik açıdan uçabilirlik kontrolünün yapılması.
10	96/67/AT sayılı Direktif	Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22) ⁸⁸⁵	Yer Hizmetleri piyasasına giriş koşulları ve hizmet standartlarının düzenlenmesi
11	261/2004/AT sayılı Tüzük	Yolcu Hakları Talimatı ⁸⁸⁶	Yolcu mağduriyetiyle ilgili düzenlemelerin yapılması

⁸⁸⁵ “Öncelik 4.1 AB kaynaklı doğrudan yabancı yatırımları etkileyen kısıtlamaların kaldırılmasına devam edilmesi” altında da yer almaktadır.

⁸⁸⁶ “Öncelik 28.1 Tüketicinin korunması ile ilgili müktesebata uyumun artırılması ve idari yapıların yeterliliğinin ve uygulama kapasitesinin sağlanması” altında da yer almaktadır.

No	Yürürlükteki AB mevzuatı	Taslak Türk mevzuatı	Kapsam
12	2299/89/AET sayılı Tüzük	Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemleri Talimatı	Bilgisayarlı rezervasyon sistemlerinin işletilmesine yönelik kuralların düzenlenmesi
13	1107/2006/EC sayılı Tüzük	Hava Yoluyla Taşınan Engelli ve Hareket Kabiliyeti Kısıtlı Kişilerin Haklarına İlişkin Yönetmelik	Hava yoluyla taşınan engelli ve hareket kabiliyeti kısıtlı kişilerin haklarına ilişkin düzenleme yapılması
14	2004/36/AT sayılı Direktif ⁸⁸⁷	Yerli ve Yabancı Hava Araçlarının Emniyet Değerlendirmesi Yönetmeliği	Yerli ve Yabancı Hava Araçlarının Emniyet Değerlendirmesi
15	1032/2006 sayılı Tüzük	Hava Trafik Kontrol Üniteleri Arasında Uçuşların Bildirimi, Koordinasyonu ve Transferi Amacıyla Uçuş Bilgisinin Değişimi için Otomatik Sistem Gerekliliklerine İlişkin Yönetmelik	Hava trafik kontrol üniteleri arasında uçuşların bildirimini, koordinasyonu ve transferi amacıyla uçuş bilgisinin değişimi için otomatik sistem gerekliliklerine ilişkin düzenleme yapılması
16	1033/2006 sayılı Tüzük	SES için uçuş öncesi safhada uçuş planları için prosedürler üzerine gerekliliklere ilişkin yönetmelik	SES için uçuş öncesi safhada uçuş planları için prosedürler üzerine gerekliliklere ilişkin düzenleme yapılması
17	1794/2006 sayılı Tüzük	Hava seyrüsefer hizmetleri için genel ücretlendirme yönetmeliği	Hava seyrüsefer hizmetleri için ortak ücretlendirme planlarının geliştirilmesi.

⁸⁸⁷ 2004/36/AT sayılı Direktif, 216/2008/AT sayılı Tüzük ile yürürlükten kaldırılmış olmakla birlikte, Tüzüğün 69 (5) maddesi kapsamında hazırlanmaktadır.

No	Yürürlükteki AB mevzuatı	Taslak Türk mevzuatı	Kapsam
18	633/2007 sayılı Tüzük	Hava Trafik Kontrol Üniteleri Arasında Uçuşların Bildirimi, Koordinasyonu ve Transferi Amacıyla Kullanılan Uçuş Mesajı Transfer Protokolünü Uygulama Gerekliliklerine ilişkin Yönetmelik	Hava trafik kontrol üniteleri arasında uçuşların bildirim, koordinasyonu ve transferi amacıyla kullanılan uçuş mesajı transfer protokolünü uygulama gerekliliklerine ilişkin düzenleme yapılması
19	1265/2007 sayılı Tüzük	SES için Hava – Yer Ses Kanal Aralığı Gerekliliklerine ilişkin Yönetmelik	SES için hava – yer ses kanal aralığı gerekliliklerine ilişkin düzenleme yapılması
20	1315/2007 sayılı Tüzük	Hava Trafik Yönetiminde Emniyet Gözetimine ilişkin Yönetmelik	Hava trafik yönetiminde emniyet gözetimine ilişkin düzenleme yapılması
21	1321/2007 sayılı Tüzük	Sivil Havacılık Hadiseleri ile ilgili Bilginin Merkezi bir Havuzda Birleştirilmesi için Uygulama Kurallarına dair Yönetmelik	Sivil havacılık hadiseleri üzerine bilginin merkezi bir havuzda birleştirilmesi için uygulama kuralları oluşturulması
22	1330/2007 sayılı Tüzük	Sivil Havacılık Hadiseleri ile ilgili Bilginin ilgili Partilere dağıtımını için Uygulama Kurallarına dair Yönetmelik	Sivil havacılık hadiseleri üzerine bilginin ilgili partilere dağıtımını için uygulama kuralları oluşturulması

Tablo 5: Türkiye-AB SES mevzuatı uyum takvimi⁸⁸⁸

26 Mart 2010 tarihinde ise, Türkiye ile Avrupa Birliği arasında havacılık alanındaki ilk antlaşma metni parafe edilmiştir. AB ile 7 yıl süren müzakerelerin ardından uzlaşmaya varılan taslak metnin, İspanya'nın dönem başkanlığı bitmeden imzalanması beklenmektedir. Türkiye antlaşmayı üçüncü bir devlet gibi değil AB ile tam üyelik müzakerelerini sürdüren aday devlet olarak imzalayacaktır. AB Komisyonu

⁸⁸⁸ 2008 Yılı Ulusal Programı, 14.3.

ile parafe edilen havacılık alanındaki söz konusu antlaşma, Türkiye'nin AB üyesi devletlerle imzalamış olduğu hava ulaştırma anlaşmalarını Birlik mevzuatı ile uyumlu hale getirecektir.

Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı'ndan yapılan açıklamaya göre bu antlaşma ile Türkiye'nin AB havacılık sistemine olan entegrasyonunun önündeki engellerin kaldırılmasının amaçlandığı ifade edilmiş, özellikle SES gibi Avrupa için son derece önemli olan projelere katılma imkanı ve EASA örgütü ile işbirliğinin geliştirilmesinin de sağlanabileceği kaydedilmiştir.⁸⁸⁹

Atun'a göre ise bu antlaşma yürürlüğe girdiği takdirde tüm diğer çekinceler bir yana Kuzey Kıbrıs'ın hava yönetimi açısından bir takım sorunlar doğacaktır. Şöyle ki; her ne kadar yapılan paraf 26 üye devlet ile sınırlanmış olsa da ortak hava sahası tüm AB üyelerini, yani Rum kesimini de kapsamaktadır. Üstelik SES'in Orta Doğu bölgesi ve Güney Akdeniz üzerindeki hava sahası kontrolü de Rum tarafında, Lefkoşa'nın yaklaşık 10 km batısındaki Koçinodrimitya (Kokinotrimitia) köyünde inşa edilen hava kontrol merkezine verilmiştir. Ayrıca, EUROCONTROL Hava Trafik Kontrol Merkezi Müdür Yardımcısı Lex Hendriks'in, 16 Kasım 2006 yaptığı açıklamasında Ercan Havaalanı'nı Kuzey Kıbrıs Kesimi'nin kontrolündeki yasadışı bir havaalanı olarak değerlendirdiği de göz önünde bulundurulduğunda, gelişmelerin pek de olumlu olduğu söylenemeyecektir. Bu nedenlerle Ercan Havaalanı ve Kuzey Kıbrıs Sivil Havacılık Dairesi tarafından yapılan hava sahası kontrolü, bir müddet sonra Rum tarafının denetimi altına girebilecek veya tamamen devre dışı kalabilecektir.⁸⁹⁰ Bu durum, Türk havaalanları ve hava sahasının Rum Kesimi'ne ait uçaklara dolaylı olarak açılabilmesine bir işaret olarak kabul edilebilir.

⁸⁸⁹ Anka Haber Ajansı, 26 Mart 2010 tarihli Cumhuriyet Gazetesi, <http://www.cumhuriyet.com.tr/?hn=125504> (E.T. 06.06.2010)

⁸⁹⁰ Ata Atun, "TR-AB Hava sahası antlaşması", Avrasya İncelemeleri Merkezi, 5 Nisan 2010, <http://www.avim.org.tr/degerlendirmetekli.php?makaleid=4199> (E.T. 06.06.2010)

14.3.2 Türk Sivil Havacılık Kuruluşları

14.3.2.1 Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Ülkemizdeki havacılık faaliyetleri söz konusu uluslararası bağitların yanında bugün için 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu⁸⁹¹ ve bu kapsamda yayımlanmış olan İdari ve Teknik Yönetmelikler ve Havacılık Talimatları çerçevesinde Ulaştırma Bakanlığına bağlı, kamu tüzel kişiliğini haiz, özel bütçeli Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından yürütölmektedir.

İkinci Dünya Savaşı sonrası uluslararası sivil havacılığının hızlı bir gelişme göstermesi ve teknolojide yaşanan büyük ilerleme karşısında, ulusal çıkarların korunması ile uluslararası ilişkilerimizin düzenli bir şekilde yürütölməsi ve denetlenmesi amacıyla 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı" kurulmuştur. Başkanlık, 1987 yılında ise "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak günün koşullarına göre yeniden teşkilatlandırılmıştır.

18 Kasım 2005 tarihine kadar Ulaştırma Bakanlığı'nın Ana Hizmet Birimi olan SHGM, bu tarihte yürürlüğe giren 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile finansal açıdan özerk hale gelmiş ve mevcut yönetim yapısına ulaşmıştır.⁸⁹² Özel bütçesi ile vermiş olduğu hizmetler karşılığı kendi gelirlerini üreten ve ürettiği geliri kamuya yük olmadan bütçeleştirerek sektörün daha da gelişmesine yönelik çalışmalarda kullanma imkanı sağlanmışır. Özel bütçe çerçevesinde teknik eleman, pilot, havacılık uzmanı, hava trafik kontrolörü ve Havacılık Bilgi Yönetimi (Aviation Information Management / AIM) uzmanı gibi teknik kadrolar ihdas edilerek idari hizmet sözleşmesi ile istihdam edilmeleri sağlanmışır.⁸⁹³

⁸⁹¹ Kanun No. 2920, Kabul Tarihi: 14.10.1983 R.G. Tarih: 19.10.1983, Sayı: 18196

⁸⁹² Kanun No. 5431, Kabul Tarihi :10.11.2005; R.G. Tarih: 18.11.2005, Sayı: 25997.

⁸⁹³ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2002'den 2008'e Sivil Havacılık, Ankara, Nisan 2008, 6.

Bu anlamda ülkemizdeki havacılık faaliyetlerinin SHGM tarafından, 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve bu kapsamda yayımlanmış olan İdari ve Teknik Yönetmelikler ve Havacılık Talimatları çerçevesinde yürütüldüğünü söyleyebiliriz.

—SHGM'nin Görev ve Yetkileri

SHGM'nin görev ve yetkileri, 5431 Sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun'un 4. maddesinde ifadesini bulmuştur. Toplam 23 bentten oluşan 4. madde'nin a bendinde, Genel Müdürlüğün görev çerçevesi "*Sivil havacılık faaliyetlerinin kamu yararına, ekonomik ve sosyal gelişmelere ve millî güvenlik amaçlarına uygun olarak düzenlenmesi ve gelişmesini sağlamak amacıyla, Bakanlık⁸⁹⁴ tarafından oluşturulacak politikaları uygulamak ve takip etmek*" olarak çizilmiştir. SHGM'nin yetkilerini mevzuat çerçevesinde şu ana başlıklar altında toplayabiliriz.

- ✓ Düzenleme Yetkisi
- ✓ Koordinasyon Görevi ve Yetkisi
- ✓ Uçuş Emniyetine İlişkin Görev ve Yetkiler
- ✓ Eğitim Faaliyetleri

Buna bağlı olarak SHGM, öncelikle sivil havacılık faaliyetlerinin uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarında düzenlenmesini, sürdürülebilirliğini ve gelişmesini sağlayacak esasları tespit eder, sonrasında ilgili uluslararası kuruluşlarla işbirliğinde bulunmak suretiyle, kabul görmüş kural ve standartların güncel olarak uygulanması için gerekli düzenlemeleri yaparak uygulanmasını sağlar.⁸⁹⁵ Söz konusu düzenleme yetkisinin içine, ilgili kuruluşların görüşlerini almak suretiyle, Türk hava sahasını kullanan sivil hava araçlarının uyması gereken hava trafik yönetim hizmetleriyle ilgili düzenlemeler yapmak da

⁸⁹⁴ Ulaştırma Bakanlığını ifade eder.

⁸⁹⁵ Kanun No. 5431 Kabul Tarihi : 10.11.2005 (b) ve (c) bendi.

dahildir.⁸⁹⁶ SHGM, genel olarak 5431 sayılı kanunda öngörülen görev ve yetkileri yerine getirmek üzere yönetmelik ve genelgeleri hazırlamakla da yetkilidir.⁸⁹⁷

SHGM koordinasyon görevi çerçevesinde, Türk hava sahası ve uluslararası anlaşmalar gereğince hizmet sorumluluğu üstlenilen uluslararası hava sahalarının kullanımına ilişkin strateji ve politikalara esas teşkil edecek ilkelerin belirlenmesine yönelik çalışmalar yaparken, hava trafik yönetim hizmetleri konusunda Türk Sivil Havacılık Kanununa uygun olarak sivil-asker koordinasyonuna ilişkin esasları belirler ve bunların uygulanmasını sağlar.⁸⁹⁸

Ayrıca, Türk hava sahasında meydana gelen hava kazalarında hava arama ve kurtarma hizmetlerinin ilgili kuruluşlarla koordineli bir şekilde mevzuata ve uluslararası standartlara uygun olarak yapılmasını sağlar.⁸⁹⁹ Bakanlığın vereceği yetki çerçevesinde ise, sivil havacılık kazalarının ve olaylarının soruşturmasını yapar veya yaptırır, sonuçlarına göre gerekli tedbirleri alır, bu konuda kamuoyunu bilgilendirir.⁹⁰⁰

SHGM'nin diğer önemli bir görevi uçuş emniyetine ilişkin olarak yurt içinde ve yurt dışında hava ulaştırma faaliyetlerinde bulunmak isteyen Türk ve yabancı gerçek veya tüzel kişilere verilecek izinlerin esaslarını ve şartlarını hazırlayıp, gerekli görülmesi halinde ilgili bakanlık ve kamu kurum ve kuruluşları ile koordinasyonu sağlamaktır.⁹⁰¹ Bu çerçevede ayrıca, Türk hava aracı siciline kaydedilecek sivil hava araçlarının tescil ve sicil işlemlerini uluslararası standartlara uygun olarak yapar, ilgili uluslararası kurum ve kuruluşlarla işbirliğinde bulunmak

⁸⁹⁶ Kanun No. 5431 Kabul Tarihi : 10.11.2005 (f) bendi.

⁸⁹⁷ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2002'den 2008'e Sivil Havacılık, Ankara, Nisan 2008, 20; Kanun No. 5431 Kabul Tarihi : 10.11.2005 (p) bendi.

⁸⁹⁸ Kanun No. 5431 Kabul Tarihi : 10.11.2005 (e) bendi.

⁸⁹⁹ Kanun No. 5431 Kabul Tarihi : 10.11.2005 (g) bendi.

⁹⁰⁰ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2002'den 2008'e Sivil Havacılık, Ankara, Nisan 2008, 19; Kanun No. 5431 Kabul Tarihi : 10.11.2005 (k) bendi.

⁹⁰¹ Kanun No. 5431 Kabul Tarihi : 10.11.2005 (h) bendi.

suretiyle sicilleri bildirir ve siciller üzerindeki hukuki düzenlemelere uygun kayıtları tutar.⁹⁰²

SHGM, uçuş emniyetinin sağlanması ile ilgili bir takım başka yetkilere de sahiptir. Buna göre, sivil hava araçlarıyla emniyetli uçuş operasyonları yapmak için gerekli olan önlemleri alır, denetimler yapar. Buna ilişkin olarak belge düzenler, onaylar, yeniler, kayıtları tutar ve gereğinde onları iptal edebilir.⁹⁰³

SHGM'nin uçuş emniyeti kapsamında bir diğer önemli yetkisi, sivil havacılık alanında faaliyette bulunan ve kurallara aykırı hareket eden gerçek ve tüzel kişilere uygulanacak idari ve teknik yaptırımlara ilişkin esasları belirlemek ve bunlar hakkında yasal işlem yapmaktır.⁹⁰⁴ Uçuş emniyetinin veya uluslararası standartlar ve kuralların ihlal edildiğinin tespit edilmesi halinde, SHGM, uçuş operasyonlarını ve faaliyetlerini yasaklayabilir, gerektiğinde işletme ruhsatlarını askıya alabilir veya iptal edebilir.⁹⁰⁵ Yine bu konuda cezai yaptırım da dahil olmak üzere gereken her türlü önlemi alır.⁹⁰⁶

SHGM eğitim faaliyetleri çerçevesinde ise, Ulaştırma Bakanlığı'nın döner sermaye imkânları ve kabiliyetleri kapsamında, sivil havacılık eğitimi veren kişi ve kurumları destekler, sivil havacılıkla ilgili yurt içi ve yurt dışı kurumlara müşavirlik hizmeti vererek, kurs, toplantı, konferans, seminer ve eğitim faaliyetleri düzenler.⁹⁰⁷

Genel Müdürlüğün ana hizmet birimleri şunlardır: Uçuş Standartları Daire Başkanlığı; Hava Ulaşım Daire Başkanlığı; Hava Seyrüsefer Daire Başkanlığı; Hava Alanları Daire Başkanlığı; Havacılık Güvenliği Daire Başkanlığı.

⁹⁰² Kanun No. 5431 Kabul Tarihi : 10.11.2005 (l) bendi.

⁹⁰³ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2002'den 2008'e Sivil Havacılık, Ankara, Nisan 2008, 19; Kanun No. 5431 Kabul Tarihi : 10.11.2005 (m) bendi.

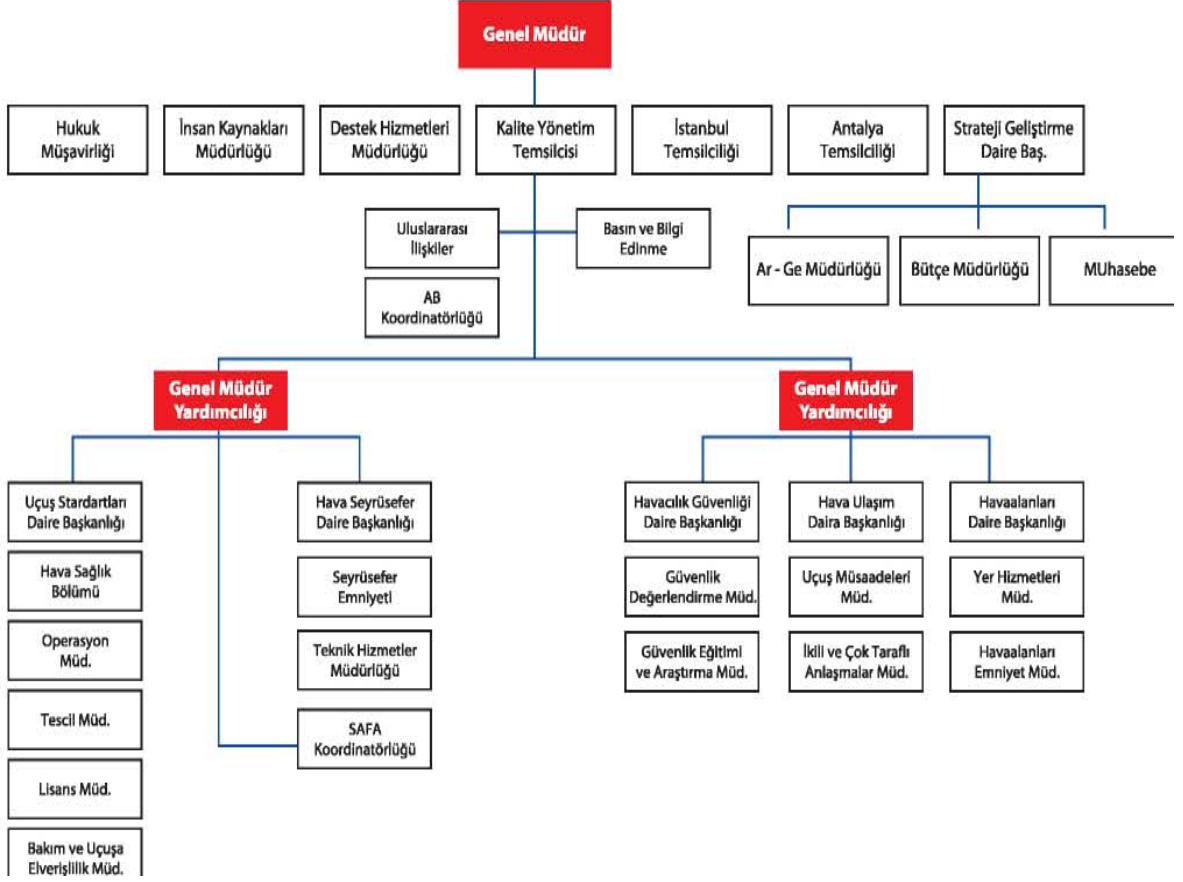
⁹⁰⁴ Kanun No. 5431 Kabul Tarihi : 10.11.2005 (n) bendi.

⁹⁰⁵ Kanun No. 5431 Kabul Tarihi : 10.11.2005 (n) bendi.

⁹⁰⁶ Kanun No. 5431 Kabul Tarihi : 10.11.2005 (n) bendi.

⁹⁰⁷ Kanun No. 5431 Kabul Tarihi : 10.11.2005 (y) bendi.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat Şeması



Tablo 3: SHGM Teşkilat Şeması⁹⁰⁸

14.3.2.2 Devlet Hava Meydanları İşletmesi

Türk sivil havacılık sektörünün altyapısını oluşturan tesis ve donanımıyla, 1933 yılından bu yana değişik isim ve statülerle hizmetlerini yürütmüş olan kuruluş, 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Ana Statüsü çerçevesinde 1984 yılından itibaren faaliyetlerini sürdürmektedir. Türkiye havaalanlarının işletilmesi ile Türk hava sahasındaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolü görevi, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürlüğünce yerine getirilmektedir.⁹⁰⁹

⁹⁰⁸ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2008-2012 Stratejik Plan, Ankara, Nisan 2008, 6.

⁹⁰⁹ <http://www.dhmi.gov.tr> (E.T. 06.06.2010)

DHMİ Genel Müdürlüğü; tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk, sorumluluğu sermayesi ile sınırlı, Ulaştırma Bakanlığı ile ilgili ve en son hukuki düzenlemeyle hizmetleri imtiyaz sayılan bir kamu iktisadi kuruluşudur.⁹¹⁰ Türkiye’de halihazırda DHMİ Genel Müdürlüğü’nce 40 adet havaalanı işletilmektedir.⁹¹¹

Kuruluşun ana statüsü ile belirlenen amaç ve faaliyet konuları ise; sivil havacılık faaliyetlerinin gereği olan hava taşımacılığı, havaalanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık düzeyine çıkarılmasının sağlanmasıdır.

