

# ŞİKAGO KONVANSİYONU'NUN 83 BIS MADDESİNİN ULUSLARARASI VE TÜRK HAVACILIK HUKUKUNA ETKİLERİ

## THE EFFECTS OF ARTICLE 83 BIS OF THE CHICAGO CONVENTION TO INTERNATIONAL AND TURKISH AVIATION LAW

Kazım Sedat SİRMEN\*  
Bilge ERSON ASAR\*\*

### ÖZET

*Percival E. Fansler* adındaki ünlü girişimcinin *Tampa* ve *St. Petersburg* şehirleri arasını kısaltmak için üretici *Thomas Benoist*'ten almış olduğu hava araçları ile başlayan ticari havacılık sektörü bugün 103.yılıni kutlamaktadır. O gün *Fansler*'in hava aracı ile seyahati için 400 \$ (yaklaşık bugünkü 10.000 \$) vermek gerekirken, bugün orta gelir gruplarına dahil olan insanlar dahi bu hava taşımacılığının konfor ve zaman kazandıran kalitesinden yararlanabilmektedirler. Öte yandan havayolu şirketleri-işletmeciler yahut operatörler- kârlılıklarını korumak için birbirleri ile kiralama (*lease*), çarter (*charter*) yahut değiş tokuş (*interchange*) gibi birtakım özel hukuk anlaşmaları yapmak suretiyle karşılıklı ticarî havacılık faaliyetinde bulunmaktadırlar. Tescil devletinin yükünü azaltmak, kendisinin kontrolünden uzaklaşan hava aracı üzerinde denetimi sağlamak amacıyla tescil devletine yer alan hava aracını işletecek operatörün esas idare merkezi, eğer öyle bir merkez yoksa, daimi ikametgâhının bulunduğu âkit operatör devletinin tescil devleti ile yapacağı anlaşma ile Şikago Konvansiyonunun 12 (Havacılık Kuralları) 30 (Hava aracı Radyo Teçhizatı), 31 (Uçuşa Elverişlilik Belgesi) ve 32 (a) (Personel lisansları) maddelerinde yer alan fonksiyon ve yükümlülüklerin tamamı yahut bir kısmını üstlenmesini sağlayan transfer anlaşması bağtlama imkânı veren 83 *BIS* Protokolü, bu Protokol'ün uluslararası hukukta ve Türk Hukukundaki kapsam ve etkileri bu makalenin konusunu oluşturmaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Şikago Konvansiyonu, 83 *BIS*, Tescil Devleti, Operatör Devleti, kiralama, çarter, değiş tokuş, transfer anlaşması

### ABSTRACT

The commercial aviation sector celebrates its one hundred and third anniversary of the day the famous entrepreneur named *Percival E. Fansler* managed to shorten the duration of the trip between the two cities of *Tampa* and *St. Petersburg*. The first ticket was sold to a businessman for 400\$ (approximately today's 10.000\$). Today, not only businessmen but also persons with moderate income can benefit from the comfortability and the time saving qualifications of air transportation. On the other hand airlines in order to protect their costs have been seeking some commercial operations of lease, charter and interchange of aircraft by making private law agreements. Here, the Protocol in question aims at reducing the burdens of State of Registry when the aircraft has been leased, chartered to the foreign operator which has principal place of business or if he has no such

\* Yrd. Doç. Dr. Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Özel Hukuk Ana Bilim Dalı "ssirmen@law.ankara.edu.tr"

\*\* Yrd. Doç. Dr. Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk Ana Bilim Dalı "b.erson@iku.edu.tr"

place of business, his permanent residence in other contracting State, namely State of Operator. According to the Protocol 83 *BIS* State of Registry may, by agreement with the State of Operator, transfer to it all or part of its functions and duties as State of Registry in respect of that aircraft under articles 12 (Rules of the air), 30 (Aircraft Radio Equipment), 31 (Certificate of Airworthiness) and 32(a)(Licences of Personnel) by relieving of responsibility in respect of the functions and duties transferred. In this Article we focused on the history of the enactment of this Protocol, scope and the effects thereof in international and Turkish Law. In Turkish law we focused on esp. the dry lease agreements between the foreign and national operators. According to the By-Law on LEASING of the Directorate General of Civil Aviation, for the validity of the dry-lease agreements, the state of registry and the state of operator has to conclude a 83 *BIS* transfer agreement.

**Keywords:** Chicago Convention, 83 *BIS*, State of Registry, State of Operator, lease, charter, interchange, transfer agreement

## GİRİŞ

Uluslararası sivil havacılık hukuku emniyet üzerine temellendirilmiştir<sup>1</sup>. Her devlet kendi ülkesi üzerinde tam ve münhasır egemenliği haizdir; bununla birlikte, devletlerin ülkesi üzerinde bulunan hava sahasında emniyeti sağlama ve bu amaçla denetim ve düzenleme yapma yönünde, uluslararası havacılık hukuku bakımından yükümlülükleri vardır. Bu yükümlülüklerin en önemlilerinden biri hava araçları üzerindeki denetimlerdir. Bu denetimler, devletlerin tescil yoluyla tâbiyetlerine aldıkları hava araçlarının seyrüseferleri emniyetli bir şekilde gerçekleştirmesini de içine alan bir takım tedbirler içerir. 1944 tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu<sup>2</sup> (kısaca Şikago Konvansiyonu) açısından devletin hava aracı ve onu işletenin emniyetli biçimde ve hem kendisinin hem de yabancı devletlerin ulusal düzenlemelerine uygun şekilde hareket etmeleri konusundaki kontrol ve sorumluluğunu sağlayan, söz konusu devletin siciline tescildir. Hava sahalarında, yabancı tescilli hava araçlarının uluslararası seyrüsefer gerçekleştirdiği devletlerin, hava araçlarının tescili ve tâbiyeti konusunda önemli menfaatleri bulunmaktadır. Şikago Konvansiyonu tarafından öngörülen görev ve işlevlerin yerine getirilmesi bakımında özellikle kiralama, charter, değiş-tokuş gibi hukuki işlemlerde ortaya çıkacak belirsizlik ve karmaşanın önüne geçebilmek için, 6 Ekim 1980 tarihinde

---

<sup>1</sup> HUANG, Jiefang: Aviation Safety Through the Rule of Law. (Aviation Law and Policy) ICAO's Mechanism and Practices, 1. Ed., Kluwer Law International, 2009, s.17

<sup>2</sup> R.G. T.12.06.1945, S.6029

*Montreal*'de imzalanan Ek Protokol<sup>3</sup> ile Şikago Konvansiyonu'na 83 *BIS* maddesi eklenmiş ve ilgili madde 20 Haziran 1997 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu madde, Konvansiyon'da yapılan ilk maddi değişiklik olarak kabul edilmektedir<sup>4</sup>. Bugün için 170 ülke bu değişikliği içeren Protokol'e taraftır<sup>5</sup>. Bu makale kaleme alındığı sırada tescil devleti ile operatörün bulunduğu devlet (operatör devleti) arasında imzalanmış 261 tane, 83 *BIS* anlaşması (tescil devleti ile operatör devleti arasında yapılan ve tescil devletinin Protokol'de sayılı fonksiyon ve yükümlülüklerinin tamamını yahut bir kısmını operatör devletine transfer ettiği anlaşma)nın varlığı göze çarpmaktadır<sup>6</sup>. Özellikle 2010 yılından sonra devletlerin 83 *BIS* anlaşması yapma yönündeki eğilimlerinde artış olduğu gözlemlenmektedir<sup>7</sup>.

