



ÇANKIRI KARATEKİN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI

SİVİL HAVACILIK DÜZENİ VE ULUSLARARASI
HAVA HUKUKU

Eser GEMİCİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Danışman
Yrd. Doç. Dr. Mehmet YEŞİLLER

Çankırı – 2016

**ÇANKIRI KARATEKİN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İŞLETME ANABİLİM DALI**

**SİVİL HAVACILIK DÜZENİ VE ULUSLARARASI
HAVA HUKUKU**

Eser GEMİCİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Danışman
Yrd. Doç. Dr. Mehmet YEŞİLLER**

Çankırı – 2016

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
Bilimsel Etik Bildirimi	i
Tez Kabul ve Onay	ii
Önsöz	iii
Özet	iv
Abstract	v
Kısaltmalar	vi
Tablo Listesi	viii
Şekil Listesi	ix
1. GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM SİVİL HAVACILIĞIN GENEL YAPISI

2.1. Sivil Havacılığın Tarihçesi	4
2.1.1. Dünyada Sivil Havacılığın Tarihçesi	4
2.1.2. Türkiye’de Sivil Havacılığın Tarihçesi	27
2.2. Sivil Havacılık Kavramı ve Tanımı	33
2.3. Sivil Havacılık Sistemi	34
2.4. Sivil Havacılık Faaliyetleri	36

İKİNCİ BÖLÜM HAVA HUKUKU’NUN KURAMSAL GELİŞİMİ

3.1. Hava Hukuku’nun Tarihçesi	39
3.1.1. Dünyada Hava Hukuku’nun Gelişimi	39
3.1.2. Türkiye’de Hava Hukuku’nun Gelişimi	47
3.2. Hava Hukuku’nun Tanımı	52
3.2.1. Dar ve Geniş Anlamıyla Hava Hukuku	53
3.2.2. Uluslararası Hava Hukuku	56
3.2.3. Hava Kamu Hukuku ve Hava Özel Hukuku Ayrımı	59
3.2.3.1. Hava Kamu Hukuku	60
3.2.3.2. Hava Özel Hukuku	61
3.3. Hava Hukuku’nun Özellikleri	62
3.3.1. Otonomisi	62

3.3.2. Politik Özelliği	65
3.3.3. Uluslararası Olma Özelliği.....	67
3.4. Hava Hukukunun Kapsamı ve Terminolojisi.....	69
3.4.1. Devlet	69
3.4.2. Ülke.....	70
3.4.3. Egemenlik	71
3.4.4. Hava Sahası.....	72
3.4.4.1. Hava Sahasının Hukuki Durumu	73
3.4.4.1.1. Serbestlik Teorisi	74
3.4.4.1.1.1. Mutlak Serbestlik	75
3.4.4.1.1.2. Sınırlı Serbestlik.....	76
3.4.4.1.2. Egemenlik Teorisi	78
3.4.4.1.2.1. Mutlak Egemenlik.....	79
3.4.4.1.2.2. Sınırlı Egemenlik	81
3.4.5. Ulusal Hava Sahası	83
3.4.6. Uluslararası Hava Sahası.....	85
3.4.6.1. Açık Denizler	85
3.4.6.2. Bitişik Bölge	86
3.4.6.3. Uluslararası Seyrüsefere Açık Boğazlar	87
3.4.6.4. Takımda Devletleri.....	88
3.4.6.5. Münhasır Ekonomik Bölge	89
3.4.6.6. Kıta Sahanlığı.....	90
3.4.6.7. Kutuplar	91
3.4.7. Hava Ülkesi.....	93
3.4.8. Hava Gemisi.....	93
3.4.9. Hava Taşıyıcısı.....	94
3.4.10. Hava Seyrüseferi (Air Navigation)	95
3.4.11. Frekans, Kapasite ve Slot (Frequency, Capacity and Slot).....	96

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ULUSLARARASI HAVA HUKUKU

4.1. Uluslararası Hava Hukuku	98
4.1.1. Hava Özel Hukuku'na İlişkin Uluslararası Sözleşmeler.....	99
4.1.1.1. Havayollarının Sorumluluklarına İlişkin Uluslararası İlk Konferans	99
4.1.1.2. Varşova Sözleşmesi (1929).....	102
4.1.1.3. Roma Konferansı (1933).....	106

4.1.1.4. Brüksel Konferansı (1938).....	108
4.1.1.5. Cenevre Sözleşmesi (1948).....	109
4.1.1.6. Roma Sözleşmesi (1952).....	112
4.1.1.7. Lahey Protokolü (1955)	115
4.1.1.8. Guadalajara Sözleşmesi (1961).....	118
4.1.1.9. Taşıyıcılararası Montreal Sözleşmesi (1966).....	120
4.1.1.10. Guatemala City Protokolü (1971).....	123
4.1.1.11. Malta Sözleşmesi (1974).....	125
4.1.1.12. Montreal Protokolleri (1975)	125
4.1.1.13. Japon İnisyatifi (1992)	128
4.1.1.14. IATA Taşıyıcılararası Anlaşması (1995-1996).....	129
4.1.1.15. Montreal Sözleşmesi (1999)	130
4.1.1.16. Cape Town Sözleşmesi (2001)	135
4.1.2. Hava Kamu Hukuku'na İlişkin Uluslararası Sözleşmeler	138
4.1.2.1. Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi (1919)	138
4.1.2.2. Ibero-Amerikan (Madrid) Havacılık Sözleşmesi (1926)	141
4.1.2.3. Pan-Amerikan (Havana) Ticari Havacılık Sözleşmesi (1928).....	143
4.1.2.4. Şikago Sözleşmesi (1944).....	145
4.1.2.4.1. Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi – Ek-1 (Interim Agreement on International Civil Aviation).....	151
4.1.2.4.2. Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi – Ek-2 (Convention on International Civil Aviation)	151
4.1.2.4.3. Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Sözleşmesi – Ek-3 (International Air Services Transit Agreement).....	155
4.1.2.4.4. Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi – Ek-4 (International Air Transport Agreement).....	156
4.1.2.4.5. Teknik Ekler Tasarısı – Ek-5 (Draft Technical Annexes)	157
4.1.2.5. Tokyo Sözleşmesi (1963).....	159
4.1.2.6. Lahey Sözleşmesi (1970)	162
4.1.2.7. Montreal Sözleşmesi (1971)	164
4.1.2.8. Avrupa Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi (1977).....	166
4.1.2.9. Bonn Deklarasyonu (1978)	167
4.1.2.10. Montreal Protokolü (1988).....	168
4.1.2.11. Montreal Sözleşmesi (1991)	169
4.1.2.12. Pekin Sözleşmesi (2010).....	171
4.1.2.13. Montreal Protokolü (2014).....	173
5. SONUÇ.....	176

KAYNAKÇA	186
ÖZGEÇMİŞ	211



Bilimsel Etik Bildirimi

Yüksek Lisans tezi olarak hazırladığım [*Sivil Havacılık Düzeni ve Uluslararası Hava Hukuku*] adlı çalışmanın öneri aşamasından sonuçlanmasına kadar geçen süreçte bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle uyduğumu, tez içindeki tüm bilgileri bilimsel ahlak ve gelenek çerçevesinde elde ettiğimi, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu çalışmamda doğrudan veya dolaylı olarak yaptığım her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu beyan ederim.

19.07.2016

Eser GEMİCİ

ÇANKIRI KARATEKİN ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

[Eser GEMİCİ] tarafından hazırlanan *[Sivil Havacılık Düzeni ve Uluslararası Hava Hukuku]* başlıklı bu çalışma, 19.07.2016 tarihinde yapılan tez savunma sınavı sonucunda *[oybirliği]* başarılı bulunarak jürimiz tarafından *[İşletme]* Anabilim Dalı'nda Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

TEZ JÜRİSİ ÜYELERİ (Unvanı, Adı ve Soyadı)

Danışman : Yrd. Doç. Dr. Mehmet YEŞİLLER İmza:

Üye : Doç. Dr. Serkan TERZİ İmza:

Üye : Yrd. Doç. Dr. Yavuz GÜLOĞLU İmza:

ONAY

Bu Tez, Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulunun 30.06.2016 tarih ve 2016/11-13 sayılı oturumunda belirlenen jüri tarafından kabul edilmiştir.

Doç.Dr. Ensar ÇETİN
Enstitü Müdürü

Önsöz

Bu çalışmada sivil havacılığı düzenleyen uluslararası hava hukuku kurallarının sınıflandırılması anlamında, ilgili hukuk kurallarına ilişkin geçmişten günümüze kadar olan süreçte ortaya konulan değişiklikleri ve yenilikleri irdelemek ve bu manada literatüre katkıda bulunulmak istenmiştir.

Öncelikle tez konusunu seçerken isteklerimi göz önünde bulundurup bana yardımcı olan tez danışmanım, sayın hocam Yrd. Doç. Dr. Mehmet YEŞİLLER'e teşekkürlerimi sunarım. Diğer yandan çalışmanın kaynaklarını elde etmeme ilişkin büyük bir katkı sağlayıp kendisinin kaleme aldığı kaynakları gönderen Kanada, McGill Üniversitesi'nde çalışmalarını sürdüren Prof. Dr. Paul Dempsey'e saygılarımı arz etmeyi bir borç bilirim.

Bunlarla birlikte bu çalışmanın hazırlanmasında ve akademik hayatıma ilişkin her konuda, yoğun çalışma temposuna rağmen sabır, hoşgörü gösterip ve desteğini esirgemeyen sevgili Anneme, Babama, eşim Hafsanur'a, diğer yandan değerli arkadaşlarım Yrd. Doç. Dr. Emine ÇELİKSOY, Arş. Gör. Emine ŞENBABAÖĞLU, Arş. Gör. Hüseyin PAMUKÇU, Arş. Gör. Öztürk Özdemir KANAT, Öğr. Gör. Muhammed Danial Bin İsmail ve tüm sevdiklerime minnettar olduğumu ifade etmek isterim.

**Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tez
Özeti**

Tezin Başlığı : Sivil Havacılık Düzeni ve Uluslararası Hava Hukuku
Tezin Yazarı : Eser GEMİCİ
Danışman : Yrd. Doç. Dr. Mehmet YEŞİLLER
Anabilim Dalı : İşletme
Bilim Dalı : -
Kabul Tarihi : 30.07.2016
Sayfa Sayısı : 16 (ön kısım) + 213 (tez)
<p>Uluslararası sivil havacılık sektörü günümüzün en çok büyüyen ve üzerine düşünülen alanlarından biri olarak görülmektedir. Bu alan üzerine ortaya konulan egemenlik teorilerinin yanı sıra günümüze kadar birçok uluslararası sözleşme, protokol hayata geçirilmiş ya da alana özgü eser kaleme alınmıştır. Bu anlamda hava hukukunun, 21. yüzyılda gelişen teknolojiye paralel olarak ilgili alanı kontrol etme çabası içerisinde olduğu ifade edilmektedir.</p> <p>Uluslararası sivil havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi adına çok çeşitli sözleşmelerin, anlaşmaların ve protokollerin ortaya konulduğu bir ortamda, ilgili tüm düzenlemelerin hangilerinin uluslararası hava kamu, hangilerinin uluslararası hava özel hukukuna ilişkin olduğunun ortaya konulması, diğer yandan hava hukukunun tanımının, özelliklerinin ve kapsamının geniş bir şekilde irdelenmesi, ayrıca hava sahası üzerine ortaya atılan egemenlik teorilerinin neler olduğunun açık bir şekilde ifade edilmesi çalışmanın amacını oluşturmaktadır.</p> <p>Çalışmanın veri kaynaklarını, sivil havacılığı düzenleyen tüm uluslararası sözleşmeler, anlaşmalar, protokoller ile bu hususta kaleme alınmış eserler oluşturmaktadır. Çalışmanın sonucunda, sivil havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesinde etkisi olan tüm uluslararası hava hukuku düzenlemeleri dikkate alınarak, hangilerinin uluslararası hava kamu hukukuna, hangilerinin uluslararası hava özel hukukuna ilişkin olduğunu gösteren bir tablo ortaya konulmuştur.</p>
Anahtar Kelimeler: Sivil Havacılık, Sivil Havacılık Hukuku, Hava Hukuku, Havacılık Hukuku, Hava Taşımacılığı Hukuku.

Çankırı Karatekin University Institute of Social Sciences Abstract of Master's Thesis

Title of the Thesis: The Order in Civil Aviation and International Air Law
Author : Eser GEMİCİ
Supervisor : Assist. Prof. Dr. Mehmet YEŞİLLER
Department : Business Administration
Sub-field : -
Date : 30.06.2016
<p>Nowadays, international civil aviation sector in nowadays is growing rapidly and the area which is highly researched. There are a lot of international publications, conventions, agreements and protocols containing critical discussions on and around sovereignty theories. In this century Air law with growing technology, tries to control the International civil aviation sector.</p> <p>The aim of this research is to identify and explain clearly the air law features and scope within the sovereignty theories concerning national and international air space. In addition, all international air law conventions, agreements and protocols will be classified according to public and private air law.</p> <p>Data sources for this research are all international conventions, agreements and protocols which are regulating civil aviation, publications and body of literature. In conclusion, considering all international air law regulations in effect in the regulation of civil aviation activities is classified and revealed with a table showing all data which one is either public or private air law.</p>
Keywords: Civil Aviation, Civil Aviation Law, Air Law, Aviation Law, Air Transportation Law.

Kısaltmalar

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ADF	Automatic Direction Finder
AO	Anonim Ortaklığı
ASA	Açık Semalar Anlaşması
BM	Birleşmiş Milletler
CAA	Civil Aeronautics Administration
CAB	Civil Aeronautics Board
CITEJA	The International Technical Committee of Aerial Legal Experts
DHMI	Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
DOT	Department of Transportation
EASA	European Aviation Safety Agency
ECAC	European Civil Aviation Conference
EU	European Union
EUROCONTROL	European Organization for the Safety of Air Navigation
FAA	Federal Aviation Administration
G-7	Group of Seven Countries
GPS	Global Positioning System
ICAO	International Civil Aviation Organization
IATA	International Air Transport Association
IFR	Instrument Flight Rules
IMF	The International Monetary Fund
INS	Inertial Navigation System
JAA	Joint Aviation Authorities
kg	Kilogram
KTHY	Kıbrıs Türk Hava Yolları
LTD	Limited
LZ1	Ferdinand Graf Von Zeppelin'in Hava Aracı
PICAO	Provisional International Civil Aviation Organisation

RG	Resmi Gazete
SARPs	Standards and Recommended Practices
SDR (ÖÇH)	Special Drawing Rights (Özel Çekme Hakları)
SHGM	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
TACAN	Tactical Air Navigation
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
THY	Türk Hava Yolları
TSHK	Türk Sivil Havacılık Kanunu
TTK	Türk Ticaret Kanunu
TÜSİAD	Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNIC	United Nations Information Centre
VFR	Visual Flight Rules
VHF	Very High Frequency
VLf	Very Low Frequency
VOR	Very Omnidirectional Range
vd.	ve diğerleri

TABLO LİSTESİ

<u>Tablo No:</u>	<u>Sayfa</u>
Tablo 2.1: Sivil havacılık faaliyetleri.....	38
Tablo 3.1: Uluslararası hava hukukunun yapısı.....	58
Tablo 4.1: Varşova Sistemi.....	103
Tablo 4.2: Sözleşmenin 11. maddesinde belirtilen limitler ve kg. ölçekleri.....	114
Tablo 4.3: Varşova Sistemi ile 1999 Montreal Sözleşmesi'nin sorumluluk limitleri karşılaştırması.....	133
Tablo 4.4: Şikago konferansına davet edilen ülkeler.....	146

ŞEKİL LİSTESİ

<u>Şekil No:</u>	<u>Sayfa</u>
Şekil 2.1: Montgolfier kardeşlerin sıcak hava balonu.....	6
Şekil 2.2: Gones köylülerinin sıcak hava balonunu parçalaması.....	7
Şekil 2.3: Ferdinand Graf Von Zeppelin'in hava aracı (LZ1)	9
Şekil 2.4: Leonardo da Vinci'ye ait helikopter tasarımı	10
Şekil 2.5: 17 Aralık 1903 Wright kardeşlerin ilk uçuşu.....	13
Şekil 2.6: Bleriot XI	14
Şekil 2.7: Igor Sikorsky'nin 14 Eylül 1939 tarihli uçuşu.....	18
Şekil 2.8: Imperial Airways'e ait uçak.....	21
Şekil 2.9: Lagari Hasan Çelebi.....	28
Şekil 2.10: Ülkemizin dünya hava ulaşım sektöründeki yeri.....	32
Şekil 2.11: Sivil havacılık sistemi.....	36
Şekil 3.1: Türkiye'nin hava ulaştırma anlaşması sağladığı ülkeler.....	51
Şekil 3.2: Kuzey kutup rotaları	92
Şekil 4.1: Şikago Konvansiyonu ve ICAO arasındaki yasal ilişki.....	154

1. GİRİŞ

Hukuk, toplumun genel yararını sağlamak adına, kabul edilebilir bir idare veya yönetim tarafından ortaya konulan hak, kaide ve kanunların bütünü olarak tarif edilmektedir. Aynı zamanda kamu düzeninin bir ürünü olarak görülen hukukun, sosyal ilişkilerde ortaya çıkabilecek kargaşanın önlenmesinde kullanılan bir vasıta olduğu ifade edilmektedir (Dempsey, 2008: 1).

Montgolfier kardeşlerin 5 Haziran 1783 yılında Fransa'da balonlarının içerisine sıcak hava doldurarak yaklaşık 2 kilometre civarında bir yolculuk gerçekleştirmeleri hem sivil havacılık faaliyetlerinin başlaması adına ilk adımlardan biri olması nedeniyle hem de sivil havacılığı düzenleyen hukuk kurallarının ortaya çıkması bakımından büyük önem arz etmektedir (Anderson, vd., 2011: 21; Dempsey, 2008: 1; Kılınç, 2011: 219). Diğer yandan ilk havacılık hukuku kuralları bu girişiminden sadece 1 yıl sonra hayata geçirilirken (Dempsey, 2008: 1), Wright kardeşlerin 1903 yılında havadan ağır ve motor gücü ile uçabilen hava aracını uçurmayı başarmalarından (Wittmer ve Bieger, 2011: 6) sadece 7 yıl sonra ise uluslararası ilk havacılık konferansı Paris'te toplanmıştır (Dempsey, 2008: 1; Hazeltine, 1911: 20-22).

Hava hukukunun doğum aşamalarını oluşturan bu süreç, hava hukukunu ulusal ve uluslararası anlamda şekillendirmekte olup günümüze kadar devam etmiş ve halen devam etmektedir. Hava hukukunu ortaya çıkaran bu süreç, hava hukukunun tüm akademik doktrinde tatmin edici bir tanımının ortaya konulamamasını da beraberinde getirmiştir (Diederiks-Verschoor, 2006: 1). Diğer yandan hava hukukunun ortaya çıkması ile birlikte devletlerin hava sahalarına ilişkin hukuksal statü de bir başka problemi oluşturan unsur olmuştur. Bu anlamda ortaya çıkan kimi görüşler tarafından, devletlerin hava sahasının hiçbir kısıtlamaya maruz kalmadan uluslararası toplumun yararlanabileceği bir alan olduğu ileri sürülürken, kimi görüşler tarafından ise hava sahasının yükseklik anlamında hiçbir sınırın konulmadığı şekliyle devletlerin mutlak egemenliği altında olduğu kabul edilmektedir (Göknil, 1947: 44; Göknil, 1951: 119; Hazeltine, 1911: 11-12; Larsen, vd., 2012: 34; Nijeholt, 1910: 17; Sand, vd., 1960a: 28; Sorgucu, 2012: 63; Spaight, 1919: 4; Şahiner, 2006: 34; Tremblay, 2003: 21).

Sivil havacılık faaliyetlerinin dünya savaşları ile birlikte hızlı gelişimi, uluslararası manada hukuksal birçok problemi de beraberinde getirmiştir. Bu problemlerin aşılabilmesi adına devletler birçok uluslararası konferans gerçekleştirmiş ve bu konferanslar sivil havacılık faaliyetlerinin uluslararası alanda düzenlenmesini sağlayacak sözleşmelerin, anlaşmaların ve protokollerin ortaya konulduğu bir süreç halini almıştır. Sivil havacılık faaliyetlerinin şekillendirilmesi adına ortaya konulan bu uluslararası hukuksal düzenin, bugün itibari ile 190'dan fazla devletin iç hukuk sistemini de etkilediği görülmektedir (Havel ve Sacher, 2014: ix). Sivil havacılık faaliyetlerini düzenleyen uluslararası hukuksal normlar, devletlerin çok ya da iki taraflı müzakereleri sonucu ortaya çıkmış ancak geçmişten günümüze kadar süreklilik arz eden bu durum, ilgili hukuksal düzenlemelerin karmaşık ve dağınık bir yapı halini almasına sebep olmuştur. Bununla birlikte gelişen teknolojiye paralel olarak artan uzay faaliyetleri ile havacılığın ileride hangi noktada olacağı kestirilmesinin güç olduğu bir süreçte doğru yol alınmaktadır. Bu durum ise gelecekte hava hukuku hususunda birçok yeni problemin ortaya çıkacağını ve bu problemler karşısında yeni hukuksal düzenlemelerin ortaya konulması gerektiğini göstermektedir (Kılınç, 2011: 2).

Araştırma sürecinde görülmüştür ki, ülkemizde hava hukuku üzerine ortaya konulan kaynaklar nicelik bakımından çok yetersiz bir durumdadır. Diğer yandan sivil havacılığın teknolojik anlamda gelişen ve artan faaliyetlerine ilişkin oluşturulan ya da ortaya konulan eski ve yeni tüm hukuksal düzenlemeler dikkate alınmış, bu anlamda ilgili uluslararası düzenlemelerin kapsamlı bir resminin ortaya konulması ve bu düzenlemelerin derlenmesi amaçlanmıştır. Bu anlamda uluslararası örgütler, konferanslar, sözleşmeler, anlaşmalar ve protokoller veya doktrinde ele alınmış tüm çalışmalar ile ortaya konulan ve çalışmaya temel teşkil eden tüm unsurların ayrıntılı bir şekilde irdelenebilmesi amacıyla çalışma üç bölümden oluşmaktadır.

Araştırmanın birinci bölümünde, sivil havacılık faaliyetlerinin dünyada ve Türkiye'de gelişim aşamaları tarihsel bir süreç içerisinde ele alınmıştır. Devamında, sivil havacılık kavramsal açıdan açıklanmaya ve bununla birlikte sivil havacılığın tanımı ortaya konulmaya çalışılmıştır. Yine sivil havacılığın sistem olarak neleri

kapsadığının ve sivil havacılık sistemi içerisinde hangi unsurların bulunduğunun belirlenmesi adına sivil havacılık sistemi ekonomik, sosyal, politik, ekolojik ve teknolojik bir çerçeve içerisinde irdelenmiştir. Son olarak ise sivil havacılık faaliyetlerinin neler olduğu geniş bir kapsamda ele alınarak ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Araştırmanın ikinci bölümde, ulusal ve uluslararası manada hava hukukunun ilk ortaya çıkışından günümüze kadar olan süreçte gelişim evreleri anlatılmıştır. Diğer yandan hava hukukunun kuramsal gelişimi çerçevesinde, hava hukukunun ulusal ve uluslararası alanda halen tartışılmakta olan tanımı hususu irdelenmiş ve hava hukukunun dar ve geniş anlamda tanımları ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bu noktada uluslararası hava hukukunun tanımı da bir diğer başlığı oluşturmuştur. Sivil havacılık faaliyetlerine ilişkin uluslararası hava hukuku düzenlemelerinin belli bir sınıflandırmaya tabi tutulmasına temel teşkil eden hava kamu ve hava özel hukuku ayrımı bu bölümde ayrıntılı bir şekilde incelenmiştir. Aynı zamanda hava hukukunun kendine özgü otonomisi, politik ve uluslararası olma özelliği üzerinde durulmuştur. Hava hukukunun kapsamını ve terminolojisini oluşturan tüm unsurlar tek tek irdelenmiş ve hava sahasının hukuki durumu hususunda ortaya atılan temel düşünceler ele alınmıştır. Son olarak ise uluslararası hava sahasına ilişkin hukuksal metinlerde ortaya konulan unsurlar başlıklar halinde açıklanmaya çalışılmıştır.

Araştırmanın üçüncü ve son bölümde, çalışmanın asli unsuru olan ve sonucunun elde edilmesine kaynaklık teşkil eden sivil havacılığa ilişkin uluslararası hava hukuku düzenlemeleri irdelenmiş, hava özel ve hava kamu hukukuna ilişkin uluslararası sözleşmeler, anlaşmalar ve protokoller, günümüze kadar süregelen yapısıyla ve hatta halen yürürlüğe girmemiş bazı yeni düzenlemeleri de içerir şekilde tarihsel süreç halinde ayrıntılı olarak ele alınmıştır. Çalışmanın sonucunun elde edilmesinde büyük öneme sahip olan üçüncü bölüm, sivil havacılığa ilişkin tüm uluslararası hava hukuku düzenlemelerinin titizlikle ve atlanmadan verilmeye çalışıldığı bölümdür. Sivil havacılık düzeni çerçevesinde uluslararası hava hukuku kurallarının oluşumunda etkisi olan tüm unsurlar ve bu anlamda ortaya konulan sözleşmeler, anlaşmalar ve protokoller hava kamu ve hava özel hukuku bakımından bir sınıflandırmaya tabi tutularak bir tablo halinde verilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

SİVİL HAVACILIĞIN GENEL YAPISI

2.1. Sivil Havacılığın Tarihçesi

Sivil havacılığın tarihsel anlamda gelişimi, insanoğlunun kuş gibi uçma arzusunun ve merakının getirdikleri ile şekillenmiştir. Binlerce yıl önce gökyüzüne bakan insanoğlu, uçmanın nasıl bir şey olduğunun merakına kapılmıştır (Eimerl, 1964: 8). Buradan hareketle tarihte bazı insanlar kuş gibi uçmanın hayali ile denemeler yaparken, yüksek yerlerden kanat benzeri tasarımlar ile ya da paraşüt benzeri araçlarla uçmayı denemiş ancak bu denemeler çoğunlukla deneme yapan kişilerin ölümüyle yahut başarısızlıklarıyla sonuçlanmıştır (Çuhan, 2014: 2). Bazı insanlar ise bu arzularını biraz daha öteye taşıyarak gökyüzüne yükselmeyi, havada kalabilmeyi deneme yolunu seçmişlerdir (Uğuz, 2011: 30). Bu arzu ve merak, sivil havacılığın bir sportif faaliyet ya da kişisel başarılarla bağlı olmasının dışında profesyonel anlamda da ilerlemesinin önünü açmış ve günümüzde sivil havacılığın sürekli kendini yenileyen, dünyada çok büyük bir ekonomik etkiye sahip, küresel önem arz eden bir noktaya ulaşmasını sağlamıştır (Günel, 2010: 37).

2.1.1. Dünyada Sivil Havacılığın Tarihçesi

Dünyada havacılık tarihi birçok farklı açıdan incelenmekte ve farklı gelişmeler dönüm noktası sayılarak bir tarihsel süreç oluşturulmaktadır. İlk uçuş denemelerinin ardından, I. ve II. Dünya Savaşı'na, daha sonra da günümüze kadar olan gelişmeler şeklinde tarihsel bir süreç ile ele alınarak irdelenmektedir. Aynı zamanda havacılık tarihi teknik (1783-1929), politik (1929-1944), kalite ve maliyet (1945-1973), anlaşmalar-ittifaklar ve düşük maliyetli havayolları (1974-1990), son olarak da yeni yaklaşımlar ve müşteri odaklı anlayışlar (1991-Günümüz) gibi ayrımlar ile de çeşitli kaynaklarda verilmektedir (Wittmer ve Bieger, 2011: 6). Bir başka açıdan yine havacılık tarihinin ve havayolu ulaşımının yıllara göre gelişiminin, Gelişme Dönemi (1918-1938), Büyüme Dönemi (1938-1958), Olgunlaşma Dönemi (1958-1978) ve Deregülasyon Sonrası Dönem (1978- Günümüz) şeklinde dörde ayrılmış bir süreç halinde de doktrinde irdelendiğini görülmektedir (Wensveen, 2007: 31).

Çin’de 6. Yüzyılda, insanların cezalandırılmaları adına uçurtmalara bağlanıp uçurulduğu, yine 9. yüzyılda Endülüs’te, Abbas İbn Firnas’ın kendini ilk kez yapılmış olan planöre bağlayarak uçtuğu gibi çeşitli hikayeler, anlatımlar bulunmaktadır (Wittmer ve Bieger, 2011: 6). 1002 yılında Farablı İmam İsmail Cevheri’nin Nişabur Ulucami üzerinden kapı benzeri kanatlar ile uçma teşebbüsü ve 1159 yılında Bizans’ta bir Türk’ün (Sıraceddin) uçma çabası ile başlayan, 17. yüzyılda Hezarfen Ahmed Çelebi’nin Galata Kulesi’nden Üsküdar meydanına uçma başarısı ile devam eden (SHGM, 2015a: 3-4) havacılık faaliyetlerinin bilimsel kökeninin, Antik Yunan matematikçisi ve mucidi Arşimet tarafından M.Ö. 3’üncü yüzyılda bulunan kaldırma kuvveti gibi fiziğin temel ilkesine dayandırılmasının mümkün olduğu görülmektedir (Freer, 1986a: 30). Bu düşünce ilk defa 1670 yılında, İtalya’nın Brescia kentinden bir rahip olan Peder Francesco Lana De Terzi tarafından ortaya atılmıştır. Francesco içleri vakumlanarak boşaltılmış bakır folyolar ile yapılmış küreler vasıtasıyla uçan bir geminin yapılabilmesinin mümkün olacağını varsaymış fakat kürelerin etrafını saran havanın küreleri büzeceğini öngöremediğinden düşüncesi hayata geçirilememiştir.

Britanyalı bilim adamı Henry Cavendish, 1776 yılında belirli kimyasal karışımlar sonucu hidrojen gazını ve bu gazın havanın onda biri ağırlığında olduğunu bulmasına rağmen hidrojen gazının, havadan hafif bir araç olarak kullanılacak olan balon için kullanılması o zamanlarda akıl edilememiş ve balonların sıcak hava yardımıyla uçurulması yoluna gidilmiştir.

Babalarının kağıt fabrikasında çalışan Montgolfier kardeşler, yaşadıkları zamanın bir adım önünde giden kişiliğe, çevrelerini, bulutları ve gökyüzünü inceleyerek, buralarda meydana gelen olayların nasıl bir gerçekliğe dayandığını gözlemleyen bir merakla sahip oldukları yaptıkları çalışmalardan anlaşılmıştır. Çeşitli denemeler sonucu içerisine sıcak hava giren bir cismin yükseldiğini gözlemlemişlerdir. Bunun üzerine 600 m³ hacme sahip, sertçe kağıtla kaplı, ketenden yapılmış bir balon ile Fransa’nın güneydoğusundaki Annonay köyünde (Uğuz, 2011: 30), balonları içerisindeki sıcak havanın balonun etrafını saran havadan daha sıcak olması nedeniyle 1783 yılında balonlarını havalandırarak gösterilerini gerçekleştirmişlerdir

(Anderson, vd., 2011: 21). Şekil 1.1’de orijinal hali gözükten Montgolfier kardeşlerin balonunun muhtemelen 1900 metreye kadar çıktığı ve yaklaşık 2 kilometre uzaklıktaki bir bölgeye inmiş olduğu ifade edilmektedir.

Şekil 2.1: Montgolfier kardeşlerin sıcak hava balonu

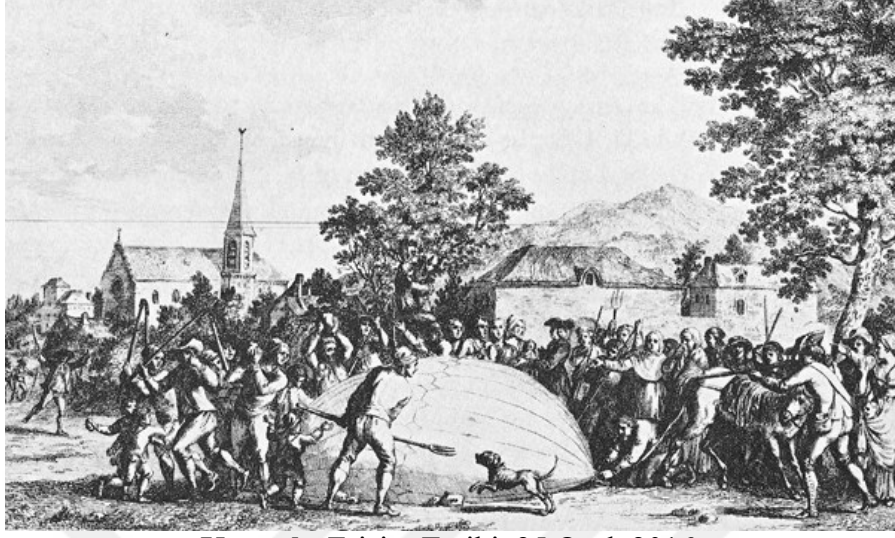


Kaynak: Saldıraner, Y. (2011). “Dünyada ve Türkiye’de Sivil Havacılık Faaliyetleri Gelişimi” Ders Sunumu, Erişim Tarihi: 26 Ocak 2016.

<http://kurumsal.data.atilim.edu.tr/pdfs/111118.pdf>

Montgolfier kardeşlerin sıcak hava balonu ile ulaştıkları başarının hemen Paris Bilimler Akademisi’ne bildirilmesi için çağrıda bulunulmuştur. Fakat bu çağrı Bilimler Akademisi’ne ulaşmadan önce yine Fransız fizikçi olan Jacques Charles, Montgolfier kardeşlerin balonlarını uçurmak için hidrojen gazı kullandıklarını düşünerek hızlı bir şekilde ipek kumaştan yapılmış bir balon inşa ettirmiştir. Bu balonun içerisini o zamanlar için çok maliyetli olan hidrojen gazı ile doldurarak, balonun 27 Ağustos’ta Paris’ten havalanarak yaklaşık olarak 24 km uçuş gerçekleştirmesini sağlamıştır. Bu uçuşu gerçekleştiren balon Fransa’nın Gones köyüne inmiş (Uğuz, 2011: 31) ve Şekil 1.2’de parçalanmış hali verilen balon için burada köylüler gökyüzünden gelen bu cisme bir anlam veremeyerek paniğe kapılmış, köylüler tarafından cehennemden gelen yaratık olarak adlandırılmış, uğursuzluk sebebi sayılmış, gökten inen canavar sanılarak parçalanmıştır (Erdoğan, 2005: 3-5).

Şekil 2.2: Gones köylülerinin sıcak hava balonunu parçalaması



Kaynak: Erişim Tarihi: 25 Ocak 2016.

<http://www.brisbanehotairballooning.com.au/history-of-hot-air-balloons/>

Kılınç'ın (2011), Durmuş ve Dokuzlar'dan (2009) aktardığı üzere, Jacques Charles'ın balonu ile gerçekleştirdiği uçuşun, balon uçuşlarında hidrojenin enerji olarak kullanılmasının sağladığı katkıların yanında teknik anlamda da bir yolcunun balon ile taşınmasının önünü açtığı görülmektedir (Kılınç, 2011: 4, Durmuş ve Dokuzlar, 2009: 5). Fakat balonda bir insanın taşınmasının sağlık açısından insanlara zararlı olup olmadığının bilinmemesi nedeni ile ilk başlarda belli hayvanlarla denemeler yapılmıştır. 19 Eylül 1783 tarihinde Fransız bilim adamı Pilatre De Rozier'in Aerostat Reveillon olarak adlandırdığı balonu ile havacılığın ilk yolcuları olan bir ördek, bir koyun ve bir horoz Versailles Sarayı'nın üzerinden uçurulmuştur. Bu uçuşun ardından 21 Kasım 1783'de Pilatre De Rozier ve gönüllü Fransız Marquis d'Arlandes yaklaşık olarak 16 km uzaklıkta bir yere inerek sivil havacılık tarihinin ilk insanlı uçuşunu gerçekleştirmişlerdir (Uğuz, 2011: 32). Pilatre De Rozier içerisi örülmüş hasır ile kaplı, vanalı ve denge sistemli balonu ile farkında olmadan gelecek 200 yıldaki hidrojen balonunun da kesin şeklini belirlemiştir.

Fransa'da havacılık anlamında gerçekleşen bu hızlı gelişmeler, ilgili bilim adamlarının, mühendislerin, mucitlerin, iş dünyasının hatta hükümetin ve askeri stratejistlerin dikkatini çekmiş ve serbest balonculuk Avrupa'nın dışına kadar yayılmıştır. Takip eden yılda serbest balon uçuşları, İngiltere, İtalya, İspanya ve

Amerika Birleşik Devletleri'nde görülmüş, ertesi yıl Belçika, Almanya ve Hollanda da bu kervana katılan ülkeler olmuştur.

Balon uçuşlarının yaygınlaşması ve kontrolsüz bir şekilde ilerlemesi, bir şehirden başka bir şehire ya da bir ülkeden başka bir ülkeye doğru uçuşların gerçekleştirilmesi bir takım endişeleri de beraberinde getirmiştir. Örneğin Rhoades (2014)'in Glines (1968)'den aktardığı üzere 7 Ocak 1785 yılında Fransa'nın Dover kıyısından, İngiltere'nin Calais kıyısına Fransız Jean Pierre Blanchard ve John Jeffries tarafından insanlı ilk balon uçuşu gerçekleştirilmiştir. Bu uçuş bir tehdit olarak algılanmamış fakat insanoğlunun bireysel anlamda neler yapabileceğinin önemli bir belirtisi olarak görülmüştür (Aktaran: Rhoades, 2014: 37). Yine bu uçuştan önce, Jacques Charles'ın balonunun Gones köyüne inişinden sonra burada korkan köylüler tarafından parçalanması gibi olaylar, gerek toplumun güvenliğini sağlamak, gerekse devletlerin egemenlik anlayışının gereklilikleri amacıyla havacılıkta ilk kuralların oluşturulmasının önünü açmıştır. Jacques Charles'ın uçuşunun ardından 1784 yılında Paris polis departmanından izin alınmadan yapılan uçuşlar yasaklanmıştır. Yine 1819 yılında Seine valiliği tarafından balonların, çiftçilerin hasat zamanından önce ve paraşütsüz olarak uçuşunu yasaklamıştır. Bu kuralların Fransız yerel otoriteleri tarafından ortaya konmasının hemen ardından benzer hukuki uygulamalar balon aktivitelerinin yapıldığı İngiltere, Almanya ve diğer ülkelerde de ortaya konmuştur.

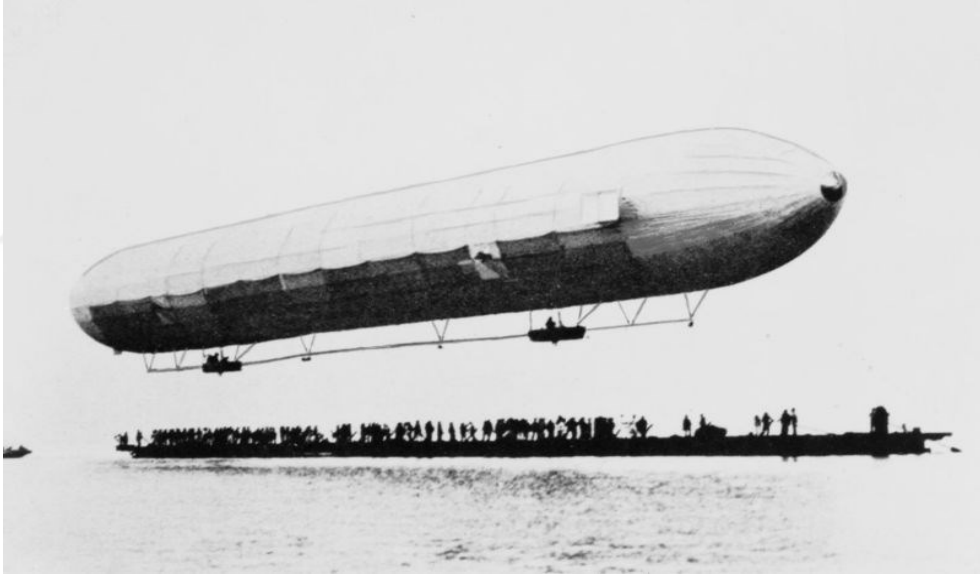
1785 yılının sonlarından 1789 yılındaki Fransız Devrimi'ne kadar olan dönemde balon uçuşları hızlı bir şekilde azalıp neredeyse bitme noktasına gelmiştir. Fakat 1800 yılının başlarında tekrar canlanarak 19. yüzyılın ortalarına kadar gösteri ve spor amaçlı olarak kullanılmaya ve yayılmaya devam etmiştir. Bu arada balonları yönlendirebilmek ve balonlara itme kuvveti kazandırabilmek adına yaklaşık 70 yıl kadar süren çalışmalar bir sonuç vermese de bu anlamda araştırmaların sürekli olarak devam ettiği görülmektedir (Freer, 1986a: 31-32).

Bu aşamadan sonra birçok çalışma yapılmış olsa da balonların yönlendirilmesi anlamında kayda değer bir ilerleme gerçekleştirilememiştir. İlk uçuştan 101 yıl sonra 1884 yılında La France adlı bir balonda bulunan küçük pervaneler ve bu pervanelere güç sağlayan elektrik motorları ile balonun yönlendirilmesi sağlanmıştır. Fakat balon

çok hafif bir rüzgar olması durumunda bile istenilen kontrolün sağlanmasını güçleştirmiş ve yönlendirmenin sadece ama sadece rüzgarsız sakin bir havada yapılmasına izin vermiştir (Nergiz, 2008: 4).

Tüm bu gelişmelerin ışığında 2 Temmuz 1900 tarihinde Alman havacı Ferdinand Graf Von Zeppelin, sert malzemedan yapılmış, 128 metre boyunda, iki motor ile desteklenmiş, oldukça geniş olan ve bugün adına zeplin dediğimiz hava aracını (LZ1) yapmayı başarmıştır. La France'a ait 22 km/s hız rekorunu da 27 km/s hıza çıkararak yeni hız rekorunun sahibi olan LZ1, ilk uçuşunda 5 kişi taşımış, yaklaşık 410 metre yükseklikte, 6 km civarında yol alarak 17 dakika kadar havada kalmıştır (Freer, 1986a: 32).

Şekil 2.3: Ferdinand Graf Von Zeppelin'in hava aracı (LZ1)



Kaynak: Saldıraner, Y. (2011). "Dünyada ve Türkiye'de Sivil Havacılık Faaliyetleri Gelişimi" Ders Sunumu, Erişim Tarihi: 26 Ocak 2016.

<http://kurumsal.data.atilim.edu.tr/pdfs/111118.pdf>

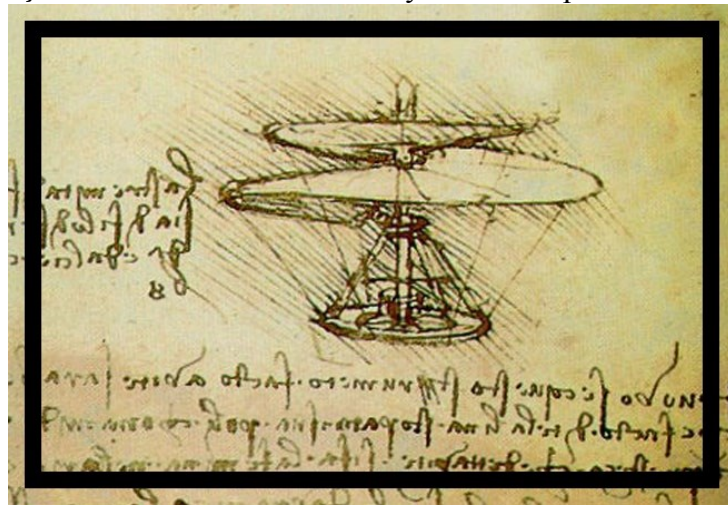
Zeplinin ilk uçuşundan yaklaşık on yıl kadar önce, Paris'te 1889 yılında, gelecek 12 yılda yapılacak 5 kongreden biri olan ve bu anlamda ilk uluslararası havacılık kongresi toplanmış ve bu toplantıya Brezilya, Fransa, İngiltere, Meksika, Rusya ve Amerika Birleşik Devletleri'nden delegeler katılmış, kongrede dört temel başlık tartışılmıştır. Bunlar;

- Sivil havacılık hükümetler tarafından lisanslandırılmalı mıdır?
- Havacıların yolcularına, kamuoyuna ve indikleri alanların, arazilerin sahiplerine karşı sorumluluklarına ilişkin özel hükümler içeren yasalar mı olmalı, yoksa bu gibi durumlar için genel hükümler mi geçerli olmalıdır?
- Havacılıkta meydana gelebilecek kazalar sonucu oluşabilecek enkaz incelemeleri deniz hukuku hükümlerine göre mi yerine getirilmelidir?
- Kaybolan havacıların kayıp mı yoksa ölü mü olduğu hususunda verilecek hükümler için yeni yasal düzenlemeler yapılmalı mıdır?

gibi başlıklardan oluşan konulardan oluşmuştur (Freer, 1986a: 32, Nergiz, 2008: 4).

Sivil havacılık, bu gibi toplantılar ile hukuksal anlamda düzenlemeler getirirken teknik anlamda da gelişmesine devam etmiştir. Bu anlamda havacılığın ilham kaynağı olarak adlandırılan ve 15. yüzyılda uçabilmenin rüyası ile birçok tasarım ortaya koyan ve zamanının ünlü bir düşünürü, mimarı, mucidi, mühendisi ve ressamı olan Leonardo da Vinci, yaptığı bilimsel çalışmalar ile mekanik araçlarla uçuşun gerçekleştirilebileceğini eserlerinde anlatmış ancak uçabilmenin gerçek olduğunu görememiştir.

Şekil 2.4: Leonardo da Vinci'ye ait helikopter tasarımı



Kaynak: Topdemir, H. G., 2012: 39.

Fakat tasarımları birçok havacı için başlangıç noktası olmuş, onun tasarımlarından yola çıkan havacılar havadan hafif hava aracı olarak sıcak hava balonlarını ve hidrojen ile doldurulmuş hava balonlarını, havadan ağır olan fakat motor gücü bulunmayan hava araçlarını uçurmayı denemiş ve bu denemelerin kimisi başarılı kimisi de başarısız olmuştur. En sonunda sivil havacılık tarihinin gerçek anlamda başlangıcı sayılan Wright kardeşler havadan ağır ve motor gücü ile uçabilen hava aracını uçurmayı başarmışlardır (Wittmer ve Bieger, 2011: 6).

1903 yılı, uluslararası sivil havacılık tarihinin bugün bildiğimiz kadarıyla başlangıç noktasını oluşturan yıl olmakla birlikte, sayılı birkaç ülkede havadan daha ağır hava araçları ile uçuşların denendiğinin bilindiği bir yıl olmuştur. Fakat asıl soru şuydu: İlk nerede ve kim, motorla desteklenmiş, uçuş sırasında kontrolü mümkün olan havadan daha ağır bir hava aracı ile uçmayı başarmıştır?

Wright kardeşler bir anlamda başarılarını, uluslararası manada on yıllardır çalışmalar ortaya koyan kendilerinden önceki havacılara borçluydular. Bu açıdan iki isim ön plana çıkmakta ve bunlar Alman Otto Lilienthal ve Fransa doğumlu Octave Chanute'dir. Lilienthal kendi yapımı planör (glider) ile tepelerden yaklaşık olarak 2000 civarında uçuş gerçekleştirmiş ve uçuşlarını düzenli bir şekilde kayda almıştır. Ölümcül olarak yaralandığı son uçuşunda planörün yatay stabilizatörü bükülmüş ve planörün kontrolünü kaybederek yere çakılmıştır. Bu durum Wright kardeşlerin uçaklarında yatay stabilizatörü güçlü yapmalarına neden olmuştur. Diğer yandan Chanute, 5 farklı planör ile 1000 civarında uçuş gerçekleştirmiş, Wright kardeşler ile tecrübelerini yazılı olarak paylaşmış ve kardeşler ile yakın bir arkadaşlık ilişkisi içerisinde olmuştur. Wright kardeşler Chanute'ye ait teknikleri ve onun kullandığı mekanizma sistemini kendi uçaklarında kullanmışlardır (Freer, 1986b: 23-24).

Wilbur ve Orville Wright kardeşler, havadan ağır bir hava aracını uçurabilmenin engellerine ilişkin 3 temel esas belirlemişlerdir. Bunlar;

- Hava aracının kanatlarının yapısı,
- Havada kalabilmenin sağlanabilmesi adına hava aracına itici kuvvet sağlayacak motor gücünün gerekliliği,

- Hava aracının uçuş sırasında dengesinin ve yönlendirilebilmesinin sağlanabilmesidir.

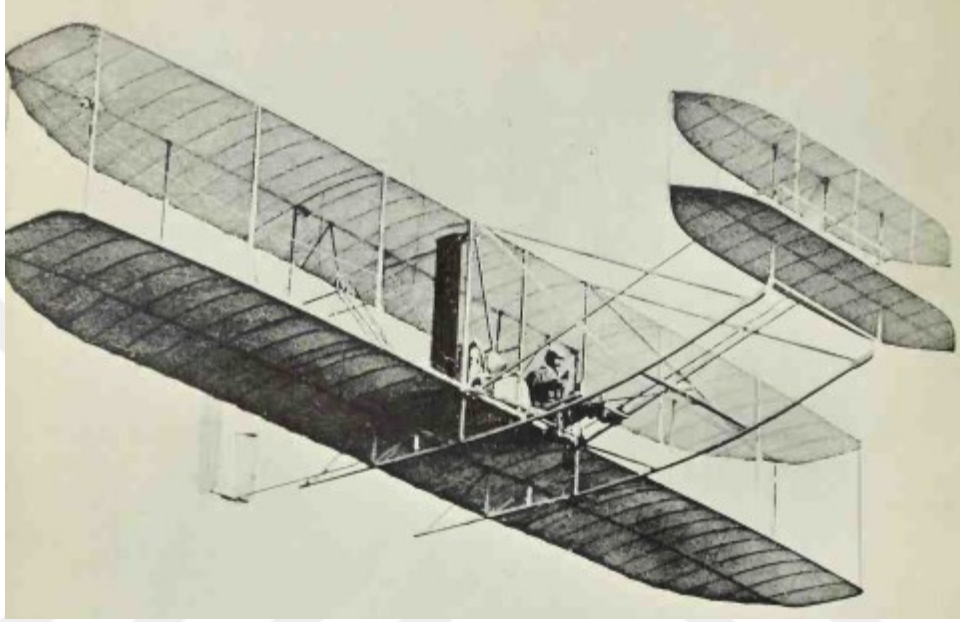
Çözülmesi gereken bu gibi engeller, kendilerinden önce yapılmış çalışmalar incelendiğinde kaldırma ve itme kuvveti problemleri olarak karşılına çıkmıştır. Bu anlamda Leonardo da Vinci, Galileo Galilei, Christiaan Huygens ve Isaac Newton gibi bilim insanlarına ait çalışmalar akışkan hava içerisinde bir cismin maruz kaldığı sürtünme kuvveti ile havanın yoğunluğu arasındaki ilişkinin anlaşılmasına katkıda bulunmuştur. Buradan hareketle mühendisler aerodinamik kuvvetlerin etkilerinin neler olduğu üzerine odaklanmışlardır (Curley, 2012: 36-41). Fakat aerodinamik kuvvetlerin etkilerinin belirlenmesinden önce George Cayley adındaki İngiliz mucit, Montgolfier kardeşlerin balonla gerçekleştirdikleri uçuşlardan çok etkilenmiş ve 1799 yılında, daha 16 yaşındayken günümüzün modern uçaklarının temel biçimini oluşturan sabit kanatlı (fixed-wing) hava aracı çizimleri yapmıştır (Anderson, vd., 2011: 172). Wright kardeşler daha fazla bilgi toplayabilmek ve havada sürtünmeyi azaltacak, tutunmayı artıracak şekilde tasarlanmış kanat yapısı ortaya koyabilmek için rüzgar tüneli kullanmış, buradan çıkan sonuçlar ile 1902 yılında kanat tasarımlarını tamamlamışlardır.

Wright kardeşler için diğer büyük problem ise itme kuvvetini sağlayacak uygun güç kaynağını ortaya koymaktı. 1860 yılında gaz yağı ile çalışan ilk içten yanmalı motor Belçika'lı Etienne Lenoir tarafından ortaya konulurken, bir adım daha ötesinde 1864 yılında modern anlamda içten yanmalı motor Siegfried Marcus tarafından ortaya konmuştur (Curley, 2012: 42). Bu gelişmelerin ardından Wright kardeşler uçakları için motor aramış fakat bulamamışlardır. Ardından kendi motorlarını yapmaya karar veren kardeşler, kendilerinin bisiklet fabrikasında makinist olarak çalışan Charles Taylor ile birlikte alüminyum dökme gövdeli, yaklaşık 12,5 beygir gücüne sahip, 90 kilogram ağırlığında, yakıt deposu ve su soğutma sistemli, dört pistonlu ve benzinle çalışan bir motor üretmeyi başarmışlardır (Anderson, vd., 2011: 226).

Wright kardeşler havacılığın modern manada önünü açacak olan ilk motorlu ve pilot tarafından tam kontrollü uçakları ile 14 Aralık 1903 tarihindeki ilk başarısız denemelerinin ardından, 17 Aralık 1903 tarihinde, Kuzey Carolina'nın Kill Devil

Hills olarak adlandırılan bölgesinde bulunan bir kumul alanda, 4 başarılı uçuş gerçekleştirmişlerdir. İlk uçuş girişimlerinde yaklaşık 37 metre yükseklikte, 12 saniye havada kalmayı başaran Wright kardeşler, diğer uçuş denemelerinde yaklaşık olarak 53, 61 ve 260 metre yüksekliğe kadar ulaşmışlardır (Curley, 2012: 43-45).

Şekil 2.5: 17 Aralık 1903 Wright kardeşlerin ilk uçuşu



Kaynak: Eimerl, S., 1964: 36.

Bu uçuşlarının ardından 5 Ekim 1905 yılından Wright kardeşlerden Wilbur yaklaşık 40 dakika içerisinde 39 km uçuş gerçekleştirmiştir. Wright kardeşler 1908 yılında Amerika'da uçakla ilk yolcu taşıyan kişiler olmuşlardır (Freer, 1986b: 25). Fakat Wright kardeşlerin 1903 yılında gerçekleştirdikleri tüm bu uçuş başarılarına rağmen İngiliz asıllı Fransız pilot Henry Farman, Wright kardeşlerin uçaklarının 1908 yılına kadar rüzgara bağlı, motorlu planörden başka bir şey olmadığını ve yine uçaklarının kendi motor gücü ile yerden havalanamadığını, son olarak da uçuşlarının resmi olarak gözlemlenmediğini ileri sürmüştür. Bu nedenle Henry Farman, Ocak 1908 tarihinde kendi motor gücü ile uçabilen ve bu motor gücü ile yerden hareketle kalkış yapabilen, kalkış yerine yine aynı şekilde inebilen bir uçakla, resmi gözlem altında bir uçuş gerçekleştirmiş olmasından dolayı kendi uçuşunu dünya tarihinde havadan ağır bir hava aracı ile gerçekleştirilen ilk uçuş olarak görmüştür (Scott, 1999: 149-150).

25 Temmuz 1909 tarihinde mucit, mühendis ve pilot olan Fransız Louis Bleriot, Bleriot XI adlı tek kanatlı uçak ile Manş denizini geçerek, İngiliz gazetelerinin duyurdukları, Daily Mail gazetesi tarafından Manş denizini aşacak pilota verilecek olan 500 İngiliz Sterlini ödülünü kazanmıştır (Freer, 1986b: 25). Bu gelişmelerin yanında havacılıkta ilk kadın olarak, 22 Ekim 1909 yılında dünya tarihinde ilk pilot lisansına sahip olan Raymonde de Laroche, motorlu bir uçakla solo uçuş gerçekleştiren ilk kadın pilot olmuştur (Wittmer ve Bieger, 2011: 10). Yine 1911 yılında Amerikalı pilot Calbraith P. Rodgers 30 günden daha az bir sürede Amerika üzerinden Atlantik'ten Pasifik'e kıtalararası ilk uçuşu gerçekleştiren pilot olarak 50.000 dolar ödül kazanmıştır (Eirmerl, 1964: 40).

Şekil 2.6: Bleriot XI



Kaynak: Scott, 1999: 206.

Bleriot'un İngiltere kanalını geçmesinin ardından I Dünya Savaşı'na kadar olan süreçte havacılık olağanüstü bir şekilde büyümüş ve gelişmiştir. Bu büyük ve muazzam gelişme karşısında ülke liderleri havacılıkta askeri anlamda yeni teknolojiler kazanmak için uçak ve motor sanayisinde araştırma ve geliştirme faaliyetlerini destekleyerek, havacılık endüstrisine büyük yatırımlar yapmışlardır (Curley, 2012: 46).

Bu yatırımların takibinde, 22 Ekim 1911'de İtalyanlar, Osmanlı Devleti ile yaptıkları Trablusgarp muharebesinde uçakları gözlem yapmak ve bomba atmak için kullanarak uçakların askeri anlamda bir savaş aleti olarak kullanılmasının ilk

örneğini oluşturmuşlardır (Nergiz, 2008: 9). Voisin kardeşler tarafından geliştirilen ve dünyanın ilk deniz uçağı olma özelliğini taşıyan Canard Voisin adlı deniz uçağı Mart 1912 yılında Fransız Deniz Kuvvetleri tarafından satın alınarak askeri amaçlarla kullanılan ilk deniz uçağı olmuştur (Wittmer ve Bieger, 2011: 10).

Tüm bu gelişmelerin ardından Ağustos 1914 tarihinde I. Dünya Savaşı başlamış ve pratik anlamda sivil uçuşlar dört uzun yıl boyunca neredeyse durma noktasına gelmiştir. Ancak askeri amaçlarla atılan adımlar, neticesinde I. Dünya Savaşı sırasında kimi uçaklar 200 km/s hıza ve yaklaşık olarak 8000 metre yüksekliğe kadar çıkabilmişlerdir. Ancak I. Dünya Savaşı boyunca uçaklar bir oyuncak olarak görülmüş, hükümet temsilcileri uçağın çok yeni bir buluş olması nedeni ile silah olarak kullanılmasının nasıl bir öneme sahip olduğunu kavrayamamışlardır. Daha önce savaşlarda hiç denenmemiş bir araç için para harcamak da istememişlerdi. Fakat hemen hemen her ülkede, bu görüşlerden uzak düşüncelere sahip olan temsilciler, uçağın savaşlarda etkin kullanılabileceğinin farkında olmaları nedeni ile savaş uçakları üretmek için girişimlerde bulunmuşlardır (Eimerl, 1964: 41).

I. Dünya savaşının patlak vermesi ile birlikte İngiltere, Fransa ve Almanya gibi ülkeler savaşın başlarında, uçakları düşmanın savaş hattının gerisinde ne gibi hazırlıklar yaptığını öğrenmek için kullanmışlardır. Daha sonra uçakların önlerine ve arkalarına makinalı silahların yerleştirilebileceği ve aynı zamanda uçakların düşman hattının gerisine ağır bombaları bırakabileceği fikri hasıl olunca ülkeler uçakları bu amaçlar doğrultusunda dizayn etmek ve bu uçakları kullanabilecek pilotların yetiştirilebilmesi adına ekipler kurmaya başlamışlardır. Savaş sırasında düşman devletler, birbirlerinin düşürebildikleri uçaklarının dizayn şekillerini incelemiş ve derhal bir taklidini üretmek için harekete geçmişlerdir. Örneğin, Nisan 1916 yılında, Almanya'nın Fokker adlı uçağını kullanan Alman bir pilot havada sis nedeni ile yolunu kaybetmiş ve yanlış tarafa iniş gerçekleştirmiştir. İngiliz ve Fransız kuvvetleri iniş yapan uçağın tasarımını ve donanımını hemen kopya ederek kendi uçaklarında uygulamışlardır. Bunların yanı sıra ülkeler deniz uçaklarını da savaşta kullanabilmek adına geliştirmişler ve bu uçaklar ile düşman devletlerin savaş gemileri vasıtasıyla denizlerden gelebilecek saldırılara karşı koyabilmek için bu savaş gemilerine torpido saldırıları gerçekleştirmişlerdir. Havacılık adına gelişen uçak teknolojisi ve uçağın

askeri açıdan artık çok ama çok önemli bir noktaya gelmiş olması tüm ülkelerin, savaş sırasında da ve savaş sonrasında da havacılık endüstrisine tüm borçlarına ve yıkılmışlıklarına rağmen yatırım yapmalarına engel olamamıştır. Artık herkesçe ve tüm ülke temsilcilerince bilinen bir şey vardı ki o da, havada güçlü bir ülke isen kimse seni alt edemez, eğer havada güçlü değilsen asla kazanamazsın (Eimerl, 1964: 46-53). Bu anlayışın kazanılmasının ardından havacılık artık kişisel başarılar, denemeler olmaktan çıkıp devletlerin desteğini alan, öneminin çok iyi anlaşıldığı, yeni teknolojilerin ve buluşların hızlıca geliştiği bir alan haline gelmiştir.

Amerika'nın havacılıkta öncülerinden olan ve Amerika havacılık endüstrisinin kurucularından olan Glenn Hammond Curtiss tarafından geliştirilen ve Amerikan Donanması'na ait olan Curtiss NC-4 adlı uçakla, Kanada'nın doğu kıyısında bulunan Newfoundland adasından önce İngiltere yakınlarındaki Azores adalarına, ardından İngiltere'ye ve buradan da Portekiz'e Mayıs 1919 tarihinde, toplamda 23 günlük bir seyahat ile 54 saat, 31 dakika süren uçuş gerçekleştirilmiştir. Takip eden aylarda bu sefer bir İngiliz pilot olan Arthur Brown Vicker Vimy adlı bir bombardıman uçağı ile yine Newfoundland adasından İrlanda'ya, Atlantik üzerinden ilk nonstop (aralıksız) uçuşu gerçekleştirmiştir.

Yine 1919 yılının Ağustos ayında bir İngiliz şirketi olan Air Transport and Travel Ltd. şirketi, Rolls Royce tarafından geliştirilen 350 beygir gücünde, V-tipi motora sahip Geoffrey De Havilland tarafından dizayn edilen ve aslında bir bombardıman uçağı olan Airco DH-4a VIII adlı çift kanatlı uçak ile ilk açılış uçuşunu Londra'dan Paris'e yolcu taşıyarak yapan ilk havayolu şirketi olmuştur (Curley, 2012: 53-55). Yine aynı yılda Hollanda Kraliyet havayolu şirketi olan KLM yolcularına bilet satışı gerçekleştirerek sivil havacılık sektöründeki ilk havayolu şirketlerinden biri olurken, takip eden yılda kurulan Avustralya havayolu şirketi olan Qantas havayolları da ilk kurulan havayolu şirketlerinden biri olmuştur (Anderson, vd., 2011 : 51).

Savaş sonrası sivil havacılık adına gelişmeler tekrar başlamış ve bu anlamda gözü pek olan ve uçaklar üzerinde yaptığı tehlikeli gösteriler ile adından çokça söz ettiren Amerikalı bir pilot olan Charles Augustus Lindbergh, hava kuvvetlerinde birincilikle mezun olduğu pilotluk eğitiminin ardından, uçaklar ile posta taşımacılığı yapmıştır.

Daha sonra Amerikalı bazı iş adamlarından aldığı destek ile tek motorlu bir uçak tasarlamış ve uzun uçuşlar için uçak üzerinde testler yapmıştır. Bu testlerin ardından okyanusu tek uçuşla geçebilmek adına 19 Mayıs 1927 tarihinde kötü hava şartları altında New York'tan uçuşuna başlamıştır. Okyanus üzerinde bazen türbülansa yakalanmış, bazen de gece saatlerinde gelen uykusunu açmak adına göz kapaklarını parmakları ile açarak yoluna devam etmiştir. Sonunda 5800 km'den daha fazla yolu yaklaşık olarak 33,5 saatte alarak nonstop bir uçuşla Atlantik'i aşmış ve akşam saatlerinde onu bekleyen büyük bir kalabalığın önünde Paris'teki Le Bourget Havaalanına iniş gerçekleştiren ilk pilot olarak tarihe ismini yazdırmıştır (Eimerl, 1964: 64-65).

Bu gelişmelere paralel olarak helikopter teknolojisi de yavaş yavaş havacılık hayatına girmeye başlamıştı. 24 Ağustos 1907 tarihine kadar dikey kaldırma hareketinin uygulanmasına ve uçak motoruna ilişkin birçok problemi bulunan mucitler, bu tarihte Fransız mucit Louis C. Breguet bir süreliğine hava aracı ile yükselmeyi başarmasına şahit olmuşlardır. Bu başarı pilotlu bir helikopterin yerden havalanmasının ilk örneğini oluşturmuştur (McGowen, 2005: 11). 1930 ve 1937 yılları arası helikopterle ilgili olarak dikkate değer gelişmelerin olduğu yıllar olmuştur. Bu tarihlerde dikey havalanma hususu üzerinde çalışmalar yapan Louis Breguet ve Rene Dorand yaptıkları helikopter ile yaklaşık bir saat havada kalmayı başarmışlardır. Takip eden yıllarda Alman yapımı Focke-Achgelis FA-61 adlı helikopter yaklaşık 1 saat 30 dakika uçarak bu rekoru kırmıştır. 1938 yılında Alman kadın pilot Hanna Reitsch, Berlin'de bulunan Deutschland Halle kapalı spor salonunda yaklaşık 122 km hız rekoruna sahip FW-61 adlı bir helikopter ile uçuş gerçekleştirmiştir. Almanların bu başarısı her zaman onları helikopter teknolojisinde lider yapmamıştır. 1909 ve 1910 yılları arasında sabit kanatlı uçak yapımı denemelerinde başarısız olan Igor Sikorsky devrim sırasında Rusya'dan ayrılarak Amerika'ya yerleşmiştir. Uçan bot, amfibi ve sabit kanatlı uçak yapımı denemelerinin ardından helikopter yapımına odaklanan Sikorsky, 14 Eylül 1939 yılında uçuş gerçekleştiren, ilk kuyruk motoruna sahip VS-300 adlı helikopterini ortaya koymuştur (Heatley, 1985: 19-23).

Şekil 2.7: Igor Sikorsky'nin 14 Eylül 1939 tarihli uçuşu



Kaynak: Heatley, 1985: 22.

II. Dünya Savaşı'na kadar birçok mucit helikopter tasarımında bulunmuş ve bunları uçurmayı denemiştir. Kimisi helikopterini uçurabilirken kimisi başarısız olmuştur. Ancak II. Dünya Savaşı'na kadar olan tasarımlar ve uçuş denemelerinin ardından, savaş sonrasındaki teknolojik anlamdaki gelişmeler ile birlikte helikopter, hava aracı olarak tarih sahnesindeki yerini almış ve günümüzün önemli hava araçlarından biri haline gelmiştir.

Havacılık teknik anlamda hızla gelişimini sürdürürken, 1938 yılında Başkan Roosevelt tarafından Sivil Havacılık İdaresi (Civil Aeronautics Administration-CAA) kurulmuştur. 1940 yılında Sivil Havacılık İdaresi, Sivil Havacılık İdaresi (Civil Aeronautics Administration-CAA) ve Sivil Havacılık Kurulu (Civil Aeronautics Board-CAB) olmak üzere iki otoriteye ayrılmış, bu noktada sorumlulukları belirlenmiştir. Sivil Havacılık İdaresi (Civil Aeronautics Administration-CAA) Hava Trafik Kontrol, Emniyet ve Havayolu gelişimlerinden sorumlu iken; Sivil Havacılık Kurulu (Civil Aeronautics Board-CAB) emniyet kurallarından, havacılık kazalarının soruşturulmasından ve havayolu şirketlerinin ekonomik düzenlemelerinden sorumlu olmuştur. ABD'de sivil havacılıktaki tüm denetleme ve düzenlemeleri yapan otorite durumunda olan Sivil Havacılık Kurulu 1985 yılında tüm yetkilerini Amerika Ulaştırma Departmanı'na (Department of Transportation-DOT) devretmiş ve kapatılmıştır (Wensveen, 2007: 60). Sivil

Havacılık İdaresi ise 1958 yılında kurulacak olan Federal Havacılık İdaresi'nin (Federal Aviation Administration-FAA) ardından kapatılmıştır. Sivil Havacılık Kurulu'nun (CAB) sorumlulukları;

- Sektöre giriş; hangi rotalarda uçulacağını, hangi şehirlere uçuş gerçekleştirileceğinin, havayolu şirketlerinin hangi hizmetleri sunacağını belirlenmesi,
- Ücretler; otorite olarak tüm havacılık ücretlerinin adil ve makul olup olmadığı ve farklı rotalardaki ücretlerin belirlenmesi,
- Tekel; havayolu şirketleri arasında gerçekleşen anlaşmaların onaylanması, tekel oluşturmak üzere havayolu şirketleri tarafından izinsiz yapılan anlaşmaların iptal edilmesi,

gibi başlıklardan oluşmuştur. Bu sorumluluklar çerçevesinde ABD'de sivil havacılık faaliyetlerinin denetim altına alınması istenmişse de Sivil Havacılık Kurulu (CAB) çoğu yıllar yeni rotalara izin vermediği gibi sivil havacılık pazarına girmek isteyen yeni hava yolu şirketlerinin de önünün kapatan bir kurul halini almıştır. Aynı zamanda kuruldan izin almadan anlaşmalar yapan kimi havayollarına karşı yaptırım uygulamazken, fiyatlara ilişkin talep odaklı değil maliyet esaslı bir politika izlemesi nedeniyle fiyatların yüksek seyretmesine neden olmuştur. Bu gibi eğilimler ile sivil havacılığın şekil almaya zorlanması beraberinde yeni düzenlemeleri getirmiş ve 1978 yılında gerçekleşen deregülasyon ile Sivil Havacılık Kurulu'nun (CAB) bu tarihe kadar uyguladığı politikaların yanlışlığı ortaya konulmuştur (Sheth, vd., 2007: 21-24, Dempsey ve Goetz, 1992: 167).

Yeni düzenlemeler ve uygulamalar altında gelişim göstermeye çalışan sivil havacılık sektöründe I. Dünya Savaşı'nda yaşanan duraklamaya benzer durum II. Dünya Savaşı'nda da yaşanmış ve sivil havacılık sektörü duraklamış, tekrar canlanabilmek ve gelişmelerin hız kazabilmesi adına II. Dünya Savaşı'nın bitmesi beklenmiştir (Nergiz, 2008: 14).

Siyasi çalkantıların, savaşların yaşanmasına ve havacılıktaki gelişmelerin savaşlardan etkilenmiş olmasına rağmen savaşlar, savaşlara katılan ülkelerin

havacılıkta hakim olmanın ne denli güçlü bir etkiye sahip olduğunu anlamalarını sağlamıştır. Buradan hareketle 1930'lu yıllarda Almanya ve İngiltere jet motorunun ilk örneklerini oluşturacak gelişmelere imza atmışlardır. İngiltere'de Frank Whittle geliştirdiği jet motorunun patentini alarak 1940'lı yılların sonunu kadar onu geliştirmekle uğraşmıştır. Yine 1936 yılında Alman Hans von Ohain geliştirdiği jet motorun patentini almıştır. Bu iki mucit birbirlerinden habersiz jet motorlarını geliştirmişlerdir. Bu vesileyle Almanya ve İngiltere II. Dünya Savaşı'nın bitimine yakın jet motorlu uçaklar ortaya koymuşlar ve Alman Erich Warsitz 1939 yılında Heinkel He 178 adlı ilk jet uçağını uçuran pilot olmuştur (Wittmer, ve Bieger, 2011: 11). Amerika'da ise havacılıkta hızlı gelişmeler devam etmiştir. Yukarıda bahsettiğimiz anlayıştan hareketle Başkan Roosevelt'in emri ile Amerikan Hava Kuvvetleri uçak sayısını 10.000 adete çıkarma kararı almıştır. Avrupa'da Adolf Hitler'in yaydığı tehdit nedeni ile İngiltere ve Fransa da bu kervana katılmış ve 1940'lı yıllarda yaklaşık olarak her bir ülke 500 savaş uçağı üretmişlerdir (Eimerl, 1964: 76).