Üstlenmiş olduğu görevlerini uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarına göre yapmak zorunluluğunda olan DHMİ Genel Müdürlüğü bu doğrultuda; uluslararası hava ulaşımında can ve mal emniyetini sağlamak ve düzenli ekonomik çalışma ve gelişmeyi temin maksadıyla yürürlüğe konulan Şikago Sözleşmesi’ne göre kurulan ICAO’nun yayınladığı Ek’leri takip etmektedir. Ayrıca, EUROCONTROL, Uluslararası Havaalanları Konseyi (ACI-Airports Council International) başta olmak üzere ilgili uluslararası kuruluşların da üyesi bulunmaktadır. DHMİ Genel Müdürlüğü, bugün sayıları gün geçtikçe artmakta olan yerli hava yolu şirketlerinin yanı sıra, 361’in üzerinde yabancı ticari hava yolu şirketine hava trafik hizmetleri sunmakta ve seyahatlerinde hava yolunu tercih eden 35 milyon civarında iç hat ve dış hat yolcusuna gerekli terminal ve yolcu hizmetlerini vermektedir.⁹¹²

DHMİ Genel Müdürlüğünce hava seyrüsefer ve havaalanı işletme hizmetleri çerçevesinde, hizmet verilen uçak ve yolcu trafiklerinde, son yıllarda önemli artışlar meydana gelmiştir. Özellikle, uluslararası havaalanlarımızın dış hat uçak ve yolcu trafiklerinde önemli gelişmeler gerçekleşmekte olup, İstanbul/Atatürk Hava Limanı

⁹¹⁰ <http://www.dhmi.gov.tr>

⁹¹¹ <http://web.shgm.gov.tr/sektorel.php?page=hvIsletmecileri> (E.T. 10.06.2010)

⁹¹² <http://www.dhmi.gov.tr>

ile Antalya Hava Limanı, yaşanmakta olan uluslararası trafik artışı nedeniyle, Avrupa'nın da önde gelen hava limanları arasında yer almaktadır.⁹¹³

14.3.2.3 Türk Hava Kurumu

Türk Hava Kurumu (THK), 16 Şubat 1925'de Mustafa Kemal Atatürk'ün emriyle "Türk Tayyare Cemiyeti" adıyla kurulmuştur. Cemiyet'in kuruluş amacı; Türkiye'de havacılık sanayisini kurmak; havacılığın askeri, ekonomik, sosyal ve siyasal önemini anlatmak; askeri, sivil, sportif ve turistik havacılığın gelişmesini sağlamak; bütün bunlar için gerekli araç ve gereci hazırlamak ve ilgili personeli yetiştirmektir.⁹¹⁴ THK, 1927 yılından beri, havacılık faaliyetlerinin dünya çapında gelişmesini sağlayan ve sportif havacılık konusunda uluslararası boyutta en üst düzeyde organ olan Uluslararası Havacılık Federasyonu'nun (*Fédération Aéronautique Internationale / FAI*) üyesidir.⁹¹⁵ 1935'de alınan kongre (Genel Kurul) kararıyla Cemiyet'in ismi "Türk Hava Kurumu" olarak değiştirilmiştir.⁹¹⁶

3 Mayıs 1935'de ise, Türkkuşu kurulmuştur.⁹¹⁷ Atatürk'ün yıllar boyu gittiği her yerde konuşmalar yaparak gençliğe vermek istediği havacılık aşkı, havacılık coşkusu, kısa sürede sonuca ulaşmış ve genç nüfus Türkkuşu'na katılmaya başlamıştır. Kurum, Türk semalarına, Atatürk'ün manevi kızı ve dünyanın ilk kadın savaş pilotu Sabiha Gökçen'in de bulunduğu, birçok değerli havacı yetiştirmiştir.⁹¹⁸

⁹¹³ <http://www.dhmi.gov.tr> (E.T. 06.06.2010)

⁹¹⁴ <http://www.thk.org.tr> (E.T. 06.06.2010)

⁹¹⁵ 20 yy.'ın başında Clement Ader, Wright kardeşler ve Santos-Dumont gibi öncü pilotların ortaya çıkmasıyla beraber, havacılık yarışmaları düzenlenmeye başlanmıştır. Henüz o yıllarda havacılık hususunda teşkilatlanmanın önemini kavrayan FAI'nin kurucuları, çok hızlı ilerleyen havacılık faaliyetlerini düzenlemek adına uluslararası bir örgütün gerekliliğini savunmuşlardır. FAI, bu bağlamda hava sporları federasyonu olarak 1905'te kurulmuştur. Havacılık ve uzay aktivitelerinin dünya çapında ilerlemesini ve gelişmesini temel amaç edinmiş, 100'den fazla üyesi olan, kar amacı gütmeyen ve hükümet-dışı uluslararası bir örgüttür. Bknz. *Introduction to the Fédération Aéronautique Internationale*, Lausanne, March 2009, <http://www.fai.org> (E.T. 06.06.2010)

⁹¹⁶ <http://www.thk.org.tr>

⁹¹⁷ <http://www.thk.org.tr>

⁹¹⁸ Geniş bilgi için bknz. Tuncer Dinçeller, *Atatürk Döneminde Havacılık Faaliyetleri*, T.C. Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Y.L. Tezi, İstanbul, 2004.

Kurum'un önemli işlevlerinden biri de THY ile 10 Ekim 2004 tarihinde yaptığı THY'ye pilot yetiştirme sözleşmesidir.⁹¹⁹

THK, bugün itibarıyla Dernekler Kanunu'na⁹²⁰ tabi kamu yararına hizmet eden bir dernek statüsündedir. Söz konusu statüsü nedeniyle THK'nın tüzüğü, Bakanlar Kurulu tarafından onaylandıktan sonra yürürlüğe girmektedir. THK'nın son tüzüğü, 39'uncu Büyük Genel Kurul tarafından kabul edilmiş, Bakanlar Kurulu'nun 20/10/2008 tarih ve 2008/14307 sayılı kararıyla onaylanmış ve 04/12/2008 tarih ve 27074 sayılı resmi gazetede yayımlanmıştır.⁹²¹

Mevcut tüzük uyarınca THK'nın çalışma alanlarını şu şekilde sıralayabiliriz;

- ✓ Havacılığın askeri, siyasi, sosyal, ekonomik, turistik ve sportif önemini tanıtmak, benimsetmek ve milli havacılığa destek olmak için gerekli çalışmaları yapmak;
- ✓ Havacılığın kuruluş ve gelişmesini sağlamak, genel havacılık (havadan yangın söndürme, hava ambulansı, tarifersiz seferler) alanında Türk Milletine hizmet etmek;
- ✓ Havacılık için lüzumlu olan personel, araç ve gereci çoğaltmak, havacılık alanında turizm ile ilgili her türlü faaliyette bulunmak ve gerekli yatırımları yapmak;
- ✓ Yurt içinde ve yurt dışında spor gösterileri ve yarışmaları ile geziler düzenlemek ve düzenlenen bu gibi faaliyetlere katılmak;
- ✓ Havacılığın bütün dallarında eğitim vermek, bu maksatla kurslar açmak, hava spor ve eğitim tesisleri kurmak ve işletmek, hak edenlere FAI ve

⁹¹⁹ <http://www.thk.org.tr>

⁹²⁰ 5253 Sayılı 4 Kasım 2004 tarihli Dernekler Kanunu.

⁹²¹ Türk Hava Kurumu Tüzüğü, Türk Hava Kurumu Basımevi, Ankara, 2009, 1.

THK'ye ait lisans, diploma ve brövelerini vermek, kurslardan yabancıların da yararlanmasını sağlamak;⁹²²

14.3.2.4 Türkiye Havayolu Pilotları Derneği

1958 yılında Türk Hava Yolları (THY) bünyesinde pilotların sosyal ve kültürel gereksinimlerini karşılamak, mesleki gelişmelerine katkıda bulunmak amacıyla kurulan THY Pilotları Cemiyeti, Türk sivil havacılığına özel sektörün de katılımının sağlanması ve 1985 yılından itibaren özel hava yolu şirketlerinin kurulması sonucu, ihtiyaca cevap veremez hale geldiğinden, tüm sektör uçucu kokpit ekiplerini bir dernek çatısı altında toplayabilmek gayesiyle 1996 yılında kendisini lağvederek, tüm maddi varlıklarını 05 Haziran 1996 yılında Türkiye Havayolu Pilotları Derneği'ne (TALPA) devretmiştir.

Dernek üç yılda bir olağan genel kurul yapmakta olup, aynı zamanda Uluslararası Hava Yolu Pilotları Dernekleri Federasyonu'nun (IFALPA) üyesidir. Dernek faaliyetleri, 5253 sayılı Dernekler Kanunu ile Dernek Tüzüğü esaslarına göre yürütülmektedir.⁹²³

14.3.2.5 Türkiye Sivil Havacılık Sendikası (Hava-İş)

İşçilerin veya işverenlerin çalışma ilişkilerinde, ortak ekonomik sosyal hak ve menfaatlerini korumak ve geliştirmek için meydana getirdikleri tüzel kişiliğe sahip kuruluşlar, sendika olarak adlandırılmaktadır.⁹²⁴ İşçi sendikaları ise, işkolu esasına göre bir işkolunda ve Türkiye çapında faaliyette bulunmak amacı ile bu işkolundaki işyerlerinde çalışan işçiler tarafından kurulur.⁹²⁵

1956 yılında Türk Havayolları Anonim Ortaklığı kurulana kadar sivil havacılık sektöründe hizmet veren tek kurum, kamu kuruluşu niteliğindeki “Devlet Hava Yolları” olup, söz konusu kuruluşun çalışanları işçi değil devlet memuru

⁹²² M. Bahattin Adıgüzel, Songül Akkuş Akgül, Candan Kula, *Havacılık ve Türk Hava Kurumu*, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları: 6, Ankara 2006, 55; Türk Hava Kurumu Tüzüğü, 7-8.

⁹²³ <http://www.talpa.org> (E.T. 06.06.2010)

⁹²⁴ 2821 Sayılı Sendikalar Kanunu, madde 1; Düstur : Tertip: 5 Cilt: 22, 316.

⁹²⁵ Sendikalar Kanunu madde 3.

statüsündeydi. Şu an için 2 Nisan 1962’de kurulan Hava-İş Sendikası, 21 sayılı hava taşımacılığı işkolunda ülkemizde yetkili olan tek sendikadır.⁹²⁶ Bu nedenle de ülkemizde hava taşımacılığı işkolunda toplu iş sözleşme imzalama yetkisi yalnızca bu sendikaya aittir.⁹²⁷

Sivil havacılıkta uçuş emniyetinin tam olarak sağlandığı bir hizmet zincirinin her bir halkasını oluşturan yer hizmetleri işçileri, bilet satış, genel idari işler memurları, uzmanlar, uçak teknisyenleri ve diğer teknisyenler, mühendisler, trafik kontrolörleri, kabin memurları ve pilotların haklarını koruyup geliştirmek Hava-İş sendikasının temel hedefidir.

Yukarıdaki bölümlerde ele aldığımız neoliberal sürecin sivil havacılık yansımalarında en çok etkilenen sınıf, işçi sınıfı olmuştur. Neoliberal politikalar doğrultusunda toplu sözleşme ve sendikalara yoğun saldırılar başlamıştır. Uçuş emniyeti ve hava aracı bakım kalitesi gibi kavramların yerini daha fazla kâr almış, sivil havacılık çalışanlarının çalışma koşullarında, ücretlerinde ve sosyal haklarında var olan kazanımları, ciddi boyutlarda geriye götürülme gayreti içine girilmiştir. Tüm bu çalışmalar, hava seyrüseferi gibi son derece risk taşıyan bir faaliyette uçuş emniyeti açısından da oldukça sıkıntı doğurmaktadır. Sonuçta küresel ölçekte yaşanan bu gelişmelerden ülkemiz sivil havacılığı ve çalışanları da önemli ölçüde etkilenmiş ve etkilenmeye devam etmektedirler.

Bir diğer sorun ise, konuya ilişkin hemen her yazında ifade edildiği üzere sektörün ihtiyacı olan kalifiye iş gücüdür. Avrupa’da havayolu ulaştırmasının Türkiye’ye göre gelişim sürecini tamamladığı ve bu konuda istihdam açığı olmadığı göz önünde bulundurulduğunda, gelişmekte olan Türk sivil havacılık sektörü büyük ölçüde istihdam açığını yabancı iş gücü ile karşılayacağı beklenmektedir. Türkiye’de işsizlik oranının diğer Avrupa ülkelerine göre daha yüksek olduğu dikkate alındığında bu durumun ülkemiz ekonomisi açısından bir açık oluşturacağı aşikardır. Ayrıca sektörde

⁹²⁶ Hava-İş’in tarihçe sunumu için bkz. http://www.havais.org.tr/_dosyalar/sunumlar/tarihce_sunum/hava_is_tarihce_dosyalar/frame.htm (E.T. 06.06.2010)

⁹²⁷ Hava-İş’in temel ilkeleri için bkz. http://www.havais.org.tr/index.php?islem=sayfa&menu_id=1&sayfa=20 (E.T. 06.06.2010)

alışan personelin çalışma koşullarını ve haklarını belirleyen hava iş kanununun henüz çıkmaması ve havacılık hukuku ile ilgili mevzuatın yetersizliği de AB ile uyum surecinde önemli birer sorun olarak ortaya çıkacaktır.

SONUÇ

Uluslararası sivil havacılık düzeninin dönüşümünü ele aldığımız çalışmamız kapsamında birçok sonuca ulaşılmıştır. Çalışmamızda ele aldığımız sırayla maddeler halinde söz konusu sonuçları sıraladıktan sonra, genel bir değerlendirme yapılacaktır;

- 1- Hava hukuku ifadesi hava sahası ve ondan yararlanmayla ilgili bütün hukuk kurallarını kapsayacak şekilde bir düzen için kullanılmaktadır. Uygulanan uluslararası hukukta ve öğretide hava hukukundan anlaşılan ise, devletlerin tam ve münhasır egemen oldukları kara ülkelerinin üzerindeki hava sahasında cereyan eden ve adına havacılık denen ekonomik tabanlı bir faaliyettir. Bu nedenle söz konusu hukuk dalının “havacılık hukuku” olarak anılması çok daha doğru bir terminoloji olacaktır.
- 2- Uluslararası sivil havacılık hukuku, kâr amacı güden havayolu şirketlerini doğrudan ilgilendiren birçok hüküm içerse de her devletin hava sahasında tam ve münhasır egemenlik yetkisi nedeniyle, genel olarak uluslararası hukukun (devletler umumi hukuku) kapsamındadır ve onun ilkelerine göre yürütülmektedir.
- 3- Uzay boşluğu, -devletlere ait kara ülkelerinin, deniz alanlarının ve hava sahalarının aksine- insanlığın ortak malı olarak kabul edilmektedir. Ne var ki atmosferin, birçok değişken ile kademeli olarak uzaya karışması nedeniyle, hava sahası ile uzay arasında kesin bir çizgi yoktur. Bu sınırın suni olarak kesin tayin edilememesinin sebebi ise, yine hava kütesinin belirsizliğinden doğan karmaşanın devletlerin egemenlik kaygısına yansımalarının bir tezahürüdür. Hiçbir devlet, tam olarak tespit edilemeyen bir hususta, kendi egemenliğini sınırlayan bir açıklama yapmak istemez. Keza bu durum, deniz alanlarının hukuki rejimindeki gibi, yatay ve karşılıklılık içeren bir mesele de değildir. Dünya dışına doğru ve dikey bir meseledir. Bu nedenle gerek artan uzay faaliyetleri

gerekse havacılıkta yaşanan teknolojik değişim, yakın tarihlerde hava ve uzay hukukunda yapısal değişikliklere neden olacaktır.

- 4- Havacılık hem bir heves hem de çok önemli bir ekonomik faaliyettir. Hava ulaştırma sektörü, uçağın icadına bağlı olarak ortaya çıkmış ve esaslı hukuki tartışmalar da o dönemde başlamıştır. Uçak üretimi ise, sanayi devrimi sürecinde ortaya çıkmış olup hali hazırda sermaye birikimine sahip egemen güçlerin tekelinde olan bir endüstridir.
- 5- Hava sahasında mülkiyetin kapsamına ilişkin olarak büyük kanunlaştırma hareketlerinin bir tezahürü olan *Cujus Est Solum, Ejus Est Usque Ad Coelum* ilkesi, havacılık endüstrisinin doğumu ile anlamını ve önemini yitirmiştir.
- 6- Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, uluslararası sivil havacılık düzeninin anayasası olarak kabul edilmektedir. Havacılık hukukunun temel hususları, 190'ın üzerinde devletin taraf olduğu söz konusu sözleşmede hüküm altına alınmıştır.
- 7- Uluslararası sivil havacılığı yöneten başlıca örgüt Şikago Sözleşmesi'ne göre kurulan ICAO'dur. Şikago Sözleşmesi'nin 44. maddesini kapsamında "uluslararası hava seyrüseferinin ilke ve tekniklerinin geliştirilmesi" ve "uluslararası hava taşımacılığının tasarımının ve gelişiminin cesaretlendirilmesi" başlıkları, ICAO'nun ağırlıklı teknik doğasını ifade etmektedir.
- 8- Son derece karmaşık yapıya sahip ve yüksek risk taşıyan hava seyrüseferi, sadece pilotların inisiyatifine bırakılmamaktadır. Hava seyrüseferindeki emek gücü, hava aracının bir noktadan diğer bir noktaya gerçekleşen tek bir uçuşunda yer alan yaklaşık 2000 kişiye aittir.
- 9- Devletler, hava sahalarında tam ve münhasıran egemen olması nedeniyle, kendi hava sahalarındaki hava trafiğini düzenlemek ve kontrol

etmek için hava seyrüsefer ve havaalanı işletme hizmetlerini yerine getirmeyi taahhüt etmişlerdir.

10- Şikago rejimi dahilinde FIR, kendine has ölçülerle hava sahasının tanımlandığı, içinde özellikle Uçuş Bilgi Hizmetleri ve Uyarı Hizmetleri sağlanan havacılık bölgesidir. Bu nedenle her devlet, hizmet sağladığı FIR’da uçuş emniyetinden birincil derecede sorumluluğa sahiptir. Askeri uçakların Şikago rejimi bağlamında yükümlülükleri bulunmamaktadır. Ancak uluslararası uçuş emniyetinin devletlere yüklediği yükümlülükler çerçevesinde her devletin askeri uçuş operasyonlarının neden olabileceği haksız fiillerden uluslararası sorumluluğu doğacaktır.

11- SES, Avrupa hava sahasının hava trafik akışının işlevi çerçevesinde yeniden yapılandırılması yolunda, Avrupa’daki hava trafik yönetimi sisteminin parçalanmışlığını en aza indirerek, Avrupa’daki hava ulaştırmasının ve emniyetinin etkinliğini arttırmak amacıyla ortaya atılmış bir AB girişimidir. SESAR girişimi ile ise, uzun vadede AB açısından hedeflenen, sivil havacılık trafik yönetiminin özelleştirilmesidir. Hava trafik kontrolü tartışmalı olan KKTC-GKRY sorunu dışında, SES projesi Türkiye Cumhuriyeti açısından egemenlik kaygılarına neden olacak bir konu değildir. Asıl egemenlik tartışması hava ulaştırma politikalarına ilişkin hususlardır. Ne yazık ki son derece girift olan bu konu ise, Türk makamları ve öğretisi tarafından gereken ilgiyi görmemektedir.

12- Hava ulaştırmanın ulaştığı boyut, uçuş emniyeti meselesini, uluslararası toplumun öncelikli ve ortak bir ilgisi haline getirmiştir. Bugün uçuş emniyeti gözetim işlevi, devletlerin sadece bireysel değil ortak sorumluluğundadır. “Uçuş emniyeti” ile uluslararası insancıl hukukun temel kurallarının bulunduğu Cenevre Sözleşmeleri’nin ortak 3. maddesinde ifadesini bulan insanlığın öncelikli temel alınması ilkesi arasındaki doğal bağlantı açısından bakıldığında, emniyet gözetim

sağlama yükümlülüğünün *erga omnes* bir karaktere sahip olduğunda şüphe yoktur.

- 13- Hava seyrüseferinden farklı olarak, “Uluslararası Hava Ulaştırma” kavramı; yolcuların, bagajın, yükün ve postanın hava yolu ile uluslararası taşınmasını ifade eder ve ekonomik bir amaç güder. Devletlerin, egemenlik ve bağımsızlık kavramlarından doğan kaygıları söz konusu ise, uluslararası hava ulaştırmaya ilişkin düzenlemeler, en çok hassasiyet gösterilmesi gereken meselelerdir. Devletlerin karşılıklı antlaşmalar yoluyla birbirlerine sağlayabileceği ve dokuz farklı kombinasyona sahip trafik hakları meselesi, bir devletin ulusal ekonomisi ile doğrudan bağlantılı olup, her devletin kendi özelinde bir ekonomi politikası duruşunu gerektirir.
- 14- Havacılığın dinamik ve uluslararası karakteri, hava aracında ve seyrüseferde işlenen suçlarla ilgili olarak uyumsuzluğa meydan vermemek adına, hangi devletin yargılama yetkisine sahip olacağının net bir şekilde ortaya koyulmasını gerektirmektedir. Bu bağlamda çok taraflı sözleşmelerle düzenlenen bu alanda, özellikle 11 Eylül saldırıları sonucu yoğun tartışmalar hasıl olmuştur. Buna göre uçuş güvenliği gözetimi sağlama yükümlülüğünün de devletler açısından *erga omnes* bir karaktere sahip olduğu iddia edilebilir.
- 15- İlk havacılık faaliyetleri ile doğan ve gelişen havacılık hukukunun en önemli konularından birini de sorumluluk kavramı oluşturmuştur. Sivil havacılık açısından sorumluluk meselesi, taşıyıcının akdi sorumluluğu ve akit dışı sorumluluğu olarak ikiye ayrılır. Akdi sorumluluk açısından günümüz ekonomik yapısı çerçevesinde oldukça geri kaldığı düşünülen Varşova Sözleşmesi, Montreal Sözleşmesi (1999) ile tam bir değişikliğe götürülmek istenmektedir. Sözleşme, iki aşamalı bir tazminat sistemi öngörmektedir. Buna göre ilk aşama, taşıyıcının kusuruna bağlı olmayan 100 000 SDR’ye kadar mutlak bir sorumluluk getirmektedir. İkinci aşama ise, taşıyıcının kusuru karinesine dayanmakta

olup sorumluluk sınırı içermemektedir. Akit dışı sorumluluk açısından ise Roma Sözleşmesi Sistemi, 11 Eylül saldırıları sonucu 20 Nisan – 2 Mayıs 2009 tarihlerinde ICAO nezdinde toplanan diplomatik konferansta iki yeni sözleşme ile kapsamlı bir değişikliğe götürülmek istenmektedir.

- 16- Uluslararası sivil havacılık, *inter alia* “Açık Semalar” antlaşmaları ile yeniden yapılandırılma sürecine girmiştir. Bu süreci yöneten güçlerin genel ekonomi politikalarını ele almak, konuya ilişkin çözümlerinin sağlığı için son derece önem teşkil eder. Bu bağlamda “Neoliberalizm” olarak bilinen muhafazakâr iktisat felsefesi, son otuz yıldır ekonomi politikası ile uluslararası toplumu hâkimiyeti altına almıştır. Neoliberal ekonomik düzenin, tartışmasız biçimde uluslararası hukuku yeni bir uluslararası düzene doğru evirdiğini söylemek mümkündür.
- 17- Egemen güçler, menfaatlerinin çatıştığı hemen her durumda uluslararası hukukun üstünlüğünden imtina etmişlerdir. Ne var ki, uluslararası ekonomik ilişkilerin bir düzene bağlanması, genel olarak devletlerin çıkarlarına uygun düşmüştür. Bu bağlamda ekonomi tabanlı uluslararası sivil havacılık düzeni birçok yazar tarafından uluslararası hukukun varlığına ve ne kadar sağlıklı işlediğine örnek olarak gösterilmektedir.
- 18- Havacılığın asli egemen gücü ABD’nin iç havacılık piyasası, tüm diğer endüstriler içinde yabancı rekabete en çok kapalı olan endüstri olarak kalmıştır. Her ne kadar bu kapalı kapılar politikası, jeopolitik addedilse de ekonomik korumacılığın oynadığı rol, öğretilerde genelde yok sayılmaktadır. Ne var ki, ABD iki dünya savaşı arasında “yalnızlık” politikası izlemekle beraber, ekonomik alanda sınırsız kişisel ekonomik özgürlük ilkesini savunduğundan, uluslararası alanda da denizlerin, hava sahasının ve bir bütün olarak dünya ticaretinin serbestliğinin, her türlü sınırlamadan kurtarılmasını desteklemiş ve dış politikasını bu yönde oluşturmuştur.