Bu çalışmada önce 83 *BIS* değişikliğini içeren Protokolün hazırlık süreci anlatılacak; özellikle de Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (*International Civil Aviation Organization-ICAO*) nezdinde yapılan çalışmalara yer verilecektir. Ardından Protokol'ün kapsamı ele alınacaktır. Bu çerçevede, 83 *BIS* anlaşmalarının hukuki niteliği ve özellikleri açıklandıktan sonra sorumluluğun devredildiği konular ve devre dayanak teşkil eden hukuki ilişkilere değinilecektir. 83 *BIS* uygulamasının uluslararası sorumluluk hukuku ile yargı yetkisinin devri

<sup>3</sup> Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation [Article 83 bis], Montreal, 6 October 1980. (Doc 9318)

<sup>4</sup> 1946'dan beri Konvansiyon'da bazı değişiklikler yapılmakla birlikte bu değişiklikler genel olarak usuli konularda gerçekleşmiştir. Oysa 83 *BIS* maddesiyle getirilen değişiklik, devletlerin işlev ve görevlerine ilişkin esaslı bir değişikliktir: MILDE, Michael: *International Air Law and ICAO (MILDE, Air Law)*, Edition 2, Eleven International Publishing, 2012, s.87 vd.. Bu değişikliğin temel nedeninin ise, 1944 yılında Şikago Konvansiyonu'nu hazırlayanların hava aracının tescil devletinden başka bir devlette işletilmesi konusunda yaşanan gelişmeleri öngörememiş olmaları üzerine oluşan ihtiyaçtan kaynaklandığı dile getirilmektedir. Bkz. Van DAM, Roderick D.: *Lease, Charter and Interchange of Aircraft and the Chicago Convention - Some Observation*, *Air & Space Law Journal*, 19(3), 1994, s. 126

<sup>5</sup> Protokole taraf olanların listesi için bkz. [www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties /83Bis\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties%2083Bis_EN.pdf) (Erişim tarihi: 01.06.2017)

<sup>6</sup> Ayrıntılı liste için bkz. ICAO'nun Havacılık Anlaşmaları Veritabanı (ICAO's Database of Aeronautical Agreements and Arrangements /DAGMAR) [http://cfapp.icao.int/dagmar/agr\\_criteria\\_search.cfm?UserLang=](http://cfapp.icao.int/dagmar/agr_criteria_search.cfm?UserLang=) (Erişim tarihi: 30.05.2017)

<sup>7</sup> DAGMAR'da 2010 sonrasında 190'ın üstünde 83 *BIS* Anlaşması yapıldığı görülmektedir. Bkz. yuk. dp.4

bakımından uluslararası hukuktaki olası sonuçları değerlendirildikten sonra, 83 *BIS* uygulamasında Türkiye'nin tescil devleti ve operatör devleti olması hallerine göre Türk Hukuku bakımından ortaya çıkan farklı haller de aktarılacaktır.

**I. ŞIKAGO KONVANSİYONU'NA EK 83 *BIS* MADDESİ DEĞİŞİKLİĞİNİ İÇEREN PROTOKOLÜN HAZIRLANIŞ SÜRECİ**

**A. 83*BIS* Maddesinin Değişikliğini İçeren Protokol Öncesi ICAO Tarafından Yapılan Çalışmalar**

ICAO, 1950lerden beri hava aracının tescil edildiği devletten başka bir devlette faaliyet gösteren operatör tarafından çalıştırılmasının ortaya çıkardığı havacılık emniyetine yönelik meseleyle ilgilenmekteydi.<sup>8</sup> 1961 yılında yapılan Guadalajara Konferansı'nın<sup>9</sup> sonunda, bir hava aracının bir devlette tescil edilip başka devletteki operatör tarafından işletildiğinde belli devletler tarafından yaşanan hava emniyeti düzenlemeleri ve uygulamalarını etkileyen hukuki sorunlar gündeme gelmiş<sup>10</sup> ve 1962 yılında ICAO Hukuk Komitesi, 14. Oturumunda *Guadalajara* Konferansı'nın sonunda kabul edilen B numaralı karara ilişkin olarak bir alt komite kurmuştur<sup>11</sup>. Alt Komite çalışmaları çerçevesinde yabancı devletlerde faaliyet gösteren bir hava aracının tescilinin, operatör devletine aktarılmasının her durumda gerekli olmadığı öngörülmüş ve çalışmalar özellikle Şikago Konvansiyonu'nun 12, 26, 30 (d), 31 ve 32. maddeleri üzerine yoğunlaşmıştır. Bu suretle üç olası çözüm ortaya konulmuştur. Bunlar Şikago Konvansiyonu'nun tadil edilmesi, tescil

---

<sup>8</sup> MILDE, Michael: "23rd Session of the ICAO Legal Committee" (MILDE, 23rd Session), *Air and Space Law* 3(2), 1978, s. 130; Van DAM, s.124

<sup>9</sup> Guadalajara Konferansı havacılık hukukunun özel hukuk boyutlarına odaklanmakla birlikte, kiralama yoluyla tescil devletinden başka devlette işletilen hava araçlarının havacılık emniyeti konusundaki uygulamalarda ortaya çıkaracağı sorunlarla ilgili konu da gündeme alınmıştı. Rapor için bkz. Subcommittee of the Legal Committee on Lease, Charter and Interchange of Aircraft in International Operation (LC/SC-LC1) Working Document WD-1.

<sup>10</sup> International Conference on Private Air Law (Guadalajara, Aug.-Sept. 1961), ICAO Doc. 8301-LC/149-2, s. 17;

<sup>11</sup> ICAO Doc. 8302-LC/150-1, s.9. Subcommittee on Resolution B of the Guadalajara Conference (Subcommittee on Resolution B), *Journal of Air Law & Commerce* 29(3), 1963, s.241; Panel of Experts on Lease, Charter and Interchange, 11-19 Ekim 1976, WD/1, s.1

devletinin işlevlerinin operatör devletine aktarılması ve *Annex*<sup>12</sup>13'e bir standart ekleyerek operatör devletinin de kazaların soruşturulmasına dâhil edilmesiydi<sup>13</sup>.

ICAO Hukuk Komitesi'nin 1964 yılında yapılan 15. Oturumunda sunulan rapor değerlendirilmiş ve sonuç olarak Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (*European Civil Aviation Conference-ECAC*)'nın da konuyla ilgili çalışmalar yapması; konuyla ilgili en iyi çözümün işlevlerin tescil devletinden operatör devletine aktarılması olduğuna; Alt Komite'nin çalışmalarına devam etmesi gerektiğine ve ikili model anlaşma taslağı hazırlanmasına ve son olarak da devletlere yaşadıkları sorunlarla ilgili bir anket gönderilmesine karar verilmiştir<sup>14</sup>.

Bunu izleyen süreçte bir dizi *Annex*'e, Şikago Konvansiyonu'nun belli işlevleri tescil devletine yüklemesine rağmen hava aracının kira, değiş tokuş gibi işlemlerle başka devletteki operatör tarafından işletilmesi