Bu gelişmelerin yanı sıra İngiliz hükümeti tarafından desteklenen ve ilk havayolu şirketi örneklerinden olan Imperial Airways, 1930'lu yılların sonlarına doğru Bristol Jupiter şirketi tarafından geliştirilen 490 beygir gücünde motora, 40 metre kanat açıklığına, 38 yolcu kapasitesine ve yaklaşık olarak saatte 160 km hıza sahip çift kanatlı bir uçakla, o yıllarda gemi ile haftalar süren yolculuklardan olan Londra'dan Güney Afrika'ya, first-class servisine de sahip uçuşlar gerçekleştirmiştir (Curley, 2012: 56). Imperial Airways şirketinin, İngiltere tarafından ticari ve stratejik nedenlerden dolayı elde tutulan sömürge toprakları ile olan havayolu bağlantılarının önemleri gereği kamudan ve medyadan gizlenmesi nedeniyle o yıllarda, yaklaşık olarak 50,000 kadar yolcuyu taşıdığı düşünülmektedir. (Button, 2008: 7).

Şekil 2.8: Imperial Airways'e ait uçak



Kaynak: Curley, 2012: 56.

1926 yılında ABD'de hükümeti, benzer uygulamalar ile sivil havayolu endüstrisine teşvikler vermek suretiyle onları destekleme yolunda bazı adımlar atarken, takip eden yılda sivil havacılık endüstrisini geliştirmek adına hava posta taşımacılığını sivil havayolu şirketlerine bırakmıştır. Aynı zamanda 1938 yılında ABD'de kurulan Sivil Havacılık Kurulu (Civil Aeronautics Board - CAB) belli rotaları, ücretleri ve emniyet standartlarını ortaya koyarak bugünkü havacılık endüstrisinin gelişmesine katkı sağlamıştır (Sweet, 2009: 3).

Diğer yandan II. Dünya Savaşı yılları, havacılık konusunda yeni teknolojilerin askeri anlamda kullanıldığı yıllar olmuştur. Radar gibi sistemlerin geliştirildiği, gece uçuş yapabilen avcı uçakları ile büyük bombardıman uçaklarının ortaya çıkmıştır. Hatta gelecekte uzay teknolojilerinde kullanılacak çalışmalara imza atılmıştır (Taşkesen, 2006: 51). Savaş sırasında havacılıkta teknolojik manada yaşanan muazzam gelişmeler savaş sonrasında sivil havacılığın gelişmesinde kullanılmış, özellikle radar sistemi gelişecek olan sivil hava trafiğinin kontrolünde büyük bir rol oynamıştır (Nergiz, 2008: 14-15).

Savaş sırasında ABD, İngiltere ve Kanada gibi ülkeler sivil havacılığın gelişmesinde siyasi, ekonomik ve hukuki açıdan çalışmalar başlatmışlardır. Ancak bu görüşmeler aslında ABD ve İngiltere arasında sivil havacılığın nasıl bir eylem planı dahilinde

uygulanacağı hususunda derin görüş ayrılıklarının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Sivil havacılığın savaş sonrasında hangi noktada olduğunun tartışıldığı, ABD'nin Şikago şehrinde birçok ülkenin katılımıyla 01 Kasım 1944 tarihinde Şikago Konferansı düzenlenmiştir. Şikago Konferansı ile geçici Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (Provisional International Civil Aviation Organization - PICA0) kurulmuştur. Sonraki yıllarda Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) olarak çalışmalarına devam edecek olan geçici Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (PICA0) vasıtasıyla savaşın hemen ardından düzenli ve güvenli bir uluslararası hava trafiği sisteminin ortaya konması amaçlanmıştır (Nergiz, 2008: 14-18, Freer, 1986e: 39-41).

Sivil havacılık tarihinin ve havayolu ulaşımının yıllara göre gelişiminin, Gelişme Dönemi (1918-1938), Büyüme Dönemi (1938-1958), Olgunlaşma Dönemi (1958-1978) ve Deregülasyon Sonrası Dönem (1978- Günümüz) şeklinde dört bölüm halinde doktrinde irdelendiği, Büyüme Dönemi'nde (1938-1958) havacılık adına birçok gelişmenin yaşandığı görülmüştür. II. Dünya Savaşı yılları da dahil olmak üzere bu yıllara kadar uçak üreticileri askeri uçakların üretimine odaklanmışlardır. Fakat bir yandan da jet motorların testleri başlamış ve bu motorların yakıt verimliliği içerisinde ürettikleri itme kuvvetinin, pistonlu motorlara göre çok daha güçlü olması, jet motorların üretiminin ve hızlı bir şekilde gelişmesinin önünü açmıştır (Wensveen, 2007: 31-41). Bu teknolojik gelişmelerin getirdiği olanaklar ile İngiliz Uçak üreticisi olan De Havilland tarafından geliştirilen ve ilk ticari jet uçağı olan Comet, 27 Temmuz 1949 tarihinde ilk uçuşunu gerçekleştirmiştir (Anderson, vd., 2011: 53). Fakat takip eden yıllarda Comet birkaç kaza geçirmiş ve taşıdığı yolcular ölmüştür. Bunun üzerine yapılan incelemelerde uçağın metal yorgunluğu nedeniyle kabin basıncının düştüğü ve bu durumun uçağın üretimindeki yapısal bir hatadan kaynaklandığı ortaya konulmuştur. Bu durum 17 Aralık 1947 yılında Boeing şirketinin ilk uçuşunu yapan B-47 bombardıman uçağının Amerikan Hava Kuvvetleri tarafından 2,032 adet sipariş edilmesi ile Boeing şirketine büyük bir avantaj sağlamıştır. Buradan elde ettiği muazzam gelirler, Boeing şirketine finansal anlamda büyük bir güç sağlamış ve Boeing şirketi bu kaynakla 707 uçağını tasarlayarak, uçağın üretimine geçmiştir (Curley, 2012: 87). Daha önce 1932 yılında 10 yolcu taşıyan 247, 1938 yılında 307 model uçaklarını üreten Boeing firması 1957 yılında, 707 modeli ile geniş gövdeli ve uzun mesafeli uçuş yapabilen bir uçak üretmiş ve bu

modeli ile en iyi görünümlü ticari uçak ödülünü kazanmıştır. 13 Ekim 1955 tarihinde uçağın ilk siparişi Pan Amerikan (Pan Am) Havayolları tarafından verilmiştir (Commercial Aircraft, 1956: 11-14). Pan Amerikan Havayolları şirketinin 1958'de Boeing firmasının ürettiği 707 isimli uçağı satın alıp tarifeli seferlere başlamasıyla birlikte bir anlamda, bu tarihten sonra sivil havacılık endüstrisinde de rekabet kendini göstermeye başlamıştır (Wensveen, 2007: 42).

Olgunlaşma Dönemi (1958-1978) sivil havacılık sektörünün jet uçaklarının üretimine ilişkin olarak iki safha şeklinde ilerlediği bir dönem olmuştur. Birinci safhada jet motorlarının geliştirilmesi ve verimliliğinin artırılması, ikinci safhada ise geniş gövdeli uçakların (wide-bodied) üretilmesi ve havacılık endüstrisine sunulması çalışmaları yapılmıştır. Bu düşüncelerden hareketle Boeing firmasının 1969 yılında ürettiği 747 modeli geniş gövdesi, uzun mesafe uçuşu ve hızı ile taşımacılıkta devrim niteliğinde bir model olmuştur. Bunda önce 1963 yılında 727, 1967 yılında 737 uçaklarını üreten Boeing, 737 için yakaladığı 6000 satış adedi ile jet uçakları tarihinde en çok üretilen uçak modeline sahip şirket olmuştur (Curley, 2012: 88). Fakat 1969 ve 1972 yılları arasında yaşanan ekonomik krizler nedeniyle bu tarihler arasından yolcu uçağı siparişleri neredeyse durma noktasına gelmiştir. (Wensveen, 2007: 42). 21 Ocak 1970 tarihinde hizmete giren Boeing'in 747 modeli, düşük yakıt tüketiminin yanı sıra (Smith, 1974: 31) sivil havacılığın olgunlaşma döneminde, sivil havacılığa ticari anlamda yeni bir olgu olarak geniş gövdeli uçak terimini sokmayı başarmıştır. Bunun yanında 747 ile aynı zamanda üretilen fakat neredeyse 747'den 3 kat daha küçük olan, 5 Ağustos 1971 tarihinde hizmete sunulan DC-10 ve 26 Nisan 1972 tarihinde hizmete sunulan L-1011 modelleri bazı zorluklar ile karşı karşıya kalmışlardır. McDonnell Douglas tarafından üretilen DC-10 modeli geçirdiği kazalar, Lockheed tarafından üretilen L-1011 modeli ise Rolls-Royce şirketinin iflas etmesi nedeniyle uçakları için motor temin edememesi gibi nedenlerden dolayı Boeing firması ile yarışamayacak duruma gelmişlerdir.

Fransa, Almanya ve İspanya ortaklığının ürünü olan Airbus, geniş gövdeli (wide-body) uçak üretimine ilişkin sivil havacılık pazarına sonradan giriş yapan bir uçak üreticisi olmuş ve Boeing firmasının sivil havacılık pazarında sahip olduğu tekel durumunu kırmak istemiştir (Wensveen, 2007: 42). Airbus'ın ilk uçağı olan A300

modeli, Air France Havayolu şirketi ile 23 Mayıs 1974 tarihinde Paris'ten Londra'ya ilk uçuşunu gerçekleştirerek sivil havacılık sektöründe hizmet vermeye başlamıştır. Air France o yıllarda, bu rotada geniş gövdeli bir uçak ile uçuş gerçekleştiren tek havayolu şirketi olmuştur (Ramsden, 1974: 725).

Jet motorların sivil havacılık endüstrisinde yerini alması ile birlikte sivil havacılık endüstrisi bir teknolojik gelişmeden diğer bir teknolojik gelişmeye geçmiş ve hızlı bir şekilde büyümüştür. Uçuşları kaydeden kara kutu, hava radarı, arazi uyarı sistemi gibi birçok teknolojik gelişme sivil havacılık endüstrisinde yerini almıştır (Wensveen, 2007: 43). Öyle ki sivil havacılık sektörü 1950'li yıllarda 40 milyon yolcuya sahip bir sektör iken 1970 yılında 200 milyon yolcuya sahip bir sektör halini almıştır (Özenen, 2003: 10). Sivil havacılık, büyüme ve olgunlaşma dönemlerini kapsayan 40 yıllık (1938-1978) zaman diliminde, 21 yolcu taşıyan, pervaneli DC-3 uçağından, 400 yolcu taşıyan, jet motoruna sahip, geniş gövdeli 747 uçağına kadar büyük bir değişim ve gelişim göstermiştir (Wensveen, 2007: 43).

Amerika Birleşik Devletleri'nde sivil havacılık sektöründeki gelişmelerin rekabet düzeyinin belirlenmesi, yeni havayolu şirketlerinin teşvikler ile desteklenmesi, bilet fiyatlarının düşmesi gibi amaçlar ile sektörde serbestleşme yoluna gidilmiştir. 1978 yılında yayınlanan serbestleşme kanunu (Airline Deregulation Act) gereği bilet fiyatları üzerinde uygulanan denetimler kaldırılmış, sivil havacılık pazarına giriş ve çıkış için engel teşkil eden uygulamalardan vazgeçilmiş, havayolu şirketlerinin birleşmelerinin ve bu anlamda ittifak kurmalarının önü açılmış, son olarak da rotalar konusunda verilen onay uygulamalarına son verilmiştir (Özenen, 2003: 10). Deregülasyon sivil havacılık sektörünün kırılma noktası olmuş, sektörde faaliyet gösteren kimi havayolu şirketleri bu durumdan hızla büyüyerek çıkarken kimi havayolu şirketleri ise deregülasyon sonrası iflas etme noktasına gelmiştir (Wensveen, 2007: 43). Sivil havacılık sektöründeki bu serbestleşmenin ardından beş altı yıl içerisinde havayolu şirketleri arasında birleşmeler ve satın almalar çoğalmaya başlamıştır. Sivil havacılık pazarına yeni giren birkaç havayolu şirketi rekabet konusunda ilk başlarda başarılı görünürken, diğer yandan sektörde faaliyet gösteren ve ABD'de iç hat uçuşları yapan küçük havayolu şirketleri serbestleşmenin getirdiği olanaklar ile büyüme ve farklı rotalara uçuş fırsatı yakalamışlardır. Aynı zamanda

Air Florida ve People Express gibi havayolu şirketleri uluslararası rotalarda hizmet vermeye başlayan havayolu şirketleri olmuşlardır. Bu gelişmelerin yanında Avrupa Birliği (EU) 1 Ocak 1993 yılında 3 paket halinde olacak şekilde serbestleşme hareketi başlatmış ve bu yolla Avrupa Birliği üye ülkelerinin havayolu firmaları Avrupa Birliği içerisinde hiçbir engel olmadan sivil havacılık pazarına giriş çıkış yapabilmiş, havayolu firmaları üzerinde kapasite, fiyat kontrolleri ve mülkiyet sınırlamasını kaldırılmıştır. Bu serbestleşme easyJet gibi düşük maliyetli (low-cost) havayolu taşıyıcılarının doğmasını sağlamıştır (Doganis, 2005: 73-74).

ABD, deregülasyon sonrası yeni bir arayış içerisine girerek 1979 yılında Açık Semalar (Open Skies) anlaşması ile sektördeki mevcut durumun iyileştirilmesini, iş gücü istihdamının artırılmasını, hizmet çeşidi ile birlikte kalitenin artırılmasını amaçlamıştır. Birçok ülke ile açık semalar anlaşması yapan ABD, Avrupa Birliği'nden (AB) kabotaj, vergi düzenlemeleri ve tekel gibi sebeplerle yükselen itirazlar nedeni ile uzun yıllar AB ile açık semalar anlaşması yapamamış, nihayet 2008 yılında tüm engellerin kalkması ile birlikte AB ile de açık semalar anlaşması yapılmış ve bu yolla yeni istihdam alanları oluşturulmuş, yolcu sayısı bakımından artışlar yaşanmıştır (Nergiz, 2008: 33-35).

1980'lerin başlarında British Aerospace, Embraer, Dornier ve ATR gibi uçak üretici firmaları 1970'lerde durağan bir seyir izleyen Amerikan uçak üreticilerinin pazarlarına nüfuz etmiş ve McDonnell-Douglas ve Boeing gibi sektörde hakim uçak üreticilerinin pazar kaybı yaşamalarına neden olmuşlardır. Bu gelişmelerin üzerine sivil havacılık pazarını elde tutmak isteyen Boeing firması 3 milyar dolarlık yatırımın ardından 1984 yılında 190 yolcu kapasiteli 757 ve 230 yolcu kapasiteli 767 gibi iki yeni dar gövdeli uçak modeli ile atağa geçmiştir. Fakat bu arada 1987 yılında Boeing firmasının 737 modeli 3000'den fazla sipariş alarak en çok üretilen uçak olmuştur. McDonnell-Douglas firması da uçak üreticisi olarak Boeing ve Airbus arasında yaşanan yoğun rekabet ortamında hayatta kalmayı başararak 1990'larda sivil havacılık pazarının %10'nuna sahip olmuştur. 1997 yılına gelindiğinde McDonnell-Douglas ve Boeing firmaları birleşerek bir şirket olmuşlardır. Bu birleşme Boeing firmasının Airbus ile rekabet anlamında güçlenmesi ve pazardaki varlığını

genişletebilmesi adına yapılmış stratejik bir birleşme olmuştur (Wensveen, 2007: 63-66).

1990-2000 yılları arasında büyük ekonomik sıkıntılar yaşayan sivil havacılık sektörü 11 Eylül 2001 tarihinde meydana gelen terör saldırılarının ardından felakete sürüklenmiştir. 3 gün boyunca ABD’de tüm i ve dış hat uçuşları yasaklanmış daha kötüsü ise insanların, bu saldırıların ortaya koyduğu ortam nedeniyle artık aylarca hatta yıllarca uçmak istememeleri olmuştur. ABD’de gerçekleşen bu elim olayın ardından sivil havacılık sektörü büyük bir darbe yemiş, sadece 11 Eylül ve 31 Aralık 2001 tarihleri arasında Avrupa ve Amerika arasında olan uçuşlar %30 azalmıştır. Sadece Amerika ile bağlantılı uçuşlar değil aynı zamanda bu dört ay içerisinde Avrupa ve Uzak Doğu lkeleri arasındaki uçuşlar bile %17 azalmıştır (Doganis, 2005: 4-12). İflas eden havayolu şirketleri olduğu gibi Northwest havayolu 10,000 kişiye içten çıkaracağını duyurmuş, aynı şekilde Delta havayolları da 13,000 kadar kişiye ücretsiz ve süresiz izne çıkaracağını ilan etmiştir. 11 Eylül saldırıları sadece sivil havacılığın bir problemi olmaktan çıkmış finansal anlamda tüm dünyada etkili olan terör olayı olmuş ve neredeyse tüm ülkelerin ekonomilerine zarar vermiştir (Sweet, 2009: 11-12). 2001 ve 2004 yılları arasındaki 11 Eylül olayları, Irak Savaşı ve SARS virüsünün yayılması gibi durumlar nedeniyle bu tarihler sivil havacılık sektörünün kayıp 3 yılı olarak görülmüştür (Doganis, 2005: 12-13).

Bu tarihten itibaren sivil havacılık sektörü teknolojinin, inovasyonun, dünyadaki ekonomik gelişmelerin getirdiği imkanlar ile hızla büyümeye devam etmiştir. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) raporlarından elde edilen bilgiler ışığında 1950’li yıllarda 100 milyon civarında olan yolcu sayısının, 2014 yılına göre %6.4 daha artarak 2015 yılında 3.5 milyara kadar ulaştığı görülmektedir. Günümüzde 1400 ticari havayolu şirketinin ve 4310 havaalanının bulunduğu sektörde dünya üzerindeki 1.1 milyar turistin yarısından fazlası havayolu ile taşınmıştır (ICAO, 2015: 1). Bunun yanında kargo taşımacılığı da 2013 yılına göre %4.9 artış göstererek 2014 yılında 50 milyon tona ulaşmıştır (ICAO, 2014: 1-13). 2015 yılında sivil havacılık sektörünün tüm gelirlerinin 790 milyar dolara ulaştığı ve sektörde faaliyet gösteren tüm işletmelerin bu gelirden yaklaşık 60 milyar dolar civarında kar ettikleri bilinmektedir (ICAO, 2015: 30).

Bugün dünya ticaretinin %40'nun sivil hava taşımacılığı marifetiyle yapıldığı (Button, 2008: 8) ve 50,000'den fazla rotaya sahip 58 milyon işgücü istihdamı bulunan ve geçmiş 100 yılda toplamda 65 milyar yolcunun havayolu ile taşındığı düşünülürse (IATA, 2015: 55) sivil havacılık sektörünün dünyada diğer tüm sektörler ile karşılaştırıldığında hızlı ve sağlam adımlarla, kurallara sıkı şekilde bağlı, en iyi büyüyen sektör olarak üst sıralarda yer aldığı görülmektedir. 2014 yılında yaşanan birkaç kaza ve sivil uçakların vurulması olaylarının bu gelişmeyi ve ilerlemeyi durdurmayacağı, kırılan taşıma ve hava trafiği rekorları ile anlaşılmaktadır. 2004 yılından itibaren sürekli büyüme trendini hiç kaybetmeyen sivil havacılık sektörü, artık daha verimli, az yakıt tüketen, daha az emisyon oranlarına sahip ya da daha fazla yolcu taşıyan yeni nesil uçaklar ile faaliyet alanını güçlendirmekte olup günümüzde hala en güvenli taşımacılık sistemi olarak insanlara zaman tasarrufu sağlayan sektör olarak görülmektedir.

2.1.2. Türkiye'de Sivil Havacılığın Tarihçesi

Türkiye'de sivil havacılık tarihinin, 1002 yıllarında uçuş denemeleri yapan İsmail Cevheri adlı bir Türk bilgin ve onu örnek alan, kuşların uçuşunu inceleyip kuş kanadına benzer tasarımlar ile denemeler yapan Hezarfen Ahmed Çelebi'nin 1630 yılında Galata Kulesi'nden Üsküdar meydanına gerçekleştirdiği başarılı uçuş ile birlikte başladığı söylenebilir (SHGM, 2015a: 3-4). Bu uçuşun aynı zamanda dünyada bilinen ilk planör uçuşu olduğu bilinmektedir Bu uçuştan 3 yıl sonra Lagari Hasan Çelebi barutla doldurulmuş yedi fişekli bir roketle Sarayburnu civarından havalanmış, barutların yanarak tamamen bitmesinin ardından tasarlayıp kollarına taktığı kanatlar ile Sinan Paşa Köşkü yakınlarında denize iniş gerçekleştirerek bir anlamda roketle uçan ilk kişi olmuş ve roketin tarihteki ilk hali ortaya konmuştur (Barışık, 2011: 37).

Şekil 2.9: Lagari Hasan Çelebi



Kaynak: Saldıraner, Y. (2011). “Dünyada ve Türkiye’de Sivil Havacılık Faaliyetleri Gelişimi” Ders Sunumu, Erişim Tarihi: 26 Ocak 2016.
<http://kurumsal.data.atilim.edu.tr/pdfs/111118.pdf>

Osmanlı Dönemi’nde askeri alan ile sınırlı kalan havacılık (TÜSİAD, 2007: 170) 22 Ekim 1911 tarihinde İtalyanların, Osmanlı Devleti ile yaptıkları Trablusgarp muharebesinde uçakları gözlem yapmak ve bomba atmak için kullanmaları Osmanlı Devleti’nin bu anlamda ilk çalışmalara başlamasının temelini oluşturmaktadır (Nergiz, 2008: 9). İtalyanların bu hamlesi ile başlayan süreç 1910 yılında Türk Hava Kuvvetleri’nin kurulması ve Türk Hava Kuvvetleri’ne, Harbiye Bakanı ve Genel Kurmay Başkanı Mahmut Şevket Paşa’nın emri ve Kurmay Yarbey Süreyya Bey’in girişimleri ile 1911 yılında pilot yetiştirilmesi ve uçak alımı ile devam ettiği bilinmektedir (SHGM, 2015a: 7). Bu anlamda 28 Haziran 1911 yılında yapılan sınav sonucu Teğmen Yusuf Kenan ve Yüzbaşı Fesa Bey, Fransa’da pilotaj eğitimi alan ilk pilotlar olmuşlardır (Yalçın, 2010: 194). Askeri alanda havacılık adına yapılan bu çalışmaların yanı sıra Türkiye’de ilk sivil havacılık çalışmalarının 1912 yılında Atatürk Havaalanı’nın yakınlarında Sefaköy’de kurulan iki hangar ve küçük bir meydan ile başladığı görülmektedir (TÜSİAD, 2007: 170). Yine aynı yılın mart ayında Deperdussin adlı Fransız yapımı 2 adet uçak satın alınmıştır (Çuhan, 2014: 13).

11 Mart 1914 yılında İstanbul-Kahire arasındaki uçuş sırasında geçirilen kaza sonucu şehit olan Pilot Yüzbaşı Nuri, havacılık tarihimizin önemli isimlerinden biri

olmuştur. Pilot Yüzbaşı Nuri ve Gözlemci Yüzbaşı İsmail Hakkı tarafından Prens Celaleddin adlı uçakla Lefke ile Bilecik arasında 12 Şubat 1914 yılında ilk uçak posta uçuşu gerçekleştirilmiştir (Havacılık Tarihi, 2012: 28-29). Kurtuluş Savaşı sona erdikten ve Cumhuriyet ilan edildikten sonra 16 Şubat 1925 tarihinde bugün Türk Hava Kurumu olarak faaliyetlerine devam etmekte olan Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuştur (Barışık, 2011: 37). 1926 yılının Nisan ayında ülkenin teknik manada ihtiyaç duyduğu personelin yetiştirilebilmesi adına Tayyare Makinist Mektebi kurulmuş olup Junkers Flugzeugwerke AG adındaki Alman şirket ile oluşturulan ortaklığın ardından Ankara'da Tayyare Otomobil ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) hayata geçirilmiştir.

1920'li yıllarda uçak montaj ve imalatı konusunda sayılı ülkeler arasında olan Türkiye, Kayseri ve Eskişehir illerinde kurulan uçak fabrikalarının ardından 1930'lu yıllarda özel sektörün de bu alana girmesi ile birlikte 1924 yılında Pilot Vecihi Hürkuş tarafından üretilen Vecihi-VI adlı uçak ile bu anlamda ilk sivil uçak örneğinin ortaya konduğu ülkelerden biri olmuştur. 1931 yılında Pilot Vecihi Hürkuş'un, ürettiği Vecihi-XIV adlı ikinci uçağı ile Ankara'dan hareketle küçük çapta bir Türkiye turu yaptığı da bilinmektedir (Çuhan, 2014: 18-19). Tüm bu hızlı gelişmelerin ardından Eskişehir (1925-1928), Kayseri TOMTAŞ (1925-1928), Kayseri Tayyare Fabrikası (1932-1950), Akköprü ve Etimesgut Planör Atölyesi (1938-1952) ve Makine Kimya Endüstrisi Kurumu (MKEK, 1951-1965) gibi uçak montaj ve imalatı yapan kurum ve kuruluşların (Saldıraner, 2011: 16) Marshall Planı çerçevesinde ABD tarafından 1948-1951 yılları arasında yapılan yaklaşık olarak 127 milyon dolarlık yardım sonrasında tüm faaliyetleri durdurulmuştur (Ertem, 2009: 392-393).

1933 yılına gelindiğinde, 5 uçaklık filo ile yapılan Türk Hava Postaları taşımacılığının, ülkemizde sivil hava taşımacılığı faaliyetlerine ilişkin ilk örneği oluşturduğu görülmektedir. Aynı yılın Mayıs ayında ülkemizde sivil hava yolu şirketlerinin kurulması ve bu alanda taşımacılığın yapılabilmesi adına bugünkü Türk Hava Yolları'nın temelini oluşturan Havayolları Devlet İşletme İdaresi kurulmuştur. Daha önce askeri amaçlarla kullanılan uçaklar yük ve yolcu taşımaya elverişli duruma getirilerek (DHMI, 2009: 16) aynı yıl içerisinde İstanbul-Ankara arası uçak

biletleri satıŖa sunulmuŖ, bu hatta gerekleŖtirilen uuŖlar lkemizin ticari anlamdaki uuŖlarının baŖlangıcını oluŖturmuŖtur (BarıŖık, 2011: 38).

Ülkemizde sivil havacılığın geliŖmesi adına devletçe yapılan yatırımlar, hukuki ve idari düzenlemelerin yanı sıra özel teŖebbsler de sivil havacılık alanında faaliyet göstermeye alıŖmıŖtır. BeŖiktaŖ’ta bugün Deniz Müzesi olarak kullanılan bina 1937 yılında Nuri Demirağ tarafından uçak fabrikası olarak kurulmuŖ ve takip eden yıllarda yine bugün Atatürk Hava Limanı olarak kullanılan alanda Nuri Demirağ Gök UuŖ Okulu, uçak tamir atölyesi, hangarlar, deniz uçakları için YeŖilky sahilde park sahaları hayata geirilmiŖtir (uhan, 2014: 33). Nuri Demirağ o dönemlerde ürettiği uçakları satabilmek adına çok uđraŖlar vermiŖtir. Yurtiçinde yaŖadıđı birkaç talihsiz durumun ardından yurtdıŖına yönelmeyi denemiŖ, kısmen buralarda baŖarılı olmuŖ olsa da dönemin siyasi iktidarı, Nuri Demirağ’ın arazisini dahi istimlak ederek uçak fabrikalarını kapatmasına ve bu tür faaliyetlere son vermesine neden olmuŖtur. Öyle ki Nuri Demirağ, elinde kalan son uçakları kilo ile hurdacıya vermiŖtir (Nergiz, 2008: 60-66).

lkemiz sivil havacılık sektöründe gerçek anlamda geliŖmeler II. Dünya SavaŖı’nın ardından yaŖanmıŖtır. 1984 yılından sonra Kamu İktisadi TeŖebbs olan Devlet Hava Meydanları İŖletmesi daha önce Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü olarak Bayındırlık Bakanlığı’na, ardından da 1943 yılında UlaŖtırma Bakanlığı’na bađlanmıŖtır. Hem hava meydanlarının hem de havayolu iŖletmeciliđinin bir arada yürütülmesinin zorlukları nedeniyle 1955 yılında havayolu iŖletmeciliđi THY A.O’na, hava meydanlarının iŖletilmesi ise 1956 yılında kurulan Devlet Hava Meydanları İŖletmesi Genel Müdürlüğü’ne bırakılarak havalimanlarının iŖletilmesi, uuŖ güvenliğinin sağlanması gibi konular hususunda DHMİ yetkili kılınmıŖtır (DHMİ, 2009: 16). Sivil havacılık hususunda yaŖanan geliŖmelerin denetlenmesi, takibi ve düzenlemeleri, bu hususlarda otoritenin belirlenmesi ve uluslararası havacılık kurallarına uyumun sağlanabilmesi adına 1954 yılında kurulan Sivil Havacılık Dairesi BaŖkanlıđı, 1987 yılında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü adını alarak faaliyet göstermeye baŖlamıŖtır (BarıŖık, 2011: 39).

Havayolu işletmeciliğinde ülkemizin uzun yıllar tek taşıyıcısı konumunda olan THY, 1945 yılında kadar 185 koltuk kapasitesi ile 3 ilimize sefer gerçekleştirmiş, takip eden yılda 845 koltuk kapasitesi ile 19 ilimize sefer düzenlemiştir. 1947 yılının şubat ayında Atina'ya ilk yurtdışı seferini yapan THY (Erişim Tarihi: 12.02.2016. <http://www.turkishairlines.com/tr-tr/kurumsal/tarihce>) günümüzde 21.605 personeli ve 298 uçağı ile dünyada 110 ülkeye, 277 şehre, 280 meydana uçuş gerçekleştiren ve dünyanın en fazla ülkeye uçan havayolu olarak küresel bir marka haline gelmiştir (THY, 2015: 9-22).

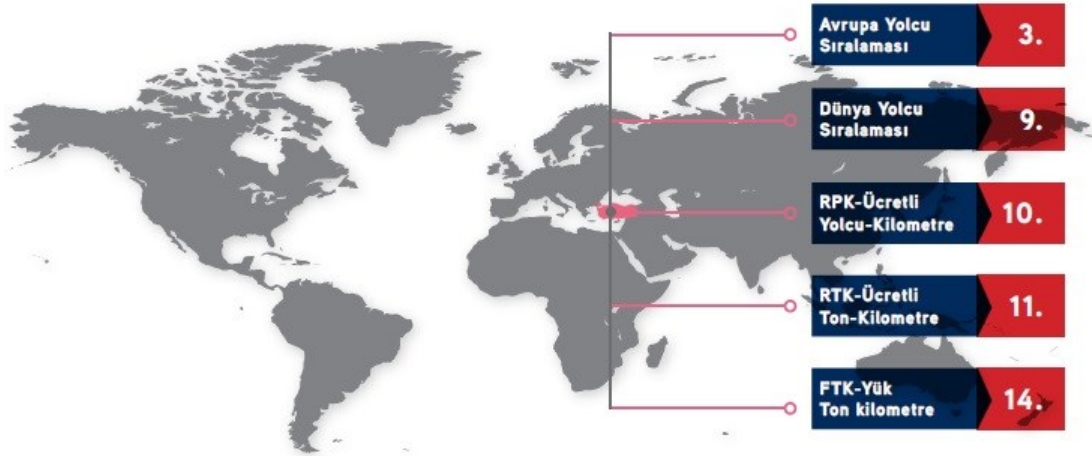
1970 ve 2000 yılları arasında ülkemizde sivil havacılıkta meydana gelen gelişmelere bakıldığında 1974 yılında Kıbrıs Türk Hava Yolları (KTHY) kurulmuş ve Türkiye dışında başka ülkelere tanınmaması nedeniyle Türkiye bağlantılı olmak koşulu ile Londra, Manchester, Glasgow ve Belfast'a uçuşlar gerçekleştirmektedir. 1977 yılında kurulan Bursa Hava Yolları 4 yıl hizmet verdikten sonra 1981 yılında kapanmıştır. 1984 yılında başlayan özelleştirme uygulamaları ile birlikte THY'na ait tekel durumunu kırmak adına Boğaziçi Hava Taşımacılığı A.Ş. kurulmuş fakat yaşadığı maddi olumsuzluklar nedeni ile 1989 yılında sektörde tutunamamış ve kapanmıştır. Ardından yine kısa ömürlü olan Türk Hava Taşımacılığı kurulmuş ve 1993 yılında THY tarafından satın alınarak faaliyetlerine son verilmiştir. 1985 yılında İstanbul Hava Yolları olarak kurulan havayolu şirketi kısmen uzun ömürlü olsa da 1999 depreminin ardından yaşadığı ekonomik sıkıntılar nedeniyle 2000 yılında sektörden çekilmek zorunda kalmıştır (Nergiz, 2008: 67-75). 1989 yılında THY ve Lufthansa ile ortaklaşa kurulan Sun Express, bugün 70 adet uçağı, 13.046 adet koltuk kapasitesi ve 3000 civarında çalışanı ile yurtiçinde ve yurtdışında uçuş faaliyetlerini sürdüren THY dışında 2000 öncesi kurulup hayatına devam eden tek havayolu şirketi olmuştur (Erişim Tarihi: 12.02.2016. <http://www.sunexpress.com/tr/irket/irket-profil>).

Ülkemiz sivil havacılığına ilişkin 2004 yılına kadar olan gelişmeler dikkate alındığında, Türk Hava Yolları'nın 2 merkezden 25 noktaya gerçekleştirdiği uçuşlar dışında sektörde başka bir havayolu şirketi bulunmamaktaydı. Ancak 2004 yılında ülkemiz sivil hava taşımacılığının iç hatlarda yaşadığı serbestleşmenin ardından

sektöre Atlasjet, Pegasus, Onur Air gibi birçok havayolu şirketi kurulmuş ve birçoğu hala faaliyetlerini sürdürmektedir (SHGM, 2009: 26).

Ülkemizde sivil havacılık sektörü 2015 yılı sonu itibari ile, 13 havayolu işletmesinin 489; 49 hava taksi işletmesinin 219; 72 genel havacılık işletmesinin 336 uçağı, 25 balon işletmesinin 241 balonu ve zirai ilaçlama işletmelerinin 62 hava aracı ile birlikte toplamda 1.347 adet hava aracı ile sivil havacılık faaliyetlerinin sürdürüldüğü bir sektör halini almıştır. Yolcu trafiğı bakımından iç ve dış hat uçuşları toplamında bir önceki yıla göre yaklaşık %10 artışla 181 milyon yolcu sayısını yakalayan sivil havacılık sektörümüz, 13 havayolu, 49 hava taksi, 72 genel havacılık, 25 balon, 120 bakım ve eğitim ve 46 yer hizmeti işletmesine sahiptir. 2004 yılı öncesi 65.000 civarında olan çalışan sayısı bugün itibari ile yaklaşık olarak 190.000 civarındadır (SHGM, 2015b: 24-28; SHGM, 2015c: 25-37).

Şekil 2.10: Ülkemizin dünya hava ulaşım sektöründeki yeri



Kaynak: SHGM, (2015c) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2015 Yılı Faaliyet Raporu, Erişim Tarihi: 10 Nisan 2016.

http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/raporlar/2015_faaliyet_raporu_29.02.2016.pdf

Yukarıdaki şekilde de görüldüğü üzere sivil havacılıkta ülkemizde son yıllarda yaşanan büyük gelişmeler, ülkemizin 2015 yılı sonu itibari ile dünya hava ulaşım sektöründeki yerini göstermektedir. Bu gelişim ve büyüme ulaşım, ticaret, ekonomi, turizm, lojistik gibi sektörlerle doğrudan katkı sağlamakla birlikte sivil havacılık ulaşımından dolayı olarak faydalanan birçok sektöre de kazanç sağlamaktadır. Bugün yolcu trafiğı artış oranının dünya ortalamasının % 5.9, Türkiye ortalamasının

ise % 10.9 olduğu düşünöldüğünde; ölkemizin sivil havacılık anlamında nasıl bir büyüme hızına sahip olduğu görölmektedir. Ölkemizin sahip olduğu 55 havalimanından 39 havalimanı iç ve dış hat uçuşlarına, 16 havalimanı ise iç hat uçuşlarına açık olup, dünyanın en büyük havalimanının inşaa çalışmaları İstanbul'da sürdürölmektedir. Günümüzde 30 milyar dolara yakın ciroya sahip büyük bir sektör haline gelen ölkemiz sivil havacılık sektörünün, yapılacak olan dünyanın en büyük havalimanı ile bu rakamı çok daha hızlı bir şekilde artırması ve İstanbul'un bu yatırım ile Uzakdoğu, Avrupa ve ABD arasında sivil havacılık ulaşımında bir üs olması beklenmektedir.

2.2. Sivil Havacılık Kavramı ve Tanımı

Havacılık; balon, zeplin, motorlu hava gemisi gibi havadan hafif veya helikopter, uçak, insansız hava aracı, planör gibi havadan ağır tüm hava araçlarının atmosferde hareket kabiliyetine sahip olması ile doğrudan ya da dolaylı olarak ilgili tüm faaliyetleri içeren bir alanı oluşturmaktadır (Aktaş, 2011: 4). Sivil havacılık ise faaliyet alanı olarak denetimlerinin ve planlamalarının Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü gibi ilgili otoriteler tarafından yapıldığı, havacılığın genel ve ticari bölümleri ile ilişkili faaliyetlerin yürütöldüğü sektördür (Çebi, 2014: 2). Çağımızın en etkili, etkin ve hızlı gelişen sektörü halinde bulunan sivil havacılık tanım olarak da çeşitlenmektedir.

Ulaştırma sektörünün önem arz eden bir alt sektörü olan havayolu ulaştırma sektöründe (Devlet Planlama Teşkilatı, 2001: 1), havacılık, insanların, kargonun, postanın ve bunlardan bağımsız olarak havayolu ile taşınabilecek tüm yükün bir yerden bir yere uçuş faaliyeti marifetiyle taşınması olarak tanımlanmaktadır (Çelebi, 2008: 3). Başka bir tanımlamayla hava taşımacılığı sektörü, havacılık otoriteleri tarafından sertifikalandırılmış, yetkilendirilmiş havayolu şirketleri faaliyetleri ile genel havacılık faaliyetleri içerisinde gerçekleştirilen tüm sivil uçuşları kapsamaktadır (Wensveen, 2007: 21).

Hava taşımacılığı, devletler için temsil ve insanlar için anlam içeren, çeşitli birçok fikirle ilişkisi olan bir alan olarak ifade edilmektedir. Bu anlamda uçmak,

taşımacılığın diğer tüm anlamlarından daha fazla anlama sahip fiili bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır. Çünkü uçmak rekreasyonu, bağlanabilirliği, iş verimliliğini, sosyal iletişimi, kültürel etkileşimi, çeşitli keyifli anları çağrıştıran, çok boyutlu anlamlara sahip bir kelime olarak tanımlanmaktadır (Daley, 2010: 1-2).

Sivil havacılık, aynı zamanda otoriteler tarafından gerçekleştirilen teknik anlamda sertifikasyon ve yetkilendirmenin ardından insanların sivil bir hava aracına sahip olabileceği ve bu sivil hava aracı ile uçabilme kabiliyetini kazanabildiği bir sektör olarak da tarif edilmektedir (Kılınç, 2010: 3-4).

Bu tanımların yanı sıra sivil havacılık genel manada, askeri havacılık faaliyetleri dışında, havacılık adına yapılan faaliyetlerin tümü için kullanılan terim olarak ifade edilmektedir (Günel, 2010: 11). Başka bir tanımlamayla sivil havacılık terimi, herhangi bir sivil hava aracı ile taşımacılığın veya havacılık aktivitelerinin yapılmasının amaçlandığı faaliyetlerin tümünü kapsamaktadır (Kuyucak ve Vasigh, 2012: 191-192).

Başka bir ifadeyle sivil havacılık askeri amaçlar dışında taşınacak yük ve yolcunun emniyetli, etkin, verimli ve en hızlı bir şekilde bir noktadan başka bir noktaya ulaştırılmasının amaçlandığı faaliyet alanı olarak da tanımlanmaktadır (Aktaş, 2011: 4).

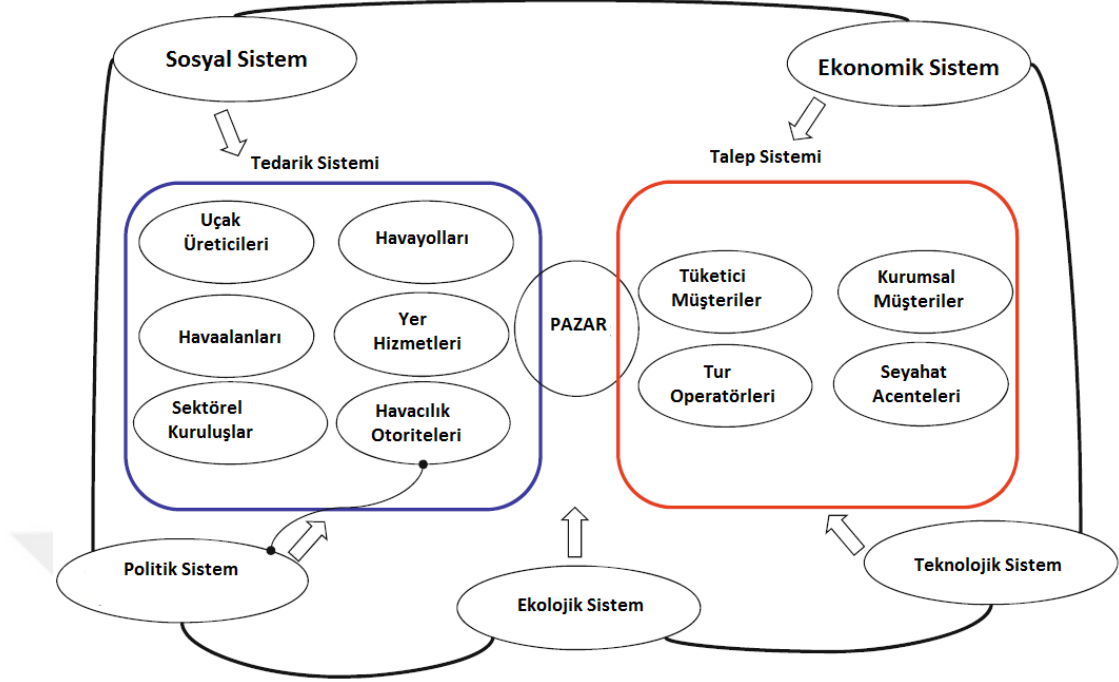
Tüm bu tanımların ışığında görüldüğü üzere genel manada sivil havacılık ticari ve genel havacılık faaliyetleri olarak ikiye ayrılan bir sektör olmakla birlikte, hiçbir surette askeri amaç taşımayan faaliyetleri kapsayan bir alan şeklinde ifade edilmektedir.

2.3. Sivil Havacılık Sistemi

Sivil Havacılık sistemi sosyal, ekonomik, teknolojik, ekolojik ve politik bir çevre içerisinde ve bunların etkisi ile birlikte hava taşımacılığı pazarının meydana geldiği bir alan şeklinde tanımlanmaktadır. Bu çerçevede sosyal ve politik alanlar, yeni kültürlerin tanınması ve bu kültürler ile var olan ortak noktaların ortaya konması

noktasında sivil havacılığın sağladığı fırsatlardan ulusal ve uluslararası boyutta faydalanmaktadır. Bununla birlikte, sivil havacılık faaliyetlerine ilişkin olarak olumsuz durumların ortaya çıkmaması adına güvenlik ve emniyet faktörleri de ilgili alanlar tarafından göz ardı edilmemektedir. Diğer yandan, sivil hava taşımacılığı sektörünün oluşturduğu istihdam ve tedarik zinciri, sürekli büyüme gösteren sektörde ekonomik alanı oluşturmaktadır (Wittmer ve Bieger, 2011: 34). Sivil havacılık sektörü binlerce insana istihdam sağlamanın yanında, oteller, restoranlar, araç kiralama şirketleri, inşaat, gayrimenkul, imalat gibi çok sayıda sektörü de desteklemektedir. Bu gibi sektörlerde çalışmakta olan kişiler ne amaçla olursa olsun ve nereye uçarlarsa uçsunlar sivil havacılık sektöründen ekonomik olarak faydalanmaktadır (Wensveen, 2007: 22). Diğer yandan sivil havacılık sektöründeki maliyet kontrolü ve maliyet kontrolü adına kaynakların verimli kullanılması da ekonomiye pozitif katkılar sağlamaktadır. Teknolojik anlamdaki gelişmeler ise daha verimli, az yakıt tüketen, gürültü kirliliğini en aza indiren, daha uzun mesafeler kateden yeni nesil motorlar ve aerodinamik yapıya sahip uçaklar üretmenin yollarının arandığı alanı kapsamaktadır (Wittmer ve Bieger, 2011: 34-35). Çünkü sivil havacılık sektöründe faaliyet gösteren havayolu şirketlerinin gürültü kirliliği, hava kirliliği, uçakların emisyonlarından kaynaklanan küresel ısınma gibi bir çok çevresel etkisi bulunan problemlere sahip oldukları gözükmemektedir (Anderson, vd., 2011: 55). Güvenlik ve emniyet faktörlerinin de çok önemli rolünün olduğu teknolojik gelişmelerde, daha etkili ve verimli pazar ortamının oluşması amaçlanmakta ve bu anlamda teknolojik gelişmeler sivil havacılık sektöründe faaliyet gösteren tüm şirketleri yeni inovasyonlara yatırım yapmaları hususunda zorlamaktadır. Ekolojik sistem ise doğal kaynakların verimli kullanımı, hava ve havaalanı kirliliğinin önlenmesi ve doğal oluşumların korunmasına ilişkin hassasiyetleri artırarak sivil havacılık pazarına bu açıdan büyük katkılar sağlamaktadır.

Şekil 2.11: Sivil havacılık sistemi



Kaynak: : Wittmer ve Bieger, 2011: 35.

Bu sistem sivil hava taşımacılığı pazarının nasıl bir çerçeve içerisinde çalıştığını göstermektedir. Tedarik sistemi, havayolu şirketleri ile havaalanı işleticilerinin taleplerinin teminini sağlayan ve tedarik zincirini oluşturan tüm paydaşlardan meydana gelirken talep sistemi herhangi bir sivil havacılık hizmetine ödeme yapan seyahat ve iş amacı ile uçuş faaliyetine katılan müşteriler, tur operatörleri ve seyahat acentelerinden oluşmaktadır. Tedarik, talep, sivil havacılık pazarı ve tüm sivil havacılık sisteminde en önemli faktör olarak havayolu şirketleri görülmektedir (Wittmer ve Bieger, 2011: 34-35).

2.4. Sivil Havacılık Faaliyetleri

Sivil havacılık faaliyetleri, sivil havacılığın tanımının ortaya konması ve tam manada anlaşılması amacıyla çeşitli bölümlere ayrılarak, havacılık faaliyetlerinin belli standartlara bağlı olarak yürütülmesini sağlayan Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) marifetiyle sınıflandırılmıştır (Ünlü, 2009: 44).

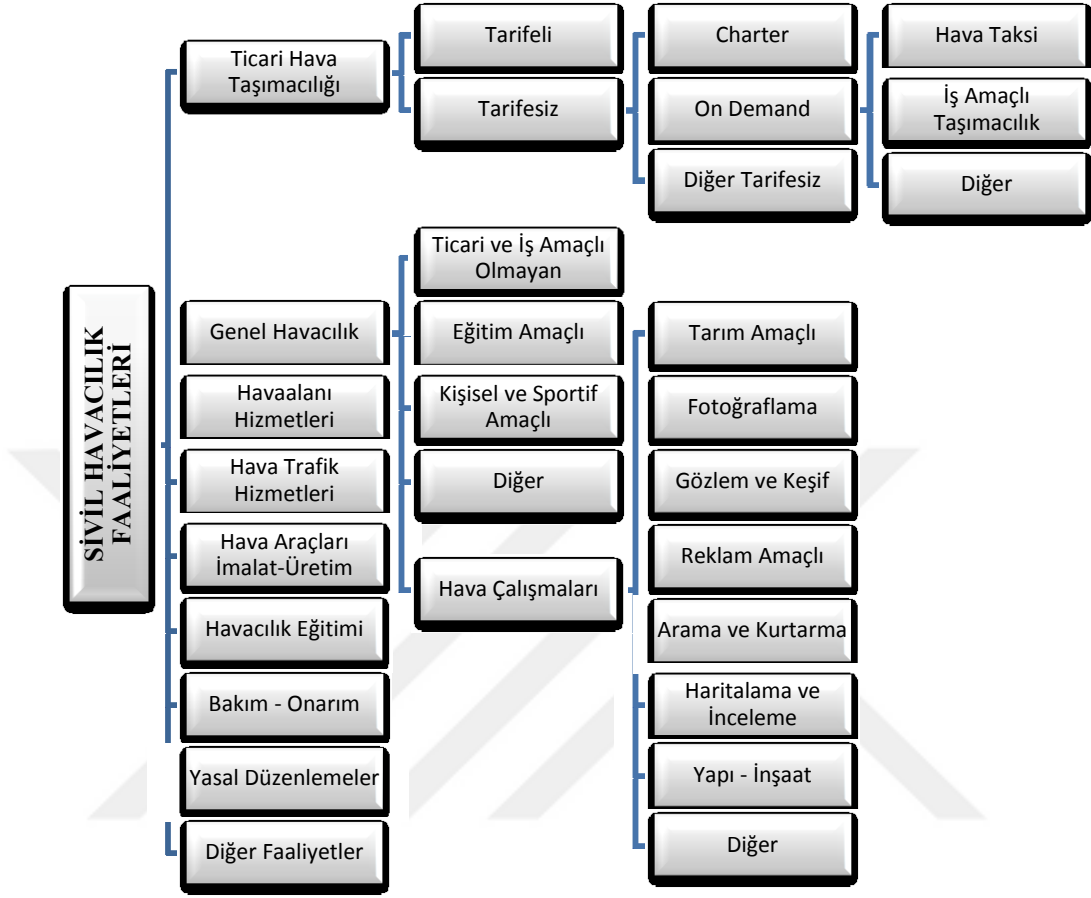
Ünlü'nün 2009'daki yüksek lisans çalışmasında belirtmiş olduğu ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün "Memorandum on ICAO" adlı dokümanında sıralanmış olan sivil havacılık faaliyetleri sırasıyla şu şekilde düzenlenmiştir:

- Hava araçları imalat, bakım ve onarım faaliyetleri,
- Hava araçları ile işletmecilik faaliyetleri,
- Havaalanları yapım ve işletme faaliyetleri
- Haberleşme, seyrüsefer ve hava trafik hizmetleri düzenleme ve işletme faaliyetleri,
- Havacılar için meteoroloji faaliyetleri,
- Çevre koruma faaliyetleri (Aktaran: Ünlü, 2009: 44).

Devlet Planlama Teşkilatı'nın (DPT) Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'ndaki Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu'nda sivil havacılık faaliyetlerinin neler olduğu belirtilmiştir. Havayolu Ulaştırması Sektörünün Tanımı başlığı altında verilen Sivil Havacılık Faaliyetleri; Uçuşla İlgili Faaliyetler, İmalat ve Bakımla İlgili Faaliyetler ve Destek Faaliyetleri olmak üzere üç ana başlık altında sıralanmıştır. Uçuşla İlgili Faaliyetler; Ticari Taşımacılık, Genel Havacılık, Eğitim, Diğer olmak üzere dörde, İmalat ve Bakımla İlgili Faaliyetler; İmalat, Bakım ve Servis olmak üzere üçe ayrılırken, Destek Faaliyetleri; Havaalanı Seyrüsefer Hizmetleri, Havaalanı Hizmetleri, Havaalanı Yer Hizmetleri ve Diğer olarak dörde ayrılmaktadır (Devlet Planlama Teşkilatı, 2001: 1). Bu sınıflandırmanın da aslında sivil havacılık faaliyetlerinin tam manada neler olduğu hususunda yetersiz kaldığı Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından yapılan sınıflandırmanın incelenmesi ile anlaşılmaktadır.

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından Uluslararası Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar başlığı altında dokümanlar (Annex) yayınlamakta ve bu dokümanların hızla gelişen havacılık sektörüne uygun olabilmesi anlamında, dokümanlar üzerinde sürekli güncellemeler yapılmaktadır. Bu güncellemelerden biri olan ve 2009 yılında Montreal'de yapılan toplantıda, sivil havacılık faaliyetlerinin daha kapsamlı bir şekilde sınıflandırılması için yapılan çalışma sonucu aşağıdaki tabloda da (Tablo 1.1) görüldüğü üzere sivil havacılık faaliyetlerinin tam manada neler olduğu hususunda nesnel bir çalışma ortaya konmuştur (ICAO, 2009: 4).

Tablo 2.1: Sivil havacılık faaliyetleri



Kaynak: ICAO, International Civil Aviation Organization, 2009: 4.

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından yapılan sivil havacılık faaliyetlerinin neler olduğu hususundaki tasniften anlaşılacağı üzere sivil havacılık faaliyetlerinin, sivil havacılık sektörünün yolcu ve yük taşımaya, sportif amaçlara, eğitim faaliyetlerine, bakım-onarım ve imalata, vb. diğer amaçlara yönelik, birbirine bağımlı faaliyetlerden oluşan bir sistem halinde olduğunu göstermektedir (Devlet Planlama Teşkilatı, 2001: 1).

İKİNCİ BÖLÜM

HAVA HUKUKU'NUN KURAMSAL GELİŞİMİ

3.1. Hava Hukuku'nun Tarihçesi

3.1.1. Dünyada Hava Hukuku'nun Gelişimi

Hava hukuku, yasal kavramların doğan son unsuru olarak tarif edilmektedir. Bu tarif çok orijinal olmakla birlikte, hava hukukunun, yasal kavramların tümü üzerine inşa edilmiş çok ilişkili bir unsur olduğu ifade edilmektedir. Bu anlamda hava hukukunun köklerinin, hava sahasında egemenlik haklarının temel bir problem olarak ilk kayda geçtiği zaman, Roma Hukuku'na kadar dayandığı dile getirilmektedir. O tarihlerden beri karaya sahip olanın gökyüzüne de sahip olup olmayacağı tartışmaları hem yerel hem de uluslararası hukukun konusu olmuştur (Sand, vd., 1960a: 24-25).

Karaya sahip olan hem kara üzerindeki gökyüzüne hem de karanın derinliklerine de sahiptir (*Cuius est solum eius est usque ad coelum et ad inferos*) görüşü Roma Hukuku'na dayandırılmakta fakat Milde (2012) bu görüşün klasik Roma Hukuku'nda bulunamayacağını ve ilk defa 13. yüzyılda Romalı Hukukçu Profesör Accursius tarafından Roma metinlerinin yorumlanması sırasında ortaya konulduğunu belirtmekte olup, ayrıca bu görüşün havacılık ve hava hukuku ile ilgili değil sadece mülkiyet haklarına ilişkin bir görüş olduğunu ifade etmektedir. Diğer taraftan hava hukukuna ilişkin gerçek manada tarihsel merakın Frankfurt'ta (Oder) bulunan Viadrina Üniversitesi'nde Johannes Stephan Dancko tarafından 1687 yılında yayınlanan bir doktora tezinde ortaya konulduğunu belirtmektedir. Köln Ünivesitesi Hava ve Uzay Hukuku Enstitüsü tarafından 2001 yılında orijinal hali ile yeniden basılan tezde yazar; gökyüzünün herkese ait olduğunu fakat Duke'ün babadan kalma özel ve doğal yetkiler (*patrimonium*) ile kural koyucu ve koruyucu olması nedeni ile gerek kuşların genel popülasyonunu korumak için avlanmayı gerekse hem yel değirmenleri için rüzgarın kullanılmasını hem de havada havai fişek gösterilerini yasaklayarak gökyüzünün kullanılmasını kısıtlayabildiği ifade etmektedir. Milde (2012), doğasında var olduğu kabul edilen ve özel yetkiler ile kural koyucu olma (*patrimonium*) durumunun hava sahasında egemenlik kavramının öncüsü olarak

ifade edilmesinin cesurca bir adım olduğunu belirtmekle birlikte ilgili tezin bilimsel anlamda hava ve hava sahasına ilişkin yasal sorunları ortaya koymaya çalışmakta olan ilk çalışma olduğunu ifade etmektedir (Milde, 2012: 5-6).

Hava hukukuna ilişkin düzenlemelerin gerçek manada 19. ve 20. yüzyıllarda hayat bulduğu görülmektedir. Bu durum göz önüne alındığında hava hukukunun genç hukuk (Young Law) olarak adlandırıldığı anlaşılmaktadır (Milde, 2012: 5; Sand, vd., 1960a: 24-25). Buradan hareketle hava hukukunun tarihçesi 3 devreye ayrılmaktadır. Birincisi kahramanlık ve akrobasi devri, ikincisi I. Dünya Savaşı'na kadar olan devir, üçüncüsü ise bu savaştan sonraki devir olarak gösterilmektedir (Göknil, 1951: 15). Bu durum göstermektedir ki hava hukuku tarihinin çok uzun bir geçmişi bulunmamaktadır (Milde, 2012: 5).

İlk hava aracının yerden kalkış gerçekleştirdiği 1783 yılından sonra (Güneş, 2008: 1; Güneş, 2013: 1; Sand, vd., 1960a: 25) 23 Nisan 1784 tarihinde Paris'te özel izin alınmaksızın gerçekleştirilecek balon uçuşlarının yasaklanması üzerine çıkarılan yönetmeliğin, hava hukukunun ilk örneğini oluşturduğu düşüncesi tüm dünyaca genel olarak kabul görmektedir (Çağa, 1963: 16; Freer, 1986a,; 31; Göknil, 1951: 14; Melgar, 2015: 79; Milde, 2012: 5; Sand, vd., 1960a: 24-25; Ünal, 2009: 8). Paris yönetmeliğinin yayınlandığı yıl Belçika'da Ypres ve Namur Şehir Konseyleri ve 1786 yılında Hamburg Senatosu da benzer düzenlemeleri hayata geçirmişlerdir.

Hava hukuku hususunda ilk mahkeme kararı ise teamül hukuku çerçevesinde hava seyrüseferine izafeten 1815 yılında Pickering ve Rudd davasında, Lord Ellenborough tarafından açıklanan görüş ile, bir balon pilotunun bir başkasına ait toprak üzerinden seyrüseferi sırasında geçmesi durumunda sorumlu olmayacağına dair verilen karar olarak gösterilmektedir (Sand, vd., 1960a: 26).

Takip eden yıllarda sivil havacılık gelişimini sürdürmeye devam etmiş ve bu noktada devletlerin hukuksal anlamda düzenlemeler yapmaları ve adım atmaları gerektiğini anlamaları fazla uzun sürmemiştir. Bu anlamda 1889 yılında Paris'te gerçekleştirilen Evrensel Beyan olarak kabul gören ve Fransız Kararnamesi olarak adlandırılan ayrıca yarı kamusal nitelik taşıyan ilk havacılık kongresinde;

- Sivil havacılık faaliyetleri hükümetler tarafından lisanslandırılmalı mıdır?
- Havacıların yolcularına, kamuoyuna ve indikleri alanların, arazilerin sahiplerine karşı sorumluluklarına ilişkin özel hükümler içeren yasalar mı olmalı, yoksa bu gibi durumlar için genel hükümler mi geçerli olmalıdır?
- Havacılıkta meydana gelebilecek kazalar sonucu oluşabilecek enkaz incelemelerinin deniz hukuku hükümleri gereğince mi yerine getirilmelidir?
- Kaybolan havacıların kayıp mı yoksa ölü mü olduğu hususunda verilecek hükümler için yeni yasal düzenlemeler mi yapılmalıdır?

gibi sorulara cevap aranmış ve Geçici Havacılık Komisyonu kurulması kararı alınmıştır. 1900 yılında Paul Fauchille hava hukuku hususunda çığır açan ve bu noktada mihenk taşı niteliğindeki yasal çalışması olan “Hava Sahasında Balonların Hukuksal Rejimi” (*Domaine Aerien et le Regime Juridique des Aerostats*) adlı eserini yayımlamıştır (Freer, 1986a: 32; Sand, vd., 1960a: 28).

Askeri anlamda ise Napolyon Savaşları, Amerika Sivil Savaşı ve Fransa – Prusya Savaşı devletlerin balonları gözlem ve haberleşme amaçları için kullanmaya başlamalarının ilk örneklerini oluşturmaktadır. Bunların yanında gözlem ve haberleşme dışında balonların düşman hedeflerini bombalamak için kullanılabilmesinin farkına varan devletler 1899 yılında Hague’de gerçekleştirilen Uluslararası Barış Konferansı’nda balonlardan bomba atılmasını yasaklamışlar ancak bu yasak bu durumun sadece 5 yıllığına ertelenmesinin dışında sürekli olmamıştır (Milde, 2012: 7; Sand, vd., 1960a: 29).

1783 ve 1903 yılları arası sivil havacılığın filizlenme yılları olarak adlandırılmakta olup bu tarihten sonra 1919 yılına kadarki süreci kapsayan 16 yıl içerisinde sivil havacılığın uluslararası anlamda büyümesi konusunda, bir insan tarafından kontrol edilebilen havadan ağır bir hava aracının uçuş gerçekleştirmesi ve uluslararası hava seyrüseferinin ve uçuş kurallarının düzenlenmesi amaçlarıyla ilk çok taraflı diplomatik konferansın toplanması gibi iki önemli olay meydana gelmiştir. Bundan önce 1900’lerde ilk on yıllık süreçte uluslararası uçuşların tamamının hukuksal bir

yapısı, çerçevesi olmayan bir düzen içerisinde faaliyet gösterdiği ifade edilmektedir (Freer, 1986b: 23).

1910 yılında 21 Avrupa ülkesinden katılımcılar ile Paris'te gerçekleştirilen ve bu anlamda hava seyrüseferine ilişkin uluslararası hukuksal prensipleri ortaya koymayı amaçlayan ilk diplomatik çaba olarak görülen Paris Uluslararası Hava Seyrüseferi Konferansı, uçuş hakkı ve devletlerin hava sahalarında egemenlik hakları gibi konularda büyük görüş ayrılıkları nedeniyle sonuca varamadığından dağılmıştır (Bilge, 1951: 197; Freer, 1986b: 25; Göknil, 1951: 16; Güneş, 2013: 2; Melgar, 2015: 79; Milde, 2012: 7-8; Öztürk, 2010: 31; Şerif, 1934: 9). Bu konferansın en büyük faydası ise devletlerin hava hukuku gibi yeni bir hukuk sahasında fikir alışverişinde bulunmaları olmuştur (Diederiks-Verschoor, 2006: 3). Aynı zamanda bu kongrenin Havacılığın Uluslararası Hukuksal Rejimi adlı bir düzenlemeyi hayata geçirebilmek adına meydana getirdiği komite, I. Dünya Savaş'ından önce 1911 Paris, 1912 Cenevre, 1913 Frankfurt ve savaştan sonra ise 1921 Monako, 1922 Prag, 1924 Roma, 1926 Lyon, 1928 Madrid ve en son 1930 yılında Budapeşte'de gerçekleştirdiği kongreler ile kamusal ve özel hukuka ilişkin "Uluslararası Hava Hukuku" düzenlemesini ortaya koymuş ve bu düzenleme kimi milli kanunlara ve uluslararası sözleşmelere esas teşkil etmiştir (Göknil, 1951: 16; Sand, vd., 1960a: 28-29).

25 Temmuz 1909 tarihinde mucit, mühendis ve pilot olan Fransız Louis Bleriot'un, Bleriot XI adlı tek kanatlı uçak ile Manş denizini geçmesi (Freer, 1986b: 25) üzerine İngiltere bu hususta tedirgin olmuş ve imparatorluğun emniyeti ve korunması amacıyla 1911 yılında "*Aerial Navigation Act*" adlı kanun ile İngiltere üzerinde gerçekleşecek tüm uçuşları yasaklamıştır (Çağa, 1963: 17; Öztürk, 2010: 30). Yine 26 Temmuz 1913 tarihinde Fransa ve Almanya aralarında bir anlaşma imzalayarak iki ülke toprakları üzerinde uçacak hava araçlarına uygulanacak hükümleri ortaya koyarak uluslararası sisteme ilk hava ulaştırma anlaşmasını kazandırmışlardır (Kılınç, 2011: 12; Şerif, 1934: 10).

1914 ve 1918 yılları arasında gerçekleşen ve bütün savaşları bitiren savaş "*the war to end all wars*" olarak adlandırılan I. Dünya Savaşı, savaşan devletler üzerinde yıkıcı

bir etki bırakmıştır. Savaş süreci havacılık adına teknolojik anlamda muazzam bir gelişmenin önünü açtığı gibi uçakların yeni ve potansiyel bir silah olarak nasıl kullanılabileceğini de ortaya koymuş oldu. Başlarda düşman pozisyonunu belirlemek amacıyla keşiflerde kullanılan tek silaha sahip uçaklar, ilerleyen yıllar ile birlikte ağır silahlarla donatılmış ve düşman hatlarına ağır zararlar veren bombardımanlar için kullanılmışlardır. Savaş sırasında düşman ve tarafsız devletler toprakları üzerindeki hava sahalarını güçlü bir şekilde korumuş ve havacılık genel manada ulusal güvenlik ile sıkı sıkıya bağlantılı hale gelmiştir. Savaşın gölgesinde sonradan hızlı bir şekilde gelişen uluslararası hava hukukunun bu anlamda devletlerin güvenlik endişelerini yansıttığı görülmektedir (Freer, 1986c: 44; Milde, 2012: 9).

Hava hukukunun gerçek manada ortaya çıkmasını sağlayan yegane unsur olarak 1919 yılında gerçekleştirilen Paris Havacılık Konferansı gösterilmektedir. Fakat bundan önce yine 1919 yılında gerçekleştirilen Versay Barış Konferansı ile kurulan komite havacılık ile ilgili hem teknik hem de hukuki sorunları inceleyerek hava seyrüseferleri hakkında tasarı ortaya koymayı amaçlamış ve Versay, Sen Jermen, Nöyyi, Trianon anlaşmalarına temel oluşturarak hava hukukunun modern anlamda temeli sayılan Paris Konvansiyonu'nun kabulüne vesile olmuştur (Göknil, 1951: 17; Melgar, 2015: 79).

13 Ekim 1919 yılında imzalanan Paris Konvansiyonu sivil havacılık anlamında hava seyrüseferine ilişkin uluslararası hukuk kaidelerini barındıran ve aynı zamanda devletlerin toprakları üzerinden tam ve münhasır egemen olduğunu ortaya koyan ilk çok taraflı sivil havacılık anlaşması olma özelliğini taşımaktadır (Freer, 1986c: 46; Güneş, 2008: 2; Milde, 2012: 10; Sand, vd., 1960a: 33; Şahiner, 2006: 43). 7 Aralık 1944 tarihinde imzalanacak olan Şikago Sözleşmesi'ne kadar Paris Konvansiyonu'nu 1925 yılında Paris'te gerçekleştirilen havayollarının sorumlulukine ilişkin olarak düzenlenen ilk uluslararası konferans, 1926 yılında Ibero-American olarak da adlandırılan Madrid, 1928 yılında Pan American olarak adlandırılan Havana Sözleşmeleri takip etmiştir. 1929 yılında imzalanan Varşova Konvansiyonu hava özel hukukuna ilişkin ikinci uluslararası konferansın neticesini oluşturmaktadır. Daha sonra Varşova Sistemi diye adlandırılacak olan sistemin ilk ve en önemli ayağı olan Varşova Sözleşmesi aynı zamanda uluslararası havayolu taşımacılığı ile ilgili

tekdüze kuralları ortaya koyan ilk sözleşme olma özelliği taşıdığı belirtilmektedir (Göktepe ve Çelebi, 2015: 251). Varşova Konvansiyonu'nu takiben 1933 yılında hava özel hukukuna ilişkin üçüncü uluslararası konferans Roma'da gerçekleştirilmiştir. 1938 yılında yine hava özel hukukuna ilişkin dördüncü uluslararası konferans bu sefer Brüksel'de gerçekleştirilmiştir. Ardından 1933 yılında salgın hastalıkları önlemek amacıyla Lahey'de Hava Ulaştırmaları Uluslararası Sağlık Sözleşmesi imzalanmıştır (Drion, 1954: 143; Freer, 1986d: 67; Milde, 2012: 11-12; Sand, vd., 1960a: 35-42).

1939 ve 1945 yılları arasında meydana gelen II. Dünya Savaşı'nın karanlık yılları boyunca askeri anlamda havacılık teknolojisi hızla gelişmiş, tahrip gücü fazla stratejik silahlarla donatılmış geniş ve çift motorlu uçaklar sahneye çıkmış, bunun karşısında sivil havacılık faaliyetleri azalmış ve neredeyse yok olma durumuna gelmiştir. Buradan hareketle politikacılar, diplomatlar ve mühendisler hem savaşlara ve düşmanlıklara son verme umuduyla, hem de uluslararası sivil havacılığı yasal bir zemine oturtmak amacıyla 11 Eylül 1944 tarihinde 54 devlete Amerika tarafından davetiye gönderilmiş ve bu devletlerden sadece Suudi Arabistan ve Sovyet Rusya daveti reddetmiştir. Devamında gerçekleştirilen konferansın ardından 11 Eylül 1944 tarihinde, uluslararası sivil havacılığın hukuksal açıdan düzenlenmesi konusunda anayasal nitelikte temel kuralları ortaya koyan Şikago Sözleşmesi imzalanmıştır (Freer, 1986g: 42; Haanappel, 1978: 9; Milde, 2012: 13-16; Sand, vd., 1960b: 125-126).

Uçak alımı için gerekli finansmanın sağlanabilmesi adına kolaylıklar ortaya koymayı amaçlayan, sivil hava araçlarının mülkiyetini konu edinen ve Uçakta Uluslararası Tanınma Hakları Sözleşmesi olarak adlandırılan Cenevre Sözleşmesi 21 Haziran 1948 tarihinde imzalanmış, 17 Eylül 1953 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Çağa, 1963: 43; Diederiks-Verschoor, 2006: 256; Havel ve Sachez, 2014: 347; ICAO, 1948: 1; Milde, 2012: 276; Milde vd., 2005: 541; Sand, vd., 1960b: 140; Sorgucu, 2012: 58; Öztürk, 2010: 33). Ardından 1933 yılında imzalanan Roma Sözleşmesi'ni değiştiren ve 1952 yılında yine Roma'da imzalanan sözleşme, yabancı uçakların yerde sebep olduğu zararları tazmin etmeyi amaçlamıştır (Diederiks-Verschoor, 2006: 216; Rome Convention, 1952: 182). Bunun yanında yine 1929 yılında imzalanan Varşova

Sözleşmesi'nde bir kısım düzeltmeleri sağlayan Lahey Protokolü 1955 yılında imzalanmıştır. Varşova Sistemi diye adlandırılan ve taşıyıcının sorumluluğunu ortaya koymaya çalışan sistem içerisindeki diğer bir tamamlayıcı adım ise Guadalajara Konvansiyonu olmuş ve 1961 yılında imzalanmıştır (Milde, 2012: 288; Milletlerarası Andlaşma, 1977: madde XIX). 1963 yılına gelindiğinde ise hava aracında suç teşkil eden eylemlere ilişkin yetki ve kapsam karmaşasını uluslararası anlamda çözmeyi amaçlayan Tokyo Sözleşmesi'nin imzalandığını görmekteyiz (Diederiks-Verschoor, 2006: 289-290; Milde, 2012: 223).