- 19- ABD'nin özellikle soğuk savaş sonrası hız verdiği liberalleşme hareketi, havacılıkta da “açık semalar” politikası isimlendirmesi ile şekil kazanmıştır. Bu konuda öğreti de gereken desteği her zaman ABD politikalarına cömertçe sunmuştur. ABD'nin açık semalar politikası açısından özelleştirme, rekabet ve serbest piyasa koşullarında liberalleşme, diğer ifadeyle neoliberalizm, uluslararası havacılık açısından soğuk savaş sonrası ABD'nin tek gerçeği olmuştur.
- 20- “Açık Semalar” olarak adlandırılan program, aslında tam anlamıyla hedeflenen serbest hava sahasını da sağlamayan bir politikadır. Mevcut “Açık Semalar” antlaşmaları, ABD ve diğer devletler arasında karşılıklı bir takım özgürlükleri içermekle birlikte, söz konusu özgürlükler şimdilik kabotaj ve yabancıların mülkiyeti konularını kapsamamaktadır.
- 21- AB cephesinde ise ulaştırma sektörü, Avrupa Topluluğu içerisinde her zaman çok önemli bir konuma sahip olmuştur. Topluluğun ortak bir ulaştırma politikası oluşturmasının ana nedeni ise, “Ortak Pazar”ın temel unsurları arasında yer alan mallar, hizmetler ve kişilerin serbest dolaşımının, ancak kara, hava ve deniz yollarındaki yolcu ve araç taşımacılığının serbestliğiyle mümkün olabileceği düşüncesidir. Bugün AB içinde, yukarıda irdelediğimiz “Açık Semalar” politikasının ötesinde, kabotaj haklarını da kapsayan tüm trafik hakları, üye devletler tarafından birbirlerine karşı kullanılmaktadır. Bugün sivil havacılık anlamında tek bir Avrupa hava ülkesinden bahsedilebilmektedir.
- 22- AB ile ABD arasında 30 Mart 2008 tarihinde şartlı olarak yürürlüğe giren “Açık Semalar” Antlaşması, birçok tartışmayı beraberinde getirmiştir. ABD'nin coğrafi olarak büyüklüğü ve siyasi yapısı söz gelimi Avrupa ile karşılaştırıldığında, kendisine büyük avantajlar sağlamaktadır. ABD, elli eyalet ve bir tane federal bölgeden oluşan, federal bir anayasal cumhuriyettir. Avrupa ise, farklı aşamalarda oluşmuş ekonomik ve siyasi birliklerin yanında, sonuç olarak otuzun üzerinde bağımsız ulus devletten oluşmuş bir kıtadır. Havacılığın en yoğun yaşandığı söz konusu iki kıtada,

ABD beşinci trafik hakkı sayesinde Avrupa’da bir devletin ülkesinden diğerine serbestçe uçabilirken; Avrupalı havayolu şirketleri siyasi yapı farklılığı nedeniyle ABD’nin ülkesi içinde bir noktadan diğerine sefer yapamamaktadır.

23- AB-ABD “Açık Semalar” antlaşması, özellikle AB’li görüşmecilerin “Açık Havacılık Sahası” (Open Aviation Area) istekleri açısından eksik kalmıştır. Şöyle ki, AB havacılık şirketlerinin ABD iç pazarına girişi, söz konusu Antlaşma’ya göre oldukça kısıtlıdır. Ayrıca her ne kadar üye devletler AB Komisyonu’na mevcut “Açık Semalar” çerçevesini aşmama konusundaki çekincelerini belirtmiş olsalar da bugün itibariyle ABD’li yetkililerden alınmış herhangi bir yeni imtiyaz yoktur. Buna rağmen AB içinde, ABD’li şirketler için daha liberal bir trafik sağlanmıştır. Öte yandan Birleşik Krallık’ın müzakere masasında AB adına en önemli kozu olan Heathrow Havaalanı da “Açık Semalar” rejimi altında rekabete açılmıştır.

24- “Açık Semalar” politikaları geliştirmekte olan ülkeler açısından son derece ayrıntılı olarak incelenmesi gereken bir konudur. Şöyle ki; güçlü devletler ileri bir teknoloji düzeyine sahiptirler. Bu devletlerin genellikle doğal kaynakları bol olmasına rağmen ülke içindeki reel ücretler yüksektir. Geliştirmekte olan devletlerde ise teknolojik gelişmişlik düzeyi genelde düşük, doğal kaynakları çoğunlukla kıt ve reel ücretler düşüktür. Türkiye, bu anlamda ikinci grupta yer alır. Uluslararası rekabet, yani serbest ticaret kendi içinde benzerlikler taşıyan bu iki grubun çatışmasına neden olur. Her devlet özelinde uluslararası açıdan rekabetçi olan sektörler kazanırken, olamayanlar kaybedecektir. Bu açıdan bakıldığında, neoliberalizmin deregülasyonlara dayanan bir serbest havacılık düzeninde ısrar etmesi, daha çok güçlü devletlerin gelişmiş şirketlerinin lehine olacak bir stratejidir.

25- Türk Ulaştırma Bakanlığı tarafından Türk özel havayolu işletmelerine iç hatlarda uçuş yapabilme izni veren uygulamanın başlaması

ancak 20 Ekim 2003 tarihinde gerçekleşebilmiştir. Hükümetler tarafından THY'ye verilen devlet desteğinin özellikle 2000'li yıllara kadar özel havayolu taşıyıcılarına sağlanmamasının haksız rekabete neden olduğu açıktır. Yine bu durum, özel şirketlerin özellikle kriz dönemlerinde sektörde faaliyet göstermelerini güçleştirmiştir.

26- ABD'de son derece yaygın olan topla-dağıt sistemi, jeopolitik bakımdan bu pazara son derece uygun olan Türkiye için de söz konusu hava yolu şirketleri açısından dikkate alınmaktadır. Özellikle THY'nin, transit trafiği olarak da adlandırılan seferler sayesinde uluslararası sivil havacılık piyasasında kendisine daha yüksek yerler temin ettiğini görmekteyiz. "Açık Semalar" politikasının gelişmekte olan ülkelere etkisi açısından Türkiye özelinde yukarıda bahsi geçen jeopolitik önem, Türkiye'yi diğerlerinden farklı bir konumda tutmaktadır. Türk sivil havacılığının mevcut politikasında bu durumun mutlaka göz önünde tutulması gerekir.

27- Her ne kadar Türk iç havacılık pazarı Batı ile karşılaştırılamayacak derecede yeni gelişen bir pazar olmakla beraber, uluslararası sivil havacılık düzeninin değişimi sonucunda, THY dışındaki Türk şirketlerinin de yabancı şirketlerle rekabet edebilirliklerinin yüksek tutulması gerekir. Bu açıdan 14. bölüme kadar ele aldığımız ABD ve Avrupa havacılık düzenlerinin gelişim süreçleri, dikkatle ele alınıp irdelenmesi gereken örneklerdir. Türkiye'nin kendi dinamikleri ile ortaya koyulacak ekonomi politikasının sahip olacağı hukuk yapısının inşası, söz konusu örnekleri son derece önemli kılmaktadır.

28- Neoliberal sürecin sivil havacılık yansımalarında en çok etkilenen sınıf, işçi sınıfı olmuştur. Neoliberal politikalar doğrultusunda toplu sözleşme ve sendikalara yoğun saldırılar başlamıştır. Uçuş emniyeti ve hava aracı bakım kalitesi gibi kavramların yerini daha fazla kâr almış, sivil havacılık çalışanlarının çalışma koşullarında, ücretlerinde ve sosyal haklarında var olan kazanımları ciddi boyutlarda geriye götürme gayreti içine girilmiştir. Tüm bu çalışmalar, hava seyrüseferi gibi son derece risk taşıyan bir faaliyette uçuş emniyeti açısından da oldukça sıkıntı

doğurmaktadır. Sonuçta küresel ölçekte yaşanan bu gelişmelerden ülkemiz sivil havacılığı ve çalışanları da önemli ölçüde etkilenmiş ve etkilenmeye devam etmektedirler.

“Uluslararası Hukuk Açısından ‘Açık Semalar’ Antlaşmaları Sürecinde Sivil Havacılık Düzeninin Dönüşümü” başlıklı tezimizde ortaya koymaya çalıştığımız üzere, konu multidisipliner bir nitelik taşımaktadır. Bu kapsam açısından değerlendirildiğinde uluslararası havacılık düzeninin ekonomi politik yönü son derece önem arz etmektedir. Ancak bilimler tasnifinde ekonomi alanı birçoklarına göre sosyolojinin alt ögesi olarak belirlenmiştir. Bununla beraber, ekonomik olguların siyaseti ve hukuku şekillendirmede günümüzdeki kadar hakim olmadığı dönemlere dayanan bu görüşün kabul edilebilirliği bugün son derece tartışmaya açıktır. “Küreselleşme” akımı ile moda haline gelmiş olan ekonomik altyapıdan soyutlanmış bir siyasal ve hukuksal görüş açısı, halihazırda öğretilerde de yerleşmiş bulunmaktadır. Tezimizde açıkça eleştirdiğimiz bu yaklaşım, özellikle 80’li yıllarda başlayan neoliberal politikalar ile altyapının dikkatlerden uzaklaştırılarak, üstyapının öne çıkarılması ve bizzat altyapı hakimiyetinin aşırı derecede güçlenerek yadsınamaz konuma gelmiş olmasının bir sonucudur.

Uluslararası sivil havacılık düzenini irdelediğimiz çalışmamızda, yukarıdaki saptamamız (tezimiz) kendini birçok kez sağlamıştır. Şöyle ki;

Öncelikle havacılığın bir sektör olarak uluslararası ticaretteki yerini almasının, diğer iş kolları ile karşılaştırıldığında son derece yeni bir olgu olduğu görülmektedir. İşte bu nedenle, ekonomik bir alt yapının, siyaset ve hukuk üst yapılarını nasıl şekillendirdiği, tarihi oldukça kısa olan bu sektörde daha rahat tespit edilmektedir.

Çalışmamızı oluşturan üç ana kısım, her ne kadar kronolojik bir amaçla sıralanmış olmasa da aslında birbirini takip eden üç ana ekonomik dönemi ifade etmektedir. Buna göre birinci kısımda, İkinci Dünya Savaşı öncesi klasik liberal dönem ve onun ekonomi politikalarının sonucu olan havacılık düzeni irdelenmiştir. İkinci kısımda ise, genel olarak savaş sonrası dönem neoliberal döneme kadar ele alınmış ve bu çerçevede uluslararası sivil havacılık hukukunun değişimi derinlemesine incelenmiştir. Üçüncü kısımda ise, 1980 yılı sonrası ABD’nin önderliğinde başlayan

neoliberal politikalar çerçevesinde mevcut sivil havacılık düzenin nasıl bir dönüşüm geçirdiği ortaya koyulmuştur. Tespitlerimizi ve vardığımız kanaati sonuç yerine açarsak;

Havacılığın tarihi gelişimini ortaya koyduğumuz birinci kısımda, havacılıktaki üretim araçlarının gelişiminin diğer ifadeyle teknolojik gelişimin, hukuk yapısında nasıl bir etki yarattığı açıkça görülmektedir. 18. yüzyıl devrimlerinin kutsallaştırdığı mülkiyet ve egemenlik kavramlarına ilişkin sıkı bağlılık, havacılık endüstrisinin doğumu ile birçok tartışmayı beraberinde getirmiştir. *Cujus Est Solum, Ejus Est Usque Ad Coelum Et Ad Inferos* ilkesi ile sınır tanımayan arazi mülkiyeti, büyük sermayenin havacılık endüstrisini keşfetmesiyle değişmek zorunda bırakılmıştır. Yine devletlerin hava sahasındaki sıkı egemenlik kavramı, iki büyük dünya savaşına rağmen, egemen güçlerin baskılarıyla önce çok taraflı sözleşmeler, sonra ikili antlaşmalar suretiyle kırılmaya çalışılmıştır.

Henüz BM Şartı kabul edilmeden ABD tarafından Şikago Konferansı'na davet edilen devletler, ABD'nin serbest hava sahası fikrine -Birleşik Krallık'ın da menfaatleri nedeniyle- karşı çıkabilmişlerdir. O yıllardaki eserleri incelediğimizde hukuk kitaplarında göze çarpan ABD hayranlığı son derece dikkatle üzerinde durulmayı gerektirmektedir. Zira herhangi bir ekonomik alt yapıya sahip olmadan hava sahanızı büyük bir hevesle yabancı hava araçlarına açmak havacılık endüstrinizin hiç doğmamasına neden olabilirdi. Burada analogik açıdan ifade etmek isteriz ki; eğer 1944 yılında böylesi bir rejim kabul edilmeseydi, bugün nasıl ki hemen her bilgisayar neoliberal düzende doğmuş olan Microsoft Windows şirketinin işletim sistemini kullanmaktadır, bu durumda da herkes sadece Amerikan havayolu şirketleri ile uçuyor olabilirdi.

Çalışmamızın ikinci kısmında yer alan Şikago Konferansı sonucunda kabul edilen sözleşmelerin, devletlerin hava ülkesindeki egemenliğini koruyan, devletler açıkça kabul etmedikçe kabotajı yasaklayan hükümlere sahip olmakla beraber, tüm ikili anlaşmalara da zemin hazırlayan “Hava Trafik Hakları”nın da tanımlandığı çerçeve sözleşmeler olduğu çok açıktır. Bu özgürlükler çerçevesinde bir devletin diğer bir devlete, kendi hava sahasına girişte hangi gerçek ve ticari değeri olan hakları

sağlayacağı düzenlenmiştir. Bu bağlamda devletlerin eşit olmayan ekonomik güçleri belki de ancak Şikago Rejimi altında bugüne kadar korunabilmiştir. Bugün birçok devletin havacılık endüstrisine sahip olmasında bu rejimin oldukça etkili olduğunu düşünüyoruz.

Şikago Konferansı'nda umduğunu bulamayan ABD'nin, ikili antlaşmalar yolu ile (AB Ulaştırma Komisyonu eski Başkanı Neil Kinnock'un ifadesiyle "böl-yönet" politikası) mevcut rejimi lehine çevirmeye çalıştığını görmekteyiz. Ancak savaş sonrası dönemin hemen ardından değil özellikle soğuk savaş sonrası dönemde daha liberal politikalara yöneldiğini de ifade etmeliyiz.

Yine çalışmamızın ikinci kısmında ele aldığımız ve Şikago Rejimi dışında kalan hususlarda da devletlerin sıkça uluslararası antlaşmalar yoluna girdiğini görmekteyiz. Şikago rejimi çerçevesinde uluslararası uçuş emniyeti ve uluslararası hava seyrüseferi düzeni meselesi ICAO önderliğinde ve bazı bölgesel girişimlerle düzenlenirken, uçuş güvenliği, diğer trafik haklarını düzenleyen uluslararası hava ulaştırması ve taşıyıcının sorumluluğu gibi konularda uluslararası antlaşmalarla düzenleme yoluna gidilmiştir. Bu şekilde oluşturulan uluslararası sivil havacılık düzeni ise, neoliberal politikalar ve soğuk savaşın sona ermesiyle beraber, liberalleşme yönünde dönüşüme girmiştir.

Gerçekten de 1979 yılında Margaret Thatcher'ın İngiltere'de ve 1980'de Ronald Reagan'ın ABD'de seçimleri kazanması, neoliberal iktisat politikasının resmen hakimiyet kurduğu dönemin başlangıcı olarak gösterilmektedir. Neoliberalizmin ekonomi politikası üzerindeki hâkimiyetinin genel özelliği, serbest piyasaların kapitalist ekonomiler açısından en iyi örgütlenme sistemi olduğu kanısındır. İşte bu kanı ile 1978 yılında ABD iç hatlarını serbestleştirmiş ve bu serbestleşme başta Avrupa devletleri olmak üzere giderek tüm ülkeleri etkilemeye başlamıştır. ABD iç hatlarının serbestleştirilmesi ile başlayan bu eğilim daha sonra ABD'nin dış hatlarındaki havayolu taşımacılığı politikalarına da yansımıştır.

ABD'nin öncülüğünü yaptığı “Açık Semalar” politikası ve onun hukuk aracı “Açık Semalar” ikili hava ulaştırma antlaşmaları, 1990'lı yıllarda önceleri Avrupa, sonrasında ise Asya Pasifik ülkeleri arasında yaygınlaşmaya başlamıştır.

AB ise kendi içinde günümüzde “açık semalar” politikalarının tam olarak uygulandığı en önemli bölgesel oluşum durumundadır. AB üyesi ülkeler içinde pazara erişim ve giriş haklarının tamamı ile sahiplik ve kontrol hakları tam liberal özellikler göstermektedir.⁹²⁸ AB'nin içe dönük serbestisinin yanında dışa karşı korumacı bir politikası söz konusudur. Bu nedenle, AB ile ABD arasındaki uluslararası hava ulaştırma meselesi tüm yönleri ile taraflar açısından tartışılmaktadır. 2008 yılında yürürlüğe giren AB-ABD Açık Semalar Antlaşması'nın en önemli evresi olan ikinci evrenin müzakereleri halihazırda devam etmektedir.

Yeni uluslararası sivil havacılık düzeninin gözde kavramı ise “serbest rekabet” olmuştur. Gerçekten de toplumun bütün düzeylerinde, aileden tutun da dünya ekonomisine kadar, insan etkinliğinin çeşitli ölçeklerinde “rekabet edebilirlik” vurgusu hüküm sürmektedir. Uluslararası sivil havacılık düzenini oluşturan ve şekillendiren güçlerin de doğrudan ya da dolaylı olarak üzerinde önemle durdukları “serbest rekabet” dayatması, aynı zamanda bir kalkınma modeli olarak da karşımızda durmaktadır. Bu modelin sürecinin matrisi olarak ise devletten uzaklaşıp, düzenlemenin asgari düzeyde olduğu (deregülasyonlar) ve kalkınmanın ana taşıyıcısının “özel sektör” olarak görüldüğü bir döneme girmektedir. Bu yeni dönemin etkisiyle uygarlaşma modelinin kendi içinde de kavram kaymaları oluşmuştur. Liberal ikili hava antlaşmaları yanında, iç hatların serbestleştirilmesi, bayrak taşıyıcı havayolu işletmelerinin özelleştirilmesi ve hava alanları işletmelerinin özel sektöre verilmesi gibi uygulamalar da dünya genelinde yaygınlaşarak nitelik ve nicelik açısından artan bir liberalleşme eğilimine dönüşmüştür.

Aydınlanmanın beşiği Batı'nın bugün için yarattığı sonuç, ferdiyetçi ve piyasaya dayalı modelin tek doğru yol olarak görüldüğü, diğer tüm modellerin ise

⁹²⁸ Ender Gerede, “Havayolu Taşımacılığında Küreselleşme ve Havayolu İşbirlikleri-THY AO'da Bir Uygulama”, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2002, 86-100.

dikkate alınmadığı ve hatta değersizleştirildiği bir paradigmadır. Söz konusu paradigma, toplumdaki kamusal ve özel alanlar arasındaki geleneksel ilişkiyi baştan sona “özel”in lehine yeniden biçimlendirmiş, bu yapılırken de dinamiklerin “siyasi” niteliği yok edilmiştir.

İşte bu durumun bir diğer sonucu da hukuki yapının ulaştığı son derece karmaşık ve teknik haldir. Post-modern hukuk olarak da adlandırılabilir bu sistemde hukukun maddi yönü hiçbir yönden ele alınmamakta, piyasa ekonomisi ve rekabet edebilirlik odaklı metinlerin içeriği, yaratıcıları tarafından dahi anlaşılammaktadır. Bunun örneklerini sadece uluslararası finans hukuku düzenlemelerinde değil, en küçük devletler arası ticari antlaşmalarda dahi görebilmekteyiz. Yine ileri bir örnek olarak burada Avrupa Birliği müktesebatı verilebilir.

Bu çerçevede, uluslararası sivil havacılık hukuku sisteminin de çok taraflı sözleşmeler bir yana, aynı biçimde iç içe girmiş binlerce ikili antlaşma ve iç hukuklarda mevzuat yoğunluğu olarak karşımızda durduğunu belirtmeliyiz. Çalışmamız kapsamında ele aldığımız “Açık Semalar” antlaşmaları süreci de bu karmaşık teknik yapının en önemli ayaklarından biridir. Söz konusu ikili antlaşmalar, lafzi olarak yanıltıcı ifadelerin yer aldığı, sadece hukuk bilgisinin yetmeyeceği ileri düzeyde sofistike metinler olarak, bir devletin ekonomi politikası ile dorudan bağlıdır.

Özellikle belirgin bir ekonomi politikası olmayan, endüstrisi rekabete dayanıksız devletler, bu gibi antlaşmaları derinliğine incelemeden taraf oldukları vakit, istenmeyen sonuçlarla karşılaşabilmektedirler. Türkiye Cumhuriyeti Devleti, bunun örneklerini Avrupa Birliği, Dünya Ticaret Örgütü, IMF, Gümrük Birliği süreçlerinde yaşamıştır. Şu çok açık ki, uluslararası antlaşmaların ve uluslararası örgütlerin asıl konusu bu anlamda hiçbir zaman salt hukuk ya da siyaset olmamıştır. Bill Clinton’un 1995 yılındaki bir konuşmasında sarf ettiği sözler bu anlamda oldukça manidardır; “Boeing için iyi olan ABD için de iyidir”

Daha önce de ifade ettiğimiz gibi, kapitalist küreselleşmeyi, gerek devletler arasında gerekse her devletin kendi içinde yaşanan sınıf savaşımının ürünü olarak kabul etmekteyiz. Bu yeni düzen de ise söz konusu savaşımardan kaçışın uluslararası hukuk örneklerini görmekteyiz. Söz gelimi Avrupa’da “istikrar anlaşmaları” kapsamında bütçe açıkları üzerindeki siyasi otoritenin AB Kurumlarına devredilmesi, içerideki sınıfsal uzlaşmazlıkların uluslararası ve dolayısıyla da siyasi açıdan daha tarafsız ve uzak bir düzleme yönlendirilmesini amaçlayan bir strateji olarak okumaktayız. Yine, devletler için bir takım hayati önem taşıyan sorunlarının farklı hukuk yöntemleri kullanılarak uluslararası örgütlere devri ile uluslararasılaştırılmak suretiyle siyasi sorumluluktan kaçışa yönlenildiği de bir gerçek olarak karşımızdadır.⁹²⁹

Yukarıda etraflıca bahsettiğimiz liberalleşme süreci sadece ikili hava ulaştırma anlaşmalarına da indirgenmemelidir. Neoliberal politikaların özelleştirme, rekabet, serbest piyasa gibi hukuk düzenlemeleri, havacılık sektörünün tümüne intikal etmektedir. Söz gelimi havayolu işletmelerinde devlet sahipliğinin yavaş yavaş ortadan kalktığı, liberalleşme ve özelleştirmenin etkisiyle hava taşımacılığı altyapısında da liberalizasyonun gündeme geldiği görülmektedir. Yine bu çerçevede havaalanlarının kamu teşebbüsünden ticari bir işletmeye dönüşümü ve serbest ticaret kurallarına daha uygun bir yönetim felsefesinin benimsenmeye başladığı da göz önüne alınmalıdır.