<sup>12</sup> Şikago Konferansı Nihai Senedi imzalanırken, buna bağlı 5 EK (Appendix) kabul edilmiştir. Bunlardan 5.si, teknik usullere yönelik kabul edilen ve bugün sayısı 19'a ulaşan *Annex*'ler (EK) ile ilgilidir. Konvansiyon onaylandığı sırada adı geçen *Annex*'ler kabul edilirken ayrıca bunların geliştirilmesi ve bu gelişmelere uyulacağı da Sivil Havacılık Konferansı Nihai Senedi'nde ifade edilmiştir. Şikago Konferansı Nihai Senedi'nin diğer 4 ekinin hukuki statüsü ile 5. ekini oluşturan teknik konulardaki eklerin statüleri farklıdır. İlk 4 tanesi, uluslararası antlaşma niteliğindeki, sonuncusunu oluşturan *Annex*'ler bir bütün olarak teknik anlamda devletlerin sivil havacılık düzenlemelerini uyumlu hale getirmeleri için öngörülen Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar (*Standard and Recommended Principles-SARP*)'dan oluşmaktadır. Bu suretle söz konusu *Annex*'ler her ne kadar Konvansiyon kapsamına dahil olarak kabul edilse de mutlak bağlayıcı statüyü haiz olmadığı gibi uluslararası antlaşma niteliğinde de değildir. Bu nedenle bugün Şikago Konvansiyonu'nun 90. maddesinde belirlenen usuller çerçevesinde ICAO Konseyi'nin kararıyla kabul edilen veya değiştirilen *Annex*'ler ile ilgili olarak Şikago Konvansiyonu, taraf devletlere, ancak mümkün olabildiği ölçüde, iç düzenlemelerini ve uygulamalarını bunlara uygun hale getirme görevi yüklemektedir. Şikago Konvansiyonu'nun 90. maddesi *Annex*'lerin kabulü ve değiştirilmesine yönelik usulü belirler. Bu usul, Şikago Konvansiyonu'nun 56. maddesinin (l) bendi uyarınca ICAO Konseyi'ne tanıdığı yetki çerçevesinde gerçekleşmektedir. Konsey'in 2/3 çoğunlukla aldığı karar, kararın taraf devletlere tebliğ edilmesinden itibaren 3 ay sonra (veya başka bir süre öngörüldüyse o süre bitimine kadar) yürürlüğe girer. Şikago Konvansiyonu'nun 38. maddesine göre ise uluslararası standartlara uygun olarak kendi mevzuatlarında veya uygulamalarında gerekli düzenlemeyi yapmayan devletler, bunu 60 gün içinde Konsey'e bildirmelidir. Olması gereken standart ile ilgili devletin farklı uygulamalarını içeren bu bilgi Konsey tarafından derhal diğer taraf devletlere de iletilir.

<sup>13</sup> Subcommittee on Resolution B, s.243-255.

<sup>14</sup> ICAO Doc. 8582-LC/153-1. Ayrıca bkz. STEWART, John T.: "Lease, Charter And Interchange of Aircraft: A Governmental Perspective", Akron Law Review 14(2), 1981, s.195

halinde, tescil devletinin sorumluluklarını yerine getiremeyebileceğini ve Konvansiyon'un da açıkça operatör devlete yönelik hak ve yükümlülükler öngörmemesi karşısında tescil devleti ile operatör devletin anlaşarak tescil devletinin yerine getiremeyeceği işlevlerin operatör devlete aktarılmasını sağlayabileceğini belirten ifadeler konulmuştur. Yine aynı şekilde, bu durumun tescil devletinin ne Konvansiyon bakımından ne de diğer âkit devletlere karşı sorumluluklarını etkileyeceğine ilişkin şerh eklenmesine karar verilmiştir<sup>15</sup>. Ancak bu şerh de üçüncü devletler bakımından yaşanan sorunları gidermeye yetmemiş; Guadalajara Konferansı'nın B numaralı Kararı üzerine çalışmak için atanan raportör de 1975 yılında sunduğu raporunda şerhin tescil devletinin sorumluluğunu operatör devlete aktarmakla bundan kurtulmasına imkan vermeyeceğini ve tescil devleti ile operatör devletin ulusal hukuklarına sorumluluk devrine imkan tanıyacak bir düzenleme getirmeleri gerektiğini vurgulamıştır<sup>16</sup>. 1976'da Uzmanlar Heyeti tarafından yapılan çalışmayla tescil devletinden başka devlette işletilen hava aracının diğer ortaya çıkardığı sorunlar ele alınmış; bir dizi önerinin ardından konunun Hukuk Komitesi'nin genel çalışma programında yüksek öncelikte yer alması gerektiği tavsiye edilmiştir<sup>17</sup>.

Raportör'ün raporu üzerine ICAO Konseyi Özel Alt Komite kurmuştur<sup>18</sup>. Komite'den Şikago Konvansiyonu'nun 12, 13 ve 32. maddelerinden kaynaklanan sorunların ortaya koyulması; 1963 Havaaraçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Konvansiyonu<sup>19</sup> (Tokyo Konvansiyonu) ve 1952 Yeryüzünde Yabancı Hava Araçları Tarafından Üçüncü Kişilere Verilen Zararlardan Dolayı Sorumluluk Hakkında Konvansiyon'unda<sup>20</sup> (Roma Konvansiyonu) buna ilişkin tadilin gerekip gerekmediği; Şikago Konvansiyonu'na bir Ek ve/veya taslak bir Konvansiyon hazırlanması; Şikago Konvansiyonu'nun

---

<sup>15</sup> Bu şerhin *Annex* 2,6 ve 8'e eklenmesine karar verilmiştir. Bkz. ICAO C-WP 6310, Ek B.

<sup>16</sup> Report of Rapporteur on Resolution B of the Guadalajara Conference, 19 Aralık 1975, ICAO C-WP 6310, 20 Temmuz 1976, EK B, s.B-2.

<sup>17</sup> Uzmanlar Heyeti'nin önerileri için bkz. von ERLACH, Burkhart: Public Law Aspects of Lease, Charter and Interchange of Aircraft in International Operations, Institute of Air and Space Law McGill University (yayımlanmamış yüksek lisans tezi), 1990, s.15-16.

<sup>18</sup> von ERLACH, s.17

<sup>19</sup> Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board of Aircraft (1963) ICAO Doc. 8364/704 UNTS 220.

<sup>20</sup> Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface (1952), ICAO Doc. 7364/310 UNTS 182

77. maddesi ile ilgili sorunların değerlendirilmesi ve Şikago Konvansiyonu ile diğer çok taraflı antlaşmalar arasında oluşabilecek çatışmanın değerlendirilmesi istenmiştir<sup>21</sup>. Özel Alt Komite, Şikago Konvansiyonu'nun tadili yönünde tavsiyede bulunmuştur. Roma Konvansiyonu için bir tadil önerisi getirilirken Tokyo Konvansiyonu'nda herhangi bir değişiklik öngörülmemiştir. Konsey de raporu değerlendirdikten sonra Tokyo Konvansiyonu'nda herhangi bir tadile gerek olmadığına karar vermiştir<sup>22</sup>. Roma Konvansiyonu ise 1978'de tadil edilmiş, ancak hem Konvansiyon hem de tadil eden Protokol çok geniş bir taraf sayısına ulaşamadığından bu değişiklik kayda değer bir gelişme olarak nitelendirilmemiştir.

ICAO Hukuk Komitesi 1978'de gerçekleşen 23. oturumunda devletlerarasındaki kiralama, çarter, değiş-tokuş gibi işlemleri kolaylaştırmak için Şikago Konvansiyonu'nu tadil edecek bir taslak metin hazırlamıştır<sup>23</sup>. Bu taslak, Konsey tarafından 1980 yılında gerçekleştirilen 23. Oturumunda ele alınmak üzere ICAO Genel Kurulu'na sunulmuştur<sup>24</sup>.

### **B. ICAO Genel Kurulunun A23-2 ve A23-13 Sayılı Kararları**

Şikago Konvansiyonu ile ilgili değişiklik 16 Eylül-6 Ekim 1980 tarihinde yapılan 23. ICAO Genel Kurul Oturumu'nun son gününde imzaya açılmıştır. Söz konusu Genel Kurul'da A23-2, A23-3 ve A 23-13 sayılı Kararlar alınmıştır.

A23-2 sayılı Karar'da, Genel Kurul, Konvansiyon'un 83 *BIS* maddesi metninin Hukuk Komitesinin 23. oturumunda hazırlandığını, bu değişikliğin özellikle âkit devletlerin pek çoğunun talepleri doğrultusunda biçimlendirildiğini ve bu bakımdan değişiklik yapılmasının gerekli olduğunu belirtmiştir. A23-3 sayılı Karar'da ise Genel Kurul, âkit devletlerden kendi millî hukuklarında gerekli tüm değişiklikleri yaparak 83 *BIS* Protokolünü bir an önce onaylamalarını istemiştir.