ABD hükümeti, yolcu ölümleri ve yaralanmalarındaki havayolu şirketlerinin sorumluluk limitlerinin değişmesi gerektiğini sebep göstererek Varşova Sistemi'nde krize sebep olan bir kınamayı 15 Kasım 1965 tarihinde göndermiştir. 1971 yılında imzalanacak olan Guatemala ve 1975 yılında sonra imzalanacak olan Montreal Protokolleri'nin kabul edilmelerini sağlayacak olan Taşıyıcılararası Montreal Sözleşmesi 1966 yılında imzalanmıştır (Güneş, 2013: 25; Diederiks-Verschoor, 2006: 162; Milde, 2012: 290; Özbek, 2010: 68). Hava aracının kaçırılmasını suç sayan sözleşme olan Lahey Sözleşmesi 16 Aralık 1970 yılında Lahey'de imzalanmıştır (Günel, 2010: 153; Milde, 2012: 232).

1971 yılına geldiğimizde ise bu yıl içerisinde Guatemala Protokolü ve Montreal Sözleşmesi'nin yapıldığını görmekteyiz. 8 Mart 1971 yılında Guatemala şehrinde imzalanan protokol, Guatemala Şehir Protokolü olarak da bilinmekte olup Varşova Sözleşmesi'nde düzeltmeler yapan Lahey Protokolü ile ortaya konan hava ile uluslararası taşımacılıkla ilgili kesin kuralların birleştirilmesini sağlamıştır (Diederiks-Verschoor, 2006: 164; Milde, 2012: 291; Şahiner, 2006: 53). 23 Eylül 1971 yılında imzalanan Montreal Sözleşmesi ise Sivil Havacılık Emniyetine Karşı Olan İlegal Eylemleri Önlenmesi başlığı altında hayata geçirilmiş sözleşmedir (Diederiks-Verschoor, 2006: 303; Milde, 2012: 241; Sorgucu, 2012: 27). 1975 yılında imzalanan Montreal Protokolleri ise dört adet protokolden oluşmakta olup Varşova Sisteminde bazı değişiklikleri gerçekleştirmiştir (Diederiks-Verschoor, 2006: 166; Günel, 2010: 160; Milde, 2012: 293). Hava aracının kaçırılmasını suç sayan 1970 yılında imzalanan Lahey Sözleşmesi'nin gereğini yerine getirmeyen ülkeler üzerinde yaptırım uygulanmasını ve hava aracı kaçıran korsanların

izlenmesini, yargılanmasını ya da başka ülkelere gönderilmesini amaçlayan Bonn Deklarasyonu 1978 yılında 4. Dünya Ekonomik Zirvesi'nde Yediler diye adlandırılan G7 ülkeleri tarafından imzalanmıştır (Abeyratne, 2010: 246; Milde, 2012: 267; Tekindor, 1978: 6).

Doğu ve Batı Blokları arasında güven ve istikrarı geliştirmek ve bu amacı kalıcı kılmak adına kısa adı ASA olan Açık Semalar Anlaşması 1992 yılında Helsinki'de imzalanmış olup 2 Ocak 2002 tarihinde yürürlüğe giren anlaşma dünya üzerindeki en teknik ve detaylı anlaşma olarak gösterilmektedir (Melgar, 2015: 97-99; Sorgucu, 2012: 59-61).

Varşova Sistemi'nin modernizasyonunu konu edinen ve Varşova Sistemi'nin günümüz ekonomik yapısı için yetersiz ve hızlı gelişen koşullara uyum sağlamaktan uzak kaldığından hareketle 4 Kasım 2003 tarihinde yürürlüğe girin Montreal Sözleşmesi 28 Mayıs 1999 tarihinde devletlerin onayına sunulmak üzere imza ve kabul edilmiştir (Bartsch, 2012: 24-25; Dempsey ve Milde, 2005: 36; Diederiks-Verschoor, 2006: 170; Günel, 2010: 160; Milde, 2012: 297; Uzun, 2015: 30-34). Ardından hava aracı finansmanına özgü ihtiyaçların karşılanması için tarafların (finansörler, satıcılar, kiralayanlar ve kiracılar) bir uluslararası sicile kaydını gerçekleştirmek ve kredi sağlayıcıların alacaklarının uluslararası anlamda korunmasını sağlamak amacıyla 16 Kasım 2001 tarihinde Cape Town şehrinde Cape Town Sözleşmesi imzalanmıştır (Bartsch, 2012: 26; Diederiks-Verschoor, 2006: 278; Havel ve Sacher, 2014: 351; Milde vd., 2005: 585; Milletlerarası Andlaşma, 2011...; Öztürk, 2011: 1).

Yakın zamanda ise AB ve ABD arasında 30 Nisan 2007 tarihinde imzalanan ve 30 Mart 2008 tarihinde yürürlüğe giren Açık Semalar Anlaşmasını (Open Skies Agreement) görmekteyiz. Açık Semalar Anlaşması ile ikili ya da çok taraflı antlaşmalar yoluyla uluslararası havacılık düzeninin serbest ticaret koşullarına uygun hale getirilmesinin amaçlandığını görmekteyiz (Can, 2010: 31; Günel, 2010: 171-200). Son olarak ise 11 Eylül 2001 tarihinde meydana gelen saldırıların ardından sivil havacılık sektörü güven bunalımına girmiş ve bunun üzerine sivil havacılığın küresel anlamda güçlendirilmesi için stratejik adımlar atılmaya çalışılmıştır. Bu

anlamda 1970 Lahey ve 1971 Montreal Sözleşmelerinin yenilenmesi yoluna gidilerek Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Hukuka Aykırı Eylemlerin Önlenmesi başlığı ile 10 Eylül 2010 tarihinde Pekin Sözleşmesi imzalanmıştır (Abeyratne, 2010: 1; Abeyratne, 2011: 132; Güneysu, 2011: 8-11; Güneysu, 2012: 37-42; Milde, 2012: 274).

Hava hukukuna ilişkin olarak tarihsel süreç yukarıda özetlenmeye çalışılmıştır. Fakat tüm bu hukuksal süreçler şunu göstermektedir ki sivil havacılığın, hızla büyüyen ve bunun yanında teknolojik gelişimleri takip eden ve bu gelişimlere hızla ayak uyduran dinamik bir yapıda sektör olması nedeni ile devletler sivil havacılığın bu dinamik yapısına ayak uydurmak konusunda gerek ulusal güvenlik gerekse bir takım farklı endişeler ile her zaman çekinceli davranmaktadır (Yaman, 2010: 96). Bunun yanında sivil havacılığın bugün ulaşım anlamında geldiği nokta şunu göstermektedir ki sivil havacılık, sektör olarak ulusal ve uluslararası anlamda yasal bir zemine oturtulması hususunda gerçekleştirilen tüm faaliyetler sırasında sivil havacılığın gelecekte bulunacağı noktaya ilişkin ortaya konulan öngörülerin çok üzerinde bulunmaktadır. Günümüzde de sivil havacılığın gelecekte bulunacağı noktaya ilişkin birçok çalışma ve varsayım bulunmaktadır. Fakat teknolojinin devimin hızının bu denli hızlı bir şekilde artması geleceğe dair olan tüm tahminleri geride bırakacak gibi gözükmektedir.

3.1.2. Türkiye’de Hava Hukuku’nun Gelişimi

Doktrin incelendiğinde, ülkemizde sivil havacılık alanında gerek akademik çalışmaların gerekse hukuksal düzenlemelerin geçmişte sivil havacılık sektörüne ve bu sektörün uluslararası yasal altyapısının oluşturulduğu toplantı, konferans ve sözleşmelere karşı ilgisizlikten kaynaklanan bir boşluğun ya da bu anlamda gecikmiş bir gelişmenin meydana geldiği görülmektedir. Göknil (1951) Türkiye’nin uluslararası anlamda ilk yıllarından itibaren hızla gelişen sivil havacılığa II. Dünya Savaşı’na kadar yabancı kalmış olduğunu, 1919 Paris sözleşmesine, Roma, Berlin ve Varşova Anlaşmaları’na katılmadığını ve hava hukuku hususunda Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti’nin II. Dünya Savaşı’na kadar hava sahasını tüm yabancı hava araçlarına kapalı tutmayı prensip olarak benimsediğini belirtilmektedir. Bu gibi

nedenler ile iki ya da çok taraflı uluslararası anlaşmalara yanaşmayan hükümetlerin, Uzakdoğu'ya doğru gerçekleşen sivil havacılık faaliyetlerinin Yunanistan üzerinden Mısır'a doğru kaymasına sebep olduğunu belirtmektedir (Göknil, 1951: 41-45). Bu gelişmelerin yanında II. Dünya Savaş'ı ile birlikte devletlerin hava sahalarını kapatmalarının ülke savunmasına ilişkin bir fayda sağlamadığını farketmeleri üzerine sivil havacılık faaliyetlerinin yasal manada düzenlemesi için Uluslararası Sivil Havacılık Konferansı (1944 Şikago Konferansı) düzenlendiği ve ülkemizin de bu konferansa iştirak etmiş olduğu belirtilmektedir (Göknil, 1951: 41-45).

Türkiye'de hava hukukuna ilişkin ilk metin ise, 22 Mayıs 1914 tarihinde daha çok savunma amaçları ile hazırlanan ve 19 maddeden oluşan, hava araçlarına ait yasak bölgeler tüzüğü olan “Sefain-i Havaiyye ait Menatik-ı Memnua Nizamnamesi” olarak gösterilmektedir. Bu tüzük ile yabancı hava araçlarının Osmanlı Devleti'nin hava sahasını kullanabilmeleri için Osmanlı Elçiliği'ne başvurarak izin almaları zorunlu hale getirilmiştir (Çağa, 1963: 64; Göknil, 1951: 47-48; Kılınç, 2011: 129; Öztürk, 2010: 34; Sorgucu, 2012: 80). İkinci metnin ise Lozan Anlaşması'ndaki 100. maddeye ilişkin taahhüdümüzün yerine getirilmesi adına, 35 maddeden oluşan ve Hava Kamu Hukuku'na ilişkin hükümleri içeren, 9 Eylül 1925 tarih ve 2455 sayılı kararname ile kabul edilmiş olan “Seyrüsefer-i Havai Talimatnamesi” olduğu ve talimatnameden hareketle ayrı bir seyrüsefer kanununun oluşturulabilmesi için 1934 yılından 1956 yılına kadar 7 defa meclise kanun tasarının sunulmuş ancak kabul edilmemiş olduğu ifade edilmektedir (Çağa, 1963: 77-79; Göknil, 1951: 48; Kılınç, 2011: 129-130; Öztürk, 2010: 34).

Hava hukukuna ilişkin olarak ülkemizde düzenlenen ilk kanunun “Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi Teşkilatı Hakkında Kanun” adı altında çıkarılan 20 Mayıs 1933 tarih ve 2186 sayılı kanun olduğu görülmektedir. İlgili kanun ile merkezi Ankara'da olan “Havayolları Devlet İşletme İdaresi” kurulmuş olup bu idarenin Türkiye üzerinde rotalar tesis etmesi ve ilgili rotalarda taşımacılık yapması amaçlanmıştır. Yine aynı kanun ile sivil havacılığın idaresi Savunma Bakanlığı'na bırakılmış ve ilk defa sivil havacılık idare ve teşkilatı tesis edilmiştir. Devamında 12 Kasım 1933 tarihinde “Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi Talimatnamesi” adında bir talimatname yayınlanmıştır. Göknil (1951) bu talimatnamenin, hava hukuku

kaynaklarımız için çok az sayıda hüküm içermesine rağmen uluslararası kurallara, hükümlere uyum sağlayabilmek adına iyi niyetli, ileri bir adım olarak görülmesi gerektiğini belirtmektedir (Çağa, 1963: 59; Göknil, 1951: 49).

1933 yılında çıkarılan 2186 sayılı kanunun geçerliliğini ortadan kaldıran, 3 Haziran 1938 tarih ve 3424 sayılı kanun ile “Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü Teşkilatı Kanunu” adı altında kanun hayata geçirilmiştir. İlgili kanun ile Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü, Türkiye hava sahası sınırları içerisinde rotalar belirleyebilir, bu rotalarda hava araçları ile yolcu ve posta taşımacılığı yapabilmekteydi. İlgili kanun ile Bayındırlık Bakanlığı’na bağlı olan Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü Teşkilatı “Münakalat Vekaleti Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun” adı altında çıkarılan 27 Mayıs 1939 tarih ve 3613 sayılı kanun ile sivil havacılık, ilk defa faaliyetlerine uygun bir bakanlığa bağlanmıştır. 1945 yılında 3613 sayılı kanunun yerini alacak olan 27 Haziran 1945 tarih ve 4770 sayılı “Ulaştırma Bakanlığı Görevleri ve Kuruluşu Hakkında Kanun” da 10 Mart 1954 tarih ve 6382 sayılı kanun ile değiştirilmiş ve “Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı” kurularak, görevleri düzenlenmiştir. Bu kanun ile Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü, sivil havacılığın işletme faaliyetlerini yürütecek bir organ halini alırken sivil havacılığa ilişkin diğer tüm faaliyetler Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı’na bırakılmıştır (Çağa, 1963: 70).

Göknil (1951) sivil havacılığa ilişkin olarak bahsedilmesi gereken yasal düzenlemelerden bir diğerlerinin ise hava araçlarına ilişkin hükümler içeren 15 Kasım 1937 tarih ve 3127 sayılı “Devlet Meteoroloji İşleri Umum Müdürlüğü Teşkilat Ve Görevleri Kanunu” ve 11 Mayıs 1949 tarih ve 5383 sayılı Gümrük Kanunu olduğunu belirtmektedir (Göknil, 1951: 50).

Tüm bu gelişmelerin dışında Göknil (1951) ve Çağa (1963) diğer devletlerde olduğu gibi ülkemizde de sivil havacılık faaliyetlerini düzenleyecek kapsamlı bir kanunun ortaya konması adına yapılan çalışmaları, eserlerinde ayrıntılı bir şekilde vermişlerdir. Ancak 1983 yılına kadar bu projeler ve çalışmalardan hiç biri hayata geçirilemediği gibi bu tarihe kadar sivil havacılığa ilişkin hayata geçirilen tüm yasal düzenlemelerin sivil havacılık teşkilatının yapısına dair kanunlar olduğu görülmektedir (Çağa, 1963: 77-79; Göknil, 1951: 51-79; Öztürk, 2010: 34).

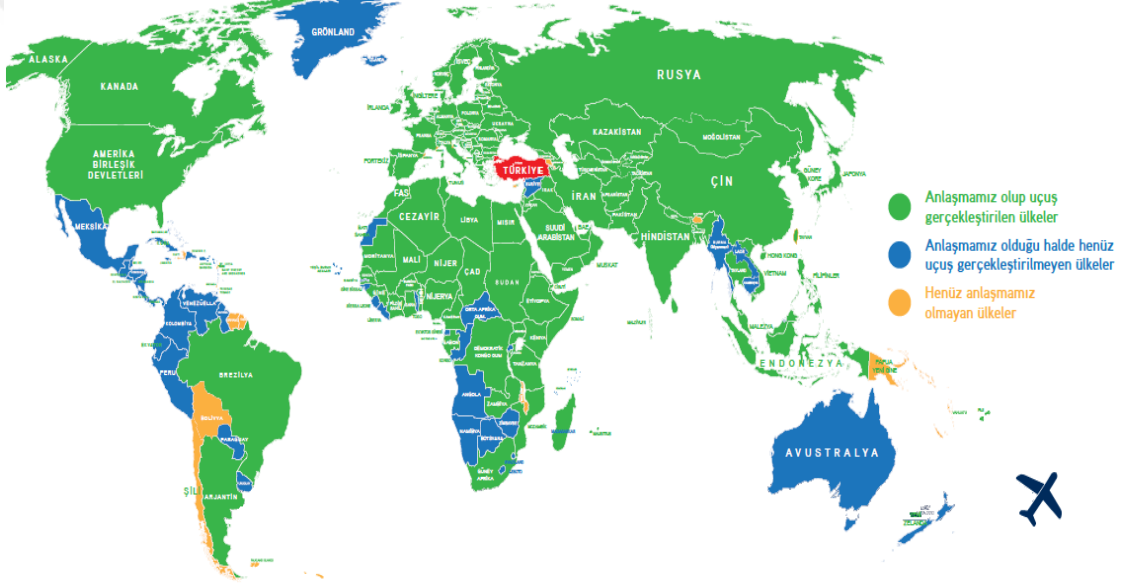
Milli sivil havacılık kanunumuzdan önce 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı kanun ile sivil havacılık kamu hukuku düzenlemelerini içeren (Milletlerarası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi) 1944 Şikago Konvansiyonu'nun ve eklerinin TBMM'de onaylanarak yasal mevzuatımızda yerini almış olduğunu görmekteyiz (Öztürk, 2010: 34; Sorgucu, 2012: 86).

Tüm bu düzenlemeler ve çalışmalar 1983 yılına kadar sivil havacılık alanına ilişkin tek milli düzenlemenin 1925 tarihli Seyrüsefer-i Havai Talimatnamesi olduğunu göstermektedir. Bu düzenlemenin geçerliliğini yitirdiği noktalarda Şikago Konvansiyonunun ilgili maddeleri gereğince işlem yapıldığı ifade edilmektedir (Çağa, 1963: 82-85; Kılınç, 2011: 131). Türkiye 60 yıla yakın bir süreçte yalnızca hazırladığı birkaç metin ile sivil havacılığı düzenleme yoluna gitmiş, aynı zamanda dünyada hızla gelişen sivil havacılık ve onun yasal yapısı karşısında ülkemiz hazırlanan milli sivil havacılık kanun tasarılarına da ilgisiz kalmıştır (Kılınç, 2011: 131-132). Ancak tüm bu ilgisiz duruma karşın 1983 yılında Türkiye sivil havacılık sektör faaliyetlerini hem kamu hukuku hem de özel hukuk alanındaki ihtiyaçlara göre düzenleyen, 14 Ekim 1983 tarih ve 2920 sayılı "Türk Sivil Havacılık Kanunu" kabul edilerek yürürlüğe girmiş ve halen zaman zaman sivil havacılık sektöründeki gelişmelere paralel olarak yapılan değişiklikler ile yürürlükte olmaya devam etmektedir (Günel, 2010: 212; Kılınç, 2011: 131; Öztürk, 2010: 34).

Dünyada sivil havacılık alanında yaşanan gelişmeler ışığında ülkemiz Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 10 Kasım 2005 tarih ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ile sözkonusu müdürlük kurulmuştur. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, ülkemizin sivil havacılık faaliyetlerinin yasal altyapısının dinamik ve güncel kalabilmesi adına düzenlenmesi, ilgili faaliyetlerin denetlenmesi gibi amaçlar ile yetkili otorite kılınarak, çalışma usulleri ilgili kanunla düzenlenmiştir. Yine ülkemiz sivil havacılığı alanında önemli bir adım olan "Havayoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme" başlıklı 1999 tarihli Montreal Sözleşmesi 14 Nisan 2009 tarih ve 27200 sayılı kanun ile onaylanmış ve ilgili konvansiyon ülkemiz mevzuatına dahil edilmeye başlanmıştır (Öztürk, 2010: 35-37).

Türkiye'nin sivil havacılığının özel sektöre açıldığı 2003 yılından bu yana beş kat büyüdüğü dikkate alındığında, yolcu sayısının 35 milyondan 181 milyona, uçuş noktalarının 60'tan 261'e, uçak sayısının 162'den 489'a, havaalanı sayısının 26'dan 55'e yükseldiği görülmektedir. Tüm bu hızlı ve büyük gelişmelere paralel olarak Türkiye Sivil Havacılık Hukuku alanında ise birçok uluslararası anlaşmaya taraf olduğu gibi aşağıdaki şekil 2.2'de de görüldüğü üzere 2003 yılında 81 olan Hava Ulaştırma Anlaşması (İkili Havacılık Anlaşması) sayısını %103,7 artırarak 165'e yükseltmiştir (Günel, 2010: 212; SHGM, 2015c: 57).

Şekil 3.1: Türkiye'nin hava ulaştırma anlaşması sağladığı ülkeler



Kaynak: SHGM, (2015c) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2015 Yılı Faaliyet Raporu, Erişim Tarihi: 10 Nisan 2016.

http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/raporlar/2015_faaliyet_raporu_29.02.2016.pdf

Tüm bu gelişmelerin yanı sıra Avrupa Birliği ile kapsamlı havacılık anlaşması olan AB'nin Havacılık Stratejik Belgesi'nde Türkiye'nin havacılıkta AB'nin en büyük ortağı olarak görüldüğü belirtilmiş ve ilişkilerin özel hale getirilmesi amacıyla AB tarafından Türkiye'ye "Kapsamlı Havacılık Anlaşması" imzalanması önerilmiştir. Eurocontrol'un araştırmasına göre, 2014-2021 yılları arasında Avrupa'ya en fazla sefer artışı yapacak ülkeler kategorisinde 1. sırada yer alan Türkiye'nin havacılıkta her yıl yüzde 6'dan daha fazla büyüme göstermesi tahmininde bulunulmuştur. Havacılıkta kaydedilen gelişmeler ile büyüme öngörülerindeki bu yüksek değerlere

ilaveten bu anlaşmanın da imzalanması halinde, hava ulaşımının artması ile sadece havacılıkta sınırlı kalmayıp her anlamda büyük başarılar elde edileceği belirtilmektedir (An Aviation Strategy for Europe, 2015: 5; SHGM, 2015c: 39).

3.2. Hava Hukuku'nun Tanımı

Doktrinde, hava hukukunun tanımından önce terim olarak doğru kullanımının tartışıldığı görülmektedir. Bu tartışmalarda, hava hukuku hususunda yapılacak çalışmalarda hangi terimin kullanılmasının doğru olacağı üzerine odaklanılmıştır. Seyrüsefer hukuku, hava taşıma hukuku ve havacılık hukuku gibi terimlerin de hava hukukunun yerine kullanıldığı çeşitli kaynaklarda görülmekte fakat Diederiks-Verschoor (2006) bu terimlerin hepsinin geçmişte kullanıldığını ve günümüze uygun olmadığını ileri sürmektedir (Diederiks-Verschoor, 2006: 1). Aynı zamanda avukatlar arasında havacılık adına ortaya konulan hukuksal metinlerde havacılık hukuku (aviation law) başlığının mı yoksa hava hukuku (air law) başlığının mı kullanılması gerektiği üzerine tartışmaların 1930'lardan itibaren başladığı görülmektedir (Banner, 2008: 207). Buna karşılık Günel (2010) havacılık hukuku kavramının doktrinde daha fazla kullanıldığını bu nedenle sadece havacılık faaliyetlerini konu edinen eserlerde havacılık hukuku kavramının kullanılmasının daha doğru olacağını belirtmektedir. Aynı zamanda havanın kendine mahsus özelliği nedeni ile bu hususta yazılacak eserlerde hava hukuku başlığının kullanılması gerektiği fakat sadece havacılık faaliyetleri sonucu oluşan hukuksal konuları içeren eserlerin "Havacılık Hukuku" başlığı altında irdelenmesinin daha doğru olacağı ifade edilmektedir. Tüm bu tartışmaların yanı sıra havacılık hukuku ve hava hukuku başlıklı eserlerin genel manada farklı olmadıkları ve her birinin havacılık faaliyetleri sonucu doğan hukuksal sorunları konu edindikleri görülmektedir (Günel, 2010: 10-11). Yine hava hukukunun terminolojisinde uluslararası kaynaklarda da air law, aviation law, aeronautical law, civil aeronautical law, civil air law, civil aviation law gibi başlıkların (Cheng, 1989: 6) ve ülkemizdeki düzenlemelerde de hava hukuku ve havacılık hukuku terimlerinin kullanıldığı, aynı zamanda yaygın olarak ise hava hukuku teriminin literatürümüze yerleştiği gözlenmektedir (Çağa, 1963: 2-4; Öztürk, 2010: 25).

Hava hukukunun tam manası ile tanımına ilişkin doktrinde önemli farklılıklara sahip düşüncelerin mevcut olduğu görülmektedir. Fakat hava hukuku üzerine standart bir çalışma az ya da çok genelde kabul gören şekli ile hava hukukunu, hava sahasının kullanılması ve bu sahadan havacılık adına faydalanılması için (Ulusoy, 2013: 306), hava sahasının idare edilmesi, yönetilmesi adına oluşturulmuş kurallar bütünü olarak tanımlamaktadır (Diederiks-Verschoor, 2006: 1).

3.2.1. Dar ve Geniş Anlamıyla Hava Hukuku

Kendine has niteliği nedeniyle neredeyse hukuk sistemi içerisindeki tüm dallar ile ilişki içerisine girmiş olan hava hukukunun, tüm hukuk sisteminin içerisindeki yerinin belirlenmesinin zorluğunun yanında, kapsamı hususunda da geniş ve dar anlamlarda tanımlanmakta olduğu görülmektedir (Ünal, 2009: 5). Hava hukukunun tanımının tam anlamıyla verilebilmesi adına kimi yazarlar dar ve geniş anlamda hava hukuku ayrımı yoluna gitmiş ve hava hukukunun dar veya geniş anlamda neleri kapsadığını ortaya koymaya çalışmışlardır (Günel, 2010: 16).

Dar anlamıyla hava hukuku, modern hava araçları vasıtasıyla meydana gelen seyrüseferlerin (kamusal, özel, ulusal, uluslararası) doğurduğu çeşitli hukuki ilişkilerin incelenmesini ve bu ilişkileri düzenleyici ilkelerin ve kuralların ortaya konulmasını sağlayan hukuk dalı olarak tanımlanmaktadır (Göknil, 1947: 5; Göknil, 1951: 11). Yine hava hukukunun hava araçları vasıtasıyla hava sahasından yararlanılması sonucu ortaya çıkan hukuki ilişkileri düzenleyen kuralların bütünü olduğu belirtilmektedir (Belbez, 1943:743). Başka bir deyişle hava yolu ile gerçekleşen seyrüseferlere bağlı meydana gelen ilişkileri düzenleyen hukuk dalı olarak tanımlanmaktadır (Göknil, 1951: 11). Yine hava hukukunun yalnızca havacılık faaliyetlerini düzenleyen ve bu faaliyetlerin sonuçlarını bir yaptırıma bağlayan hukuk dalı olduğu ifade edilmektedir (Günel, 2010: 16).

Diğer bir tanımda sadece havacılık faaliyetleri amacı ile kullanılan hava sahasında meydana gelen sosyal ilişkileri belli bir düzene koymayı amaçlayan yasal düzenlemeler bütünü olduğu belirtilmektedir (Milde, 2012: 1). Başka bir ifadeyle ise hava hukuku, sivil havacılık ile ilgili olan uluslararası hukukun bir parçası olarak

gösterilmektedir (Cheng, 1989: 5-6). Başka bir tanımda hava hukuku, havada gerçekleşen seyrüseferlere ilişkin ilişkilerin düzenlenmesi için özel olarak ortaya konulmuş olan hukuk kurallarının bütünü şeklinde tanımlanmaktadır (Öztürk, 2010: 25).

Son olarak diğer bir tanımda ise hava araçlarının seyrüseferlerini, bunlardan faydalanılmasını ve hava araçlarının ortaya çıkardığı ilişkileri düzenleyen kanun ve hukuk kurallarını inceleyen ve açıklayan hukuk dalı ya da havaya, hava araçlarına, bunlar ile yapılan ulaştırma faaliyetlerine ve ilgili havacılık faaliyetlerinde bulunan kişilere uygulanan ulusal ve uluslararası hukuk kurallarının bütünü olarak gösterilmektedir (Çağa, 1963: 2).

Hava hukukunun ulusal ve uluslararası anlamında ilk olarak ortaya çıktığı sıralarda kimi yazarların ve kanun koyucuların geniş anlamında hava hukukunun hava sahasında kablosuz iletişimi, elektromanyetik dalgaların yayılımını ya da elektrik üretmek için kullanılacak olan rüzgar enerjisini düzenleyecek kuralları da içerebileceğini öngöremedikleri ve hava hukukunun dar manada sadece havacılık ile ilgili faaliyetleri içerdiğini ifade eden tanımlamalar yaptıkları görülmektedir (Milde, 2012: 1).

Geniş anlamda hava hukukunun tanımında hava hukuku, hava sahasının ve sağladığı faydaların, ulusal ve uluslararası anlamda havacılık, kamu yararı ve insanlık için kullanılmasını sağlayan kurallar bütününden oluşmuş bir alan olarak ifade edilmesinin yanında; hava sahası, hava ulaşım ve taşımacılığı ile ilgili hukuk kurallarının tümünü içine alan bir hukuk dalı olarak tanımlanmaktadır (Diederiks-Verschoor, 2006: 1; Öztürk, 2010: 1; Şahiner, 2006: 34).

Hava hukukunun geniş anlamda diğer bir tanımında ise hava hukuku, hava sahası ve onun faydalarının yanı sıra ses ve elektrik dalgalarının iletimini sağlayan cihazlar ile meteoroloji ile ilgili kuralları ve hatta küresel hava kirliliğinin önlenmesi için yapılan düzenlemeleri bile kapsadığı şeklinde tanımlanmaktadır (Günel, 2010: 16). Yine Fransa'da hava hukuku için "Droit Aerien" ya da "Droit de l'air" tabirlerinin kullanılması da hava hukukunun tanımında bu tabirlerin radyo, telemekanik, telsiz

telgraf, telsiz telefon ve telsiz makine ilişkilerini de kapsaması nedeni ile çok genel kaldığı ifade edilmiştir (Göknil, 1947: 5; Şerif, 1934: 5). Fakat Şerif (1934) telsiz ve aynı zamanda seyrüsefer hizmetlerinin ortak faaliyet alanı olan hava sahasının telsiz faaliyetleri için bir sınır teşkil etmemesi nedeniyle seyrüsefer ve telsiz hizmetlerinin ayrı iki ilim olduklarını ve bu duruma istinaden “Droit Aerien” tabirinden havacılık faaliyetlerinin anlaşılması gerektiğini dile getirmektedir (Şerif, 1934: 5).

Geniş anlamda ele alınan hava hukukunun tanımında hava hukuku, havacılık adına yapılan seyrüsefer hizmetleri ve bu hizmetlere bağlı ilişkilerin düzenlenmesi ve incelenmesi için gerekli hukuk kurallarının yanında, havada ses ve elektrik dalgalarını aktaran telsiz, telgraf, telefon radyo ve televizyon gibi her türlü iletişim ve haberleşme araçlarına ve bunların kullanımına yönelik kuralları da içinde barındıran bir hukuk dalı olarak tanımlanmaktadır (Pazarcı, 1989: 357).

Tüm bu tanımlamalardan anlaşılmaktadır ki hava hukuku dar manada sadece havacılık faaliyetleri ile sınırlı hukuk kurallarını; geniş anlamda, hava sahası ve bu hava sahasından yararlanma ile ilgili tüm hukuk kurallarını içermekte olduğu görülmektedir (Ulusoy, 2013: 306; Pazarcı, 1989: 357; Göknil, 1951: 11).

Geçmişte hava hukukunu geniş anlamından kurtarabilmek için hava seyrüsefer hukuku, havacılık hukuku, tayyare hukuku, hava yolu ile ulaştırma hukuku, hava ulaştırma hukuku gibi birçok başlık teklif edildiği görülmektedir (Belbez, 1943: 744). Ancak günümüzde hava hukuku üzerine literatür tarandığında görülmektedir ki, hava hukuku terimi sadece dar anlamda, hava seyrüseferine ve havacılık faaliyetlerine ilişkin düzenlemeler için kullanılmaktadır. Terminolojik açıdan da “Hava Hukuku” terimi ilk günden itibaren dilimize yerleşmiş ve bu dar anlamıyla kullanılmaktadır (Göknil, 1951: 13; Ünal, 2009: 7-8). Buradan hareketle çalışmamızda da hava hukukunun ihtiva ettiği dar anlam kapsamında sivil havacılığa ilişkin uluslararası hava hukuku düzenlemeleri irdelenecektir.

3.2.2. Uluslararası Hava Hukuku

Günümüzde kimi hukukçular, gerçek anlamda uluslararası hukukun olup olmadığı sorusunu gündeme getirirken, tek bir hukuk kaynağının, hukuku yorumlayacak tek bir mahkeme ya da yargı organının ve uluslararası hukukun gereklerini uygulamakta yetkili bir yürütme organının olmadığını ileri sürmektedirler. Fakat bu sorun ya da soruların dışında dünyanın bugünkü küresel haline hızlıca uyum sağlayan ve genel anlamda kabul görmüş bir uluslararası hukukun varlığının şüphe götürmez bir biçimde mevcut olduğu görülmektedir.

Dünya ülkeleri tarafından genel kabul görmüş uluslararası hukukun kaynakları olarak ise;

- Antlaşmalar
- Sözleşmeler
- Uluslararası Örf ve Adet Kuralları
- Mahkeme Kararları
- Genel Hukuk

gösterilmektedir. Anlaşmalar karşılıklı iki ülke arasındaki (bilateral) anlaşmalar olduğu gibi birçok taraf ülkenin katılımı ile yapılan (multilateral) anlaşmaları da kapsamaktadır. Uluslararası bir organizasyon tarafından gerçekleştirilmeleri nedeniyle birçok ülke tarafında imzalanan sözleşmeler ise anlaşmaların farklı bir şeklidir. Uluslararası örf ve adet kuralları ise taraf ülkelerin sözleşmelerinde daha önce kararlaştırmış oldukları şartları aynen uygulayıp, anlaşılmayan veya yorumlanması gerekli hususları açıklığa kavuşturmalarını ifade etmektedir. Uluslararası örf ve adet kuralları, uluslararası hukukun düzeyini yükseltmeyi amaçlamakla birlikte sözleşmelerde taraf ülkeler arasında uzun süredir var olan hukukun, davranış ve tutum şeklinde özel olarak yansıması olarak görülmektedir. Mahkeme kararları açısından ise uluslararası yargı, davanın özel durumuna göre karar verebilmek adına uluslararası anlamda geçmiş mahkeme kararlarını ve uzmanlar tarafından ortaya konulmuş hukuk kurallarını dikkate almaktadır. Son olarak genel hukuk ise anlaşmaların, sözleşmelerin ya da uluslararası örf ve adet

kurallarının yokluğu durumunda uluslararası anlamda somut ilişkileri bütüncül bir yaklaşımla düzenleyen ve birçok özel norma kaynaklık teşkil eden soyut, genel, evrensel yazılı ve yazılı olmayan hukuk kurallarını oluşturmaktadır (Speciale, 2006: 280-281).

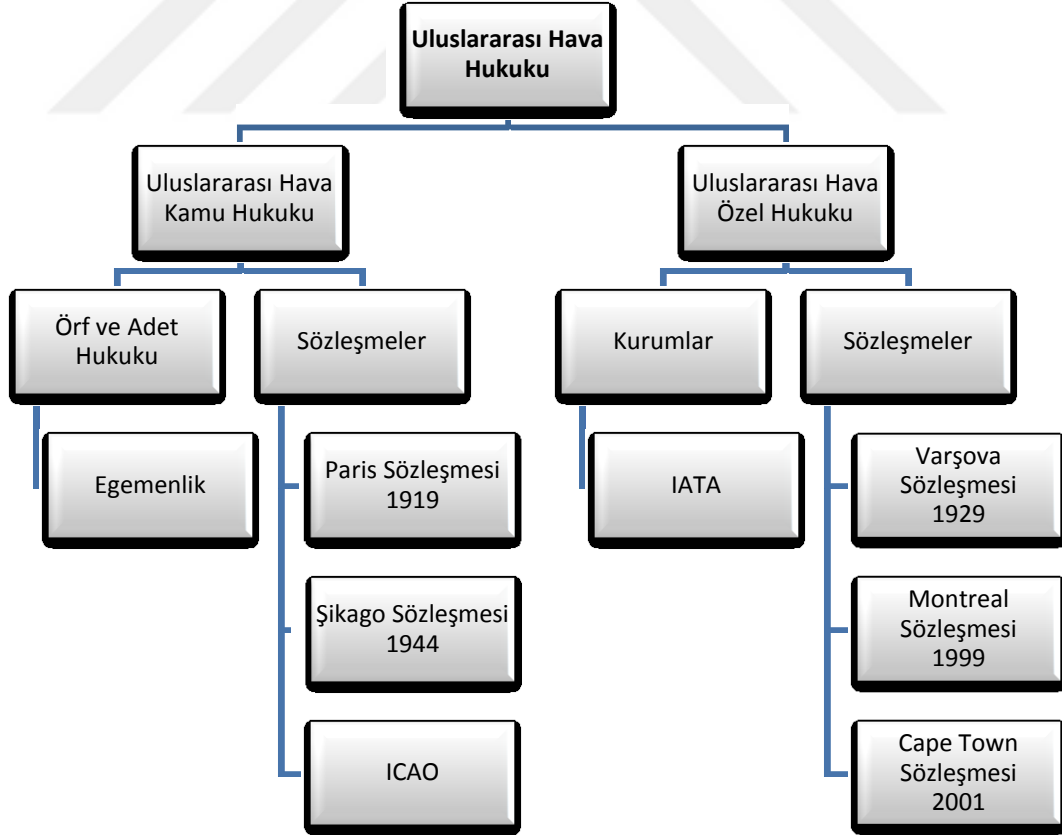
Uluslararası hukukta genel kabul gören anlayışa göre ülkelerin hem kara üzerindeki hem de karasuları üzerindeki hava sahalarına ilişkin her türlü hak ilgili ülkelerin egemenlik hakkı olarak kabul edilmektedir. Bu durum ilk olarak bugün yürürlükten kalkmış olan 13 Ekim 1919 tarihli Paris Konvansiyonu'nda (Hava Seyrüsefer Antlaşması – Convention sur La'navigation aerienne) ele alınmış ve konvansiyonun ilk maddesi “Her devlet ülkesi üzerindeki hava sahasında mutlak ve münhasır egemenliğe sahiptir” şeklindedir (Cooper, 1952: 23; Köksal, 2011: 3; Bilge, 1951: 197; Milde vd., 2005: 5). Uluslararası hava sahası ise hiçbir ülkenin kontrolü altında olmamış, fakat ABD'nin, Pasifik'in büyük bir bölümünde hava trafik hizmeti vermesi ya da İngiltere, Kanada ve İzlanda'nın kuzey Atlantik hava sahasında hizmet vermeleri gibi bazı özel durumdaki hava sahaları, uluslararası anlaşmalar ile belli ülkelerin kontrolüne bırakılmıştır. Tüm bunların yanında ülkelerin hava sahalarının dikeyde sahip olduğu sınırlara ilişkin henüz uluslararası bir anlaşma bulunmamaktadır (Pearson ve Riley, 2015: 307). Böyle bir uluslararası hukuk zemininde gelişen uluslararası hava hukuku ise hem uluslararası havacılık faaliyetlerini düzenleyerek hem de ülkelerin kendi havacılık yasaları içerisindeki ihtilafları ve tutarsızlıkları gidererek hukuksal anlamda uyumlu uluslararası bir sistem ortaya koymayı amaçlayan, temelde uluslararası hava kamu ve özel hukukunun birleşimi olarak ortaya çıkan bir hukuk dalı şeklinde tanımlanmaktadır. Hukukun bir dalı olarak uluslararası hava hukukunun tüm havacılık faaliyetlerini geliştiren ve değiştiren pratikleri ve kuralları kapsadığı ifade edilmektedir. Uluslararası hava hukuku genel anlamda sivil havacılık faaliyetlerine ilişkin olup, askeri uçaklar ve askeri havacılık faaliyetleri bu alanın dışında tutulmuştur.

Uluslararası hukukun kaynakları olduğu gibi uluslararası hava hukukunun da kaynaklarının mevcut olduğu dile getirilmektedir. Uluslararası hava hukukunun en önemli kaynakları olarak;

- Uluslararası anlaşmalar ve sözleşmeler
- İkili ve çok taraflı hava hizmetleri ve güvenlik anlaşmaları
- Ulusal havacılık hukuku
- Havacılık faaliyetlerine ilişkin diğer hukuk kuralları ve uluslararası anlaşmaların yorumlanmasına ilişkin yargı kararları
- Ülkeler ve havayolu şirketleri arasındaki sözleşmeler
- Havayolu şirketleri arasındaki ticari ittifaklar ve diğer anlaşmalar
- Bölgesel güvenlik programları ve diğer girişimler

gösterilmektedir. Uluslararası hava hukukunun yapısının yapılan sınıflandırmalar arasındaki ilişki gözetilerek gösterildiği tablo 3.1’de, bu anlamda uluslararası hava hukukunun kaynakları, bileşenleri gösterilmektedir (Diederiks-Verschoor, 2006: 4; Bartsch, 2012: 13-16).

Tablo 3.1: Uluslararası hava hukukunun yapısı



Kaynak: Bartsch, 2012: 26.

Uluslararası hava hukuku küresel anlamda hava taşımacılığını etkileyen tüm iki ve çok taraflı anlaşmaların sonuçlarını ve ulusal hukuk kurallarını kapsayan bir yapıda olup, Uluslararası hava hukukunun sadece uluslararası hukuk düzenlemelerini içermekle kalmayıp aynı zamanda ülkelerin politik ve yasal kültürlerini de kendisinde barındırdığı belirtilmektedir. Uluslararası hukuk zemininde Uluslararası hava hukukunun havacılığa ilişkin çok taraflı anlaşmalar vasıtasıyla, ülkelerin kendi hava sahalarını kontrol edebilmeleri adına egemenlik haklarına ve yükümlülüklerine ilişkin düzenlemelerin yanı sıra havayolu şirketlerinin emniyetini, güvenliğini, sorumluluklarını ve hatta son zamanlarda hava araçlarının finansmanını da içerir şekilde gerçekleştirilen yasal düzenlemelerin tümünü barındıran bir yapıya sahip olduğu ifade edilmektedir (Havel ve Sachez, 2014: 5).

3.2.3. Hava Kamu Hukuku ve Hava Özel Hukuku Ayrımı

Günümüzde halen geçerli olan ve hukukun bilinen en yaygın ayrımı olarak kabul edilen Ulpianus'un yaptığı Kamu Hukuku (jus publicum) - Özel Hukuk (jus privatum) ayrımı olup (Gözübüyük, 2007: 23; Güriz, 1999: 90-91; Sancakdar, 2006: 243); kamu hukukunun devletin, özel hukukun ise bireyin çıkarlarına ilişkin olduğu ifade edilmekte olup henüz bu ayrım üzerine bir görüş birliği bulunmamaktadır (Görgün, 1996: 81; Güriz, 1999: 90-91).

Tüm bu ayrım egemenlik, eşitlik, menfaat gibi ölçütlere dayanmakta olup devletin kişiler ile giriştiği herhangi bir hukuki ilişkide taraflardan birinin kamu gücünü kullanması ve bu gücün kaynağını devlet ya da kamu kurum ve kuruluşlarından alıyor olması nedeniyle bu gibi durumlarda uygulanan hükümler kamu hukuku kurallarını oluşturmaktadır. Bunun dışında toplumu oluşturan kişilerin ve kuruluşların eşit haklar ve yükümlülükler altında aralarındaki tüm hukuki ilişkiler özel hukuk kuralları çerçevesinde sürdürülmektedir (Siyahhan, 2009: 30-55).

Tüm bu tanımların ışığında hava kamu hukuku ve hava özel hukuku ayrımı irdelenecek olup literatürde birçok yazarın hava kamu hukuku ve hava özel hukuku ayrımına gittikleri görülmektedir. Fakat Günel (2010) hava hukukunun diğer hukuk dalları ile ilişkileri sebebi ile böyle bir ayrıma tabi tutulamayacağını ileri sürmekte ve

hava sahasında tam ve sınırlı (münhasır) egemenlik yetkisi nedeniyle uluslararası hukuk kapsamında olduğunu, bu durumun dışındaki hallerde ise Devletler Özel Hukuku'ndan ve ilişki derecesine göre diğer hukuk dallarından yararlanılabileceğini belirtmektedir (Günel, 2010: 16-17). Bunun yanında Çağa (1963) temel konusu hava özel hukuku olan bir bilimsel çalışmada dahi hava kamu hukukuna ilişkin hükümlerin göze çarptığını belirtmekte ve hava kamu ve hava özel hukuk ayrımının yapılamayacağını ifade etmektedir (Çağa, 1963: 7).

3.2.3.1. Hava Kamu Hukuku

Uluslararası hukukta sadece devletlerin, uluslararası teşkilatların ve kısmen de özel kişilerin uluslararası hukuk kişiliğinin varlığının mevcut olduğu belirtilirken, yine uluslararası hukukta kabul gören tanıma göre devlet, belirli bir ülke parçası üzerinde sürekli bir nüfusu, teşkilatlanmış olan bir siyasi otoritesi ve diğer devletleri ile ilişkilere girebilme adına bağımsızlığı olan milletlerarası hukuk kişisi olarak tanımlanmaktadır (Sorgucu, 2012: 16; Şimşek, 2012: 67).

Uluslararası hukuk kişiliğine sahip ülkelerin ya da devletlerin havacılık hizmetlerinde sorumlulukları, iki veya çok taraflı anlaşmalar ile kabul ettikleri kurallar ve usuller hava hukukunun devletler hukuku özelliğini teşkil eden parçasını oluşturmaktadır. Bu sebeple hava hukukunun, devletler hukukuna ilişkin olan kuralları hava kamu hukuku olarak tanımlanmaktadır (Sorgucu, 2012: 16-19). Yine hava ülkesi ve hava ulaştırma düzeni gibi uluslararası faaliyetlere konu olan ve bu anlama uluslararası kamu düzenini ilgilendiren konuları içeren alan için hava kamu hukuku tanımı yapılmaktadır (Günel, 2010: 16). Hava hukukunun kişiler arasındaki ilişkileri düzenleyen kısmı dışında kalan tüm hükümler hava kamu hukukunu teşkil ettiği belirtilmektedir (Çağa, 1963: 6-7).

Hava kamu hukukunun içeriği, hükümetler ve uluslararası iki veya daha fazla tarafa sahip önemli uluslararası havacılık anlaşmaları, diğer uluslararası anlaşmalar ve hava kamu hukukuna ilişkin akitler (Speciale, 2006: 281) ile oluşan uluslararası kamu hukuku tarafından belirlenmektedir. Bu anlamda iniş hakları, üst geçiş (overflight) izinleri, güvenlik ve kayıt, iletişim, uçaklara karşı işlenen suçlar, havayolu

şirketlerinin başka ülke pazarına girişleri gibi birçok konunun hava kamu hukukunun alanına girdiği görülmektedir (Havel ve Sacher, 2014: 11; Speciale, 2006: 281).

3.2.3.2. Hava Özel Hukuku

Havacılık alanındaki süratli gelişmeye paralel olarak uluslararası alanda iki taraflı veya çok taraflı anlaşmalar, sözleşmeler yapılarak havacılık adına uluslararası hukuk alanının ihtiyaç duyduğu düzenlemeler hayat bulurken, diğer taraftan uluslararası özel hukuk ve kanunlar arasındaki ortaya çıkan ihtilafların giderilmesi gerektiği açıkça görülmekteydi. Havacılığın uluslararası boyutu nedeni ile farklı ülkeler arasında seyahat eden yolcuların haklarının yanı sıra yapılan taşımalara ilişkin hukuksal kuralların, taşımanın yapıldığı ülkelerde farklı olması ya da farklı yorumlanması bunların yanında ilgili ülkelerin mahkemelerinin kendilerini yetkili sayması, aynı olaya farklı hukuksal sonuçların uygulanması gibi sorunların hava aracı üreticilerini, hava yolu şirketlerini olumsuz etkilendiği görülmüştür. Tüm bu sebepler ile havacılıkta hava özel hukuku anlamında havacılık faaliyetlerine konu kişiler arasındaki hukuksal sorunların, mahkeme kararlarının, iç hukuksal düzenlemelerin bir bütünlük içerisinde çözüme kavuşabilmesi adına ulusal iç hukuk düzenlemelerinin yanı sıra uluslararası sözleşmeler ile ilgili ülkelerin çeşitli düzenlemeler yaptıkları görülmektedir (Sorgucu, 2012: 53-54).

Hava özel hukukunun, hava hukukunun hususi kişiler arasında meydana gelecek hukuki ilişkileri düzenleyen kısmını içermekte olduğu görülmektedir. Bu anlamda hava özel hukuku, havacılık faaliyetlerinde bulunan kişilerin arasındaki havacılık faaliyetlerine konu tüm ilişkileri düzenlemektedir (Çağa, 1963: 7).

Dolayısıyla, havacılık konusunda hava ülkesi ve uluslararası hava ulaşım rejimi gibi uluslararası düzeni ilgilendiren konular hava kamu hukuku tarafından incelenirken; hava araçlarının mülkiyeti, hava taşımacılığı sözleşmeleri, hava araçlarının sigortası gibi konular bu tür sorunları inceleyen hava özel hukukuna bırakılmaktadır (Pazarcı, 1989: 357).

Bu ayrımlar ile birlikte genelde hava özel hukukunun, hava araçlarına ilişkin olarak hava araçlarının kavramsal tanımı, tasnifi, mahiyeti, tescili, terkin ve ipoteği gibi konuların yanı sıra hava taşıma sözleşmesinin unsurlarını içeren alan olduğu görülmektedir (Sorgucu, 2012: 28-53).

3.3. Hava Hukuku'nun Özellikleri

3.3.1. Otonomisi

Hukuk emredildiği ya da kurulduğu gibi kalması beklenen kurallar bütünü olarak tanımlanırken, aynı zamanda bir kural veya metot olarak birbirini takip eden ya da eylemler ile birlikte var olan olgu şeklinde de ifade edilmektedir. Genel anlamda hukuk, eylemleri düzenleyen kuralların vücut bulmuş hali ya da yasal olarak yaptırım gücüne sahip otorite tarafından kurallarla belirlenmiş yapının idare edilmesi olarak tanımlanmaktadır (Speciale, 2006: 2). Yine bir başka tanımda, kişinin varlığını korumayı ve kişilerin oluşturduğu topluluğun düzenini sağlamayı amaçlayan ve devlet elinin varlığı ile yaptırım gücüne sahip kural, emir veya yasaklardan teşekkül etmiş kurallar bütünü olarak (Adal, 1985: 1) ya da müeyyidelere bağlı kurallardan oluşmuş bir düzen şeklinde ifade edilmektedir (Gözler, 2008: 2). Bilinçli bir iradenin ürünü ya da irade dışı olarak ortaya çıktığı varsayılan hukukun kaynağının din, güçlünün iradesi, toplumun genel iradesi veya pozitivist düşünce olduğu ileri sürülmekte ve bunların haricinde hukukun irade dışı olarak kendi kendisine halihazırda var olduğu da belirtilmektedir (Ünsal, 2010: 6-19). Tüm bu tanımlamalar ile adalete yönelmiş toplumun yaşamını düzenleyen kurallardan oluşan hukuk olgusunun varlığı ortaya konulmaktadır (Önen, 2005: 5).

Hukukun tanımına ilişkin tam bir fikir birliği bulunmamakla birlikte hukukun dalları konusunda da herkesçe kabul gören bir tanımlama bulunmamaktadır. Genelde hukukun dalları hususunda kamu hukuku ve özel hukuk olmak üzere iki ayrım bulunmaktadır (Gözler, 2008: 8). Fakat bu ayrıma ek olarak üçüncü bir ayrım karma nitelikli hukuk ayrımıdır. Bu noktada hukuk, Kamu Hukuku (Anayasa Hukuku, İdare Hukuku, Ceza ve Ceza Usul Hukuku, İnfaz Hukuku, Medeni Usul Hukuku, İcra ve İflas Hukuku, Vergi Hukuku ve Uluslararası Kamu Hukuku), Özel Hukuk (Medeni

Hukuk, Borçlar Hukuku, Ticaret Hukuku, Uluslararası Özel Hukuk), Karma Nitelikli Hukuk (İş Hukuku, Fikri Hukuk ve Hava Hukuku) olmak üzere üç ana dala ayrılmaktadır (Önen, 2005: 38-65).

Tüm bu ayrımların başlangıcı Roma Hukuku'na dayandığı gibi hukukun düzenlediği ilişkilerde tarafların eşit olan kişilerden veya taraflardan birinin kamu gücüne sahip kurumlardan oluşması ile kamu hukuku ve özel hukuk ayrımı yapılmaktadır. Özel hukuk ayrımında kişilerin eşitlik ilkesi esas alınırken, kamu hukuku ayrımında ise üst-ast ilişkisi bulunmaktadır (Adal, 1985: 12). Bunların dışında gelişen teknoloji tüm hukuk düzeni içerisinde yeni faaliyet alanları ortaya çıkarmakta ve bu durum da karma nitelikli hukuk olarak üçüncü bir ayrımı ortaya koymaktadır (Önen, 2005: 60).

Hava hukukunun, hukukun dallarından biri olarak kabul edilen karma nitelikli hukuk dalı içerisinde yer almakta olduğu görülmektedir (Önen, 2005: 65). Fakat ulusal ve uluslararası doktrinde tartışılan husus tam da burada ortaya çıkmaktadır. Tartışmaların odaklandığı nokta hava hukukunun kendisine ait muhtariyetinin (otonomi) bulunup bulunmadığıdır. Bu tartışmaların bir kısmında hava hukukunun otonomisinin ya da bağımsızlığının bulunduğu ve hukuk sistemi içerisinde ayrı bir hukuk dalı olarak kabul edildiği görülmektedir. Fakat ilgili tartışmaların bir kısmı tarafından ise tam tersi kabul edilmekte ve hava hukukunun hukuk sistemi içerisinde ayrı bir yere sahip olmadığı ileri sürülmektedir. Hava hukuku içerisinde bulunan tüm dava konusu olayların, kişilerin veya nesnelerin çeşitliliği ve bunların kendileri ve özel hukuk, iş hukuku, idare hukuku, ceza hukuku, uluslararası kamu hukuku ile uluslararası özel hukuk gibi birçok hukuk dalı arasında cereyan eden olayların meydana gelmiş ve geliyor olması gibi çok çeşitli sebeplerden dolayı, bu kaynaklarda hava hukukunun hukuk sistemi içerisinde ayrı bir hukuk dalı olarak düşünülmesinin imkansız olduğu belirtilmektedir (Fong, t. u., s. 1). Tüm bu sebepler ile hava hukukunun mahiyetinin, ulusal ve uluslararası hukuk kurallarının kendi içerisinde ve birbirleri ile karşılaştırmalı olarak bir arada bulunacakları şekilde bir kitapta toplanmasının mümkün olmadığı görülmektedir (Milde, 2012: 2-3). Hava hukukunun hukuk sistemi içerisinde kendine özgü (sui generis) bir hukuk dalı olup olmadığına ya da karayolu, demiryolu ve deniz gibi diğer taşıma türlerine benzer bir hukuksal zeminde bulunup bulunmadığının sorusu tartışılırken, Diederiks-Verschoor

(2006) İtalya'nın 1942 yılında, deniz ve hava hukukunun Il Codice della Navigazione adlı kanun ile ikisinin de birlikte düzenlendiği ilk ülke olduğunu belirtmekle birlikte hava hukukunun bulunduğu yere ilişkin iki farklı yaklaşımı da savunanların bulunduğunu ifade etmektedir. Diederiks-Verschoor (2006) hava hukukunun muhtariyetine (otonomi) biraz daha farklı yaklaşmaktadır. Bu iki karşıt görüşün bir denge içerisinde tutularak bir arada bulunabileceğini varsaymaktadır. Hava hukukunun, havacılığın talepleri ve kendine has karakteri nedeni ile özel bir alanı kapsadığını bunun yanında ne zamanki havacılık adına yapılacak düzenlemeler genel hukuk kurallarından ayrılma konusunun çok iyi bir şekilde değerlendirilmesi ve tartışılması gerektiğini belirtmektedir. Diederiks-Verschoor (2006) ayrıca tüm bu tartışmaların ve hava hukukunun bulunduğu noktaya ilişkin oluşan kutuplaşmanın arasında hava hukukunun kendi kapsadığı alanı ve bu hususta limitlerini bulmak zorunda olacağını belirtmektedir (Diederiks-Verschoor, 2006: 3).

Hava hukukunun genel hukuk sistemindeki tasniflere sığmadığı ifade edilmekte ve buradan hareketle aynen deniz hukukundakine benzer ilgili alanın ve bu alanda kullanılan vasitanın özelliği gereği bunlara ilişkin olarak özel kuralların oluşturulmasının zorunluluğu birinci planda tutulmuş, bu noktada kamu ve özel hukuk ayrımının ikinci planda olduğu belirtilmiştir (Diederiks-Verschoor, 2006: 3). Fakat Diederiks-Verschoor (2006)'un belirttiği gibi Göknil (1947)'de de hava hukukunun havacılık faaliyetlerinin sürdürülebilmesi adına uluslararası hukuk, kamu hukuku, medeni hukuk, ticaret hukuku, ceza hukuku ve vergi hukuku gibi hukuk dalları ile sürekli olarak ilişki içerisinde olmasından dolayı bu hukuk dallarından ayrı bir yere sahip olduğunun iddia edilmesinin zor olduğu ve bu hukuk dallarının birbirinden tamamen bağımsız olarak düşünülmesinin kolay olmadığı ve bir bütünlük halinde irdelenmesi gerektiği belirtilmektedir (Göknil, 1947: 9-10).

Hava hukukunun otonomisinden çıkan netice olarak kara ve deniz gibi diğer taşıma sistemlerinin düzenlenmesi için hazırlanmış hukuk kurallarının hava hukukuna direkt olarak uygulanmasının doğru olmadığı, bu kuralların hava hukukuna ilişkin olarak hazırlanmış özel hukuksal durumlara aykırı olmayacak şekilde ancak istisnai durumlarda uygulanabileceği belirtilmekte ve hava hukukunun kendine has özel bir

durum arz ettiği ancak tüm hukuk sisteminin dışında düşünülmesinin de mümkün olmadığını ifade edilmektedir (Çağa, 1963: 10-11).

3.3.2. Politik Özelliği

Hava hukukunun “politik” bir yapıda olduğu ve diğer hukuk dallarına nazaran en önemli ayırt edici özelliğinin de bu politik yapısı olduğu belirtilmektedir. Göknil (1947)’in de belirttiği gibi “*Hava hukukunun baş farikası politikliğidir.*” Ona bu özelliğini veren hususun hava aracının ve havanın sahip olduğu özellikten kaynaklandığı ifade edilmektedir (Göknil, 1947: 10). Yine temel hukuksal normlar ve felsefi düşünce farklılıkları göz önünde bulundurulduğu zaman hava hukukunun ulusal menfaatleri üstün tutan “realist okulu” temsil ettiği dile getirilmektedir (Bal, 2014: 1471; Abeyratne, 2002: 5).

Sosyal yaşamın düzenlenmesi, kamu düzeninin sağlanması amacı ile ortaya konulan her hukuk kuralının da politik bir özellik içerdiği öne sürülmekte fakat buna karşılık hava hukukunda özellikle hava kamu hukuku kısmında politik düşüncelerin hakimiyetini korumakta olduğu görülmektedir. Bunun sebebinin ise hava sahasının ve hava araçlarının ülkelerin iç ve dış tehlikeler hususunda çok büyük bir önem arz etmelerinden kaynaklandığı belirtilmektedir (Çağa, 1963: 7). Aynı zamanda ülkelerin havada hakim konumda, sivil havacılığın ve hava yolu şirketlerinin denetlenmesi ve sivil havacılık sektöründeki girişimlerin korunması gibi meselelerde başarılı olmaları dünya ekonomisi için bu ülkelerin lider konumda olmalarını sağlayacak bir enstrümana sahip olmalarını sağlayabileceği ifade edilmektedir (Göknil, 1951: 22-23).

Havacılık faaliyetlerinin ekonomik bir anlam içerdiği gibi politik bir anlam da içerdiği ve bu açıdan havacılık faaliyetlerinin bir düzen içinde uygulanması için ortaya konan hukuk kurallarının da politik özelliğe sahip olduğu görülmektedir. Hukuk ve politikanın ayrılmaz bir bütün, aynı zamanda politikanın temel enstrümanının da hukuk olduğu düşünüldüğünde; bu anlamda kanunların meydana getirilme ve uygulanış şekli politik düşüncelerin sonucu olarak ortaya konulmaktadır.

20. Yüzyılda sivil havacılığın politik, stratejik, ekonomik, finansal ve sosyal yönleri ülkelerin dış politikalarının bir alanı haline geldiği gibi uluslararası sivil havacılık politikaları açısından da havacılık faaliyetlerinin yönetilmesi öncelik teşkil etmeye başlamış ve bu anlamda ülkelerin hava sahalarını politik bir baskı ve ekonomik pazarlık aracı olarak kullanmaya başladıkları görülmektedir (Wassenbergh, 1962: 5-164).

Hava hukukunun uluslararası mahiyeti nedeni ile deniz hukukundan ayrı bir özelliğe sahip olduğu göze çarpmaktadır. Deniz araçları sadece kıyıları olan ülkeleri birbirine bağlayan alan içerisinde faaliyet gösterirken, hava araçları bugün yargılama sınırlarını aşmakta, dünyanın herhangi bir köşesine, deniz kıyısı olan olmayan tüm ülkeler üzerinden sınırları aşarak ulaşmaktadır. Tek bir uçuş bile birden fazla ülke üzerinden geçerek birçok yargısal alanının konusunu oluşturmaktadır (Banner, 2008: 102). Bu durum da ülkelerin güvenliği sağlama adına kara hudutlarında ya da deniz kıyılarında konuşlandırdıkları askeri oluşumların bu ülkeleri havadan gelebilecek herhangi bir tehlikeye karşı korumaya yeterli olmayacağını göstermektedir (Göknil, 1947: 10-11). Tüm bu nedenler göz önüne alındığında gökyüzünün serbestliği (Open Skies), devletlerin havada hakimiyetin sağlanması, sivil havacılığın ve sivil havacılık alanında faaliyet gösteren havayollarının kontrolü, denetlenmesi ve desteklenmesi, rekabetin makul düzeyde tutulması gibi konular ülkelerin ekonomik, siyasi ve politik açılarından göz ardı edemeyecekleri alanları oluşturmuş ve buradan hareketle hava hukuku kurallarının ortaya konmasında müdahil olmamalarını imkansız kılmıştır (Fırat, 2010: 17; Öztürk, 2010: 26-27).

Fırat (2010)'ın politik bir kuruluş olarak belirttiği Birleşmiş Milletler'in ICAO (International Civil Aviation Organization) ile 13.05.1947 tarihinde yaptığı anlaşma sonucu ICAO'yu kendine bağlı hale getirdiğini ifade etmektedir (Fırat, 2010: 17). Bu anlaşma ile Birleşmiş Milletler ICAO'yu uzman bir kuruluş olarak tanımış ve birlikte uluslararası sivil havacılık hizmetinin, ortak iş gücü durumunun ve personel standartlarının geliştirilmesi için işbirliği yapmışlardır. Böylece ICAO, Birleşmiş Milletler ailesinin bir üyesi haline almıştır. Milde (2012) Birleşmiş Milletler'in uzman kuruluşlarının sadece teknik anlamda yetkili organlarının olduklarını ve politik bir faaliyet içerisinde olmadıkları görüşünü kabul etmemekte ve ülkelerin

egemenlikleri söz konusu olduğunda, diğer ülkelere karşı kendi ilgi alanlarını politik olarak savunmakta olduklarını belirtmektedir. Bu anlamda ülkelerarası ortak ilişkilerde politik bir yaklaşımın olmadığına addedilmesinin imkansız olduğunu dile getirmektedir (Milde, 2012: 136-138). Tüm bu yaklaşımlar, bütün dünyada sivil havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi ve denetlenmesinde hukuksal normları ortaya koyan ICAO'nun durumu da göz önüne alındığında, hava hukukunun ne denli politik bir yapıya sahip olduğunu ortaya koymaktadır.

3.3.3. Uluslararası Olma Özelliği

Düzenli uçuşların başlamasından günümüze kadar yüz yılı aşkın bir süre geçmiş ve sivil havacılık dünyada çok önemli bir sektör halini almıştır. Özellikle 11 Eylül saldırılarının ardından sivil havacılık uluslararası anlamda daha da karışık bir hal almıştır (Güneysu, 2012: 37). Hava taşımacılığı endüstrisi dünyanın muhtemelen en bilinen hizmet sektörü olmakla birlikte küreselleşmenin temel taşı oluşturan faaliyetlerin sürdürüldüğü alan olarak da karşımıza çıkmaktadır. Bu açıdan havacılık hukukunun yargısal alanının küresel perspektif ile özel olarak belirlenmesinin tesadüfi olamayacağı belirtilmiştir. Günümüzde ülkelerin uluslararası havacılık faaliyetlerinden elde ettikleri gelirlerinin yine aynı ülkelerin iç hatlarında kazandıklarını gölgede bıraktığını ve gelecek on yıl içerisinde iç ve dış hat gelirlerinde oluşan bu farkın daha da artacağı düşünülürse sivil havacılığın uluslararası faaliyetlerinin ne denli artacağını ve karmaşık hale geleceğini göstermektedir. Bu anlamda sivil havacılık faaliyetlerinin uluslararası anlaşmalar, sözleşmeler, kanunlar, yönetmelikler, talimatlar, genelgeler ve bunların yanında sivil havacılığın düzenlenmesine ilişkin benzer yasal düzenlemeler ile karmaşık bir hal almış hukuksal yapısı sektörün içinde bulunduğu durumu ve hava hukukunun uluslararası boyutunu ortaya koymaktadır (Havel ve Sanchez, 2014: 2-3).

Hava hukukunun uluslararası oluşu aslında daha havacılık adına başlayan ilk faaliyetleri ile kendini göstermiş, ülkelerin sınırları gözetilmeksizin balon uçuşları gerçekleştirilmiş ve bu durum ilgili ülkelerin ilk yasaları ile ortaya konulmuştur. Örneğin Rhoades (2014)'in Glines (1968)'den aktardığı üzere 7 Ocak 1785 yılında Fransa'nın Dover kıyısından, İngiltere'nin Calais kıyısına Fransız Jean Pierre

Blanchard ve John Jeffries tarafından insanlı ilk balon uçuşu gerçekleştirilmiştir (Aktaran: Rhoades, 2014: 37). İlk başlarda tehdit olarak algılanmayan bu gibi durumların savaşlar zamanında ne kadar tehlikeli olabileceği görülünce yasal düzenlemeler ile yasaklanmıştır. Yine havacılık daha ilk yıllarında bile milli sınırlara sığmamış ve düzenli posta seferleri için faaliyetlerin sürdürüldüğü ilk rotaların dahi uluslararası rotalar olduğu görülmektedir (Belbez, 1943: 746). Havacılığın doğal yapısından kaynaklanan bu uluslararası özelliğinin, bir anlamda havacılığın faaliyetlerini şekillendiren hava hukukuna da yansıdığı görülmektedir. Çünkü günümüzde havacılık faaliyetlerinin sadece ulusal olmasının imkansız olduğu düşünülürse hukuksal düzenlemelerin de mutlaka uluslararası olması gerektiği anlaşılmaktadır. Ülkeler, ulusal mevzuat düzenlemeleri yaparak ülkelerine has bir sivil havacılık mevzuat sistemi oluşturabilir, ülke içerisinde faaliyet gösteren havayolu şirketlerinin faaliyet alanlarını belirleyebilir. Örneğin A.B.D. ve İngiltere gibi kimi ülkelerde uluslararası ve deniz aşırı olmayan görerek uçuşlarda (VFR, Visual Flight Rules) izin alınmaksızın uçuş gerçekleştirilebilirken; Türkiye ve Rusya gibi ülkelerde gerçekleştirilecek her uçuş faaliyeti için izin alınması zorunluluk olarak belirlenmiştir (Fırat, 2010: 18-19; Öztürk, 2010: 28).

Hava hukukunun uluslararası anlamda atılan adımlarla uluslararası olma özelliğini, tek bir hava aracının yaptığı operasyon ile birden çok devletin hava sahasından geçmesi ve bununla birlikte hiçbir ülkenin egemenliğinde olmayan uluslararası denizler üzerindeki hava sahalarında uçuş gerçekleştirilmesi ile kazandığı görülmektedir (Fırat, 2010: 19; Demirkan, 2007: 1). Bir uçağın çok kısa bir süre içerisinde birçok ülke hatta açık denizler üzerinden geçerek çok farklı hukuk kurallarına konu olması nedeni ile hava hukukunun bir düzene kavuşmasının, çok farklı hukuk kurallarının bir tertip içerisinde birleştirilerek milli olmaktan çıkmasının ve uluslararası olmasının zorunluluğu ortaya çıkmış ve bu anlamda ülkelerin hava hukukunun uluslararası olması için adım attıkları görülmüştür (Çağa, 1963: 8).

Bu adımların en önemlisi olan ve hava hukukunun temelini oluşturan metin, 1919 Versay Barış Konferansı'nda savaş sonrası bütün teknik ve hukuki havacılık sorunlarının incelemesi ve bu incelemeler neticesinde, uluslararası hava

seyrüseferleri hakkında bir anlaşma metninin hazırlaması için görevlendirilen komisyon tarafından hazırlanmıştır. Hazırlanan metin 13.10.1919 tarihinde Paris Havacılık Konferansı'nda imzalanacak olan uluslararası hava hukukunun temeli oluşturan metin olmuş ve ilgili metin Paris Konvansiyonu olarak imzalanmıştır (Sorgucu, 2012: 13).

Tüm bu adımlar dikkatle atılmış ve gökyüzü hukuk kaidelerinin sınırları içerisine alınmaya çalışılmıştır. Göknil (1951)'in Giannini'nin sözünü aktardığı gibi “gök bir muazzam Okyanus'tur ki, sahildarları bütün dünya milletleridir, o halde göklerin kanunu da mutlaka bir olmalıdır”. Bu durumda oluşan ihtiyaç sebebi ile hava hukukunun milli olmaktan ziyade uluslararası bir renk alması gerekliliği ortaya konulmaktadır (Göknil, 1951: 23).

3.4. Hava Hukukunun Kapsamı ve Terminolojisi

3.4.1. Devlet

Doktrinde devletin oluşumu üzerine görüş birliği olmadığı gibi nasıl ortaya çıktığı hususunda da görüş birliğinin bulunmadığı görülmektedir (Kışlalı, 2004: 34). Bunun yanında hukuksal bir varlık olarak algılanan devlet (Şahiner, 2006: 30), kendi iradesini egemen kılabilme, başkalarının davranışlarını denetleyebilme, bunun yanında bir şeyi yapmaya ya da yapmamaya zorlayabilme gücüne sahip siyasal bir iktidarı içinde barındıran toplum ya da topluluklar şeklinde tanımlanmaktadır (Kışlalı, 2004: 34-35).