Gelişmekte olan ülkeler kategorisindeki Türkiye ise, sivil havacılık açısından, dünyadaki ekonomik büyümeye bağlı olarak 2000’lerde büyük bir aşama kaydetmiştir. Ancak herhalde, egemen güçlerin sivil havacılığı ile rekabet edebilmesi, ayrıca incelenmesi gereken bir konudur.

Türkiye’de havayolu ulaşımının payı karayolu ve demiryoluna göre bugüne kadarki gelişim ve yatırımlar dikkate alındığında oldukça düşük seviyelerde kalmaktadır. Dünyadaki gelişmiş ülkelere bakıldığında havayolu ulaşımının diğer taşımacılık seçeneklerine göre daha yüksek bir paya sahip olduğu görülmektedir. 2003 yılı sonunda alınan bazı kararlar ile özel havayolu işletmelerine iç hatlarda uçabilme

⁹²⁹ Bu yeni gelişme, AB üyeliği için kapıda bekleyen Türkiye açısından sorun teşkil etmektedir. Söz gelimi Türkiye’nin Yunanistan ile yaşadığı birçok uluslararası hukuku ilgilendiren sorunu, Yunanistan’ın AB üyeliği nedeniyle, Türkiye-AB problemine dönmüştür.

hakkının verilmesi ve bazı vergilerde indirimle gidilmesi doğrultusunda özellikle iç hatlarda hızlı bir büyüme yaşanmıştır. Ancak bu süreç batıda onlarca yıl önce yaşanmış ve buna bağlı olarak rekabet düzeni olgunlaşmıştır.

“Açık Semalar” politikasının gelişmekte olan ülkelere etkisi açısından Türkiye’nin özel jeopolitik durumu, Türkiye’yi diğerlerinden farklı bir konumda tutmaktadır. Türk sivil havacılığın mevcut politikasında bu durum mutlaka göz önünde tutulması gerekir. Özellikle THY’nin transit trafiği olarak da adlandırılan seferler sayesinde uluslararası sivil havacılık piyasasında kendisine daha yüksek yerler temin ettiğini görmekteyiz. Gelişim sürecinin devam ettiği Türkiye’de havayolu ulaşımının dünyadaki büyüme oranına göre çok daha hızlı bir seyir göstermesi de önemli fırsatlar yaratacaktır. Ancak bununla beraber THY’nin sahip olduğu devlet desteğinin yarattığı haksız rekabet ortamı da diğer Türk havacılık şirketlerinin olgunlaşmasını engellemektedir.

Yukarıda çeşitli bölümlerde ele aldığımız ABD ve AB havacılığının gelişim süreci karşısında, henüz iç hat uçuşlarındaki monopolün 2003 yılında kaldırıldığı gerçeği karşısında Türk sivil havacılığı açısından konunun basitçe “al gülüm ver gülüm”⁹³⁰ meselesi olmadığı anlaşılacaktır. Avrupa Birliği, üye devletler arasında tek bir hava sahası oluşturarak üye ülkelere ait tüm havayolu işletmelerinin AB sınırları içerisindeki istedikleri her noktaya hiçbir kısıtlama olmaksızın uçabilmesini gerçekleştirmiştir. Ancak böylesi bir serbesti, alt yapısı serbest rekabete henüz hazır olmayan Türk sivil havacılığının gelişimi için önemli bir tehdit oluşturabilir.

⁹³⁰ T.C. Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, "Easyjet bize gelirse, biz de gidip AB'ye diyeceğiz ki, (Türk hava yolu şirketleri de Avrupa'da uçsunlar). Onur Hava Yolları, Atlasjet ve Pegasus da örneğin Fransa-Danimarka arasında uçsun. İtirazımız yok, al gülüm, ver gülüm" dedi. 04.02.2006 tarihli haber. http://www.maksimum.com/haberler/h/yildirim_turk_hava_yolu_sirketleri.php (E.T. 05.05.2010)

EKLER

1. Açık Semalar Antlaşması Modeli (Türkçe)

AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ HÜKÜMETİ
ve
(.....) HÜKÜMETİ
ARASINDA
HAVA ULAŞTIRMA ANTLAŞMASI MODELİ⁹³¹

ABD Hükümeti ve Hükümeti;⁹³²

Hükümetlerin en az müdahalede ve düzenlemede bulunacağı bir piyasa ortamında, havayolu şirketleri arasında rekabete dayanan bir uluslararası havacılık düzenini teşvik etmek arzusuyla,

Yenilikçi ve rekabetçi fiyatları geliştirebilmeleri için bireysel havayolu şirketlerini cesaretlendirmek ve havayolu şirketlerinin, seyahat edip taşımacılık yapan halka çeşitli hizmet seçenekleri sunabilmesini mümkün kılmak arzusuyla,

Uluslararası hava taşımacılığı fırsatlarının genişlemesini kolaylaştırmak arzusuyla,

Sivil Havacılığın emniyetine duyulan toplumsal güveni sarsan, hava taşımacılığının işleyişini olumsuz etkileyen ve hava aracındaki kişilerin ve eşyanın emniyetini tehlikeye düşüren hava aracının güvenliğine karşı tehdit yada eylemlerin ciddiyetini doğrulayarak, uluslararası hava taşımacılığında en üst seviyede emniyet ve güvenliği sağlamak arzusuyla,

7 Aralık 1944 tarihinde Chicago'da imzalanan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin tarafları olarak,

Aşağıda belirtilen hususlarda anlaşmaya varmışlardır:

⁹³¹ ABD Dışişleri Bakanlığı sitesinde yer alan bu metin, ABD'nin diğer devletlerle yapacağı "Açık Semalar" Antlaşmaları modeli niteliğindedir. Çevirisi tarafımızdan yapılmıştır.

⁹³² Buradan sonra "Taraflar" olarak anılacaktır.

Madde 1

Tanımlar

Bu Antlaşma'nın amaçları bakımından aksi belirtilmedikçe;

1. "**Havacılık Otoriteleri**", ABD açısından Ulaştırma Bakanlığı ve Devleti açısından ve Ulaştırma Bakanlığı yada tarafından yürütülen işlemleri yerine getirmek için yetkilendirilen kişi tada organları ifade eder;
2. "**Antlaşma**", bu Antlaşmayı ve ona ilişkin değişiklikleri ifade eder;
3. "**Hava Ulaştırma**", kiralarak veya ücret karşılığında, hava aracı ile yolcuların, bagajın, yükün ve postanın ayrı ayrı veya birlikte, tarifeli yada tarifesiz kamuya açık taşınmasını ifade eder;
4. "**Bir Tarafın Havayolu İşletmesi**", o Tarafın ülkesinde ticari merkeze sahip ve Onun tarafından ruhsatlandırılmış havayolu işletmesini ifade eder;
5. "**Sözleşme**", 7 Aralık 1944 tarihinde Chicago'da imzalanan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'ni ifade eder ve şunları kapsar:
 - a) Sözleşme'nin 94(a) maddesine göre yürürlüğe girmiş ve her iki tarafın onayladığı herhangi bir değişikliği,
 - b) Sözleşme'nin Sözleşmenin 90. maddesi uyarınca kabul edilen ve iki Âkit Taraf için yürürlükte bulunan herhangi bir Ek veya değişiklik;
6. "**Tam Maliyet**", sağlanan hizmet masrafına idarî giderler için makul bir tutar eklenerek hesaplanan toplam rakamı ifade eder;
7. "**Uluslararası Hava Ulaştırma**", birden fazla devletin ülkesi üzerindeki hava sahasından geçen hava taşımacılığını ifade eder;
8. "**Ücret**", hava ulaştırmada, kendi acentelerini de kapsayacak şekilde havayolu işletmeleri tarafından yüklendirilen, uluslararası hava taşımacılığı ile bağlantılı

olarak yeryüzü taşımacılığını da içeren ve yolcuların, bagajın ve yükün (posta hariç) taşınması için herhangi bir ücret, oran yada masrafı ve böylesi ücret, oran yada masrafın uygun olduğu şartları ifade eder;

9. “**Trafik-dışı amaçlar için durmak**”, hava taşımacılığında yolcu, bagaj, kargo veya posta indirme yada bindirme dışında herhangi bir amaç için inişi ifade eder;

10. “**Ülke**”, bir Tarafın egemenliği altındaki kara parçasını, iç sularını ve karasularını ifade eder;

11. “**Kullanıcı Harçları**”, havaalanı, havaalanı çevresi, hava seyrüseferi veya uçuş güvenliği ve bunlarla ilgili tesis veya hizmetlerin sunulması karşılığı havayolu işletmelerine yüklenen masrafı ifade eder.

Madde 2

Sağlanan Haklar

1. Taraf devletlerden her biri, diğer tarafın havayolu işletmeleri tarafından uluslararası hava taşımacılığının yürütülmesi için aşağıdaki hakları verir;

a) İniş yapmaksızın kendi ülkesi üzerinden uçuş hakkı,

b) Kendi ülkesinde trafik dışı amaçlar için duruşlar yapma hakkı,

c) Aşağıda belirtilen rotalardaki noktalar arasında uluslararası hava ulaştırması icra etmek hakkı,

i) ABD havayolu şirketleri için, ABD'nin gerisindeki noktalardan ABD üzerinden ve ara noktalardan herhangi bir noktaya ve Devleti'ndeki noktalar içinde ve ötesinde; (Tüm yük hizmetleri için her hangi bir nokta yada noktalar ile Devleti arasında)

ii) Devleti havayolu şirketleri için, Devleti'nin gerisindeki noktalardan üzerinden ve ara noktalardan herhangi bir noktaya ve ABD'deki noktalar içinde ve ötesinde; (Tüm yük hizmetleri için her hangi bir nokta yada noktalar ile ABD arasında)

d) Ayrıca bu Antlaşma'da belirtilen diğer haklar.

2. Havayolu işletmesinin ülkesindeki bir noktaya hizmet veren ve hizmetin bir parçası olarak ulaştırma şartı (tüm yük hizmetleri istisnası ile) bu Antlaşma altında, müsaade edilmedikçe, herhangi bir trafik taşıma hakkını kaybetmeden ve coğrafi ya da yönsel sınırları olmadan, bir tarafın her havayolu işletmesi, herhangi bir uçuşunda veya tüm uçuşlarında seçme hakkı kendisine ait olmak üzere;

a) Herhangi bir yöne ya da tüm yönlerde uçuşlar düzenleyebilir,

b) Bir hava aracı ile yapılan operasyon içinde farklı sayılı uçuşları birleştirebilir,

c) Herhangi bir birleşimde ve herhangi bir düzende, Tarafların ülkeleri içindeki noktalarda ve gerisindeki, ortasındaki ve ötesindeki noktalarda hizmet verebilir,

d) Herhangi bir noktada veya noktalarda duruşları atlayabilir,

e) Ona ait herhangi bir hava aracında diğer herhangi bir hava aracına herhangi bir noktada trafik aktarabilir,

f) Gerideki noktalardan kendi ülkesindeki herhangi bir noktaya hava aracı ve uçuş sayısını değiştirerek yada değiştirmeyerek, servisler aracılığıyla kamuya bu gibi hizmetleri ilan ve vaat ederek hizmet edebilir,

g) Her iki tarafın ülkesi içinde veya dışında herhangi bir noktada mola verebilir,

h) Diğer tarafın ülkesi boyunca transit trafiği taşıyabilir,

i) Trafiğin neden kaynaklandığına bakmadan aynı hava aracı üzerinde trafik birleştirebilir.

3. Yukarıdaki rotaların herhangi bir bölüm ya da bölümlerinde, bir Tarafın herhangi bir havayolu işletmesi, rotanın herhangi bir noktasında, içeri yöne, böylesi bir noktanın ötesinden ulaştırmanın devamı olarak havayolu şirketinin ülkesine ulaştırma şartıyla (tüm yük hizmetleri istisnası ile) ve dışarı yöne, havayolu işletmesinin ülkesinden ulaştırmanın devamı olarak böylesi bir noktanın ötesine ulaştırma şartıyla, işletilen hava aracının tipini yada sayısını değiştirmek gibi bir sınırlama olmaksızın uluslararası hava taşıma gerçekleştirebilir.

4. Bu maddedeki hiçbir hüküm, bir tarafın bir havayolu işletmesine yada işletmelerine, diğer Tarafın ülkesinde ücret karşılığında yolcu, bagaj, yük veya

posta olarak, söz konusu Tarafın ülkesindeki başka bir noktaya götürme hakkı verdiği şeklinde anlaşılabilir.

5. Her iki tarafın ülkesinden de çıkışlı olup da kiralama (Charter) usulü uluslararası hava ulaştırması gerçekleştiren bir Tarafın herhangi bir havayolu şirketi, tek yön veya gidiş-dönüş temelli, diğer tarafın yada kendi ülkesinin charter kanunlarından, yönetmeliklerinden ve diğer kurallardan birini seçme hakkına sahip olmalıdır. Eğer bir Taraf, kendi havayolu işletmelerine veya diğer devletleri havayolu işletmelerine farklı kurallar, yönetmelikler, şartlar, koşullar ve sınırlamalar uyguluyorsa, diğer Tarafın her havayolu işletmesi, böylesi bir ölçütün en düşük sınırlaması ile bağlı olacaktır. Bu paragraftaki hiçbir hüküm, yolcu fonlarının korunması, yolcu iptalleri ve geri ödeme fonları ile ilgili isteklere bağlı kalmak adına, her iki Tarafın havayolu işletmelerinden talep etme hakkını sınırlandırmaz. Bu paragrafın içinde işaret edilen tüketiciyi koruma kuralları ile ilgili durumlar hariç, hiçbir Taraf, diğer Tarafın bir havayolu işletmesinden, söz konusu diğer tarafın ülkesinden veya bir üçüncü ülkeden tek yön ya da gidiş-dönüş temelli trafik taşıma hususunda, uygulamadaki kanunlara, yönetmeliklere ve bu paragrafta işaret edilen kurallara uyduğunu belirten yada uygun havacılık otoriteleri tarafından bu kanunlardan, yönetmeliklerden veya kurallardan muaf tutulduğunu gösteren birden fazla ihbarname sunmasını talep edemez.

Madde 3

Yetkilendirme

Her bir Taraf, diğer tarafın bir havayolu işletmesinden başvuru alması üzerine, işletme yetkisi ve teknik izinler için belirlenen usuller çerçevesinde, ilgili işletme yetkilerini ve izinlerini, aşağıdaki şartları dikkate alınarak, asgari gecikme ile verecektir.

a) Bu havayolu işletmesi üzerinde, diğer Tarafın veya vatandaşlarının veya her ikisinin de esas mülkiyetini haiz ve etkin denetimi bulunması gerekmektedir

b) Havayolu işletmesinin, başvuruyu değerlendirecek olan diğer Tarafın makamlarının, uluslararası hava taşımacılığının yürütülmesinde normal olarak uyguladıkları kanun ve yönetmeliklerince öngörülen koşulları yerine getirmeye ehliyetli bulunması gerekmektedir.

c) Diğer Tarafın, (Bu Antlaşma'nın) Madde 7'de (Uçuş Güvenliği) ve Madde 6'da (Emniyet) öngörülen standartları koruması ve uygulaması gerekmektedir.

Madde 4

Yetkinin İptali

1. Her bir Taraf, bir havayolu işletmesinin işletme yetkileri veya teknik izinlerini;

a) Söz konusu havayolu işletmesi Madde 1(4)'e göre diğer tarafın havayolu işletmesi değilse,

b) Söz konusu havayolu işletmesinin esas mülkiyetinin ve etkin denetiminin hava işletmesini tayin eden diğer Tarafın veya vatandaşlarının veya her ikisinin elinde olmaması veya

c) Söz konusu havayolu işletmesinin bu Antlaşma'nın 5. Maddesinde (Kanunların Uygulanması) belirtilen kanun ve yönetmeliklere uymaması,

iptal edebilir, askıya alabilir, kısıtlayabilir veya şarta bağlayabilir.

2. Bu Maddenin 1b ve 1c paragraflarına uyumsuzluğu önlemek için acil bir önlem gerekmedikçe, bu Maddenin getirdiği haklar, ancak diğer Taraf ile görüşmelerde bulunulduktan sonra kullanılacaktır.

3. Bu Madde, Taraflardan her birinin Madde 7 (Uçuş Güvenliği) veya Madde 6 (Uçuş Emniyeti) hükümlerine göre, diğer Taraf'ın havayolu işletmesi veya havayolu işletmelerinin hava hizmetleri izinlerini ya da teknik izinlerini kaldırma, iptal etme, askıya alma, kısıtlama veya şarta bağlama haklarını sınırlamaz.

Madde 5

Kanunların Uygulanması

1. Uluslararası hava seyrüseferine kalkışan bir hava aracının işletimi ve seyrüseferini bir Tarafın ülkesi içinde veya bir Tarafın kendi ülkesine giriş veya ondan çıkışında düzenleyen kanun ve yönetmeliklerine, bu araç tarafından girişi üzerine, oradan ayrıldığı zaman veya ilk Tarafın ülkesi içindeyken uyulacaktır.

2. Bir Tarafın ülkesine girerken, içindeyken ve çıkarken hava ulaşım aracı içindeki yolcu, mürettebat ve kargonun ülkeye giriş ve çıkışını düzenleyen kanun ve yönetmeliklerine (hava limanına giriş ve çıkış hakkı, havacılık güvenliği, göç, pasaport, gümrük ve karantinaya ilişkin yönetmelikler ve posta söz konusu ise, posta yönetmelikleri de dahil olmak üzere) diğer Taraf havayolu işletmelerinin yolcu, mürettebat veya kargosu tarafından veya onlar adına riayet edilecektir.

Madde 6

Emniyet

1. Taraflardan her biri, bu Antlaşma ile hükme bağlanan hava taşımacılığını yürütme amacıyla, diğer Tarafın verdiği ve geçerli kıldığı ve geçerliliğini koruyan uçuşa elverişlilik sertifikalarını, ehliyet sertifikalarını ve lisansları, bu gibi sertifika ve lisanslar için aranan şartların en azından Sözleşme'ye göre koyulabilecek asgari standartlara eşit olmaları şartıyla, geçerli olarak tanıyacaktır. Ancak, Tarafların her biri, kendi ülkeleri üzerinden uçuş amacıyla kendi vatandaşlarına diğer Tarafça verilmiş olan veya geçerli kılınan yetki belgeleri ve lisansları geçerli olarak tanımayı reddedebilir.

2. Taraflardan her biri, havacılık tesisleri, havacı mürettebat, hava ulaşım aracı ve havayolu işletmesinin işletimine ilişkin diğer Tarafça kullanılan emniyet standartları konusunda danışmalarda bulunmayı talep edebilir. Bu danışmalardan sonra, Taraflardan biri, diğer Tarafın bu alanlarda uyguladığı ve sürdürdüğü standartların en azından, Sözleşmeye göre tespit edilebilecek asgari standartlara eşit etkinlikte olmadığını tespit ederse, bu bulgular ve asgari standartlara uyabilmek için gerekli görülen tedbirler diğer Tarafa bildirilecek ve diğer Taraf da ilgili düzeltici tedbirleri alacaktır. Diğer Taraf, bu düzeltici tedbirleri makul bir süre içinde almayacak olursa, öbür Tarafın havayolu işletmesi veya işletmelerinin işletme yetkisini veya teknik izinlerini alıkoyma, iptal, sınırlama veya şarta bağlama hakkını Taraflardan her biri muhafaza eder ve eğer diğer Taraf yukarıda adı geçen standartları uygulamıyor ve sürdürmüyorsa danışmalardan önce böyle bir havayolu işletmesi veya işletmelerine karşı acil tedbir almak için, daha ileri derece uyumsuzluğu önleme adına esaslı acil tedbir alınabilir.

Madde 7

Uçuş Güvenliği

1. Taraflar, yasadışı eylemlere karşı sivil havacılığın güvenliğini sağlama konusundaki yükümlülüklerinin Antlaşma'nın ayrılmaz bir parçasını teşkil ettiğini karşılıklı olarak teyit ederler. Taraflar, uluslararası hukuk kurallarından doğan hak ve yükümlülüklerinin genel geçerliliğinin kısıtlanmaması kaydıyla, özellikle, 14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da imzalanmış bulunan Hava Araçlarında İşlenen Suçlar ve Belirli Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme, 16 Aralık 1970'te Lahey'de imzalanmış bulunan Hava Araçlarının Yasa Dışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Sözleşmesi, 23 Eylül 1971 tarihinde Montreal'de imzalanan Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Hareketlerin Önlenmesi Sözleşmesi hükümlerine ve 24 Şubat 1988 tarihinde Montreal'de yapılan Hava Araçlarının Yasa Dışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Sözleşmesi'ne Ek Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Eden Havaalanlarında Yasa Dışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesi Protokolü'ne uygun eylem ve işlemlerde bulunacaklardır.

2. Taraflar, talep üzerine, sivil hava araçlarının kanunsuz şekilde ele geçirilmesi fiillerini ve bu gibi hava araçlarının, yolcu ve mürettebatlarının, hava limanları ve hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı diğer kanunsuz fiilleri ve sivil havacılığa karşı herhangi bir başka tehdidi önlemek için birbirlerine gerekli bütün yardımı sağlayacaktır.

3. Taraflar, karşılıklı ilişkilerinde, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından tespit edilen ve Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin Ekleri olarak belirtilen havacılık güvenlik standartları ve tavsiye edilen uygulamalara uygun olarak hareket edecekler ve kendi sicillerinde kayıtlı hava aracı işleticilerinden, iş merkezleri veya daimi ikametgâhları kendi ülkelerinde bulunan havaalanı işleticilerinden bu gibi havacılık güvenlik mevzuatına uygun hareket etmelerini isteyeceklerdir.

4. Taraflardan her biri, diğer Tarafın ülkesine giriş, çıkış veya içinde kaldığı süre için, kendi havayolu işletmelerinden, diğer Tarafça talep edilen güvenlik mevzuatına uymayı kabul etmektedir ve hava ulaşım araçlarını korumak için gerekli tedbirler alınmasını, yolcu ve mürettebatın, bagaj ve özel eşyalarının, aynı zamanda kargo

ve hava aracı levazimatının hava aracına binilmeden önce veya yüklenmeden önce ve yükleme sırasında kontrol edilmesini sağlayacaktır. Taraflardan her biri, özel bir tehdit halinde, diğer Tarafın özel güvenlik tedbirleri konusundaki herhangi bir talebini olumlu değerlendirecektir.

5. Bir sivil hava aracının kanunsuz olarak ele geçirilmesi olayı veya böyle bir olay tehdidi veya bir hava aracının, yolcu ve mürettebatının, hava limanları veya hava seyrüsefer tesislerinin emniyetine karşı başka yasadışı eylemler meydana geldiğinde, Taraflar, iletişimi kolaylaştırarak ve böyle bir olay veya tehdidi süratle ve emniyetle bertaraf etmeye yönelik diğer uygun tedbirlerle birbirlerine yardımcı olacaklardır.