<sup>21</sup> ICAO Doc. 9238, Le 180-1, Legal Committee Session, 23rd Session, Minutes, 22nd Meeting, Montreal, 23 February 1978, s. 120-123

<sup>22</sup> FITZGERALD, Gerald F.: "The Lease, Charter and Interchange of Aircraft in International Operations-Article 83 BIS of the Chicago Convention on International Civil Aviation", *Annals of Air and Space Law*, 6, 1981, s. 62.

<sup>23</sup> Bu taslak metin daha sonra kabul edilecek 83bis maddesini teşkil etmektedir. FITZGERALD, s.50

<sup>24</sup> FITZGERALD, s.57

Bir başka önemli Genel Kurul Kararı da A18-16, A21-22, A22-28 sayılı Kararların yerine geçen A23-13 sayılı Karar'dır<sup>25</sup>. Söz konusu Karar'da, kiralama, charter yahut hava aracının değiş tokuşunun (*dry-lease* şeklinde) kolaylaştırılmasının uluslararası sivil havacılığın genel menfaatine olduğunu, bu tip özel hukuk işlemlerinin yapılmasını engelleyen uluslararası hukukta herhangi bir hükmün bulunmadığını, tescil devletinin kendisine ait sorumlulukları başka bir Âkit devlet otoritesine devretmesine ICAO *Annex 6*'nın engellemediğini, yapılacak bu yetki devri ile hava aracı ile ilgili kiralama, charter yahut hava aracı değiş tokuş (*dry-lease* şeklinde) işlemlerinin önünün açılacağını, böyle bir hukukî işlem sonucunda tescil devleti ile operatör devletinin aynı olmadığı hallerde tescil devletinin sorumluluklarını yerine getirmesinin mümkün olamayacağını, bu durumda uluslararası hava taşımacılığının emniyeti ve ekonomisinin çok ciddi bir biçimde etkileneceğini de dikkate alarak Konsey'den kiralama, charter yahut hava aracının değiş tokuşunun kolaylaştırılmasını sağlayacak tedbirler ile ilgili olarak, *Annex*'ler ile ilgili değişiklikleri yapmasını ve Hukuk Komitesi tarafından oluşturulacak bir Alt-Komite ile Çalışma Grubu tarafından uygun anlaşılır bir metin üzerinde çalışmalara başlanmasının sağlanması istenmiştir. Yine aynı Karara göre, *Annex 6*'da yer alan sorumlulukların tescil devletinden, operatör devletine devredilmesi, hava aracının kiralanması, charter ve değiş tokuş işlemlerini kolaylaştıracak ve bu durum uluslararası sivil hava taşımacılığının ekonomisine çok ciddi bir katkı sağlayacaktır. Kararda, operatör devletine, gerekli iç hukuk düzenlemelerini tamamlaması konusunda destek olunması gerektiği de belirtilmiştir<sup>26</sup>.

## II. 83BIS MADDESİ DEĞİŞİKLİĞİNİ İÇEREN PROTOKOLÜN KAPSAMI

### A. “83BIS Anlaşmaları”nın Hukuki Niteliği ve Özellikleri

83 BIS Anlaşmaları, Şikago Konvansiyonu uyarınca tescil devletinin<sup>27</sup> hava aracı üzerindeki görev ve işlevlerini, hava aracının

<sup>25</sup> Resolution 23-13 (Attachment F), ICAO Doc. 9316, A23 RES, Resolutions Adopted by the Assembly and Index to Documents, Assembly 23rd Session, Montreal, 16 Eylül- 10 Ekim 1980

<sup>26</sup> ICAO, Guidance on the Implementation of Article 83bis of the Convention on International Civil Aviation, Cir.295 LE/2 (Şubat 2003), s.16 vd. (ICAO Guidance)

<sup>27</sup> Tescil devleti, Şikago Konvansiyonu 17. madde uyarınca hava aracının kayıt edildiği yani tâbiyetinde bulunduğu devlet anlamına gelmektedir. SİRMEN, Kazım Sedat: Hava Araçlarının Tâbiyeti, Söz Kesen Matbaacılık, Ankara 2005, s.71. Yine 83 BIS Protokolü, (c) bendi ile, müşterek hava nakliyatı işletme teşekkülleri ve beynelmilel



işletildiği yabancı devlete, yani operatör devletine<sup>28</sup> aktarmak amacıyla devletlerarasında yapılan<sup>29</sup>, uluslararası hukuka tâbi bir anlaşmadır. Söz konusu anlaşmanın temelini, kiralama (*lease*), çarter (*charter*), değiş-tokuş (*interchange*) ve benzeri hukuki ilişkiler ile hava aracı operatörünün hava aracını, tescil edildiği devletten farklı bir devlette çalıştırması üzerine, uluslararası havacılık kurallarınca tescil devleti için öngörülen sorumlulukların operatör devletine devri oluşturmaktadır<sup>30</sup>. Bu yolla aktarılan görev ve işlevler ise, Şikago Konvansiyonu m.12 (uçuş kuralları), m.30 (hava aracı radyo ekipmanı), m. 31 (uçuşa elverişlilik) ve m. 32/a (personel lisansları) olmak üzere sınırlı biçimde Konvansiyon'un 83BIS maddesinde sayılmıştır. Nitekim tescil devletinin, tescilindeki hava aracı başka bir devlette faaliyet gösterirken, hava aracının uçuşa elverişlilik sertifikasını yenilemek, uluslararası uçak bakım gerekliliklerine ve standartlarına uyumluluğunu temin etmek gibi uluslararası havacılık emniyetine yönelik kuralların öngördüğü denetim ve uygulamaları gerçekleştirme zorlaşmaktadır<sup>31</sup>. Bu çerçevede 83BIS

---

işletme acentelerine ait hava araçlarının tescil edildiği devlet diğer devletler adına tescil devleti fonksiyonunu görse bile, eğer devletler tescil devleti dışında başka bir devletin sorumlu olacağı konusunda anlaşılırsa söz konusu devlet 83 BIS anlamında tescil devleti olarak kabul edilebilmelidir. Müşterek hava nakliyatı işletme teşekkülleri ve beynelmül işletme acenteleri hakkında bilgi için bkz. SİRMEN, s.75 vd.

<sup>28</sup> Burada operasyon devleti kavramı, operatörün şirketinin merkezinin bulunduğu devlet veya, eğer böyle bir yer yok ise, operatörün daimi ikamet ettiği devlet olarak tanımlanmaktadır. ABEYRATNE, Ruwantissa: Rulemaking in Air Transport: A Deconstructive Analysis (ABEYRATNE, Rulemaking), 1. Ed. Springer International Publishing, 2016, s.18

<sup>29</sup> Anlaşmanın hava yolu şirketleri tarafından yapılmadığını, ancak anlaşmanın yapılmasına vesile olan hukuki ilişkinin havayolu şirketleri arasında gerçekleşebileceğini belirtmek gerekir. MILDE, Air Law, s.89; VERHAEGEN, Benoit M.: "The Entry into Force of Article 83 BIS: Legal Perspectives in Term of Safety Oversight", Annals of Air and Space Law XXII (II) (1997), s.272; HAVEL, Brian/SANCHEZ, Gabriel S., The Principles and Practice of International Aviation Law, Cambridge University Press, 2014, s.344

<sup>30</sup> 83BIS maddesi kiralanan uçağın kontrolünün ve yönetiminin kolaylaşması için önemli bir araç olarak görülmektedir. Burada belirtmemiz gereken şey, bunun bir devletten diğer bir devlete sorumluluğun aktarılabilmesine imkân tanıyacak küresel nitelikte bir mekanizmanın kurulması için tasarlanmadığı ve böyle kullanılmayacağıdır. Zira bu imkân ancak tescil devleti ile operatör devleti arasında ICAO'ya tescil edilmiş bir havacılık anlaşmasında belirtilmiş uçak açısından geçerli olabilecektir. Bkz. ICAO Personnel Licensing System Handbook Chapter 1, PEL 18710-Version 4.0, Eylül 2014, s.30

<sup>31</sup> VERHAEGEN, s.270; von ERLACH, s.3

maddesiyle devletlere tanınan imkân, karşılaşılabilecek güçlükleri aşmak ve uluslararası havacılık emniyetini temin etmeye yönelik olarak anlaşılabilir. 83 *BIS* anlaşmaları ile de bir uluslararası yükümlülüğün başka bir devlete aktarılması karşımıza çıktığından, burada Şikago Konvansiyonu'ndan kaynaklanan görev ve işlevlerin tümünün veya bir kısmının tescil devleti yerine operatör devleti tarafından yerine getirilmesi konusunda gerçekleşecek bir irade açıklaması ile uluslararası hukuka tâbi bir anlaşma<sup>32</sup> söz konusu olmaktadır.