Devlet, diğer bir tanımla sınırları belli bir coğrafyada ya da ülkede yaşayan ulus ya da halkı oluşturan insan topluluğunun meydana getirdiği egemenlik ve hakimiyet denilen üstün iradeye ve güce sahip tüzel kişidir (Siyahhan, 2009: 30-31). Yine devlet insan topluluklarının gelişimi sürecinde sadece örgütsel bir aşamayı yansıtan alan olarak ifade edilmektedir (Ünsal, 1980: 7).

Laswell (1958) ise devleti günümüzde sadece bir hukuksal kurallar bütünü şeklinde değil, çok çeşitli grupların birlikte yaşadıkları, iktidarı elde edebilmek ve onun

nimetlerinden faydalanabilmek adına hiç durmaksızın bir mücadele içerisinde oldukları alan olarak tanımlanmaktadır (Aktaran Ünsal, 1980: 8).

Bu tanımların yanı sıra uluslararası hukukun statüsünün ve ilişkilerinin düzenlendiği temel birim olarak devletler gösterilmektedir. Devletleri oluşturan kurucu öğeler dikkate alınarak tanımlamalar yapılmaktadır. Bu anlamda uluslararası hukukta yer edinmiş bir tanımlama ile devlet en az üç temel öğenin bir araya gelmesinden meydana gelmektedir. Bu nedenle bir insan topluluğu, bir ülke ve hiçbir üst otoriteye bağlı olmayan siyasal yönetim gibi üç temel öğeyi bünyesinde barındırması halinde devletin varlığından bahsedilmektedir (Pazarcı, 1989: 5-6). Önen (2005), devletin üç temel öğesinden ilk ikisini sosyolojik öğeler olarak tanımlarken, son temel öğe olan siyasal yönetimi hukuksal öğe olarak tanımlamaktadır. Siyasal yönetim, egemenliği ve egemenlik yetkilerini kullanan tüzel kişilik olarak görülmektedir (Önen, 2005: 40).

3.4.2. Ülke

Ülke genel anlamda bir toprak parçası olarak ifade edilirken aynı zamanda devletin kara ülkesi olarak da tanımlanmaktadır. Eğer devletlerin kara ülkeleri denizlerle keşiyorsa buralara da deniz ülkeleri denilmektedir. Deniz ülkeleri devletlerin kara sularını ifade etmektedir. Eğer denizler Van Gölü ve Hazar Denizi gibi iç denizler şeklindeyse buralarda kara sular konu edilmemekte ve buraların tamamı devletin ülkesi olarak kabul edilmektedir.

Hava hukuku açısından ise devletlerin kara ve deniz ülkeleri üzerindeki hava sahaları da ilgili ülkelerin hava ülkesi olarak kabul edilmekte olduğu ifade edilmektedir (Özyörük, 1959: 84).

Ülke, uluslararası sivil havacılık sözleşmeleri ve anlaşmalarında da bir devletin ülkesinden maksatla belirtildiği üzere; o devletin hakimiyeti, hükümlerliği, himayesi veya mandası altında bulunan arazi ile ona bitişik olarak bulunan kara suları şeklinde tanımlanmaktadır (UNIC, 2002: 1).

Tüm bu tanımlamalardan anlaşılacağı üzere ülke denildiği zaman yalnızca ülkenin kara parçaları anlaşılmaz; bunun yanında o ülkeyi çevreleyen denizler, ülke içerisindeki göller ve akarsular ile ülke üzerindeki hava tabakası ya da sahası da anlaşılmaktadır (Şahiner, 2006: 30-31). Buradan hareketle ülke, dünyanın ilgili devletin egemenliğine bırakılmış bir kesimi olarak üç kısımdan oluşmakta ve bunlar Kara, Deniz ve Hava Ülkesi olarak ifade edilmektedir (Önen, 2005: 40; Toluner, 1996: 37).

3.4.3. Egemenlik

Devletlerin manevi tarafını oluşturan egemenlik (Şahiner, 2006: 31), bir ilişki türü olarak uluslararası ilişkilerin kurucu unsuru olan, kendisine eş veya kendisinden üstün bir gücün varlığı kabul edilmeyen ve sadece devlete ait olan bir irade ve üstünlük olarak görülmektedir. Daha önceleri tüm teokratik teorilere göre Tanrı tarafından bahşedilmiş bir yetki olarak görülen egemenlik (Erdal, 2010: 85-86), günümüzde devletin öznel bir hakkı olarak anlaşılmakta ve bu anlamda devletin, içerisinde bulunan tüm hukuksal varlıkların, kurum ve kuruluşların ve bütün kişilerin iradelerinden daha büyük bir iradeye sahip olduğu belirtilmektedir (Özyörük, 1959: 85-86).

Egemenlik terim olarak uzun zamandır kabul edilen görüşlere göre, mevcut bir toplumdaki nihai ve mutlak siyasi otorite olarak tanımlanmaktadır (Hinsley, 1986: 1). Fakat Özlük ve Doğan (2010) egemenliğin sadece siyasal bir otorite olarak tanımlanmasının, onu kurumsal bir çerçevede somut bir yapıya sokmak olacağını bu anlamda egemenliğin sadece siyasal olarak değil aynı zamanda sosyolojik ve ekonomik bir pratik olarak da tanımlanması gerektiğini ifade etmektedirler (Özlük ve Doğan, 2010: 128).

Diğer bir tanımlamayla egemenlik, ülke yönetiminin, ülke ve nüfus üzerinde gerçekleştirdiği denetiminin aynı zamanda ülke dışında diğer devletler ile ve uluslararası kurum ve kuruluşlar karşısında da bağımsız olarak hareket edebilmesinin çerçevesini belirleyen hukuksal yönü olarak ifade edilmektedir (Önen, 2005: 41).

Başka bir tanımda ise egemenlik kavramının günümüzde iktidar olgusu üzerine tesis edilen siyasal egemenlik ve hukuk kuralları içerisinde bağımsızca hareket edebilme yetkisini veren hukuksal egemenlik olmak üzere ikiye ayrıldığı görülmektedir. Bu açıdan uluslararası manada, devletin, hukuksal anlamda herhangi bir dış ya da daha üstün siyasal iktidara bağlı olmadan ve yalnızca uluslararası hukuk kaideleri ya da devletin kendisinin kabul gördüğü ilişkileri ile sınırlanan, bağımsız bir şekilde karar verme yetkisi olarak tanımlanmaktadır (Pazarcı, 1989: 19-20).

Son olarak egemenliğin uluslararası hukukun temel ilkelerinden biri olarak görüldüğü, bununla birlikte küresel anlamda kurumsal çevre ile birlikte sürekli gelişen, dinamik bir yapıya sahip olan egemenliğin terim olarak ise sıklıkla siyasi anlamda kullanıldığı belirtilmektedir. Egemenliğin havacılık anlamında hava sahasının mülkiyetini ifade etmekte olduğu ve diğer bir deyişle ulusal hava sahası üzerinde yasama, yürütme ve yargı yetkilerinin kullanılması hususlarında devletin münhasır yetkili olması olarak tanımlandığı görülmektedir (ICAO, 2013: 1).

3.4.4. Hava Sahası

Hava sahası, Fransızca Espace aerien, Almanca Luftraum ve İngilizce Airspace kelimelerinin karşılığı olarak kullanılmakta olup, yeryüzünden başlayarak uzaya kadar hava tabakaları ile kaplı olan sahanın tanımı için kullanılan kelime olarak ifade edilmektedir. Bunun yanında uzayın buradan itibaren geriye kalan kısmının hukuki niteliğinin hava hukukunun değil uzay hukukunun alanına girdiği belirtilmektedir (Çağa, 1963: 175).

Aynı sahayı tanımlamak için hava uzayı ya da hava boşluğu gibi terimlerin de doktrinde kullanıldığı gözlenmekte fakat bu terimlerin uzayın daha çok üç boyutlu durumunu ifade etmekte oldukları ve literatürümüzde, uygulamalarımızda bu terimlerden ziyade hava sahası teriminin kullanıldığı görülmektedir. Tüm bu açıklamalardan hareketle genel anlamda hava sahası teriminin hava denilen kütleyi değil, belirtilen hava kütlesi ya da tabakalarda yapılan faaliyetlerin veya meydana gelen olayların cereyan ettiği, hukuki bir statüye sahip alanı ifade ettiği belirtilmektedir (Günel, 2010: 9).

Hava sahasının iki veya çok taraflı sözleşmelerde, anlaşmalarda, ulusal ve uluslararası hukuksal düzenlemelerde ya da bu hususlarda yazılmış tüm doktrinde ulusal hava sahası ve uluslararası hava sahası olmak üzere ikiye ayrıldığı görülmektedir (Pazarıcı, 1989: 362). Fakat bundan önce doktrinde hava sahasının serbestliğinin ölçüsü ve hava sahası üzerindeki egemenliğin sınırlarının belirlenmesi adına ortaya konulan görüşlerin ve teorilerin ulusal ve uluslararası hava sahasının daha iyi anlaşılması bakımından irdelenmesi gerekliliği önem arz etmektedir. Bu nedenle çalışmanın konusuna ilişkin olarak ilgili konu incelenecektir.

3.4.4.1. Hava Sahasının Hukuki Durumu

Devletlerin kara ve deniz ülkeleri üzerinde yer alan hava sahalarının varlığı kabul edilen bir alanı oluştururken, bununla birlikte bir de açık denizler ya da kutuplar gibi bölgeler üzerinde de hava sahalarının mevcudiyeti bulunmaktadır. Gerek devletlerin kara ve deniz ülkeleri, gerekse açık denizler ve kutuplar üzerindeki hava sahalarının genişliği, sınırları ve bunlar üzerindeki egemenlik haklarının neler olduğu hususlarında kabul edilir bir prensibin belirlenmesi ya da fikir birliğine varılması konusu hukukçular arasında birçok tartışmanın yaşandığı alanı oluşturmaktadır (Neto, 2015: 32; Ugonna, 2015: 2). Çünkü hava sahasında nehirler, göller, denizler ya da insan yapımı gümrükler gibi sınırlar bulunmamaktadır (Larsen vd., 2012: 33). Doktrinde de görülmüştür ki geçmişten günümüze süregelen bir tartışma halini alan bu konu, bir anlamda ulusal ve uluslararası sözleşmeler, anlaşmalar ve yasal düzenlemelere konu olmuş ve tartışmanın iki soru üzerine yoğunlaşmasına sebep olmuştur. Bu sorular; devletler hava ülkeleri üzerinde egemen midirler, yoksa bu saha bütün devletlerin yararlanabileceği bir alanı mı oluşturmaktadır (Göknül, 1947: 44; Göknül, 1951: 119; Şahiner, 2006: 34)?

Gökyüzünde uçuşlar başlamadan evvel “Dominus Soli”, yer yüzüne hakim olan “Dominus Coeli” onun havasına da hakim olur düsturu genel kabul görmekteydi (Sand, vd., 1960a: 24). Fakat hava araçlarının ilk defa devletlerinin sınırlarını geçmeye başlaması ve farklı ülkeler üzerinden geçerek bambaşka ülkelerin

topraklarına inmeye başlamasının ardından yukarıda belirtilen düsturun yerini, dört ayrı kategorik fikre bıraktığı belirtilmektedir. Bu zıt fikirler;

- Hava sahasının serbest olduğunu savunan görüş,
 - Mutlak Serbestlik
 - Sınırlı Serbestlik
- Hava sahasının devlet egemenliğine tabi olduğunu savunan görüş,
 - Mutlak Egemenlik
 - Sınırlı Egemenlik görüşleridir (Göknil, 1947: 44; Larsen, vd., 2012: 34; Sand, vd., 1960a: 28; Sorgucu, 2012: 63; Tremblay, 2003: 21).

Buradan hareketle hava sahası ile devlet arasında cereyan eden hukuki durumun daha iyi açıklanabilmesi adına hava sahasının serbest olduğu görüşü ve hava sahasında devletin egemen olduğu görüşü olmak üzere belirtilen iki farklı görüşün ışığında devletlerin hava ülkeleri üzerindeki egemenlik haklarının ve ilgili hava sahalarının serbestlik sınırlarının irdelendiği serbestlik ve egemenlik teorileri incelenecektir.

3.4.4.1.1. Serbestlik Teorisi

Hava hukukunun ilk kitabının yazarı olan Fauchille, gökyüzünün açık denizler gibi tüm insanlığın malı olduğunu dile getirmekte, bu anlamda insanlığın sahip olduğu bu alanda serbestlik rejiminin uygulanmasının zorunlu olduğunu ifade etmektedir (Çağa, 1963: 176; Kılınç, 2011: 43; Larsen vd., 2012: 33; Melgar, 2015: 88; Nijeholt, 1910: 17). Hava sahasının serbest oluşu, hava sahasının üzerinde bulunduğu devletlerin ülkesine dahil olmayıp ilgili devletlerin kara ve deniz ülkeleri üzerindeki hava sahasında egemenlik haklarının olmaması anlamına geldiği şeklinde açıklanmaktadır (Şahiner, 2006: 35).

Yine havacılık adına yeni buluşların özgürlük olmadan gelişemeyeceğini ve hava sahasında fiili bir devlet hakimiyeti kurulamayacağını ileri sürerek (Sorgucu, 2005: 39) serbestlik teorisini savunanların, bu teorilerini Roma Hukuku'nda havanın da deniz gibi herkes için ortak alanı oluşturduğu (res communis omnium) görüşünün kabulüne dayandırmakta oldukları ifade edilmektedir (Şahiner, 2006: 36; Meray,

1955: 78). Serbestlik teorisini savunanlar da kendi aralarında ikiye ayrılmış ve bir kısmı hava sahasının tamamen serbest olduğunu savunurken; diğer kısmı ise hava sahasının sınırlı serbestinin bulunduğunu ileri sürmüşlerdir (Hazeltine, 1911: 9).

3.4.4.1.1.1. Mutlak Serbestlik

Hava sahasının mutlak serbest olduğu iddiasında bulunanlar sayıca az oldukları gibi bu iddiayı dile getirenlerin hava ile hava sahası arasında ne gibi bir farkın olduğunu dikkate almadıkları belirtilmektedir (Şahiner, 2006: 36). Mutlak serbesti savunucuları, hava sahasının tamamen serbest olduğunu ve herhangi bir egemenliğin bu sahalarda kurulamayacağını ileri sürmektedirler (Sorgucu, 2005: 40; Şerif, 1934: 57). Hazeltine (1911) farklı politik yazarların bu husustaki görüşlerini aktarmaktadır ve bu noktada yazarlardan;

- Wheaton, hava sahasının tamamen serbest olduğunu, havanın da deniz gibi bir unsur olması nedeni ile herkese ait olduğunu ve buradan hareketle hiçbir devletin bu alan üzerinde egemenlik kuramayacağını,
- Bluntschli, hava sahasının sınırlarının belirlenmesinin, onun çevrelenmesinin imkansız olduğunu, bu nedenlerden dolayı hava sahasında hiçbir otoritenin bulunmadığını,
- Pradier-Fodere ve Stephen, büyük hava akımlarının meydana geldiği hava sahasının yasal olarak devletlerin egemenliği altında olamayacağını,
- Brüksel'den Profesör Ernest Nys., hava sahasında ya da uzayda egemenlik veya mülkiyet haklarının ileri sürülemeyeceğini ve bu alanlarda devletlerin egemenlikleri konusunda aciz, yetersiz kalacaklarını tüm bu sebepler ile hava sahasının herkese açık ve serbest olduğunu ileri sürmektedirler.

Buradan hareketle, Profesör Ernest Nys. dışında tüm bu politik yazarların hava sahasını bir element olarak gördükleri, fakat Profesör Ernest Nys.'nin hava sahasında neden mülkiyet ve egemenlik kurulamayacağı hususunda genel ve geniş kapsamlı bir doktrin ortaya koyan tek yazar olduğu dile getirilmektedir (Hazeltine, 1911: 11-12; Nijeholt, 1910: 11-17; Spaight, 1919: 4).

Yukarıda da belirtildiği üzere aslında mutlak serbestiyi savunanlar uluslararası toplum tarafından kabul edilmiş açık denizlerde uygulanan ve birçok avantajı bulunan rejimin aynı kriterler ile hava seyrüsefer hizmetlerine de uygulanabileceğini ve hava sahasının tıpkı açık denizlerde olduğu gibi herkese açık ve serbest olması gerektiğini ileri sürmekte ve bu durumu savunmaktadırlar (Ugonna, 2015: 3). Gökyüzünün özgür olduğunu savunan ilk yazar olarak gösterilen Fauchille'nin de hava sahası üzerinde herhangi bir egemenliğin tahsis edilmesinin, asla düzeltilemeyecek, dengesiz bir durumu ortaya çıkaracağını ifade ettiği belirtilmektedir (Sand, vd., 1960a: 28; Tremblay 2003: 23).

Fakat sonuç olarak günümüzde hava sahasının serbest olduğu görüşü uluslararası sözleşmeler, anlaşmalar, ulusal yasal mevzuatlar gibi neredeyse tüm hukuksal düzenlemelerde hayat bulamadığı ve doktrinde de savunucularının kalmadığı ifade edilmektedir (Şahiner, 2006: 36).

3.4.4.1.1.2. Sınırlı Serbestlik

Hava sahasının sınırlı serbestiyeye sahip olduğunu savunan görüş, devletlerin hava sahaları üzerinde belli haklara sahip olduğunu ileri sürmektedirler. Bu görüşü savunanlar, birinci olarak devletlerin belirli haklara sahip olabileceği belli alanların belirlenmesi ya da ikinci olarak devletlere sonsuz yükseklikte korunma hakları tanınması gerektiğini ortaya koymaktadırlar (Şahiner, 2006: 36).

Birinci görüşe göre herhangi bir yerin sahibi olunduğunun ileri sürülebilmesi için ilgili yerin fiilen ve sürekli olarak işgal edilmesi gerektiği dile getirilmektedir. Bu noktada hava sahasının serbestliğinin sadece devletlere kesin olarak tanımlanmış haklar ile sınırlanabileceği ve yapılabilecek en yüksek binanın yüksekliğinin hava sahasının devlete tanınan sınırı olacağı ve bu sınırın üzerindeki tüm hava sahasının serbest ve işletilebilir olduğu belirtilmektedir (Ugonna, 2015: 3). Başka bir ifadeyle ise hava sahası tıpkı denizlerde kara suları, açık denizler şeklinde yapılan ayırimda olduğu gibi ikiye bölünmekte ve devletin hava ülkesi ve bunun dışında bulunan açık hava sahası olmak üzere iki bölümle tanımlanmaktadır (Göknil, 1947: 45; Melgar, 2015: 88; Sorgucu, 2005: 39).

İkinci görüşe göre ise yine hava sahasının serbest olduğu kabul edilmekte ancak devletlerin barış ya da savaş zamanlarında hava sahası üzerinden gelebilecek herhangi bir saldırıya karşı kendilerini koruma hakkı olduğu belirtilmektedir (Şahiner, 2006: 37-38; Şerif, 1934: 57). Bir başka deyişle havalar serbesttir fakat dünya üzerindeki devletlerin yaşamak ve korunmak gibi haklarının saklı kaydı bulunmaktadır. Bu görüş kayıtlı serbestlik veya kayıtlı hakimiyet olarak da tanımlanmaktadır (Sorgucu, 2005: 40).

Devletler Hukuku Enstitüsü'nün 1902 yılında gerçekleştirdiği toplantıya 32 maddeden oluşan bir yönetmelik veren Paul Facuhille, hava hukukunun bir rejiminin oluşmasını arzulamaktaydı. Enstitü'nün 1906 yılında gerçekleştirdiği toplantıda 1. maddede; "hava serbesttir" prensibini kabul ve ilan etmiş olduğu ifade edilmektedir. Hava serbesttir prensibini savunanların ana çıkış noktasının aslında hava seyrüseferlerini teminat altına almak olduğu belirtilmektedir. Ancak zamanla devletlerin havadan gelebilecek saldırılara karşı korunma ihtiyacının ikinci görüşün oluşmasına zemin hazırladığı görülmektedir. Paul Facuhille'nin havalar serbesttir fikrini kısmen değiştirerek, Enstitü'nün 1910 Paris ve 1911 Madrid toplantılarında hava sahasında sadece seyrüsefer serbestisinin olması gerektiğini raporlar halinde sunmuş olduğu aktarılmaktadır. Enstitü'nün bu fikri, 1911 Madrid toplantısında "devletlerin kendi emniyeti ile ilgili devlet sınırlarında ikamet eden şahısların can ve mal güvenliği hususlarında belirlenecek kimi tedbirleri alma hakkı saklı kalmak kaydı ile uluslararası hava seyrüseferi serbesttir" şeklinde prensip olarak kabul ve ilan ettiği görülmektedir (Hazeltine, 1911: 20-22; Larsen vd., 2012: 34; Sorgucu, 2012: 10-11; Şahiner, 2006: 38; Yüzbaşıoğlu, 1989: 7). Fakat 1910 yılında Paris'te gerçekleşen ilk hava hukuku toplantısında, hava sahalarında sınırlı serbestlik hakkının sağlanabilmesi için adımlar atıldığı ancak İngiltere'nin sert muhalefeti nedeniyle bu fikrin hayata geçirilemediği ve toplantıdan bir neticenin alınmadığı belirtilmektedir (Çağa, 1963: 178).

3.4.4.1.2. Egemenlik Teorisi

Yukarıda belirtilen serbestlik teorisi prensibini savunan düşünürler, yazarlar, hukukçular olduğu gibi egemenlik teorisini prensibini de savunanlar olmuş ve devletlerin hava sahalarında hakimiyet sahibi olmaları gerektiğini ortaya koymaya çalışmışlardır. Bu anlamda devletlerin kendi hava sahaları üzerinde egemen olmaları tüm hava hukuk sisteminin altında yatan temel prensip olarak gösterilmektedir (Fong, t. u., s. 3). Devletlerin kendi hava sahalarında egemen olduğu görüşü ilk defa E. Zitelmann tarafından ortaya atıldığı dile getirilmekte (Sorgucu, 2012: 11) ve egemenlik teorisi savunucularının belirttiği devletlerin sınırlı dahi olsa kendi hava sahaları üzerinde egemen olmaları gerektiği hususunun ulusal ve uluslararası anlamda daha fazla kabul gördüğü ifade edilmektedir (Şahiner, 2006: 38). Kabul gören bu anlayışın temel problemi ise hava sahasında vücut bulacak bir egemenliğin tüm hava sahasında geçerli mutlak bir egemenlik mi olacağı yoksa devletlerin hava sahalarında egemenliklerinde sınırlı bir hakka mı sahip olacakları şeklinde tanımlanmaktadır (Banner, 2008: 43; Hazeltine, 1911: 27; Unat, 1952: 275).

Bir diğer husus olan devletlerin hava sahasının yüksekliğinin sınırlarına ilişkin tartışmalar halen günümüzde devam etmekte olup Hazeltine (1911) ve Nijeholt, (1910) çalışmalarında çeşitli yazarların bu husustaki fikirlerini aktarmaktadırlar. Bu mevzuda fikirlerini dile getiren yazarlardan;

- Alman Hukukçu Von Ulmann, hava sahasında belirlenecek sınır için insanoğlunun uçabildiği yükseklik kadar olması gerektiğini,
- Baldwin, her devletin çıkarları doğrultusunda kendi toprakları üzerindeki hava sahasının sınırlarını belirleme hakkına sahip olduğunu,
- Collard, devletlerin kendi toprakları üzerinde hava sahasının sınırlarını sınırsız yükseklikte belirlemekte hakimiyet sahibi olduklarını,
- Von Holtendorff, hava sahasında egemenliğin 1000 metre (yaklaşık 3000 feet) yüksekliğe kadar olması gerektiğini,
- Chretien ise egemenliğin dikeyde, devletlerin kendi denizleri ve toprakları üzerine yerleştirecekleri savunma sistemlerinin ulaşabildiği yükseklikten

fazla olmaması gerektiğini ifade etmektedirler (Hazeltine, 1911: 27-28; Nijeholt, 1910: 13-20).

Genel anlamda yazarların dile getirdikleri hususun, devletlerin hava ülkelerinden gelebilecek tehlikelere karşı korunma hakkı gereği tüm devletlerin toprakları üzerindeki hava sahalarında tam ya da sınırlı egemenlik haklarına sahip olduklarının ortak anlam içerdiği ifade edilmektedir (Bartsch, 2012: 9; Hazeltine, 1911: 27-28; Nijeholt, 1910: 13-20). Fakat bu anlamda devletlerin hava sahalarında tam ve münhasır egemenlik sahibi olmalarına karşı kısıtlamaların hiçbirinin haklı bir tarafının olmadığı, bu duruma en iyi kanıtın uluslararası kara yolları olduğu ve devletlerin çıkarları gereği uluslararası hava trafiğinde geri kalmak istemeyecekleri belirtilmektedir (Nijeholt, 1910: 20). Diğer yandan devletlerin egemenliklerinin dikey olarak nereden başladığı ve nerede bittiği hususundaki belirsizlik sonuca bağlanmamış şekilde durmakta olup, egemenlik teorisinin hala karanlık noktasını oluşturmaktadır (Kılınç, 2011: 44; Pazarcı, 2004: 294).

Son olarak kısaca, egemenlik teorisi prensibinin aslında hiçbir hava aracının hava sahasını kullanacağı bir devletin izni olmadan bu hava sahasını kullanmaması gerektiğini ve eğer ilgili ülkenin izni bulunuyorsa bu hava sahasını kullanırken hava hukukuna ve ilgili devletin yasalarına ilişkin tüm kaidelere uyması zorunluluğunu içermekte olduğu belirtilmektedir (Ugonna, 2015: 2; Çağa, 1963: 181).

3.4.4.1.2.1. Mutlak Egemenlik

Hava ve kara alanı karakter olarak farklı olsa da karalar her zaman bir devletin asıl parçasını oluşturmaktadır. Bu noktada hava sahası devletlerin kara ülkeleri üzerinde egemenlik haklarına ilişkin uygulamaların yapılabileceği tamamlayıcı bir unsur olarak gösterilmektedir. Hava ve kara ülkesi devletlerin varlığı için temel teşkil etmekle birlikte tıpkı uluslararası karayolları gibi tüm ülkeler için önem arz etmektedir. Uluslararası karayolları trafiğindeki artışın devletlerin ekonomik anlamda gelişimi için çok büyük öneme sahip bir unsuru oluşturmakta olduğu ve burada devletlerin bağımlı olmalarından, esaret altında olmaları ya da egemenlik haklarında herhangi bir azalma veya kayıp halinden bahsedilmediği görülmektedir.

Bu noktada, hava sahasının uluslararası hava trafiğinin büyümesi ve gelişimi için herkese açık olması gerektiği iddiasında bulunan görüşlerin karayolları üzerinde bulunan egemenlik dikkate alındığında değersiz ve anlamsız olduğu sonucunun ortaya çıktığı belirtilmektedir (Nijeholt, 1910: 26).

Devletlerin hava sahaları üzerindeki hakimiyetleri fiziksel anlamda bir sahiplenmeden ziyade ilgili alanın kontrolünü içermektedir (Melgar, 2015: 88). Bununla birlikte burada devletlerin hava ülkeleri üzerinde tam egemen olması gerektiği düşüncesi dile getirilmekle birlikte aynı zamanda hava sahasının mutlak karakterini tanımlamak ve diğer devletlerin ilgili hava sahasında herhangi bir hak talebini ortadan kaldırmak için Roma Hukuku'nun arazi mülkiyetine ilişkin olarak uygulanan ilkesi (dominus soli est dominus usque ad sidera et usque ad inferos) temel alınmaktadır (Ugonna, 2015: 3; Erotokritou, 2012: 1).

Buradan hareketle tartışmaların, devletlerin hava ülkelerinde egemenliklerinin hem yükseklik itibariyle hem de hukuki anlamda mutlak bir hakimiyet mi yoksa sınırlı bir hakimiyet mi noktasına taşınmış olduğu görülmektedir (Şahiner, 2006: 39-40). Bununla birlikte 29 Haziran 1910 yılında Paris'te gerçekleştirilen ama bir sonuca bağlanamayan ilk Uluslararası Hava Seyrüseferi Konferansı (First International Conference on Air Navigation) devletlerin hava sahalarında egemenlikleri konusunda belli başlı düşüncelerin ortaya konmasına aracılık etmiştir. Bu düşüncelerden biri olan ve günümüz pozitif hukuku tarafından da kabul edilen düşünceye yakın görülen "Devletler kara ve deniz ülkeleri üzerindeki hava sahalarında sınırsız yetkiye sahiptir" düşüncesi olmuştur (Larsen, vd., 2012: 34; Banner, 2008: 52).

Hava sahasının devlet egemenliğinde olduğu genel olarak kabul edilinceye kadar 1909 ve 1914 yılları arasında hava sahasının serbest olduğu kabul gören bir yaklaşım olarak benimsenmekteydi. Fakat I. Dünya Savaşı'ndan önce İngiltere, Almanya, Rusya, İtalya ve Fransa gibi ülkeler hava sahalarını uçuşlara kapatmışlardır. 21 Kasım 1911 tarihinde yayınlanan Fransız Devlet Başkanlığı Kararnamesi'nde; "Fransız bulutları Fransızlarındır" denmekte ve devletlerin hava sahalarında egemen olma eğiliminde oldukları görülmektedir. Devletlerin hava sahalarında egemen olma

anlayışı I. Dünya Savaşı'nda da kendini göstermiş ve savaş boyunca ilgili ülkeler hava sahalarını kapatmışlardır. Bu noktada Spaight (1919), devletlerin sahip oldukları kara ve deniz ülkeleri üzerindeki atmosferi kontrol etme arzularının yanlış ya da doğru olsun yeni bir prensibin ortaya çıkmasına vesile olduğunu ifade etmektedir (Spaight, 1919: 4-11).

Bu durum 13 Ekim 1919 tarihli Paris Konvansiyonu'nun (Hava Seyrüsefer Antlaşması – Convention sur La'navigation aerienne) ilk maddesinde “Her devlet ülkesi üzerindeki hava sahasında mutlak ve münhasır egemenliğe sahiptir” şeklinde kayda geçmiştir (Bilge, 1951: 197; Bartesh, 2012: 11; Cooper, 1952: 23; Diederiks-Verschoor, 2006: 17; Havel ve Sachez, 2014: 31; Köksal, 2011: 3; Larsen, vd., 2012: 35; Milde vd., 2005: 5; Wassenbergh, 1962: 100). 7 Aralık 1944 yılında gerçekleştirilen Şikago Konferansı'nda da Paris Konvansiyonu'nda egemenlik hususunda kabul edilen madde değiştirilmeden aynı şekliyle sözleşmenin 1. maddesi olarak kabul edilmiştir (ICAO, 1949: 3; Havel ve Sachez, 2014: 40-41; Milde vd., 2005: 19).

Tüm bu gelişmeler ışığında devletlerin hava sahalarında egemen olmaları gerektiği hususunda düşünceler ifade edip bir prensip ortaya koymaya çalışan ve bu noktada savaş veren Hazeltine, Ullmann, Baldwin ve Nijeholt gibi hukukçuların bu savaşı kazandıkları ifade edilmektedir (Spaight, 1919: 11).

3.4.4.1.2.2. Sınırlı Egemenlik

Sınırlı egemenliğe ilişkin olarak ise bu görüşü savunanlar hava sahasında egemen olacak devletin bu egemenlik haklarının belli bir yükseklik ve nitelik yönünden sınırlandırılması gerektiğini dile getirmektedirler (Şahiner, 2006: 40-41).

Burada kural olarak atmosfer devletlerin egemen olduğu alan olarak kabul edilmekle birlikte uluslararası anlamda uçabilirlik sertifikasına sahip ve bu anlamda havacılık faaliyetlerinde bulunacak hava araçlarının oluşturacağı hava trafiği lehine olacak şekilde bir kısıtlama öngörülmektedir (Ugonna, 2015: 3).

Bu teoriyi destekleyen hukukçularda bu sınırlılıklara ilişkin;

- Von Holtzendorff, hava sahasında egemenliğin yerden 1000 metre (yaklaşık 3000 feet) yüksekliğe kadar olması gerektiğini,
- Fauchile, 1,500 metrenin altında uçuşun yasak olması gerektiğini,
- Von Bar, egemenliğin yerden sadece 50 ya da 60 metre yüksekliğe kadar olması gerektiğini,
- Von Liszt, egemenliğin hava seyrüseferi sırasında çıkılabilen yükseklik ya da devletlerin sahip olduğu top atışı yüksekliği kadar olması gerektiğini,
- Rivier, Pietri ve Hilti de hava sahasında egemenlik sınırının devletlerin sahip olduğu top atışı yüksekliği kadar olması gerektiğini ifade etmişlerdir (Hazeltine, 1911: 32-33; Honig, 1914 : 11).

Devletlerin hava sahalarında dikeyde egemen oldukları sınırın tartışması günümüzde halen devam etmekte olup bunun dışında Profesör John Westlake, devletlerin hava sahalarındaki egemenliklerinin hukuki anlamda da sınırlı olması gerektiğini ileri sürmekte ve devletlerin hava sahalarında egemen olmaları gerektiğini kabul etmekle birlikte zararsız geçiş hakkının bu duruma getirilmiş bir istisna olması gerektiğini belirtmektedir (Şahiner, 2006: 42; Ugonna, 2015: 5).

Bu durum 13 Ekim 1919 tarihli Paris Konvansiyonu'nun 2. maddesinde; *“Sözleşmeye taraf devletlerden her biri diğer akit devletlerin hava araçlarına, bu konvansiyondaki şartlara bağlı kalmak kaydıyla, barış zamanlarında kendi ülkesi üzerinden zararsız geçiş serbestisi tanımayı taahhüt eder”* ve 7 Aralık 1944 yılında gerçekleştirilen Şikago Konferansı sözleşme metninin 5. maddesinde; *“Sözleşmeye taraf devletlerden her biri diğer akit devletlere ait olup tarifeli uluslararası seyrüsefer hizmeti vermeyen hava araçlarının bu sözleşme şartlarına bağlı kalmak şartı ile önceden izin alınmasına gerek kalmadan ülkesi dahiline girme veya ülkesi üzerinden durmaksızın uçuş ve seyrüsefer dışındaki maksatlar ile iniş yapma hakkını tanırlar”* belirtilmiş olup devletlerin hava ülkeleri üzerindeki egemenliklerine ilişkin sözleşmeye taraf devletlere istisna tanıdıkları ve bu anlamda egemenliklerinin sınırlandırılmasına müsaade ettikleri görülmektedir (Bilge, 1951: 205; Diederiks-

Verschoor, 2006: 19; Milde vd., 2005: 5-21; Çağa, 1963: 356-377; Göknil, 1951: 121-122; Sorgucu, 2005: 40-41).

Serbestlik ve egemenlik teorileri üzerine yapılan tartışmalar, gelişen sivil havacılık ve uzay faaliyetleri nedeniyle, devletlerin hava, kara ve deniz ülkelerinde egemen olmaları gerektiği yaklaşımını zamanla güçlü kılmıştır. Bu anlamda devletlerin sivil havacılık sektöründen ekonomik anlamda uzak kalmamak adına uluslararası anlaşmalar, iki veya çok taraflı sözleşmeler ve iç hukuk düzenlemeleri ile egemenliklerine ilişkin istisnalara izin verdikleri görülmektedir. Bununla birlikte gelişen uzay teknolojisi nedeniyle devletler artık hava ülkelerinde egemenliklerinin yeryüzünden belli bir yükseklik aralığında olması gerektiğinden ziyade uzayın nerede başladığı, yerçekiminin nerede bittiği ve atmosfer tabakasının son sınırının neresi olduğu gibi sorulara cevap aramaktadırlar (Pazarcı, 2004: 301-302; Kılınç, 2011: 44). Tüm bu sebepler ile sivil havacılığın gelişmesi ve ülkelerin ortak bir noktada buluşması için gerçekleştirilen ve hayata geçirilen Şikago Sözleşmesi'nde devletlerin dikeyde egemenliklerine ilişkin uzay sınırlarına, uydu yörüngelerine, atmosfer tabakasının son sınırına, yerçekiminin bittiği noktaya ilişkin hükümleri içerecek ve bu anlamda tüm ülkelere kabul göreceği aynı zamanda tüm karmaşayı çözecek evrensel bir sözleşmenin hayata geçirilmesi gerektiği belirtilmektedir (Kılınç, 2011: 44).

3.4.5. Ulusal Hava Sahası

Ulusal hava sahası, devletlerin ülkeleri üzerindeki hava sahasında sahip oldukları hakimiyete ilişkin tanımlamalar içermekte ve bu hususta devletlerin hava sahaları üzerindeki egemenliklerine diğer devletlerin ne gibi yaklaşımda bulunmaları gerektiğini açıklamaktadır (Çağa, 1963: 178-179). Fakat henüz hava sahasının dikey limiti hususunda kesin bir tanım olmamakla birlikte ana düşüncenin herhangi bir limitin olmadığı üzerine olduğu belirtilmektedir (Grant ve Barker, 2009: 22). Bunun yanında denizlerden gelebilecek saldırılara nazaran havadan gelebilecek saldırıların, karşılaştırmaya mahal vermeyecek şekilde daha tehlikeli olması sebebiyle, hava sahasının yerden itibaren belli bir irtifaya kadar olan kısmının devletlerin hakimiyetinde olduğu, bu irtifadan sonra ise tıpkı açık denizlerde olduğu gibi hiçbir

devletin hakimiyetinin olmadığı serbest alan olduğu iddiası ile hava sahasına bölge nazarı ile bakan görüşler de bulunmaktadır (Çağa, 1963: 176-178).

Ulusal hava sahası hususu 13 Ekim 1919 tarihli Paris Konvansiyonu'nda (Hava Seyrüsefer Antlaşması – Convention sur La'navigation aeriene) ele alınmış olup konvansiyonun ilk maddesi “Her devlet ülkesi üzerindeki hava sahasında mutlak ve münhasır egemenliğe sahiptir” şeklinde kayda geçmiştir (Cooper, 1952: 23; Köksal, 2011: 3; Bilge, 1951: 197; Milde vd., 2005: 5). Esasen bu tarihten önce de Rusya ve İngiltere gibi ülkelerin sahip oldukları hava sahasına yabancı uçakların girişini izne bağladıkları görülmektedir (Çağa, 1963: 179). Yine 1926 Madrid ve 1928 Havana Konvansiyonlarında da, 1919 Paris Konvansiyonu'nun ulusal hava sahasındaki hakimiyet hususundaki 1. maddesinin değişmeden kabul edildiği anlaşılmaktadır (Dempsey, 2008: 18). Aynı şekilde 7 Aralık 1944 tarihli Şikago Sözleşmesi'nin 12. maddesi de sözleşmeye taraf ülkelerin her biri üzerinde uçan veya manevra yapan sözleşmeye taraf ülke hava araçlarının, ilgili ülke üzerinde yürürlükte bulunan kanun ve nizamlara uymayı taahhüt ettiğini teminat altına almaktadır (Milde vd., 2005: 23). Bu durumun ülkemiz 14/10/1983 tarihli Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 4. maddesinde de “*Türkiye Cumhuriyeti Türk Hava sahasında tam ve münhasır egemenliğe haizdir*” şeklinde belirtilmiş olduğu görülmektedir (Türk Sivil Havacılık Kanunu [TSHK], 1983: madde 4).

Ulusal hava sahası, bir devletin ülkesi üstündeki hava sahasını belirtmekte olup; uluslararası hukuk düzeninde kabul gören anlayışa göre devletlerin hava sahası, ilgili devletlerin egemenliği altında bulunan kara ülkesi ve buna bitişik halde yer almakta olan iç suların ve karasularının üzerinde bulunan hava sahası olarak tanımlanmaktadır (Pazarcı, 1989: 362). Başka bir ifade ile ulusal hava sahası, devletin hava, kara ve deniz ülkeleri üzerindeki hava sahalarının tümünü kaplayan alan olarak tanımlanmaktadır. Bu tanıma ek olarak bir devletin ulusal hava sahasının dış sınırı kara sularının bittiği çizgi olarak ifade edilmektedir (Sorgucu, 2012: 63). Yine Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 2. maddesinin 2. bendinde “*devletlerin egemenliği, ilgili devletlerin karasuları üzerindeki hava sahasını ve de bu suların deniz yatağı ile toprak altını da kapsar*” şeklindeki ifade ile devletlerin karasuları üzerindeki egemenlik haklarının sınırları ortaya konulmuştur. Bunun

yanında Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 78. maddesinin 2. bendinde belirtildiği üzere; “*Sahildar devletin kıta sahanlığı üzerindeki haklarını kullanması, seyrüsefere veya işbu Sözleşme ile diğer devletlere tanınmış olan diğer haklara ve serbestilere zarar vermemeli ve de bunların kullanılmasını haksız şekilde engellememelidir*” şeklinde madde ile devletlerin havacılık faaliyetlerini egemenlik haklarına dayanarak haksız bir şekilde engellememesi sözleşme ile teminat altına alınmıştır (United Nations Convention on the Law of the Sea [UNCLOS], 1982: madde 2 ve 78).

Tüm bu açıklamalar ışığında görülmektedir ki günümüz pozitif hukuku, ulusal hava sahası anlamında, egemenlikleri altında bulunan kara ülkesi ile buna bitişik olarak yer alan iç suların ve karasularının üzerinde bulunan hava sahası hususunda devletlerin tam ve münhasır yetkiye sahip olduğunu açıkça ortaya koymaktadır (Grant ve Barker, 2009: 22).

3.4.6. Uluslararası Hava Sahası

Uluslararası hava sahası, bir devletin kara ülkesini ve buna bitişik olarak yer alan iç sularını, karasularını ihtiva eden ulusal hava sahası dışında kalan alan olarak tanımlanmaktadır (Pazarcı, 1989: 362). Bunun yanında devletlerin iç suları ve karasuları dışında yer alan denizlerin tümünün açık denizler kapsamında sayılmakta olduğu ve bu denizler üzerindeki hava sahasının da uluslararası hava sahası kapsamına girmekte olduğu görülmektedir (Sorgucu, 2012: 67).

3.4.6.1. Açık Denizler

Dünyanın %70'nin denizler ile kaplı olduğu düşünüldüğünde bugün havacılık faaliyetlerinin önemli bir kısmının bu alan üzerindeki hava sahasında gerçekleştirildiği görülmektedir. Bu geniş deniz alanını kaplayan hava sahası, farklı bölgelerin veya alanların yasal düzenlemelerini yansıtmaktadır. Bu anlamda Şikago Konvansiyonu'nun içermediği ve farklı bölgelerin ve alanların denizler üzerindeki hava sahası hususundaki yasal düzenlemelerinin anlaşılabilmesi için deniz hukuku kaynaklarının iyi irdelenmesi gerektiği anlaşılmaktadır (Milde, 2012: 37).

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS – United Nations Convention on the Law of the Sea), deniz hukuku hususunda temel kaynak olarak görülmektedir (Milde, 2012: 37). Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 87. maddesinden; *“Açık denizler, sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletlere açıktır”* ve yine aynı maddenin b bendinden; *“Açık deniz üzerinden uçuş serbestisi”* gibi hakların sahili bulunsun bulunmasın tüm devletlere tanındığı anlaşılmaktadır (UNCLOS, 1982: madde 87). Açık denizlerdeki bu özgürlük seyrüsefer hizmetleri (navigation) ve uçuş serbestisi (overflight) haklarını içermektedir. Fakat açık denizlerin hiçbir devletin egemenliği altında olmaması bu alanlardaki hava sahasının kuralsız, hükümsüz bırakılacağı anlamına gelmemektedir (Milde, 2012: 37). 17 Aralık 1944 tarihli Şikago Konvansiyonu'nun 12. maddesinde; *“taraf devletlerin her biri uyulması gereken kurallara uymayanları cezalandırmayı ya da havacılık faaliyetlerinde uyulması gereken kuralların dışına çıkanları cezalandırmayı taahhüt eder”* (UNCLOS, 1982: madde 12). bu hüküm kapsamında Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) 2 numaralı ekinde (Annex 2) açık denizler üstünde bulunan hava sahasında açık deniz rejiminin geçerli olduğunu kabul etmektedir (ICAO, 2005: Annex 2).

3.4.6.2. Bitişik Bölge

Açık denizlerin hiçbir devletin egemenliği altında olmadığı kabul edilmiş olmakla bunun yanında bir de ülkelerin karasularına bitişik olan alan olarak kabul edilen bitişik bölge kavramının ortaya atıldığını görülmektedir. Bu bölge ülkelerin karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 24 deniz milinin ötesine geçmeyecek şekilde belirlenmiş olup bu durum Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 33. maddesinde; *“Bitişik bölge olarak adlandırılan, karasularına bitişik olan bir bölgede sahildar devlet aşağıdaki amaçlarla gerekli kontrolleri yapabilir:*

- *Ülkesi üzerinde veya karasularında gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret ile ilgili kanun ve kurallarına riayetsizlikleri önlemek,*
- *Bu kanun ve kurallara karşı ülkesi üzerinde veya karasularına meydana gelebilecek riayetsizlikleri cezalandırmak”* şeklinde

belirtilen husus ile ilgili devletlere belli alanlarda meydana gelebilecek olumsuz durumları önlemek amacıyla haklar tanınmaktadır (UNCLOS, 1982: madde 33).

Burada tanınan hak aslında Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne taraf devletlere, bu bölge içerisinde üzerinde uçan herhangi bir sivil hava aracına karşı kural dışı bir eylemde bulunmak ya da bu hava araçlarını ele geçirmek, bunları durdurmak, herhangi bir havalimanına indirmek anlamına da gelmemektedir. Buradaki durumun daha çok bir fikir anlamı taşımakta olduğu, teorik ve pratik bir anlam içermediği belirtilmektedir. Bu anlamda bu bölgelerde gerçekleşen sivil havacılık faaliyetlerine ilişkin herhangi bir olumsuz durumun henüz günümüze kadar yaşanmadığı ifade edilmektedir (Milde, 2012: 38).

3.4.6.3. Uluslararası Seyrüsefere Açık Boğazlar

Uluslararası hava sahasının kapsamı içerisinde birde uluslararası seyrüsefere açık boğazlar bulunmaktadır. Uluslararası hukuk doktrininde “Boğaz”, iki kara arasında kalan dar deniz veya iki denizi birleştiren, bir denizden diğer denize geçmek için kullanılması zorunlu olan iki kara parçası arasında kalan ve giderek darlaşan deniz yolu olarak tanımlanmaktadır (Vank, 1998: 1). Buradan hareketle Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 37. maddesi; “*Açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin bir bölüm, ile açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin diğer bölüm, arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlara uygulanır*” (UNCLOS, 1982: madde 37) ile hangi boğazların uluslararası boğaz olarak tanımlanacağına açıklık getirilmiş olup uluslararası hukuk açısından boğazlara uygulanacak geçiş rejimlerinin de;

- Transit Geçiş,
- Zararsız Geçiş olmak üzere iki şekilde düzenlendiği görülmektedir (Vank, 1998: 86).

Yine Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 44. maddesinde; “*Boğazlara kıyası olan devletler transit geçişi engellemeyecekler ve boğazdaki seyrüsefer veya*

boğaz üzerinde uçuşla ilgili olup, bilgileri dahilinde bulunan her türlü tehlikeyi uygun şekilde ilan edeceklerdir. Transit geçişi hakkı bir süre için durdurulmayacaktır” şeklinde ifade edilen (UNCLOS, 1982: madde 44) düzenleme ile anlaşılmaktadır ki boğazlara kıyısı olan devletlerin bu boğazlar üzerindeki egemenlik hakları, bu düzenlemeden etkilenmeyeceği gibi sahil devletleri bu boğaz yataklarında, boğazların toprak altında egemenlik haklarını kullanabileceklerdir. Tüm bu açıklamalara ek olarak Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin 38. maddesinin 1. bendinde; “...bütün gemiler ve uçaklar bir engelleme olmaksızın transit geçiş hakkından yararlanırlar; ancak, transit geçiş hakkı bir devletin kıtası ile bu devlete ait bir ada arasında kalan boğazlarda, eğer adanın açık deniz tarafında veya bir münhasır ekonomik bölgede seyrüsefer ve hidrografik özellikler bakımından eşit uygunlukta başka bir yol mevcutsa uygulanmayacaktır” (UNCLOS, 1982: madde 38) şeklinde ifade edilen düzenleme ile de transit geçiş hakkının ayırım gözetmeksizin bütün gemilere ve hava araçlarına tanındığı anlaşılmaktadır (Vank, 1998: 90-91). Ancak bahse konu boğazlarda, seyrüsefer ve hidrografik özellikleri bakımından benzer uygunlukta başka bir geçiş yolu mevcut ise transit geçiş rejiminin uygulanmadığı belirtilmiştir (Öztürk, 2007: 69). Bu anlamda uluslararası boğazlarda transit geçiş hakkını kullanan hava araçlarının, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından kabul edilen ve sivil uçaklara uygulanabilen havacılık kuralları içerisinde, bu hava sahalarından gecikmeksizin hızlı bir şekilde geçişlerini tamamlamaları gerektiğinin ifade edilmekte olduğu anlaşılmaktadır (Milde, 2012: 38-39).

3.4.6.4. Takımada Devletleri

Takımada devletleri de uluslararası hava sahasının konusu içerisinde yer almakta olup Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin 46. maddesinin a ve b bendinde takımadalar; “*Takımada Devleti’nden, bütünüyle bir veya birçok takımadadan oluşan ve başka adaları da ihtiva edebilen bir devlet*” ve “*Takımada’dan, birbirleri ile olan bağları coğrafi, ekonomik ve politik yönden bir bütün oluşturacak derecede sıkı olan veya tarihi açıdan bu şekilde kabul edilen ada kısımları, bunlara bitişik sular ve diğer doğal unsurlar da dahil olmak üzere, bir adalar grubu anlaşılır*” şeklinde tanımlanmaktadır (UNCLOS, 1982: madde 46).

Takımada suları, bu suların altında yer alan deniz yatağı, toprakaltı ve üzerinde bulunan hava sahası birkaç kuraldışı durum dışında tamamen takımada devletin egemenliği altında bulunmaktadır. Bunlardan birincisi komşu devletlerin takımada suları içerisinde avlanma hakkı ve üçüncü devletler tarafından takımada sularının altına önceden yerleştirilmiş olan kablo ve boruların kullanımı, ikincisi ise takımada sularından zararsız geçiş hakkı ve takımada geçişi hakkı olarak ifade edilmektedir. Takımada geçişi hakkı, uluslararası boğazlardan transit geçiş hakkının aynısıdır. Takımada devletleri tarafından takımada sularında ayrı bir ulaşım yolu belirlenmemiş olması durumunda, Takımada geçişi hakkı hava sahasını kullanacak olan yabancı uçaklar tarafından kullanılabilir. Takımada geçişi hakkının, ilgili takımadaların suyolları üzerindeki hava sahasından bu uçakların geçmelerini içermektedir (Pazarcı, 1989: 298-299).

3.4.6.5. Münhasır Ekonomik Bölge

20. yüzyılın ikinci yarısında bazı kıyı devletlerin sahillerinde balıkçılık alanlarını ve doğal kaynaklarını korumak için hem ekonomik anlamda hem de yetki kullanımı anlamında sahip oldukları mevcut durumu genişletmek amacıyla münhasır ekonomik bölge kavramını ortaya attıkları ve tek taraflı beyanlar ile bu bölgenin 200 millik bir alanı kapsadığını belirttikleri görülmektedir. Fakat diğer devletler bu duruma çok şiddetli bir şekilde itiraz ederek bu durumun seyrüsefer özgürlüğünü ve bu bölgelerin üzerindeki hava sahasının kullanımını kısıtlayacağını ileri sürmüşlerdir (Milde, 2012: 40). Bu gelişmelerin ardından Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ile kıyı devletlerine münhasır ekonomik bölgede bulunan denizin yatağında, toprak altında ve su alanında doğal kaynaklar üzerinde ve aynı zamanda ekonomik anlamda deniz alanının işletilmesi hususlarında üçüncü devletlerin haklarına zarar vermeyecek şekilde bir takım hakların tanındığı görülmektedir (Milde, 2012: 40; Pazarcı, 1989: 334). Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 58. maddesinden de; *“Münhasır ekonomik bölgede, sahili bulunsun veya bulunmasın, bütün devletler, işbu sözleşmenin ilgili hükümlerinde öngörülen şartlar içerisinde, 87. Maddede sözkonusu olan seyrüsefer serbestliği ile uçuş serbestliğinden ve denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme serbestliğinden; keza, bu serbestliklerin kullanımına ilişkin olarak, özellikle gemilerin, uçakların ve denizaltı kabloları ve petrol*

borularının işletilmesinde, denizin uluslararası diğer yasal amaçlarla kullanılması serbestliğinden işbu Sözleşmenin diğer hükümleri ile bağdaşır bir şekilde yararlanırlar” şeklindeki hüküm ile bu alan üzerinde yer alan hava sahasının tüm hava araçları tarafından serbestçe kullanılabilceği anlaşılmaktadır (UNCLOS, 1982: madde 58).

Kıyı ülkelerin münhasır ekonomik bölgelerde, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 60. maddesinde de; *“Bölgede sahildar devletin haklarını kullanmasını engelleyebilecek tesis ve yapılar inşa etmek ve bunların inşasına, işletilmesine ve kullanılmasına izin vermek ve inşasını, işletilmesini ve kullanılmasını düzenlemek konularında münhasır hakka sahip olacaktır”* şeklinde belirtildiği üzere, yapay adalar, tesisler ve yapılar inşasında yetkiye sahip oldukları görülmektedir (UNCLOS, 1982: madde 60). Fakat bu alanların açık denizler olması ve buralarda kıyısı olsun olmasın tüm devletler tarafından buraların geçiş için kullanılıyor olması gibi nedenlerden dolayı kıyı devletlerinin bu alanlarda havalimanı inşa edip edemeyeceği asıl mesele olarak gözükmektedir. Bu hususta tam manasıyla bu konuya açıklık getirecek, anlaşılır herhangi bir yasal düzenlemenin bulunmaması kıyı devletlerinin bu alanlarda havalimanı inşa edebileceği hususunu ortaya çıkarmaktadır. Fakat bu alanlarda inşa edilecek herhangi bir havalimanı üzerinde hava araçlarının geçiş serbestisinin bulunması gibi nedenler hava trafiğini tehlikeye atacak bir durum olarak görülmekte olup ilgili kıyı devletinin, bu gibi durumları uluslararası anlamda devletler ile istişare sonucu ortaya koyması gerektiği belirtilmektedir (Milde, 2012: 41).

3.4.6.6. Kıta Sahaneliği

Bir diğer husus ise kıta sahanlığı hususu olarak karşımıza çıkmaktadır. Kıta sahanlığı 29 Nisan 1958 tarihli Cenevre Sözleşmesi'nde kabul edilmiş ve sözleşmenin ilk maddesinde kıta sahanlığı; *“Kıyıya bitişik, fakat Karasuları sahasının dışında 200 metre derinliğe kadar olan su altı alanlarının deniz yatağını ve toprak altını, veya o derinliğin ötesinde, üstteki suların derinliğinin zikredilen alanların doğal kaynaklarını işletmeye imkan tanıdığı yere kadar uzanan yerleri, ve adaların kıyılarına bitişik olan benzeri su altı alanlarının deniz yatağı ve toprak altını ifade*

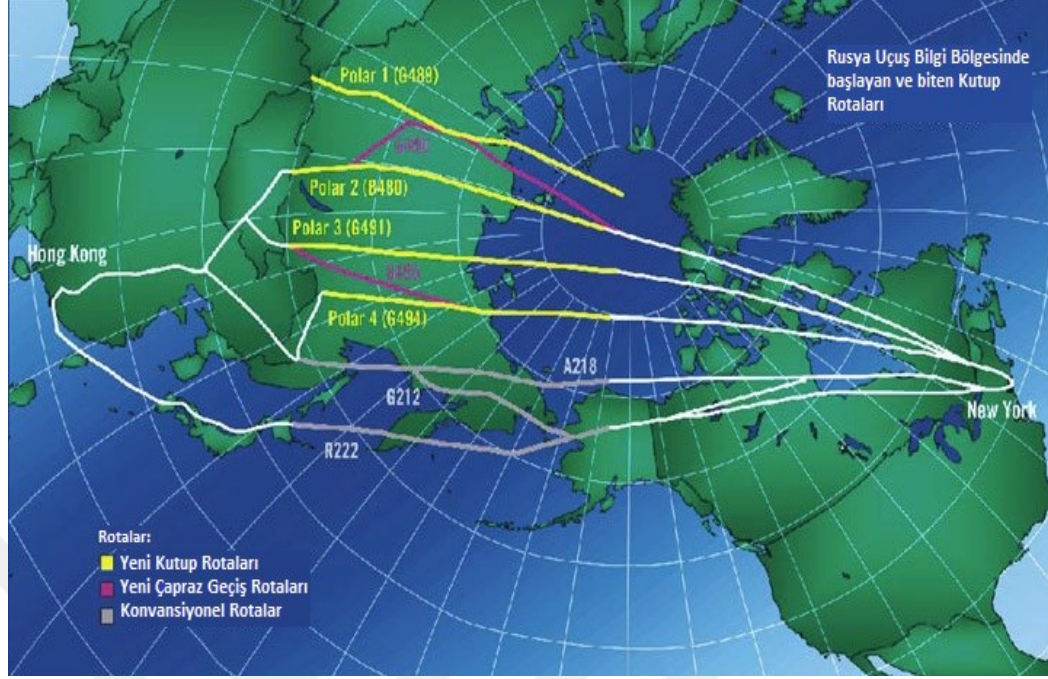
etmek üzere kullanılmıştır” şeklinde tanımlanmaktadır (Convention on the Continental Shelf, 1958: madde 1). Kıyı devletlerine kıta sahanlığı üzerinde tanınan hakların kullanımı, kıta sahanlığı üstünde bulunan su alanının ve onun üzerinde yer alan hava sahasının rejimini hiçbir şekilde değiştirmeyeceği (Özkan, 2015: 375), Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin 78. maddesinde; “*Sahildar devletin kıta sahanlığı üzerindeki hakları bu alanın üstündeki suların veya bu sular üzerindeki hava sahasının hukuki rejimine halel getirmez*” şeklinde açıklanmaktadır. Buradan hareketle anlaşılmaktadır ki kıta sahanlığı hakkı, sahildar devlete bu alanlarda doğal kaynaklardan yararlanmayı, bu kaynakları işletmeyi ya da araştırma yapmayı içermekte olup tamamen egemen olma hakkı vermemekte (Grant, 2010: 113) ve alanlardaki hava sahası hakkının içerik anlamında açık denizlerde uygulanan hava sahası hakkından farkı bulunmamaktadır (Milde, 2012: 41).

3.4.6.7. Kutuplar

Bugün dünyada kutuplar dışında devletlere bağlı olmayan herhangi bir ülke bulunmamaktadır (Pazarcı, 1989: 15). Bu anlamda kutupların devletlerin kara ülkesi ya da deniz ülkesi gibi tanımlara sığacak bir yapıda, geniş buz tabakaları ve yüzen buz dağları ile kaplı, insan yaşamına da uygun yerler olmadığı görülmektedir. Kutuplar üzerinde bulunan hava sahası da devletlerin kara ülkesi üzerinde bulunan hava sahasında uygulanan rejimin dışında tutulmaktadır (Wassenbergh, 1962: 153-154).

Kuzey kutbunun katı buzlar ve yüzen buz dağları ile kaplı genişçe alanı Kuzey Buz Denizi’ni oluşturmakta ve bu alanın üzerindeki hava sahasının rejimi tıpkı açık denizlerdeki rejimde olduğu gibi tüm ülkelerin kullanımına açık bulunmaktadır. Bugün Asya, Kuzey Amerika ve Avrupa arasındaki uçuş süresini ve mesafesini oldukça kısaltan kuzey kutup bölgesindeki rotalar, uluslararası havayolu şirketleri tarafından resmi anlamda Şubat 2001’den itibaren tarifeli uçuşlar için kullanılmaya başlanmıştır (Milde, 2012: 41-42). Bu anlamda uçuşların gerçekleştirildiği rotalar aşağıdaki şekil 3.1’de görülmektedir.

Şekil 3.2: Kuzey kutup rotaları



Kaynak: Boeing Aero 16, Kasım 2001: 12. Erişim Tarihi: 12 Mart 2016.

http://www.boeing.com/commercial/aeromagazine/aero_16/polar_fig1.html

Antarktika bölgesindeki durum ise yasal olarak belirsiz bir durumda bulunmaktaydı. Fakat 1 Aralık 1959 tarihinde Washington, D.C.'de imzalanan ve 23 Haziran 1961 yürürlüğe giren ve günümüzde Antarktik Anlaşma Sistemi olarak adlandırılan (Antarctic Treaty System - ATS) Antarktik Anlaşması'nın 4. maddesinde; “*Bu anlaşma yürürlükte olduğu sürece bu bölgeye ilişkin hiçbir yeni egemenlik iddiası kabul edilmeyeceği gibi bu hususlarda anlaşmazlıklar da taraf ülkelerce tanınmayacaktır*” şeklinde ifade edilen madde gereğince, bu bölgede sadece barışçıl amaçlı faaliyetlerde ve serbestçe bilimsel araştırmalarda bulunulacağını ifade edildiği görülmektedir (The Antarctic Treaty [ATS], 1959: madde 4).

Bugün bu anlaşma doğrultusunda dünyanın 5. büyük bölgesi olan Antarktika'nın, uluslararası anlamda hiçbir devletin egemenlik hakkına sahip olmadığı, askeri faaliyetlerin ve maden aktivitelerinin yapılmadığı, hava sahasının tüm sivil uçuşlara açık olduğu bir alanı oluşturduğu görülmektedir (Grant, 2010: 123-124).

3.4.7. Hava Ülkesi

Hava ülkesi, devletlerin kara ülkesi ve karasularının üstünde bulunan tüm hava sahasını kapsayan alan olduğu kabul edilmektedir (Pazarcı, 1989: 13). Bu durum 7 Aralık 1944 tarihinde imzalanan Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin 2. maddesinde; “*Bir devletin ülkesi, bu devletin egemenliği, hükümranlığı, himayesi veya mandası altında bulunan kara bölgeleri ile bunlara bitişik karasularıdır*” şeklinde ifade edilmektedir (Milde vd., 2005: 19). Bir devletin ülkesinin (kara, hava, deniz) sınırlarının tanımlandığı bu maddeye göre devletin ülkesinin, iç sular, varsa takımda suları ve karasuları ile bu kara ve deniz alanlarının üzerinde bulunan hava ülkesinden oluştuğu anlaşılmaktadır. Buradan hareketle bir devletin kara ülkesi ve karasuları ile belirlenmiş alan üzerindeki hava sahası ilgili ülkenin hava ülkesini oluşturmaktadır (Pazarcı, 1989: 359; Sorgucu, 2012: 21).

Hava ülkesinin atmosfer tabakasının kalınlığı hususunda, devletlerin karasularındaki gibi bir durumun henüz mevcut olmadığı ve hava ülkesinin sınırlarının nereye kadar uzandığına ilişkin belirsizliğin devam etmekte olduğu ifade edilmektedir. Günümüzde füze ve uydu gibi uzay araçlarının atmosferi de aştığı düşünüldüğünde hava ülkesinin sınırlarının nereye kadar uzandığı hususunda bir uzlaşının ortaya konulmasının güçlüğü giderek arttığı belirtilmektedir (Bilge, 2000: 158; Şahiner, 2006: 33).

Hava ülkesi, yukarıda belirtilen Uluslararası Şikago Havacılık Sözleşmesi gibi birçok uluslararası sivil havacılık sözleşmesinde tanımlanmaktadır. İlgili sözleşmeler ulusal hava sahasını devletlerin kara suları ile sınırlandırmakta olup bu sınır dışında kalan alanı uluslararası hava sahası olarak kabul etmekte ve bu anlamda devletlerin kara ülkesi, bitişikindeki iç sular ve karasuları üzerindeki tüm alan hava ülkesi olarak kabul edilmektedir (Gündüz, 2000: 342; Öztürk, 2007: 71).

3.4.8. Hava Gemisi

Hava hukukuna ilişkin tüm ilişkilerin ortaya çıkmasının asıl sebebi olarak görülen hava gemisi, aynı zamanda hava hukuku kaidelerinin hareket noktasını oluşturan

unsur olarak da tarif edilmektedir. Hava gemisi hava hukukunun kaidelerine tabi olan ve havada hareket edebilme yetisine sahip olan her türlü vasıta ve cihaz için kullanılan genel bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır (Kaner, 2004: 14-15; Çağa, 1963: 4).

Hava gemisi Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 3. maddesinin (b) bendinde; "*hava aracı: havalanabilen ve havada seyredilme kabiliyetine sahip her türlü aracı*" tarif eder şeklinde tanımlanmıştır Burada dikkat çeken hususun hava gemisi yerine hava aracı kavramının kullanılmış olması olduğunu görmekteyiz (TSHK, 1983: madde 3). Bu tanımlama gereği planörler, helikopterler ve balonlar da "hava aracı" kavramının kapsamı içerisinde yer almaktadır.

Bu noktada hava aracı, Fransızca: Aeronef, İngilizce: Aircraft, İtalyanca: Aeromobile, Almanca: Luftfahrzeug kelimelerinin karşılığı olarak ulusal ve uluslararası sözleşmeler, anlaşmalar, yasal düzenlemeler içerisinde kullanılmıştır. Diğer yandan hava aracı için, ulusal ve uluslararası doktrinde hava gemisi, hava nakil vasıtası, hava taşıtı, hava aracı ve uçak gibi kavramların kullanıldığı görülmekte olup en yaygın kullanım şeklinin hava aracı olduğu anlaşılmaktadır (Çağa, 1963: 4; Günel, 2010: 12; Milde vd. 2005: 185).

3.4.9. Hava Taşıyıcısı

Taşıyıcı genel anlamda Türk Ticaret Kanunu'nun 850. maddesinde; "*taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişidir*" şeklinde tanımlanmaktadır (Türk Ticaret Kanunu, 2011: madde 850). Bu anlamda taşıyıcının, taşıma sözleşmesinin bir tarafını oluşturan ve yolcu ile göndericinin karşısında bulunan kişi olarak tarif edildiği görülmektedir (Canbolat, 2006: 25). Yine taşıyıcıya ilişkin başka bir tanımlama ise Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun ticari hava işletmelerine ilişkin izin ve ruhsatı düzenleyen hükümlerinde mevcut bulunmaktadır. Bu durum TSHK'nun 18. maddesinde; "*Gerçek ve tüzel kişilerin ticari amaçla, ücret karşılığında hava araçlarıyla yolcu veya yük veya yolcu ve yük taşımaları ile ticari amaçla diğer faaliyetlerde bulunmaları için Ulaştırma Bakanlığından izin almaları ön şarttır*" ve 19. maddesinde; "*Hava araçlarıyla ticari*

amaçla, belirli hatlar üzerinde, ücret karşılığında yolcu veya yük veya yolcu ve yük taşınması yapacak olan gerçek veya tüzelkişilerin 18 inci maddede belirtilen izinden başka, Ulaştırma Bakanlığından işletme ruhsatı almaları şarttır” şeklinde açıklanmaktadır (TSHK, 1983: madde 18 ve 19). Buradan hareketle taşıma faaliyetinde bulunacak kişilerin, belli bir ücret karşılığında, ticari amaçla yük ve yolcu taşıyacak kişiler olduğu ve bu durumun TTK'nun 850. maddesinde belirtilen hususa yakın olduğu belirtilmektedir (Canbolat, 2006: 25).

Tüm bu tanımlamalardan hareketle anlaşılmaktadır ki hava taşıyıcısı, ücret karşılığında ve ticari amaçla sadece izne tabi belli rotalar üzerinde yük ve yolcu taşınmasına izin verilmiş ve akdi, fiili veya mütevali taşıyıcı olarak tanımlanan tüzel ya da gerçek kişidir (Uzun, 2015: 54-58).

3.4.10. Hava Seyrüseferi (Air Navigation)

Hava Seyrüseferi terimi, hava araçlarının genel anlamda uçakların hava sahasındaki hareketlerine ilişkin ve teknik ve operasyonel bakımdan sahip olunan tüm bilgileri içeren bir anlam taşımaktadır (Günel, 2010: 11). Bu anlamda hava seyrüseferi coğrafi olarak bulunulan pozisyonun tanımı ve bir hava aracının dünya üzerinde belirlenen rotada seferini sürdürme süreci olarak tanımlanmaktadır (Student Guide For Air Navigation, 2002: 9). Başka bir tanımlamada ise uçağın bulunduğu noktadaki koordinatlarının, yerden veya denizden yüksekliğinin ve geldiği yer ile gideceği yerin kendisine göre konumu olarak ifade edilmektedir (Şahin, 1999: 12).

Buradan hareketle Hava Seyrüseferi'nin çeşitli kaynaklarda, Tahmini Seyrüsefer (Dead Reckoning Navigation), Görsel Navigasyon (Visual Navigation) ve Elektronik Navigasyon (Electronic Navigation) olmak üzere 3'e ayrılmakta olduğu görülmektedir. Tüm Hava Seyrüseferi'nin temelini oluşturan Tahmini Seyrüsefer, uçağın bir önceki pozisyonuna göre bulunduğu yön ve konumunun pozisyon, yön, zaman ve hız gibi bileşenlerin kullanılması sonucu bulunması olarak tarif edilmektedir. Bu bileşenler sayesinde uçuş ekibi, uçağın gerçek zamanlı pozisyonunu bilmelerinin yanı sıra bir sonraki pozisyonunun da ne olacağını tahmin edebilmektedirler. Görsel Navigasyon ise yeryüzü ile direkt olarak göz teması

yapılması ile meydana gelen seyrüsefer hali olarak tanımlanmaktadır. Bu anlamda Görsel Navigasyon belli bir hedefe yönelebilmek ve gerçek pozisyonun belirlenebilmesi adına yeryüzü üzerindeki referansların ipucu olarak kullanılması şeklinde ifade edilmektedir. Görsel Navigasyon en yaygın şekli ile helikopter operasyonları ve taktik uçaklar tarafından düşük irtifada ve yüksek hızda gerçekleştirilen uçuşlarda kullanılmaktadır. Son olarak “Elektronik Navigasyon” olarak belirtilen navigasyon şekli ise uçuş sırasında gerçek pozisyonun belirlenebilmesi için elektronik cihazların kullanılması olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu navigasyon şeklinde uçuş sırasında uçakların pozisyonları yerde, uçakta ve uzayda konumlanmış radarlar, GPS (Global Positioning System), TACAN (Tactical Air Navigation), VOR (Very Omnidirectional Range), VHF (Very High Frequency), ADF (Automatic Direction Finder), VLF (Very Low Frequency), INS (Inertial Navigation System) vb. gibi elektronik sinyal vericileri-alıcılara tarafından belirlenmektedir (Student Guide For Air Navigation, 2002: 9-13).

3.4.11. Frekans, Kapasite ve Slot (Frequency, Capacity and Slot)

Frekans, bir hava aracının özel bir zaman aralığında ve belli bir rotada gerçekleştirebileceği uçuş sayısını ifade ederken, kapasitenin ise bir hava aracının yine özel bir zaman diliminde uçuş sıklığı da göz önüne alınarak sahip olabileceği ticari koltuk sayısını ifade etmekte olduğu belirtilmektedir (Günel, 2010: 14; Barkowski, 2010: 257-309). Havaalanı operatörleri tarafından belirlenmiş bir zaman aralığı içerisinde hizmet verilebilecek uçak sayısının, teknik altyapı ve pist kapasitesi etkenleri de esas alınarak belirlenmesi durumu ise havaalanı kapasitesi olarak tanımlanmaktadır (Havacılık Terimleri Sözlüğü - Devlet Hava Meydanları İşletmesi, 2011: 59).