6. Taraflardan birinin, diğer Tarafın, bu Maddenin sivil havacılık güvenliği ile ilgili hükümlerinden saptığına inanması için makul nedenleri olduğu takdirde, birinci Tarafın havacılık yetkilileri, diğer Tarafın havacılık yetkililerinden derhal danışmalarda bulunulmasını isteyebilir. Danışmalarda bulunma yolundaki bir talebin ileri sürülmesinden sonraki 15 gün içerisinde tatmin edici bir anlaşmaya varılamaması, diğer Tarafın havayolu işletmesi veya işletmelerini, işletme yetkisi ve teknik izinlerinin iptaline, durdurulmasına, sınırlandırılmasına veya şarta bağlanmasına neden teşkil eder. Acil bir durum gerektirdiği takdirde, Taraflardan biri 15 günlük sürenin sona ermesini beklemeksizin geçici tedbir alabilir.

Madde 8

Ticarî Fırsatlar

1. Her bir Taraf havayolu işletmelerinin hava taşımacılığı hizmetinin tanıtımı ve satışı için diğer Tarafın ülkesinde bürolar açma hakkı bulunacaktır.

2. Bir Tarafın havayolu işletmeleri, diğer Tarafın, ülkeye giriş, ikamet ve istihdama ilişkin kanun ve yönetmeliklerine uygun şekilde, hava taşımacılığı için gerekli yönetici, satış, teknik, işletmecisi ve diğer uzman personeli öbür Tarafın ülkesine getirebilir ve bulundurabilir.

3. Her havayolu işletmesi, diğer Tarafın ülkesinde yer hizmetlerini kendisi ("kendi kendine hizmet") yapabileceği gibi, tercihinine göre, bu hizmetlerin tamamı ya da bir kısmı için, rekabet eden acenteler arasından bir seçim yapabilir. Bu haklar sadece,

hava limanı emniyeti mülahazalarından kaynaklanan fiziksel kısıtlamalara tabi tutulabilir. Bu gibi mülahazaların kendi kendine hizmete engel olduğu hallerde, yer hizmetleri bütün havayolu şirketlerine eşit bir esas üzerinden temin edilecektir; ücretler, sağlanan hizmetlerin maliyetine dayanacaktır ve bu hizmetler, işletmelerin kendi kendine verdikleri tür ve kalitedeki hizmetlerine kıyaslanabilir nitelikte olacaktır.

4. Her bir Tarafın havayolu işletmesi, diğer Tarafın ülkesinde, doğrudan veya havayolu işletmesinin takdirine göre, acenteler aracılığı ile hava taşımacılığı satışı yapabilir; bu esnada, tarifeli uçağın kalktığı ülkenin yolcu bileti fonları ve yolcu biletinin iptal ve iade edilmesi haklarının korunmasına ilişkin yönetmeliğine riayet eder. Her havayolu işletmecisi, bu taşımacılığı o ülkenin parası veya diğer paralara serbestçe çevrilebilen para ile satabilir ve herhangi bir kişi, bu taşımacılığı o ülke parası veya serbest dolaşımı olan döviz ile satın alabilir.

5. Her bir havayolu işletmesi, diğer Tarafın ülkesinde yaptığı satıştan elde ettiği gelirin, giderinden fazla olan kısmını cari kur üzerinden çevirme ve ülkesine transfer etme hakkına sahiptir. Transfer, herhangi bir kısıtlamaya veya vergilendirmeye tabi tutulmaksızın, yürürlükteki kambiyo mevzuatına göre transfer talebinin yapıldığı tarihteki cari kur üzerinden gerçekleştirilecektir.

6. Her bir Tarafın havayolu işletmeleri, yakıt alımı da dahil olmak üzere mahallî masraflarını, diğer Taraf ülkesinde yerel para ile ödeyebilecektir. Her bir Taraf havayolu işletmesi, takdirine göre, diğer Tarafın ülkesinde, o ülkenin döviz kanunlarına uygun olarak, diğer paralara serbestçe çevrilebilen para üzerinden masraflarını karşılayabilir.

7. Her bir Tarafın tayin edilmiş havayolu işletmesi, üzerinde anlaşmaya varılmış güzergâhlar üzerindeki faaliyetlerinde, aşağıda gösterilenlerle, koltuk blokajı, kod paylaşımı veya kira anlaşmaları gibi pazarlama konularında işbirliği yapabilir:

a) Her iki Tarafın havayolu işletmesi veya havayolu işletmeleri ile,

b) Herhangi bir üçüncü devletin, diğer Tarafın havayolu işletmesi veya işletmelerinin diğer havayolu işletmeleri ile bu ülkeye, bu ülkeden veya üzerinden yaptığı hizmetlerinde, benzer düzenlemeler yapmasına izin vermesi kaydı ile üçüncü bir devletin havayolu işletmesi veya işletmeleri ile,

c) Herhangi bir devletin kara/deniz/demiryolu taşımacılık işletmesi veya işletmeleri ile,

Ayrıca tüm katılanlar, bu gibi düzenlemeler ile ilgili olarak (i) gerekli izine sahip olmaları ve (ii) ön şartları yerine getirmeleri gerekmektedir.

8. Her iki Tarafın havayolu işletmeleri ve aracı kargo taşıyıcılarına, uluslararası hava taşımacılığı ile ilgili olarak, Tarafın veya üçüncü devletlerin ülkesine veya buradaki herhangi bir noktadan, gümrüklü hava limanlarına gidiş ve dönüşlerde, ayrıca gerektiği yerlerde, bu konudaki kanun ve yönetmeliklere uyulması şartıyla, gümrüğe tabi kargo da dahil olmak üzere, kargo taşınması için kara kargo taşıyıcısı istihdam etme hakkı verilecektir. Hava ya da kara yolu ile taşınacak olan bu kargonun hava limanı gümrük tesis ve işlemlerine alınması sağlanacaktır. Havayolu işletmeleri, kara taşımacılıklarını kendileri yapmayı veya bu hizmeti, başka havayolu işletmelerinin ya da kargo hava taşımacılığı temin eden aracı işletmelerin kara taşıyıcıları dahil olmak üzere, başka kara taşıyıcıları vasıtası ile sunmayı seçebilirler. Bu tür (intermodal) kargo hizmetlerinin ücreti, kargo sahiplerinin ücret hakkında doğru bilgilendirilmeleri kaydıyla, hava ve kara taşımacılığı hizmeti ücretlerini kapsamak üzere, tek bir ücret olarak tespit edilebilir.

Madde 9

Gümrük Vergisi ve Harçları

1. Bir Tarafın ülkesine varışta, diğer Tarafın havayolu işletmeleri tarafından uluslararası hava seferlerinde işletilen hava araçları standart teçhizatları, yer teçhizatları, yakıtları, yağları, tüketilen teknik malzeme, yedek parçaları (motorlar dahil), hava aracı levazımatı (gıda, meşrubat ve alkollü içki, tütün ve uçuş sırasında yolculara satış veya yolcuların kullanımı için ayrılan sınırlı miktarlardaki diğer ürünler de dahil, fakat, bunlarla sınırlı olmamak üzere) ve sadece uluslararası hava taşımacılığı yapan hava araçlarının işletimi ve servisi için amaçlanan veya bunlarla ilgili olarak kullanılan diğer maddeler, karşılıklılık esası üzerinden ve bu gibi teçhizat ile tüketim maddelerinin hava aracı içinde kalması şartıyla, her türlü ithalat kısıtlamalarından, mülkiyet, sermaye ve gümrük vergilerinden, dolaylı vergilerden ve (a) ulusal makamlar tarafından belirlenen, ve (b) sağlanan hizmetlerin maliyetine dayanmayan benzer ücret ve harçlardan muaf olacaktır.

2. İşbu Maddenin 1 inci paragrafında anılan vergi, rüsum, ücret ve harçlardan, karşılıklılık esası üzerinden ve sağlanan hizmetin maliyetine dayanan harçlar dışında aşağıda yazılı olanlara da muafiyet sağlanacaktır:

a) Taraflardan birinin ülkesinde, diğer tarafın havayolu şirketinin uluslararası hava taşımacılığı yapan hava aracında kullanılmak üzere makul sınırlar dahilinde, diğer Taraf hava aracına yüklenen ve yüklendikleri tarafın ülkesi üzerindeki seyahatlerde kullanılacak olsa dahi, hava aracı levazımatı;

b) Diğer Tarafın havayolu işletmesi tarafından uluslararası hava taşımacılığında kullanılan hava aracının münhasıran bakımı veya onarımı için Taraflardan her birinin ülkesine giriş yapan yer teçhizatı ve yedek parçalar (motorlar dahil);

c) Diğer Tarafın havayolu işletmesi tarafından uluslararası hava taşımacılığında kullanılan hava aracının ikmali için tahsis olunan ve yüklendikleri Tarafın ülkesinin üzerine yapılacak seyahat kısmında kullanılacak olsa bile, yakıt, yağ ve teknik tüketim maddeleri,

d) Diğer Tarafın görevlendirilen havayolu işletmesi tarafından uluslararası hava taşımacılığında kullanılan hava aracının kullanımı için Tarafın ülkesine sokulan veya orada yüklenen ve yüklendikleri Tarafın ülkesinin üzerinde yapılacak seyahat kısmında kullanılacak olsa bile, makul miktardaki tanıtım ve reklam araçları,

3. Bu maddenin 1 ve 2. paragraflarında belirtilen teçhizat ve maddelerin ilgili makamların gözetimi veya denetimi altında tutulmaları istenebilir.

4. Bu maddede sağlanan muafiyetler, diğer Tarafın sağladığı bu gibi muafiyetlerden benzer şekilde yararlanmakta olan bir başka havayolu işletmesi ile bir Tarafın havayolu işletmeleri arasında bu maddenin (1) ve (2) paragraflarında belirtilen maddelerin öbür Tarafın ülkesinde ödünç verilmesi veya transferi konusunda bir sözleşme yapılmış olması halinde de tanınacaktır.

Madde 10

Kullanıcı Harçları

1. Yetkili harç tahakkuk makamlarının, diğer Tarafın havayolu işletmelerine uygulayacağı harçlar, adil ve makul olacak ve kullanıcı kategorileri arasında

ayırimsız ve eşit bir şekilde paylaşılacaktır. Herhalde kullanıcı harçları, Âkit Taraflardan her birinin bütün havayolu işletmelerine, herhangi bir diğer havayolu işletmesine tanınan en uygun şarttan daha az uygun olmayan şartlarla tahakkuk ettirilecektir.

2. Diğer Tarafın havayolları işletmesine uygulanacak kullanıcı harçları, ilgili hava limanını, hava seyrüsefer ve havacılık güvenlik tesis ve hizmetlerini sağlamakla yetkili harç tahakkuk makamları veya kurumlarına olan tam ekonomik maliyetinin makul bir kısmını yansıtabilir, ama aşamaz. Bu harçlar amortisman (yıpranma payı) gideri de düşüldükten sonra makul bir gelir haddini içerebilir. Harç konusu olan tesis ve hizmetler verimli ve ekonomik bir surette sağlanacaktır.

3. Taraflardan her biri, kendi ülkesinde yetkili harç tahakkuk makamları veya kurumları ile hizmet ve tesislerden faydalanan havayolu işletmelerinin birbirleriyle danışmalarda bulunmalarını ve harçların uygunluğunu bu Maddenin (1) ve (2) paragrafındaki hükümlere göre doğru olarak incelenmesini mümkün kılmak için gerekli olabilecek bilgi alışverişinde bulunmalarını teşvik edecektir. Taraflar yetkili harç tahakkuk makamlarını, uyguladıkları harçları değiştirmeden makul bir süre önce bildirimde bulunarak, kullanıcıların fikir beyan etmelerine olanak sağlamaya teşvik edeceklerdir.

4. Her bir Taraf 14. Maddede gösterilen anlaşmazlıkların çözümü ile ilgili olarak ancak (a) bir tarafın şikayetine neden olan bir uygulamayı ya da harcı makul bir süre içinde gözden geçirmedeği veya (b) böyle bir incelemeden sonra gücü dahilinde bu Maddeye aykırı olan uygulamayı ya da harcı değiştirmek için gerekli adımları atmadığı takdirde, bu Maddeye aykırı hareket etmiş sayılacaktır.

Madde 11

Adil Rekabet

1. Taraflardan her biri, her iki Tarafın havayolu işletmelerine bu Antlaşmanın kapsamına giren uluslararası hava taşımacılığında rekabet etmeleri için adil ve eşit fırsatlar sağlayacaktır.

2. Taraflardan her biri, her havayolu işletmesine, sunacağı uluslararası hava taşımacılığının kapasitesini ve sıklığını piyasanın ticarî göstergelerine göre

belirlemesi iznini verecektir. Bu hakka uygun olarak, hiçbir Taraf diğ er Tarafın havayolu işletmecisinin seferleri ile ilgili olarak kullanılan hava aracı tipi, kapasitesi, sefer sıklığı veya tarife düzeni konusunda, Sözleşmenin 15. Maddesindeki standart şartlarda belirtilen gümrük, teknik, işletme veya çevre ile ilgili istisnai nedenler dışında, tek taraflı herhangi bir sınırlama koymayacaktır.

3. Hiçbir Taraf, diğ er Tarafın havayolu işletmecisine ilk reddetme şartı, yükselme oranı, itiraz etmeme ücreti veya kapasite, sefer sıklığı veya trafik ile ilgili bu Antlaşmanın amacına aykırı başkaca herhangi bir talepte bulunamaz.

4. Hiçbir Taraf, bu Maddenin (2) paragrafında öngörülen şartların eşit olarak uygulanmasının gerektiği ya da bu Antlaşmanın Eklerinde yer alan özel bir hüküm ile yetkilendirilmesi dışında, diğ er Tarafın havayolu işletmecisinin tarifersiz uçuşlarının plan, program ve tarifelerini onaylamak için talepte bulunmayacaktır. Her bir Taraf, diğ er Tarafın seferleri ile ilgili düzenlemeleri bilgi edinme amacıyla talep etmesi halinde, bu talebi ile ilgili olarak hava taşımacılığında iştirak eden hizmet kurumları ve diğ er Tarafın tayin edilen hava işletmelerine ilişkin idarî güçlükleri ve işlemleri en aza indirmeye özen gösterecektir.

Madde 12

Ücret

1. Her bir Taraf hava taşımacılığı ücretlerinin, piyasadaki ticarî göstergeler esas alınarak, her iki tarafın havayolu işletmeleri tarafından belirlenmesine izin verecektir.

2. Tarafların ülkeleri arasındaki uluslararası hava taşımacılığı için ücretler, listelenmiş olmak zorunda değildir. Yine de yukarıdaki hükme rağmen, Tarafların havayolu işletmeleri, Tarafların havacılık otoritelerine istek üzerine, geçmişteki, bugünkü ve gelecek ücret teklifleri üzerine bilgi için belirli bir usulde ve kabul edilebilir bir şekilde, anında erişim sağlamalıdır.

Madde 13

İstişare

Taraflardan her biri, bu Antlaşma ile ilgili istişareler yapılmasını her zaman isteyebileceklerdir. Bu istişarelere mümkün olan en kısa zamanda ve başka türlü belirlenmediği takdirde, diğer Tarafın böyle bir başvuruyu aldığı tarihten en geç 60 gün içinde başlayacaktır.

Madde 14

Uyuşmazlıkların Çözümü

1. 12. Madde (Ücret) konusunda olabilecek anlaşmazlıklar dışında, bu Antlaşma kapsamında meydana gelen ve 13. Madde'ye göre kurulan istişarelerle 30 gün içerisinde çözümlenemeyen bir anlaşmazlık, Tarafların anlaşması üzerine, bazı kişilere veya bir organa karar vermesi için gönderilebilir. Tarafların böyle bir anlaşmaya varamamaları halinde, herhangi bir taraf, uyuşmazlığın tahkime sunulması isteğini, diğer tarafa diplomatik kanallardan yazılı bir bildirimle bulunabilir.

2. Hakem mahkemesinde üç hakem bulunacaktır ve mahkemenin oluşumu aşağıdaki gibi belirlenecektir:

a) Taraflardan her biri, hakemlik talebinin alınmasından sonraki 30 gün içinde bir hakem tayin edecek. Bu hakemler, seçilmelerinden sonraki 60 gün içinde kendi aralarında anlaşarak, hakem mahkemesine başkanlık edecek olan üçüncü bir hakem seçecekler;

b) Tarafların kendi hakemlerini seçememeleri ve üçüncü hakemin de bu paragrafın (a) bendinde gösterildiği gibi tayin edilememesi halinde, Taraflardan herhangi biri, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Konsey Başkanından gerekli hakem ya da hakemleri 30 gün içinde tayin etmesini isteyebilir. Eğer Konsey Başkanı, Taraflardan birinin milliyetinden ise, aynı milliyetten olmayan en yüksek rütbeli Başkan Yardımcısı hakemi tayin eder.

3. Hakem mahkemesi bu Antlaşma uyarınca kendi yetkilerinin sınırlarını ve aksi kararlaştırılmadıkça usul kurallarını belirleyecektir. Mahkeme, kurulduktan, son

hükmünü vermeden önce geçici nitelikteki bazı önlemlerin alınmasını tavsiye edebilir. Mahkemenin vereceği bir karar üzerine ya da Taraflardan birinin isteği ile hakemler kurulunun teşkil edilmesini müteakip 15 gün içinde, tahkime tabi olacak konuları ve izlenecek özel usulü kesin olarak belirlemek amacıyla bir konferans düzenlenecektir.

4. Başka türlü kararlaştırılmadığı veya mahkemece belirlenmediği takdirde, dava dilekçesi, mahkemenin tamamen kurulumundan sonraki 45 gün içinde ve savunma dilekçesi de bundan sonraki 60 gün içinde verilecektir. Davacı tarafından cevaba cevap dilekçesi de savunma dilekçesini takiben 30 gün içinde sunulacaktır. Davalı, bu dilekçenin sunulmasından sonra 30 gün içinde cevap sunabilir. Eğer taraflar talep ederse veya Mahkeme uygun görürse, söz konusu layihalar teatisini takiben 45 gün içinde duruşma yapılabilir.

5. Mahkeme, oturumun bitmesinden sonra ya da oturum gerçekleşmediyse her iki Tarafın yanıtının verilmesinden itibaren 30 gün içinde yazılı bir karar almaya teşebbüs eder. Mahkemedeki hakemlerin çoğunluğunun verdiği karar uygulanır.

6. Taraflar, mahkeme kararını aldıktan sonra 15 gün içinde başvuruda bulunarak kararın yorumlanmasını isteyebilir ve herhangi bir yorum, böyle bir talebin yapılmasını müteakip 15 gün içinde yapılmalıdır.

7. Taraflardan her biri, kendi millî kanunlarının izin verdiği ölçüde hakem mahkemesinin verdiği kararı veya hükmü tam olarak uygulayacaktır.

8. Hakemlerin masraf ve ücretleri de dahil olmak üzere mahkeme masrafları, Âkit Taraflar arasında eşit olarak paylaşılacaktır. Uluslararası Sivil Havacılık Kuruluşu Konsey Başkanının herhangi bir masrafı ise, bu Maddenin 2 (b) paragrafındaki usullerle ilgili olarak hakemlik mahkemesinin masrafı sayılacaktır.

Madde 15

Sona Erdirme

Tarafların her biri, bu Antlaşmanın sona erdirilmesi konusundaki kararını herhangi bir zamanda yazılı bildirimde bulunabilir. Bu bildirim, aynı anda Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne (ICAO) gönderilecektir. Bu Antlaşma, sona erdirme yazılı

bildiriminin Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği'nin (International Air Transport Association / IATA) geçerli trafik sezonunu takip eden yılı takip eden gece yarısı (bildirimin öbür Tarafça alındığı yerde) sona erecektir. Tarafların anlaşması ile bu süre sonundan önce ihbarın geri alındığı durum bunun dışındadır.

Madde 16

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne Tescil

Bu Antlaşma ve tüm değişiklikleri Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne tescil edilecektir.

Madde 17

Yürürlüğe Girme

Bu Antlaşma imza tarihinde yürürlüğe girecektir.

Yürürlüğe girmesi ile bu Antlaşma, Devleti ile Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti arasında tarihinde 'da imzalanan Hava Ulaştırma Antlaşmasının yerine geçecektir.

Hükümetleri tarafından usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş aşağıda imzaları bulunan temsilciler bu Antlaşmayı imzalamışlardır.

..... yılının ayının günü ve İngilizce dillerinde, her iki metin de aynı ölçüde geçerli olmak üzere, ikişer nüsha olarak New York'ta yapılmıştır.

..... Hükümeti

ABD Hükümeti

Adına

Adına

2. Model Open Sky Agreement

AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA

AND

THE GOVERNMENT OF (.....)

The Government of the United States of America and the Government of [country] (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago December 7, 1944;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. **"Aeronautical authorities"** means, in the case of the United States, the Department of Transportation and in the case of [.....], the [.....], and any person or agency authorized to perform functions exercised by the Department of Transportation or said [.....];
2. **"Agreement"** means this Agreement and any amendments thereto;
3. **"Air transportation"** means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, scheduled or charter, for remuneration or hire;
4. **"Airline of a Party"** means an airline that is licensed by and has its principal place of business in the territory of that Party;
5. **"Convention"** means the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago December 7, 1944, and includes:
 - a) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
 - b) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
6. **"Full cost"** means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. **"International air transportation"** means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. **"Price"** means any fare, rate, or charge for the carriage of passengers, baggage, or cargo (excluding mail) in air transportation, including surface transportation in connection with international air transportation, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate, or charge;

9. **"Stop for non-traffic purposes"** means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo, or mail in air transportation;

10. **"Territory"** means the land areas, internal waters, and territorial sea under the sovereignty of a Party; and

11. **"User charge"** means a charge imposed on airlines for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

a) the right to fly across its territory without landing;

b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

c) the right to perform international air transportation between points on the following routes:

i) for airlines of the United States, from points behind the United States via the United States and intermediate points to any point or points in [.....] and beyond; [and for all-cargo service, between [.....] and any point or points;]

ii) for airlines of [.....], from points behind [.....] via [.....] and intermediate points to any point or points in the United States and beyond; [and for all-cargo service, between the United States and any point or points;] and

d) the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Each airline of a Party may, on any or all flights and at its option:

a) operate flights in either or both directions;

- b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
- c) serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties in any combination and in any order;
- d) omit stops at any point or points;
- e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;
- f) serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
- g) make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;
- h) carry transit traffic through the other Party's territory; and
- i) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that, [with the exception of all-cargo services,] the transportation is part of a service that serves a point in the homeland of the airline.

3. On any segment or segments of the routes above, any airline of a Party may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that, [with the exception of all-cargo services,] in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the homeland of the airline and, in the inbound direction, the transportation to the homeland of the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

5. Any airline of a Party performing charter international air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each airline of the other Party shall be subject to the least restrictive of such criteria. Nothing in this paragraph shall limit the rights of a Party to require airlines of both Parties to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights. Except with respect to the consumer protection rules referred to in this paragraph, neither Party shall require an airline of the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a notice that it is complying with the applicable laws, regulations, and rules referred to in this paragraph or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

Article 3

Authorization

Each Party, on receipt of applications from an airline of the other Party, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

- a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the other Party, nationals of that Party, or both;
- b) the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and
- c) the other Party is maintaining and administering the provisions set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4

Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorizations or technical permissions of an airline where:

a) that airline is not an airline of the other Party under Article 1(4);

b) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the other Party's nationals, or both; or

c) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraph 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 6 (Safety) or Article 7 (Aviation Security).