Diğer yandan, bu tür anlaşmaların yapılması zorunlu değildir. 83*BIS* maddesi esasen koruyucu bir hüküm olarak kabul edilmektedir<sup>33</sup>. Başka bir deyişle, 83*BIS* maddesi devletler için bir yükümlülük değil, bir imkan öngörmektedir. Tescil devleti veya operator devleti böyle bir görev ve işlev aktarımı için rıza göstermez ise, anlaşma yapılmak zorunda değildir<sup>34</sup>. Değişikliğin Konvansiyon'a dahil edilmesinden önce de devletler bu tür anlaşmalar yapmaktaydı<sup>35</sup>; fakat 83 *BIS* maddesi farklı olarak Şikago Konvansiyonu tarafı üçüncü devletler bakımından da, koşulların gerçekleşmesi halinde, etki doğurmaktadır.<sup>36</sup> Bu koşullarda, üçüncü devletler, 83*BIS* Protokolüne taraf olmak ve yapılan anlaşmadan, anlaşmanın ICAO'ya tescil edilmesini takiben ICAO Konseyi tarafından veya doğrudan anlaşma taraflarınca yapılan bildirim ile haberdar edilmektedir<sup>37</sup>.

83*BIS* anlaşmalarına konu olan işlev ve görevlerin yerine getirilmesi sorumluluğunun hangi kapsamda aktarılacağına gelince, Konvansiyon'da yukarı belirttiğimiz maddelerdeki işlevlerin tamamının

<sup>32</sup> Hukuksal işlevlerine göre antlaşmalar yasa antlaşma ve âkit antlaşma olarak sınıflandırılmaktadır. Yasa antlaşmaların genel, soyut ve sürekli kurallar öngördükleri kabul edilirken; âkit antlaşmalar değişik çıkar ve amaçların uyuşması sonucu ortaya çıkacak ve iki veya sınırlı sayıda devletin bulunduğu çok taraflı bir hukuki ilişkiyi nitelendirmektedir. Bkz. PAZARCI: Hüseyin, Uluslararası Hukuk Dersleri 1. Kitap, 13. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara 2016, s.134; SHAW, Malcolm: International Law, 6. Baskı, Cambridge University Press, Londra 2008, s.94.

<sup>33</sup> ICAO Guidance, s.3-1; VERHAEGEN, s.272.

<sup>34</sup> HANLEY, Donal Patrick: Aircraft Operating Leasing: A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and Private International Air Law, Leiden University (yayımlanmamış doktora tezi), 2011, s. 172, <https://openaccess.leidenuniv.nl/bitstream/handle/1887/18146/Thesis%20Print%20Version%2013102011%20Hanley.pdf?sequence=16> (Erişim tarihi: 09.06.2017)

<sup>35</sup> VAN DAM, s.127

<sup>36</sup> VERHAEGEN, s.272

<sup>37</sup> Bu etkiyi aşağıda "Uluslararası Sorumluluk Hukuku Açısından" başlığı altında daha ayrıntılı olarak ele alacağız.

aktarılması olanağı mevcut iken, bunların bir kısmının aktarılması da imkân dâhilindedir<sup>38</sup>. Bu konuda da devletler serbest bırakılmıştır.

83BIS anlaşmaları iki şekilde yapılabilir. Anlaşmaların tek bir hava aracıyla ilgili sorumluluk aktarımının söz konusu olduğu *tek hava aracı anlaşmaları* veya tek bir sözleşmede yapılmakla birlikte birden fazla hava aracına ilişkin sorumluluk aktaran *çoklu hava aracı anlaşmaları* şeklinde düzenlenebilmesi mümkündür<sup>39</sup>.

83BIS anlaşmalarının zaman bakımından yürürlüğü ise yine devletlerin takdirine bırakılmıştır. Devletler yapacakları anlaşmayı belli bir süreyle sınırlandırmayı tercih edebilecekleri gibi<sup>40</sup>, kiralama anlaşmasının sona ermesi<sup>41</sup> ile 83 BIS anlaşmasının sona ereceğini de kabul edebilirler.

## **B. 83 BIS Anlaşmalarında Sorumluluğun Devredildiği Konular**

### **1. Uçuşa Dair Devletlerin Mevzuatına Uygunluk**

Devletlerin uçuş kurallarına ilişkin mevzuatlarına uygunluk, Şikago Konvansiyonu'nun 12.maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre, her âkit devlet, kendi hava sahası içerisinde uçan ve manevra yapan her hava

<sup>38</sup> Örneğin yüksek emniyet standartları ve teknik imkânlara sahip olan bir devlet, üçüncü dünya devletlerinden biri ile yapacağı 83BIS anlaşmasında tüm işlev ve görevlerini aktarmayı tercih etmeyebilir. Bkz. von ERLACH, s.101.

<sup>39</sup> <https://www.icao.int/Meetings/LC36/References/LC.Article%2083%20bis%20Briefing.%20PowerPoint.pdf> (Erişim: 02.06.2017) ICAO Hukuk Komitesi 35. Oturumunda ayrıca taraf devletlerin 83BIS anlaşmasını yapabilmek için anayasalarının daha üst düzey bir anlaşma modeli gerektirmesi halinde, aralarında herhangi bir hava aracını belirtmeden, sorumluluğun hangi kapsamda ve nasıl aktarılacağını genel olarak belirleyen üst düzey çerçeve anlaşmaları yapma ve buna bağlı olarak hava araçları özelinde 83BIS anlaşmasını gerçekleştirme imkânını değerlendirebilmelerini önermiştir. ICAO Legal Committee – 35th Session (Montréal, 6 – 15 Mayıs 2013), LC/35-WP/3-2, 19/4/13 (Revised), para. 3.1, s.3

<sup>40</sup> Örneğin İtalya-İspanya arasında yapılan 08/11/16 tarihli anlaşma 1/11/2018'e kadar geçerli olacaktır. Bkz. [http://cfapp.icao.int/dagmar/agr\\_details.cfm?UserLang=&icaoregno=5841%2E0](http://cfapp.icao.int/dagmar/agr_details.cfm?UserLang=&icaoregno=5841%2E0) (Erişim tarihi: 01.06.2017)

<sup>41</sup> Örneğin Türkiye-İrak arasında yapılan 21/07/16 tarihli anlaşmanın kiralama sözleşmesinin bitişiyle sona ereceği kabul edilmiştir. Bkz. [http://cfapp.icao.int/dagmar/agr\\_details.cfm?UserLang=&icaoregno=5773%2E0](http://cfapp.icao.int/dagmar/agr_details.cfm?UserLang=&icaoregno=5773%2E0) (Erişim tarihi: 01.06.2017) Zaten Türk Hukuku uyarınca 83 BIS anlaşması ancak 12 aylık bir süre için yapılabilir; anlaşma tarafı devletler bunun uzatılmasına görüşme veya yazışma yoluyla karar verebilirler. Bkz Hava Aracı Kiralama Usul ve Esasları Talimatı (SHT-KİRALAMA), 05/06/2013, EK 7, m.7

aracının, uçuş ve manevraya ilişkin düzenlemelerine uymasını sağlamakla görevlidir. Devletlerin bunun için her türlü tedbiri alması gerekmektedir. Yine aynı şekilde, her âkit devlet kendi siciline tescil edilmiş olan ve kendi tâbiyet markasını taşıyan hava araçlarının nerede olursa olsun buldukları ülkenin uçuş ve manevraya ilişkin kurallarına uyması için her türlü tedbiri almakla görevlidir. Bu bağlamda her âkit devlet mümkün olduğu müddetçe kendi düzenlemelerini bu Konvansiyon'a istinaden oluşturulacak kurallara uydurmakla mükelleftir. Yine her devlet, havacılık kurallarını ihlâl edenleri soruşturmakla yükümlüdür. Bununla birlikte, Konvansiyon'un Türkçe metninde yer almayan ve fakat İngilizce metninde bulunan önemli bir kuralına da (maddenin birinci fıkrasının son cümlesi) burada değinmek gerekecektir. Buna göre, açık denizlerde, uçuş ve manevraya ilişkin olarak Konvansiyon kapsamında öngörülen kurallar uygulama alanı bulacaktır.