Hava trafiğinin yoğun olduğu havaalanlarında, mevcut kapasitenin en etkin ve verimli şekilde kullanılabilmesi adına slot uygulaması karşımıza çıkmaktadır. Bu anlamda slot, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün (SHT-SLOT) Slot Uygulama Prensipleri Talimatı'nda; *“Koordine edilen ve tarifelerin yeniden düzene sokulduğu havaliman/mezdanlarının önceden belirlenmiş zaman dilimindeki uçuş taleplerinin, Slot koordinatörü tarafından, talep edilen veya bu talebe müsait olan en*

yakın iniş/kalkış seferi için, havalimanı/mezdan imkanlarının kullanım hakkıdır” şeklinde tanımlanmaktadır (Slot Uygulama Prensipleri Talimatı (Rev-2), madde 4). Başka bir tanımlamayla slot, hava trafiğinin düzenli bir şekilde akışının sağlanabilmesi adına uçakların kalkış zamanlarının veya rotalarındaki değişikliklerin belirlenmesi olarak ifade edilmektedir (Havacılık Terimleri Sözlüğü - DHMİ, 2011: 119). Buradan hareketle, havaalanlarındaki trafiğın gün içerisinde ve haftanın günlerinde mümkün oldukça dengeli bir biçimde yayılımı ile meydan kapasitelerinin en verimli şekilde kullanımı bahsi geçen slot koordinasyonu ile sağlanmaktadır. Bu doğrultuda tahsis edilen slotlar, uçaklara planlanan iniş-kalkış saatini belirten zaman diliminde ilgili havaalanının imkanlarını kullanma hakkı tanımaktadır (Günel, 2010: 14).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ULUSLARARASI HAVA HUKUKU

4.1. Uluslararası Hava Hukuku

Uluslararası anlamda devletlerin menfaatleri arasındaki ayrılıklar beraberinde birçok farklılığı doğurmaktadır. Bu farklılıkların ve ihtilafların ortadan kalkması ve ortak bir paydada buluşulabilmesi adına hislerimizden, düşüncelerimizden hareketle kanunlara, anlaşmalara ve sözleşmelere birçok esaslar, prensipler ve kurallar konulmaktadır. Kanunlar devletlerin iç ihtilaflarını hal yoluna koymaktayken; anlaşmalar ve sözleşmeler yabancı devletler ve bu devletlerin vatandaşları ile ilgili ihtilafların çözülmesi amacı ile düzenlenmektedir. Buradan hareketle meydana gelen kuralların, uluslararası anlamda uygulanabilmesi, denetlenebilmesi ve güncellenebilmesi adına birtakım ulusal ve uluslararası otorite niteliği taşıyan teşkilatlar kurulmakta ve bu teşkilatlar vasıtası ile ortaya konulan hükümlerin uygulanması sağlanmaktadır. Eğer devletler sadece kendi vatandaşlarının kaygı ve ihtiyaçlarını göz önünde tutarak kanun hükümleri ve düzenlemeler ortaya koyarlarsa, bir hava aracı ya da ilgili hava aracını kullanan pilot, her sınırda değişen birçok hukuk kuralı ile karşı karşıya kalacağı ve bu durumun birçok ihtilaf ortaya çıkaracağı aktarılmaktadır. Bu gibi durumların yaşanmaması adına uluslararası manada hava hukukuna kaynaklık teşkil edecek, herkesçe kabul gören hükümlerin ortaya konulması gerekmektedir. İşte hava hukukunun bu düşünceler ışığında geliştiği ve ortaya çıktığı ifade edilmektedir (Şerif, 1934: 3-6).

Yukarıda da belirtildiği üzere havacılık hukukuna kaynaklık teşkil eden düzenlemelere geçmeden önce kaynak kelimesinin manasının ortaya konulması gerekmektedir. Kaynak sözcüğü en geniş anlamı ile herhangi bir hukuk normunu ifade etmektedir. Başka bir ifade ile kaynak, ulusal ve uluslararası manada belli bir hukuk topluluğuna ait normları içeren dokümanları ifade etmektedir (Çağa, 1963: 80-81). Bu bölümümüzde ise kaynak kelimesi ulusal ve uluslararası sivil havacılığı düzenleyen hava hukuku normlarını içeren metinler, düzenlemeler, anlaşmalar ve sözleşmeleri için kullanılacaktır.

Tüm hukuksal düzenlemelerin kaynakları olduğu gibi ulusal ve uluslararası hava hukukunun da kaynaklarının mevcut olduğu görülmektedir. Ulusal ve uluslararası hava hukukunun en önemli kaynakları olarak;

- Uluslararası anlaşmalar ve sözleşmeler
- İkili ve çok taraflı hava hizmetleri ve güvenlik anlaşmaları
- Ulusal havacılık hukuku
- Havacılık faaliyetlerine ilişkin diğer hukuk kaideleri ve uluslararası anlaşmaların yorumlanmasına ilişkin yargı kararları
- Ülkeler ve havayolu şirketleri arasındaki sözleşmeler
- Havayolu şirketleri arasındaki ticari ittifaklar ve diğer anlaşmalar
- Bölgesel güvenlik programları ve diğer girişimler gösterilmektedir (Diederiks-Verschoor, 2006: 4; Bartsch, 2012: 13-16).

Hava hukukunun, modern hava araçları ile bunların seyrüseferleri sonucu ortaya çıkan (Kamusal, Özel, Ulusal ve Uluslararası) ilişkilerin incelenmesi ve bu ilişkilerin düzenlenmesi amacı ile prensip ve kuralların ortaya konması neticesinde oluşan bir hukuk dalı olduğu ifade edilmektedir (Göknül, 1947: 5; Göknül, 1951: 11). Bu tanımdan hareketle hava hukukunun ulusal ve uluslararası anlamda oluşmasını sağlayan ve bugün birçok kural ve uygulamayı içinde barındıran yapısının meydana gelmesine kaynaklık eden ulusal ve uluslararası metinler, kanunlar, anlaşmalar ve sözleşmeler ortaya konulmaya çalışılacaktır.

4.1.1. Hava Özel Hukuku'na İlişkin Uluslararası Sözleşmeler

4.1.1.1. Havayollarının Sorumluluklarına İlişkin Uluslararası İlk Konferans

I. Dünya Savaşı'ndan kısa bir süre önce birkaç havacılık konferansında sivil havacılıkta hava özel hukukuna ilişkin düzenlemelerin bulunmamasından endişe duyulduğu ifade edilmiş, bunun yanında her devletin kendi sahip olduğu hukuk kuralları çerçevesinde bir takım olayları yürütmeye çalışması bu endişelerin haklılığını ortaya koyduğu gibi bu anlamda karmaşık ve çok çeşitli hukuk kurallarının ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Haziran 1923 tarihinde Fransız Hükümeti havayolu şirketlerinin sorumluluklarına ilişkin ulusal bir toplantı düzenlemiştir. Fakat daha sonra ilgili sorumlulukların sadece uluslararası bir anlaşma ile çözülebilir olduğunun farkına varılmıştır. Fransız Hükümeti bunun ardından 27 Ekim ve 6 Kasım 1925 tarihleri arasında temel amacın havayolu şirketlerinin sorumluluğunun neler olduğunun ortaya konduğu bir anlaşma meydana getirmek ve uluslararası hava özel hukukunun birleştirilmesi üzerine bir çalışma yapılıp yapılamayacağına karar vermek üzere birkaç devleti Paris'e davet etmiş ve havayolu şirketlerinin sorumlulukları üzerine bir tasarrufların ortaya konduğu ilk toplantının gerçekleşmesini sağlamıştır (Bartsch, 2012: 22; Damar, 2011: 49; Drion, 1954: 25; Goedhuis, 1937: 4-5; Göknil, 1951: 17; Güneş, 2013: 4; Larsen vd., 2012: 313; Mackenzie, 2010: 94-95; Milde, 2012: 282; Sand, vd., 1960a: 24).

44 devletin resmi, ABD, Japonya ve Macaristan'ın gözlemci olarak temsil edildiği toplantının sonucunda uluslararası taşımacılıkta havayolu şirketlerinin sorumluluğu üzerine bir taslak metin kabul edilmiştir (Bartsch, 2012: 22; Damar, 2011: 49; Drion, 1954: 25; Göknil, 1951: 17; Sand, vd., 1960a: 24). Fakat metin havayolu şirketlerinin sorumluluklarının sınırları hususunda, havayolu şirketlerine sorumluluktan kurtulabilecekleri istisnai bir durumu içermemekteydi (Drion, 1954: 44). Devamında tüm bu gibi sorunların çözümü için hukuk uzmanlarından oluşan Uluslararası Hava Hukuku Uzmanları Teknik Komitesi (Comite international Technique des Experts Juridiques Aeriens - C. I. T. E. J. A.) kurulmuştur (Bartsch, 2012: 22; Damar, 2011: 49; Drion, 1954: 25; Goedhuis, 1937: 4-5; Göknil, 1951: 17; Güneş, 2013: 4; Mackenzie, 2010: 94-95; Milde, 2012: 282; Sand, vd., 1960a: 36; Sand, 1965: 1). Komite tarafından ele alınan konular şunlardır:

- Hava aracı tarafından yerdeki kişi ve mülkiyete verilen zararlar,
- Zorunlu sigorta,
- Havacılık kayıtlarının oluşturulması, uçağın mülkiyeti, kazanılmış hak ve ipotekler,
- Haciz,
- Uçak kiralamaları,
- Hava çarpışmaları,

- Hava aracını komuta edenin yasal statüsü,
- Taşıma senedi (konşimento)
- Hava aracının milliyetinin belirlenmesi için tekdüze kurallar.

Kurulan bu komitenin çalışma yöntemlerinde ve metotlarında tamamen bağımsız bir organizasyon olması ve sadece danışma özelliğinin bulunması öngörülmüş; her devletin, kendi iç hukuk sistemini etkileme ihtimali olan düzenlemeler için ilgili konuda tam ve münhasır egemen olduğu belirtilmiştir (Sand, vd., 1960a: 36-37).

Uluslararası Hava Hukuku Uzmanları Teknik Komitesi (CITEJA) 17 Mayıs 1926 tarihinde ilk defa toplanmış ve 1925 tarihinde belirtilen sorunlar ve temelde taşıma belgelerinin ayrıntılı bir şekilde hazırlanması üzerine çalışmalar yapmıştır (Damar, 2011: 49; Goedhuis, 1937: 4-5; Sand, vd., 1960a: 36-37). Toplantıda dört komisyon kurulmuştur ve bu komisyonların çalışma konuları şunlardır:

1. Komisyon

- Uçağın milliyeti,
- Havacılık sicil kayıtları,
- Sahibi, eş-sahibi, yapım ve transfer,
- Haklar, rehinler, tercih ve elkoyma,

2. Komisyon

- Hava nakliyat sistemleri,
- Hava taşıma senetleri,
- Yolcu ve kargo üzerinde taşıyıcının sorumlulukları,
- Kargo ve fazla ağırlıkların atılması,

3. Komisyon

- Sorumluluğun sınırları,
- Üçüncü şahıs zararlarına karşı sorumluluklar,
- Sigorta,

4. Komisyon

- Kazalarda personel sigortası,
- Yolcunun durumu,

- Kaptan ve personelinin hukuksal durumları,
- Uçakta işlenen suçlara uygulanacak kanun (Başol, 2013: 1).

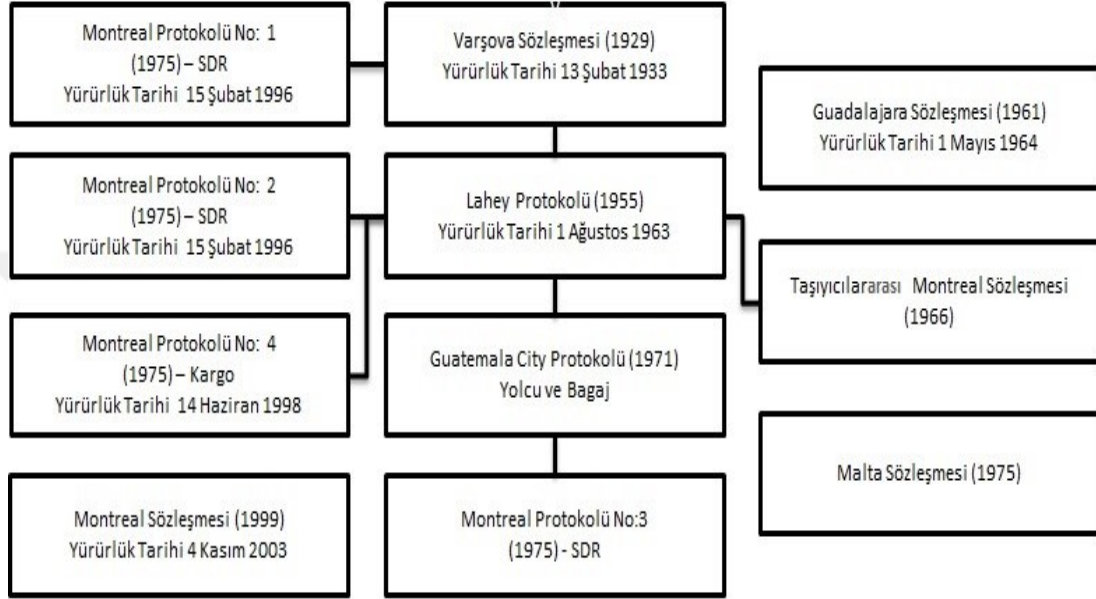
Komitenin İkinci Dünya Savaşı'nın başlangıcına kadar düzenli olarak toplandığı ve çalışmalarının hava özel hukuku anlamında önem arz ettiği görülmektedir (Milde, 2012: 282; Sand, vd., 1960a: 37).

4.1.1.2. Varşova Sözleşmesi (1929)

Varşova Konvansiyonu'nun havayolu taşıyıcılarının sorumluluklarını belirleyen kuralların yeknesak olması adına çok ama çok önemli bir konvansiyon olduğu ifade edilmektedir (Goedhuis, 1937: 5). Hava taşımacılığının ilk yıllarında yolcu ve kargo taşımacılığını düzenleyen yeknesak hukuk kuralları bulunmamaktaydı. Birinci Dünya Savaşı sonrası hava özel hukukuna ilişkin uluslararası anlamda hukuk düzeninin yokluğu büyük bir sorun haline almıştır. (Güneş, 2013: 3; Havel ve Sanchez, 2014: 258). Örneğin 8 Şubat 1919 tarihinde kurulan Fransız havayolu şirketi Lignes Aeriennes Farman, Paris ve Londra arasında hiçbir kurala tabi olmadan uçuşlara başlarken, 25 Ağustos 1919 tarihinde Aircraft Transport and Travel Ltd. (AT & T) şirketi yine Paris ve Londra arasında ilk uluslararası tarifeli uçuşlara başlamıştır. Bu gibi sivil havacılık faaliyetleri uluslararası hava özel hukukuna ilişkin kurallar bulunmadan yapılmaktaydı (Milde, 2012: 281). Yolcuların ve kargo sahiplerinin hakları ve bunları taşıyanların sorumluluğu genel hukuk kuralları çerçevesinde yürütülmekteydi. Farklı yasal sistemlerde farklı hukuk kurallarının uygulanması birçok farklı durum ortaya çıkarmaktaydı. Bu belirsizlik sadece belli ülkelerde bulunan hava hukuk metinlerinde değil aynı zamanda uluslararası taşımacılara uygulanan karmaşık hukuk sistemi içerisindeki hukuk probleminin ortaya konması ve yargısal yetkinin belirlenmesi hususlarında da kendini göstermekteydi (Güneş, 2013: 3; Havel ve Sanchez, 2014: 258). Burada Varşova Konvansiyonu'nun temel amacının bütün farklılıkları ortadan kaldırmaktan ziyade iç hukuktan ve uluslararası hava taşımacılığında kaynaklanan karmaşayı ortadan kaldırarak uluslararası hava taşımacılığına ilişkin kuralları birleştirerek bu durumu problem olmaktan çıkarmaktır (Güneş, 2013: 9). Diğer yandan Varşova Sözleşmesi kendisinden sonra gelen uluslararası hava özel hukukuna ilişkin

sözleşmelerin temel ayağı olup tüm bu sözleşmeler ile birlikte ilgili yapı doktrinde Varşova Sistemi olarak tanımlanmaktadır. Bu anlamda tablo 4.1’de Varşova Sistemi’nin kapsamında bulunan ve ilerleyen başlıklarda ayrıntılı bir şekilde irdelenecek olan sözleşmeler, anlaşmalar ve protokoller gösterilmiştir.

Tablo 4.1: Varşova Sistemi



Kaynak: Diederiks-Verschoor, 2006: 181

1925 yılında Havayollarının Sorumlulukine İlişkin Uluslararası İlk Konferans sonucu kurulan Uluslararası Hava Hukuku Uzmanları Teknik Komitesi (CITEJA) tarafından birkaç oturum düzenlenmiş ve bu oturumlar sonucu çeşitli taslaklar ortaya konulmuştur. 24 – 29 Mayıs 1928 tarihlerinde Madrid’de gerçekleştirilen son oturumun ardından komitece onaylanan taslak, ikinci Uluslararası Hava Özel Hukuku Konferansı gerçekleştirilmesi gerektiği görüşü ile birlikte tüm diğer devletlere dağıtılması için Fransız Hükümeti’ne gönderilmiştir (Güneş, 2013: 4; Sand, vd., 1960a: 37).

1925 yılında Havayollarının Sorumlulukine İlişkin Uluslararası İlk Konferans’tan dört yıl sonra 44 devletin davet edilmesine rağmen 33 devletin katılımı ile 4 – 12 Ekim 1929 tarihlerinde Polonya’nın Varşova şehrinde Uluslararası Hava Özel Hukuku İkinci Konferansı olan ve Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme’nin (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air) imzalandığı, Uluslararası

Hava Hukuku Uzmanları Teknik Komitesi (CITEJA) tarafından hazırlanan metnin kabul edildiği Varşova Konferansı düzenlenmiştir. İlgili sözleşme günümüzde 152 devlet tarafından onaylanmış, 13 Şubat 1933 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Demirkıran, 2007: 3; Dempsey ve Milde, 2005: 13; Diederiks-Verschoor, 2006: 101; Goedhuis, 1937: 5; Göknil, 1951: 231; Günel, 2010: 66-67; Güneş, 2013: 4; Milde, 2012: 282; Pearson ve Riley, 2015: 187; Sorgucu, 2012: 53-55).

Varşova Sözleşmesi ile yolcu bileti, bagaj belgesi ve havayolu taşıma senedi deniz hukukundaki uygulamalardan yola çıkılarak daha şekilci ve detaylı bir şekilde hazırlanmıştır. Ayrıca havayolu taşıyıcısının yolcuların uçağa iniş – binişleri veya uçağın seyrüseferi sırasında meydana gelebilecek bir kaza sırasında ölümleri ya da yaralanmaları halinde kusurlu sorumluluğu da söz konusu sözleşme ile düzenlenmiştir (Dempsey ve Milde, 2005: 14; Milde, 2012: 283). Bunlara ek olarak, havayolu taşıyıcısı kargo ve bagajların kaybı, zarar görmesi ve tahrip olmasından da sorumlu tutulmuşlardır (Milde, 2012: 14-15). Bu durum Varşova Konvansiyonu'nda;

“Yolcunun ölümü veya yaralanması veya herhangi bedeni bir bedeni zarara uğraması halinde (m.17), Bagajın hasara uğraması veya kaybolması halinde (m.18/1), Yükün hasara uğraması veya kaybolması halinde (m.18/1), Yolcu, bagaj ve yük taşımalarında gecikme meydana gelmesi halinde (m.19) meydana gelen zararlardan sorumludur” şeklinde ifade edilmiştir.

Bu noktada seyrüsefer sırasında meydana gelen kazalardan veya gecikmelerden kaynaklanan yolcuların yaralanmaları, ölümleri aynı zamanda kargo ve bagajların zarar görmesi, kaybolması gibi durumlar Varşova Konvansiyonu'nun özü olarak ifade edilmektedir (Milde, 2012: 283; Havel ve Sanchez, 2014: 260).

Konvansiyon ile havayolu taşıyıcısının sorumluluğu taşıyıcının kasit ve ihmali göz önünde tutularak taşıyıcının hatasına dayandırılmaktadır. Bu durum ispat yükünün tersine çevrilmesi ile hayata geçirilmiş, davacının veya yolcunun taşıyıcının kusurunu ispat etme yükümlülüğü bulunmadığı gibi tüm bu sorumluluk taşıyıcıya yüklenmiştir. Havayolu taşıyıcısının kusurlu olduğu kabul edilmekte ve bu noktada havayolu taşıyıcısının sorumluluktan kurtulmak adına kendisinin ve acentesinin tüm

önlemleri aldığını ya da tüm bu önlemlerin alınmasının imkansız olduğunu ispat etmesi gerekmektedir (Milde, 2012: 283-284; Havel ve Sanchez, 2014: 261). Bu durum Varşova Konvansiyonu'nda;

“Taşıyıcının sorumluluğu kusur sorumluluğudur. Bu sebeple taşıyan zararın meydana gelmesinde kendisinin veya adamlarının bir kusuru bulunmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir. Bunun için taşıyanın “kendisinin veya adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri aldığını veya bunların almalarına imkan olmadığını ispat etmesi gerekir” (Varşova Sözleşmesi, 1929: madde 20/1) şeklinde ifade edilmiştir.

Varşova Konvansiyonu'nun yolcuların ölümü yahut yaralanmaları halinde belirlediği sorumluluk üst limiti o zamanlarda yaklaşık olarak 8.300 ABD doları olan 125.000 Poincare Frankı, kargoda meydana gelecek hasar için ise kilogram başına 250 Poincare Frankı olarak belirlenmiştir (Dempsey ve Milde, 2005: 15; Havel ve Sanchez, 2014: 261; Sand, vd., 1960a: 38). Aynı zamanda el bagajı için ise limit olarak 5.000 Poincare Frankı (yaklaşık 322 ABD doları) belirlenmiştir (Goedhuis, 1937: 165; Milde, 2012: 285). Bunların yanında eğer havayolu taşıyıcısının kusurunda kasıt bulunuyor ise sorumluluğun limiti bulunmamaktadır (Dempsey ve Milde, 2005: 16).

Bugün itibari ile 152 devlet tarafından onaylanan konvansiyonun yürürlüğe girmesinin ardından birçok devlet bu hukuksal birleştirmede, sözleşmenin muazzam şekilde katı ve sorumluluk limitlerinin tekdüze olmasını ana kusur olarak olarak görmüşlerdir. Birçok mahkeme ve devlet tarafından konvansiyonun ortaya koyduğu sorumluluk limitlerinin elverişsiz ve gerçekçi olmayan bir şekilde hazırlandığı kısa bir süre sonra ispat edilmiştir. İlerleyen yıllarda konvansiyonunun güncellenmesi ve iyileştirilmesi için adımlar atılmıştır (Milde, 2012: 286).

4.1.1.3. Roma Konferansı (1933)

29 Mayıs 1933 tarihinde Roma'da 41 devletin katılımı ile toplanılan bir konferans olan Roma Konferansı'nda Uluslararası Hava Hukuku Uzmanları Teknik Komitesi (CITEJA) tarafından hazırlanan tasarılar incelendikten sonra Uluslararası Hava Özel Hukuku Üçüncü Konferansı niteliği taşıyan, Uçaklar Tarafından Yeryüzündeki Üçüncü Kişilere Verilen Zararlardan Doğan Sorumluluğa İlişkin Konvansiyon (The Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface) olan Roma Konvansiyonu kabul edilmiştir (Çağa, 1963: 41; Drion, 1954: 21; Goedhuis, 1937: 197; Göknül, 1951: 248; Hailbronner, 1989: 318; Kutlu, 2008: 135; Lee, 2009: 3; Larsen vd., 2012: 784; Milde, 2012: 301; Sand, vd., 1960a: 38).

Varşova Konvansiyonu havayolu işleticisi ile yolcu arasındaki sözleşmeye dayalı ilişkileri düzenlerken, Roma Konvansiyonu hava aracı işleticisi ile hukuki anlamda bir sözleşme bulunmayan kişiler arasındaki ilişkileri düzenlemektedir (Sand, vd., 1960a: 39). Roma Konvansiyonu geniş bir kabul görmediği gibi günümüzde de hükümsüz bir sözleşmedir. Buna rağmen yine de kendisinden sonraki benzer sözleşmelerde esas alınacak, göz önünde tutulacak ve üzerinde düşünülecek bazı temel konuları ortaya koyması bakımından önemli kabul edilmektedir. Bu düzenlemeler şunlardır:

- Hava aracını işletenin (sahibi değil) sorumluluğu,
- Hava aracı işleticisinin aksine yazılı bir belge olmaması durumunda kusursuz sorumluluğu,
- Sorumluluğun uçağın ağırlığına bağlı olarak (elverişlilik belgesindeki tam yüklü hali) sınırlandırılması; hava aracı işleticisinin sorumluluğunun düzeyinin 600.000 Frank'tan eksik 2.000.000 Frank'tan fazla olamayacağı,
- Bu değerın üçte biri maldan zarar görenlere, üçte ikisi ise yaralanan ya da ölen kişilere tahsis edilmiş olup yaralanan veya ölen kişilere tahsis edilen tazminat bedelinin kişi başına 200.000 Frank'tan fazla olamayacağı,

- Uluslararası sivil havacılık operasyonlarında bulunan her hava aracı işleticisinden finansal garantinin alınma zorunluluğu getirilmiştir (Drion, 1954: 19; Goedhuis, 1937: 198; Milde, 2012: 301; Sand, vd., 1960a: 39).

Buradaki finansal garantinin miktarı, zarara uğrayanların zararının tazminine ilişkin, zarara uğrayan tarafları hava aracı işleticilerinin iflas ihtimaline karşı bir koruma altına almaktadır (Milde, 2012: 302). Kısaca ifade etmek gerekirse konvansiyonda temel ilke olarak hava aracını işleten sorumlu tutulmuş ve bu noktada kusursuz sorumluluk ilkesi gereği sınırlı ve teminat altına alınmış bir sorumluluk hali esas alınmıştır (Kutlu, 2008: 135). Bu sorumluluk halleri, zarara uğrayan üçüncü kişilerin zararlarını belirli limitler dahilinde tazmin etmeyi sağlamasının yanında, bu sorumluluğun öznesi olan hava aracı işleticisi ve havayolu şirketlerinin de gelişmelerine engel olmayacak biçimde uluslararası anlamda düzenlenmiştir (Başol, 2010: 4).

Hükümler ayrıca zorunlu sigorta kavramını da içermektedir. Taraf devletlere kayıtlı her hava aracının sözleşmeye taraf diğer devletlerin toprakları üzerinde uçarken sigortalı olmak zorunda olmaları gerektiği belirtilmiştir. Sigortalı olunmaması halinde gerçekleşecek bir olay karşısında sorumluluğun sınırsız olacağı ifade edilmiştir. Konvansiyonda hava aracı işleticisinin sınırlı sorumluluğunun, Sigorta, Teminat Akçesi, Banka Garantisi gibi üç türlü teminat ile garanti altına alındığı görülmektedir (Göknil, 1951: 260).

Burada mesele bir hava aracının, konvansiyona taraf ülkelerden biri üzerinde uçuşu halinde yukarıda belirtilen üç garantiden birini sağlamış olması zorunluluk haline getirilmiştir. Hava aracının bu devletlerden birine iniş gerçekleştirmesi halinde ya sigorta poliçesi, ya depozito veya banka garantisinin yatırıldığını gösterir belgenin ibrazı şartı koşulmuştur (Göknil, 1951: 260).

Hukuksal süreç ise hava aracının kayıtlı olduğu ülkede ya da zararın meydana geldiği ülkede bir yıl içerisinde başlamak zorundaydı. Tüm bunların yanında bazı ülkeler sorumluluk limitlerinin çok düşük olması gibi çeşitli nedenlerle konvansiyona taraf olmamışlardır. 1952 yılında imzalanan Roma Sözleşmesi ile revize edilerek

değiştirilen 1933 Roma Konvansiyonu, 1952 Roma Sözleşmesi'nin 29. maddesi gereği ilgili sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren ortadan kaldırılmıştır (Sand, vd., 1960a: 39-40).

4.1.1.4. Brüksel Konferansı (1938)

Uluslararası Hava Özel Hukuku Dördüncü Konferansı olan Brüksel Konferansı 19 - 30 Eylül 1938 tarihleri arasında Brüksel'de 37 devletin katılımı ile gerçekleştirilmiştir. Uluslararası Hava Hukuku Uzmanları Teknik Komitesi (CITEJA) tarafından hazırlanan iki metin ve havacılık sigortası üzerine belirli tavsiyelerin irdelendiği ve 1933 tarihli Roma Konvansiyonu'nun tamamlayıcısı niteliğinde olan, aynı zamanda sadece 2 devlet (Brezilya ve Guatemala) tarafından onaylanan Brüksel Protokolü, Uçaklar Tarafından Yeryüzündeki Üçüncü Kişilere Verilen Zararlardan Doğan Sorumluluğa İlişkin Roma Konvansiyonu'nun Tamamlayıcı Protokolü, (The Protocol Supplementary to the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface, Signed in Rome), adı altında 29 Eylül 1938 tarihinde imzalanmıştır (Çağa, 1963: 41; Drion, 1954: 3; Göknül, 1951: 261; Milde, 2012: 302; Sand, vd., 1960a: 40).

Uluslararası Hava Hukuku Uzmanları Teknik Komitesi (CITEJA) tarafından hazırlanan metinlerden birincisi, hava araçlarının yeryüzünde üçüncü kişilere verdiği zararlardan kaynaklanan ve zarar gören ilgili kişilere tanınan tazminat haklarının teminatına ilişkin 1933 tarihli Roma Konvansiyonu'nun mali sorumluluk ve özellikle sigortacının ileri sürebileceği defilerin tanzimi hususlarındaki yetersizliği hususlarını düzenlemiş, bu konularda hem daha etraflı hem de daha detaylı hükümlerin ortaya konulmasını amaçlamıştır. Diğer bir husus olan ikinci metin ise kara ve denizlerde hava araçlarına veya bunlar tarafından yapılacak kurtarma ve yardım hususlarına ilişkin hükümlerin uluslararası sahada birleştirilmesi amaçlarıyla ek bir proje halinde Brüksel Protokolü başlığı altında meydana getirilerek imzaya açılmıştır (Çağa, 1963: 41-43; Sand, vd., 1960a: 40-41).

Brüksel Protokolü ile sigorta bedelini ödeyen sigortacı, sigortalı hava aracı işleticisinin halefi kabul edilmekte ve hava aracı işleticisine ne gibi defî hakları tanınmış ise bu haklar aynı şekilde kendisine de tanınmıştır. Burada asıl konu üçüncü şahıslara verilen zararların tazminine ilişkin olarak, zarara uğrayan bu kişilere karşı sigortacı tarafından ileri sürülecek defilerin üç başlık halinde toplanmasıdır. Bu noktada kazanın;

- Sigortanın kapsadığı tarihler dışında,
- Sigortanın kapsadığı coğrafi sınırlar dışında,
- Bir savaş veya iç kargaşa sonucu meydana gelmesi durumunda,

Sigortacı tarafından zarar uğrayanlara karşı hiçbir definin ileri sürülemeyeceği kayıt altına alınmıştır (Göknil, 1951: 263-264; Sand, vd., 1960a: 40-41).

Uluslararası Hava Hukuku Uzmanları Teknik Komitesi'nin (CITEJA) İkinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesinden önce, hava özel hukukunun birleştirilmesine ilişkin kademeli olarak yürüttüğü çalışmaların sürdürülmesi adına Haziran 1939 tarihinde bir kez daha toplanmasının dışında, bu konferans ile birlikte hava özel hukukuna ilişkin seri toplantılar sona ermiştir (Sand, vd., 1960a: 41).

4.1.1.5. Cenevre Sözleşmesi (1948)

II. Dünya Savaşı'nın ardından havacılık endüstrisinin muazzam şekilde büyümesi ve bu potansiyelinin süreklilik arz etmesi, aynı zamanda dünyada ticaretin ihracat anlamında genişlemesi, uluslararası manada uçak içerisindeki hakların tanımlanması hususunu acil olarak çözülmesi gereken bir problem haline getirmiştir. Çünkü yabancı bir devlet içerisinde bulunan, başka bir devlete ait uçağa tanınan mülkiyet ve teminat haklarının emniyeti hususunda bu hakların ne derecede korunabileceğini belirlemenin çok güç olduğu dile getirilmiştir (Sand, vd., 1960b: 139).

Uçağın içinde bulunan mallara ve uçağın kendisi üzerindeki haklara ilişkin olarak bu hakların uluslararası anlamda tanınması, 1925 yılında hava özel hukuku üzerine gerçekleştirilen ilk konferans olan Havayollarının Sorumlulukine İlişkin Uluslararası

Konferans'ta da sözü edilen bir konu olmuştur (Diederiks-Verschoor, 2006: 256). Yolcu uçağının taşınır mal olarak çok yüksek değere sahip olması nedeniyle onun devri ve zilyetliği hususlarının, kredi verenler, kiraya verenler, aktif sahipleri, rehin hakkı bulunanlar, ipotek sahipleri ve borcun ödenmesine ilişkin garanti sağlayan benzer hak sahipleri tarafından çevrelendiği görülmektedir. Tarafların çokluğu ve uçağın hareketi nedeniyle birçok hukuksal sürece konu olması gibi sebepler ile uluslararası anlamda belirli bir hukukun uygulanmasının zorluğu ve karmaşıklığı bu noktada dikkat çekmektedir. Çünkü normalde taşınır mallar için malın bulunduğu yer hukuku (*lex rei sitae*) normları uygulanırken, uçağın sürekli olarak yer değiştirmesi bu normların uçağa uygulanamamasını doğurmaktadır. Diğer bir problem olarak, uçak üzerinde imtiyaz sahibi olanların iddia ve şikayetlerinin farklı kanunlar ve mahkemeler altında olmasının yanında, davacı ve davalı tarafların çok farklı devletlerde ikamet ediyor olmaları gösterilmektedir (Milde, 2012: 276).

1944 yılında gerçekleştirilen Şikago Konferansı'nda konvansiyonun sonucu olarak uçağın transferine ilişkin (*dealing with the transfer of aircraft*) bir çözüm önerisi gündeme gelmiştir. Bunun ardından daha önce 1927 ve 1931 yılları arasında Uluslararası Hava Hukuku Uzmanları Teknik Komitesi (CITEJA) tarafından bu hususta hazırlanan iki hukuksal metin, Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Örgütü (PICAO), Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ve Yasal Komitesi tarafından gerçekleştirilen iyileştirmelerin ardından Uçakta Uluslararası Tanınma Hakları Sözleşmesi (*Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft*) başlığı altında Cenevre Sözleşmesi, 21 Haziran 1948 tarihinde 20 devlet tarafından imzalanmış ve 17 Eylül 1953 tarihinde yürürlüğe girmiş, bugün itibari ile 89 devlet tarafından onaylanmıştır (Çağa, 1963: 43; Diederiks-Verschoor, 2006: 256; Havel ve Sanchez, 2014: 347; Honnebier, 2011: 7; ICAO, 1948: 1; Larsen vd., 2012: 1180; Milde, 2012: 276; Milde vd., 2005: 541; Sand, vd., 1960b: 140 Sorgucu, 2012: 58; Öztürk, 2010: 33).

Cenevre Sözleşmesi'nin I. maddesi;

- Uçaktaki malların hakları,
- Uçağın mallarıyla birlikte satın alınarak sahip olunan uçağın hakları,

- Altı ay veya daha fazla süre ile kiralanan uçağın mallarının hakları,
- Rehin hakkı bulunanların, ipotek sahiplerinin ve borcun ödenmesine ilişkin sözleşmeye bağlı olarak garanti sağlayan benzer hak sahiplerinin uçaktaki haklarını içermektedir (Geneva Convention, 1948: madde 1).

Cenevre Sözleşmesi'nin II. maddesi ile I. maddesinde belirtilen hususlara ilişkin açıklık getirilerek taraf devletlere ilgili hakları tanıyıp tanımama hususunda açık kapı bırakılmıştır. Bu anlamda Cenevre Sözleşmesi'nin II. maddesi şu şekilde düzenlenmiştir:

- Sözleşmedeki hiçbir şey sözleşmeye taraf devletlerin kanunları altındaki uçakların herhangi bir hakkını tanımamayı engellemez, fakat sözleşmeye taraf devletler birinci maddede belirtilen hususlar noktasında bu haklar üzerine daha öncelikli olarak kabul ettiği herhangi bir hakkı tanımayabilir veya kabul etmeyebilir (Geneva Convention, 1948: madde 2).

Sözleşmenin aslında temel amacı olarak kreditorlerin korunması gösterilmektedir (Diederiks-Verschoor, 2006: 260; Milde, 2012: 281). Bunların uçak üreticileri, bankalar, diğer finansal enstitüler ya da kiralayanlar olabilecekleri belirtilmiştir. Fakat buradaki koruma, kreditorlere sağlanan hakların sadece sözleşmeye taraf devletler tarafından tanınacak olması nedeniyle çok etkili olmamıştır (Milde, 2012: 281). Bunun yanında devletler arasındaki derin görüş ayrılıkları sözleşmenin hava özel hukukuna ilişkin hükümleri birleştirmekten ziyade ilgili hakların tanınması sözleşmesi olmasına neden olmuştur (Sand, vd., 1960b: 140). Fakat bu noktada Diederiks-Verschoor (2006) sözleşmenin birçok önemli konu üzerine bir fikir birliği sağladığı hususunda şüphe olmadığını belirtmektedir. Bunun yanında sözleşmenin ilgili hususlarda daha yeterli ve uygun kuralların ortaya konması konusunda kesinlikle ilk ve önemli bir adım olduğunu ifade etmektedir. Yine bu hususlarda uluslararası yeknesak kuralların ortaya konmasına ilişkin, son olarak uygulanan ve halen geçerli olan ve Kasım 2001 tarihinde imzalanan Cape Town Sözleşmesi Cenevre Sözleşmesinin yerini almıştır (Diederiks-Verschoor, 2006: 278; Havel ve Sanchez, 2014: 351; Larsen vd., 2012: 1180).

4.1.1.6. Roma Sözleşmesi (1952)

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) 1947 yılında gerçekleştirdiği ilk toplantı sırasında katılımcılar, devletleri tarafından 1933 tarihli Roma Sözleşmesi'nin hava taşımacılığının değişen durumu nedeniyle onaylanmayabileceğine dikkat çekmişlerdir. Bunun üzerine ICAO Yasal Komitesi 1933 Roma Konvansiyonu'nu ve 1938 Brüksel Protokolü'nü yenileme çalışmalarına başlamış ve bu sözleşme ile protokolün yerini alacak, hava araçlarının yeryüzünde üçüncü kişilere verdikleri zararlardan doğan sorumluluk hususunda uluslararası yeni bir sözleşmenin hayata geçirilmesi için toplantılar düzenlemiştir. ICAO Yasal Komitesi'nin Ocak 1951 tarihinde Meksiko'da gerçekleştirilen yedinci toplantısında son metin hazırlanmış ve 9 Eylül – 7 Ekim 1952 tarihinde, Uluslararası Hava Özel Hukuku adına savaş sonrası ilk, fakat bu anlamda beşinci konferans olan Roma Konferansı'nda, Yabancı Uçaklar Tarafından Yeryüzündeki Üçüncü Kişilere Verilen Zararlar Hakkında Sözleşme (the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface) imzalanarak kabul edilmiştir (Çağa, 1963: 44; Diederiks-Verschoor, 2006: 212; Kutlu, 2008: 136; Milde, 2012: 302; Sand, vd., 1960b: 144-145; Sorgucu, 2012: 57). 4 Şubat 1958 tarihinde yürürlüğe girmiş aynı zamanda halen yürürlükte olan sözleşme, Ağustos 2011 tarihi itibari ile 49 ülke tarafından onaylanmış ve taraf olunmuştur (Günel, 2010: 163; Milde, 2012: 302).

Yabancı uçaklar tarafından yeryüzündeki üçüncü kişilere verilen zararlar hususunda ulusal düzenlemelerin çokluğu içinde arzu edilen uluslararası bir birleştirme yapılmasının dışında, iki büyük hedef bulunmaktaydı. Hedeflerden ilki, gelecek zararları öngöremeyecek veya engelleyemeyecek masum kişilere karşı yabancı uçakların verebileceği zararların tazmininin yeterliliğinden emin olunması; ikincisi ise havayolu şirketlerinin, gerçekleşebilecek herhangi bir felaketin yıkıcı sonuçlarına karşı kusursuz sorumluluğuna ilişkin bir limitin belirlenmesi ve risklere karşı sigorta sağlanması yoluyla bir güvenceye alınmasıdır (Sand, vd., 1960b: 145).

Tıpkı 1933 Roma Konferansı'nda olduğu gibi 1952 Roma Sözleşmesi'nde de yabancı uçaklar tarafından yeryüzündeki üçüncü kişilere karşı verilen zararlara

ilişkin sorumluluğun kimin üzerinde olduğu tartışması, konvansiyonun ilk tartışmalarından olmuş, bu husus, sözleşmenin 2. maddesinin 1. paragrafında belirtildiği üzere sorumluluğun, tüm diğer şartlar gerçekleşmiş ise, hava aracı işletenine ait olduğu şeklinde tanımlanmıştır. Hava aracı işletenden maksatla anlatılmak istenen ise yine sözleşmenin 2. maddesinin 3. paragrafında belirtilmiş olup zararın doğduğu anda hava aracını kullanan kişi olarak belirtilmiştir. Fakat burada hava aracını kullanan kişi (kaptan pilot) aracılığıyla hava aracını işleten kastedilmiş olup hava aracının hangi amaçla kullanıldığının bir öneminin olmadığı ifade edilmiştir (Günel, 2010: 164; Köksal, 2011: 60-61; Sand, vd., 1960b: 145). Diğer yandan zarar, silahlı bir çatışma veya silahlı bir ayaklanmanın sonucunda meydana gelmişse hava aracını işletenin tazminatla sorumlu olmayacağı sözleşmenin 5. maddesinde kayda alınmıştır (Köksal, 2011: 60-61). Sözleşmenin kapsamı açısından bir başka tartışma ise sözleşmenin hükümlerinin hangi zaman diliminde uygulanacağı konusunu oluşturmaktaydı. Bu durum sözleşmenin 1. maddesinin 2. fıkrasında “*bir hava aracı, motor gücünün kalkış amacıyla kullanılmaya başlamasından inişin son bulunduğu ana kadar uçuş halinde sayılır*” şeklinde belirtilmiştir (Diederiks-Verschoor, 2006: 218-219; Günel, 2010: 165; Köksal, 2011: 60).

1933 Roma Konferansı’nda olduğu gibi yine 1952 Roma Sözleşmesi’nde de zararın tazminine ilişkin limitlerin belirleyici unsuru olarak uçağın ağırlığı kabul edilmiştir. Bu durum sözleşmenin 11. maddesinin (e) paragrafında 10.500.000 Frank ve her artı bir kilogram için 100 Frank olarak gösterilmiştir. Fakat burada Milde (2012), bu durumun hiç ikna edici olmadığını, limitlerin çok düşük olduğunu ve küçük bir uçağın bile yerde özellikle benzin istasyonları, nükleer santraller gibi hassas noktalara çarpması sonucu büyük zararlara sebep olabileceğini dile getirmektedir. Bir B-747 model uçağın kalabalık bir şehir merkezine ya da bir endüstri tesisine düşmesi senaryosunda, sorumluluk limitinin 3 milyon dolardan daha az olacağı düşünüldüğünde belirlenen limitlerin ne kadar gerçek dışı ve düşük miktarda olduğu anlaşılmaktadır (Milde, 2012: 303).

Tablo 4.2: Sözleşmenin 11. maddesinde belirtilen limitler ve kg. ölçekleri

500.000 Frank (+1 kg. için 400 Frank)	.....	1,000 kg. ya da daha az
2.500.000 Frank (+1 kg. için 250 Frank)	.....	6,000 kg.
6.000.000 Frank (+1 kg. için 150 Frank)	.....	20,000 kg.
10.500.000 Frank (+1 kg. için 100 Frank )	.....	50,000 kg.
500.000 Frank	.....	Ölen ya da yaralan kişi için

Kaynak: Sand, vd., 1960b: 149

Rusya, İtalya ve Birleşik Arap Emirlikleri gibi devletler dışında sivil havacılık faaliyetlerinin asıl kaynağı olan devletler bu sözleşmeye taraf olmamıştır. Bunun sebebi olarak ise;

- Sorumluluk limitlerinin düşüklüğü,
- Ulusal yasaların sözleşmenin getirdiklerinden daha ileri ve ayrıntılı kurallar ortaya koyması,
- Gürültü ve ses dalgalarının verdiği zararların sözleşme dışında kalması,
- Sigorta şirketlerine direkt olarak dava açılabilmesi gösterilmektedir.

Uluslararası kamuoyunun beklentilerini yansıtmayan ve bunlara cevap veremeyen yapısı nedeniyle 1952 Roma Sözleşmesi yapıldığı tarihte, taraf devlet sayısı bakımından çok az imzaya sahip olmuş, 28 devletten sadece 17 devlet sözleşmeyi imzalarken bunlardan yalnızca 9 tanesi sözleşmeyi onaylamıştır. Fakat günümüz itibari ile 49 devlet tarafından onaylandığı görülmektedir (Diederiks-Verschoor, 2006: 212; Günel, 2010: 166; Köksal, 2011: 63; Milde, 2012: 303; Sand, vd., 1960b: 149-151). Daha sonraki yıllarda revizyona uğrayan bir sözleşme olmuş ve 11 Eylül saldırılarının ardından ICAO marifetiyle “Hava Aracının Hukuksuz Girişiminin Üçüncü Kişilere Karşı Neden Olduğu Zararın Tazmini Üzerine Sözleşme” ve “Hava Araçlarının Üçüncü Kişilere Karşı Neden Oldukları Zararların Tazmini Üzerine

Sözleşme” olmak üzere 2 Mayıs 2009 tarihinde iki yeni sözleşme kabul edilerek imza ve onaya sunulmuştur (Günel, 2010: 166-167; Milde, 2012: 305-309).

4.1.1.7. Lahey Protokolü (1955)

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu’nun yürürlüğe girmesinin ardından sivil havacılık endüstrisinde meydana gelen ekonomik ve teknolojik gelişmeler hız kazanmış aynı zamanda müşteri talepleri de bu doğrultuda hızlı bir şekilde büyümüştür. Uluslararası ticari havacılık gelişirken dünya ekonomisinin de bu büyüme ve gelişime ayak uydurduğu, yaşam standartlarının arttığı, haksız fiil karşısında verilen zarar tazmin bedellerinin oranının yükseldiği görülmektedir (Çağa, 1963: 45; Damar, 2011: 78; Dempsey ve Milde, 2005: 17; Güneş, 2013: 12; Larsen vd., 2012: 315). Bu gelişim ve dönüşüm karşısında Varşova Konvansiyonu kapsamında ele alınan tazminat miktarları sabit kalmış ve bu miktarların yetersiz olduğu dile getirilmiş olup konvansiyonun ihtiyaçlara cevap vermekten uzak olduğu hususunda bir fikir birliği oluşmuştur (Damar, 2011: 78; Güneş, 2013: 13; Kutlu, 2008: 15; Larsen vd., 2012: 315; Sand, vd., 1960b: 151-152; Sorgucu, 2012: 56; Uzun, 2015: 22).

Varşova Konvansiyonu’nun yenilenmesi çalışmalarına Uluslararası Hava Hukuku Uzmanları Teknik Komitesi (CITEJA) tarafından 1938 yılında başlanmış ancak İkinci Dünya Savaşı ile birlikte ara verilmek zorunda kalmıştır. Ardından Uluslararası Hava Hukuku Uzmanları Teknik Komitesi’nin (CITEJA) dağılması ile birlikte yenileme çalışmalarını Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) üstlenmiştir (Damar, 2011: 78; Dempsey ve Milde, 2005: 17). Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) Hukuk Komitesi tarafından yapılan, Varşova Konvansiyonu yenileme çalışmalardan biri olan ve 1953 yılından Rio De Janeiro’da gerçekleştirilen 10. toplantı sonucunda ortaya koyulan metin, Uluslararası Hava Özel Hukuku adına savaş sonrası ikinci fakat bu anlamda altıncı konferans olarak bilinen 6-28 Eylül 1955 tarihli Lahey Diplomatik Konferansı’nda, 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova’da imzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren Protokol (The Protocol to Amend the Convention of the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage

by Air signed at Warsaw on 12 October 1929) başlığı altında 28 Eylül 1955 tarihinde imzalanmış ve 1 Ağustos 1963 yılında yürürlüğe girmiştir (Çağa, 1963: 45; Damar, 2011: 78; Dempsey ve Milde, 2005: 19; Diederiks-Verschoor, 2006: 151; Güneş, 2013: 13; Havel ve Sanchez, 2014: 262-263; Milde, 2012: 287; Sand, vd., 1960b: 151-152; Sorgucu, 2012: 56; Uzun, 2015: 23).

28 Eylül 1955 tarihli Lahey Protokolü Varşova Konvansiyonu ile ortaya konulan hükümler üzerinde bazı radikal değişiklikler sağlamış ancak Varşova Konvansiyonu'nun temel kavramlarında bir değişiklik yapmamıştır (Milde, 1965: 242). 1955 Lahey Protokolü ile 1929 Varşova Konvansiyonu'nun 1. maddesinde değişiklik yapılarak "Uluslararası Taşıma" kavramına açıklık getirildiği belirtilmektedir. Bunun yanında 3. ve 4. maddelerde yolcu bileti ve bagaj kuponuna ilişkin kaideler hususunda değişiklikler yapılarak ilgili kaideler daha basit hale getirilmiştir (Uzun, 2015: 23). Bu açıdan;

- Kalkış ve varış yeri bilgisi,
- Transit (aktarma) ve durulacak nokta bilgisi,
- Özel hükümler hususunda ise Varşova Konvansiyonu hükümlerinin geçerli olduğu bilgisi gibi hususların biletlerde ve bagaj kuponlarında bulunmasına karar verilmiştir (Diederiks-Verschoor, 2006: 151; Sand, vd., 1960b: 153).

Bunların dışında Lahey Protokolü'nün asıl değişiklik getirdiği ana husus, sorumluluk limitlerinin artırılması hakkında olmuştur. Özellikle ABD, limitlerin artırılması hususunda bir eğilime sahip olmakla birlikte Varşova Konvansiyonu ile ortaya konulan limitlerin gerçek dışı ve süresini doldurmuş olduğunu dile getirmekteydi. Bu noktada ABD delegasyonu, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin tazminat üst limitlerinin 25,000 dolar olması gerektiğini ifade etmiş, fakat bu yaklaşım diğer devletler tarafında aşırı görülmüştür. Daha sonra bir anlaşmaya varılmış ve Varşova Konvansiyonu'nda belirtilen 125,000 Poincare Frank olan tazminat üst sınırının iki kat artırılarak 250,000 Poincare Frank (yaklaşık 16,600 Dolar) olmasına karar verilmiştir (Çöğen, 2012: 118; Dempsey ve Milde, 2005: 19-20; Diederiks-Verschoor, 2006: 151; Güneş, 2013: 14; Havel ve Sanchez, 2014: 262-263; Milde, 2012: 287; Sand, vd., 1960b: 154; Uzun, 2015: 23). Kargo, bagaj, el bagajları

zararlarının ve personel kaynaklı zararların tazmininde taşıyıcının sorumluluğunun sınırları hususunda bir değişiklik yapılmamıştır (Milde, 2012: 287; Sand, vd., 1960b: 154).

Diğer yandan Lahey Protokolü'nün ortaya koyduğu ve Varşova Konvansiyonu'nda yapılan üçüncü büyük değişiklik ise 25. maddede kendini göstermektedir. 25. Madde yeniden yazılarak;

“Taşıyıcının veya adamlarının zarar verme kastıyla veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek pervasızca yaptıkları bir hareket veya ihmal sonucunda zararın doğduğu ispat edilirse, 22. maddenin 2. paragrafındaki sorumluluk sınırlaması uygulanmayacaktır; ancak taşıyıcının adamlarının böyle bir hareketi veya ihmali halinde onun kendi görevi içinde hareket ettiğinin de ispatı gerekir” (Lahey Protokolü, 1955: madde 13) şeklinde değiştirilmiştir. Ardından Varşova Konvansiyonu'nun 25. maddesinde yapılan yukarıdaki değişikliğe ek olarak 3 paragraftan oluşan A bendi eklenmiştir. Bu paragraflar;

“1. Bu Sözleşmenin kapsamında bulunan bir zarar dolayısıyla taşıyıcının bir işçisi veya temsilcisine karşı bir dava açılırsa, kendisi, görevi çerçevesi içinde hareket ettiğini ispatladığı takdirde, 22 inci maddeye göre taşıyıcının yararlanma hakkına sahip olduğu sorumluluk limitlerinden yararlanmaya hakkı olacaktır.

2. Bu durumda, taşıyıcıdan, işçilerden veya temsilcilerden alınabilecek meblağların toplamı söz konusu limitleri aşmayacaktır.

3. Zararın, işçi veya temsilcinin zarar vermek kastıyla veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yaptığı bir hareket veya ihmal sonucunda meydana geldiği ispatlanırsa, bu maddenin 1 inci ve 2 inci paragraflarının hükümleri uygulanmayacaktır” (Lahey Protokolü, 1955: madde 14) ifadeleri ile yeniden düzenlenmiştir. Bu noktada Lahey Protokolü ile kasıtlı suistimal ya da kasten kötü davranış (Wilful Misconduct) terimine açıklık getirilerek, taşıyıcının çalışanlarının veya temsilcisinin kendi görevleri sırasında meydana gelebilecek zararlar karşısında, taşıyıcının yararlanma hakkına sahip olduğu sorumluluk limitlerinden yararlanma hakkı taşıyıcının çalışanlarına veya temsilcisine de tanınması yoluyla ilgili taşıyıcı ve

çalışanların korunması amaçlanmıştır (Dempsey ve Milde, 2005: 20-21; Diederiks-Verschoor, 2006: 155; Milde, 2012: 288; Sand, vd., 1960b: 154-155).

1955 tarihli Lahey Protokolü'nün 21. maddesinin 2. bendinde; “*Varşova Sözleşmesine taraf olmayan herhangi bir devletin veya 1955'te Lahey'de değiştirilen Varşova Sözleşmesine taraf olmayan herhangi bir devletin bu Protokole katılması, 1955'te Lahey'de değiştirilen Varşova Sözleşmesi'ne katılması anlamını taşır*” (Lahey Protokolü, 1955: madde 21) şeklindeki hüküm gereği bu protokolü onaylayan devletlerin Varşova Konvansiyonu'nun protokol ile değiştirilmiş haline taraf olacakları hükmüne bağlanmıştır (Uzun, 2015: 24). Bugün itibari ile 137 devlet tarafından onaylanan 1955 Lahey Protokolü geniş bir kabul görmüştür (Milde, 2012: 288). Bu yönüyle özel bir öneme sahip olduğu görülmektedir (Uzun, 2015: 25). Fakat çok daha geniş bir kabul gören 1999 Montreal Sözleşmesi'nin kabulünün ardından 1955 Lahey Protokolü'nün uygulama alanı çokça azalmıştır (Milde, 2012: 288).

4.1.1.8. Guadalajara Sözleşmesi (1961)

1955 Lahey Protokolü ile 1929 Varşova Konvansiyonu'nda önemli sayılabilecek değişiklikler meydana getirilmiş ancak bazı hususlar 1929 Varşova Konvansiyonu'nda olduğu gibi 1955 Lahey Protokolü'nde de düzenlenmemiştir (Uzun, 2015: 25). 1929 Varşova Konvansiyonu imzalandığı sıralarda uluslararası hava trafiğinde charter uçuşlar nispeten çok az bir kısmı oluşturmaktaydı. Fakat bu durum II. Dünya Savaşı'ndan sonra önemli ölçüde değişmiş ve charter uçuşların sayısı azımsanmayacak derecede artmıştır (Diederiks-Verschoor, 2006: 157, Günel, 2010: 159). 1929 Varşova Konvansiyonu'ndaki yasal boşluklar dikkat çekmiş bunun üzerine 1955 Lahey Protokolü ile belirli düzenlemeler, eklemeler ve yenilemeler yapılmıştır (Dempsey ve Milde, 2005: 21). Fakat burada asıl mesele olan konu taşıma işini üstlenmiş taşıyıcının, taşıma sözleşmesi ile taşıma işini başka bir taşıyıcıya kural olarak verebiliyor olması durumunun 1929 Varşova Konvansiyonu ve 1955 Lahey Protokolü ile açıklığa kavuşturulmamasıdır. Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun 1. maddesinin 2. bendinde; “*Bu sözleşmenin amacı bakımında “Uluslararası Taşıma” terimi, taraflar arasında yapılan anlaşmaya göre hareket*

yeri ve varış yeri, taşımada bir kesilme veya aktarma olsun olmasın, iki Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesinde bulunan veya bu Sözleşmeye Taraf olmasa bile bir başka devletin egemenliği, hükümranlığı, mandası veya otoritesi altındaki bir ülkede olan kararlaştırılmış bir duraklama yeri varsa, bir tek Yüksek Sözleşen Taraf ülkesinde bulunan, herhangi bir taşıma anlamını taşıyacaktı. Böyle bir kararlaştırılan durak yeri bulunmaksızın, aynı Yüksek Sözleşme Tarafın egemenliği, hükümranlığı, mandası veya otoritesi altındaki ülkeler arasında yapılan taşıma, bu sözleşmenin amacı bakımından uluslararası sayılmayacaktır” (Varşova Sözleşmesi, 1929: madde 1, Lahey Protokolü, 1955: madde 1) şeklinde belirtildiği üzere konvansiyon hükümlerinin yalnızca taşıma sözleşmesinin tarafları arasında uygulandığı anlaşılmaktadır. Buradan hareketle ilgili hükümlerin, akdi taşıyıcı dışında taşıma işini fiilen üstlenen taşıyıcı ile yük gönderen ve taşıma işini fiilen üstlenen taşıyıcı ile yolcu arasında uygulanamayacağı sonucu çıkmakta olup bu hususa ilişkin ayrıca düzenleme yapılmasının zorunluluğu ortaya çıkmıştır (Dempsey ve Milde, 2005: 21; Uzun, 2015: 25). Çünkü bir hava aracının kiraya veya charter uçuşlara verilmesi halinde meydana gelebilecek kazalardan doğan zararların ve bu noktada zarar görenlerin haklarının tazmini meselelerinde, sorumluluğun hava aracının malikine mi, kiracıya mı, yoksa belli bir oran dahilinde her ikisine de mi ait olacağı hususları net olarak düzenlenmemiştir (Çağa, 1963: 47).

ICAO Hukuk Komitesi ve onun altı komiteleri tarafından gerçekleştirilen çalışmalar sonucunda, 18 Mayıs 1961 tarihinde Guadalajara’da (Meksika) bir diplomatik konferans düzenlenmiş ve Taşıyıcı Sözleşmelerinden Başka Bir Kişi Tarafından Hava ile Yerine Getirilen Uluslararası Taşımacılık ile İlgili Kesin Kuralların Birleştirilmesi için Varşova Sözleşmesine İlave Sözleşmesi (The Convention Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier) adı ile kabul edilmiş ve 1 Mayıs 1964 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Dempsey ve Milde, 2005: 22; Diederiks-Verschoor, 2006: 158; Güneş, 2013: 24-25; Larsen vd., 2012: 316; Milde, 2012: 288; Sorgucu, 2012: 56-57; Uzun, 2015: 25-26).

Guadalajara Sözleşmesi'nin özünün çok basit olduğu ifade edilmektedir (Milde, 2012: 289). Bu anlamda Guadalajara Sözleşmesi ile 1929 Varşova Konvansiyonu ve 1955 Lahey Protokolü genişletilmiş olup taşıyıcının akdi ve fiili taşıyıcı olarak ayrı ayrı tanımlandığı bir sözleşme olmuştur. Guadalajara Sözleşmesi'nin 1. maddesinin b ve c bentlerinde bu tanımlamalara ayrıntılı bir şekilde yer verilmiştir:

- b) *“Akdi taşıyıcı”, bir yolcu veya bir gönderici ile veya yolcu veya gönderici namına hareket eder bir şahıs ile akdettiği Varşova Sözleşmesine tabi bir taşıma akdine taraf bir şahıs anlamına gelir.*
- c) *“Fiili taşıyıcı”, akdi taşıyıcı tarafından verilen yetkiye dayanak (b) paragrafındaki taşımayı kısmen veya tamamen yapan, ancak o kısma ilişkin olarak Varşova Sözleşmesine göre birbiri ardına taşıma yapan taşıyıcı olmayan, akdi taşıyıcı dışındaki bir şahıs anlamına gelir. Bu yetki, aksi ispat edilmedikçe verilmiş addedilir.*

Buradan anlaşılmaktadır ki, taşıma fiilini yerine getirmeyi taahhüt eden kişinin beraberinde, taşıma işini fiilen gerçekleştiren kişiler de taşıyıcı olarak kabul edilmektedir. Bunun yanı sıra fiili taşıyıcının, 1929 Varşova Sözleşmesi ve 1955 Lahey Protokolü hükümleri gereğince, akdi taşıyıcının sahip olduğu hak ve borçlara sahip olduğu görülmektedir (Çağa, 1963: 47; Dempsey ve Milde, 2005: 21; Diederiks-Verschoor, 2006: 157-158; Günel, 2010: 159; Güneş, 2013: 23-24; Kutlu, 2008: 18-19; Milde, 2012: 289; Sorgucu, 2012: 56; Uzun, 2015: 25).

Guadalajara Sözleşmesi'ne bugün itibari ile 86 devletin taraf olduğunu görmekteyiz. Ayrıca sözleşmenin ihtiva ettiği tüm hükümlerin, 1999 Montreal Sözleşmesi ile birleştirildiği ve Varşova Sistemi'nin tüm geri kalanları ile birlikte Guadalajara Sözleşmesi'nin de gün geçtikçe anlamını yitirdiği ifade edilmektedir (Milde, 2012: 289).

4.1.1.9. Taşıyıcılararası Montreal Sözleşmesi (1966)

Dünya sivil havacılık sektörü faaliyetlerinin hukuksal anlamda işlerlik kazanabilmesi için gerek 1929 Varşova Konvansiyonu gerekse 1955 Lahey Protokolü ile önemli

sayılabilecek değişiklikler meydana getirilmiş ancak yine de ilgili düzenlemelerdeki tüm hususlar her devleti memnun etmediği gibi sözleşmelere taraf olmalarını da sağlayamamıştır. Dünya sivil havacılık sektöründe en büyük role sahip devletin ABD olduğu düşünöldüğünde, ABD'nin taraf olmadığı bir sözleşmenin geçerliliği ya da uygulanabilirliği tartışma konusu olmaktadır (Dempsey ve Milde, 2005: 29; Larsen vd., 2012: 316-317; Milde, 2012: 290).

1955 Lahey Protokolü ile 1929 Varşova Konvansiyonu'na ait sorumluluk limitleri her ne kadar yükseltilmiş olsa da, söz konusu limitler özellikle gelişmiş ölkelerde kabul görmemiştir. Bu hususta daha önce de huzursuzluğunu ifade eden ABD 1955 Lahey Protokolü'nü onaylamadığı gibi, 1929 Varşova Konvansiyonu'na ilişkin ise 15 Kasım 1965 tarihinde Polonya Hükümeti'ne verdiği resmi nota ile sözleşmenin 39. madde hükümlerine istinaden feshedildiğini bildirmiştir. Bu nota ile uluslararası Hava Özel Hukuku'nun birleştirilmesine ilişkin ciddi bir krizin ortaya çıktığı görölmektedir. Çünkü ABD'nin katılımının olmadığı uluslararası sivil havacılık alanında birleşik hukuk kurallarından bahsedilmesi imkansız hale gelecek, hukuk, yargı hatta sigorta hususlarında hukuksal karmaşanın yaşanacağı bir faaliyet alanı oluşacaktır. Şubat 1966 tarihinde ICAO'nun Montreal'de düzenlendiği ve 59 devletin katılımı ile gerçekleşen özel bir toplantı, konunun çözüme kavuşmasını sağlayamamış, ABD'nin sorumluluk limitlerinin 100.000 dolar olması talebi toplantıya katılan hiçbir devlet tarafından kabul görmemiştir (Dempsey ve Milde, 2005: 29; Güneş, 2013: 25; Kutlu, 2008: 21; Larsen vd., 2012: 316-317; Milde, 2012: 290).

ABD'nin dünya sivil havacılığında bulunduğu nokta dikkate alındığında, uluslararası sivil havacılık faaliyetleri için önem arz eden Varşova/Lahey Sistemi'nin çökmemesi ve ABD'nin fesih kararını geri alması düşüncesi ile IATA (International Aviation Transport Association) üyesi havayolu şirketleri bir girişimde bulunarak ara çözüm üretmiş ve Amerika Sivil Havacılık Kurulu (CAB – US Civil Aeronautics Board) tarafından da onaylanan, Taşıyıcılar Arası Montreal Sözleşmesi (Agreement Relating to Liability Limitation of the Warsaw Convention and The Hague Protokol) başlığı altında 13 Mayıs 1966 tarihinde imzalanmıştır (Dempsey ve Milde, 2005: 29; Diederiks-Verschoor, 2006: 162; Güneş, 2013: 25; Kutlu, 2008: 21; Larsen vd.,

2012: 316-317; Milde, 2012: 290). Anlaşmanın imzalanmasının hemen ardından ABD hükümeti, 15 Kasım 1965 tarihinde Polonya Hükümeti'ne verdiği resmi notayı geri çekmiştir (Dempsey ve Milde, 2005: 29-30; Milde, 2012: 290).

1966 Taşıyıcılar Arası Montreal Sözleşmesi uluslararası hukukun bir parçası olarak tanımlanmadığı gibi Varşova Sistemi'nin de resmi güncellemesi ya da yenilemesi olarak görülmemektedir. Söz konusu sözleşmenin ABD topraklarına uçan, bu topraklardan kalkış yapan ya da ABD hava sahasını kullanan ve ABD'nin katı sorumluluk limitlerini kabul eden havayolu şirketleri ile ABD otoriteleri arasında imzalanan özel bir anlaşmadan daha öte bir şey olarak görülmemektedir (Dempsey ve Milde, 2005: 30; Milde, 2012: 290). Aynı şekilde Diederiks-Verschoor (2006) da 1966 Taşıyıcılar Arası Montreal Sözleşmesi'ni, ABD'nin 1929 Varşova Konvansiyonu üzerine bildirdiği fesih kararının aşılabilmesi için imzalanan geçici bir sözleşme olarak görmektedir (Diederiks-Verschoor, 2006: 162). 1966 Taşıyıcılar Arası Montreal Sözleşmesi ile herhangi bir havayolu şirketinin, ABD sınırları içerisinde başlangıç, varış ya da duraklama noktası belirlemesi halinde; 1929 Varşova Sözleşmesi'nin 22. maddesindeki havayolu şirketlerinin, bir yolcunun ölümü yahut yaralanması durumlarındaki sorumluluk üst sınırı 58.000 dolar veya yasal masraflar ve maliyetleri ile birlikte (mahkeme masrafları, vekalet ücretleri vb.) 75.000 dolara yükseltilmiştir. 1929 Varşova Sözleşmesi'nin 20. maddesinin 1. bendinde belirtilen, *“Taşıyıcının sorumluluğu kusur sorumluluğudur. Bu sebeple taşıyan zararın meydana gelmesinde kendisinin veya adamlarının bir kusuru bulunmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir. Bunun için taşıyanın, kendisinin veya adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri aldığını veya bunların almalarına imkan olmadığını ispat etmesi gerekir”* (Varşova Sözleşmesi, 1929: madde 20/1) şeklindeki hüküm ile açılacak tazminat davalarında davalının sorumluluğunun kusur sorumluluğu olarak kabul edildiği görülmektedir (Dempsey ve Milde, 2005: 30; Diederiks-Verschoor, 2006: 163-164; Güneş, 2013: 26; Kutlu, 2008: 22; Larsen vd., 2012: 317; Milde, 2012: 290).

1966 Taşıyıcılar Arası Montreal Sözleşmesi havayolu şirketlerinin ABD otoriteleri ile yapacakları, gönüllülük esasına dayalı bir anlaşma olarak gözükse de; havayolu şirketlerinin ABD topraklarını ya da hava sahasını kullanmaktan başka şanslarının

olamaması, sözleşmenin mantıksız tarafı olarak gösterilmektedir (Milde, 2012: 291). Sözleşme, geçici ya da ara bir çözüm olarak 1966'dan sonra 30 yıl baskın sorumluluk rejimi olarak kalmıştır (Güneş, 2013: 27-28).

4.1.1.10. Guatemala City Protokolü (1971)

1966 Taşıyıcılar Arası Montreal Sözleşmesi'nin, ABD sınırları içerisinde hava taşımacılığı sırasında meydana gelebilecek kazalar sonucu, yolcu yaralanmaları ve ölümleri halinde öngördüğü yüksek sorumluluk limitleri nedeniyle, uluslararası sivil havacılık faaliyetleri alanında önemli bir ayrışmanın meydana geldiği ifade edilmektedir (Dempsey ve Milde, 2005: 22-23; Milde, 2012: 291; Uzun, 2015: 26). Çünkü 1961 Guadalajara Sözleşmesi zamanla 86 devlet tarafından onaylanmasına rağmen, ABD hiçbir zaman bu devletlerden biri olmamıştır. 1966 Taşıyıcılar Arası Montreal Sözleşmesi ile birlikte uluslararası hava özel hukuku alanında ikili bir durum oluşmuştur (Havel ve Sanchez, 2014: 266). ICAO, hem bu gibi durumları aşmak hem de Varşova Sistemi'nin devamının sağlanabileceği ve ABD'nin içinde olacağı, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin geniş kapsamlı bir anlaşmanın ortaya konması amaçları ile 1967 yılının Haziran ve Temmuz aylarında sorumluluk limitleri hususunda uzmanlardan oluşan iki panel düzenlemiştir. ICAO Hukuk Komitesi, yürüttüğü ilgili çalışmalar ile sadece sorumluluk limitleri hususunda değil aynı zamanda Varşova Sistemi'nin birçok açıdan modernize edilmesi konusunda da çalışmalar yürütmüştür (Milde, 2012: 291). Yapılan çalışmaların ardından 8 Mart 1971 tarihinde düzenlenen 6. Uluslararası Hava Hukuku Konferansı'nda 1955 Lahey Protokolü'nün Protocol-to-Protocol formülü ile güncellendiği Guatemala City Protokolü (Protocol Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air), 21 devletin katılımı ile imzalanmıştır (Dempsey ve Milde, 2005: 22-23; Diederiks-Verschoor, 2006: 164; Havel ve Sanchez, 2014: 266; Kutlu, 2008: 23; Larsen vd., 2012: 318; Milde, 2012: 291).