Article 5

Application of Laws

1. The laws and regulations of a Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be complied with by such aircraft upon entering, when departing from, or while within the territory of the first Party.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal

regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Article 6

Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of airlines of that other Party. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time and to take immediate action, prior to consultations, as to such airline or airlines if the other Party is not maintaining and administering the aforementioned standards and immediate action is essential to prevent further noncompliance.

Article 7

Aviation Security

1. The Parties affirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal February 24, 1988.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft that have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to

any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, suspend, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at the airline's option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services

provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. An airline of a Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country and, except where inconsistent with generally applicable law or regulation, any other country or countries of its choice, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services under this Agreement, any airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing, or leasing arrangements, with

- a) an airline or airlines of either Party;
- b) an airline or airlines of a third country; [and
- c) a surface transportation provider of any country;]

provided that all participants in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including to and from all airports with customs facilities and to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco, and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees, and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other

Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;

c) fuel, lubricants, and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and

d) promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these materials are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 10

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other

Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow each airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, or regularity of service, or the aircraft type or types

operated by the airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency, or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on airlines of the other Party.

Article 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by airlines of both Parties based upon commercial considerations in the marketplace.

2. Prices for international air transportation between the territories of the Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the airlines of the Parties shall provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the aeronautical authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

Article 13

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 14

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under Article 12 (Pricing), that is not resolved within 30 days of the date established for consultations pursuant to a request for consultations under Article 13 may be referred, by agreement of the Parties, for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, either Party may give written notice to the other Party through diplomatic channels that it is requesting that the dispute be submitted to arbitration.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a) Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed, in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. The arbitral tribunal shall be entitled to decide the extent of its jurisdiction under this Agreement and, except as otherwise agreed, shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may at the request of either Party recommend interim relief measures pending its final determination. If either of the Parties requests it or the tribunal deems it appropriate, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, the statement of claim shall be submitted within 45 days of the time the tribunal is fully constituted, and the statement of defense shall be submitted 60 days thereafter. Any reply by the

claimant shall be submitted within 30 days of the submission of the statement of defense. Any reply by the respondent shall be submitted within 30 days thereafter. If either Party requests it or the tribunal deems it appropriate, the tribunal shall hold a hearing within 45 days after the last pleading is due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the last pleading is submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for interpretation of the decision within 15 days after it is rendered and any interpretation given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notification of termination, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 16

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

Upon entry into force, this Agreement shall supersede [specify].

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at _____, this _____ day of _____, 20__ , in two originals, in the English and _____ languages, both texts being equally authentic.

3. Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi Madde Başlıkları (Günümüz Türkçesiyle)

KISIM 1- HAVA SEYRÜSEFERİ

Bölüm 1 – Genel İlkeler ve Sözleşmenin Uygulanması

Madde 1- Egemenlik

Madde 2- Ülke

Madde 3- Sivil ve Devlet Hava Aracı

Madde 4- Sivil Havacılığın Kötüye Kullanılması

Bölüm 2 – Sözleşmeci Devletlerin Ülkesi Üzerinden Uçuş

Madde 5- Tarifersiz Uçuş Hakkı

Madde 6- Tarifeli Hava Hizmetleri

Madde 7- Kabotaj

Madde 8- Pilotsuz Hava Aracı

Madde 9- Yasak Bölgeler

Madde 10- Gümrüklü Havalimanlarına İniş

Madde 11- Hava Düzenlemelerinin Uygulanabilirliği

Madde 12- Hava(cılık) Kuralları

Madde 13- Giriş ve Gümrük Düzenlemeleri

Madde 14- Hastalıkların Yayılmasını Önlemek

Madde 15- Havaalanı ve Benzeri Harçlar

Madde 16- Hava Aracının Aranması

Bölüm 3 – Hava Araçlarının Tabiiyeti

Madde 17- Hava Aracının Tabiiyeti

Madde 18- Çifte Tescil

Madde 19- Tescili Yöneten Ulusal Kanunlar

Madde 20- İşaretlerin Gösterilmesi

Madde 21- Tescilin Bildirimi

Bölüm 4 – Hava Seyrüseferinin Kolaylaştırılmasına İlişkin Önlemler

Madde 22- Usulün Kolaylaştırılması

Madde 23- Gümrük ve Göçmenliğe İlişkin Usuller

Madde 24- Gümrük Vergisi

Madde 25- Tehlike Halindeki Hava Aracı

Madde 26- Kazaların Araştırılması

Madde 27- Patent İddiaları Üzerine Hacizden Bağışıklık

Madde 28- Hava Seyrüseferi Kolaylıkları ve Standart Yöntemler

Bölüm 5 – Hava Aracı İle İlgili Olarak Yerine Getirilecek Şartlar

Madde 29- Hava Aracında Taşınacak Belgeler

Madde 30- Hava Aracı Radyo Donanımı

Madde 31- Uçuşa Elverişlilik Sertifikaları

Madde 32- Personel Lisansları

Madde 33- Sertifika ve Lisansların Tanınması

Madde 34- Yolculuk Seyir Defterleri

Madde 35- Yük Kısıtlamaları

Madde 36- Fotoğrafla İlgili Aletler

Bölüm 6 – Uluslararası Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar

Madde 37- Uluslararası Standart ve Usullerin Kabulü

Madde 38- Uluslararası Standart ve Usullerden Sapma

Madde 39- Sertifika ve Lisansların İbrazı

Madde 40- İbraz Edilmiş Sertifika ve Lisansların Değeri

Madde 41- Mevcut Uçuşa Elverişlilik Standartlarının Tanınması

Madde 42- Mevcut Personel Ehliyeti Standartlarının Tanınması

KISIM 2 – ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK ÖRGÜTÜ

Bölüm 7 – Örgüt

Bölüm 8 – Genel Kurul

Bölüm 9 – Konsey

Bölüm 10 – Hava Seyrüseferi Komisyonu

Bölüm 11 – Personel

Bölüm 12 – Finans

Bölüm 13 – Diğer Uluslararası Düzenlemeler

KISIM 3 – ULUSLARARASI HAVA TAŞIMACILIĞI

Bölüm 14 – Bilgi ve Raporlar

Bölüm 15 – Havaalanları ve Diğer Havacılık Tesisleri

Bölüm 16 – Müşterek İşletilen Örgütler ve Birleştirilmiş Hizmetler

KISIM 4- SON HÜKÜMLER

Bölüm 17 – Havacılıkla İlgili Diğer Anlaşmalar ve Düzenlemeler

Bölüm 18 – Uyuşmazlıklar ve İhlaller

Bölüm 19 – Savaş

Bölüm 20 – Ekler

Bölüm 21 – Onaylama, Bağlanma, Değişiklikler, İptaller

Bölüm 22 – Tanımlar

4. Havacılık Terimleri

ACC- Area control Centre or Area control
Saha kontrol merkezi veya Saha kontrol

ACFT-A/C- Aircraft
Uçak

ACN - Aircraft Classification Number
Uçak sınıflandırma numarası

AD-A/D Aedrome
Havaalanı

ADIZ- Air Defence Identification Zone
Hava Savunma Kimlik Bildirim Bölgesi

ADNC - Air Defence Notification Center
Hava savunma bildirim merkezi

ADR - Advisory Route
Tavsiyeli yol

ADS-Ads Air Defence Sector
Hava Savunma bölgesi

AFB- Air Force Base
Hava Üssü

AFIL- Flight Plan Filled in the Air
Havada doldurulan uçuş planı

AFIS- Aerodrome Flight Information Service
Havaalanı uçuş bilgi servisi

AFIS- Automated Flight Inspection System
Otomatik uçuş kontrol sistemi

AFS- Aeronautical Fixed Service
Sabit Havacılık Servisi Hizmet

AGA- Aerodrome, Air Routes and Ground aids
Havaalanı, hava yolları ve yer yardımcıları

AGL -Above Ground Level
Arazi seviyesinden olan yükseklik

AIC -Aeronautical Information Circular
Havacılık Enformasyon (bilgileri) tamimi

AIP- Aeronautical Information Publication
Havacılık Enformasyon (Bilgileri) yayını

AIRAC- Aeronautical Information Regulation ve control
Havacılık bilgileri düzen ve denetimi)

AIS- Aeronautical Information services
Havacılık Enformasyon Hizmetleri

ALT- Altitude
İrtifa

AOC- Air Operation Centre
Hava hareket merkezi

AP-A/P- Airport
Hava Limanı

ATC- Air Traffic Control
Hava Trafik Kontrol

ATCC- Air Traffic Control Center
Hava Trafik Kontrol Merkezi

ATFM- Air Traffic Flow Management
Hava trafik akışı yönetimi

ATFMU- Air Traffic Flow Management Unit
Hava trafik akışı yönetim birimi

ATN- Aeronautical Telecommunication Network
Havacılık Haberleşme Ağı

ATS- Air Traffic Services
Hava Trafik Hizmetleri (Servisleri)

AH- Air Warning
Hava ihbarı (Alarm)

AHACS- Airborne Warning and Control System
Havadan ihbar ve kontrol Sistemi

AWY- Airway
Hava yolu

BCSI- Broadcast
Radyo yayını

BDRY- Boundary
Sınır

CAA- Civil Aviation Authority
Sivil Havacılık Otoritesi

CEAC- Committee For European Airspace Coordination
Avrupa Hava Sahası

CIDIN- Common ICAO Data Interchange Network ICAO
Müşterek (ortak) bilgi alışveriş şebekesi

CIV- Civil
Sivil, Devlete ait

COM-Communication
Haberleşme

COMINT- Communication Intelligence
Muhabere İstihbaratı

CTR- Control Zone
Kontrol Bölgesi

CNS- Communications, Navigation and Surveillance
Muhabere, Seyrüsefer ve gözetim

DVOR- Doppler VOR Doppler VOR
Mania yansımalarında daha az Etkilenen, anten sistemi geliştirilmiş VOR

EANPG- European Air Navigation Planning Group
Avrupa Hava Seyrüsefer Planlama Grubu

ECAC- European Civil Aviation Conference
Avrupa Sivil havacılık konferansı

ELEV-el- Elevation
Rakım, irtifa

ETC- Etcetera (and the rest, and soforth.)
Vesaire (v.s.)

EUR- European Region
Avrupa bölgesi

EUROCONTROL- European Organization for the Safety of Air Navigation
Hava seyrüsefer Emniyeti için Avrupa Örgütü

FAA- Federal Aviation Administration
Federal Havacılık İdaresi (ABD)

FIC- Flight Information centre
Uçuş bilgi merkezi

FDPS- Flight Data Processing System
Uçuş bilgileri işleme sistemi

FIR- Flight Information Region
Uçuş Bilgi Bölgesi

FIS- Flight Information service
Uçuş Bilgi Hizmeti (Servisi)

FL- Flight Level
Uçuş Seviyesi

FANS- Future Air Navigation
Geleceğin Hava Seyrüsefer Sistemi

HEL- Helicopter
Helikopter

HIPAR- High Power acquisition radar
Yüksek takatlı yakalama radarı

HOSP- Hospital Aircraft
Hastane uçağı

IATA- Internatinol Air Transport Association
Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği

ICAA- Internatinol Civil Airports Association
Uluslararası Sivil Hava Meydanları Birliği

ICAN- International Comission for Air Navigation
Uluslararası Hava Seyrüsefer komitesi

ICAO- International Civil Aviation Organization
Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı

IFALPA- International Federation of Airlines Pilots
Uluslararası Havayolu Pilot Federasyonu

IFATCA- International Federation Air Traffic Controllers Association
Uluslararası Hava Trafik Kontrolörleri Birliği

IFF- Identification Friend / Foe
Dost veya Düşman tanıma

ISA- International Standart Atmosphere
Uluslararası Standart Atmosfer

ITU- International Telecommunication Union
Uluslararası Telekomünikasyon Birliği

LORAN- Long Range Air Navigation System
Uzun mesafe hava seyrüsefer sistemi)

MGL- Mean Ground Level
Deniz Seviyesi anlamına gelmektedir.

NADGE- NATO Air Defence Ground Environment
NATO Hava Savunma Yer Tesisleri

NAV- Navigation
Seyrüsefer

NAVAID- Air Navigation Facility
Hava Seyrüsefer Kolaylıkları

Ni-na- Nautical Miles
Deniz Mili

NOF- International NOTAM Office
Uluslararası NOTAM Ofisi

NOTAM- Notice to Airmen
Havacılara duyuru (ilan – bilgi)

OPR- Operator or Operate or Operative or Operating or Operational
İşletici, Operatör, çalışmaya hazır, çalışan

PANS- Procedures for air navigation services
Hava seyrüsefer hizmetleri için usuller

PLN- Flight Plan
Uçuş Planı

PSGR- Passengers
Yolculuk

QBI- Compulsory IFR Flight
Zorunlu IFR uçuş

RAC- Rules of Air and Air Traffic Services
Hava ve Hava Trafik hizmet Kuralları

RADAR- Radio Detection and ranging
Radyo ile bulma ve menzil ölçme (Radar)

RCC- Rescue Co-ordination Center
Arama-Kurtarma Koordinasyon

RNAV- Area Navigation
Saha Seyrüseferi

SAR- Search and Rescue
Arama ve kurtarma

SATKOM- Satellite Communications
Peyk (Uydu) Muhaberesi

SHAPE- Supreme Headquarter Allied Powers Europe
Avrupa Mut.Kuvvetleri Yüksek karargahı

SITA- Airlines Worldwide Telecommunications and Information Services
Havayolu şirketlerinin haberleşme hizmetlerini yürüten kuruluş

SNOWTAM- Snow NOTAM
Kar NOTAMI

SOC- Sector Operation Center
Bölge Hareket Merkezi

SONAR- Sound navigation and Ranging
Ses ile seyrüsefer ve mesafe

SOS- Save our Souls
Mors haberleşmesinde tehlike sinyali

STANAG- Standardization Agreement
Standartlaştırma anlaşmaları

T- Temperature
Isı

TACAN- Tactical Air Navigation
Taktik hava seyrüseferi

TAF- Tactical Air Force
Taktik hava kuvveti

TMA- Terminal control Area
Terminal kontrol sahası

TO- Technical Order
Teknik (Emir), Talimat

TWR- Aerodrome control Tower or Aerodrome control
Havaalanı Kontrol Kulesi veya Meydan kontrol

UAR- Upper Air Route
Yüksek seviye havayolu (24500 ft üstü)

UCA- Upper Control Area
Yukarı kontrol sahası

VER- Vertical
Dikey

VSP- Vertical Speed
Dikey sürat

WAC- World Aeronautical Chart
Dünya Havacılık Haritası ((ICAO) 1:1.000.000) ((ICAO) 1:1.000.000)

KAYNAKLAR

Kitap ve Makaleler

Abeyratne Ruwantissa, "The Effects of Unlawful Interference with Civil Aviation on World Peace and Social Order", 22 Transport Law Journal 449, 1995

Abeyratne Ruwantissa, "US/EU Open Skies Agreement – Some Issues", 72 J. Air L. & Com., 2007

Abeyratne Ruwantissa, "Some Recommendations for a New Legal and Regulatory Structure for the Management of the Offense of Unlawful Interference with Civil Aviation", 25 Transport Law Journal, 115, 1998

Ackerman, Steven, John A. Knox, *Meteorology: Understanding the Atmosphere*, Coleb, 2006

Adıgüzel M. Bahattin, Songül Akkuş Akgül, Candan Kula, *Havacılık ve Türk Hava Kurumu*, Türk Hava Kurumu Kültür Yayınları: 6, Ankara, 2006

Agosin M.R., D. Tussie, *Trade and Growth: New Dilemmas in Trade Policy – An Overview*, London: Macmillan, 1993

Ahrens C. Donald, *Meteorology Today*, 9. Ed., Brooks Cole, 2008

Akal Cemal Bali, "Devlet, Yasa, Hâkimiyet", Cumhuriyet'in 75. Yıl Armağanı, İstanbul Üniversitesi, 1999

Akat Asaf Savaş, "Tarihi Maddecilik ve Kapitalizm Öncesi Toplumlar: Asya Toplumu – Feodalite Tartışmasına Yeni Bir Yaklaşım", 30'uncu Asya ve Kuzey Afrika İnsan Bilimleri Uluslararası Kongresine sunulan tebliğ.

Akipek Ömer İlhan, *Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu*, AÜHFY:134, Ankara, 1959

Aksu Fuat, "Ege ve Kıbrıs Sorunlarının Çözümünde Avrupa Birliği'nin Tutumu", Stratejik Araştırmalar Dergisi, Sayı: 3, , Yıl: 2, Şubat 2004

Allegre Claude, *Herkese Biraz Bilim*, Çev. Ahmet H. Durukal, YKY, İstanbul, 2007

Ambrose Philip, "Landowner vs. Aviator", Harper's Weekly, 25 Dec. 1909

Andras Vamos-Goldman, The stagnation of economic Regulation Under Public International Air Law: Examining its Contribution to the Woeful State of the Airline Industry, 23 Trans. L. J. 425, 1996

Angert Eugene H., "A Closed Chapter in Aerial Law", Green Bag 19, 1907

Arı Tayyar, "Ege Sorunu ye Türk-Yunan İlişkileri: Son Gelişmeler Işığında Karasuları ve Hava Sahası Sorunları", Prof. Dr. Lâtif Çakıcı'ya Armağan, AÜSBFD, C.50, Ocak-Haziran 1995, No: 1-2, Ankara, 1996

Atun Ata, "TR-AB Hava sahası antlaşması", Avrasya İncelemeleri Merkezi, 5 Nisan 2010

Aust Anthony, *Modern Treaty Law and Practice*, 2nd Edition, Cambridge University Press, 2008

Aust Anthony, *Handbook of International Law*, Cambridge University Press, 2005

Babikian Raffi, *The Historical Fuel Efficiency Characteristics of Regional Aircraft from Technological, Operational and Cost Perspectives*, Massachusetts Institute of Technology, YL Tezi, 2001

Bal Çetin, "Uçak Nedir ve Nasıl Uçar?" <http://www.zamandayolculuk.com/cetinbal/aeroplane.htm>, 2006

Balloon Flying Handbook, FAA, Skyhorse Publishing, August 2007

Banner Stuart, *Who Owns the Sky? The Struggle to Control Airspace from the Wright Brothers on*, Harvard University Press, 2008

Barkowski Justin T., "Managing Air Traffic Congestion through the Next Generation Air Transportation System: Satellite-Based Technology, Trajectories, and Privatization?" 37 Pepperdine Law Review 2010

Barnard Nick, Lucy Pope, *How to Fly a Plane?*, Thames & Hudson, 2007

Başlar Kemal, "Uluslararası Hukukta Erga Omnes Kavramı", MHB, Yıl 22, 2002

Baykal Ferit Hakan, *Deniz Hukuku Çalışmaları*, Alfa, İstanbul, 1998

Beatson Jim, "Air Safety: Is America Ready to `Fly by Wire?\"", Washington Post, 2 April 1989

Benson Lee, *Merchants, Farmers, & Railroads: Railroad Regulation and New York Politics 1850-1887*, New York, 1955

Bentwich Norman, "Espionage and Scientific Invention", Journal of the Society of Comparative Legislation 10, 1909

Berkeley Davids, *The Law of Motor Vehicles*, Edward Thompson, New York, 1911

Bilsel Cemil, *Milletlerarası Hava Hukuku*, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul, 1948

- Binaghi W., "The Role of ICAO", E. McWhinney and M.A. Bradley (eds.), *The Freedom of the Air*, (Leiden/Dobbs-Ferry, Oceana, 1968
- Blackstone, William, *Commentaries on the Laws of England*, 10th ed., vol. II, A. Strahan, London, 1787
- Bogert C., "Problems in Aviation Law" 6 *Cornel Law Quarterly* 271, 1921
- Bonfante P., *Histoire Du Droit Romain*, J. Carrère, F. Fournier (Çev.), Paris, c. 1, 1928
- Bourbonnière M., L. Haeck, "Military Aircraft and International Law: Chicago Opus 3" 66 *Journal of Air Law and Commerce*, 2001
- Brooks Peter W., *Zeppelin: Rigid Airships 1893–1940*, Putnam Aeronautical Books, 2004
- Brownlie Ian, *International Law and the Use of Force by States*, Oxford, 1963
- Butler Richard J., *Sovereignty And Protective Zones In Space And The Appropriate Command And Control Of Assets*, Yayınlanmamış doktora tezi, Air University, Maxwell Air Force Base, Alabama, 2001
- Byers Michael, Georg Nolte (Eds.), *United States Hegemony and the Foundations of International Law*, Cambridge University Press, 2003
- Byers, Horace R., *General Meteorology*, McGraw Hill, New York, 1959
- Cambon Jules, Von Jagow "Exchange of Notes Between France-Germany Concerning Aerial Navigation", *AJIL Sup* 8, 1914
- Campbell AI, "ABD'de Neoliberalizmin Doğuşu: Kapitalizmin Yeniden Örgütlenmesi", *Neoliberalizm – Muhalif Bir Seçki*, Afredo Saad-Filho, Deborah Johnston (Haz), Şeyda Başlı, Tuncel Öncel (Çev.) Yordam Kitap, İstanbul, 2007
- Can Nazlı, "AB-ABD Arasındaki Açık Gökyüzü Andlaşması'nın İkinci Müzakere Safhasının Değerlendirilmesi", *Avrupa ve Türkiye'de Hava Hukuku Konusunda Son Gelişmeler*, Legal, İstanbul, 2010
- Capitán L., Henri Lorin, *El Trabajo en América, Antes y Después de Colón*, Buenos Aires, 1948
- Catherine, R., Gousset P., *L'état et L'essor industriel*, Paris, 1965
- Chang J.H., *Kicking Away the Ladder: Development Strategy in Historical Perspective*, London, Anthem Press, 2002
- Cheng Bin, "Beyond Bermuda", in N.M. Matte (ed.), *International Air Transport: Law, Organization and Policies for the Future*, Toronto, 1976

- Cheng Bin, "The Right to Fly," Transactions of the Grotius Society, Vol. 42, 1957
- Cheng Bin, *The Law of International Air Transport*, Sweet & Maxwell, 1962
- Cheng, Bin, "State Ships and State Aircraft", 11 CLP, 1958
- Chuang R.Y., *The International Air Transport Association*, Leiden, Sijtoff, 1972
- Chuncey Hackett, "Rights in Airspace and Lord Ellenborough's Dictum", Virginia Law Review 10, 1924
- Cin Turgay, "Ege'de Türkiye ve Yunanistan Bakımından FIR Hattı Sorunu", Kayseri Barosu Dergisi, Yıl: 7, Sayı: 19, Kasım 2000
- Clarke Simon, "Neoliberal Toplum Kuramı", Neoliberalizm – Muhalif Bir Seçki, Afredo Saad-Filho, Deborah Johnston (Haz), Şeyda Başlı, Tuncel Öncel (Çev.) Yordam Kitap, İstanbul, 2007
- Cohen Gerald A., *Karl Marx's Theory of History – a Defence*, Princeton University Press, 1978
- Colas Alejandro, "Neoliberalizm, Küreselleşme ve Uluslararası İlişkiler", Neoliberalizm – Muhalif Bir Seçki, Afredo Saad-Filho, Deborah Johnston (Haz), Şeyda Başlı, Tuncel Öncel (Çev.) Yordam Kitap, İstanbul, 2007
- Colegrove K.W., *International Control of Aviation*, World Peace Foundation, Boston, 1930
- Cooper John Cobb, "Air Transport And World Organization", 55 Yale Law Journal, August 1946
- Cooper John Cobb, "Roman Law and the Maxim Cujus Est Solum in International Air Law", McGill Law Journal 1, 1952-1955
- Cooper John Cobb, "The International Air Navigation Conference, Paris 1910" Journal of Air Law and Commerce 19, 1952
- Cortes Lorenzo, "Air Force Chief Cites Vitality of "Near Space" Capabilities", Defense Daily, Sept. 16, 2004
- Craig Paul, Gráinne De Búrca, *EU Law Text, Cases and Materials*, 3.Edition, Oxford, 2003
- Cribbett G., "The Influence of Bilateral Agreements, Tariffs and Subsidies in International Air Transport", 3 Journal of Aeronautical Science of India, 1951
- Crispino Enrica, Carlo Pedretti, Catherine Frost, *Leonardo: Art and Science*, Giunti, 2001