12. madde, ICAO'nun Şikago Konvansiyonu'nun 37.maddesi uyarınca kabul ettiği Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar (*Standards and Recommended Practice- SARP*) Annex 2<sup>42</sup> ile birlikte değerlendirilmelidir. Annex 2, ICAO Konsey'inin 15 Nisan 1948 tarihli üçüncü oturumunda kabul edilmiştir. Bu Annex'in diğer Annex'lere göre farklı bir özelliği mevcuttur. Şikago Konvansiyonu'nun 38.maddesi uyarınca, âkit devletler, kural olarak, ICAO tarafından hazırlanmış herhangi bir SARP'a her bakımdan riayet etmekle yükümlü değildir. Herhangi bir âkit devlet, kendi millî hukukundaki kurallar ile SARP'da yer alan kuralları karşılaştırdığında SARP kurallarının kendi hukuk düzenine aktarılmasını kullanışsız bulması yahut uluslararası bir standartın tesis ettiğinden farklı bir düzenleme veya usulün kabulünü gerekli görmesi halinde, kendi uygulaması ile uluslararası standart arasındaki farkları derhal ICAO'ya bildirecek ve söz konusu SARP kuralını uygulamaktan imtina edebilecektir. Uluslararası standartlarda değişiklik yapılması halinde ise devlet, var ise kendi mevzuatıyla standartlar arasındaki farklılıkları, yapılan tadilin kabulünün ardından 60 gün içinde Konsey'e bildirecek ya da eylem önerisini belirtecektir. Bu tür bir durumda Konsey, uluslararası bir standart ile söz konusu Devletin ilgili ulusal

---

<sup>42</sup> Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation, "Rules of the Air", ICAO, 10. Baskı, Temmuz 2005. Annex 2 kısaca belirtmek gerekirse, havanın kuralları başlığı altında, Görerek Uçuş Kuralları (*Visual Flight Rules*)-Aletli Uçuş Kuralları (*Instrumental Flight Rules*), uçuş planlarının oluşumu, uçuş öncelikleri gibi konular hakkında standartlar öngörmektedir.

uygulamasının bir ya da birkaç özelliği arasındaki farkı diğer devletlere derhal bildirir. Bu açıdan bakıldığında, âkit devletlere uluslararası standartlardan sapma imkânının tanındığını görüyoruz. Ancak bu imkânın istisnası 12.madde uyarınca kabul edilmiş olan *Annex 2*'dir. Yani 38. maddenin sunduğu *Annex*'lerin kabulünü esnekleştiren imkân, açık denizlerle ilgili kurallar açısından geçerli değildir. Dolayısıyla devletler açık denizlerde *Annex 2*'nin öngördüğü kuralları iç düzenlemelerini ileri sürerek uygulamaktan kaçınmazlar<sup>43</sup>. Düzenlemenin önemine istinaden, Şikago Konvansiyonu'nun Resmi Gazete'de yayımlanan Türkçe metninde yukarıda ifade ettiğimiz eksikliğin giderilmesi gerektiğini de yeri gelmişken dile getirmeliyiz.

## 2. Uçuşa Elverişlilik Sertifikasının Verilmesi

Hava aracının seyrüsefer emniyetini sağlayan kurallardan biri de hava aracının tescil edildiği devletin kurallarına uygun bir biçimde tasarlanmış, üretilmiş ve işletilmiş olmasıdır. Tescil devleti, kurallara uygun bir biçimde hazırlanmış bir hava aracına uçmaya hazır olduğunu belirten bir “uçuşa elverişlilik sertifikası” verir. Şikago Konvansiyonu'nun 31.maddesi âkit devletlere bir başka yükümlülük daha yüklemiştir. Buna göre, her âkit devlet, uluslararası seyrüsefere iştirak eden kendi siciline tescil edilmiş hava araçlarına uçuşa elverişlilik sertifikası vermek veya var olan uçuşa elverişlilik sertifikasının hükmünü tasdik etmekle mükelleftir.

Uçuşa elverişlilik sertifikasının, hava aracının ihracat ve ithalat işlemlerine tâbi tutulmasında, uluslararası hava seyrüsefer faaliyetlerinin icrasında, kiralanma, charter ve değiş tokuş işlemlerinin hızlandırılmasında çok önemli bir işlevi bulunmaktadır. Şikago Konvansiyonu'nun 33. maddesinde de yer aldığı üzere, bu işlevin sağlıklı bir biçimde gerçekleşmesi için, hava aracının tescil edildiği âkit devlet tarafından verilecek veya hükmü tasdik edilecek uçuşa elverişlilik sertifikasının diğer âkit devletlerde de tanınması gerekmektedir. *Annex 8*<sup>44</sup>, âkit devletlere,

<sup>43</sup> ABEYRATNE, Ruwantissa: *Convention on International Civil Aviation-A Commentary* (ABEYRATNE, Commentary), Springer International Publishing Switzerland 2014, s.180. ICAO Konseyinin 16 Eylül 1952 tarihli 17.Oturumunda *Annex 2*'in yorumlanması ile ilgili olarak açık denizlerin üzerindeki uçuş ve manevralarda kuralların uygulanmasında denetim görevini görecek olan makamın hava aracının tescil edildiği devletin olacağını, diğer tüm hallerde uçuşun ve manevranın gerçekleştirildiği ülkesel alana egemen olan devletin denetim görevini göreceğini ifade eden bir karar alınmıştır: Doc.7353-C/856

<sup>44</sup> Annex 8 to the Convention on International Civil Aviation, “Airworthiness of Aircraft”, ICAO, 11. Baskı, Temmuz 2010.

birbirlerinin hazırladığı uçuşa elverişlilik sertifikasını karşılıklı tanımalarında kolaylık sağlamak amacıyla asgari şartları ortaya koymaktadır<sup>45</sup>. Yalnız şunu da ifade etmek gerekir ki, *Annex 8*, âkit devletlerin kendi kurallarının yerine geçmemektedir. Her âkit devlet, uçuşa elverişlilik sertifikasını kendi hazırlamış olduğu kurallar uyarınca vermektedir<sup>46</sup>.

Âkit devletlerin, kendi sicillerine tescil edilmiş olan hava araçlarına vermek zorunda oldukları uçuşa elverişlilik sertifikaları, aynı zamanda bir dizi görevin o tescil devletinde kalmasını sağlayacaktır. Hava aracının bakımlarının yapılıp yapılmadığına ilişkin kontrolü gerçekleştirmek suretiyle “uçuşa elverişlilik sertifikası”nin yenilenmesi, yine “uçuşa elverişlilik sertifikası” verilecek hava aracının tescil edildiği devlete ait olacaktır. 83 *BIS* anlaşmalarıyla bu görev, operatör devletin sorumluluğuna devredilmektedir.