1971 Guatemala City Protokolü'nün sadece sorumluluk limitlerinin artırılması üzerine odaklanmadığı aynı zamanda 1999 Montreal Sözleşmesi'ne de öncü olacak bir takım düzenlemeleri hayata geçirdiği ifade edilmektedir (Milde, 2012: 291). Protokolün temel yeniliklerinden biri, yolcu bileti ve bagaj kuponunun

sadeleştirilmesi ve bu belgelerde yer alacak olan bilgilerin elektronik bilgi işlem cihazları marifetiyle manyetik ortamda tutulması olmuştur (Diederiks-Verschoor, 2006: 164; Milde, 2012: 291). Diğer yandan protokol ile bedensel yaralanma (bodily injury) yerine kişisel yaralanma (personal injury) terimi kullanılarak akıl travması, post-travmatik şok sendromu gibi durumlar için tazminat talebinin önü açılmıştır (Milde, 2012: 292). Taşıyıcının sorumluluğu bakımından ise sebep sorumluluğu ilkesi kabul görmüş olup taşıyıcının yolcunun ölümü veya yaralanmasından doğan zararlardan dolayı ortaya çıkan sorumluluktan kurtulmasına imkan sağlayan hükümler kaldırılarak, “kusursuz sorumluluk” prensibi kabul görmüştür (Kutlu, 2008: 24, Milde, 2012: 292; Uzun, 2015: 27). Ayrıca bunun yanında taşıyıcının sorumluluk sınırının 1.500.000 Poincare Frankı olması kararlaştırılmıştır. Bu miktarın 1929 Varşova Konvansiyonu’nda belirlenen limitin 12 katı olduğu düşünüldüğünde, yaklaşık olarak 100.000 dolara denk geldiği görülmektedir (Dempsey ve Milde, 2005: 23; Diederiks-Verschoor, 2006: 164-165; Havel ve Sanchez, 2014: 266; Larsen vd., 2012: 318; Milde, 2012: 292; Uzun, 2015: 27).

1971 Guatemala City Protokolü, 1929 Varşova Konvansiyonu ve 1955 Lahey Protokolü üzerinde esaslı değişiklikler yaparak Uluslararası Hava Özel Hukuku alanına yenilikler getirmeyi amaçlayan cesur bir çaba olarak gösterilmektedir (Milde, 2012: 293). 1971 Guatemala City Protokolü’nün yürürlük maddesi olan 20. maddesinin 1. bendinde; “*Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı tarafından 1970 yılında yayınlanan istatistiklere göre yolcu-kilometre olarak ifade edilen, Uluslararası sivil havacılık teşkilatına aynı yılda kayıtlı bulunan ülkelerin hava yollarının toplam uluslararası tarifeli hava trafiğinin en az %40’ını temsil eden hava yollarının mensup olduğu beş devletin bu protokolü onaylaması şartıyla, bu protokol otuzuncu onay belgesinin tevdiinden sonraki doksanuncu günde yürürlüğe girecektir*” (Guatemala City Protokolü, 1971: madde 20) şeklinde belirtilen hüküm gereği yeteri kadar onay toplayamadığından hiçbir zaman yürürlüğe girmeyen 1971 Guatemala City Protokolü ile tartışılan birçok konu ve yenilik 1999 Montreal Konvansiyonu ile hayat bulmuştur (Dempsey ve Milde, 2005: 26; Havel ve Sanchez, 2014: 266; Uzun, 2015: 27).

4.1.1.11. Malta Sözleşmesi (1974)

1974'den sonra, Avrupa Hükümetleri'ne ait fakat resmi olmayan bir konsorsiyum, ilgili devletlere ait bayrak taşıyıcı konumundaki havayolu şirketlerini taşıma sözleşmelerinde belirlenen yüksek sorumluluk limitlerine uymaları hususunda cesaretlendirmiştir. Bunun sonucu olarak da "Malta Sözleşmesi" olarak adlandırılan sözleşme resmi nitelik kazanmadığı gibi sadece kağıt üzerinde kalmıştır. Diğer yandan Diederiks-Verschoor (2006), resmi nitelik kazanmamış ve kağıt üzerinde kalmış bu belgeye sözleşme adının verilmesini yanlış bulmaktadır (Diederiks-Verschoor, 2006: 163-164). Fakat doktrinde ilgili belgenin sözleşme başlığı ile verilmiş olmasından dolayı Malta Sözleşmesi başlığı kullanılmıştır (Dempsey ve Milde, 2005: 31; Diederiks-Verschoor, 2006: 163-164).

Malta Sözleşmesi'nin görüşüldüğü yıllardaki Avrupa ve Japon havayolu şirketleri sorumluluk limitlerinin yükseltilmesi hususunda kendilerince karar alarak sorumluluk limitlerini, Varşova Sisteminde olduğu gibi 58.000 dolara, ardından gelen yeni gelişmelere bağlı olarak 100.000 dolara ya da 100.000 SDR'ye (Special Drawing Rights) yükselttiklerini görmekteyiz (Dempsey ve Milde, 2005: 31).

4.1.1.12. Montreal Protokolleri (1975)

1929 Varşova Konvansiyonu ile başlayan sorumluluk limitleri değeri, binde dokuz yüz safılık (900/1000) ayarında 65.5 miligram olan altını içeren bir para birimi olan Poincare Frankı olarak belirlenmiştir. Takip eden protokoller olan 1955 Lahey Protokolü ve 1971 Guatemala City Protokolü için de aynı değerlerin kabul edilmiştir. 1970'li yıllara kadar geçerli olan bu durumun bu yıllardan sonra değiştiği görülmekte olup dolar arzının artmasına karşılık altın rezervlerinin azalması gibi nedenler ile altının ons fiyatında meydana gelen artış sonucu başka bir ölçü aracının ya da para biriminin bulunması gerekliliğinin zorunlu hale geldiği dile getirilmiştir (Dempsey ve Milde, 2005: 26; Günel, 2010: 160; Larsen vd., 2012: 318; Milde, 2012: 292; Uzun, 2015: 27-28). 1969 yılında, Birleşmiş Milletler'e ait özel bir büro olan Uluslararası Para Fonu (IMF-The International Monetary Fund) tarafından yeni bir hesap biriminin bulunması üzerine yapılan çalışmaların ardından, ticaret yapan

önemli 16 devletin ulusal para birimlerinden belirlenen belli oranlarda alınarak sepet para tekniği yöntemi ile ortaya konulan ve Altın Kağıt (Paper Gold) olarak da isimlendirilen Özel Çekme Hakları (SDR-Special Drawing Rights) adı altında sanal bir para birimi ortaya konulmuştur (Diederiks-Verschoor, 2006: 167; Grant ve Barker, 2009: 568; Günel, 2010: 160; Havel ve Sanchez, 2014: 267-268; Kutlu, 2008: 25; Larsen vd., 2012: 318-319; Milde, 2012: 293; Sözer, 2012: 91; Uzun, 2015: 28). 1969 yılında belirlenen yeni bir ölçü aracı olan Özel Çekme Hakları (SDR), o zamanlarda birim olarak 1 SDR = 1 Dolar şeklinde iken günümüzde 1 SDR = 1,54003 Dolar şeklindedir (<https://www.imf.org/external/np/tre/sdr/sdrbasket.htm>; Milde, 2012: 294).

Tüm bu ekonomik gelişmelerin ve değişimlerin ardından, 1929 Varşova Konvansiyonu ve 1955 Lahey Protokolü üzerinde yapılacak değişiklikler ile ilgili düzenlemelerin hayata geçirilmesi amaçlanmıştır. Bu hususta ICAO Hukuk Komitesi'nin hazırladığı metin, 03-25 Eylül 1975 tarihinde, Montreal'de gerçekleştirilen Uluslararası Hava Özel Hukuku Konferansı'nda görüşülmüş ve 25 Eylül 1975 tarihinde dört ayrı protokol şeklinde imzalanmıştır (Dempsey ve Milde, 2005: 26; Diederiks-Verschoor, 2006: 166; Günel, 2010: 160; Havel ve Sanchez, 2014: 267; Kutlu, 2008: 25; Larsen vd., 2012: 318; Milde, 2012: 293; Uzun, 2015: 28).

- 1 Numaralı Montreal Ek Protokolü ile 1929 Varşova Konvansiyonu'nda,
- 2 Numaralı Montreal Ek Protokolü ve 4 Numaralı Montreal Protokolü ile 1955 Lahey Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu'nda,
- 3 Numaralı Montreal Ek Protokolü ile 1971 Guatemala City Protokolü revize edilen 1955 Lahey Protokolü ile değişik 1929 Varşova Konvansiyonu'nda değişiklikler yapılmıştır.

Yukarıda bahsi geçen 1, 2 ve 3 Numaralı Ek Protokoller ile yolcu, bagaj ve yük taşımaları hususlarında taşıyıcının sorumlu olduğu tutarlar, yeni hesap birimi olan Özel Çekme Hakları (SDR-Special Drawing Rights) cinsinden belirlenmiş, aynı zamanda Uluslararası Para Fonu'na (IMF-The International Monetary Fund) üye olmayan ya da Özel Çekme Hakları kullanımına izin vermeyen iç hukuk kurallarına

sahip devletler için ilgili tutarların yine Poincare Frankı üzerinden hesaplanması imkanı korunmuştur (Dempsey ve Milde, 2005: 27; Diederiks-Verschoor, 2006: 166; Havel ve Sanchez, 2014: 267; Kutlu, 2008: 25; Larsen vd., 2012: 319; Milde, 2012: 294; Uzun, 2015: 29).

- 1 Numaralı Montreal Ek Protokolü ile 1929 Varşova Konvansiyonu'nda 125.000 Poincare Frank olan limit 8.300 SDR,
- 2 Numaralı Montreal Ek Protokolü ile 1955 Lahey Protokolü'nde 250.000 Poincare Frank olan limit 16.600 SDR,
- 3 Numaralı Montreal Ek Protokolü ile 1971 Guatemala City Protokolü'nde 1.500.000 Poincare Frank olan limit 100.000 SDR birimine dönüştürülmüştür (Larsen vd., 2012: 319).

Bu noktada 1, 2 ve 3 Numaralı Montreal Ek Protokoller ile yapılan değişikliklerin dışında sadece 4 Numaralı Montreal Protokolü ile maddi anlamda değişiklik yapıldığı görülmektedir (Dempsey ve Milde, 2005: 27-28; Milde, 2012: 294; Uzun, 2015: 29). Bu açıdan 4 Numaralı Montreal Protokolü ile hava yük senedinin kullanılmasının yerine elektronik bilgi işlem cihazlarının hayata geçirilmesi ve kargonun zarara uğraması ya da kaybolması durumlarında taşıyıcının sorumluluk halinin mutlak sorumluluk ilkesine bağlı olması gibi değişikliklerin yapılmasının öngörüldüğü anlaşılmaktadır (Dempsey ve Milde, 2005: 27-28; Diederiks-Verschoor, 2006: 170; Havel ve Sanchez, 2014: 267; Kutlu, 2008: 25; Larsen vd., 2012: 319; Milde, 2012: 294; Uzun, 2015: 29). Fakat burada taşıyıcının aşağıda sayılan hallerin bulunması durumunda sorumluluktan kurtulabileceği ifade edilmiştir. Bu haller:

- Kargonun kendisinde, kalitesinde var olan kusur,
- Taşıyıcının çalışanları dışında başka birileri tarafından yapılan kargo paketlemesinin kusurlu olması,
- Savaş ya da silahlı çatışma hali,
- Resmi makamlarca kargonun aktarılması, girişi veya çıkışı ile ilgili olarak bir uygulamanın yapılması gibi durumlar olmak üzere belirtilmiştir (Diederiks-Verschoor, 2006: 170).

1 ve 2 Numaralı Montreal Ek Protokolleri 15 Şubat 1996, 4 Numaralı Montreal Protokolü 14 Haziran 1998 tarihinde yürürlüğe girerken, 3 Numaralı Montreal Ek Protokolü yeteri kadar onay toplayamadığından yürürlüğe girmemiştir (Uzun, 2015: 29). Günümüz itibari ile 1 Numaralı Montreal Ek Protokol 50, 2 Numaralı Montreal Ek Protokol 51, 4 Numaralı Montreal Protokolü 58 devlet tarafından onaylanmıştır (<http://www.icao.int/secretariat/legal/lists/current%20lists%20of%20parties/allitems.aspx>).

Konuya ilişkin olarak Milde (2012), 1975 Montreal Protokolleri ardından uluslararası anlamda 20 yılın üzerinde bir süre, sivil havacılık sektöründe ve dünya ekonomisinde meydana gelen değişikliklere rağmen Varşova Sistemi'nin modernizasyonu için hiçbir girişimin hayata geçirilemediğini, yapılan ek protokoller ile boşa kürek çekildiğini ifade etmektedir. Aynı şekilde modernizasyon için uzun yıllar hiçbir girişimin olmamasının hükümetler ve havayolu şirketleri için tatminsizlik ve hüsrana sebep olduğunu, ayrıca ICAO toplantılarında hiçbir zaman dile getirilmeyen asıl meselenin, ABD ve diğer gelişmiş devletlerin limitlerini yetersiz buldukları sözleşmeleri feshetmeleri gibi durumların uluslararası hava taşımacılığını öngörülemez ya da sigortalanamaz, yargı ve hukuk karmaşasının bulunduğu bir labirente sürüklediği ifade edilmektedir (Milde, 2012: 295).

4.1.1.13. Japon İnisyatifi (1992)

1929 Varşova Konvansiyonu'nun sabit sorumluluk limitlerinin ortaya çıkardığı hoşnutsuzluğun özellikle Pasifik Devletleri'nde ve Japonya'da giderek artması ve ICAO'nun bu duruma ilişkin olarak herhangi bir eylemde bulunmamış olması gibi durumlar nedeniyle bazı havayolu şirketleri ilgili durumlarda adım atmak adına inisiyatifi ele almışlar ve kendi istekleri ile sorumluluk limitlerini artırmışlardır (Çöğen, 2012: 119; Dempsey ve Milde, 2005: 32; Havel ve Sanchez, 2014: 272; Milde, 2012: 295).

Japon Hükümeti'nin onaylaması ile birlikte tüm Japon havayolu şirketleri, 20 Kasım 1992 tarihinde iki kademeli bir sorumluluk sistemi ortaya koyarak, sınırlı sorumluluk haklarından feragat etmiş ve 100.000 SDR'ye kadar kusursuz sorumlu olmayı kabul

etmişlerdir. Belirtilen limitin üzerindeki sorumluluk hallerinin ise ancak kusur ve ihmallerin bulunması halinde kabul edileceği belirtilmiş olup, bu durumlarda sorumluluk limitinin bulunmaması kararı alınmıştır (Bozabalı, 2010: 58; Çöğen, 2012: 119; Dempsey ve Milde, 2005: 32; Havel ve Sanchez, 2014: 272; Milde, 2012: 295).

İç hukuk kurallarının ve ülke içindeki hava taşımacılığının altında sorumluluk limiti gibi bir limit bulunmazken, uluslararası hava taşımacılığında sorumluluk limitlerinin bulunmasının haklı yanının olmadığı dile getirilmektedir. Çünkü karayolu taşımacılığında böyle bir limit bulunmamaktaydı (Dempsey ve Milde, 2005: 32; Havel ve Sanchez, 2014: 272; Milde, 2012: 295). Bu anlamda, sivil havacılık endüstrisinin, herhangi bir mali limitin olmadığı bir düzenlemeyi hayata geçirmedeki istekliliğini ve kabiliyetini ortaya koyması, Japon İnisiyatifi'nin büyük tarihsel yeniliği olarak gösterilmektedir (Milde, 2012: 295).

4.1.1.14. IATA Taşıyıcılararası Anlaşması (1995-1996)

1975 Montreal Protokollerinin yürürlüğe girmesinin ardından, 1929 Varşova Konvansiyonu ve ilgili konvansiyonu değiştiren tüm protokollerin ve konvansiyonların tek bir metin içerisinde toplanabilmesi adına ICAO tarafından başlatılan çalışmalar sonucu, 30 – 31 Ekim 1995 tarihinde Kuala Lumpur'da gerçekleştirilen IATA Genel Kurulu'nda, Yolcu Sorumluluğu Hakkında IATA Taşıyıcılararası Anlaşması (IATA Intercarrier Agreement on Passenger Liability - IIA) imzalanarak kabul edilmiştir (Bozabalı, 2010: 59; Çöğen, 2012: 120; Dempsey ve Milde, 2005: 33; Diederiks-Verschoor, 2006: 171; Güneş, 2013: 28-29; Havel ve Sanchez, 2014: 270-271; Milde, 2012: 296; Uzun, 2015: 32). Daha sonra ilgili anlaşma ile kabul edilen hükümlerin uygulanmasının tespiti için 2 Nisan 1996 tarihinde IATA Taşıyıcılararası Anlaşmasının Uygulama Anlaşması (Agreement on Measures to Implement the IATA Intercarrier Agreement - MIA) imzalanmıştır (Bozabalı, 2010: 59; Çöğen, 2012: 120; Dempsey ve Milde, 2005: 33; Güneş, 2013: 28-29; Havel ve Sanchez, 2014: 270-271; Milde, 2012: 296, Uzun, 2015: 32).

Bu anlaşmayı imzalayan havayolu şirketlerinin, 1929 Varşova Konvansiyonu'nun 17. maddesinde belirtilen; *“Taşıyıcı, bir yolcunun ölümü veya yaralanması veya herhangi bir bedeni zarara uğraması halinde doğan zarardan sorumlu olacaktır; ancak, bu zararın doğmasına sebep olan kaza, uçakta veya uçağa binme ya da uçaktan inme sırasında meydana gelmiş olmalıdır”* (Varşova Sözleşmesi, 1929: madde 17) şeklindeki sınırlı sorumluluk halinden yararlanmayacakları kayda alınmıştır. Bununla birlikte yine havayolu şirketlerinin, 1929 Varşova Konvansiyonu'nun 20. maddesinde belirtilen savunma haklarından da gönüllü olarak feragat ettikleri metinde yer almaktadır. Başka bir ifadeyle, bu noktada havayolu şirketleri, yolcunun ölmesi ya da yaralanması gibi durumlar hususunda 100.000 SDR'ye kadar olan miktar için kusursuz sorumluluk ilkesini benimsemiş olup 100.000 SDR'yi aşan durumlar için ise kusur sorumluluğu ilkesinden hareketle savunma haklarını mahkeme önünde kullanacaklarını kabul etmişlerdir (Bozabalı, 2010: 60; Çöğen, 2012: 120; Dempsey ve Milde, 2005: 34; Güneş, 2013: 28; Havel ve Sanchez, 2014: 270-271; Milde, 2012: 296, Uzun, 2015: 32).

Hem 14 Şubat 1997 tarihinde yürürlüğe giren Yolcu Sorumluluğu Hakkında IATA Taşıyıcılararası Anlaşması (IIA) hem de IATA Taşıyıcılararası Anlaşmasının Uygulama Anlaşması (MIA) devletlerin değil, havayolu şirketlerinin taraf olduğu anlaşmalar olması nedeni ile uluslararası bir antlaşma niteliğinde değil, genel işlem şartı niteliğinde bir düzenleme olarak kabul edilmektedir (Bozabalı, 2010: 60; Dempsey ve Milde, 2005: 34; Güneş, 2013: 31-32; Havel ve Sanchez, 2014: 270-271; Milde, 2012: 296, Uzun, 2015: 32).

4.1.1.15. Montreal Sözleşmesi (1999)

Havel ve Sanchez (2014) çalışmalarında, sivil havacılıkta, taşıyanın sözleşmeden ileri gelen sorumluluğuna ilişkin kuralları içeren 1929 Varşova Konvansiyonu'nun ortaya koyduğu eski sorumluluk limitlerinin havayolu şirketlerini koruyan yapısının artık gereksiz olduğunu dile getirmektedirler. Çünkü sivil havacılık endüstrisinin, herhangi bir kaza halinde meydana gelecek, yolcu yaralanmaları ya da ölümlerine ilişkin olarak sınırsız sorumluluk üstelenmeye ilişkin olarak sektörde faaliyet gösteren tüm şirketlerin tam sorumluluğu alacak kadar geliştiği ve gelişmeye devam

ettiği belirtilmektedir. Bu durumun ICAO'nun Varşova Sistemi'nin yenilenmesinde bir adım daha ileri gitmesine yardımcı olduğunu ifade edilmektedir (Havel ve Sanchez, 2014: 274). Diğer yandan IATA tarafından yapılan çalışmalar sonucu birçok havayolu şirketinin Taşıyıcılararası Anlaşma'ya uyum sağlamalarındaki eğilimleri, ICAO üzerinde büyük bir baskı oluşturmuş, bu durum ICAO'nun Varşova Sistemi'ni yeniden gözden geçirerek modernizasyon çalışmaları yapabilecek özel bir hukuk komitesi oluşturmasına vesile olmuştur (Dempsey ve Milde, 2005: 36; Güneş, 2013: 32; Havel ve Sanchez, 2014: 275; Milde, 2012: 297; Uzun, 2015: 33).

Tüm bu gelişmelerin ardından, 1975 Montreal Protokolleri'nden sonra Varşova Sistemi'nin yenilenmesi adına uzun yıllar hiçbir faaliyette bulunmayan ve bu hususta isteksiz davranan ICAO, IATA'nın Yolcu Sorumluluğu Hakkında Anlaşması üzerine gerçekleşen Yıllık Genel Toplantısı'ndan hemen iki hafta sonra, 15 Kasım 1995 tarihinde yeni bir eyleme girişmiş ve Hukuk Komitesi'nin çalışma programına "Varşova Sistemi'nin yenilenmesi ve uluslararası hava hukuku belgelerinin onaylarının yeniden gözden geçirilmesi" (The Modernization of Warsaw System and review of the ratification of international air law instruments) başlığı altında yeni bir madde eklemiştir (Dempsey ve Milde, 2005: 36; Güneş, 2013: 32; Milde, 2012: 297). Yapılan bir çok toplantı ve tartışmaların ardından Hukuk Komitesi'nin hazırladığı metin, "Havayoluyla Yapılan Uluslararası Taşımlar İçin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme" (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air) başlığı altında, 10 - 28 Mayıs 1999 tarihleri arasında Montreal'de gerçekleştirilen diplomatik konferansın ardından 28 Mayıs 1999 tarihinde 52 devlet tarafından imzalanmış ve devletlerin onayına sunulmuş, aynı zamanda 119 devletin taraf olduğu sözleşme 4 Kasım 2003 tarihinde de yürürlüğe girmiştir (Bartsch, 2012: 24; Bozabalı, 2010: 72; Çöğen, 2012: 121; Damar, 2011: 109; Dempsey ve Milde, 2005: 40; Diederiks-Verschoor, 2006: 170-171; Fırat, 2010: 82; Güneş, 2013: 32-33; Havel ve Sanchez, 2014: 275-276; Kutlu, 2008: 34; Larsen vd., 2012: 320; Milde, 2012: 298; Speciale, 2006: 285; Uzun, 2015: 33).

1999 Montreal Sözleşmesi, Varşova Sistemi'nin yenilenmesi çalışmalarının son aşaması olarak kabul edilmektedir (Damar, 2011: 109; Speciale, 2006: 285; Uzun,

2015: 33). Bu anlamda 1999 Montreal Sözleşmesi, Varşova Sistemi'ni yenileyen, düzenleyen bir protokol değil; uluslararası hava taşımacılığında, taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen kuralları ortaya koyan bağımsız bir uluslararası sözleşme olarak görülmektedir (Dempsey ve Milde, 2005: 42; Milde, 2012: 298). Temel olarak ise 1999 Montreal Sözleşmesi, birçok protokol ile güncellenen Varşova Sistemi içerisindeki sözleşmeler ve protokoller ile ortaya çıkan karmaşık hukuk sisteminin tek bir metin halinde bir araya getirilmesini sağlamış, bunun yanında yaşanan herhangi bir ihtilafa karşın hangi metnin uygulanacağı yönündeki tartışmaları ortadan kaldırmıştır (Çöğen, 2012: 121; Diederiks-Verschoor, 2006: 170; Uzun, 2015: 33).

Toplamda 7 bölümden ve 57 maddeden oluşan 1999 Montreal Konvansiyonu'nun hazırlık aşamasında meydana gelen tüm tartışmalar ve ciddi ayrılıklara rağmen, aşağıda sayılan birçok pozitif amacın hayata geçirilmesi anlamında iyi bir uluslararası sözleşme olduğu dile getirilmektedir. Montreal Konvansiyonu'na ilişkin olumlu gelişmeler şunlardır:

- Parçalanmış Varşova Sistemi bir araya getirilerek birleştirilmiş, aynı zamanda taşıma belgelerinde yenileme ve sadeleştirme içeren 1961 Guadalajara Sözleşmesi, 1971 Guatemala City Protokolü ve 1975 Montreal Protokolleri (3 ve 4 Numaralı Protokoller) gibi Varşova Sistemi'ne ait protokollerden ve sözleşmelerden en iyi hükümler aynen alınmıştır.
- Varşova Sistemi'nin kargoya ilişkin sorumluluk limitleri aynen korunurken, yolcu ve bagaja ilişkin olarak ise önemli değişikliklere imza atılmıştır.
- Taşıma belgelerindeki formaliteler ortadan kaldırılmış, kağıt yerine elektronik bilgi sürecinin kullanılmasının önü açılmış ve aynı zamanda havayolu şirketlerinin elektronik bilet kullanımına izin verilmiştir.
- Sorumluluk limitlerinin düşüklüğü yahut yüksekliği hususlarının tartışılmaması adına, konvansiyonun 24. maddesinde özel bir hüküm tahsis edilerek, sorumluluk limitlerinin, konvansiyonun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren her 5 yılda bir sözleşmede belirtilen Depoziter Devlet tarafından güncellemesine karar verilmiştir (Bartsch, 2012: 24-25; Damar, 2011: 109-110; Dempsey ve Milde, 2005: 40-43; Diederiks-Verschoor, 2006: 173-175;

Havel ve Sanchez, 2014: 277-282; Larsen vd., 2012: 320-321; Milde, 2012: 298).

Tüm bu düzenlemelerin yanı sıra, 1999 Montreal Sözleşmesi'nin en önemli değişikliği olarak yolcunun ölmesi veya yaralanması durumunda ortaya konulan taşıyıcının sorumluluk türünün "sınırsız (mutlak) sorumluluk" olarak belirlenmesi olmuştur. Bunun yanında sorumluluk limitlerine ilişkin de Tablo 4.3'de de gösterildiği gibi düzenlemeler yapılmıştır (Bartsch, 2012: 24-25; Çöğen, 2012: 122; Damar, 2011: 109-110; Dempsey ve Milde, 2005: 40-43; Diederiks-Verschoor, 2006: 173-175; Havel ve Sanchez, 2014: 277-282; Larsen vd., 2012: 320-321; Milde, 2012: 298).

Tablo 4.3: Varşova Sistemi ile 1999 Montreal Sözleşmesi'nin sorumluluk limitleri karşılaştırması

	Varşova Sistemi	Montreal Sözleşmesi
Ölüm, Yaralanma	125.000 P. F. - (8.300 \$) 250.000 P. F. - (16.600 \$)	100.000 SDR'ye kadar kusursuz sorumluluk
Bagaj hasar veya Kaybı (Teslim edilmiş veya yolcu beraberindeki)	250 P. F. 5.000 P. F.	Bagaj ayrımı olmaksızın yolcu başına 1.000 SDR
Kargo hasar veya kaybı	17 SDR	17 SDR
Gecikme		
Yolcu		4.150 SDR
Bagaj		1.000 SDR

Kaynak: Bartsch, 2012: 25; Çöğen, 2012: 122; Dempsey ve Milde, 2005: 41; Diederiks-Verschoor, 2006: 175-176; Havel ve Sanchez, 2014: 294; Larsen vd., 2012: 320-321; Milde, 2012: 298; Öztürk, 2010: 39; Pearson ve Riley, 2015: 188.

1999 Montreal Sözleşmesi'nde, yukarıda Tablo 4.3'de belirtilen, taşıyıcının sınırsız sorumluluğu 100.000 SDR'ye kadar gerçekleşen zararlar için mutlak geçerli iken 100.000 SDR'yi geçen zararlara ilişkin, zararın kendisinin, adamlarının veya yardımcı kişilerinin kusurundan ileri gelmediğini ya da münhasıran bir üçüncü kişinin kusurundan doğmuş olduğunu ispat ettiği durumda sorumluluktan kurtulabileceği kayıt altına alınmıştır (Bartsch, 2012: 25; Dempsey ve Milde, 2005: 41; Diederiks-Verschoor, 2006: 175-176; Göktepe, 2009: 387; Havel ve Sanchez, 2014: 294; Larsen vd., 2012: 320-321; Milde, 2012: 298; Öztürk, 2010: 39; Pearson

ve Riley, 2015: 188; Montreal Sözleşmesi, 1999: madde 21). Diğer önemli bir değişiklik ise 1999 Montreal Sözleşmesi'nin 29. maddesinde belirtilen “*Bu Sözleşme kapsamında ya da kontrat ile ya da haksız fiil davası olarak ya da başka türlü olsun, yolcu, bagaj ya da kargo taşınması ile ilgili olarak bir şekilde meydana gelmiş hasarlara karşı açılmış bir dava; böyle bir davayı açma hakkına sahip olan kişilerin kim oldukları ve kendi haklarının neler oldukları hususuna zarar getirmeksizin, sadece bu Sözleşmede tayin edilen koşullara ve sorumluluk sınırlarına tâbi olacak biçimde açılabilir. Bu tür herhangi bir davada cezayı gerektirici, örnek teşkil eden ya da tazminat hükmünde olmayan hasarlar telafi edilir olmayacaktır*” (Montreal Sözleşmesi, 1999: madde 29) hükmü gereği manevi tazminata hükmedilemeyeceğinin açık bir şekilde belirtilmiş olmasıdır.

1999 Montreal Sözleşmesi, Varşova Sistemi'ni tamamlayan ya da 1929 Varşova Konvansiyonu üzerinde yenileme yapan bir sözleşme niteliğinde olmadığı gibi başlı başına mükemmel bir sözleşme olarak da görülmemektedir. Ancak Varşova Sistemi'ne ait Protokolleri ve Ek Konvansiyonları hem yürürlükten kaldırma hem de bunları birleştirerek tek metin içerisinde toplama anlamında yeni bir düzenleme olarak kabul edilmektedir. Bu durum ise 1999 Montreal Sözleşmesi'nin 55. maddesinde, 1999 Montreal Sözleşmesi kaidelerinin, herhangi bir ihtilaf durumunda Varşova Sistemi içerisindeki tüm Protokollerden ve Ek Konvansiyonlardan öncelikli olarak uygulanacağı şeklinde kayıt altına alınmıştır (Bozabalı, 2010: 65-66; Havel ve Sanchez, 2014: 313-314; Montreal Sözleşmesi, 1999: madde 55). Bunların dışında 1999 Montreal Sözleşmesi'nin, kaza, bedensel yaralanma, taşıyıcı, uçağa biniş, uçaktan iniş ve gecikme gibi terimleri tanımlayarak bunlara açıklık getirilmesi hususunda başarısız olduğu belirtilmektedir. Bununla birlikte 1999 Montreal Sözleşmesi'ne, Varşova Sistemi'nin ortaya koyduğu karmaşayı düzeltmesi yönünden pozitif bakılırken, tam anlamıyla hukuksal bir birleşim ortaya koymadığından dolayı eksik olduğu yönünde görüşler ifade edilmektedir (Havel ve Sanchez, 2014: 313-314).

4.1.1.16. Cape Town Sözleşmesi (2001)

1948 Cenevre Sözleşmesi olan Uçakta Uluslararası Tanınma Hakları Sözleşmesi, kredi sağlayanların, kiraya verenlerin menfaatlerinin, ilgili haklarının ulusal ve uluslararası kaydı ve tanınması vasıtasıyla, uluslararası anlamda bu hakların korunmasında büyük bir katkı sağlamıştır. Fakat pratikte görülmüştür ki, ilgili hakların tanınmasından çok uzakta uygulamalar ile karşılaşmış, bunun yanında uçağın ve uçak parçalarının yeniden sahiplenilmesi ve icra yoluyla bunların satışlarının gerçekleştirilmesi hususlarının uygulanmasının karmaşıklığı da ayrı bir sorun olarak ortaya çıkmıştır. Bu karmaşıklığın doğurduğu risklerin yanı sıra uçağın ve uçak parçalarının yeniden sahiplenilmesi hususlarının pahalı ve süreçlerinin uzun olması gibi durumlar yüksek faiz oranlarını üstlenen borçlu taraf ve kreditorlerin maliyetlerini artırmaktadır. Tüm bu gelişmelerin ışığında uçak üreticileri, kiraya verenler ve finansal enstitüler, hem havacılık kredilerinin finansal maliyetlerinin düşmesi hem de bu kredilerin ulaşılabilirliğinin artması amacıyla varlığa dayalı finansal riskleri azaltacak uluslararası bir enstrümana ihtiyaç duymuşlardır (Diederiks-Verschoor, 2006: 278; Havel ve Sanchez, 2014: 351; Milde, 2012: 310). İhtiyaç duyulan hukuki rejim ile borçlu bulunanların iflası halinde alacaklılara finansmana konu olmuş araç ve donanımlar üzerinde öncelik tanınması ve tanınan bu öncelik ile alacaklıları koruyacak istikrarlı bir uluslararası hukuki rejimin ortaya konması amaçlanmıştır (Öztürk, 2011: 1).

Tüm ilgili konuların ele alınması ve bu hususta hukuki bir metnin ortaya konulması amaçları ile Özel Hukukun Birleştirilmesi Uluslararası Enstitüsü (The International Institute for the Unification of Private Law - UNIDROIT), bir sivil toplum kuruluşu olan Havacılık Çalışma Grubu (Aviation Working Group - AWG) ile işbirliği içerisinde çalışmaya başlamış ve ardından ICAO'nun girişimi ile birlikte ICAO Hukuk Komitesi'nin 28 - 8 Eylül 2000 tarihleri arasında gerçekleştirdiği 31. Oturumunda, Taşınır Donanımlara İlişkin Uluslararası Sözleşme ve Hava Aracı Donanımına Özgü Konulara Dair Protokol metinleri sunumları yapılmıştır. Hazırlanan metinler ile aşağıda belirtildiği üzere;

- Uçak Gövdesi, Motoru ve Helikopterler,
- Demiryolu Lokomotif ve Vagonları,
- Uzay Araçları gibi konularda uluslararası anlamda etkili bir finansal yapı oluşturulması ve bu finansal yapının güvenliğinin sağlanması amaçlanmış ve ilgili amaç doğrultusunda yine uluslararası bir ilgi uyandırılmak istenmiştir (Diederiks-Verschoor, 2006: 278; Milde, 2012: 310-311).

Tüm bu çalışmaların ardından ICAO Hukuk Komitesi ve Özel Hukukun Birleştirilmesi Uluslararası Enstitüsü (UNIDROIT) girişimleri ile 13 Mart 2001 tarihinde 29 Ekim ve 16 Kasım 2001 tarihleri arasında Güney Afrika Cumhuriyeti'nin Cape Town şehrinde Diplomatik Konferans düzenlenmesi amacıyla ilgili devletlere çağrıda bulunulmuştur (Milde, 2012: 311). Gerçekleştirilen konferansın ardından 16 Kasım 2001 tarihinde şu metinler imzaya açılmış ve devletlerin onayına sunulmuştur:

- Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşme (Convention on International Interest in Mobile Equipment),
- Hava Aracı Donanımına Özgü Konulara Dair Protokol (Protocol to the Convention on International Interest in Mobile Equipment on Matters Specific for Aircraft Equipment) başlıkları altında Cape Town Sözleşmesi (Bartsch, 2012: 26; Diederiks-Verschoor, 2006: 278; Havel ve Sanchez, 2014: 352; Honnebier, 2011: 1; Milde, 2012: 311; Öztürk, 2011: 1; Speciale, 2006: 286).

Bugün itibari ile 64 devlet tarafından onaylanan ve 1 Mart 2006 tarihinde yürürlüğe giren Cape Town Sözleşmesi (Bartsch, 2012: 26; Milde, 2012: 311) ile meydana getirilen sistem vasıtasıyla, sözleşmeye taraf tüm devletler tarafından tanınan, uluslararası geçerliğe sahip bir teminat sistemi meydana getirilmiştir. Bu sistem ile hava aracı finansmanı faaliyetleri sırasında borçluların borçlarını ödemelerinde temerrüde düşmeleri, iflas ya da benzeri diğer sebeplerle tasfiye durumuna girmeleri halinde, ilgili borçlulara hava aracı ve donanımları finansmanına ilişkin olarak kredi sağlamış olan kreditorlerin, hava aracı üzerinde diğer alacaklılar karşısındaki önceliklerini sağlamak için bir takım haklar tanınmış ve bu hakların uluslararası

geçerliliğe sahip bir sicile tescil edilmesi sağlanmıştır. Sözleşmeye taraf devletler ilgili sözleşme vasıtasıyla, uluslararası sicile tescil edilen bu teminatları tanımakta ve kendi devletlerinde de ilgili hava aracı ve donanımı üzerinde icra edilmesine olanak sağlamaktadırlar. Burada ilgili devletlerin hiçbir şekilde, borçlu gibi alacaklılara karşı sorumlu olmadıkları gibi bütçelerine ek bir yük getirmemektedir (Bartsch, 2012: 26; Diederiks-Verschoor, 2006: 278; Havel ve Sanchez, 2014: 352-376; Honnebier, 2011: 8; Milde, 2012: 311-313; Öztürk, 2011: 1; Speciale, 2006: 286).

Cape Town Sözleşmesi, uluslararası anlamda kabul görmüş bir teminat sicili ortaya koyması yönünden, havacılık finansman maliyetlerinin düşmesini sağlamaktadır (Bartsch, 2012: 26; Öztürk, 2011: 1; Speciale, 2006: 286). Söz konusu bu durum ABD EXIM Bank (Export Import Bank) tarafından, büyük ticari uçakların ve bu uçakların motorlarının finansmanına ilişkin, risk priminin %2 ile %3 civarında düşürülmesi yoluyla, sözleşmeye taraf devletlerde faaliyet gösteren havayolu şirketleri için kısmen de olsa uygulanmıştır. Bu yolla havayolu şirketlerinin neredeyse her ticari uçak alımında finansal maliyetlerinin milyonlarca dolar düşeceği tahmin edilmektedir (Milde, 2012: 314). Tüm bunların yanı sıra Cape Town Sözleşmesi'nin tüm dertlere deva olacak bir niteliğe sahip olmadığı da belirtilmektedir. Söz konusu sorunlardan birinin uçak motorları hakkında olduğu dile getirilmektedir. Örneğin, uçakların bakım ve revizyonları sırasında motorlarının başka motorlarla değişebildiği, aynı motorun sürekli aynı uçak üzerinde kalmadığı ve hatta bazen yabancı bir havayolu şirketine ait uçak motorunun aynı uçak için kullanılabilirdiğini ve bu durumun takibinin çok zor olduğu anlaşılmaktadır. Bir çözüm olarak uçak motorlarının, aynı kaliteye ve karaktere sahip uçak motorlarından oluşturulacak bir havuzdan alınabileceği dile getirilmekte olup bu noktada Cape Town Sözleşmesi'nin böyle bir sisteme izin vermediği hususunun altının çizildiği görülmektedir (Diederiks-Verschoor, 2006: 279).

4.1.2. Hava Kamu Hukuku'na İlişkin Uluslararası Sözleşmeler

4.1.2.1. Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi (1919)

1914 ve 1918 yılları arasında cereyan eden ve “tüm savaşları bitiren savaş” olarak tanımlanan (Freer, 1986c: 44) I. Dünya Savaşı sırasında, uçakların birçok amaç için kullanıldığı görülmüş olup sayılarının da bu amaçlara paralel olarak çok hızlı bir şekilde arttığına şahit olunmuştur. Örneğin, İngiltere'nin 1914 yılında sahip olduğu savaş uçağı sayısı sadece 12 iken, savaş sonunda bu sayının 22.000 olduğu belirtilmektedir (Sand, vd., 1960a: 33). I. Dünya Savaşı'nın havacılık adına meydana getirdiği bu muazzam durum, havacılığın devletler bakımından gelecekte ne büyük bir önem arz edeceğini ortaya koymuştur (Günel, 2010: 64-65). Bu bakımdan 1919 yılı “havacılığın harika yılı” olarak adlandırılmakta ve bu yıl aynı zamanda havacılık adına önemli uluslararası sonuçları olan birçok ilki içinde barındırmaktadır (Freer, 1986c: 44). Bunlardan ilki, iki İngiliz havacı, kaptan John Alcock'un ve kılavuz Lieutenant A. W. Brown'un, iki motorlu çift kanatlı bir uçakla, 14-15 Haziran 1919 tarihinde, Atlantik'i durmaksızın geçmeleri olarak gösterilmektedir (Freer, 1986c: 44; Sand, vd., 1960a: 33). Diğer bir ilk ise, Ross ve Keith adındaki Smith kardeşlerin İngiltere'den kendi ülkeleri olan Avustralya'ya uçmaları olmuştur. Bu gibi gelişmelerin ardından birkaç havayolu şirketi artık belli noktalar arasında yolcu taşınması amacıyla seyrüsefer faaliyetlerine başlamıştır. Bu faaliyetler ilk olmalarının yanı sıra o tarihlerde dünya gazetelerinin başlıklarında yer alan dikkate değer gelişmeler olarak görülmüştür (Freer, 1986c: 44). Tüm bu gelişmeler ve artan havacılık faaliyetleri, acil olarak uluslararası bir havacılık düzenlemesinin ortaya konulması ve oluşabilecek karmaşanın engellenmesi gerektiğini göstermiştir (Milde, 2012: 10; Sand, vd., 1960a: 33).

I. Dünya Savaşı'na son veren Paris Barış Konferansı, sivil havacılığın üzerinde bulunan limitlerin irdelenmesi ve özellikle Almanya'daki havacılık gelişmelerine odaklanılması amaçlarıyla teknik, hukuki ve askeri olmak üzere üç alt komisyondan oluşan bir Havacılık Komisyonu (Inter-Allied Aeronautical Commission) kurulması kararının alındığı bir konferanstır (Bartsch, 2012: 16-17; Freer, 1986c: 45-46; Göknül, 1947: 18; Göknül, 1951: 82; Günel, 2010: 65; Kılınç, 2011: 14-15; Milde,

2012: 9-10; Şerif, 1934: 162; Tremblay, 2003: 27-28). Ardından Fransız Hükümeti'nin girişimi ile Paris'te 38 devletin katılımı ile ilk uluslararası havacılık konferansı düzenlenmiş ve konferansın sonunda, uluslararası havacılık için temel bir yasal çerçevenin tanımlanması ve ortaya konulması amacıyla, 13 Ekim 1919 tarihinde Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi ya da diğer bir adıyla Paris Konvansiyonu (Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation) 27 devlet tarafından imzalanmıştır (Bartsch, 2012: 17; Bilge, 1951: 197; Çağa, 1963: 33-34; Dempsey, 2008: 15; Diederiks-Verschoor, 2006: 5; Dutton, 2009: 2; Freer, 1986c: 45; Göknil, 1951: 82; Günel, 2010: 65; Havel ve Sanchez, 2014: 30; Hughes, 1990: 62-63; Kılınç, 2011: 14-15; Larsen, 2012: 35; Melgar, 2015: 47; Milde, 2012: 10; Neto, 2015: 12; Rhoades, 2014: 38; Sand, vd., 1960a: 33; Sorgucu, 2012: 20; Şerif, 1934: 162; Tremblay, 2003: 27-28; Ulusoy, 2013: 307; Ünal, 2009: 13-14).

Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi, 9 bölüm ve 43 maddeden teşekkül etmiş olup uluslararası anlamda çok taraflı havacılık sözleşmelerinin ilk örneğini oluşturmaktadır (Milde, 2012: 10; Freer, 1986c: 46; Sorgucu, 2012: 20). Diğer yandan Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi, sözleşmeye taraf olan fakat iç hukuk kurallarında havacılık adına hiçbir hüküm bulunmayan devletlerin de kendi iç hukuk normlarını bu doğrultuda formüle etmelerine katkı sağlamıştır (Milde, 2012: 10). Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi,

- Devletlerin hava sahaları üzerindeki egemenlikleri,
- Seyrüsefere elverişlilik,
- Uçakların Uyrukları,
- Başka devletlere ait hava sahasında uçuş,
- Uçuş ve iniş kuralları,
- Yasak maddeler (nakliyat),
- Devlet hava araçları,
- Uluslararası Hava Seyrüsefer Komisyonu,
- Son Hükümler olmak üzere toplam 9 bölümden oluşmaktadır (Freer, 1986c: 46; Günel, 2010: 65; Kılınç, 2011: 14-15; Milde, 2012: 11; Sand, vd., 1960a: 34; Sorgucu, 2012: 20-21).

Tüm bunların dışında Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi'nin temel prensibi olarak gösterilen husus, sözleşmenin 1. maddesinde belirtilen; *“devletlerin hava ülkeleri (kara ülkesi ve karasuları üzeri) üzerinde tam ve münhasır egemenlikleri bulunmaktadır”* hususudur. 1. maddedeki bu durum hava sahasının üzerine ortaya konulan serbestlik teorisinde bulunan mutlak serbestlik düşüncesinin de kabul edilmediğini göstermektedir. Diğer yandan devletlerin hava ülkelerindeki tam ve münhasır egemenlikleri, sözleşmeye taraf devletler için istisna içerecek şekilde, sözleşmenin 2. maddesinde; *“sözleşmeye taraf devletler, sözleşmenin şartlarına bağlı kalmak koşuluyla, karşılıklı olarak birbirlerinin hava sahasını, zararsız olacak şekilde kullanabilme ve ilgili hava sahasında uçuşma hakkına sahiptirler”* belirtilmiştir. Bu durum, sözleşmenin 3. maddesinde; *“sözleşmeye taraf devletler, askeri sebepler veya kamu güvenliği endişesiyle hava sahalarında belli bölgeleri uçuşa kapatabilir ya da çeşitli sınırlandırmalara gidebilir.”* şeklinde kayda alınan hüküm ile sözleşmeye taraf devletlere istediği hava aracının yere inmesini emretme hakkı tanınması ile kısıtlanabilir ya da tamamen yasaklanabilir hale gelmiştir. Ancak burada söz konusu durum sivil havacılığın gelişmesi için sivil hava araçlarına tanınan zararsız geçiş hakkını ifade etmektedir. Devlet uçakları bu durumun dışında tutulmuş, bununla birlikte savaş zamanında devletlerin hava sahalarını uçuşa kapatmaları hakkı saklı tutulmuştur. Aynı zamanda sözleşmenin 15. maddesi de sözleşmeye taraf devletlerin hava araçlarına transit geçiş hakkı yani iniş gerçekleştirmeden, ilgili devletin tanımladığı rotayı takip ederek hava sahasının kullanım hakkı tanınmıştır. (Abeyratne, 2014: 15; Bartsch, 2012: 17; Bilge, 1951: 197; Dempsey, 2008: 15-16; Diederiks-Verschoor, 2006: 5; Dutton, 2009: 2; Freer, 1986c: 45-46; Göknil, 1947: 18-19; Göknil, 1951: 82; Günel, 2010: 65; Havel ve Sanchez, 2014: 30; Hughes, 1990: 62-63; Kılınç, 2011: 14-15; Larsen, 2012: 35; Melgar, 2015: 47; Milde, 2012: 10; Neto, 2015: 12; Paris Sözleşmesi, 1919: madde 1-3, 15; Rhoades, 2014: 38; Sand, vd., 1960a: 33; Sorgucu, 2012: 20-21; Şerif, 1934: 164; Tremblay, 2003: 29-30; Ulusoy, 2013: 307-308; Ünal, 2009: 13-14).

Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi'nin en büyük başarılarından biri olarak gösterilen diğer bir husus ise ticari havacılığın bir düzene kavuşabilmesi adına teknik ve hukuki konuların düzenlenmesini sağlayacak Uluslararası Hava Seyrüsefer

Komisyonu'nun (International Commission on Air Navigation - ICAN) kurulmasını sağlamış olmasıdır (Bartsch, 2012: 17; Dempsey, 2008: 17; Diederiks-Verschoor, 2006: 5; Freer, 1986c: 46; Günel, 2010: 65; Kılınç, 2011: 14-15; Milde, 2012: 11; Sand, vd., 1960a: 34). Uluslararası Hava Seyrüsefer Komisyonu'nun temel faaliyeti, sözleşmenin güncel kalmasını sağlayacak düzenlemeleri yapması ve devletlerin onayına sunması olarak belirlenmiştir. Bunun yanında Uluslararası Hava Seyrüsefer Komisyonu, havacılık emniyeti ve teknik konularda detaylı düzenlemelerin hazırlanması, yorumlanması ve hava seyrüseferi hakkındaki güncel bilgilerin ilgili devletlere dağıtım faaliyetlerini sürdürmekle görevlendirilmiştir. Aynı zamanda Uluslararası Hava Seyrüsefer Komisyonu'na ekler yolu ile güncellenen teknik konularda idari, icrai ve yargısal yetkiler tanınmıştır. Uluslararası Hava Seyrüsefer Komisyonu'nun operasyonel, yasal, meteorolojik, tıbbi, haritalama, telsiz ruhsatı, malzeme gibi teknik konulardaki çalışmaları, 1944 yılında imzalanacak olan Şikago Konvansiyonu'nun teknik eklerinin hazırlanmasında çok büyük katkılar sağlamıştır (Dempsey, 2008: 17; Göknül, 1951: 85; Günel, 2010: 65; Sand, vd., 1960a: 34).

Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi, ABD'nin onaylamaması nedeni ile evrensel bir kabul alamamış (Milde, 2012: 11) fakat hükümlerinin sözleşmeye taraf devletlerin ulusal hukuk kaidelerinin bir parçası olması ve aynı zamanda Avrupa'da o zamana kadar çok kısıtlı olan hava hukuku kurallarına ilham kaynağı olması bakımından Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi'nin ne denli önemli olduğunun ısrarla belirtilmesi gerektiği ifade edilmektedir (Sand, vd., 1960a: 35). Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi, sözleşmeye taraf devletler arasında geçerli olması nedeni ile taraf olmayan devletlerin hava araçlarının, hava ülkeleri üzerinden uçuşlarını yasaklamaktaydı. Söz konusu bu husus ikili antlaşmalar ile çözülmek istenmiştir. Bu doğrultuda 1926 Ibero-Amerikan (Madrid) Sözleşmesi ve 1928 Pan-Amerikan (Havana) Sözleşmesi imzalanmıştır (Günel, 2010: 66; Sand, vd., 1960a: 35).

4.1.2.2. Ibero-Amerikan (Madrid) Havacılık Sözleşmesi (1926)

İspanya, hem Uluslararası Hava Seyrüsefer Komisyonu'nun yönetim kadrosunda Fransa, İngiltere ve İtalya gibi iki oy hakkına sahip devletler ile eşit haklara sahip

olmamasından, hem de Milletler Cemiyeti Konseyi'nde daimi bir temsilciliğinin bulunmamasından dolayı 1919 Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi'ne taraf olamamıştır (Freer, 1986d: 67; Günel, 2010: 66; Kılınç, 2011: 20; Milde, 2012: 12; Sand, vd., 1960a: 35; Sorgucu, 2012: 21). İspanya bu çıkmazdan kurtulabilmek ve diğer devletler ile eşit şartlar altında bulunabileceği bir sözleşme ortaya koymak için tüm Latin Amerikan ve Karayip devletlerinin yanı sıra Portekiz'inde içinde bulunduğu devletleri Madrid'e davet etmiş ve burada siyasi bir konferans düzenlemiştir. 25-30 Ekim 1926 tarihinde gerçekleşen konferansın ardından, Ibero-Amerikan (Madrid) Havacılık Sözleşmesi (Ibero-American Air Navigation Convention) 21 devlet tarafından imzalanmıştır (Bilge, 1951: 198; Çağa, 1963: 35; Dempsey, 2008: 17-18; Diederiks-Verschoor, 2006: 6-7; Freer, 1986d: 67; Göknül, 1951: 85-86; Günel, 2010: 66; Kılınç, 2011: 20; Melgar, 2015: 48; Milde, 2012: 12; Sand, vd., 1960a: 35; Sorgucu, 2012: 21; Şerif, 1934: 177).

Ibero-Amerikan (Madrid) Havacılık Sözleşmesi sadece İspanya, Meksika, El Salvador, Dominik Cumhuriyeti, Kosta Rika ve Arjantin tarafından onaylanan bir sözleşme olması nedeni ile başarılı bir sonuç elde edememiştir (Milde, 2012: 12). Ibero-Amerikan (Madrid) Havacılık Sözleşmesi, 1919 Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi'nin neredeyse tamamen benzeri olmuştur. Burada temel iki fark göze çarpmaktadır. Birincisi Ibero-Amerikan (Madrid) Havacılık Sözleşmesi ile de Uluslararası Hava Seyrüsefer Komisyonu (International Commission on Air Navigation – CIANA) adı altında bir komisyon kurulmuş ve komisyon Milletler Cemiyeti'ne bağlı kılınmamıştır. Fakat ilgili komisyonun faaliyetlerine başlaması, sözleşmenin çoğunlukla onaylanmasına bağlanmış ve bu durum hiçbir zaman gerçekleşmediğinden komisyon faaliyetlerine başlayamamıştır (Çağa, 1963: 35; Göknül, 1951: 86; Sand, vd., 1960a: 35; Sorgucu, 2012: 22). İkincisi ise sözleşmenin 43. maddesinde belirtilen husus gereği sözleşmeyi onaylayan devletlere farklı bir uluslararası sözleşmeye katılma hakkının tanınmış olmasıdır. Çünkü bu durum 1919 Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi'nde sözleşmeye taraf devletlere tanınmamıştır. Ibero-Amerikan (Madrid) Havacılık Sözleşmesi'nde sözleşmeye taraf devletlere tanınan bu hak ile İspanya ve Arjantin 1919 Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi'ni onaylamış ardından birçok Latin Amerika devleti de 1928 Pan-Amerikan (Havana) Ticari Havacılık Sözleşmesi'ni imzalamıştır. Bu durum yasal

anlamda bir yenilik getirmeyen Ibero-Amerikan (Madrid) Havacılık Sözleşmesi'nin sonunu getirdiği gibi bu anlamda sözleşmenin, İspanya'nın Latin Amerika devletleri üzerinde liderlik etme arzusunun politik sonuçlarının yansımından başka bir şey olmadığı ifade edilmektedir (Bilge, 1951: 198; Çağa, 1963: 35; Freer, 1986d: 67; Göknil, 1951: 86; Kılınç, 2011: 20; Milde, 2012: 12; Sand, vd., 1960a: 35; Sorgucu, 2012: 22; Şerif, 1934: 177-181).

4.1.2.3. Pan-Amerikan (Havana) Ticari Havacılık Sözleşmesi (1928)

Amerika kıtasında bulunan zayıf devletler güçlü Avrupa devletlerinin etkisinden kurtulmak ve bu devletler ile fazla etkileşim içerisinde olmamak adına Panamerikan Birliği'ne üye olmayı tercih etmişlerdir. ABD'nin o yıllarda sürdürdüğü politikalarından biri de bu birliğe üye devletler ile arasında güçlü işbirliği kurma çabası olmuştur (Çağa, 1963: 189-204; Freer, 1986d: 67; Göknil, 1951: 86). Bu çabanın, 1919 Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi'ne ve 1926 Ibero-Amerikan (Madrid) Havacılık Sözleşmesi'ne taraf olmayan tüm Amerika kıtası devletlerini bir sözleşme çatısı altında toplamaya dönüştüğü belirtilmektedir (Çağa, 1963: 35; Göknil, 1951: 86-87; Günel, 2010: 66). İlgili devletler tarafından bu amaçla Panamerikan Birliği'nin 1923 Santiago'da düzenlediği beşinci toplantısında "Panamerika Ticari Havacılık Komisyonu" kurulması kararı alınmıştır (Sand, vd., 1960a: 35). Ardından Panamerika Ticari Havacılık Komisyonu tarafından hazırlanan metin 20 Haziran 1928 düzenlenen altıncı toplantıda Pan-Amerikan (Havana) Ticari Havacılık Sözleşmesi (The Convention on Commercial Aviation – Havana Convention) başlığı altında imzalanmış ve 1944 Şikago Sözleşmesi tarafından ilga edilmeden önce 16 devlet tarafından onaylanmıştır (Bilge, 1951: 198-199; Çağa, 1963: 35; Dempsey, 2008: 17-18; Diederiks-Verschoor, 2006: 6-7; Freer, 1986d: 67; Göknil, 1951: 86-87; Kılınç, 2011: 22-23; Milde, 2012: 12; Sand, vd., 1960a: 35; Sorgucu, 2012: 22; Şerif, 1934: 182).

1928 Pan-Amerikan (Havana) Ticari Havacılık Sözleşmesi'nin Paris ve Madrid Sözleşmelerinden farklılıklar barındırmakta olduğu ifade edilmektedir (Freer, 1986d: 67; Kılınç, 2011: 22). Bu farklılıklar;

- Havana Sözleşmesi'nin hiçbir eki bulunmamakta olup tüm kaideler kendi içerisinde yazılı tutulmuştur. Bu durum kaidelerin yenilenmesi sürecini zorlaştırmış ve elverişsiz hale getirmiştir.
- Havana Sözleşmesi, sadece ticari hava araçlarına uygulanmış, bunun dışında devlet uçaklarına ilişkin hiçbir hüküm içermemektedir.
- Uçak tescil kayıtları her devletin hukuk kaidelerine uygun olarak yapılmış, sözleşmede kayıt kodları hususunda, devletler arasında tekdüze bir sistem oluşturacak hiçbir hüküm tahsis edilmemiştir.
- Uçuş ekibinin yetkisi her devletin hukuk düzeni altında şekillendirilmiş, pilotların operasyon yapılacak devlete ilişkin yasal düzenlemeleri yeterli düzeyde bilmesi istenmiştir.
- Havana Sözleşmesi altında daimi bir sekretaryanın bulunmaması nedeniyle taraf devletlerden her ay diğer devletler ile arasında, değişen, iptal edilen tüm yasal düzenlemelere, havaalanı bilgilerine, değişen ve yeni oluşturulan rotalar ve istatistiksel bilgilere ilişkin tüm verilerin dosyalanarak paylaşılması istenmiştir (Freer, 1986d: 67-68; Milde, 2012: 12).

Bu farklılıkların dışında 1928 Pan-Amerikan (Havana) Ticari Havacılık Sözleşmesi'nin ticari amaçla faaliyet gösteren hava araçlarına daha fazla serbesti tanımakta olduğu belirtilmektedir. Bu anlamda sözleşmenin trafik haklarına ilişkin aldığı liberal tavır sonucunda, sözleşmeye taraf devletlerin ticari hava araçlarına, sözleşmeye taraf diğer devletlerin gümrük noktalarında yolcu ve kargo indirip bindirme hakkı tanındığı ve yine sözleşmeye taraf devletler arasında yolcu ve kargo taşımacılığına izin verildiği ifade edilmektedir. Bu hükmün pratikteki etkisinin yansımaları daha sonra çok taraflı anlaşmalarda 5 trafik hakkı “five freedoms of the air” olarak bilinen trafik hakkının oluşturulmasına zemin hazırlamıştır. 1928 Pan-Amerikan (Havana) Ticari Havacılık Sözleşmesi artık uygulanabilir değildir. Fakat trafik hakları hususundaki liberal duruşu nedeniyle hala Açık Semalar (Open Skies) ve gümrüksüz bir dünyada serbest hava taşımacılığı ticaretini savunanlara ilham verdiği anlatılmaktadır (Milde, 2012: 12).

4.1.2.4. Şikago Sözleşmesi (1944)

Havacılık teknolojisi, 1939-1945 yılları arasında gerçekleşen II. Dünya Savaşı sırasında çok hızlı bir şekilde gelişmiş ve savaşta yıkıcı, tahrip gücü yüksek silahlar havacılık marifetiyle taktiksel ya da stratejik amaçlarla kullanılmıştır. Yeni geniş gövdeli ve çok motorlu, ağır yükleri uzak mesafelere taşıyabilen, uçan kale (flying fortress) olarak adlandırılan bombardıman uçaklarının bu savaşta kullanılması, kıtalararası ve deniz aşırı uçuşlar için uygun kapasiteye sahip, ağır yük taşıyabilecek, gelecekte sivil havacılık için kullanılacak olan geniş gövdeli uçakların habercisi niteliğinde görülmüştür. Yine savaşın sonlanmasından kısa bir süre önce çatışan taraflar jet motorlu savaş uçaklarına geçiş yapmıştır. Bu durumun da gelecekte kullanılacak olan jet teknolojisinin potansiyeline işaret ettiği belirtilmektedir (Bartsch, 2012: 18; Milde, 2012: 13; Tremblay, 2003: 72). Yine sivil havacılıkta yaşanan teknik gelişmelerin düzenlenmesi gerekliliğinin yanında, Atlantik'in doğu yakasında Paris, batı yakasında Havana sözleşmelerinin getirdiği hukuksal düzen uygulaması, ikili bir yapı oluşturmuş, oluşan bu ikili hukuksal düzen sorunu uluslararası hava ulaşımının önünde en büyük engel olarak görülmüştür (Kılınç, 2011: 27). Heilbronn'un (1990) Cheng'den (1962) aktardığı şekli ile II. Dünya Savaşı'ndan sonra uluslararası tarifeli hava seyrüseferi hizmetlerinde çözülmesi gereken üç problem bulunmaktaydı. Bu problemler, hava sahasının serbestisi (freedom of the air), kapasite (capacity) ve tarifeler (tariffs) olarak ifade edilmektedir (Cheng, 1962: 9; Heilbronn, 1990: 62). Tüm bu durumlar, hava seyrüseferini uluslararası anlamda düzenleyecek aynı zamanda kargo taşımacılığı, hava alanları ve bu alanlara ilişkin tesisleri yeknesak kurallar çerçevesinde birleştirecek uluslararası yeni bir sözleşmenin ortaya konması gerekliliğini göstermiştir (Bartsch, 2012: 19; Bilge, 1951: 199). Çünkü uluslararası sivil havacılığın siyasi, ekonomik ve teknik konuları içinde barındıran karmaşık bir yapıya sahip düzen olması nedeni ile bu yapıya küresel manada çözüm getirecek unsurun, devletlerin kendi girişimlerinden ziyade çok taraflı bir mutabakat ile olabileceği öngörülmüştür (Günel, 2010: 73).

11 Eylül 1944 tarihinde ABD, yeni bir havacılık konvansiyonun kabulü için izlenecek metodun belirlenmesi ve acil olarak yeni geçici havayolu güzergahların

ortaya konması amaçları ile 1 Kasım ile 7 Aralık 1944 tarihleri arasında gerçekleştirilecek olan Uluslararası Sivil Havacılık Konferansı'na Türkiye'nin de aralarında bulunduğu 54 devleti davet etmiş ancak davet edilen devletlerden Suudi Arabistan ve Sovyetler Birliği konferansa katılmamıştır. Savaş sonrası düzen için önemli rol oynayacağı düşünülen ve yüzölçümü bakımından en geniş topraklara sahip Sovyetler Birliği'nin, hava sahasını uluslararası uçuşlara açmamak yönündeki negatif, güvensiz ve izole tavrı, gelecekte ABD ile arasında yaşanacak olan soğuk savaşın erken bir göstergesi olarak gösterilmektedir. Sovyetler Birliği resmi olarak konferansa katılmama gerekçesinde ise kendisine karşı düşmanca tutum içerisinde olan İsviçre, İspanya ve Portekiz gibi devletlerin konferansa katılmalarını göstermiştir (Bartsch, 2012: 17-18; Cheng, 1956: 109; Dempsey, 2008: 20; Diederiks-Verschoor, 2006: 13; Freer, 1986f: 22; Göknil, 1951: 88; Günel, 2010: 73; Havel ve Sanchez, 2014: 36; Kılınç, 2011: 27-28; Milde, 2012: 14; Sand, vd., 1960b: 126; Sorgucu, 2012: 23; Tremblay, 2003: 27).

Tablo 4.4: Şikago konferansına davet edilen ülkeler

Afganistan	İngiltere	Panama
Avustralya	Yunanistan	Paraguay
Belçika	Guatemala	Peru
Bolivya	Haiti	Filipinler
Brezilya	Honduras	Polonya
Kanada	İzlanda	Portekiz
Şili	Hindistan	Suudi Arabistan
Çin	İran	Güney Afrika
Kolombiya	Irak	İspanya
Kosta Rika	İrlanda	İsveç
Küba	Lübnan	İsviçre
Çekoslovakya	Liberya	Suriye
Dominik Cumhuriyeti	Lüksemburg	Türkiye
Ekvador	Meksika	Sovyetler Birliği
Mısır	Hollanda	Uruguay
El Salvador	Yeni Zelanda	Venezuela
Etiyopya	Nikaragua	Danimarka
Fransa	Norveç	Tayland

Kaynak: Freer, 1986f: 22

Uluslararası hava hukukunun gelişimi sürecinde mihenk taşı olarak görülen ve günümüzde de uluslararası sivil havacılık alanında hukuksal anlamda temel bir kaynak olarak gösterilen 1944 Şikago Konferansı'nda,

- Komite I: Uluslararası Havacılık Konvansiyonu ve Uluslararası Havacılık Örgütü,
- Komite II: Teknik Standartlar ve Prosedürler,
- Komite III: Geçici Rotalar,
- Komite IV: Geçici Kurul adı altında kurulan 4 komite ile görüşmelere başlanmıştır (Freer, 1986f: 23; Larsen vd., 2012: 38).

1944 Şikago Konferansı, uluslararası sivil havacılığa ilişkin tüm sorunların çözüleceği inancı ile başlamıştır. Ancak konferansta önemli rol oynayan ABD ve İngiltere gibi devletler arasında yaşanan derin görüş ayrılıklarının bu inancı gölgelediği ifade edilmektedir (Diederiks-Verschoor, 2006: 13; Günel, 2010: 73-74; Larsen vd., 2012: 37; Milde, 2012: 14).

Dünyanın havacılık gücü anlamında hakimi olan ve gerek uçak üretiminde gerekse teknolojisinde, o yıllarda üstünlüğü elinde bulunduran ABD, 1928 Havana Sözleşmesi ile ortaya konulan liberal düzenden çok daha fazlasını öngören bir hava sahası serbestisini savunmaktaydı. Bununla birlikte serbest rekabete dayalı ticari bir sivil havacılık sektörünün oluşmasını, söz konusu sektörde söz sahibi olarak lider konumda olmayı arzu etmekteydi. ABD bu senaryo altında, önemli bir rakibin ve rekabetin olmadığı alan oluşturarak, uluslararası tüm hava taşımacılığını kontrol edebilecekti (Bartsch, 2012: 19; Dempsey, 2008: 21; Diederiks-Verschoor, 2006: 13; Freer, 1986e: 39-41; Milde, 2012: 15). Çünkü savaş yıllarında ABD, daha sonra ticari uçaklara çevrilebilecek büyük kargo uçakları üretirken, İngiltere bu anlamda sadece savaş uçağı üretimine bağlı kalmıştır. Bu durum, ABD'nin konferansta öne sürdüğü görüşlerinin kabulü halinde, ABD'yi dünyanın sivil havacılık faaliyetlerini kontrol eden en büyük egemen güç haline getirebilecekti (Dempsey, 2008: 21; Milde, 2012: 15). Diğer yandan ABD, ekonomik anlamda sadece tavsiye kararları alabilen ancak teknik alanda ise icra yetkisine sahip, uluslararası sivil havacılık faaliyetlerini düzenleyecek "Uluslararası Havacılık Meclisi" adı altında bir otorite kurulmasını önermiştir (Günel, 2010: 75; Sand, vd., 1960b: 126).

ABD'nin bu liberal yaklaşımı, dünya üzerinde büyük sömürgelere sahip İngiltere tarafından güçlü bir şekilde itiraza uğramış ve İngiltere bu anlamda sömürgeleri üzerindeki hava sahasına ilişkin olarak korumacı bir tavır sergilemiştir. Çünkü İngiltere, ABD'nin ileri sürdüğü tezin kabulü halinde, haksız bir rekabet ortamının oluşacağını ve bu durumun havacılık anlamında güçlü altyapıya sahip devletleri uluslararası ticari havacılık faaliyetlerinde tek söz sahibi yapacağını belirterek, ABD'nin tezinin kabul edilemez olduğunu dile getirmiştir (Bartsch, 2012: 19-20; Bilge, 1951: 200; Dempsey, 2008: 21; Diederiks-Verschoor, 2006: 13; Freer, 1986f: 23-24; Günel, 2010: 76; Kılınç, 2011: 31-32; Larsen vd., 2012: 37; Milde, 2012: 15; Rhoades, 2014: 48). Diğer yandan İngiltere'nin bu tezini haklı kılacak bir durumu Dempsey (2008) çalışmasında Prof. Wenceslas Wagner'in gözlemlerini aktarırken dile getirmektedir. Prof. Wenceslas Wagner; II. Dünya Savaşı'ndan önce dünyada tüm havayolu şirketlerinin, 1.200 adeti uluslararası hava taşımacılığında kullanılan toplam 2,388 adet uçak ile sivil havacılık alanında faaliyet gösterdiklerini, 1944 yılında sadece ABD'nin tek başına 300.000 uçak ürettiğini ve bunların 20.000 adetinin kargo uçağı olduğunu belirtmiştir. Bununla birlikte 5 milyon civarında bu alanda yetişmiş iş gücüne sahip bir havacılık sektörünü elinde bulunduran ABD ile, II. Dünya Savaşı'nın sonuna doğru dünya üzerinde rekabet edecek hiçbir devletin olmadığını, ABD'ye ait tezin kabulü halinde bu durumun sadece ABD'ye büyük avantajlar sağlayacağını ifade etmiştir (Larsen vd., 2012: 37; Dempsey, 2008: 21-22).

İngiltere, ABD'nin ileri sürdüğü teze karşılık, Fransa'nın da desteği ile birlikte devletlerin hava sahalarında tam ve münhasır egemen olmaları gerektiğini öne sürmüş ve kurulacak bir uluslararası örgüt ile de tarifelerin, frekansların ve kapasitelerin düzenlenebileceğini, bu anlamda örgütün dünya sivil havacılık faaliyetlerini idare ederek, hava taşımacılığı sistemli bir şekilde yürütebileceğini dile getirmiştir (Bilge, 1951: 200; Dempsey, 2008: 27; Diederiks-Verschoor, 2006: 13; Freer, 1986f: 23-24; Günel, 2010: 76; Kılınç, 2011: 31-33; Larsen vd., 2012: 37; Milde, 2012: 15; Rhoades, 2014: 48, Sand, vd., 1960b: 126-127).

Konferansta ortaya çıkan derin görüş ayrılıklarını ortadan kaldırmak adına, Kanada'nın inisiyatif olarak ABD ve İngiltere tarafından kabul görececek bir tez

önerdiği görülmektedir. Kanada, bu anlamda, ekonomik kararlar alabilecek yetkiye sahip kurulacak uluslararası sivil havacılık örgütü ile havayolu şirketlerine lisans verebilecek, sivil havacılık faaliyetlerini kurulları ile yürütebilecek uluslararası bir yapı ortaya koymayı amaçlamıştır (Bilge, 1951: 200; Diederiks-Verschoor, 2006: 13; Freer, 1986f: 23-24; Günel, 2010: 76; Kılınç, 2011: 33-34; Milde, 2012: 15; Rhoades, 2014: 48; Sand, vd., 1960b: 127).

Avustralya ve Yeni Zelanda ise en idealist ve radikal bir yaklaşım ile uluslararası bir hava taşımacılığı şirketinin kurulması gerektiğini ve kurulacak bu hava taşıma şirketinin dünya üzerindeki tüm uçak ve havalimanlarının mülkiyetine sahip, tüm uluslararası sivil havacılık faaliyetlerini yürütecek bir yapıda olması gerektiğini dile getirmiştir (Bartsch, 2012: 20; Bilge, 1951: 200; Dempsey, 2008: 27; Diederiks-Verschoor, 2006: 13; Freer, 1986f: 23-24; Günel, 2010: 76; Kılınç, 2011: 34; Milde, 2012: 15; Rhoades, 2014: 48; Sand, vd., 1960b: 127). Ancak daha konferansın başında bu tez kabul görmemiştir (Sand, vd., 1960b: 127).