Çağa Tahir, *Hava Hukuku*, Cild I: Genel Kısım, Doğan Kardeş Matbaacılık, İstanbul, 1963

Çağlı Elif, *Küreselleşme - Eşitsiz ve Bileşik Kapitalist Gelişme*, Tarih Bilinci Yayınları, 2006

Çelebi Evliya, *Seyahatname*, İstanbul, Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık, 2003

De Leon Pablo Mendes, "The Dynamics of Sovereignty and Jurisdiction in International Law", Editor: Gerard Kreijen, *State, Sovereignty, and International Governance*, Oxford, 2004

Dempsey Paul Stephen, "Aviation Security the role of Law in the War Against Terrorism", Colum. J. Transnat'l L. 649, 2002-2003

Dempsey Paul Stephen, *Public International Air Law*, McGill University, Montreal, 2008

Dempsey Paul Stephen, The Rise and Fall of the Civil Aeronautics Board - Opening Wide the Floodgates of Entry, 11 Transp. L.J. 91, 1979

Dempsey Paul Stephen, "The Role of the International Civil Aviation Organization on Deregulation, Discrimination and Dispute Resolutions, 52 JALCOM 529, 1987

Dempsey Paul Stephen, *European Aviation Law*, Kluwer Law, 2004

Dempsey Paul Stephen, Lawrence E. Gesell, *Airline Management: Strategies for the 21st Century*, Coast Aire Publications, 1997

Denza, *Diplomatic Law: Commentary on the Vienna Convention on Diplomatic Relations*, 2nd edition, Oxford, 1998

Department of The Navy Office of The Chief of Naval Operations And Headquarters, U.S. Marine Corps, Department of Homeland Security and U.S. Coast Guard, *Navy's Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*, July 2007

Deraniyagala Sonali, "Uluslararası Ticarete Neoliberalizm", Neoliberalizm – Muhalif Bir Seçki, Afredo Saad-Filho, Deborah Johnston (Haz), Şeyda Başlı, Tuncel Öncel (Çev.) Yordam Kitap, İstanbul, 2007

D'hooghe Édouard, *Droit Aérien*, Librairie Administrative Paul Dupont, Paris, 1912

Dinçeller Tuncer, *Atatürk Döneminde Havacılık Faaliyetleri*, T.C. Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Y.L. Tezi, İstanbul, 2004

Doganis Rigas, *Airline Business in the 21st Century*, 2nd Edition, Rutledge, 2005

Draper, "Translation from CITEJA to the Legal Committee of ICAO", AJIL, 1988

Duménil Gérard, Dominique Lévy, "Neoliberal Karşı Devrim", Neoliberalizm – Muhalif Bir Seçki, Afredo Saad-Filho, Deborah Johnston (Haz), Şeyda Başlı, Tuncel Öncel (Çev.) (Yordam Kitap, İstanbul, 2007)

Eichenberger Jerry A., *General Aviation Law*, 2. Edition, McGraw-Hill, 1996

Emanuelli Claude, "Legal Aspects of Aerial Terrorism: The Piecemeal vs. the Comprehensive Approach, 10 Journal of International Law & Economics 503, 1975

Erkiner Hakkı Hakan, *Devletin Haksız Fiilden Kaynaklanan Uluslararası Sorumluluğu*, 12 Levha, 2010

Erkuş Muammer, "Havacılığın gelişimi", UTED, Ağustos, 2002

Erol Oğuz, *Genel Klimatoloji*, 5. Baskı, Çantay Kitabevi, İstanbul, 1999

Fairbridge R.W. (Ed), *Encyclopedia of Atmospheric Sciences and Astrogeology*, Encyclopedia of Earth Sciences, Vol. 2, Reinhold Public Company, 1978

Fauchille Paul, "La Circulation Aérienne et les Droits des États en Temps de Paix", Revue Juridique Internationale de la Locomotion Aérienne 1, 1910

Fauchille Paul, "Le Domaine Aérien et le Régime Juridique des Aérostats", RGDIP 8, 1901

Fedele, F., "Overflight by Military Aircraft in Time of Peace" 9 United States Air Force JAG Law Review, 1967

Fitzgerald Gerald, "Toward Legal Suppression of Acts Against Civil Aviation", International Conciliation, No. 285, November 1971

Freer D., "ICAO at 50 Years: Riding the Flywheel of Technology", 49 ICAO J, September 1994

Freidman Milton, *Capitalism and Freedom*, Chicago, University of Chicago Press, 1962

Friedlaender Ann F., The Dilemma of Freight Transport Regulation 2 (1969) (citing generally Solon Justus Buck, The Granger Movement: A Study of Agricultural Organization and its Political, Economic and Social Manifestations 1870-1880 (2nd impression, 1933

Friedlaender Ann F., The Dilemma of Freight Transport Regulation 2, 1969

Galeano, Eduardo, Latin Amerika'nın Kesik Damarları, 3. Baskı, (Atilla Tokatlı, Roza Hamken çev.) Çitlembik, 2010

Gidwitz Betsy, *The Politics of International Air Transport*, Lexington, 1980

- Gilliland M., "Bilateral Agreements", E. McWhinney and M.A. Bradley (eds.), *The Freedom of the Air*, Leiden/Dobbs-Ferry, Oceana, 1968
- Gillispie Charles, *The Montgolfier Brothers, and the Invention of Aviation*, Princeton University Press, 1983
- Goedhuis Daniel, "Questions of Public International Air Law", *Recueil des cours*, Volume 81, 1952
- Gonnard, R., *La Propriété dans la doctrine et dans l'histoire*, Paris, 1943
- Gotthold, Arthur F., "A New Problem of the Law", *Green Bag* 15, 1903
- Göknil M. Nedim, "Hava Hukukunda Yeni Gelişmeler", *AÜHFD*, Cilt I, Sayı 12, Mart 1945
- Göknil, M. Nedim, *Hava Hukuku Notları*, İstanbul, 1947
- Göknil, M. Nedim, *Hava Hukuku*, İstanbul, 1951
- Göymen Ali Yalçın, *Hegel Ve Marx'ın Tarih Anlayışlarının Karşılaştırılması*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Siyaset Bilimi Ve Kamu Yönetimi (Siyaset Bilimi) Anabilim Dalı, Yayınlanmamış YL Tezi, 2007
- Göze Ayferi, *Liberal, Marxiste, Faşist, Nasyonal Sosyalist ve Sosyal Devlet*, 4. Bası, Beta, İstanbul, 2005
- Grewe Wilhelm G., *The Epochs of International Law*, (Michael Byers Trans.), Walter de Gruyter, 2000
- Grillas, Mihail, "Egenin Kurnazı: Türkiye", *Radikal Gazetesi*, 08 Temmuz 2003
- Güldemir, Ufuk, *Kanat Operasyonu*, İstanbul, 1985
- Gündüz Aslan, *Milletlerarası Hukuk – Temel Belgeler – Örnek Kararlar*, 4. Baskı, Beta, İstanbul, 2000
- Günel Kamil, *Dünyaya ve Uzaya Coğrafi Yaklaşımlar*, Çantay Kitabevi, İstanbul, 2002
- Gürel Şükrü Sina, *Tarihsel Boyut İçinde Türk Yunan İlişkileri (1821-1993)*, Ankara, 1993
- Haanappel P.P.C., "Bilateral Air Transport Agreements: 1913-1980", *5 International Trade Law Journal*, 1979
- Hailbronner K., "International Air Transport Association", in R. Bernhardt (ed.) *Encyclopedia of Public International Law (Max Planck Institute) Vol 1*. 1992, 104A.D. Groenewege, *Compendium of International Civil Aviation*, 3. Edition, Montreal, IADC, 2003

Hamilton, J. Scott, *Practical Aviation Law*, Iowa State Press, 2001

Hardaway Robert M., "Of Cabbages and Cabotage: The Case for Opening up The U.S. Airline Industry to International Competition", *Transportation Law Journal* Spring 2007

Harold W. Bashor, "A New Legal Order in Air Transport", *Journal of Diplomatic Language*, Vol. 2, No. 1, June 2005

Harrison John, *International Aviation and Terrorism: Evolving Threats, Evolving Security*, Routledge, 2009

Hasgüler Mehmet. *Kıbrıs'ta Enosis ve Taksim Politikalarının Sonu*; Alfa Yayınları, Şubat 2007

Havel Brian, *Beyond Open Skies – A New Regime for International Aviation*, Kluwer Law, 2009

Hazeltine Harold D., *The Law of the Air*, University of London Press, London, 1911

Hedlund Daniel C., "Toward Open Skies: Liberalizing Trade in International Airline Services," 3 *Minn. J. Global Trade* 259, 1994

Heere Wybo P., "Problems of Jurisdiction in Air and Outer Space", XXIV No: 2 *Air & Space Law*, 1999

Heilbronner K., "International Civil Aviation Organization", R. Bernhardt (ed.), *Encyclopedia of Public International Law* (Max Planck Institute) Vol 2. 1995

Hershey Amos S., "The International Law of Aerial Space" *AJIL* 6, 1912

Hızır Serdar, Alisher Turaev, "Türk Hukuku'nda Hava Araçları Üzerinde İpotek Tesis Edilmesi", 57 *AÜHF* 3, 2008

Hill Philip G., Carl R. Peterson, *Mechanics and Thermodynamics of Propulsion*, Addison Wesley, 1965

Huang Jiefang, "Aviation Safety, ICAO and Obligations Erga Omnes", 8 *Chinese Journal of International Law*, March, 2009

Introduction to the Fédération Aéronautique Internationale, Lausanne March, 2009

Isaac F.M., "Is it Safe Up There", 28 *Transportation L.J.*, 1998

Işıklar Hakan Cem, *Ege'de Çözülemeyen Türk-Yunan Sorunları ve Casus Belli*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2009

- İşgüzar Hasan, *Türk Sorumluluk Hukukuna Göre Sivil Hava Aracı İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu*, Ankara, 2003
- Jackman W.J., Thomas H. Russell, *Flying Machines: Construction and Operation* Charles C. Thompson Co., Chicago, 1910
- James, Bacchus, *Trade and Freedom*, Cameron May, London, 2004
- Janis Mark Weston, *The American Tradition of International Law: Great Expectations, 1789-1914* Clarendon Press, Oxford, 2004
- Johnson John A., 55 Proceedings American Society of International Law, 1961
- Kaner İnci, *Hava Hukuku Dersleri (Hususî Kısım)*, B. 2, İstanbul 2004
- Keynes John Maynard, *The General Theory of Employment, Interest and Money*, London, 1936
- Kırıt Emrah, *Anayasal Açından Bankacılık Denetleme ve Düzenleme Kurumu*, MÜSBE, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2007
- Kırman Ahmet, *Havayolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara, 1990
- Kinnock Neil, "Address to the European Transport Conference", The Liberalization of the European Aviation History, London, (16 September 1996)
- Klein Herbert David, "Cujus Est Solum Ejus Est... Quousque Tandem?", 26 JALC 1959
- Kohen Marcelo G., "The Use of Force by the United States After The End of The Cold War, and Its Impact on International Law", United States Hegemony and the Foundations of International Law, Michael Byers, Georg Nolte (Eds.), 2003
- Kolko Gabriel, "Railroads and Regulation 1877-1916", 7 Norton Library, 1965
- Korul Vildan, Hatice Küçükönel, "Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi", Ege Akademik Bakış Dergisi, Cilt 3, Sayı 1-2, Ocak-Temmuz 2003
- Koskenniemi Martti, *The Gentle Civilizer of Nations: The Rise and Fall of International Law, 1870-1960*, Cambridge University Press, 2002
- Kotaite A., "Sovereignty under Great Pressure to Accommodate the Growing Need for Global Cooperation", 50 ICAO Journal, December 1995
- Köksal Şahin, *Küreselleşme Tartışmaları Işığında Ulus Devlet*, İlgi Kültür Sanat Yay., 1. Baskı, İstanbul, 2007

Köni Hasan S., *Uçaklara Karşı Girişilen Eylemlerin Uluslararası Hukukta Doğurduğu Sorunlar*, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları, No:103, 1977

Krisch Nico, "More Equal Than the Rest? Hierarchy, Equality and US predominance in international law", *United States Hegemony and the Foundations of International Law*, Michael Byers, Georg Nolte (Eds.), 2003

Kuhn Arthur K., "The Beginnings of an Aerial Law", *AJIL* 4, 1910

Kuran/Okur/Günel/Sarıbeyoğlu, *Uluslararası Hukuk – Temel Metinler*, Türkmen Kitabevi, 2009

Kuran Selami, *Uluslararası Deniz Hukuku*, 3. Baskı, Türkmen, 2009

Küçükömer İdris, *Batılılaşma ve Düzenin Yabancılaşması*, "Türkiye Batılılaşamaz", Profil, 2009

Lapavitsas Costas, "Neoliberal Dönemde Anayolcu İktisat Kuramı", *Neoliberalizm Muhalif bir Seçki*, (Der.) Alfredo Saad-Filho ve Deborah Johnston, İstanbul, Yordam Kitap, 2007

Lauterpacht Hersch, *Private Law Sources and Analogies of International Law*, 1927

Lee Blewett, "Sovereignty of the Air", *American Journal of International Law* 7, 1913

Leech H. Brougham, "The Jurisprudence of the Air", *Fortnightly Review* 92, 1912

Leloudas George, "Air Carriers' Liability for Damage to Third Parties on The Ground in the Risk Society", *Institute Of Air And Space Law*, McGill University, Montreal, London, 13 November 2008

Levine Michael E., "Airport Congestion: When Theory Meets Reality", *26 Yale Journal on Regulation*, Winter 2009

Lewis Ira, "Analysis of Alternative Institutional Arrangements for Reform of US Air Traffic Control", *7 International Public Management*, 2004

Lissitzyn, "Some Legal Implications of the U-2 and RB-47 Incidents", *AJIL*, Jan, Vol 56, No.1, 1962

Logan George Bryan, *Aircraft Law Made Plain*, St. Lois, 1928

Loubeyre, Paul, *Les Prinipes du Droit Aérien*, A. Pedone, Paris, 1911

Lowenfeld A.F., "A New Takeoff for International Air Transport", *54 Foreign Affairs*, 1975

Lutgens Frederick K., Lynes Timothy J., Robyn Mandel, "Liability for Damage Caused by Aircraft", *International Law Office*, 2010

McRae Donald M, "The Contribution of International Trade Law to the Development of International Law", *Recueil des Cours*, Volume 260, 1996

Memmi Albert, *Sömürgecinin Portresi Sömürgeleştirilenin Portresi*, (Şen Süer çev.), Versus, İstanbul, 2009

Menter Colonel Martin, *Astronautical Law*, Industrial College of the Armed Forces, Yayınlanmamış doktora tezi, 1959

Magoffin Ralph van Deman, James Brown Scott, *Hugo Grotius - The Freedom of the Seas* Oxford University Press, New York, 1916

Mahmut Melih Başdemir, *Avrupa Birliği Müzakere Sürecinde Türkiye ile Yunanistan Arasındaki Karasuları ve Hava Sahasının Genişliği Sorunları*, Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış YL Tezi, 2006

Mallinson, William, *A Modern History – Cyprus*, I.B. Tauris, 2005

Marcuse Peter, "Globalizmin Dili", *Monthly Review*, Vol. 52, No 3, Temmuz-Ağustos 2000

Marşan Mahmut, *Türk Sivil Havacılık Mevzuatı*, İstanbul Teknik Üniversitesi Sivil Havacılık Enstitüsü, 1954

Marx Karl, *Capital – Critique of Political Economy*, Vol.1, English edition of 1887, Progress Publishers, Moscow, 1887

Marx Karl, Friedrich Engels, *German Ideology*, Prometheus Books, 1998

Mather J.R., *Climatology – Fundamentals and Applications*, McGraw, 1974

Matte Nicolas Mateesco, *International Air Transport*, Martinus Nihjoff, 1982

Matte Nicolas Mateesco, *Treatise on Air-Aeronautical Law*, Martinus Nihjoff, 1981

McClellan David ve Diğerleri, *Implementation Kits for the International Counter-Terrorism Conventions*, Commonwealth Secretariat Criminal Law Section, Legal and Constitutional Affairs Division, Commonwealth Secretariat, London, United Kingdom, 2002

McDougal and Schlie, "Hydrogen Bomb Tests in Prospective" *Yale Law Journal*, 64 Yale L.J. 648, 1955

McElvaine, Robert S., *The Great Depression: America 1929-1941*, Three Rivers Press, 1993

McMillan David, "EUROCONTROL", 10. Turkish Transportation Forum, İstanbul, 29 September 2009

Meray Seha L., *Lozan Barış Konferansı – Tutanaklar Belgeler*, Takım II, Cilt 2, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 1969

Meriç İlkay, "Özel Mülkiyet Ne Ezelidir Ne De Ebedidir", *Marksist Tutum*, no:55, Ekim 2009

Meyer Alexander, *Die Erschliessung der Luftraumes in ihren Rechtlichen Folgen*, Frankfurt, 1909

Meyer H.G., "Trespass by Aeroplane", *Law Magazine and Review*, 36, 1910

Milde M., "Aviation Safety Oversight Audits and the Law", *XXVI Annals of Air and Space Law*, 2001

Milde M., "Enforcement of Aviation Safety Standards-- Problems of Safety Oversight", *45 Zeitschrift fur luft und Weltraumrecht*, 1996

Miller C.O., "State of the Art in Air Safety", *34 Journal of Air Law and Commerce*, 1957

Milberg W., "Is Absolute Advantage Passé? Towards a Keynesian/Marxian Theory of International Trade", M. Glick (Ed.), *Competition, Technology and Money: Classical and Post-Keynesian Perspectives*, Aldershot: Edward Elgar, 1994

Milde Michael, "The International Fight Against Terrorism in the Air, in the Use of Airspace and Outer Space for All Mankind in the 21st Century, (Bin Cheng Ed.), Kluwer, 1995

Moore Charles C., "Aerial Navigation", *Law Notes* 4, 1900

Moore Larry, Rose M. Rubin, Justin N. Joy, "The World Trade Center Disaster: How Terrorist Airline Attacks Can Affect the Legal, Economic, and Financial Conditions of Airlines Under the Montreal Liability Agreement", *4 Brigham Young University International Law & Management Review*, Winter 2007

Munck Ronaldo, "Neoliberalizm ve Siyaset, Neoliberalizmin Siyaseti", *Neoliberalizm – Muhalif Bir Seçki*, Afredo Saad-Filho, Deborah Johnston (Haz), Şeyda Başlı, Tuncel Öncel (Çev.) Yordam Kitap, İstanbul, 2007

Mushkat Miron, Roda Mushkat, "The Political Economy Of Hong Kong's 'Open Skies' Legal Regime: An Empirical And Theoretical Exploration", *10 San Diego International Law Journal* 2009

Myers Denys P., "The Criminal in the Air" *Journal of the American Institute of Criminal Law and Criminology* 4, 1914

Nijeholt Johanna F., *Air Sovereignty*, Martinus Nijhoff, The Hague, 1910

- Nomer Ergin, Cemal Şanlı, *Devletler Hususi Hukuku*, 14. Bası, Beta, İstanbul, 2006
- Oktal Hakan, Hatice Küçükönel, "Dünyada Bölgesel Hava Taşımacılığı Ve Türkiye'de Uygulanabilirliği", *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 7- Sayı: 2, 2007
- Okur Derya Aydın, *Deniz Hukukunda Liman Devleti Yetkisi ve Denetimi*, 12 Levha, 2009
- Oppenheim, L., *International Law – A Treatise*, Vol.-I Peace, 3rd Ed., (Ronald F. Roxburgh Editor), Lawbook Exchange, New Jersey, 2008
- Orakhelashevili Alexander, *Peremptory Norms in International Law*, Oxford University Press, New York, 2006
- Oxman B.H., "Transit of Straits and Archipelagic Waters by Military Aircraft" 4 *Singapore Journal of International & Comparative Law*, 2000
- Önen Mesut, *Yabancı Hava Gemileri Tarafından Yeryüzünde Üçüncü Şahıslara Verilen Zararlar Hakkında 7 Ekim 1952 Tarihli Roma Konvansiyonu*, İÜSBF, N0:3159, İstanbul, 1983
- Önen, Mesut, *Hava Hukuku Dersleri*, İstanbul, 1983
- Özbek Deniz Güner, "Türkiye'de Hava Taşıma Hukuku", *Avrupa ve Türkiye'de Hava Hukuku Konusunda Son Gelişmeler*, Legal, İstanbul, 2010
- Öztürk Yaşar, *Sivil Hava Aracı Kaptanının Yetki ve Sorumlulukları*, TALPA, 2009
- Pazarcı Hüseyin, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 1. Kitap, 7.Bası, Ankara, Turhan Kitabevi, 1998
- Pazarcı Hüseyin, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, 2. Kitap, 8.Bası, Ankara, Turhan Kitabevi, 2005
- Pazarcı, Hüseyin, "Lozan Antlaşmasından 1974'e kadar Ege'ye İlişkin Gelişmeler ve Yunanistan'ın Ege Politikası", *Üçüncü Askeri Tarih Semineri: Türk-Yunan İlişkileri*, Ankara, 1986
- Palley Thomas I., "Keynesçilikten Neoliberalizme: İktisat Biliminde Paradigma Kayması"; *Neoliberalizm – Muhalif Bir Seçki*, Afredo Saad-Filho, Deborah Johnston (Haz), Şeyda Başlı, Tuncel Öncel (Çev.) Yordam Kitap, İstanbul, 2007
- Parker Sybil P., "Engine", *McGraw-Hill Concise Encyclopedia of Science and Technology*, 3rd Edition, McGraw-Hill, 1994
- Pilot's Handbook of Aeronautical Knowledge*, U.S. Department of Transportation, FAA, Flight Standards Service, 2008.
- Pollock, Frederick, *The Law of Torts*, Stevens and sons, London, 1887

- Price Jeffrey C., Jeffrey S. Forrest, *Practical Aviation Security: Predicting and Preventing Future Threats*, Buuterworth-Heinemann, 2008
- Proceedings of the International Civil Aviation Conference*, Conference Doc. 16, United States Proposal of a Convention on Air Navigation, 1945
- Provost R., "Reciprocity in Human Rights and Humanitarian Law", 65 BYIL, 1994
- Ragazzi Maurizio, *The Concept Of International Obligations Erga Omnes*, Clarendon Press, Oxford, 2002
- Recent Developments, 19 Harvard International Law Journal, 1978
- Reeves Alfred G., *A Treatise on the Law of Real Property*, Little Brown and Co., Boston, 1909
- Reinhardt Dean N., "The Vertical Limit of State Sovereignty", Journal of Air Law and Commerce, Winter, 2007
- Richards H. Erle, *Sovereignty over the Air*, Oxford, Clarendon Press, 1912
- Rhoades, Dawna L., *Evolution of International Aviation*, Ashgate, 2008
- Roderick Van Dam, *EUROCONTROL Qua Vadis*, Revue Française de Droit Aerien et spati al, vol.215, No:3, 2000
- Rodrik Dani, *The Global Governance of Trade: As if Trade Really Mattered*, United Nations Development Programme, 2001
- Sampson Anthony, *Empires of the Sky: The Politics, Contests and Cartels of World Airlines*, 24, 1984
- Sander, Oral, *Siyasi Tarih 1918-1994*, 13. Baskı, İmge, Ankara, 2005
- Sarıbeyoğlu Meltem, *Dünya Ticaret Örgütü'nün Antlaşmalara Dayalı Milletlerarası Ekonomik Düzendeki Yeri Ve Türk Hukukuna Etkisi*, MÜSBE, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2008
- Satow Ernest, *Satow's Guide to Diplomatic Practice*, 5th ed., Edited by Gore Booth Longman, London, 1979
- Savoia Cesare, *L'aviazione Civile*, Milano, 1958
- Schenkman Jacob, *International Civil Aviation Organization*, H. Studer, Geneva, 1955
- Schindler D. and J.Toman, *The Laws of Armed Conflicts*, Martinus Nihjoff Publisher, 1988
- Schwarzenberger, Georg, *A Manuel of International Law*, 5th ed., London, 1967