### 3. Radyo Tesisatı Lisansı Verilmesi

Şikago Sözleşmesinin 30.maddesi radyo tesisatı kurma ve kullanma lisansının verilmesi ile ilgilidir. Buna göre, her bir âkit devlet, kendi siciline tescil edilmiş hava aracına diğer âkit devletlerin dâhilinde ve üstünde yayın yapacak radyo tesisatını taşımasını sağlayabilmek amacıyla söz konusu radyo tesisatının kurulması ve kullanılabilmesi lisansını vermek durumundadır. Bununla birlikte, başka bir âkit devletin siciline tescil edilmiş hava aracı, söz konusu radyo tesisatını, ülkesi üzerinden uçtuğu âkit devletin kurallarına uygun olarak kullanmak zorundadır. 30.maddenin b bendinde ise, âkit devletlere başka bir yükümlülük daha getirilmektedir. Buna göre, hava aracının tescil edildiği âkit devlet, kendi siciline tescil edilmiş hava aracının uçuş mürettebatına da yayın yapan radyo tesisatını kullanabilmesi için özel bir lisans vermek durumundadır. Ancak bu özel lisansa sahip olan uçuş mürettebatı radyo tesisatını kullanabilme hakkını haiz olabilir. Nitekim *Annex 6*'da<sup>47</sup> hava aracı uçuş

<sup>45</sup> *Annex 8* dört kısma ayrılmaktadır. Birinci bölüm, tanımları içermektedir. İkinci bölümde, uçuşa elverişlilik belgesinin verilmesine dair kurallar ile uçuşa elverişlilik belgesinin verilmesinden sonra bu belgenin geçerliliğinin sürdürülebilmesi için uyulması gerekli usuller, üçüncü bölüm, yeni geniş hava aracı tasarımlarına ilişkin elverişlilik belgesinin verilmesinin teknik şartları ve dördüncü bölümde de helikopterlere ilişkin uçuşa elverişlilik belgesi verilmesi şartları ele alınmıştır:

<sup>46</sup> *Annex 8*, s. xv.

<sup>47</sup> *Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation, “Operation of Aircraft, Part I - International Commercial Air Transport – Aeroplanes”*, , ICAO, 10. Baskı, Temmuz 2016

mürettebatı ile ilgili 9. bölümün 9.1.2.maddesi seyrüsefere çıkacak hava aracının uçuş mürettebatı içerisinde yer alan en az bir kişinin böyle bir lisansa sahip olmasını zorunlu kılmaktadır.

Özel Alt Komite 83BIS taslak metnine sadece tescil devletinin sorumlu olduğu 12.madde (Havacılık Kuralları), 31.madde (uçuşa elverişlilik sertifikası) ve 32(a).maddesi (personel lisansları) hususlarını dahil etmişti. Yani sadece söz konusu maddelerde yer alan yükümlülüklerin âkit devletlerin yapacakları anlaşmalar ile operatör devletine devredilebileceği öngörülmüştü. Bununla birlikte Hukuk Komitesi 30.maddenin de 83 BIS anlaşmalarının kapsamına girmesi gerektiği konusunda görüş bildirmiştir. Bunun temel sebebi, ise 32(a) maddesi ile tescil devletine verilen yükümlülüğün 30.maddedeki yükümlülük ile benzerlikler içermesidir. Aşağıda da aktaracağımız 32(a) maddesine göre, hava aracını kullanan pilot ve diğer mürettebatın ehliyetname ve lisanslarının verilmesi yahut bunların hükmünün tasdik edilmesi, o hava aracının tescil edildiği devlete aittir. Tescil devletine, bu yükümlülüğünün tamamlayıcısı olarak o uçuş mürettebatına yayın yapan radyo tesisatını kullanabilmesi için lisans verme yükümlülüğünün de Şikago Konvansiyonunca tanınmış olması dolayısıyla, 32(a) maddesinin yanında 30.madde de 83BIS anlaşmalarının konusunun içerisine Protokol ile dâhil edilmiştir<sup>48</sup>.

Son olarak belirtilmesi gereken husus, Şikago Konvansiyonunun 83BIS düzenlemesinin, Birleşmiş Milletler'in Uzman Kuruluşlarından biri olan, Uluslararası Telekomünikasyon Birliği (*International Telecommunication Union (ITU)*)'nin 2012 tarihinde yayımlanmış olduğu Cenevre Radyo Tüzüğü'nün<sup>49</sup> 18.maddesiyle de uyum halinde olduğudur. Tüzük m.18/1 uyarınca, yayın yapan radyo istasyonunun gerçek veya tüzelkişi tarafından kurulması ve işletilmesi, istasyonun tâbi olduğu Hükümet yetkilileri tarafından, Tüzük Kurallarına uygun ve Tüzük Kurallarında yer alan şekle tâbi olarak verilecek lisans ile mümkün olacaktır. Yine Tüzük m.18/11'de de 83BIS anlaşmalarının ruhuna uygun bir düzenleme yer almaktadır. Buna göre, hava aracının kiralanması (*lease* yolu da dahil) yahut değiş tokuşu sonunda tescil devleti ile hava aracını işletecek devlet arasında 83BIS anlaşması yapılması halinde, orijinal

<sup>48</sup> von ERLACH, s.63vd.; FITZGERALD, s.53.

<sup>49</sup> International Telecommunication Union: "Radio Regulations Articles, Edition of 2012", <http://search.itu.int/history/HistoryDigitalCollectionDocLibrary/1.41.48.en.101.pdf>, (Erişim Tarihi: 12.06.2017)



lisansı geçici olarak ikame etmek üzere operatörün otoritesine bağlı olduğu (geniş anlamda esas işletme merkezinin yahut daimî ikametgâhının bulunduğu) devlete lisans verebilme imkânı getirilmiştir<sup>50</sup>.

#### 4. Personel Lisansları

Şikago Konvansiyonu'nun 32(a) maddesi personel lisansları ile ilgilidir. Buna göre, uluslararası seyrüsefere iştirak eden bir hava aracının pilotu ile işletmeye iştirak eden mürettebattan her birinin, nakil vasıtasının tescil edilmiş bulunduğu devlet tarafından verilmiş veya hükmü tasdik edilmiş ehliyetname ve lisansları bulunması zaruridir.

Personel lisanslama bugün *Annex 1*<sup>51</sup> kuralları ile oluşturulmaktadır. Hava taşımacılığının etkin ve emniyetli bir biçimde gerçekleştirilmesinde, pilotların ve diğer mürettebatın becerileri, alt yapıları ve eğitimlerinin önemi büyüktür. Onun içinde pilot ve diğer mürettebatın lisanslandırılmasında yeknesak kurallara uygunluk söz konusu kişilerin lisanslarının uluslararası alanda kabul görmesini sağlayacak ve böylelikle havacılığın giderek artan bir biçimde talep görmesini sağlayacaktır. ICAO'nun personel lisanslama alanındaki ana görevlerinden biri de, uluslararası lisanslama standartları oluşturmak ve söz konusu standartların mevcut uygulamalara ve gelecekteki muhtemel gelişmelere paralel tutulmasını sağlamaktır. Pilot ve diğer uçuş mürettebatı, her geçen gün giderek artan bir trafik yoğunluğu, son derece karmaşık terminal alanı modelleri ve daha da karmaşık teçhizat ile karşılaşmaktadır. Bu durum *Annex 1*'i de etkilemiş ve düzenli bir biçimde güncellenmek suretiyle hızla değişen çevreye uyum sağlanması hedeflenmiştir.