Tüm bu tezlerin ve tartışmaların ışığında, Şikago Konferansı'nda ortaya çıkan görüş ayrılıklarının ekonomik liberalizm ve ulusal korumacılık arasında gidip geldiği görülmektedir. Bu anlamda Milde (2012) çalışmasında Şikago Konferansı'ndan onlarca yıl geçmesine rağmen belirtilen hususlardaki temel ayrılıkların halen sürdüğünü belirtmektedir (Milde, 2012: 15).

Konferans görüşmeleri sırasında çok farklı yaklaşımlara sahip bu tezler arasında herhangi bir uzlaşmaya varılamamıştır (Milde, 2012: 15; Sand, vd., 1960b: 127). Konferans görüşmeleri esnasında yaşanan bu gelişmelerin konferansın dağılması noktasına gelmesine sebep olduğu, bu anlamda konferansı asıl çıkmaz noktaya sokan meselenin hava taşımacılığının ekonomik boyutu olduğu belirtilmektedir. Bu anlamda en çok endişe duyulan noktanın, oluşturulacak çok taraflı bir uluslararası idari yapının rotalar, tarifeler, ücretler ve frekanslar hususlarında karar alma yetkisinin sınırları olduğu ifade edilmektedir (Freer, 1986g: 42). Tüm bu gelişmelerin ardından ABD, İngiltere ve Kanada arasında gerçekleşen gizli görüşmelerin ardından tarifeli hava servislerine ilişkin düzenlemelerin asıl sözleşme metninden çıkarılmasını ve söz konusu düzenlemenin ayrı ayrı iki sözleşmede

(Transit ve Ulaştırma) yer almasını öneren Hollanda'nın önerisi kabul görmüş ve Son Metin (Final Act) düzenlenerek imzaya açılmış, Liberya dışında tüm devletler tarafından 7 Aralık 1944 tarihinde imzalanmış olup teknik konular taslak olarak metne eklenirken, uzlaşılamayan hususlar hakkında ise ilave (Appendix) sözleşmeler hazırlanmıştır (Bartsch, 2012: 19-20; Bilge, 1951: 201; Çağa, 1963: 211; Dempsey, 2008: 27-29; Diederiks-Verschoor, 2006: 14; Freer, 1986g: 42-43; Göknil, 1951: 88-89; Günel, 2010: 76-77; Heilbronn, 1990: 62-63; Kılınç, 2011: 34-35; Larsen vd., 2012: 37-39; Melgar, 2015: 81; Milde, 2012: 15; Rhoades, 2014: 49-50; Sand, vd., 1960b: 127; Sorgucu, 2012: 23; Tremblay, 2003: 73).

Şikago Konferansı'nda kurulan komitelerin görüşmelerini ve önerilerini içeren Son Metin'e ek olarak aşağıda belirtilen sözleşmeler ve ek bir tasarı kabul edilmiş, imza ve onaya açılmıştır.

- Ek-1 : Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi (Interim Agreement on International Civil Aviation)
- Ek-2 : Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Convention on International Civil Aviation)
- Ek-3 : Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Sözleşmesi (International Air Services Transit Agreement)
- Ek-4 : Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi (International Air Transport Agreement)
- Ek-5 : Teknik Ekler Tasarısı (Draft Technical Annexes)

Uluslararası anlamda kaydedilen bu başarının ışığında, Uluslararası Sivil Havacılık Konferansı, günümüze kadar yapılmış tüm konferanslar arasında en başarılı, verimli ve etkili konferans olarak görülmektedir (Milde, 2012: 16). Ancak diğer yandan ticari havacılık konusunda çok az hüküm içeren yapısı nedeniyle ticari havacılığa ilişkin çok taraflı bir çerçeve ortaya koyamaması bakımından eleştirilmektedir (Stadlmeier, 2010: 11).

4.1.2.4.1. Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi – Ek-1 (Interim Agreement on International Civil Aviation)

Şikago Konvansiyonu'nun 91. maddesi gereğince, konvansiyonun 26 devletin onayını takip eden 30 günün sonunda yürürlüğe gireceği ifade edilmiş ve bu süre zarfında oluşacak boşluğun doldurulması adına köprü vazifesi görecek olan Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi (Interim Agreement on International Civil Aviation) 6 Haziran 1945 tarihinde 26 devletin onayı ile hayata geçirilmiştir. Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ile kurulan ve Şikago Konvansiyonu'nun yürürlüğe gireceği tarihe kadar uluslararası sivil havacılık uçuşları için kurallar ortaya konması amacı ile Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Örgütü (PICAO) kurulmuş, Şikago Konvansiyonu'nun yürürlüğe girdiği 4 Nisan 1947 tarihinden sonra yerini Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne (ICAO) bırakmıştır. (Çağa, 1963: 212-213; Freer, 1986g: 43; Freer, 1986h: 36-39; Sand, vd., 1960b: 127).

4.1.2.4.2. Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi – Ek-2 (Convention on International Civil Aviation)

Günümüz itibari ile 191 devletin taraf olduğu Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Convention on International Civil Aviation), Şikago Konferansı sonunda 32 devlet tarafından imzalanmıştır. Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi 4 kısım, 22 bölüm ve 96 maddeden oluşmaktadır (Sand, vd., 1960b: 128; Tremblay, 2003: 73).

Melgar (2015) çalışmasında Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin yasal çerçevesini 3 ana bölüme ayırmaktadır:

- Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO).
- Yasal Çerçeve:
 - Genel uluslararası hukukun öngördüğü gibi hava sahasındaki egemenlik (Şikago Sözleşmesi, 1944: madde 1).
 - Hava aracının tabiiyeti (Şikago Sözleşmesi, 1944: madde 17 ve 18).

- Hava aracı ve Seyrüsefer hizmetlerine ilişkin yerine getirilmesi gereken hususlar (Şikago Sözleşmesi, 1944: Bölüm 5).
- Uluslararası standardizasyon (Şikago Sözleşmesi, 1944: Bölüm 6 ve 20).
- Anlaşmazlıkların barışçıl çözümü (Şikago Sözleşmesi, 1944: Bölüm 18).
- Uçuş Hakkı:
 - Tarifersiz Uçuşlar (Şikago Sözleşmesi, 1944: madde 5).
 - Tarifeli Uçuşlar için izin ve yetki (Şikago Sözleşmesi, 1944: madde 6).
 - Hava Taşımacılığı Anlaşması ve İki taraflı anlaşmalar.

Melgar'ın (2015) çalışmasında belirttiği ilgili hususların, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin genel hatları olduğunu ifade etmektedir (Melgar, 2015: 80).

Sözleşmenin 1. maddesinde belirtilen; *“Taraflar Devletler, devletlerin ülkeleri üstündeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır hâkimiyeti haiz olduklarını kabul ederler”* şeklindeki hüküm, 1919 Paris Konvansiyonu'nun neredeyse kelime kelime aynısıdır (Şikago Sözleşmesi, 1944: madde 1). Çalışmamızın ikinci bölümünde, Hava Hukukunun Kuramsal Gelişimi başlığı altında hava sahasına ilişkin teorilerin açıklandığı kısımda da belirtildiği üzere, mutlak egemenlik anlayışının Şikago Sözleşmesi'nin 1. maddesinde benimsendiği görülmektedir (Dempsey, 2008: 44; Diederiks-Verschoor, 2006: 17-18; Havel ve Sanchez, 2014: 40-41; Larsen vd., 2012: 40; Melgar, 2015: 80; Tremblay, 2003: 74). Diğer yandan, sözleşmenin 5. maddesinde, tarifersiz olarak uluslararası seyrüsefer yapan hava araçlarının, taraf devletlerin hava sahasını ilgili devletten izin almaksızın, sözleşmenin şartlarına uymak koşulu ile kullanabileceği ve seyrüsefer dışındaki amaçlar ile iniş yapabileceği belirtilmektedir (Cheng, 1956: 112; Dempsey, 2008: 48-49; Diederiks-Verschoor, 2006: 19-20; Larsen vd., 2012: 44-45; Şikago Sözleşmesi, 1944: madde 5). Sözleşmenin diğer önemli bir hükmü ise kabotaj hakkında olup bu husus Sözleşmenin 7. maddesinde; *“Taraflar devletlerden her biri, ülkesi dahilindeki bir noktadan ülkesi dahilinde diğer bir noktaya ücret veya kira karşılığında yolcu, yük veya posta taşımak iznini, diğer taraf devletlerin hava araçlarına vermeme hakkına*

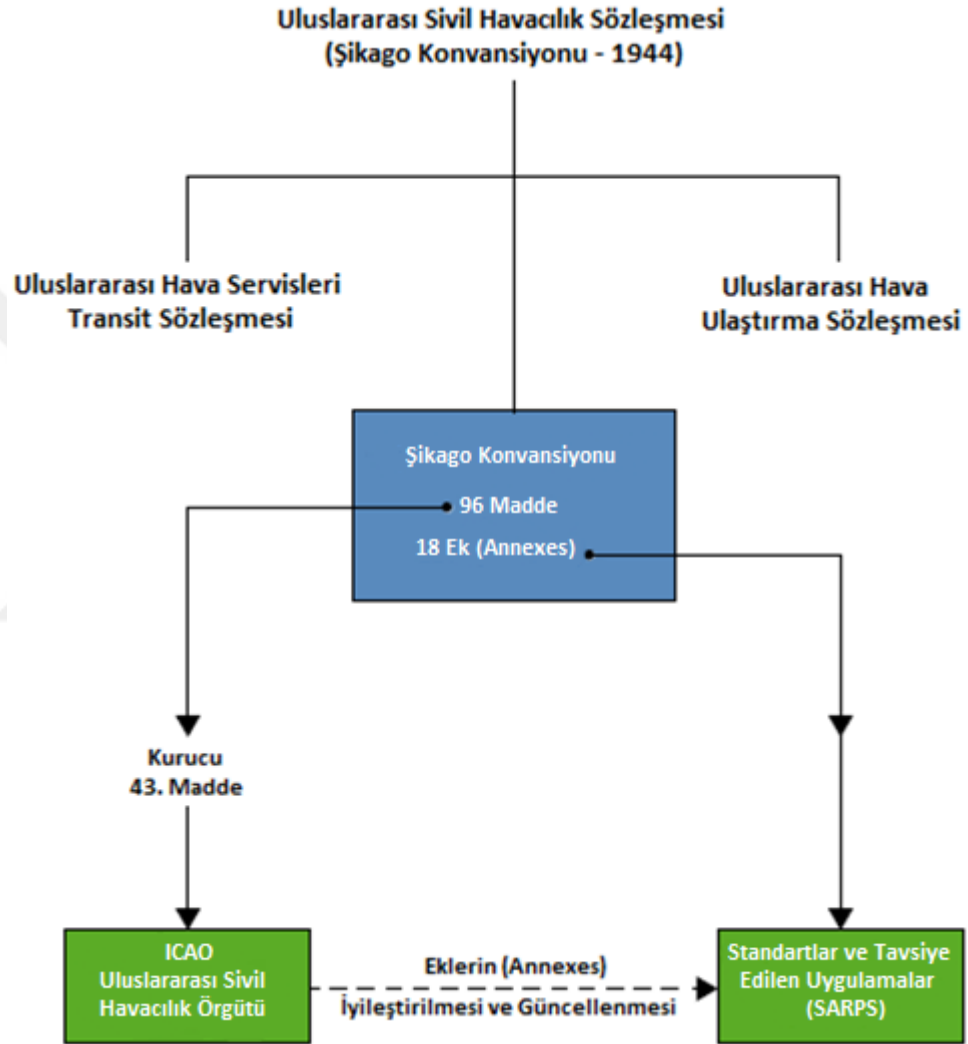
sahiptir” şeklinde belirtilmiştir (Dempsey, 2008: 44-45; Diederiks-Verschoor, 2006: 23-24; Günel, 2010: 81; Havel ve Sanchez, 2014: 49-50; Larsen vd., 2012: 46-47; Şikago Sözleşmesi, 1944: madde 7). Şikago Sözleşmesi’nin 9. maddesinde ise taraf devletlerin her birinin askeri zorunluluk veya kamunun emniyeti için başka devletlerin hava araçlarının, ülkesinin hava sahasından geçmelerini yasaklayabileceği gibi ülkeleri üzerindeki hava sahasının bir kısmını yahut tamamını seyrüsefere kapatabileceği belirtilmiştir (Şikago Sözleşmesi, 1944: madde 9). Bu duruma en iyi örnekler olarak 11 Eylül saldırılarından hemen sonra ABD’nin tüm hava sahasını uçuşlara kapatması ya da Nisan 2010 tarihinde İzlanda’da yaşanan volkanik patlamanın ardından Avrupa Birliği hava sahasının büyük bir kısmının uçuşlara kapatılması verilmektedir (Havel ve Sanchez, 2014: 42-43).

Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, 1919 Paris ve 1928 Havana sözleşmelerinin hukuken değil ancak fiilen sona ermiş olduğunu ifade etmektedir. Çünkü Şikago Sözleşmesi’nin 83. maddesi üye devletlere, herhangi bir devlet ile sözleşmenin şartlarına uygun olmak koşulu ile hava anlaşmaları yapma izni vermiştir (Bilge, 1951: 204; Çağa, 1963: 214-215;). Diğer yandan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi sadece sivil hava araçlarına ilişkin hükümler içermekte olup devlet hava araçları bu sözleşmenin dışında bırakılmıştır (Bilge, 1951: 205). Ayrıca Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi’nin 17. maddesi, hava gemilerinin tescil kaydının bulunduğu devletin tabiiyetinde olduğunu ifade etmektedir (Havel ve Sanchez, 2014: 47-48; Sand, vd., 1960b: 128).

Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi’nin hükümlerinin en önemli yanının, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) adı altında daimi uluslararası bir yapı ortaya koyması olduğu belirtilmektedir (Bilge, 1951: 205). Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Örgütü (PICAO) 4 Nisan 1947 tarihinden sonra yerini Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü’ne (ICAO) bıraktıktan sonra uluslararası sivil havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi hususunda Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü daimi bir yapı halini almış olup günümüzde 191 devletin üyesi olduğu örgüt halen faaliyetlerini sürdürmektedir (Freer, 1986g: 43; Freer, 1986h: 36-39; Freer, 1986i: 52-54). Sivil Havacılık Sözleşmesi’nin 43. maddesinde belirtilen; “*Bu konvansiyon tarafından, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı adı altında bir teşkilat*

kurulmuştur” hükmü gereği kurulan ICAO’nun kurumsal yapısı, görevi, amacı ve statüsü aynı maddenin ikinci kısmında belirtilmiştir (Şikago Sözleşmesi, 1944: madde 43). Bu anlamda Şekil 4.1, Şikago Sözleşmesi’nin ICAO ile olan yasal ilişkisini göstermektedir.

Şekil 4.1: Şikago Konvansiyonu ve ICAO arasındaki yasal ilişki



Kaynak : Aviation Law, The Basis for International Legislation: 1.14
<http://www.theairlinepilots.com/forumarchive/al/airlaw.pdf>

4.1.2.4.3. Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Sözleşmesi – Ek-3 (International Air Services Transit Agreement)

Günümüz itibari ile 130 devletin taraf olduğu Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Sözleşmesi (International Air Services Transit Agreement), Şikago Konferansı sonunda 26 devlet tarafından imzalanmıştır. (Cheng, 1956: 110; Sand, vd., 1960b: 129; Tremblay, 2003: 73).

Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Sözleşmesi, adından da anlaşılacağı üzere “Transit Anlaşması” (Bartsch, 2012: 21) olarak tanımlanmakta ve sözleşmenin, İngiltere’nin ABD’nin sivil havacılık sektöründe tek söz sahibi devlet olmasını önleyebilmek adına ortaya koyduğu sınırlı serbestlik tezinin sonucu olarak metne alınmış bir anlaşma olduğu ifade edilmektedir (Çağa, 1963: 215; Freer, 1986g: 43; Kılınç, 2011: 36; Melgar, 2015: 92; Sand, vd., 1960b: 129).

İngiltere’nin sınırlı serbestlik tezi, Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Sözleşmesi’ne taraf devletlere İkili Serbestlik (Two Freedoms) ya da Trafik Hakkı tanımaktadır. Bu haklar;

- Diğer bir üye devletin ülkesi üzerinden transit olarak uçup geçme hakkı,
- Diğer bir üye devletin ülkesine ticari olmayan sebepler ile inme hakkıdır (acil iniş, yakıt ikmali, teknik sebepler, vb.) (Bartsch, 2012: 21; Çağa, 1963: 215; Freer, 1986g: 43; Kılınç, 2011: 36; Melgar, 2015: 92; Sand, vd., 1960b: 129).

İkili Serbestlik (Two Freedoms) hakkı zararsız geçişi kapsamaktadır ve ticari bir boyut taşımamaktadır. Diğer yandan bu trafik haklarının tarifeli sefer yapan havayolu şirketlerinin hava araçlarına tanınmış bir hak olduğu ve Şikago Sözleşmesi'nin tarifeli seferler için trafik haklarını her açıdan sınırlayan hükmünün de ilgili haklar vasıtasıyla bertaraf edilmiş olduğu ifade edilmektedir (Ünal, 2009: 23).

4.1.2.4.4. Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi – Ek-4 (International Air Transport Agreement)

ABD, hava taşımacılığı ticaretine liberal bir yaklaşım ile hiçbir sınırlama getirmeden, hava taşımacılığı sektöründe serbest bir rejimin oluşması taraftarıydı. Bu amaçla ortaya konan Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi, “Ulaştırma” ya da “Beşli Serbestlik” (Five Freedoms) olarak bilinmektedir (Dempsey, 2008: 23-25; Freer, 1986g: 43; Sand, vd., 1960b: 129). Bugün Türkiye’nin de aralarında bulunduğu sadece 11 devlet tarafından onaylanmış olan sözleşme, fiilen ölü olarak görülmektedir (Sand, vd., 1960b: 129).

Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi’ne taraf devletler, sözleşmeye taraf diğer devletlerin tarifeli sefer yapan hava araçlarına ilk ikisi teknik, diğer üçü ise ticari olmak üzere Beşli Serbestlik (Five Freedoms) ya da Beşli Trafik Hakkı tanımaktadırlar (Dempsey, 2008: 23-25; Freer, 1986g: 43; Sand, vd., 1960b: 129). Bu haklar;

- Diğer bir üye devletin ülkesi üzerinden transit olarak uçup geçme hakkı,
- Diğer bir üye devletin ülkesine ticari olmayan sebepler ile inme hakkıdır (acil iniş, yakıt ikmali, teknik sebepler, vb.),
- Hava aracının sicil kaydının bulunduğu devletten aldığı yolcu, yük ve postayı sözleşmeye taraf diğer devlete indirme hakkı,
- Hava aracının sözleşmeye taraf başka bir devletten aldığı yolcu, yük ve postayı kendi ülkesine götürüp indirme hakkı,
- Hava aracının sicil kaydının bulunduğu devlet dışında herhangi bir devletten aldığı yolcu, yük ve postayı diğer herhangi bir devlete serbestçe götürme hakkıdır (Çağa, 1963: 215-216; Dempsey, 2008: 23-25; Freer, 1986g: 43; Kılınç, 2011: 37; Melgar, 2015: 93-94; Sand, vd., 1960b: 129).

Devletler eşit rekabet şartlarının oluşmayacağına inandıklarından dolayı Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi’ne (Five Freedoms) taraf olmak istememişlerdir. Devletlerin çoğunun bu tutum içerisinde olduğunu gören ABD dahi sözleşmeye taraf olmaktan çekilmiştir (Kılınç, 2011: 37; Sand, vd., 1960b: 129).

4.1.2.4.5. Teknik Ekler Tasarısı – Ek-5 (Draft Technical Annexes)

1919 Paris Sözleşmesi'nin aksine Şikago Sözleşmesi, hava seyrüseferi için teknik konular içermektedir. Bu durum sözleşmeye ek olarak konulan Teknik Ekler (Technical Annexes) kısmında verilmiştir. Teknik Ekler taraf olmayı gerektirmediği gibi bağlayıcı özelliği bulunmayan sadece tavsiye niteliğinde olan eklerdir (Freer, 1986g: 43; Sand, vd., 1960b: 129-130).

Teknik Ekler (Technical Annexes) hususunda tüm çalışmalar ICAO Konseyi'ne bırakılmış ve teknik konular ya da hükümlerin ortaya konması, kabulü ve zaman içerisinde güncellemesi hususlarında da ICAO Konseyi'ne belli yetkiler tanınmıştır (Çağa, 1963: 217). Sözleşmenin ilk imzalandığı sırada 12 Teknik Ek bulunmaktayken daha sonra ICAO tarafından yapılan yenileme çalışmaları ile bu sayı 15 Teknik Ek ve en son 18 Teknik Ek halini almıştır (Freer, 1986i: 54). ICAO tarafından günümüzde de düzenlenmekte olan ve Şikago Sözleşmesi'nin Teknik Ekler kısmını oluşturan ekler aşağıda sıralanmıştır:

- Ek 1: Personel Lisansları: 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 benzerlerinin özellikleri.
- Ek 5: Hava-Yer Operasyonlarında kullanılan Ölçü Birimleri: Hava-Yer haberleşmesi sırasında kullanılacak ölçü birim ve sistemleri standartları.
- Ek 6: Hava Araçları Operasyonu: Dünyada benzer standartların uygulanması (Uçuş Güvenliği dahil) hususunda standartlar.
 - 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 Aracının tescili ve tanımlanması için kurallar.
- Ek 8: Hava Aracının Uçuşa Elverişliliği; Hava araçlarının aynı işlemlerle sertifikasyonu ve denetimine ilişkin düzenlemeler ve kurallar.
- Ek 9: Tesisler: Hava araçları, yolcu, yük ve diğer ilgililerin uluslararası havaalanlarına giriş ve çıkışlarının çabuklaştırılmasına ilişkin koşullar.
- Ek 10: Havacılık Haberleşmesi – Dijital Veri Haberleşme Sistemleri; Haberleşme teçhizat ve sistemleri ile haberleşme usullerine ilişkin standardizasyon.
- Ek 11: Hava Trafik Hizmetleri: Hava trafik kontrol, uçuş bilgi ve uyarı hizmetlerinin kuruluşu ve işletilmesi hususlarında kurallar.
- Ek 12: Arama ve Kurtarma: Arama ve Kurtarma Hizmetleri için lazım gelen teçhizat ve işletme özellikleri.
- Ek 13: Hava Aracı, Kaza İnceleme, Hava Aracı Kazaları: Bildirme, inceleme ve rapor usullerinde benzerliğin sağlanması hakkında düzenlemeler.
- Ek 14: Havaalanları: Havaalanlarının tasarım ve işletilmesi ve Helikopter iniş-kalkış alanları olan Heliportlara ilişkin özellikler.
- Ek 15: Havacılık Bilgi Hizmetleri: Uçuş Harekatı için gerekli havacılık bilgilerinin toplanması ve yayınlanmasına ilişkin yöntemler.
- Ek 16: Çevre Koruma: Hava Aracı Gürültü Düzenleme ve Karasal Kullanım Gürültü Belirleme Birimleri ve Hava Aracı Motor Salınımlarına (Emissions) ilişkin uygulamalar.
- Ek 17: Güvenlik: Uluslararası Sivil Havacılığın Kanun Dışı Eylemlerden Korunması.
- Ek 18: Tehlikeli Maddelerin Havayolu ile Emniyetli Şekilde Taşınması: Tehlikeli Maddelerin (Kargonun) özellikleri, etiketlenmesi, paketlenmesi ve yüklenmesine ilişkin kurallar (Bartsch, 2012: 57-54; Dempsey, 2008: 52-53; Rhoades, 2014: 60; Sorgucu, 2012: 24-26).

Teknik Ekler uluslararası hava seyrüseferi için çok büyük önem arz etmektedir (Sand, vd., 1960b: 130). Bu hususta Çağa (1963), Şikago Sözleşmesi'nin bizzat içerdiği hükümlerden ziyade, uluslararası hava taşımacılığı faaliyetlerinin temelini

oluşturan ilgili Teknik Ekler'in asıl öneme sahip unsur olduğunu belirtmektedir (Çağa, 1963: 217).

Tüm bunların dışında Şikago Sözleşmesi bütün olarak değerlendirildiğinde, ekonomik alanda ortaya çıkan başarısızlığa rağmen teknik konularda ve temel sözleşmenin evrensel anlamda kabul görmesi hususunda, uluslararası anlamda başarılı bir sözleşme olarak görülmektedir (Dempsey, 2008: 55; Sand, vd., 1960b: 130). Fakat Şikago Sözleşmesi'nin hayat bulmasından yaklaşık yarım yüzyıl sonra politikacıların ve sektör liderlerinin ikinci bir Şikago Sözleşmesi yapılması ya da mevcut olanın güncellenmesi veya havacılık hakları ve sorumluluklarının çok taraflı değişiklikler ile genişletilmesi için yeni uluslararası bir toplantıya ihtiyaç olduğunu dile getirdikleri ifade edilmektedir (Dempsey, 2008: 55).

4.1.2.5. Tokyo Sözleşmesi (1963)

İlk uçak kaçırma eylemi 1931 yılında rapor edilmiş ve Peru'da gerçekleşmiştir (Freer, 1986j: 25). 1948 yılında Porto Riko'dan New York'a gerçekleşen uçuş sırasında yolculardan Santano ve Cordova adında iki yolcu, uçağa binişlerinden önce alkollü olmalarının yanı sıra uçağa bindikten sonra da alkol almaya devam etmişler ve ardından birbirleriyle kavga ettikten sonra uçuş ekibiyle kavga etmişlerdir. Uçağın New York'a varmasının ardından iki yolcu tutuklanmış ve Açık Denizlerde Meydana Gelen Ölümlere İlişkin Yasa (Death on the High Seas Act - DOHSA) altında yargılanmışlardır. Ancak mahkeme Açık Denizlerde Meydana Gelen Ölümlere İlişkin Yasa'nın uçaklara uygulanamayacağı karar vermiş ve bu iki yolcu yargılanmaktan kurtulmuşlardır (Dempsey, 2008: 237; Milde, 2012: 224). Uçak içinde meydana gelen yasa dışı eylemler bunlarla sınırlı kalmamış sadece 1968 ile 1970 yılları arasında 200 uçak kaçırma eylemi gerçekleştirilmiştir. Bu durum sivil havacılığın karanlık tarafı olarak görülmektedir (Freer, 1986j: 25).

Bu sorun 1902 yılından beri yasal çerçeve içerisinde cevaplanması gereken büyük bir problem olarak durmaktaydı. Devletlerin hava sahalarında egemen oldukları 1919 Paris ve 1944 Şikago Sözleşmeleri'nde kayda alınmış ve hukuksal bir prensip olarak tanınmıştır. Ancak sivil havacılığın ve hava hukukunun uluslararası karakteri, uçak

içerisinde işlenen suçlara ilişkin olarak yargı yetkisinin ve hangi ülkenin yargılama yetkisinin bulunduğu açıklanmasını gerekli kılmaktadır (Diederiks-Verschoor, 2006: 290). Diğer yandan bu sorunu takip eden ve durumu daha da karmaşık hale getiren sorular ortaya çıkmıştır. Uçak içerisinde yasa dışı bir eylemin meydana gelmesi halinde hangi hukuk kuralı ve kim tarafından uygulanmalıdır? Uçağın sicilinin kayıtlı olduğu devlet mi, havayolu şirketinin ortaklık içerisinde olduğu devlet mi, yaralanan ya da zarar gören kişinin vatandaşlığının bulunduğu devlet mi, uçağın kalkış ya da iniş gerçekleştirdiği devlet mi yoksa olayın meydana geldiği sırada hava sahası kullanılan devlet mi yargılama yetkisine sahiptir. Diğer yandan uçuş ekibinin suça karışmış yolcuya karşı bir yaptırım gücü var mıdır? Tüm bu soruları yanıtlayacak uluslararası bir sözleşmenin ortaya konulması gerektiği açıkça görülmüştür (Dempsey, 2008: 237).

Uluslararası Hukuk Komisyonu, uçaklarda işlenen yasa dışı eylemlere ilişkin yetki ve kapsam hususunu uluslararası manada çözmek için konuyu birçok kez görüşmüş, Uluslararası Ceza Hukuku Derneği 1957 yılında gerçekleştirdiği kongresinde bu durumu tartışmıştır (Diederiks-Verschoor, 2006: 290). Sonuç olarak ise ICAO Hukuk Komitesi tarafından uluslararası bir sözleşme metninin ortaya konulması amacıyla 14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da Diplomatik Konferans düzenlenmiş ve ilgili sözleşme "Hava Araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme" (The Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft) başlığı altında imzaya açılmıştır. 4 Aralık 1969 tarihinde yürürlüğe giren sözleşme bugün itibari ile 186 devlet tarafından onaylanmıştır (Abeyratne, 2010: 219; Dempsey, 2008: 237; Diederiks-Verschoor, 2006: 290; Freer, 1986j: 25; Günel, 2010: 146; Havel ve Sanchez, 2014: 194; Larsen, 2012: 85; Milde, 2012: 224; Sorgucu, 2012: 26).

Tokyo Sözleşmesi'nin 1. maddesinde açıklandığı üzere, sözleşme, sözleşmeye taraf devletlerin kendi iç ceza kanunlarını ihlal eden suçlarla birlikte, uçağın, uçak içerisindeki personelin, malların güvenliğini, suç teşkil etsin veya etmesin, tehlikeye sokabilecek yine uçağın içindeki düzeni ve disiplini bozan tüm eylemlere uygulanmaktadır (Abeyratne, 2010: 221; Diederiks-Verschoor, 2006: 293; Günel, 2010: 148; Milde, 2012: 225; Tokyo Sözleşmesi, 1963: madde 1). Bu anlamda suç

teşkil etsin veya etmesin uçuş güvenliğini tehlikeye sokabilecek eylemlerde bulunan kişilere karşın, sözleşmenin 3. bölümünde pilota bir takım tedbirleri alma hakkı tanınmıştır (Diederiks-Verschoor, 2006: 295-296; Milde, 2012: 227-229; Tokyo Sözleşmesi, 1963: madde 5-10).

Tokyo Sözleşmesi'nin 2. maddesinde belirtilen; *“Dördüncü madde hükümlerini haleldar etmemek ve uçağın veya içindeki şahısların veya malların güvenliğinin icapları saklı kalmak şartıyla, işbu Sözleşmenin hiçbir hükmü, 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”* hükmü gereği bu ve benzeri suçların kapsama alınmadığı açıkça ifade edilmektedir (Diederiks-Verschoor, 2006: 294; Tokyo Sözleşmesi, 1963: madde 2). Bununla birlikte sözleşmenin 11. maddesinde uçağın yasa dışı yollarla ele geçirilmesi hususu düzenlenmektedir. İlgili hükme göre kanunsuz şekilde şiddet veya şiddete başvurma tehdidiyle uçaktaki bir kişi, uçuş halindeki bir uçağın faaliyetini engellediği, kontrolünü ele geçirdiği veya kontrolü altına aldığı veya böyle bir fiili tamamlamak üzere olduğu takdirde, uçağın kontrolünü meşru kaptanına geri vermek veya onun, uçağı kontrole devam etmesini sağlamak için taraf devletler bütün uygun tedbirleri almakla yükümlü kılınmışlardır (Abeyratne, 2010: 221; Larsen, 2012: 86; Milde, 2012: 230; Tokyo Sözleşmesi, 1963: madde 11).

Yine Sözleşme'nin 3. maddesinde sözü edilen;

“1) Uçağın tescilli bulunduğu Devlet, uçak içinde işlenen, suçlarda ve ika edilen fiillerde kaza yetkisini haizdir.

2) Her Akit Devlet, tescil eden Devlet sıfatıyla, sicilinde kayıtlı uçaklarda işlenen suçlarda kaza hakkını kullanmak maksadıyla, yetkisini tesis sadedinde gerekli tedbirleri alır.

3) İşbu Sözleşme, millî kanunlar uyarınca kullanılan hiçbir cezaî kaza yetkisini ortadan kaldırmaz” hükümleri gereğince, uçak içinde işlenen suçlarda, uçağın sicile kayıtlı olduğu devletin öncelikli olarak yargılama yetkisine haiz olduğu anlaşılmaktadır. Diğer yandan bu duruma sözleşmenin 4. maddesinde, bayrak devleti dışındaki bir devletin de yargılama yetkisinin bulunduğu ilişkin olarak istisnalar

getirilmiştir (Günel, 2010: 149; Larsen, 2012: 86; Milde, 2012: 225-226; Tokyo Sözleşmesi, 1963: madde 3-4).

Tüm bu düzenlemelere rağmen, 1963 Tokyo Sözleşmesi'nin uçak kaçırma eylemleri ve özellikle bu suça ilişkin failerin cezalandırılması hususunda yeterli olmadığı dile getirilmektedir (Erem ve Keyman, 1970: 23). Örneğin suçluların iadesine ilişkin sözleşmenin 16. maddesinde; *“sözleşmenin hiçbir hükmü, suçlunun iadesi yükümlülüğünü doğurduğu şekilde telâkki edilemez”* şeklinde açıkça dile getirilen hüküm gereği, taraf devletlerin suçluları iade etme zorunluluğu bulunmamaktadır (Tokyo Sözleşmesi, 1963: madde 16). Diğer yandan uçak kaçırma eyleminin uluslararası bir suç olarak sayılmaması da eleştirilmektedir (Dempsey, 2008: 240-241; Diederiks-Verschoor, 2006: 298; Erem ve Keyman, 1970: 23; Günel, 2010: 152; Milde, 2012: 232).

İmzalandığı sıralarda yeterli görülen Tokyo Sözleşmesi'nin eleştirilere maruz kalan bu eksik ve sınırlı yönlerinin yanı sıra artan hava trafiği suç teşkil eden eylemlerde de artışa sebep olmuş, bu durum sonrasında ilgili hususta daha etkin ve geniş kapsamlı uluslararası sözleşmelerin yapılmasına temel oluşturmuştur (Dempsey, 2008: 240-241; Günel, 2010: 152; Milde, 2012: 232).

4.1.2.6. Lahey Sözleşmesi (1970)

1968 ile 1970 yılları arasında 200 uçak kaçırma eylemi gerçekleştirildiği daha önce de ifade edilmiştir. (Freer, 1986j: 25). 1960'ların sonlarına doğru uçaklara karşı işlenen suçlarda meydana gelen artış, uçaklara karşı işlenen suçlara ilişkin yeni kapsamlı bir tanımın ortaya konulması ve bu cezalara ilişkin uygun para cezalarının belirlenmesi gerekliliğini zorunlu kılmıştır (Milde, 2008: 241). ICAO Konseyi tereddüt etmeden, ilgili hususlarda Tokyo Sözleşmesi'ni aşacak yeni çözümün ortaya konulması için karar almıştır. ICAO Yasal Komitesi 1969'da birincisi, 1970'de ikincisi olmak üzere iki oturum düzenlemiş ve hazırlanan metin 16 Aralık 1970 tarihinde Lahey'de gerçekleştirilen Diplomatik Konferans'ta Uçakların Yasa dışı Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Sözleşmesi (The Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft) başlığı altında imza edilmiş olup 14 Ekim 1971

tarihinde yürürlüğe girmiştir (Abeyratne, 2010: 230; Bartsch, 2012: 230; Dempsey, 2008: 241; Diederiks-Verschoor, 2006: 298; Freer, 1986j: 26; Günel, 2010: 153; Havel ve Sanchez, 2014: 201; Larsen, 2012: 84; Milde, 2012: 232; Sorgucu, 2012: 27).

Günümüz itibari ile 185 devlet tarafından onaylanmış olan Lahey Sözleşmesi uçak kaçırma eylemini suç olarak ilan etmiş olup bunun yanı sıra sözleşmeyle, uçak kaçırma eylemini gerçekleştiren faillerin iadesi veya yargılanması konularında devletlere zorlayıcı hükümler getirilmiştir. Bununla birlikte Lahey Sözleşmesi, suçlunun gözaltına alınması, davacı olunması veya ülkesine iade edilmesi, diğer yandan suç nedeniyle devletin yargılama yetkisinin bulunması hususlarında ayrıntılı hükümler içermektedir (Dempsey, 2008: 241; Günel, 2010: 153; Sorgucu, 2012: 27). Ayrıca sözleşme hükümleri uçuşun iç hat ya da dış hat uçuşu olup olmadığına bakılmaksızın uygulanabilmektedir (Diederiks-Verschoor, 2006: 299; Milde, 2012: 236;). Sözleşme hükümleri faillerin takibi ve cezalandırılması hususlarında ayrıntılı olmakla birlikte sadece uçuş sırasında uçakta bulunan suçlulara ilişkin olarak düzenlenmiştir. Burada Tokyo Sözleşmesi'nden farklı olarak sözleşmenin kapsamı açısından, uçuşa ilişkin hangi zaman diliminin uçuş olarak kabul edileceği sadece tek bir tanımla verilmiş ve bir uçağın, yükleme ve bindirme işleminin tamamlanmasının ardından tüm kapıları kapatıldıktan sonra, indirme ve boşaltma amacıyla bu kapılardan birinin açılmasına kadar uçuş halinde olduğu kabul edilmektedir (Larsen, 2012: 95; Diederiks-Verschoor, 2006: 299).

Sözleşme ile birlikte gerçekleştirilen tüm başarılı iyileştirmelere rağmen sözleşmenin yine de eksik yönlerinin mevcut olduğu ifade edilmektedir. Örneğin kovuşturmanın zorunlu olmaması ya da uçak kaçırma eyleminin sonucunun kişi veya mallarda ortaya çıkardığı zararlardan kimin sorumlu olduğu hususlarında bir hüküm bulunmaması gibi durumlar eksiklik olarak gösterilmektedir (Diederiks-Verschoor, 2006: 303). Bununla birlikte sözleşmenin, havaalanları ve havaalanı ekipmanları, hava trafik kontrol kulesi ya da havaalanlarındaki radyo-telsiz sistemlerine yapılabilecek terörist saldırıları veya bunlara zarar verebilecek terör eylemlerini kapsamaması, sözleşmeye ilişkin görülen eksikliklerden bir diğeridir (Abeyratne, 2010: 236). 11 Eylül saldırılarının ardından hukukun tek başına böyle büyük terör

olaylarını engelleyemediği anlaşılmıştır. Ardından kokpit kapılarının kilitlemesi ya da tüm yolcuların tamamen taranması gibi kimi farklı uygulamalar hayata geçirilmiştir. Bununla birlikte Lahey Sözleşmesi, 11 Eylül saldırılarının ardından, ICAO çalışma programı çerçevesinde 10 Eylül 2010 tarihinde Pekin’de gerçekleştirilen diplomatik konferans ile yeni tehlikeler ışığında güncellenmiş fakat sözü edilen 2010 Pekin Sözleşmesi halen yürürlüğe girmemiştir (Milde, 2012: 240-241).

4.1.2.7. Montreal Sözleşmesi (1971)

1963 Tokyo Sözleşmesi ve 1970 Lahey Sözleşmesi ile uçak kaçırma eylemleri kapsamında düzenlemeler yapılmıştır. Ancak yasa dışı eylemlerde bulunan failerin bizzat kendilerinin bulunmadığı ortamda dahi uçaklara karşı sabotaj eylemlerinde bulunmaları ve bu sabotaj olaylarının sayısında meydana gelen artış, ICAO’nun sivil havacılığın güvenliğine karşı işlenen suçları düzenleyecek yeni bir uluslararası metnin ortaya konulması adına çalışmalara başlamasına sebep olmuştur (Dempsey, 2008: 243; Diederiks-Verschoor, 2006: 303; Günel, 2010: 153; Havel ve Sanchez, 2014: 205; Larsen, 2012: 99; Milde, 2012: 241-242). Çünkü burada asıl meselenin uçağa ya da sivil havacılığa ilişkin tesislere yapılabilecek sabotaj eylemlerinin meydana gelme olasılığının olduğu ifade edilmektedir (Abeyratne, 2010: 237; Milde, 2012: 241). Öyle ki 1970’li yıllarda uçaklarda bomba patlatmak sureti ile yasa dışı eylemlerde bulunulması yaygın hale gelmiş ve bu durum kimi zaman havaalanı yer ekipmanlarına da zarar vermiştir (Dempsey, 2008: 243).

ICAO’nun tüm bu konular üzerine yaptığı çalışmaların ardından 28 Eylül 1971 tarihinde Montreal’de gerçekleştirilen Diplomatik Konferansta Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı Olan Yasa dışı Eylemlerin Önlenmesi ile İlgili Sözleşme (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation) başlığı altında imzaya açılan metin, 26 Ocak 1973 tarihinde yürürlüğe girmiş ve bugün itibarı ile 188 devlet tarafından onaylanmıştır (Abeyratne, 2010: 237; Bartsch, 2012: 230; Dempsey, 2008: 245; Diederiks-Verschoor, 2006: 304; Günel, 2010: 153; Havel ve Sanchez, 2014: 205; Larsen, 2012: 99; Milde, 2012: 242; Sorgucu, 2012: 27).

Konferans sırasında meydana gelen tartışmalarda yaşanan en büyük ve zor problem suçun tanımı olmuştur. Toplantıya katılan birçok delegasyon geniş anlamda herkesi kapsayan bir suç tanımı yapmaya çalışırken, diğerleri sözleşmenin sivil havacılıkta yaşanabilecek olayların ötesine geçmemesi gerektiğini ve suç tanımı ile ortaya konulacak olayların direkt olarak sivil havacılık güvenliğine ilişkin olması gerektiğini belirtmişlerdir (Milde, 2012: 242). Bu durum sözleşmenin 1. maddesinde belirtilen; “*Herhangi bir şahıs, kanuna aykırı ve kasıtlı olarak; a) Uçuş halindeki bir uçakta bulunan bir şahsa karşı uçağın emniyetini tehlikeye düşürmesi muhtemel bir şiddet eyleminde bulunursa; veya, b) Servisteki bir uçağı tahrip eder veya böyle bir uçağı uçamayacak hale getirecek şekilde veya uçuş halinde emniyetini tehlikeye düşürmesi muhtemel bir hasara uğrattırsa; veya, c) Servisteki bir uçağı, bu uçağı tahrip' etmesi muhtemel olan veya onu uçamayacak hale getirecek veya uçuş halinde emniyetini tehlikeye düşürmesi muhtemel olacak şekilde hasara uğratabilecek bir cihaz veya maddeyi herhangi bir şekilde koyar veya koydurtursa; veya, d) Hava seyrüsefer kolaylıklarını tahrip eder veya hasara uğrattır veya bunların işletilmesine müdahale ederse ve bu fiillerden biri uçuş halindeki uçağın emniyetini tehlikeye düşürebilecek mahiyette ise; veya, e) Yanlış olduğunu bildiği bilgiler vermek suretiyle uçuş halindeki bir uçağın emniyetini tehlikeye düşürürse, suç işlemiş olur*” şeklinde suç tanımı ile açıklanmıştır (Montreal Sözleşmesi, 1971: madde 1). Burada uçuş halindeki bir uçakta bulunan bir şahsa karşı girişilen her şiddet eyleminin suç olarak kabul edilmeyeceği özellikle belirtilmekte ve şiddet eyleminin uçağın emniyetini tehlikeye düşürebilecek mahiyette olması gerektiğinin altı çizilmektedir (Abeyratne, 2010: 238-239; Milde, 2012: 243).

Toplantıya katılan birçok delegasyon yerde bulunan bir uçağın sadece mülkiyetin bir parçası olduğunu bu nedenle uluslararası manada hukuksal bir korumaya alınmayacağı ileri sürmüşlerdir. Konferans sonunda sadece serviste bulunan uçağı (aircraft in service) uluslararası hukuksal koruma verilmesi kararı alınmış (Milde, 2012: 243) ve bir uçağın serviste bulunma hali sözleşmenin 2. maddesinin (b) bendinde; “*Bir uçak, belirli bir uçuş için yer personeli veya mürettebat tarafından uçuş öncesi hazırlıklara başlanması ile inişten sonraki yirmi dört saat içerisinde*

serviste kabul edilir” şeklinde açıklanmıştır (Abeyratne, 2010: 237-238; Montreal Sözleşmesi, 1971: madde 2).

Tüm bu yeni sayılabilecek düzenlemeler rağmen 1971 Montreal Sözleşmesi'nin genel olarak 1970 Lahey Sözleşmesi'nin ötesine geçemediği ifade edilmektedir (Günel, 2010: 153). Diğer yandan iki sözleşmenin de anlam karmaşası içeren bir yapıda olmaları sözleşmelerin eleştirilen tarafları olarak gösterilmektedir (Dempsey, 2008: 247). Bununla birlikte 1971 Montreal Sözleşmesi de tıpkı 1970 Lahey Sözleşmesi gibi, 11 Eylül saldırılarının ardından, ICAO çalışma programı çerçevesinde 10 Eylül 2010 tarihinde Pekin'de gerçekleştirilen diplomatik konferans ile yeni tehlikeler ışığında güncellenmiş fakat sözü geçen 2010 Pekin Sözleşmesi daha önce de belirtildiği üzere halen yürürlüğe girmemiştir (Milde, 2012: 249).

Tokyo, Lahey ve Montreal Sözleşmeleri'nin sadece sivil havacılığa yönelik tehditlere karşılık devletleri önlem almaya teşvik etmiş olmaları, ilgili sözleşmelerin ortak noktası olarak gösterilmektedir. Askeri hizmetteki uçaklar ile gümrük ve polis hizmetlerine tahsis edilmiş uçaklar üç sözleşmede de kapsam dışında bırakılmıştır. Diğer yandan yeni suç şekilleri ortaya koyan Lahey ve Montreal Sözleşmeleri'nde suçların takipsiz kalmaması adına devletlere 'ya yargıla ya da iade et' yükümlülüğünün getirildiği belirtilmektedir (Ünal, 2009: 38).

4.1.2.8. Avrupa Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi (1977)

1970 yılında Avrupa Konseyi Danışma Meclisi, uçak kaçırma eylemine girişen suçlulara koruma sağlayan devletlere karşı genel bir anlaşmanın hayata geçirilmesi konusunda tavsiye kararları almıştır. ICAO tarafından havacılık güvenliği anlaşmalarının uygulanması üzerine yapılan başarısız birkaç denemenin ardından, havacılık güvenliği adına Avrupa Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi (The European Convention of 1977) ICAO'nun bir girişimi olmadan Avrupa Konseyi tarafından hayata geçirilmiştir. Bu noktada Japonya'nın da aralarında bulunduğu Avrupa'daki bazı devletlerin, uçak kaçırma suçu işleyen suçlulara sığınma hakkı tanınması, suçluların iadesi ve yargılanmaları hususları gibi konularda havacılık güvenliği

sözleşmelerinin uygulanamamasından ya da uygulanmamasından endişe duydukları belirtmişlerdir (Dempsey, 2008: 253-254).

Avrupa Konseyi sözleşme ile sözleşmeye taraf devletler arasında suçlunun iadesini teşvik eden ve terör eyleminde bulunan suçlunun yargılanmaktan ve ceza almaktan kaçamayacağı bir durum ortaya koymak istemiştir. Bu noktada sözleşmenin 1. maddesi ile, 1970 Lahey ve 1971 Montreal Sözleşmelerinde belirtilen suç tanımlarını da içeren birçok suç tanımını listelenmiştir. Diğer yandan 1970 Lahey ve 1971 Montreal Sözleşmelerinde devletlerin temel yükümlülüklerini belirten hususlar bu sözleşmede de aynen tekrar edilmiştir (Dempsey, 2008: 254).

Avrupa Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi'nin, sadece bir kaç devlet tarafından imzalanmış olması, sözleşmeye taraf olmayan devletlere karşı ortak bir eylem planının olmaması ve sözleşmeye taraf devletler arasında oluşabilecek anlaşmazlıkları çözebilecek bir uygulama mekanizmasının bulunmaması eksik yönleri olarak gösterilmektedir (Dempsey, 2008: 255).

4.1.2.9. Bonn Deklarasyonu (1978)

Bonn Deklarasyonu (Bonn Declaration of 1978), G-7 olarak adlandırılan endüstrileşmiş devletlerin 17 Temmuz 1978 tarihinde gerçekleştirilen Bonn Ekonomi Zirvesi'nde, uçak kaçırmaya suçlu işleyen suçluların yargılanmasını, iadesini ya da uçağın tekrar seyrüsefere sokularak geri gönderilmesini düzenleyen 1970 Lahey Sözleşmesi'nin hükümlerini uygulamayan devletlere karşı etkili bir yaptırımın ortaya konulması veya önlemler alınması amacıyla ortaya çıkmış bir deklarasyondur (Abeyratne, 2010: 246; Günel, 2010: 154; Havel ve Sanchez, 2014: 209; Milde, 2012: 267).

Deklarasyon ile kabul edilen husus şudur: Uçak kaçırmaya suçlu işleyen suçluların yargılanmasını, iadesini ya da uçağın tekrar seyrüsefere sokularak geri gönderilmesini reddeden bir devlete karşı ilgili devlet bu ülkeye olan tüm uçuşlarına son verecek, aynı zamanda bu ülkeden gelen uçuşları ve bu ülkeye ait havayolu şirketlerinin herhangi bir ülkeden gelen uçuşlarını durduracak ve deklarasyona taraf

devletlerinde ilgili ülkeye karşı aynı uygulama içerisine girmeleri hususunda bu devletleri zorlayacaktır (Abeyratne, 2010: 247; Dempsey, 2008: 255-256; Havel ve Sanchez, 2014: 210; Milde, 2012: 267). Bonn Deklarasyonu, uluslararası anlamda deklarasyona taraf devletlere herhangi bir hak ve yükümlülük ortaya koymasa da G-7 olarak adlandırılan endüstrileşmiş devletlerin dünya havacılık trafiğinin %70'idan daha fazlasını kontrol ettikleri düşünülürse böyle bir deklarasyonun ne kadar güçlü bir etkiye sahip olduğu ortaya çıkmaktadır (Dempsey, 2008: 255; Günel, 2010: 154).

Bonn Deklarasyonu ile ortaya konulan hususların ilgili devletler tarafından uygulanması halinde Şikago Sözleşmesi'nden doğan yükümlülüklerle ilişkin bir aykırılığın ortaya çıkıp çıkmayacağı hususu deklarasyonun tartışılır tarafı olmuştur (Dempsey, 2008: 258; Günel, 2010: 154). Fakat 1986 yılında gerçekleştirilen Tokyo Ekonomik Zirvesi'nde G-7 olarak adlandırılan endüstrileşmiş devletler, Bonn Deklarasyonu ile ortaya konulan prensipleri onaylayan ve terörizme destek olanlara karşı kolektif bir duruşun ortaya konulması hususunu dile getiren bir bildiri yayınlamışlardır (Dempsey, 2008: 258).

4.1.2.10. Montreal Protokolü (1988)

1980'lerin ortalarında Frankfurt, Tokyo, Roma, Münih ve Viyana havaalanlarına gerçekleştirilen bombalı saldırılar, havaalanında bekleyen yolcuların ölümüne sebep olmuştur (Dempsey, 2008: 259). Diğer yandan yine 1973 ile 1985 yılları arasında dünyanın farklı noktalarındaki havaalanlarına 25 silahlı saldırı gerçekleştirilmiştir (Milde, 2012: 249). 1988 yılında ICAO bu hususlar üzerine çalışarak, Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı Olan Yasa dışı Eylemlerin Önlenmesi ile İlgili Sözleşme'ye (1971 Montreal Sözleşmesi) Ek Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Havaalanlarında Yasa dışı Şiddet Eylemlerinin Bastırılması Hakkında Protokol (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) başlığı altında protokol yayınlamıştır (Dempsey, 2008: 259; Günel, 2010: 155; Milde, 2012: 249).

Bu anlamda 1988 Montreal Protokolü, 1971 Montreal Sözleşmesi'nin hükümlerini havaalanlarını da içerecek şekilde genişleten bir protokoldür. Havaalanlarında ortaya çıkabilecek şiddet olaylarını ve bunun yanı sıra havaalanı ekipmanlarına zarar verecek ya da onları yok edecek her türlü fiili eylemi yasaklamıştır (Dempsey, 2008: 259; Günel, 2010: 155; Milde, 2012: 249). Montreal Protokolü, uluslararası manada çok büyük bir öneme sahip olmasa da uluslararası havacılık güvenliğini tamamlayan yararlı bir protokol olarak görülmektedir (Milde, 2012: 253).

4.1.2.11. Montreal Sözleşmesi (1991)

21 Aralık 1988 tarihinde İskoçya Lockerbie'de Pan-Am Havayolu şirketine ait bir uçak plastik patlayıcı ile düşürülmüş, 19 Eylül 1989 tarihinde UTA havayoluna ait bir uçak yine plastik patlayıcı ile Nijer'de düşürülmüş ardından dünyanın başka noktalarında plastik patlayıcı kullanımı yoluyla birçok terörist saldırı meydana gelmiştir (Abeyratne, 2010: 254; Dempsey, 2008: 259; Günel, 2010: 155; Milde, 2012: 253).

Plastik patlayıcılar yasal olarak askeri bir mühimmat olarak veya madencilikte ya da çevre ve inşaat sektöründe kullanılmaktadır. Fakat teröristlerin eline geçtiği anda bulunması ya da teşhis edilmesi çok zor olduğu için büyük bir tehlike arz ettiği ifade edilmektedir. Çok küçük kütlelere sahip olabilen bu patlayıcılar x-ray cihazları ile teşhis edilemediği gibi kokusu olmadığı için koklama köpekleri veya patlayıcı tespit sensörleri gibi geleneksel yöntemler ile de tespit edilememektedir (Milde, 2012: 253).

Tüm bu gelişmelerin ardından plastik patlayıcıların sivil havacılık adına ne kadar büyük bir tehlike taşıdıkları anlaşılmış, bunun üzerine 30 Ocak 1989 tarihinde ICAO Konseyi patlayıcıların tespiti hususunda uzmanlardan oluşan bir çalışma grubu kurmuştur. Grubun 6-10 Mart 1989 tarihleri arasında yaptığı çalışmaların ardından plastik patlayıcıların ancak işaretlenmesi yolu ile tespit edilebileceklerine dair bir sonuç ortaya koyulmuştur (Milde, 2012: 253). Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin de ICAO'nun bu husus üzerine çalışma yapması yönünde aldığı kararlar birlikte, ICAO'nun ilgili hususta hazırladığı tasarı 11 Şubat ve 1 Mart 1991 tarihleri

arasından Montreal'de gerçekleştirilen konferansta Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla İşaretlenmesi Sözleşmesi (the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection) başlığı altında imzaya açılmış ve günümüz itibari ile 153 devlet tarafından onaylanmıştır (Abeyratne, 2010: 254-255; Dempsey, 2008: 259-260; Günel, 2010: 155; Milde, 2012: 253-254).

Genel anlamda sözleşme ile ortaya konulan anlayışın, plastik patlayıcıların işaretlenmesi yoluyla teşhis edilebilir olması olarak çok basit şekilde ifade edilebileceği anlatılmaktadır (Milde, 2012: 254). Diğer yandan sözleşme ile temel bir zorunluluk olarak devletlerin, ülkeleri dahilinde işaretlenmemiş plastik patlayıcıların üretimini ve ülke topraklarına giren ya da çıkan işaretlenmemiş plastik patlayıcıların giriş ve çıkışını engellemek ve yasaklamak üzere tüm tedbirleri alması istenmiştir (Abeyratne, 2010: 257; Milde, 2012: 254). Bu durum sözleşmenin 2. ve 3. maddesinde; *“Tarafların her Devlet, kendi topraklarında işaretlenmemiş patlayıcıların üretimini yasaklamak ve önlemek için gerekli ve etkili her tedbiri alacaktır”* ve *“Tarafların her Devlet, işaretlenmemiş patlayıcıların kendi topraklarına giriş ve çıkışını yasaklamak ve önlemek için gerekli ve etkili tedbirleri alacaktır”* şeklinde ifade edilmiştir (Montreal Sözleşmesi, 1991: madde 2).

Sözleşmenin zor bir şekilde anlaşmaya varılan 4. maddesi daha önce işaretlenmemiş olarak üretilmiş veya ülke topraklarına sokulmuş patlayıcılar hususunda devletlerin alması gereken önlemleri açıklamaktadır (Abeyratne, 2010: 257; Milde, 2012: 255-256). Bunun yanında sözleşmenin 1. maddesinin ilk 3 paragrafında belirtilen husus gereği patlayıcıların tanımlarına ilişkin ifadelerin yer aldığı görülmektedir (Abeyratne, 2010: 258; Milde, 2012: 257).

- *“Patlayıcılar” bu Sözleşmenin iliştiğindeki Teknik Ek'de tanımlandığı gibi, esnek veya elastik tabaka şeklindeki patlayıcılar dahil, genel olarak “Plastik patlayıcılar” olarak bilinen patlayıcı ürünler demektir.*
- *“Teşhis unsuru” bu Sözleşmenin Teknik Ekinde tanımlandığı gibi, bir patlayıcıyı teşhis edilebilir hale getirmek için ona katılan bir madde demektir.*
- *“İşaretleme”, Bu Sözleşmenin Teknik Ekine uygun olarak bir patlayıcıya bir teşhis unsurunu koymak demektir (Montreal Sözleşmesi, 1991: madde 1).*

Sözleşmenin kendisinin etkileyici bir başarı ortaya koyduğu ve ICAO'nun kapasitesi pozitif anlamda yansıttığı diğer yandan ICAO'nun kural koyucu mekanizması açısından ona yüksek bir itibar kazandırdığı ifade edilmektedir (Abeyratne, 2010: 261-262; Dempsey, 2008: 260; Günel, 2010: 155; Milde, 2012: 258).

4.1.2.12. Pekin Sözleşmesi (2010)

Uluslararası sivil havacılığı tehdit eden eylem çeşitlerinin arttığı ve tehditler nitelik değiştirdiği belirtilmektedir. Uçakların birer silah olarak kullanılması; biyolojik, kimyasal ve nükleer silah ve materyalin taşınması, bu taşıma esnasında her türlü sızıntı veya serpinti olasılığının varlığı, sivil havacılık altyapılarına yapılacak ve de çok büyük zararlara neden olabilecek elektronik ve benzeri saldırıların gerçekleşme olasılığı konunun uzmanlarını ve bu hususlarda adım atılmasını talep eden devletleri kaygılandıran konular olmuştur. Bu kaygının bir diğer kaynağı olarak da, hukuki belgelerin bu yeni tehdit türlerine çözüm getirememeleri gösterilmektedir (Güneysu, 2011: 7).

Belirtilen hususlara ilişkin çözümlerin ortaya konabilmesi adına ICAO Konseyi Havacılık Güvenliği Eylem Planı'nı (Aviation Security Plan of Action) hayata geçirmiş, ilgili plan çerçevesinde, sivil havacılığa karşı yeni tehditlerin kontrolü için yasal çalışmalar başlatmıştır (Stancu, 2010: 13). ICAO tarafından ilgili hususta kurulan Çalışma Grubu 2005-2008 yılları arasında yaptığı çalışmaların ardından uluslararası hukuk belgelerinin bazı somut eksikliklere sahip olduğunu ortaya koymuştur (Güneysu, 2011: 9). Diğer yandan mevcut hukuki rejimin, hava araçlarının birer silah olarak kullanılmasını, biyolojik ve nükleer saldırılar ile elektronik saldırıları engelleyemeyecek durumda olduğu belirtilmiştir (Abeyratne, 2011: 132; Milde, 2012: 272; Stancu, 2010: 13). Bu manada 1970 Lahey ve 1971 Montreal Sözleşmeleri'nin ilgili eksikliklerin giderilmesi amacıyla yenilenmeleri gerektiği ifade edilmiştir (Güneysu, 2011: 10; Milde, 2012: 272).

Tüm bu çalışmaların ardından ICAO Konseyi, 30 Ağustos – 10 Eylül 2010 tarihleri arasında Çin'in Pekin kentinde bu hususta düzenlenecek olan Diplomatik

Konferans'a Çin Hükümeti tarafından davet edilmiştir. 76 devletten katılımcılar ile başlayan konferansın sonucunda Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Hukuka Aykırı Eylemlerin Bastırılması Hakkındaki Sözleşme (the Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation) kabul edilmiştir (Abeyratne, 2011: 132; Güneysu, 2011: 10; Milde, 2012: 272; Stancu, 2010; 13).

Sözleşmenin 1. maddesi ile sözleşmeye konu edinilen suçların tanımları ve bu suçlara ilişkin unsurlar ortaya konulmuştur. Bu anlamda 1. madde uzun 5 ayrı fıkra içermektedir. Bu çerçevede sözleşmenin 1. maddesi kısaca, uçağın silah olarak kullanılması, uçağa ve yerdeki ekipmanlara zarar verecek tehlikeli saldırıların yapılması, havacılığa karşı terör faaliyetlerinin finanse edilmesi, örgütlenmesi, yönetilmesi, diğer yandan biyolojik, kimyasal ve nükleer silahların hukuka aykırı şekilde taşınması gibi suç tanımlarını içermektedir (Milde, 2012: 273; Stancu, 2010: 13; Pekin Sözleşmesi, 2010: madde 1). Sözleşmenin bu maddesi ile kapsamlı bir şekilde suç ve suçlu tanımı yapılmakta olup biyolojik, kimyasal ve nükleer silahların sadece taşınması değil aynı zamanda suça azmettirici olmak, suçu organize etmek yada suçun işlenmesi kolaylaştıracak eylemlerde bulunmak da suç olarak kabul edilmiştir (Güneysu, 2012: 39). Sözleşmenin 1. maddesinde kullanılan, bindirme (embarkation), indirme (disemberkation), uçuş halinde (in flight), hizmette olan (in service) ve biyolojik, kimyasal, nükleer silahlar (BCN) gibi terimlerden ne anlaşılması gerektiği sözleşmenin 2. maddesinde ayrıntılı bir şekilde açıklanmıştır (Güneysu, 2011: 16-17; Milde, 2012: 273; Pekin Sözleşmesi, 2010: madde 2).

Sözleşmenin 13. maddesinde belirtilen, “*Yukarıda 1. madde kapsamında belirtilen hiçbir suç, iade veya karşılıklı hukuki yardım amaçları doğrultusunda, siyasi suç veya siyasi suç ile bağlantılı suç veya siyasi güdülerden esinlenmiş suç olarak yorumlanmaz. Dolayısıyla, bu tür bir suça dayalı iade veya karşılıklı hukuki yardım talebi, sadece siyasi suça veya siyasi suç ile bağlantılı suça veya siyasi güdülerden esinlenmiş suça ilişkin olduğu gerekçesiyle reddedilemez*” hükmü gereği, sözleşmesinin 1. maddesinde düzenlenen suçların hiçbirinin siyasi suç olarak kabul edilemeyeceği, dolayısıyla devletlerin iade taleplerinin bu doğrultuda reddedilemeyeceği ifade edilmektedir (Pekin Sözleşmesi, 2010: madde 13). Yine sözleşmenin 14. maddesinde bu duruma istisna getirilmiştir. İade talebinin

bulunulduğu devlet, iade talebinde bulunan devletin suçlunun etnik kökeni, dini, ırkı, siyasi görüşü, cinsiyeti veya uyruğu gibi nedenlerle kovuşturma yaptığına ilişkin ciddi gerekçelere sahip olması halinde talebi reddedebileceği belirtilmektedir (Güneysu, 2012: 40; Pekin Sözleşmesi, 2010: madde 14).

Sözleşme, 22. onay, kabul veya resmi katılım belgesinin tevdi edildiği tarihi takip eden ikinci ayın birinci gününde yürürlüğe gireceği belirtilmiş ve günümüz itibari ile 30 devlet tarafından imzalanan, 8 devlet tarafından onaylanan sözleşme henüz yürürlüğe girmemiştir.

Pekin Sözleşmesi uluslararası hukukun yeni, ayrı ve farklı bir enstrümanı olarak görülmektedir. Söz konusu sözleşmenin devletler arasında uluslararası sivil havacılığa karşı yasa dışı eylemlerin engellenmesi hususunda işbirliğinin geliştirilmesine büyük katkılar sağladığı ifade edilmektedir (Abeyratne, 2011: 142; Milde, 2012: 274). Diğer yandan sözleşmenin, siber terörizmi konu edinmesi, uçakların silah olarak kullanılmasının yasaklaması, biyolojik, kimyasal ve nükleer malzeme ve silahların taşınması hususlarında hükümler tesis etmesi, suçluların yargılanması ve iadesine ilişkin daha etkin bir sistem ortaya koyması bakımlarından sözleşme ile uluslararası manada güçlü ve olumlu adımlar atıldığı ve sözleşmenin bu açıdan zamanın ihtiyaç ve anlayışını yansıttığı belirtilmektedir (Abeyratne, 2011: 142; Güneysu, 2011: 19; Güneysu, 2012: 41; Milde, 2012: 274; Stancu, 2010: 13).

4.1.2.13. Montreal Protokolü (2014)

Uluslararası anlamda ticari havayolu taşımacılığı sisteminin emniyetli, güvenli ve etkili olması amacı tüm devletlerin, havayolu şirketlerinin ve havacılık endüstrisinin ortak amacı olarak gösterilmektedir. Fakat başa çıkılamaz ya da azılı olarak tanımlanabilecek yolcuların (unruly passenger), uçak içerisinde uçağın emniyetini ve güvenliğini tehlikeye atan eylemlerde bulunmaları havayolu şirketleri, kabin ve uçuş ekibi için önemli bir sorun halini almıştır (Chingosho, vd., s. 1). IATA, 2007-2013 yılları arasında meydana gelen olaylara ilişkin yayınladığı raporda 28,400 azılı yolcu (unruly passenger) vakasının yaşandığı belirtilmektedir (William, vd., 2014: 1). Bu olayların %20'si polis ya da güvenlik ekipleri tarafından müdahale edilmiş ciddi

olaylar olarak kaydedilmiştir (Chingosho, vd., s. 1). Bu yolcuların neredeyse hiç soruşturmaya veya diğer yasal süreçlere maruz kalmaması ya da parasal cezalar almamış olması, 1963 Tokyo Sözleşmesi'nin kapatılması gereken büyük bir boşluğu olarak görülmüştür (Salisbury, 2016: 1).

Tüm bu sebepler üzerine, 1963 Tokyo Sözleşmesi'nin günümüz koşulları çerçevesinde yenilenmesi ve bu anlamda daha ayrıntılı bir protokolün ortaya konulması adına 26 Mart – 4 Nisan 2014 tarihleri arasında Montreal'de gerçekleştirilen Diplomatik Konferans'ta “Hava Araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme’yi Yenileyen Protokol” (Protocol to amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft) başlığı altında protokol devletlerin imza ve onayına sunulmuştur (Chingosho, vd., s. 1; William, vd., 2014: 1). Günümüz itibari ile 30 imza alan protokol sadece Dominik Cumhuriyeti ve Kongo tarafından onaylanmış, 22. onayın ardından yürürlüğe girecektir.

1963 Tokyo Sözleşmesi'nin 8. maddesinde; “*Uçak kaptanı, 6. maddenin 1. paragrafının (a) veya (b) fıkraları bakımından gerekli gördüğü takdirde, 1. maddenin 1 (b) paragrafında öngörülen bir fiili işlediğine veya işlemek üzere olduğuna, makûl nedenlerle inandığı bir şahsı, uçağın iniş yaptığı herhangi bir devlet ülkesinde uçaktan indirebilir*” (Tokyo Sözleşmesi, 1963: madde 8) hükmü nedeniyle uçak kaptanına tanınan hak, 2014 Montreal Protokolü ile 9. maddeye bağlanmış ve 8. madde aradan çıkarılmıştır (Montreal Protokolü, 2014: madde 8 ve 9). Burada 1963 Tokyo Sözleşmesi'nin 1. maddesinin 1. bendinde belirtilen; “*Bir suç teşkil etsin veya etmesin, uçağın veya içindeki şahısların veya malların güvenliğini tehlikeye düşürebilecek veya düşüren, uçak içindeki düzen ve disiplini bozan fiillere uygulanır*” hükmünün öngördüğü suç teşkil etsin etmesin uçağın veya içindeki şahısların veya malların güvenliğini tehlikeye düşürecek fiiller, 2014 Montreal Protokolü ile ciddi suç (serious offence) teşkil etmeleri durumunda suç vasfı kazanmaktadır (Tokyo Sözleşmesi, 1963: madde 1, Montreal Protokolü, 2014: madde 9). Ciddi suçlar olarak ise terörist tehditlerden, yolculara ya da mürettebata karşı şiddete veya korku vermeye yönelik eylemlere, duman dedektörlerine müdahalede bulunmaya kadar eylemler sayılmaktadır (William, vd., 2014: 2). Diğer

yandan protokolün tarafı devletler, uçuş sırasında uçuş ekibine karşı fiziksel saldırıda bulunan yolculara karşı idari, adli veya diğer önlemleri alma hususlarında yetkilendirmektedir (Chingosho, vd., s. 2).

Diğer yandan 2014 Montreal Protokol'ü yargı yetkisi sınırlarını genişletmekte ve uçak içerisinde ilgili suçları işleyen failerin yargılanması hususunda uçağın varış noktasındaki devlet ile uçağın sicil kaydının bulunduğu devleti yetkili kılmaktadır. Bu durumun suçluların yargılanmaktan kurtulmalarına izin veren 1963 Tokyo Sözleşmesi'nin boşluğunu doldurduğu belirtilmektedir (Salisbury, 2016: 1; William, vd., 2014: 2). Ayrıca 1963 Tokyo Sözleşmesi'nin 18. maddesine eklenen hüküm ile havayolu şirketlerine tazminat talebinde bulunmak hakkı getirilmiş ancak William, vd., (2014) çalışmalarında belirttikleri gibi yolcuların, ilgili suçları işlemiş bir yolcuyu uçaktan indirmek için uçağın rotasını değiştirmesinin (divert) bazı örneklerde maliyetinin 200.000 dolar olduğu tazminat bedellerini karşılaması pek mümkün gözükmemektedir. Bununla birlikte havayolu şirketlerinin yolcularını cezalandırıyor izlenimi vermek istemeyeceklerini ifade etmektedirler (Chingosho, vd., s. 2; William, vd., 2014: 2). Tüm bunların dışında, 2014 Montreal Protokolü ile ortaya konan değişiklikler havayolu şirketlerine ve taraf devletlerin hükümetlerine ilgili suçları işleyen yolculara karşı mücadelede güç kazandırmaktadır (Chingosho, vd., s. 2).

5. SONUÇ

Günümüzde dünya ticaretinin %40'nın sivil hava taşımacılığı aracılığıyla yapıldığı (Button, 2008: 8) yine geçmiş 100 yılda toplamda 65 milyar yolcunun havayolu ile taşındığı ve sivil havacılık sektörünün 50,000'den fazla rotaya sahip 58 milyon işgücü istihdamı bulunan bir sektör olduğu düşünülürse (IATA, 2015: 55) sivil havacılık sektörünün dünyada diğer tüm sektörler ile karşılaştırıldığında muazzam bir gelişmenin içerisinde olduğu görülmektedir. Diğer yandan ICAO'nun 2016-2030 Küresel Hava Seyrüsefer Planı çerçevesinde belirtildiği üzere, sivil hava taşımacılığı sürdürülebilir ekonomik ve sosyal gelişim için büyük rol oynamaktadır. Öyle ki sivil hava taşımacılığı günümüzde, devletlerin gayri safi yurtiçi hasıllarına yılda 2.4 trilyon dolar direkt ya da dolaylı olarak katkı sağlamakta ve sivil hava taşımacılığı ile yıllık 6.4 trilyon dolar değerinde kargo, 3.3 milyarın üzerinde yolcu taşınmaktadır (ICAO, 2016: 6).