Scott Shirley V., "The impact on International Law of US Noncompliance", Michael Byers, Georg Nolte (Eds.), *United States Hegemony and the Foundations of International Law*, Cambridge University Press, 2003

Scott William L., Milton P. Jarnagin, *A Treatise upon the Law of Telegraphs* Boston: Little, Brown, and Co., 1868

Seidl-Hohenveldern, I., "International Economic Law: General Course on Public International Law", *Recueil des cours*, Volume 198, 1986

Selden John, *Ownership of the Sea* (Latince orijinali Mare Clausum adı ile 1635'de yayınlanmıştır), Marchamont Nedham (çev.), London, 1652

Shaikh Anwar, "Neoliberalizmin İktisat Mitolojisi", *Neoliberalizm – Muhalif Bir Seçki*, Afredo Saad-Filho, Deborah Johnston (Haz), Şeyda Başlı, Tuncel Öncel (Çev.) Yordam Kitap, İstanbul, 2007

Shaw Malcolm, *International Law*, 5th Ed., Cambridge University Press, 2004

Shawcross Christopher N., Kenneth Macdonald Beaumont, *Air Law*, 4th Edition, Butterworth, London, 1977

Shelley Mary, *Frankenstein or the Modern Prometheus*, Penguin Books, 2003

Sheppard Steve (eds.), *The Selected Writings and Speeches of Sir Edward Coke*, Vol.2 Liberty Fund: Indianapolis, 2003

Shifrin Carole A., Delta-Continental Talks Could Spur Global Links, *Aviation Wk & Space Tech.* 9, 1996

Shrewsbury, Stephen M., "September 11th And The Single European Sky: Developing Concepts Of Airspace Sovereignty", 68 *J. Air L. & Com.* 115, Winter 2003

Smith Adam, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*, 1776

Speciale Raymond C., *Fundamentals of Aviation Law*, McGraw-Hill, 2006

Sönmezoğlu Faruk, *Türkiye-Yunanistan İlişkileri – Büyük Güçler*, Der Yayınları, İstanbul, 2000

Sözer Bülent, "Türk Sivil Havacılık Kanununa İlişkin Bazı Görüşler ve Değerlendirmeler", *BATIDER C. XII*, 1984

Swinnen Benoit M.J., "An Opportunity for Trans-Atlantic Civil Aviation: From Open Skies to Open Markets?" *JALCOM*, August-September, 1997

Şahiner Oktay, *Hava ve Uzay Hukukunun Gelişimi Açısından Türkiye'nin Yeri*, DÜSBE, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Diyarbakır, 2006

Şanlı Cemal, *Uluslararası Sivil Havacılık Davalarında Mahkemelerin Yargı Yetkisi ve Uygulanacak Hukuk*, Kazancı, İstanbul, 1992

T.C. Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2002'den 2008'e Sivil Havacılık, Ankara, Nisan 2008

Tahiroğlu, Bülent, *Roma Hukukunda Mülkiyet Hakkının Sınırları*, 3.Baskı, Der Yayınları, İstanbul 2001

Taneja Newal, *U.S. International Aviation Policy*, 1980

Tarbuck, Edward J., Dennis Tasa, *The Atmosphere*, 10th Ed., Prentice Hall, 2007

Tarbuck Edward J., Dennis Tasa, *The Atmosphere: An Introduction to Meteorology (8th Edition)* Prentice Hall, 2000

Tarhanlı Turgut, *Uydular Aracılığıyla Yer Doğal Kaynaklarının Uzaktan Algılanması ve Uluslararası Hukuk*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 1991

Taşkesen Gökhan, *Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım*, İÜSBE, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Malatya, Mart 2006

Terence J. Byres "Neoliberalizm ve Az Kalkınmış Ülkelerde İkel sermaye Birikimi", Neoliberalizm – Muhalif Bir Seçki, Afredo Saad-Filho, Deborah Johnston (Haz), Şeyda Başlı, Tuncel Öncel (Çev.) Yordam Kitap, İstanbul, 2007

Tezcan, Durmuş, *Hava Hukuku*, (Ders Notları), İzmir, 1998

Toluner Sevin, *Milletlerarası Hukuk Dersleri – Devletin Yetkisi*, 4. Bası, Beta, İstanbul, 1996

Toluner Sevin, *Limni Adası'nın Hukuki Statüsü ve Montreux Boğazlar Konvansiyonu*, MHMMAUM, İstanbul, 1987

Toporowski Jan, "Parasal Uygulamanın Tanıdık Sığınağı: Neoliberal Uluslararası Para ve Finans Rüyası", Neoliberalizm – Muhalif Bir Seçki, Afredo Saad-Filho, Deborah Johnston (Haz), Şeyda Başlı, Tuncel Öncel (Çev.) Yordam Kitap, İstanbul, 2007

Tüzün Nejat, *Kara ve Hava Tasıma Hukuku*, Ankara, 1968

Uniform State Law for Aeronautics Freeman, "Survey of State Aeronautical Legislation" 1 Air Law Review, 1930

Underdown, R. B., *Aviation Law for Pilots*, Wiley-Blackwell, 1999

U.S. Air Force, *International Law-The Conduct of Armed Conflict and Air Operations*, Air Force Pamphlet, 1976

Ülgen Hüseyin, *Hava Tasıma Sözleşmesi*, Ankara, 1987

Ünal Mehmet Sertaç, *Sivil Havacılık Ve Uluslararası Hukuk*, Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Hukuku Anabilim Dalı, Yayınlanmamış YL Tezi, Eylül 2009

Ünlü, Sinem, *11 Eylül Olaylarının Uluslararası Sivil Havacılık Güvenliğine Etkileri*, SÜSBE, Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Yayınlanmamış YL Tezi, Konya, 2009

Üstüntepe, Levent, "Helikopterler Nasıl Uçar?", UTED, Ağustos, 2002

Valentine G.D., "Sovereignty or Freedom in the Atmosphere", *Juridical Review* 23, 1912

Valladao Haroldo, "Punition Internationale de L'actuelle Piraterie Aérienne", *Aerial Piracy and International Law*, Edward McWhinney, New York, 1973

Vasigh Bijan; Thomas Tacker; Ken Fleming, *Introduction to Air Transport Economics: From Theory To Application*, Ashgate, 2008

Verschoor, I.H.P. Diederiks, *An Introduction to Air Law*, 8th Ed., Kluwer Law, 2006

Vural Oktay, *Türkiye Sivil Havacılık Endüstrisi Ekonomik ve Yapısal Analiz*, Ulaştırma Bakanlığı, Ankara, 2001

Wagner Wenceslas J., *International Air Transportation as Affected by State Sovereignty*, 1970

Warren Davis J., *Aeronautical Law*, C.2, Los Angeles, 1930

Wassenbergh H., "Safety in Air Transportation and Market Entry", XXIII: 2 *Air and Space Law*, 1998

Weber Ludwig, "Convention on International Civil Aviation - 60 Year"s, 53 *Zeitschrift fur luft und Weltraumrecht*, 2004

Weber Ludwig, *International Civil Aviation Organization-An Introduction*, Kluwer Law, 2007

Weber Ludwig, "Chicago Convention", in R. Bernhardt (ed.), *Encyclopedia of Public International Law (Max Planck Institute) Vol 1*, 1992

White Paper, *European Transport Policy For 2010: Time To Decide*, Commission of the European Communities, Brussels, Com (2001) 370 Final, 2001

Williams, Wayne C., "The Law of the Air", *Case and Comment* 18, 1911

Winter Frank H., F. Robert Van der Linden, *100 Years of Flight – A Chronicle of Aerospace History 1903-2003*, National Air and Space Museum, Virginia, 2003

Wright David, *The Physics of Space Security*, 2005

Wybo P. Heere, Problems of Jurisdiction in Air and Outer Space, XXIV No: 2 Air & Space Law, 1999

Wilson George Grafton, "Aerial Jurisdiction", American Political Science Review 5, 1911

Woll Cornelia, "Open Skies, Closed Markets: The Importance of Time in the Negotiation of International Air Transport", 104th Annual Meeting of the American Political Science Association, Toronto, Canada, September 3-6, 2009

Wouters Jan, Sten Verhoeven, "State Aircraft", Max Planck Encyclopedia of Public International Law, Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law, Heidelberg and Oxford University Press, 2009

Yearbook of UN, 1946/7

Zinn, Howard, *ABD Halkları Tarihi*, Kalkedon, İstanbul, 2009

Zollman Carl, *Cases On Air Law*, St. Paul, West Publishing Co, 1930

Zollman Carl, *Law of the Air*, London, C. 1, 1930

Yararlanılan İnternet Siteleri

www.babylon.com

www.gokyuzuhaberci.com

<http://www.carboncapturereport.org>

<http://www.meteor.gov.tr>

www.nasa.gov

<http://site.mynet.com/erdemguntepe/erdemglider/id1.htm>

<http://www.erciyeshavacilik.com>

<http://www.marslogistics.com>

<http://www.lilienthal-museum.de>

<http://www.habervitrini.com>

<http://www.britannica.com>

www.fenokulu.net

<http://www.nasm.si.edu>

<http://www.servetbasol.com/Articles/HavacilikKronolojisi.htm>

<http://www.boeing.com>

<http://www.airbus.com>

<http://www.istanbul.edu.tr>

<http://www.allstar.fiu.edu>

<http://www.gnostics.com>

<http://news.bbc.co.uk>

<http://www.cherokeeobserver.org>

www.dominiopublico.gov.br

<http://www.caa.co.uk>

<http://www.havatrafik.com>

www.havais.org.tr

www.dhmi.gov.tr

<http://192.206.28.81/firworld/default.aspx>

<http://cosmoroad.net>

<http://www.icao.int>

<http://rega.basbakanlik.gov.tr>

<http://www.casusbelli.org>

<http://www.bangkok.icao.int>

<http://confinder.richmond.edu>

http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/single_european_sky_en.htm

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/

<http://www.eurocontrol.int>

<http://www.norad.mil>

www.mfa.gr

<http://www.tsk.tr>

<http://www.hvkk.tsk.tr/PageSub/BasinDuyurulari/Haber/HaberDetay.aspx?HID=1292>

<http://www.abhaber.com>

<http://www.easa.eu.int>

<http://www.jaa.nl>

<http://www.iata.org>

<http://www.abgs.gov.tr>

<http://www.fai.org>

<http://www.thk.org.tr>

<http://tez2.yok.gov.tr>

<http://www.monthlyreview.org>

<http://www.state.gov>

<http://www.faa.gov>

<http://www.talpa.org>

www.un.org

<http://www.tbmm.gov.tr>

<http://ecfr.gpoaccess.gov>

<http://web.shgm.gov.tr>

<http://www.icj-cij.org>

Antlaşmalar

Fransa-Almanya Hava Antlaşması (1913)

Paris Sözleşmesi (1919)

Madrid Sözleşmesi (1926)

Havana Sözleşmesi (1928)

Varşova Sözleşmesi (1929)

Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi (1944)

Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (1944)

Şikago Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Sözleşmesi (1944)

Şikago Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi (1944)

Roma Sözleşmesi (1952)

Lahey Protokolü (1955)

Guadalajara Sözleşmesi (1961)

Tokyo Sözleşmesi (1963)

Lahey Sözleşmesi (1970)

Guatemala Protokolü (1971)

Montreal Sözleşmesi (1971) ve Ek Protokoller (1975)

Montreal Protokolü (1978)

Montreal Ek Protokolü (1978)

Devletlerin Ay ve Diğer Gök Cisimleri Dahil Uzayın Araştırılmasında (Keşfedilmesi) ve Kullanılmasında Faaliyetlerini Yöneten İlgelere Dair Sözleşme (1967)

Astronotların Kurtarılması, Geri Dönmeleri ve Uzaya Fırlatılan Cisimlerin Geri Dönüşüne İlişkin Sözleşme (1968)

Uzay Cisimlerinin Neden Olduğu Zararlar Konusunda Uluslararası Sorumluluğa İlişkin Sözleşme (1972)

Uzaya Fırlatılan Cisimlerin Kaydına İlişkin Sözleşme (1975)

Devletlerin Ay ve Diğer Gök Cisimleri Üzerindeki Faaliyetlerini Yöneten Sözleşme (1979)

Plastik Patlayıcılar Sözleşmesi (1991)

Montreal Sözleşmesi (1999)

Cape Town Sözleşmesi (2001)

Cape Town Hava Aracı Protokolü (2001)

Genel Riskler Sözleşmesi (2009)

Hava Sahası İhlalinde Tazminata İlişkin Sözleşme (2009)

Açık Semalar Antlaşması (Askeri)

ABD Açık Semalar Antlaşması Modeli

ABD/AB 2007 Hava Taşımacılığı Antlaşması

BM Antlaşması

UK-US Air Services Agreement 1977 (Bermuda Antlaşması)

Bahrain-UK Air Services Agreement 1998

Azerbaijan-UK Air Services Agreement 1994

Japan-Pakistan Cultural Agreement,

Finland-Netherlands Cultural Agreement,

İsrail- Ürdün Tarım Antlaşması

Netherlands-Saudi Arabia Air Transport Agreement 1985

Kanunlar, Yönetmelik ve Genelgeler

Aerial Navigation Act, 1911, 1&2 Geo. V. c.4

Air Traffic Rules, art. 74.

Air Commerce Act, 44 Stat. 2119,1926

Airline Deregulation Act of 1978

Slot Uygulama Prensipleri Talimatı (Rev-2), Ulaştırma Bakanlığı, SHGM,

Slot Uygulamaları Hakkında Genelge,

5253 Sayılı 4 Kasım 2004 tarihli Dernekler Kanunu

2821 Sayılı Sendikalar Kanunu,

Türk Hava Kurumu Tüzüğü, Türk Hava Kurumu Basımevi-Ankara 2009

An Act to Incorporate International Air Transport Association, Statutes of Canada, 1945, Chapter 51 (18 December 1945)

Civil Aviation Act, 1949

Greece Article 139 of Legal Decree 187/1973

Regulation 1008/2008, art. 4(a).

4721 Sayılı Türk Medeni Kanunu

British Air Navigation Act, art. 10-11 (1920)

French Civil Code, art. 552, par. 1

German Civil Code art. 905

1982 T.C. Anayasası

Federal Regulations Title 14: Aeronautics and Space PART 99, Security Control of Air Traffic Subpart A General 99.11

Civil Aeronautics Act of 1938.

Civil Aeronautics Act

Federal Aviation Act

Davalar

Johnson v. Curtiss N. W. Airplane Co., (1928) U.S. Av. Rep. 42, D. C. Minn. 1923

Penruddock's Case, 77 Eng. Rep. 210, 1598

Baten's Case, 77 Eng. Rep. 810, 1610

Pickering v. Rudd, 171 Eng. Rep. 70, 1815

Bargam v. Karformah, 3 Bengal L. Rep. 18, 1869

Aiken v. Benedict, 39 Barb 400, N.Y., 1863

Tillmes v. Marsh, 67 Pa. 507, 1871

Kenyon v. Hart, 122 Eng. Rep. 1188, 1865

Guille v. Swan, 19 Johns, New York, 1822

Swetland v. Curtiss Airport Corp., 41 P. (2d) 929, N. D. Ohio, 1930

United States v. Causby, 328 U.S. 256, 66 S. Ct. 1062, 1946

Bernstein v. Skyviews Ltd, QB 479, 1978

Anchor Developments v. Berkley House, 38 U.S. 82, 1987

Lotus Case, PCIJ. Reports, Series A, No. 10, 14

Commonwealth v. Kevin and Smith, 2 Pa. D. & C. 241, [1928] U.S. Av. Rep. 39, 1922

Gabcíkovo-Nagymaros Project (Hungary/Slovakia), ICJ Reports, 1997

Denmark v. Norway Case, PCIJ Series A/B. No.53.

ICAO Jurisdiction, India/Pakistan, I.C.J. Reports, 1972

Barcelona Traction (Belgium v. Spain) ICJ Reports, 1970

UAD, Nikaragua davası ICJ Reports, 1986

R. v. Martin, 2 Q.B. 272. Central Criminal Court, London, 22 March 1956

USA v. Cordova and Santano, US District Court, Eastern District of New York, USA v. R 1; 3 Avi 17, 306, 17 March 1950

Resmi Bildiri ve Belgeler

ICAO Doc. 9826-Supplement (Havacılık Güvenlik Eylem Planının bir bölümü olarak yayınlanmıştır).

DCCD Doc No. 44 1/5/09, International Conference On Air Law (Montréal, 20 April to 2 May 2009) "Two New Treaties Adopted by International Conference on Air Law",

ICAO Doc. 9707

ICAO Doc. 9735

ICAO Doc. 9734

ICAO Doc. 7300/8

ICAO Doc. 7970;

ICAO Doc. 9848, Resolutions A32-11.

ICAO Doc. 8565 – LC/152-1, 152-2

ICAO Doc. 8923-C/998, 9 ILM 1286, 1970

ICAO Doc. 9028-C-1008, ILM 1972, 897.

ICAO Doc. 9704-C/1122, C-MIN. 151/1-15, Council--151st Session, Summary Minutes with Subject Index (1997), 94-95.

ICAO Doc. 9518

ICAO Doc. 8932/2

ICAO Doc. 9848

ICAO Doc. 7670, Resolutions and Recommendations of the Assembly 1st to 9th Sessions (1947-1955), Montreal, 1956.

ICAO Doc. 9707, Directors General of Civil Aviation Conference on a Global Strategy for Safety Oversight, Report (1997), 2-5.

ICAO Doc. 9735, AN/960, ICAO Safety Oversight Audit Manual (2nd ed. 2006), 3-1.

ICAO Doc. 7364

ICAO Doc. 9145

ICAO Doc. 9146

ICAO Doc. 9147

ICAO Doc. 9148

ICAO Doc. 9790 “Establishment of an ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme”, (Assembly Resolutions in Force)

ICAO Doc. 9735, AN/960, ICAO Safety Oversight Audit Manual (2nd ed. 2006), 6-3; Ayrıca bknz. ICAO Assembly Resolution A35-6, I-57

ICAO Doc. 7270, A6-P/1, Report of the Council to the Assembly on the Activities of the Organization in 1951 (Montreal, 1952)

ICAO Doc. 7300/8; *Proceedings of the International Civil Aviation Conference*, Chicago, Illinois, 1 November – 7 December 1944 (Washington, DC, US Department of the State Printing Office, 1948) 2 Vols

ICAO Doc. 7055, Final Report Of The Rules Of The Air Traffic Control Committee, Montreal, February 1951, MID/2-RAC

ICAO Doc. 7280, 23.5.1952 tarihli, EUM II/1952

ICAO Doc. 9750, Report of the World-wide CNS/ATM Systems Implementation Conference

ICAO Doc. 9719; Global Air Navigation Plan for CNS/ATM Systems

ICAO Assembly Resolution A32-11, A33-8, A33-9

ICAO Assembly Resolution A35-9, Appendix E, , VII-6

ICAO Annex 2, 1-1, 2005

ICAO, Memorandum on ICAO, The International Civil Aviation Organization, Montreal, October 1990, 11–12.

62 ICAO Journal, No.1, 2007, 5

ICAO Assembly Resolutions A32-15, A33-16

62 ICAO Journal (No. 1, 2007), 5.

Council Working Paper C-WP/10612, Possible Enhancement of the Implementation of ICAO Annexes on Aviation Safety and Security, 4 June 1997, para. 2.3.

ICAO Assembly Resolution A35-9

ICAO News Release PIO 05/09, 2009

Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation, Personnel Licensing, 10th Edition, 2006, 2-21.

ICAO Working Paper AN-WP/7699, Determination of a Definition of Aviation Safety, 11 December 2001

ICAO Assembly Resolution A32-11

Bknz. 12-14 Ocak 2004 ICAO Singapur TCB Semineri sunum notları

ICAO Working Paper, DGCA/06-WP/3, The Status of Safety Oversight, 9 January 2006.

ICAO Working Paper, DGCA/97-IP/5, Safety Oversight, An International Responsibility, 20 October 1997, para. 5.5.

ICAO Council Working Paper C-WP/10832, Safety Oversight Programme--Implementation in 1999--2001 Triennium (Presented by Angola, Australia, Bolivia, Canada, Egypt, India, Indonesia, Mexico, Pakistan, and Saudi Arabia), 18 February 1998

Annex 2, 11 to The Convention On International Civil Aviation, Ninth Edition, ICAO Publications, July 1990

Office of Econ. Analysis, Civil Aeronautics Bd., Competition and the Airlines: An Evaluation of Deregulation 125, 1982

CAP 493, Manual of Air Traffic Services, CAA

UN, Security Council Resolution, 635

U.S. Gen. Accounting Office, GAO/RCED-97-4, Airline Deregulation: Barriers to Entry Continue to Limit Competition in Several Key Domestic Markets 3, 22 (1996)

Türkiye için Katılım Ortaklığı Belgesi (14 Nisan 2003 tarihinde AB Konseyi Tarafından Kabul Edilen Nihai Metin), Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı, 24 Temmuz 2003 Bayındırlık, İmar, Ulaştırma, ve Turizm Komisyonu Raporu

ABD Dışişleri Bakanlığı Basın Bildirisi, 09 Ocak 1998

Worldwide Market Forecast for Commercial Air Transport 2007-2026, Japan Aircraft Development Corporation, 2007, 30.

Office of the Secretary, Dep't of Transp., Statement of United States International Air Transportation Policy, 60 Fed. Reg. 21,841, 21,845 (May 3, 1995).

Reuter, European Community Report, 18 Haziran 1996

9. Kalkınma Planı Havayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu

Oversight of the CAB Practices and Procedures: Hearings before the Subcomm. On Administrative Practice and Procedure of the S. Comm. on the Judiciary, 94th Cong. 454 (1975)

Sözlükler

Askeri Terimler Sözlüğü, Gnkur.Gn.P.P.OBS.S.Md.lüğü, 2002.

Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi, Milliyet Yayınları, C.10,İstanbul, 5093.

Black, Law Dictionary, 4th Ed., 1951

Curzon, L.B., P.H. Richards, *The Longman Dictionary of Law*, 7.th Edition, Longman, 2007

Etymology Dictionary, Douglas Harper, Historian, 2010

Havacılık Terimleri Sözlüğü, DHMI, Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı, Hava Trafik Müdürlüğü, 10

Nayler J. L., *Dictionary of Aeronautical Engineering*, Littlefield, Adams & Co, 1967

The American Heritage Dictionary of the English Language, Fourth Edition, Houghton Mifflin Company, 2009

Yılmaz Ejder, Hukuk Sözlüğü, 5. Baskı, Yetkin, Ankara, 1996