Dünyada sivil havacılık sektöründe meydana gelen büyük gelişim, uluslararası sivil havacılık sisteminin hukuksal anlamda ortak bir zemin olmadan yürütülemeyeceğini açıkça göstermektedir. Çünkü sivil havacılık sektörü, sadece bir devletin faaliyet alanı değil, tüm devletleri bu anlamda birbirine bağımlı hale getirmekte ve ortaya çıkabilecek olumsuz durumlara karşı ortak uluslararası bir eylem planının gerekliliğini zorunlu kılmaktadır. Dahası gelişen teknoloji unsurlarının sivil hava taşımacılığının tüm sistemlerinde kullanılmasına rağmen terörizmin kendisi ve terörist eylemler her geçen gün şekil değiştirmekte ve bu anlamda sivil havacılık sektörü kimi zaman öngörülemeyen saldırılarla karşı karşıya kalabilmektedir. Diğer yandan sadece terörist eylemlerin şekil değiştirmesi ya da teröristlerin eylemde bulunması sivil havacılık sektörünün tek problemini oluşturmamaktadır. Günümüzde sektörde yer hizmeti kuruluşlarının çalışanlardan, hava trafik kontrolörüne, sorunlu yolculardan, kabin ve uçuş ekibine kadar sürekli kontrol halinde tutulması gereken birçok unsur bulunmaktadır. Bu unsurlar ortaya koyduğu olumsuz durumlarda günümüzde göstermiştir ki terörist eylemler sivil havacılık düzeninin tek sorunlu alanı değildir. Sivil havacılığın faaliyet alanında tüm bu unsurların kontrol edilmesinin zorunluluğunun yanı sıra bir de devletlerin birbirleri ile veya farklı

terörist gruplar ile buldukları savaş ya da çatışma hali seyrüsefer hizmetlerinin yürütülmesini zor şartlar altına sokmaktadır.

Uluslararası sivil havacılık hukukuna ilişkin düzenlemelerin irdelendiği bu çalışmada görülmüştür ki, yukarıda sayılan sivil havacılık faaliyet alanına ilişkin tüm olumlu ya da olumsuz etmenlerin kontrol altında tutulması yoluyla sivil havacılık hizmetlerinin uluslararası anlamda sürdürülebilir olmasının sağlanabilmesi tüm uluslararası sivil havacılık düzenlemelerinin temel amacını oluşturmaktadır. Sivil havacılık faaliyetlerinin sürdürülebilir olmasının sağlanabilmesi için ilgili alanda eşitlik sağlayan, etkin ve verimli uluslararası düzenlemelerin, sivil havacılık emniyeti ve güvenliği göz önünde tutularak ve bunlardan ödün verilmeden ortaya konmasının amaçlandığı görülmektedir. Bu anlamda, uluslararası sivil havacılık hukuku kaynaklarının ayrıntılı olarak incelenmesinin ardından, uluslararası sivil havacılık düzenlemelerine ilişkin birçok sonuca ulaşıldığı gibi tüm bu düzenlemeler sınıflandırılarak bir tablo haline getirilmiştir. Yine hava kamu ve özel hukukuna ilişkin uluslararası sözleşmeler, anlaşmalar ve protokoller, kamu ve özel hukuk ayrımı dikkate alınarak daha önce doktrinde karşılaşılmamış şekli ile ayrıca sınıflandırmaya tabi tutulmuştur.

Çalışmanın bir diğer alanı hava hukukunun tanımı, özellikleri ve terminolojisi başlığı altında incelenmiş ve hava hukukunun tanımı geniş bir şekilde ele alınarak doktrinden konuya ilişkin tartışmalara değinilmiştir. Hava hukukuna ilişkin olarak hava hukukunun tanımı konusunda tartışmalar halen sürmektedir. Dar anlamıyla hava hukuku, hava araçları marifetiyle yapılan seyrüsefer hizmetlerine ilişkin tüm ilişkiler için kullanılırken, dünya üzerindeki hava sahasında cereyan eden tüm olaylar ve ilişkiler için ise geniş anlamda kullanılmaktadır. Diğer yandan aynı tartışma hava hukukunun başlık olarak, Hava Hukuku mu, Havacılık Hukuku mu, Hava Taşıma Hukuku mu yoksa Hava Taşımacılığı Hukuku mu olduğu hususunda da sürmektedir. Buradan da anlaşılmaktadır ki doktrinde bu konuda henüz bir fikir birliğine varılmamıştır. Bu anlamda Günel (2010)'in çalışmasında belirttiği "Havacılık Hukuku" ifadesinin, sivil havacılığın ekonomik tabanlı bir faaliyet olması nedeni ile kullanılmasının daha uygun olacağı hususundaki görüşlerinin aksine, gelecekte yaşanacak teknolojik gelişmenin ardından insanların kişisel hava araçları ile neler

yapabileceklerinin öngörülemediği ya da ilgili teknolojiler ile hava olaylarına müdahale edilip edilemeyeceğinin ve benzeri durumların bilinemediği ve bu tür girişimlerin de hava seyrüsefer hizmetlerini doğrudan etkileyeceği düşünülürse, sivil havacılık faaliyetlerini sadece ekonomik tabanlı olarak görmek hava hukuku ifadesini dar bir yapı içerisine hapsedmek olacaktır. Tüm bu açıklamalar ışığında, ileride yaşanabilecek ve sivil havacılık faaliyetlerini doğrudan etkileyebilecek teknolojik gelişmeler de göz önünü alınarak, sivil havacılık alanında ve hava sahasında gerçekleşen tüm diğer faaliyetler için “Hava Hukuku” ifadesinin kullanılması daha doğru olacaktır. Ayrıca hava hukukunun otonomisi üzerine yapılan araştırmada görülmüştür ki, hava hukukunun ayrı bir hukuk dalı olup olmadığı hususunda doktrinde görüş ayrılıkları mevcuttur. Hava hukukunun çokdisiplinli yapısından kaynaklanan diğer tüm hukuk dalları ile ilişki içerisinde olması, sivil havacılık faaliyetlerinin ulusal ve uluslararası boyutta ortaya koyduğu münasebetlerin bir sonucudur. Ulusal ve uluslararası anlamda tüm bu ilişkiler göz önüne alındığında hava hukukunun, ileride yaşanacak teknolojik gelişmeler dikkate alınarak diğer tüm hukuk dalları ile ilişki içerisinde olacak şekilde ayrı bir hukuk dalı olarak düzenlenmesi daha uygun olacaktır.

Hava hukukunun kapsamı içerisinde irdelenen hava sahasının hukuki durumu temel ve bir diğer tartışma başlığını oluşturmaktadır. Öyle ki hava sahası üzerine ortaya konulan teoriler, hava hukukunun oluşum evrelerinde, devletlere yön veren ve günümüzde halen devam eden siyasi duruşlarına temel teşkil eden unsurdur. Hava sahasının tüm dünya milletlerinin malı olduğunu ileri süren ve bu anlamda hava sahasının serbestini savunan görüşlerin aksine hava sahasında ilgili devletlerin mutlak egemen olduğunu dile getiren görüşler de ortaya çıkmıştır. Bugün, Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi'nin temel prensibi olarak gösterilen ve sözleşmenin 1. maddesinde belirtilen; *“devletlerin hava ülkeleri (kara ülkesi ve karasuları üzeri) üzerinde tam ve münhasır egemenlikleri bulunmaktadır”* hükmü bu anlamda genel kabul gören yaklaşım olarak tüm devletlerce benimsenmiştir. Ancak devletlerin egemenlik hususunda uluslararası sözleşmeler ile ortaya koydukları korumacı tavır, sivil havacılığın günümüzde ortaya koyduğu başarılı faaliyetler ve sivil havacılığın ekonomik büyüklüğü karşısında yine uluslararası sözleşmeler ile istisnalar kazanmıştır.

Uzay sınırlarının belirlenemez olması nedeniyle hava sahasına ilişkin tartışmaların hiçbir zaman bitmeyeceği görülmektedir. Ancak yaşanan teknolojik gelişmelerin havacılık faaliyetlerinde kullanılmaya başlandığı günümüzde, hava araçlarının olağanüstü yüksekliklere ulaşması hatta uzay boşluğuna varması gibi durumlar düşünüldüğünde hava ve uzay hukukunun gelecekte bir bütün olarak irdelenmesi gerektiği ortaya çıkmakta ve ilgili hukuk dalları hususunda temel değişikliklerin yaşanacağı görülmektedir.

Sivil havacılık alanında teknolojik gelişmelerin ve çoğu zaman öngörülemeyen nedenlerle yaşanan olumsuz olayların ardından ortaya konulan kurallar, sivil havacılığa ilişkin olarak hem hava kamu hukuku hem de hava özel hukuku bakımlarından dünyada bir hava hukuku sisteminin oluşmasını sağlamıştır. Ancak hem hava kamu hem de hava özel hukuku ayrımı içerisinde bakıldığında ortaya konulan uluslararası sözleşmeler, anlaşmalar ve protokoller bir karmaşık yapı oluşturmuştur. Sivil havacılık faaliyetlerinin büyük oranda yürütüldüğü devletler bazı sözleşmelere taraf olmamış ve ilgili sözleşmeler uygulanmamış ya da hiç hayata geçirilememiştir. Diğer yandan bu devletler takındıkları politik yaklaşımı bir baskı aracı gibi kullanarak istekleri doğrultusunda bir sivil havacılık hukuku rejiminin ortaya konulmasını arzu etmişlerdir. Fakat kimi devletler bu tutuma karşı durmuş ve farklı duruşların, tutumların ortaya koyduğu, uluslararası sivil havacılık faaliyetlerini düzenleyen hukuksal düzenlemelerde karmaşa ortaya çıkmıştır. Bu karmaşa göz önüne alınarak tüm uluslararası sözleşmeler, anlaşmalar ve protokoller hava kamu ve özel hukuku ayrımı içerisinde değerlendirilmiştir.

Hava özel hukukuna ilişkin uluslararası sözleşmelerin, anlaşmaların ve protokollerin ortaya konuluş biçimleri ve içerikleri göz önüne alındığında, sivil havacılık faaliyetlerine ve bu faaliyetler sonucunda ortaya çıkan uyumsuzluklara uygulanacak hukuk kurallarının uluslararası anlamda belirlenmesi ve ilgili sözleşmelerin birleştirilerek tek bir metnin ortaya konulması amacını taşıdıkları görülmektedir. Sivil havacılık faaliyetleri, yolcu ve bagaj, yük ve kargo gibi unsurları kendinde barındırmakta ve yolcu ile yapılan sözleşmenin taraflarından birinin taşıyan olması ya da sözleşmenin kurulduğu veya yerine getirildiği yer, hukuksal kuralların

uygulanış şekli bakımından önem arz etmektedir. Diğer yandan devletlerin farklı hukuk kurallarına sahip olmaları bakımından uygulamalarda ya da yargısal yetkilerde belirsizliğin ortaya çıkması gibi tüm benzer sebeplerden dolayı hukuksal açıdan bir karmaşık yapı, ilgili sözleşmeler, anlaşmalar veya protokoller marifetiyle yapılan modernizasyonlar ile ortadan kaldırılmak ya da bir bütünlük içerisinde birleştirilmek istenmiştir.

Hava özel hukuku bağlamında ortaya konulan tüm ilgili sözleşmeler, anlaşmalar ve protokoller değerlendirildiğinde, yerdeki üçüncü kişilere verilen zararlardan, hava aracı kiralamalarına, sigorta zorunluluklarından, havayolu şirketlerinin sorumluluk limitlerine, taşıma senedinden, ölen ya da yaralanan yolculara veya kaybolan ya da zarar gören bagajlara ilişkin havayolu şirketlerinin sorumluluğuna kadar birçok konuyu içermekte oldukları görülmektedir. Bu hususta 1925 Havayollarının Sorumlulukine İlişkin Uluslararası İlk Konferans'ta belirli adımlar atılmaya çalışılmış ve havayolu şirketlerinin sorumluluğu hususlarından taslak bir metin kabul edilmiştir. Ancak bu konferansın önem arz eden hususunun hazırlanan taslak metinden ziyade uluslararası sivil havacılık faaliyetlerine ilişkin teknik ve hukuki çalışmaların yapılabilmesi adına kurulan Uluslararası Hava Hukuku Uzmanları Teknik Komitesi (CITEJA) olduğunu görmekteyiz. Devamında hayata geçirilen ve uluslararası sivil hava taşımaları hususunda yeknesak kurallar ortaya koyan ilk düzenleme 1929 Varşova Sözleşmesi'dir. Ancak sözleşme hem hayata geçirildiği tarih itibari ile eskimiş olması hem de sivil havacılık faaliyetlerinin gelişme hızına ayak uyduramaması bakımlarından zamanla ortaya çıkan ihtiyaçlara cevap verememiş ve bunun üzerine ilgili sözleşmenin modernizasyon çalışmaları başlamıştır. 1929 Varşova Sözleşmesi, kendisinden sonra gelen ve bu anlamda modernizasyon çalışmalarını içeren 1955 Lahey Sözleşmesi, 1961 Guadalajara Sözleşmesi, 1971 Guatemala Sözleşmesi, 1975 Montreal Protokolleri ve 1999 Montreal Sözleşmesi gibi düzenlemeler ile Varşova Sistemi diye adlandırılan bir hukuksal yapının ortaya çıkmasına vesile olmuştur. 1999 Montreal Sözleşmesi her ne kadar Varşova Sistemi'nin bir parçası olarak gösterilse de uluslararası hava taşımalarında taşıyıcı olarak havayolu şirketlerinin sorumluluğunu düzenleyen bağımsız bir sözleşmedir. Ancak 1999 Montreal Sözleşmesi içerdiği hükümler bakımından irdelendiğinde, Varşova Sistemi ile ortaya konulan temel hukuksal

düzenin korunduğu ve gerçekleştirilen modernizasyon çalışmaları sonucu şekillenen yeni düzenlemeleri içerdiği görülmektedir. Diğer yandan 1929 Varşova Sözleşmesi'nin ardından Uluslararası Hava Özel Hukuku Üçüncü ve Dördüncü Konferansları olma özelliği taşıyan 1933 Roma ve 1938 Brüksel ile hava aracının sahibinin değil işletenin sorumlulukları, havacılık sigortası, sigortanın kapsamı, üçüncü kişilere verilen zararın tazmini gibi kendilerinden sonra hayata geçirilecek sözleşmeler için temel prensiplerin ortaya konulması bakımından etkili olmuşlardır. 1948 Cenevre Sözleşmesi uçaktaki malları haklarının konu edinirken ve 1952 Roma Sözleşmesi de yabancı uçakların yeryüzündeki üçüncü kişilere verdiği ya da verebileceği zararların tazminine ilişkin hükümler içermektedir.

1929 Varşova Sözleşmesi ile başlayıp 2001 Cape Town Sözleşmesi ile günümüze kadar süregelen çalışmalar neticesinde ortaya konulan hukuksal düzene ilişkin halen tartışmalı ve eksik alanların varlığı dikkat çekmektedir. Örneğin uluslararası sözleşmeler ile ortaya konulan hukuksal düzenin uygulanması kapsamında charter sözleşmelerinin bu kapsamda olup olmadığını ilişkin belirsizlik sürmektedir. Havayolu şirketlerinin taşıyıcı olarak uluslararası sözleşmelere taraf olmayan bir devleti varış noktası olarak belirlemesinin ardından ilgili taşıma sözleşmesine, çalışmamızın hava özel hukukuna ilişkin uluslararası sözleşmeler başlığı altında irdelediğimiz uluslararası konvansiyonların uygulanıp uygulanmayacağı hususu muğlaktır. Yine bir diğer tartışmalı konu ise Varşova Sistemi ile ortaya konulan ve yolcunun ölümü ya da yaralanması halinde oluşacak zararın tazminine ilişkin taşıyıcı olarak havayolu şirketinin sorumlu tutulması, ilgili olayın bir kaza sonucunda meydana gelmiş olmasına bağlanması halidir. Buradaki sıkıntılı husus kaza kavramının net bir şekilde tanımlanmamış olmasından kaynaklanan farklı uygulamalardır. Kaza kavramının tanımının ortaya konmaması doktrinde, mahkeme kararlarında ve uygulamada farklı görüşlerin ortaya çıkmasına sebep olmaktadır. Diğer yandan kaza kavramının sınırlarının belirlemenin de zorluğu aşıkardır. Çünkü kaza, türbülans, kötü hava şartları, teknik sebepler, savaş ve çatışma hali gibi uçağın kaza yapmasına neden olacak unsurlarla birlikte askeri uçaklar tarafından saldırıya uğraması gibi durumları da içerisinde barındıran bir kavramdır. Tüm bunlarla birlikte uçuş ve kabin ekibinin, yer hizmetleri çalışanının ve havayolu şirketinin diğer çalışanlarının ya da sunduğu hizmetin yolcuya verdiği zararın kaza

kapsamında değerlendirilip değerlendirilmeyeceği açık değildir. Tüm bu sebepler ile kaza kavramına ilişkin bütün olasılıkları içerisinde barındıracak geniş çerçeveli bir tanımın ortaya konulması gerekmektedir.

Bugün itibari ile 1929 Varşova Sözleşmesi'ne 152, 1999 Montreal Sözleşmesi'ne de 119 devlet taraf olarak bulunmaktadır. Hava özel hukukuna ilişkin uluslararası sözleşmelerin birleştirilmesi hususundaki çalışmalar ne kadar etkili ve geniş çaplı olsa da devletlerin kendi iç hukuklarından kaynaklanan farklı uygulamaların sürdürüleceği görülmektedir. Ancak gerek ilgili sözleşmelerin eksikliklerine gerekse devletlerin ulusal hukuk normlarından kaynaklanan farklı uygulamalarına rağmen hava özel hukukuna ilişkin ortaya konulan uluslararası sözleşmelerin günümüzde gösterdiği başarı göz ardı edilemez. Diğer yandan gelecekte yaşanacak teknolojik gelişmeler ve sivil hava taşımacılığının bulunacağı nokta göz önüne alınarak hava özel hukukuna ilişkin yeknesak bir düzenlemenin ortaya konulması çalışmalarının devam etmesi ve bu anlamda gerekirse devletlerin iç hukuk düzenlemelerini de uygun hale getirmelerinin ilgili uluslararası sözleşmeler ile bir zorunluluğu bağlanmalıdır.

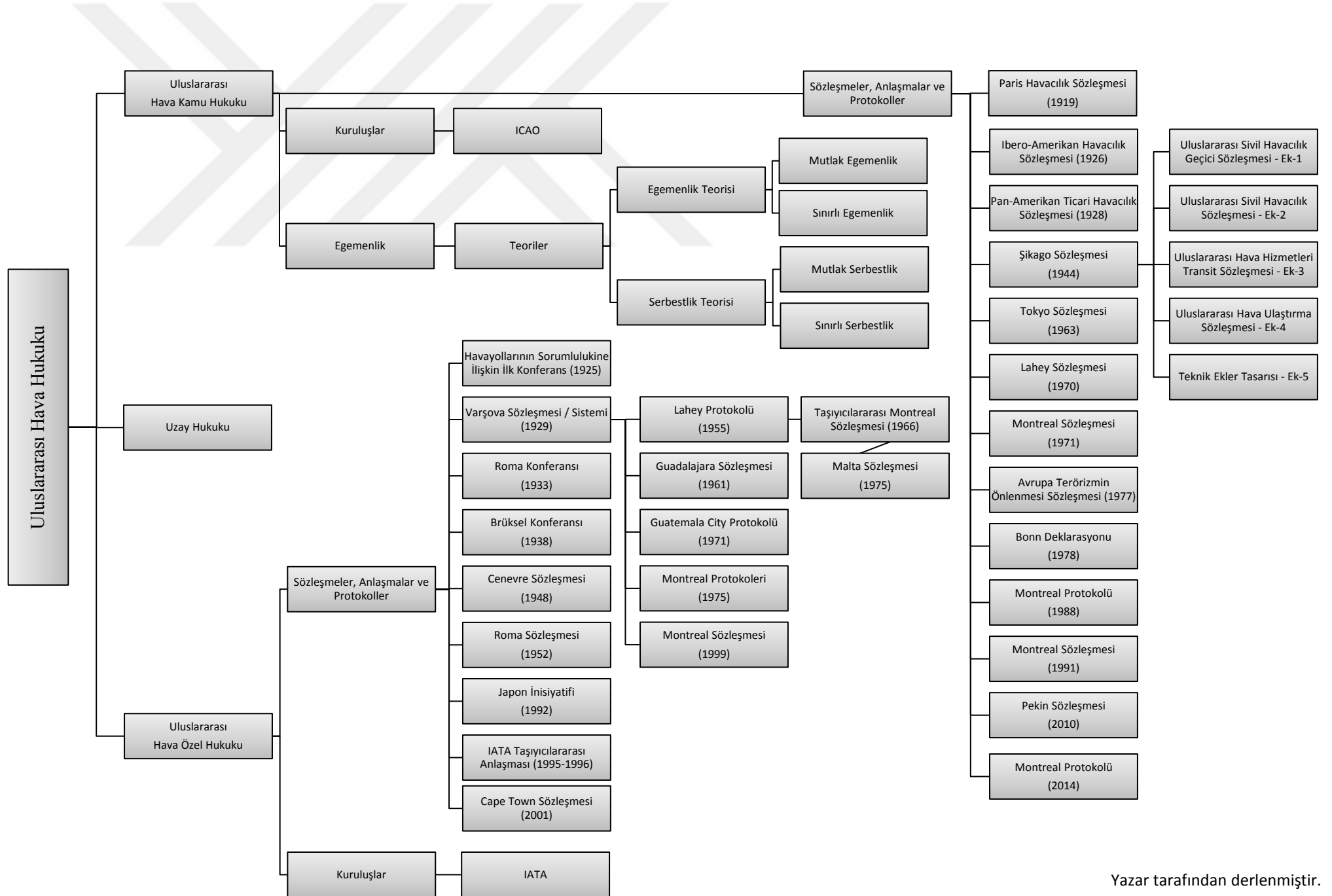
Hava kamu hukukuna ilişkin uluslararası sözleşmeler, anlaşmalar ve protokoller değerlendirildiğinde görülmektedir ki I. Dünya Savaşı sırasında savaş uçaklarının başka birçok amaç için kullanılması ve havacılık adına yaşanan muazzam gelişmenin devletleri birtakım endişelere sevk etmesi gibi durumlar uluslararası anlamda havacılık faaliyetleri için temel bir yasal çerçevenin ortaya konulmasını zorunlu kılmıştır. Bu manada 1944 Şikago Sözleşmesi'ne kadar hayata geçirilen hava kamu hukukuna ilişkin uluslararası sözleşmeler değerlendirildiğinde, hava araçlarının okyanusu geçememelerinden kaynaklı farklı hukuksal düzenin ortaya konulduğu görülmektedir. Bir başka deyişle 1919 Paris ve hemen hemen aynı içeriği taşıyan 1926 Ibero-Amerikan Havacılık Sözleşmeleri ile 1928 Pan-Amerikan Ticari Havacılık Sözleşmesi arasında ekonomik anlamda cereyan eden farklılıklar bulunmaktadır. Bununla birlikte devletlerin uluslararası sahada hakim olma arzularının sonucu olan sözleşmeler, devletlerin tarafgirliği nedeniyle ortak bir zeminde uluslararası bir başarı ortaya koyamamalarından dolayı etkili olamamışlardır.

1944 Şikago Sözleşmesi, hava kamu hukukuna ilişkin uluslararası sözleşmeler serüveni içerisinde uluslararası sivil havacılığı konu edinen hukuksal düzenin anayasasını oluşturan ve bugün itibari ile 191 devletin taraf olduğu, havacılık hukukuna ilişkin temel konuları içeren bir sözleşme olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak Şikago Konferansı bir anlamda devletlerin çıkar çatışmasına dönüşmüş ve bu çatışmalar arasındaki farkların ortadan kaldıracak bu anlamda bir uzlaşma sağlayacak temel bir metnin ortaya konulması çabalarına dönüşmüştür. Şikago Konferansı'nın ardından hayata geçirilen sözleşmeler ile 1919 Paris Sözleşmesi'nde ortaya konulan devletlerin hava sahalarında egemen olmaları hususu aynen korunurken, "Hava Trafik Hakları (Freedoms of the Air)" tanımlanmış ve diğer yandan devletlere ikili anlaşmalar yapmalarına izin veren bir yapı ortaya konulmuştur. 1944 Şikago Konferansı'nın ardından ortaya konulan düzende devletler karar alma mekanizmalarında eşit şekilde yer almış ve devletlerin yargı yetkileri kalıcı olmuştur. Şikago Konferansı'nın belirlediği hukuksal düzende, ticari havacılık faaliyetlerine ilişkin olarak, büyük devletler karşısında diğer devletler de korunmuştur. Bu yolla devletler baskın güçler karşısında ticari havacılık faaliyetinde bulunabilme imkanına kavuşmuşlardır. Burada devletlerin gerekli yükümlülükleri uymaları şartı ile uluslararası sivil havacılık faaliyetlerinde bulunmaları hususu güvence altına alınmıştır.

Tüm bunlarla birlikte sivil havacılık faaliyetlerinin uluslararası boyut kazanması, terörist örgütlerin iştahını kabartan bir konu haline gelmiş ve bu anlamda bu yasa dışı gruplar terör eylemlerinde uçakları veya havaalanlarını ya da bunlara bağlı donanımları kullanmayı daha çok ses getirecek unsurlar olarak görmekteler. Sivil havacılık faaliyetlerinin sürdürülebilmesi adına kullanılan tüm unsurların terör faaliyetlerine karşı korunması da hava kamu hukukuna ilişkin uluslararası sözleşmeler kapsamında ele alınmıştır. Şikago Konferansı'nın ardından hayata geçirilen 1963 Tokyo, 1970 Lahey, 1977 Avrupa Terörizmin Önlenmesi, 1988 Montreal, 1991 Montreal, 2010 Pekin Sözleşmeleri ve en son 2014 Montreal Protokolü ile ortaya konulan hukuksal düzende, suç ve suçlu tanımlarının ayrıntılı bir şekilde yapıldığı görülmektedir. Diğer yandan gelişen teknolojiye bağlı olarak şekil değiştiren terör faaliyetlerinde kullanılan unsurlardan biri olan plastik patlayıcıların

taşınması hususunun derinlemesine irdelendiği ve ilgili tüm patlayıcıların işaretlenmesi yoluyla belirlenmesinin ilgili sözleşmelere taraf devletler için bir zorunluluk haline getirildiği anlaşılmaktadır. Bir diğer husus olan biyolojik, kimyasal ve nükleer silahların ya da materyallerin taşınması ve bunların terör eylemlerinde kullanılmasının önlenmesi hususlarının ele alınarak sivil havacılık faaliyetlerinin güvenliğinin ve ilgili faaliyetlerin emniyetli bir şekilde yürütülmesinin sağlanmasının garanti altına alınmaya çalışıldığı uluslararası metinler ortaya konulmuştur.

Tespit edilmiş tartışmalı veya çözüme kavuşmuş hususları içeren hava kamu ve özel hukukuna ilişkin uluslararası sözleşmeler, anlaşmalar ve protokoller çalışmanın sonucunda hava kamu ve özel hukuku ayrımı gözetilerek bir sınıflandırılmaya tabi tutulmuş ve ilgili tüm düzenlemeler bir tablo haline getirilmiştir. Bu anlamda, okuyucuya ilgili uluslararası kaynaklara tek elden ulaşabileceği ve hava hukukuna ilişkin temel meselelerin neler olduğu, hava hukukunun özellikleri, kapsamı ve diğer hukuk dalları içerisindeki yeri ve uluslararası hava hukuku sözleşmelerinin ortaya koyduğu hukuksal düzenin nasıl şekillendiği, neler içerdiği ve günümüzde uluslararası sivil havacılığın hukuksal düzeninin ne olduğu hususlarında bilgi edinebileceği bir çalışmanın ortaya konulması ve bu anlamda doktrine katkıda bulunulması amaçlanmıştır. Ancak tüm bunlarla birlikte şunu da belirtmek gerekir ki araştırmanın yöntemi gereği belirli kısıtlara sahip olduğu göz ardı edilmemelidir.



Yazar tarafından derlenmiştir.

KAYNAKÇA

Abeyratne, R. I. R. (2002). *Frontiers of Aerospace Law*. London: Ashgate Publishing.

Abeyratne, R. (2010). *Aviation Security Law*. Berlin: Springer Verlag.

Abeyratne, R. (2011). “The Beijing Convention of 2010 on The Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation - An Interpretative Study”. *J Transp Secur*, 4: 131 – 143.

Abeyratne, R. (2014). *Convention on International Civil Aviation*. Switzerland: Springer International Publishing.

Adal, E. (1985). *Hukukun Temel İlkeleri*. Marmara Üniversitesi Yayın No: 428. Marmara Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayın No: 372. İstanbul: Fatih Yayınevi Matbaası.

Aktaş, H. (2011). *Sivil Havacılık İşletmelerinde Beşerî Faktörler Perspektifinden Uçuş Ekibi Kaynak Yönetimi: “Sivil Havacılık İşletmeleri Pilotlarının Kişilik Yapıları İle Uçuş Ekibi Kaynak Yönetimi Tutumları Arasındaki İlişki”*. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmış Doktora Tezi, İstanbul.

“An Aviation Strategy for Europe”. (2015). Communication from The Commission to The European Parliament, The Council, The European Economic and Social Committee and The Committee of The Regions, COM(2015) 598 Final, Erişim Tarihi: 10 Nisan 2016. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015DC0598&from=EN>

Anderson, D., Grahan, I. ve Williams, B. (2011). “Flight and Motion, The History and Science of Flying”. Dr. Richard P. Hallion. (Haz./Ed.). New York: Myron E. Sharpe Inc.

Aviation Law, The Basis for International Legislation. Erişim Tarihi: 15 Mayıs 2016. <http://www.theairlinepilots.com/forumarchive/al/airlaw.pdf>

Bal, A. (2014). "Hava-Uzay Araçlarının (Aerospacecraft) Hukuki Rejimi". *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt: 16, Özel Sayı: 1465-1528.

Banner, S. (2008). *Who Owns The Sky? The Struggle to Control Airspace From The Wright Brothers On*. London: Harvard University Press.

Barışık, İ. (Kasım, Aralık 2011). "Gökyüzündeki Sevdamız, Türk Havacılığının Yükselişi". *Uçantürk*, 533: 37-41.

Barkowski, J. T. (2010). "Managing Air Traffic Congestion Through the Next Generation Air Transportation System: SatelliteBased Technology, Trajectories, and-Privatization?". *Pepperdine Law Review*, Vol: 37, Issue: 1: 247-338.

Bartsch, R. I. C. (2012). *International Aviation Law A Practical Guide*. [Elektronik Sürüm]. İngiltere: Ashgate Publishing Limited.

Başol, S. (2010). "Havacılık Hukuku ve Kavramı". *III. Ulusal Havacılık ve Uzay Konferansı*, 16-18 Eylül, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.

Başol, S. (15 Ocak 2013). "Bir ICAO Hikayesi". *Airporthaber*, Erişim Tarihi: 10 Nisan 2016. <http://www.airporthaber.com/kose-yazilari/bir-icao-hikayesi.html>

Belbez, H. (1943). "Hava Hukuku Konusu ve Mahiyeti". *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt: 01, Sayı: 4: 743-746.

Bilge, N. (2000). *Hukuk Başlangıcı: Hukukun Temel Kavram ve Kurumları*. Ankara: Turhan Kitapevi Yayınları.

Bilge, S. A. (1951). "Şikago Havacılık Anlaşmaları ve Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı (O.I.A.C.)". *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*. Cilt: 6,

Sayı: 1: 196-214. Erişim Tarihi: 10 Mart 2016.
<http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/42/358/3750.pdf>

Bozabalı, B. B. (2010). *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu*. Yeditepe Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmış Doktora Tezi, İstanbul.

Button, K. (2008). “The Impacts of Globalisation on International Air Transport Activity”. OECD/ITF Global Forum on Transport and Environment in a Globalising World. 12-12 Kasım 2008, (ss. 1-40). Guadalajara. Erişim Tarihi: 10 Aralık 2015.
<http://www.oecd.org/greengrowth/greening-transport/41373470.pdf>

Can, N. (2010). “AB – ABD Arasındaki Açık Gökyüzü Andlaşması'nın İkinci Müzakere Safhasının Değerlendirilmesi”. *Avrupa ve Türkiye’de Hava Hukuku Konusunda Son Gelişmeler* (ss. 29-39). Dr. Nüsret-Semahat Arsel Uluslararası Ticaret Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi, Konferans Yayınları Dizisi – 3. İstanbul: Legal Yayıncılık.

Canbolat, A. G. (2006). *Hava Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyıcının Sorumluluğu*. Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisan Tezi, Kırıkkale.

Cheng, B. (1956). “The Right to Fly”. *Transactions of the Grotius Society*. Vol: 41: 99-131. Erişim Tarihi: 15 Mayıs 2016.
http://www.jstor.org/stable/pdf/743130.pdf?_=1464695413458

Cheng, B. (1962). *The Law of International Air Transport*. London: Library of World Affairs,

Cheng, B. (1989). “Air Law”. Rudolf, D., Robert, E. H., Steven, L. ve Peter, M-S. (Ed.). *Encyclopedia of Public International Law*. Volume 11. (s. 5-12). Amsterdam: Elsevier Science Publishing Company Inc.

Chingosho, E., Pinkerton, S., Teffaha, A. W., Kras, K., Mower, N., Colehan, T. ve Iglesias, E. J. “Joint Position Calling for States to Ratify The Montreal Protocol 2014 to Deter Unruly Passenger Incidents and Promote A Safer Air Travel Experience for All”. Erişim Tarihi: 19 Mayıs 2016. <https://www.iata.org/policy/Documents/tokyo-revision-position-paper.pdf>

Convention on the Continental Shelf. (1958). *United Nations Conference on the Law of the Sea*. Chapter XXI. Law of the Sea, Geneva, 29 Nisan 1958. Erişim Tarihi: 13 Mart 2016. https://treaties.un.org/doc/Treaties/1964/06/19640610%2002-10%20AM/Ch_XXI_01_2_3_4_5p.pdf

“Commercial Aircraft, Airliners of the World, A Flight Compilation”. (1956). Maurice A. Smith. (Haz./Ed.). *Flight an Aircraft Engineer*. No: 2476. Vol. 70: 11-71.

Cooper, C. J. (1952). “International Air Law, Roman Law and The Maxim Cujus Est Solum In International Air Law”. *McGill Law Journal*. Vol: 1: 23-65. Erişim Tarihi: 10 Mart 2016. <http://www.lawjournal.mcgill.ca/userfiles/other/39679-1.1.Cooper.pdf>

Curley, R. (2012). *The Complete History Of Aviation From Ballooning to Supersonuc Flight* [Elektronik Sürüm]. New York: Britannica Educational Publishing.

Çağa, T. (1963). *Hava Hukuku*. İstanbul Üniversitesi Yayınları, No: 996. Hukuk Fakültesi Yayın No: 206. İstanbul: Doğan Kardeş Matbaacılık A.Ş.

Çebi, Ç. (2014). *Türkiye’de Sivil Havacılığın Gelişimi ve Sorunları: THY’de Bir Uygulama*. İstanbul Aydın Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Çelebi, A. (2008). *Türkiye’nin Tam Üyelik Sürecinde AB Sivil Havacılık Müktesebatına Uyum Düzeyi ve Türkiye-AB Sivil Havacılık Sorunları*. Ufuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Çöğen, S. (2012). “Varşova ve Montreal Konvansiyonları Çerçevesinde Havayolu Taşıyıcıların Sınırlı Sorumluluğu, Uygulamada Karşılaşılan Sorunlar”. İ. Çeliktaş, (Ed.). *Hava Taşıma Hukuku Sempozyumu*. Yayın No: 2698. Hukuk Dizisi: 1314. (s. 117-126). İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.

Çuhan, Y. (2014). “Sivil Havacılık Tarihi” Ders Sunumu, Erişim Tarihi: 26 Ocak 2016. https://www.academia.edu/8492081/Sivil_Havac%C4%B1l%C4%B1k_Tarihi

Damar, D. (2011). *Wilful Misconduct in International Transport Law*. Berlin: Springer - Verlag.

Daley, B. (2010). *Air Transport and the Environment*. İngiltere: Ashgate Publishing Limited.

Demirkıran, M. H. (2007). “Varşova/Lahey Konvansiyonu Uyarınca Uluslararası Yolcu Taşımalarından Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu ve Manevi Tazminat Meselesi”. Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan, (ss. 1-17), İstanbul: Erişim Tarihi: 02 Mart 2016. http://www.demirkiran.av.tr/wp-content/uploads/2013/02/Uluslaras%C4%B1_Yolcu_Tasimalarında_Hava_Tasiyicisinin_Sorumlulugu.pdf

Dempsey, P. S. (2008). *Public International Air Law*. Montreal: McGill University.

Dempsey, P. S. ve Goetz, A. R. (1992). “*Airline Deregulation and Laissez-Faire Mythology*”. United States of America: Quorum Books.

Dempsey, P. S. ve Milde, M. (2005). *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*. Montreal: McGill University Centre For Research in Air & Space Law.

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT). (2001). *Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Hava Yolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu* (Rapor No: DPT: 2584). Ankara: DPT.

DHMI. (2009). *DHMI Faaliyet Raporu*. Ankara: DHMI. Erişim Tarihi: 12 Şubat 2016. <http://www.dhmi.gov.tr/getBinaryFile.aspx?Type=14&dosyaID=318>

Diederiks-Verschoor, I. H. Pb. (2006). *An Introduction to Air Law*. Netherlands: Kluwer Law International B.V.

Doganis, R. (2005). "The Airline Business". [Elektronik Sürüm]. New York: Routledge, Taylor & Francis Group.

Drion, H. (1954). *Limitation of Liabilities in International Air Law*. The Hague and Dordrecht: Springer-Science+Business Media, B.V. and Martinus Nijhoff.

Durmuş, A. ve Dokuzlar, B. (2009). *Havacılığa Giriş*. İstanbul: Hava Harp Okulu.

Dutton, P. A. (2009). "Notes and Comment, Caelum Liberam: Air Defense Identification Zones Outside Sovereign Airspace". *The American Journal of International Law*. Vol: 103: 1-19.

Eimerl, S. (1964). "History of Flight". Adapted For Young Readers, Alvin M. Josephy, JR. (Haz./Ed.). *American Heritage The Magazine Of History*. New York: Golden Press.

Erdal, S. (2010). "Siyasal Düşünürler ve Modern Egemenlik". *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt: 18, Sayı: 2: 83-158.

Erdoğan, A. S. (2005). *Atatürk Havalimanı'nın Tarihsel Gelişimi ve Dış Hatlar Terminalinin İncelenmesi*. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Erem, F. ve Keyman, S. (1970). "Uçak Kaçırma Suçları". *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt: 27, Sayı: 1: 1-24.

Erotokritou, C. (2012). “Sovereignty Over Airspace: International Law, Current Challenges, and Future Developments for Global Aviation”. *Student Pulse*, Vol: 4, No: 5: 1-11. Erişim Tarihi: 15 Mart 2016. <http://www.studentpulse.com/articles/645/sovereignty-over-airspace-international-law-current-challenges-and-future-developments-for-global-aviation>

Ertem, B. (2009). “Türkiye-ABD İlişkilerinde Truman Doktrini ve Marshall Planı”. *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt: 12, Sayı: 21: 377-397.

Fırat, N. C. (2010). *Havayolu Kazalarından Doğan Kanunlar İhtilafı*. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Freer, W. D. (1986a). “The Roots of Internationalism – 1783 to 1903”. *Icao Bulletin, Official Mangazine Of International Civil Aviation*, March, Vol. 41, No: 3: 30-32.

Freer, W. D. (1986b). “An Aborted Take-off for Internationalism – 1903 to 1919”. *Icao Bulletin, Official Mangazine Of International Civil Aviation*, April, Vol. 41, No: 4: 23-26.

Freer, W. D. (1986c). “A Convention is Signed and ICAN is Born – 1919 to 1926”. *Icao Bulletin, Official Mangazine Of International Civil Aviation*, May, Vol. 41, No: 5: 44-46.

Freer, W. D. (1986d). “Regionalism is Asserted, ICAN’s Global Prospects Fade – 1926 to 1943”. *Icao Bulletin, Official Mangazine Of International Civil Aviation*, June, Vol. 41, No: 6: 66-68.

Freer, W. D. (1986e). “En-Route to Chicago – 1943 to 1944”. *Icao Bulletin, Official Mangazine Of International Civil Aviation*, July, Vol. 41, No: 7: 39-41.

Freer, W. D. (1986f). “Chicago Conference (1944) U.K. – U.S. Policy Split Revealed”. *Icao Bulletin, Official Mangazine Of International Civil Aviation*, August, Vol. 41, No: 8: 22-24.

Freer, W. D. (1986g). "Chicago Conference (1944) – Despite Uncertainty, The Spirit of Internationalism Soars". *Icao Bulletin, Official Magazine Of International Civil Aviation*, September, Vol. 41, No: 9: 42-44.

Freer, W. D. (1986h). "The PICA0 Years – 1945 to 1947". *Icao Bulletin, Official Magazine Of International Civil Aviation*, September, Vol. 41, No: 10: 36-39.

Freer, W. D. (1986i). "Gear Up! 1947 to 1957". *Icao Bulletin, Official Magazine Of International Civil Aviation*, September, Vol. 41, No: 11: 52-54.

Freer, W. D. (1986j). "Maturity Brings New Challenges – 1957 to 1976". *Icao Bulletin, Official Magazine Of International Civil Aviation*, September, Vol. 41, No: 12: 24-26.

Fong, T. U. "Air Law". The People's University. Beijing. Erişim Tarihi: 25 şubat 2016. http://www.dsaj.gov.mo/iis/EventForm/ContentFileGen.aspx?Rec_Id=4947

Geneva Convention. (1948). *Convention on The International Recognition of Rights in Aircraft, (19 Haziran 1948)*. Erişim Tarihi: 15 Nisan 2016. <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/geneva1948.pdf>

Gerede, E. (2002). *Havayolu Taşımacılığında Kreselleşme ve Havayolu İşbirlikleri-THY AO'da Bir Uygulama*. Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Eskişehir.

Glines, C.V. (1968). *The Saga of the Airmail*. New Jersey: Van Nostrand.

Goedhuis, D. (1937). *National Airlegislations and the Warsaw Convention*. The Hague: Springer-Science+Business Media, B.V.

Göknil, M. N. (1947). *Hava Hukuku Notları*. İstanbul Üniversitesi Yayınları, No: 339. Hukuk Fakültesi Yayın No: 74. İstanbul: İbrahim Horoz Basımevi.

Göknil, M. N. (1951). *Hava Hukuku*. İstanbul Üniversitesi Yayınları, No: 484. Hukuk Fakültesi Yayın No: 107. İstanbul: Fakülteler Matbaası.

Göktepe, H. (2009). “Havayolu Taşımacılığında Sorumluluk ve Tazminat”. *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu*. (s. 381-391). Ankara.

Göktepe, H. ve Çelebi, A. (2015). “Havayolu Taşımacılığında Yolcu Hakları”. Ender Gerede (Ed.). *Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması* (ss. 248-266). Ankara: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları.

Görgün, Ş. (1996). *Hukukun Temel Kavramları*. Ankara: Yetkin Basım Yayım ve Dağıtım A. Ş.

Gözler, K. (2008). *Meslek Yüksekokulları İçin Genel Hukuk Bilgisi*. Bursa: Ekin Basım Yayım ve Dağıtım.

Gözübüyük, A. Ş. (2007). *Hukuka Giriş ve Hukukun Temel Kavramları*. Ankara: Turhan Kitabevi.

Grant, P. J. (2010). *Law Essentials International Law*. Dundee: Dundee University Press.

Grant, P. J. ve Barker, C. (2009). “Airspace”. *Encyclopaedic Dictionary Of International Law* (Third Edition: 22). New York: Oxford University Press, Inc.

Guadalajara Sözleşmesi. (1961). *Taşıyıcı Sözleşmelerinden Başka Bir Kişi Tarafından Hava ile Yerine Getirilen Uluslararası Taşımacılık ile İlgili Kesin Kuralların Birleştirilmesi için Varşova Sözleşmesine İlave Sözleşmesi* (The Convention Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier).

Guatemala City Protokolü. (1971). *Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren Protokol* (Protocol Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air).

Gündüz, A. (2000). *Milletlerarası Hukuk temel Belgeler Örnek Kararlar*. İstanbul. Beta Yayınları.

Günel, R. V. (2010). “*Açık Semalar*” *Antlaşmaları Sürecinde Uluslararası Havacılık Hukuku (eleştirel yaklaşım)*. İstanbul: Beta Basım A.Ş.

Güneş, K. (2008). *Air Carrier Liability in International Law, in European Law And in Turkish Law*. Marmara Üniversitesi Avrupa Birliği Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Güneş, K. (2013). *Air Carrier Liability in International Law, in European Law And in Turkish Law*. Ankara: Adalet Yayınevi.

Güneysu, G. (2011). “Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Hukukta Aykırı Eylemlerin Bastırılması Hakkındaki 2010 Pekin Sözleşmesi”. *Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi*, Sayı: 83-84: 7-20.

Güneysu, G. (2012). “Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Hukukta Aykırı Eylemlerin Bastırılması Hakkındaki 2010 Pekin Sözleşmesi”. İ. Çeliktaş, (Ed.). *Hava Taşıma Hukuku Sempozyumu*. Yayın No: 2698. Hukuk Dizisi: 1314. (s. 37-43). İstanbul: Beta Basım Yayın Dağıtım A.Ş.

Güriz, A. (1999). *Hukuk Başlangıcı*. Ankara: Siyasal Kitabevi.

Haanappel, P. P. C. (1978). *Ratemaking in International Air Transport A Legal Analysis of International Air Fares and Rates*. Deventer and Dordrecht: Springer Science + Business Media B. V. and Kluwer B.V.

Hailbronner, K. (1989). "State Aircraft". Rudolf, D., Robert, E. H., Steven, L. ve Peter, M-S. (Ed.). *Encyclopedia of Public International Law*. Volume 11. (s. 317-320). Amsterdam: Elsevier Science Publishing Company Inc.

Havacılık Terimleri Sözlüğü - Dictionary of Aviation Terms, (2011). Ankara: *Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürlüğü Yayınları-1*. Erişim Tarihi: 16 Mart 2016. <http://www.dhmi.gov.tr/dosyalar/pdf/DHMi-Havacilik-Terimleri-Sozlugu.pdf>

"Havacılık Tarihi" (Ocak, Şubat, Mart, 2012). Kokpit, 21: 28-33.

Havel, B. F. ve Sanchez, G. S. (2014). *The Principles and Practice of International Aviation Law*. New York: Cambridge University Press.

Hazeltine, H. D. (1911). *The Law of The Air*. London: University of London Press, LTD.

Heatley, M. (1985). "*The Illustrated History Of Helicopters*". New York: Bison Books Corporation.

Hinsley, F. H. (1986). *Sovereignty*. Cambridge: Cambridge University Press.

"*History of Hot Air Balloons*", Erişim Tarihi: 25 Ocak 2016, <http://www.brisbanehotairballooning.com.au/history-of-hot-air-balloons/>

Honig, J. P. (1914). *The Legal Status of Aircraft*. Netherlands: The Hague Martinus Nijhoff.

Honnebier, B. P. (2011). *The English Blue Sky Case - Topical International Aviation Finance Law Issues*. Utrecht: Air and space books.

Hughes, G. N. (1990). "Pricing of International Air Travel: A Hong Kong Perspective on Relevant Aspects of International and Municipal Laws". Gary N. Heilbronn. (Haz./Ed.). *Essays on Aviation and Travel Law in Hong Kong*. (s. 61-91). Hong Kong: Hong Kong University Press.

IATA. (2015). *Annual Review 2015*. Miami: IATA. Erişim Tarihi: 12 şubat 2016.
<https://www.iata.org/about/Documents/iata-annual-review-2015.pdf>

ICAO, (1948). *Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft signed at Geneva*. Doc. 7620. Montreal: ICAO. Erişim Tarihi: 16 Mart 2016.
http://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/geneva_en.pdf

ICAO, (1949). *Convention on International Civil Aviation Signed at Chicago*. Doc. 7300. Montreal: ICAO. Erişim Tarihi: 12 Mart 2016.
http://www.icao.int/publications/Documents/7300_1ed.pdf

ICAO, (2005). *Rules of the Air (Annex 2) - Tenth Edition*. Convention on International Civil Aviation. Montreal: ICAO. Erişim Tarihi: 12 Mart 2016.
http://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/an02_cons%5B1%5D.pdf

ICAO. (2009). *Tenth Session Of The Statistics Division, Review Of The Classification And Definitions Used For Civil Aviation Activities* (Rapor No: STA/10-WP/7). Montreal: ICAO. Erişim Tarihi: 20 Ocak 2016.
http://www.icao.int/Meetings/STA10/Documents/Sta10_Wp007_en.pdf

ICAO. (2013). *Airspace Sovereignty*. Worldwide Air Transport Conference (ATCONF). Sixth Meeting. (Rapor No: ATConf/6-WP/80). Montreal: ICAO. Erişim Tarihi: 10 Mart 2016.
http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf.6.WP.080_1.en.pdf

ICAO. (2014). *Appendix 1. Tables Relating to The World Of Air Transport In 2014*. Montreal: ICAO. Erişim Tarihi: 12 Şubat 2016. http://www.icao.int/annual-report-2014/Documents/Appendix_1_en.pdf

ICAO. (2015). *Continuing Traffic Growth and Record Airline Profits Highlight 2015 Air Transport Results*. Montreal: ICAO. Erişim Tarihi: 12 Şubat 2016. <http://www.icao.int/Newsroom/NewsDoc2015/COM.72.15.EN.pdf>

ICAO. (2016). *2016–2030 Global Air Navigation Plan*. Montreal: ICAO. Erişim Tarihi: 25 Mayıs 2016. http://www.icao.int/airnavigation/Documents/GANP_2016-SL.pdf

Kaner, İ. (2004). *Hava Hukuku (Hususi Kısım)*. İstanbul: Filiz Kitabevi.

Kılınç, S. U. (2010). *Avrupa Birliği-Eurocontrol Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve Türkiye'ye Olası Etkileri*. Genelkurmay Başkanlığı, Harp Akademileri Komutanlığı, Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Kılınç, S. U. (2011). *Avrupa Birliği-Eurocontrol Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve Türkiye*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık A.Ş.

Kışlalı, A. T. (2004). "Siyaset Bilimi". Nüvit Gerek (Ed.). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Web-Ofset.

Köksal, T. (2011). *Uluslararası Sivil Havacılık Hukuku (International Civil Aviation Law)*. Ankara: Adalet Yayınevi.

Kutlu, A. (2008). *Sivil Hava Araçlarının Verdiği Zararlardan Doğan Sorumluluk (Taşıyanın Ve İşletenin Sorumluluğu)*, Çankaya Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Kuyucak, F. ve Vasigh, B. (2012). "Civil Aviation". Anheier, H. K., ve Juergensmeyer, M. (Ed.). *Encyclopedia of Global Studies*. Volume I. (s. 191-192). United States: Sage Publications Inc.

Lahey Protokolü. (1955). *12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren Protokol* (The Protocol to Amend the Convention of the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929).

Larsen, P. B., Sweeney, J. C. Ve Gillick, J. E. (2012). *Aviation Law: Cases, Laws and Related Sources*. Leiden: Koninklijke Brill NV, Martinus Nijhoff Publishers and Hotei Publishing.

Lasswell, H. (1958). *Politics: Who Gets, What, When, How*. Cleveland: Meridian Books.

Lee, J. W. (2009). "Compensable Damage in The Modernized Rome Convention: – in Comparison With Article 17 in The Montreal Convention" [Bildiri]. *GCAA/McGill Conference on Air Transport, Air & Space Law and Regulation*, 16 Mayıs 2009, Abu Dhabi. Erişim Tarihi: 15 Nisan 2016. https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/Session_7_Jae_Woon_Lee.pdf

Mackenzie, D. (2010). *ICAO A History of the International Civil Aviation Organization*. Canada: University of Toronto Press.

McGowen, S. S. (2005). *Helicopters: An Illustrated History Of Their Impact*. California: ABC-Clio, Inc.

Melgar, B. H. (2015). *The Transit of Goods in Public International Law*. Leiden: Brill Nijhoff and Hotei Publishing.

Meray, S. L. (1955). “Açık Denizlerin Serbestliği Prensibinin Gelişmesi”. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Cilt: 10, Sayı: 2: 76-100. Erişim Tarihi: 15 Mart 2016. <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/42/361/3790.pdf>

Milde, M. (1965) “Conflicts of Laws in the Law of the Air”. Some Remarks on the Resolution of the 51st Session of the Institut de Droit International of September 11, 1963. *McGill Law Journal*. Vol: 11: 220-262. Erişim Tarihi: 15 Nisan 2016. <http://lawjournal.mcgill.ca/userfiles/other/7678244-milde.pdf>

Milde, M. (2012). *International Air Law and ICAO*. Netherlands: Eleven International Publishing.

Milde, M., Abeyratne, R., Bunker, D., Faller, E., Thaker, S. J., Haanappel, P. C. P., Jakhu, R., Janda, R. Margo, D. R., Matte, M. N., Schubert, F., Dam, V. R. ve Vlastic, A. I. (2005). “*Annals of Air and Space Law*”. P. S. Dempsey (Ed.). Vol. XXX., Part I. Montreal: The Carswell Company Ltd.

Milletlerarası Andlaşma. (1977). *T.C. Resmi Gazete*, 16128, 3 Aralık 1977.

Milletlerarası Andlaşma. (2011). *T.C. Resmi Gazete*, 27984, 4 Temmuz 2011.

Montreal Protokolü. (2014). *Hava Araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme’yi Yenileyen Protokol* (Protocol to amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft).

Montreal Sözleşmesi. (1971). *Sivil Havacılık Emniyetine Karşı Olan Yasadışı Eylemlerin Önlenmesi ile İlgili Sözleşme* (Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation).

Montreal Sözleşmesi. (1991). *Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla İşaretlenmesi Sözleşmesi* (the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection).

Montreal Sözleşmesi. (1999). *Havayoluyla Yapılan Uluslararası Taşımlar İçin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme* (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air).

Nergiz, A. (2008). *Türkiye’de Sivil Havacılığın Gelişim ve THY*. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Neto, O. De O. B. (2015). “Defining the Limits of Outer Space for Regulatory Purposes”. J. N. Pelton Jr. (Ed.). *SpringerBriefs in Space Development*. Switzerland: International Space University (ISU) and Springer International Publishing.

Nijeholt, J. F. L. a. (1910). *Air Sovereignty* [Elektronik Sürüm]. New York: Springer-Science, Business Media, B.Y.

Önen, M. (2005). *Hukuka Giriş*. İstanbul: Arıkan Basım Yayım Dağıtım Ltd. Şti.

Özbek, M. D. G. (2010). “Türkiye’de Hava Taşıma Hukuku”. *Avrupa ve Türkiye’de Hava Hukuku Konusunda Son Gelişmeler* (ss. 51-86). Dr. Nüsret-Semahat Arsel Uluslararası Ticaret Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi, Konferans Yayınları Dizisi – 3. İstanbul: Legal Yayıncılık.

Özkan, A. (2015). “Kıta Sahaneliğinin Sınırlandırılmasında Uluslararası Uygulamalar: Sözleşmeler, İçtihat Ve Doktrin”. *The Journal of Academic Social Science Studies*, Sayı: 31: 367-386.

Özlük, E. ve Doğan, F. (2010). “Türkiye Avrupa Birliği İlişkilerini Egemenlik Devri Tartışmaları Üzerinden Okumak”. *Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi*, Cilt: 9, Sayı: 1: 125-146.

Öztürk, L. (2007). *Adalar Denizi’nde Hava Sahası ve Fır Hattı Sorunlarının, Ulusal ve Uluslararası Hava Hukuku ve Deniz Hukuku Açısından İncelenmesi ve Türkiye’nin İzlemesi Gereken Stratejilerin Belirlenmesi*. Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi. Gebze.

Öztürk, Y. (2010). *Hava Hukuku 1*. Samsun.

Öztürk, Y. (4 Temmuz 2011). “Cape Town Konvansiyonu TBMM’de Kabul Edildi”. *Gökyüzü Habercisi*. Erişim Tarihi: 10 Nisan 2016. <http://www.gokyuzuhaberci.com/yazar-yasar-ozturk/304-cape-town-konvansiyonu-tbmmde-kabul-edildi/>

Özyörük, M. (1959). *Hukuka Giriş*. Ankara: Ege Matbaası.

Pekin Sözleşmesi. (2010). *Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Hukuka Aykırı Eylemlerin Bastırılması Hakkındaki Sözleşme* (the Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation).

Paris Sözleşmesi. (1919). *Hava Seyrüseferinin Düzenlenmesine İlişkin Sözleşme* (Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation).

Pazarcı, H. (1989). *Uluslararası Hukuk Dersleri*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi ve Basın-Yayın Yüksekokulu Basımevi.

Pazarcı, H. (2004). *Uluslararası Hukuk*. Ankara: Turhan Kitapevi.

Pearson, W. M. ve Riley, S. D. (2015). *Foundation of Aviation Law*. İngiltere: Ashgate Publishing Limited.

Ramsden, J. M. (1974). “French Aviation Today”. J. M. Ramsd. (Ed.). *Flight International*. No: 3427. Vol. 106: 713-726.

Rhoades, L. D. (2014). *Evolution of International Aviation (Third Edition)*. İngiltere: Ashgate Publishing Limited.

Rome Convention, (1952). “Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface, Signed at Rome”. *United Nations – Treaty Series*, No: 4493, 9 Eylül 1961. Erişim Tarihi: 12 Mart 2016. <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20310/volume-310-I-4493-English.pdf>

Saldıraner, Y. (2011). “Dünya’da ve Türkiye’de Sivil Havacılık Faaliyetleri Gelişimi” Ders Sunumu, Erişim Tarihi: 26 Ocak 2016. <http://kurumsal.data.atilim.edu.tr/pdfs/111118.pdf>

Salisbury, T. (2016). “The Montreal Protocol 2014”. *Chambers of Lawrence Power*. Erişim Tarihi: 18 Mayıs 2016. <http://www.4kbw.net/news/24052016161324-the-montreal-protocol-2014/>

Sancakdar, O. (2006). “Özelleştirmenin Kamu Hukuku-Özel Hukuk Ayırımına Etkileri ve Bu Bağlamda Güncel Özelleştirme Tartışmalarındaki Başlıca Görüşler”. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt: 8, Sayı: 1: 241-270.

Sand, P. H. (1965). “International Unification of Air Law”. *The Law & Contemporary Problems*, Vol: 30: 400-424. Erişim Tarihi: 16 Mart 2016. <http://scholarship.law.duke.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3061&context=lcp>

Sand, P. H., Freitas, J. de S. ve Pratt, G. N. (1960a). “An Historical Survey of International Air Law Before the Second World War”. *McGill Law Journal*, Vol: 7, No: 1: 24-42. Erişim Tarihi: 16 Mart 2016. <http://lawjournal.mcgill.ca/userfiles/other/6355045-sand.pdf>

Sand, P. H., Lyon, J. T. ve Pratt, G. N. (1960b). “An Historical Survey of International Air Law Since 1944”. *McGill Law Journal*, Vol: 7, No: 1: 125-160. Erişim Tarihi: 16 Mart 2016. <http://lawjournal.mcgill.ca/userfiles/other/8058569-sand.pdf>

Scott, P. (1999). *The Pioneers of Flight A Documentary History*. New Jersey: Princeton University Press.

Sheth, J. N., Allvine, F. C., Usley, C., Dixit, A. (2007). “*Deregulation and Competition Lesson from the Airline Industry*”. New Delhi: Sage Publications Ltd.

SHGM. (2009). *Turkish Civil Aviation from 2002 to 2008*. No: 14. Ankara: SHGM: Elif Matbaacılık.

SHGM. (2015a). *Yer Hizmeti Türlerinden “Yük Kontrolü ve Haberleşme” Hizmetinde Yapılan İşlemler*. Ankara: SHGM. Erişim Tarihi: 12 Şubat 2016. http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/yayinlar/HAREK_AT_Kitabi.pdf

SHGM. (2015b). Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2014 Yılı Faaliyet Raporu. Erişim Tarihi: 12 Şubat 2016. <http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/raporlar/2014faaliyetraporuv2.pdf>

SHGM. (2015c). Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2015 Yılı Faaliyet Raporu. Erişim Tarihi: 10 Nisan 2016. http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/raporlar/2015_faaliyet_raporu_29.02.2016.pdf

Siyahhan, M. (2009). “Turizm ve Otel İşletmeciliği Öğrencileri İçin Hukuka Giriş, İşletme Hukuku ve Turizm Hukuku Dersleri” Ders Notları. Erişim Tarihi: 01 Mart 2016.

https://www.google.com.tr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwiSy_iFs8XLAhVifHIKHUrOC9EQFggaMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.satm.bilkent.edu.tr%2F~siyahhan%2Flecture%2520notes%2520february%25202009.doc&usg=AFQjCNHcOua3tnJDo42Tmm84FXdHMG_HgA&sig2=nBPlqIDXqYYVeCXMi3hkTA&bvm=bv.116954456.d.bGQ&cad=rja

Slot Uygulama Prensipleri Talimatı (Rev-2), (SHT-SLOT). *Ulaştırma Bakanlığı*,
Ankara: SHGM. Erişim Tarihi: 15 Mart 2016.

<http://web.shgm.gov.tr/doc3/slotrev2.pdf>

Smith, H. C. (1974). “The Wide-Bodies”. J. M. Ramsd. (Haz./Ed.). *Flight International*. No: 3416. Vol. 106: 31-32.

Sorgucu, A. (2012). *Hava ve Uzay Hukuku (Air and Space Law)*. Ankara: Adalet Basım Yayım Dağıtım San. ve Tic. Ltd. Şti.

Sözer, B. (2012). “Havayolu ile Yapılan Taşımalarda Yolcunun Maruz Kaldığı Zararlardan Doğan Manevi Tazminat Talepleri”. İ. Çelikleş, (Ed.). *Hava Taşıma Hukuku Sempozyumu*. Yayın No: 2698. Hukuk Dizisi: 1314. (s. 117-126). İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.

Spaight, J. M. (1919). *Aircraft in Peace and The Law*. London: Macmillan and Co., Limited. Erişim Tarihi: 15 Mart 2016.
<https://archive.org/stream/aircraftinpeace100spai#page/n5/mode/2up>

Speciale, C. R. (2006). *Fundamentals of Aviation Law* [Elektronik Sürüm]. New York: McGraw-Hill Companies, Inc.

Stadlmeier, S. (2010). “The Regulation of Commercial Aviation: Recent Developments in the EU and Austria”. *Avrupa ve Türkiye’de Hava Hukuku Konusunda Son Gelişmeler* (ss. 9-27). Dr. Nüsret-Semahat Arsel Uluslararası Ticaret Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi, Konferans Yayınları Dizisi – 3. İstanbul: Legal Yayıncılık.

Stancu, D. M. (2010). “AVSEC Conventions: Beyond Chicago Until Beijing”. *The Global Journal of Airport & Airline Security*, Vol: 16, Issue: 5: 11-13.

Student Guide For Air Navigation, (2002). Pensacola: Naval Aviation Schools Command. Erişim Tarihi: 15 Mart 2016.

http://www.netc.navy.mil/nascweb/api/student_guides/Navigation_student_guide.pdf

“*Sun Express Tarihçe - Türk ve Alman sivil havacılık liderlerinin başarılı ortaklığı*”. Erişim Tarihi: 12 Şubat 2016. <http://www.sunexpress.com/tr/irket/irket-profil>

Sweet, M. K. (2009). “*Aviation and Airport Security - Terrorism and Safety Concerns*”. Boca Raton: CRC, Press Taylor & Francis Group.

Şahin, K. (1999). *Uçaklar ve Helikopterler*. İstanbul: İnkılap Yayınevi.

Şahiner, O. (2006). *Hava ve Uzay Hukukunun Gelişimi Açısından Türkiye'nin Yeri*. Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi, Diyarbakır.

Şerif, R. (1934). *Hava Hukuku*. İstanbul: Akşam Matbaası.

Şikago Sözleşmesi. (1944). “Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşme” (Convention on International Civil Aviation).

Şimşek, G. E. (2012). “Uluslararası Hukukta Kişilik”. Tütüncü, A. N. ve Uzun, E. (Ed.). *Uluslararası Hukuk I*. (s. 66-87). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Web-Ofset.

Taşkesen, G. (2006). *Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım*. İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Yayımlanmış Doktora Tezi, Malatya.

Tekindor, N. (19 Temmuz 1978). “Hava Korsanlarını Koruyan Ülkeler Boykot Edilecek”. *Milliyet Gazetesi*, 6.

The Antarctic Treaty (ATS). (1959). *United Nations – Treaty Series*, No: 5778, 23 Haziran 1961. Erişim Tarihi: 12 Mart 2016.

<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20402/volume-402-I-5778-English.pdf>

THY. (2015). *01 Ocak – 30 Eylül 2015 Dönemine İlişkin Yönetim Kurulu Faaliyet Raporu*. İstanbul: THY. Erişim Tarihi: 12 Şubat 2016. http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/faaliyet_raporu/YK_Faaliyet_Raporu_3Q15_TR.pdf

“*THY (Türk Hava Yolları A.O.) Kurumsal Tarihçe*”. Erişim Tarihi: 12 Şubat 2016. <http://www.turkishairlines.com/tr-tr/kurumsal/tarihce>

Tokyo Sözleşmesi. (1963). *Hava Araçlarından İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme* (The Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft).

Toluner, S. (1996). *Milletlerarası Hukuk Dersleri-Devletin Yetkisi*. İstanbul: Beta Basım Yayın Dağıtım.

Topdemir, H. G. (2012). “Leonardo Da Vinci’nin Optik Çalışmaları”. *Dört Öge Dergisi*, Yıl:1, Sayı:2: 37-50.

Tremblay, M. (2003). *The Legal Status of Military Aircraft in International Law*. Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal. Erişim Tarihi: 15 Mart 2016. <http://www.collectionscanada.gc.ca/obj/thesescanada/vol2/QMM/TC-QMM-81237.pdf>

Türk Sivil Havacılık Kanunu, [TSHK]. (1983). *T.C. Resmi Gazete*, 18196, 19 Kasım 1983.

Türk Ticaret Kanunu, [TTK]. (2011). *T.C. Resmi Gazete*, 27846, 14 Şubat 2011.

TÜSİAD. (2007). *Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü*. Yayın No: 2007-2/431. İstanbul: TÜSİAD. Erişim Tarihi: 12 Şubat 2016.
http://www.tusiad.org.tr/_rsc/shared/file/ulastirma.pdf

Ugonna, E. A. (2015). *The Scope and Limit of Air Law*. Department Of Public And International Law, University Of Ibadan. Erişim Tarihi: 15 Mart 2016.
https://www.academia.edu/13600257/THE_SCOPE_AND_LIMIT_OF_AIR_LAW

Uğuz, S. (Eylül, Ekim 2011). “Sıcak Hava Balonunun Geçmişine Kısa Bir Yolculuk”. *Uçantürk*, 532: 30-33.

Ulusoy, Ü. H. (2013). “Uluslararası Hukuk Açısından Ege Hava Sahasında Türkiye ve Yunanistan Arasındaki Sorunlar”. *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, Sayı: 109: 303-334.

Unat, İ. (1952). “Günümüz Milletlerarası Sivil Hava Hukukuna Genel Bir Bakış”. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*. Cilt: 7, Sayı: 1: 272-299.
Erişim Tarihi: 10 Mart 2016.
<http://dergipark.ulakbim.gov.tr/ausbf/article/view/5000055354/5000052660>

UNIC. (2002). *Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması*. Ankara: UNIC (Birleşmiş Milletler Enformasyon Merkezi). Erişim Tarihi: 10 Mart 2016.
http://www.uhdigm.adalet.gov.tr/sozlesmeler/coktaraflioz/bm/bm_36.pdf

United Nations Convention on the Law of the Sea [UNCLOS]. (1982). *General Assembly of the United Nations*, No: 31363 (XXI), 16 Kasım 1994. Erişim Tarihi: 12 Mart 2016.
http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

Uzun, T. B. (2015). *Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*. Ankara: Seçkin Yayıncılık San. ve Tic. A.Ş.

Ünal, M. S. (2009). *Sivil Havacılık ve Uluslararası Hukuk*. Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Ünlü, S. (2009). *11 Eylül Olaylarının Uluslararası Sivil Havacılık Güvenliğine Etkileri*. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Konya.

Ünsal, A. (1980). *Siyaset ve Anayasa Mahkemesi (Siyasal sistem Teorisi Açısından Türk Anayasa Mahkemesi)*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Basın ve Yayın Yüksek Okulu Basımevi.

Ünsal, A. (2010). "Hukukun Temeli İle İlgili Yaklaşımlar". *Hitit Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt: 9, Sayı: 18: 5-23.

Vank, D. M. (1998). "Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları". *Ankara Barosu Dergisi*, Sayı: 1: 84-116.

Varşova Sözleşmesi. (1929). *Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme* (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air).

Wassenbergh, H. A. (1962). *Post-War International Civil Aviation Policy and The Law of The Air*. [Elektronik Sürüm]. Netherlands: The Hague Martinus Nijhoff.

Wensveen, G. J. (2007). *Air Transportation A Management Perspective (Sixth Edition)*. İngiltere: Ashgate Publishing Limited.

William, V. C., Adler, E. N. ve Simon, J. L. (Nisan 2014). “Unruly Passengers Beware: ICAO Delivers Montreal Protocol 2014 to Enhance Enforcement Measures Against Unruly Passengers”. *Morrison & Foerster LLP*, s. 1-3. Erişim Tarihi: 18 Mayıs 2016.
<http://www.mofo.com/~media/Files/ClientAlert/140429ICAODeliversMontrealProtocol2014.pdf>

Wittmer, A. ve Bieger, T. (2011). “Fundamentals and Structure of Aviation Systems”. Andreas Wittmer, Thomas Bieger, Roland Müller (Haz./Ed.). *Aviation Systems, Management of Integrated Aviation Value Chain* (s. 5-38). Berlin: Springer-Verlag.

Yalçın, O. (2010). Türk Havacılık Tarihinde Bağış Uçakları ve Havacılık Sanayii Kurulmasına Tesirleri. *Akademik Bakış*, Cilt: 3, Sayı: 6: 191-212.

Yaman, S. (2010). “Sivil Havacılık Konusunda Avrupa Birliği ile Yürütölen Çalışmalar”. *Avrupa ve Türkiye’de Hava Hukuku Konusunda Son Gelişmeler* (ss. 95-105). Dr. Nüsret-Semahat Arsel Uluslararası Ticaret Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi, Konferans Yayınları Dizisi – 3. İstanbul: Legal Yayıncılık.

Yüzbaşıoğlu, A. (1989). *Hava Hukuku Açısından Ege Hava Sahasına İlişkin Sorunlar*. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı	Eser GEMİCİ
Doğum Yeri	Horasan
Doğum Tarihi	24/06/1984

LİSANS EĞİTİM BİLGİLERİ

Üniversite	Anadolu Üniversitesi
Fakülte	Sivil Havacılık Yüksekokulu
Bölüm	Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği

YABANCI DİL BİLGİSİ

İngilizce	e-YDS (2015)
	66,25

İŞ DENEYİMİ

Çalıştığı Kurum	Kastamonu Üniversitesi
Görevi/Pozisyonu	Araştırma Görevlisi
Tecrübe Süresi	Mayıs 2013 - halen

İLETİŞİM

Adres	
E-mail	esergemici@gmail.com egemici@kastamonu.edu.tr