Bu konuda son olarak şu soru aklımıza gelmektedir. Acaba 83 *BIS* Protokolünde tescil devletinden operatör devletine devredilecek konular arasında niye Şikago Konvansiyonu'nun 32(b) maddesindeki düzenleme

<sup>50</sup> Bu Kural, 1959 tarihli Cenevre Radyo Tüzüğü'nün 23.maddesinde yer alan ve radyo telegraf istasyonunun hava araçları ve gemiler tarafından kullanılmasını İstasyonun bulunduğu yerin hükümetince işletmeciye verilecek lisansa (yahut verilmiş lisansın tanınması şartına) bağlı kılan düzenlemenin müphemliğini ortadan kaldırmaya yöneliktir. Böylelikle, yayın yapan radyo istasyonunun bulunduğu devlet ile hava aracı işletmecisinin esas işletme merkezinin yahut daimî ikametgâhının bulunduğu devletin farklı olduğu haller söz konusu olduğunda, 83 *BIS* anlaşmalarının etkisini ortadan kaldıracak olguların önüne geçilecektir. Nitekim 2012 tarihli değişiklik öncesinde, bu sıkıntıyı ortadan kaldırmak amacıyla, neşredici radyo istasyonunun bulunduğu devletin, operatörün bulunduğu devlet olarak kabul edilmesi gerektiği de dile getirilmiştir. Bu yöndeki tespit için bkz. von ERLACH, s.64.

<sup>51</sup> Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation, "Personnel Licensing", ICAO, 11. Baskı, Temmuz 2011.



yer almamaktadır. Bu soruya verilebilecek cevap şu olabilir: Çünkü 32(b) maddesi, âkit devletlerin kendi vatandaşlarına başka âkit devletler tarafından verilen lisansları tanımama yetkisini vermiştir. Bu hükmün fonksiyon ve görevlerin devri ile bir ilgisi yoktur<sup>52</sup>.

### **C. Sorumluluğun Devredilmesini Sağlayan Hukuki İlişkiler**

Şikago Konvansiyonu'nun 83BIS maddesinde kiralama (*lease*), çarter (*charter*) yahut değiş tokuş (*interchange*) terimleri tanımlanmadığı gibi, Sözleşme içerisinde başka bir maddeye de atıf yapılmamıştır. Protokolün hazırlık çalışmaları sırasında bu terimlerin tanımlanmaması gerektiğine yönelik görüşler şu şekilde oluşmuştur: Birincisi, her bir devletin kabul edebileceği ortak bir tanım bulmak çok zordur. İkincisi, devletlerarasında yapılacak anlaşma ile tescil devletinden operatör devletine yapılacak fonksiyon ve yükümlülük transferinde işletmeler arasındaki özel hukuk ilişkileri için bir tanım aramak elzem değildir. Üçüncüsü, işletmeler arasında yapılacak özel hukuk anlaşmaları için tanım aramak, âkit devletlerarasında bu anlaşmaların farklı uygulaması olacağı için Protokol'ün âkit devletlerce hızlı bir şekilde onaylanmasını da engelleyecektir. Dördüncüsü, işletmeler arasındaki ilişkileri belli bir tanıma sokarak sınırlamaya çalışmak, bazı kurumlara başa çıkılmaz yükler yüklenmesine yol açabilecektir. Beşincisi, söz konusu kavramların tanımlanması, işletmelerin gereksiz peşin hüküm kuran sınırlamalarla karşılaşmasına neden olacaktır. Son olarak, hukukî ilişkilerin sınırlandırıcı şekilde tanımlanması bizi, aynı zamanda havacılık emniyetinin sağlanması hususunda da beklenen sonucun aksine götürebilecektir<sup>53</sup>. Havacılık alanında ticarî fırsatlar olarak değerlendirilebilecek söz konusu hukukî ilişkilerin bazı temel ayrımları tescil devleti ile operatör devleti arasındaki yükümlülüklerin transferine ilişkin anlaşmayı etkileyeceğinden, bu özel hukuk ilişkileri hakkında kısa bir bilgilendirme yapma gerekli görülmektedir.

#### **1. Kiralama (*lease*)**

Söz konusu özel hukuk ilişkisinde, eşya sahibi, kullanıcıya belli bir bedel karşılığında, belli bir süre için kendisine ait olan eşyayı kullanma imkânı tanır. Süre bitince eşya tekrar sahibine geri dönecektir.

<sup>52</sup> FITZGERALD, s.53

<sup>53</sup> BURKHART, s.69

Havacılık alanında konumuz kapsamında kiralama<sup>54</sup> (*lease*), *wet-lease* ve *dry lease* olarak ikiye ayrılmaktadır. *Dry-Lease*, kural olarak iki işletme arasında yapılan bir anlaşma olup, hava aracının kiracının işletme ruhsatı altında işletilmesi sonucunu doğurur. Burada, kiralama sırasında kiralaanın “uçuş mürettebatı”nı da tedarik etme gibi bir görevi yoktur. Hava aracı, kiracının himayesinde ve kontrolü altında, onun uçuş kodu kullanılarak hizmet vermektedir. *Wet-lease* ise, *dry-lease*’den farklı bir anlaşma türüdür. *Wet-lease*, iki işletme arasında yapılan bir anlaşma olup, hava aracı kiralaanın işletme ruhsatında yer almaya ve dolayısıyla himayesinde kalmaya devam eder. Hava aracı, kiralaayan tarafından mürettebat ile birlikte kiracıya verilir. Bununla birlikte, *dry-lease*’de olduğu gibi *wet-lease*’de de hava aracı kiracının ticarî kontrolü altında olup, kiracının uçuş kodu kullanılarak hizmet verilmektedir.

## 2. Çarter (*charter*)

Çarter terimi, deniz hukukundan mülhem, hava hukukunda da kullanılmaktadır. Aslında ilk bakışta “çarter” dediğimizde, havacılık alanında tarifesiz hava servislerinin bir türü olan “çarter-uçuş”u aklımıza gelmektedir. Oysa buradaki kullanımı ile çarter, “leasing” şirketlerinin yer almadığı, bununla birlikte, hava yolu şirketlerinin yahut işletmelerin genellikle bir sezon için yapmış oldukları, konusu hava aracı kullanımı olan anlaşmalardır. Hava yolu şirketleri bu anlaşmaları genellikle uçuşa talebin az olduğu zamanlarda, kullanmayacakları hava araçlarının ekonomik kaybını engellemek için yapmaktadırlar<sup>55</sup>. Burada belki de

<sup>54</sup> Buradaki kiralama, hukukumuzda tanımı 6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanun’unda 18.maddede belirtilen finansal kiralama sözleşmelerinden farklıdır. Buna göre, finansal kiralama sözleşmesi, kiralaanın, kiracının talebi ve seçimi üzerine üçüncü bir kişiden veya bizzat kiracıdan satın aldığı veya başka suretle temin ettiği veya daha önce mülkiyetine geçirmiş bulunduğu bir malın zilyetliğini, her türlü faydayı sağlamak üzere kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmasını öngören sözleşmedir. Kanununun 22/(7).maddesi, 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 49 uncu maddesi uygulamasında kiracı, hava aracının maliki gibi değerlendirilir demektir. Dolayısıyla, söz konusu Kanuna göre, finansal kiralama yoluyla yurda sokulmuş hava aracının kiracısının Türk işletmeci olması, o hava aracının Türk Sivil Hava Aracı Siciline tescili için yeterlidir. Finansal kiralama sözleşmeleri konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. GÜNDOĞAN KIRMIZITAŞ, Türkân: 6361 Sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu’na Göre Finansal Kiralama Sözleşmesi, Yetkin Yayınları, Ankara 2017, s.45 vd.

<sup>55</sup> von ERLACH, s.71

söylenmesi gereken en önemli şey, bu tip anlaşmada kiralayanın tüm sorumlulukları ve operasyonel kontrolü elinde bulundurduğudur<sup>56</sup>.

### 3. Değiş tokuş (*interchange*)

Yabancı bir devletin siciline tescil edilmiş ve yabancı bir hava yolu şirketi-“işletmeci”ye ait olan bir hava aracının yolcu iniş-biniş yaptığı noktada ikinci bir hava yolu şirketi tarafından farklı bir rotada kullanılmak amacıyla mürettebatı ile birlikte operasyonel kontrolü ele almasıdır. Bir değiş tokuş, yolculara daha iyi uçaklara binmek açısından ek avantajlar sağlayabilir. Farklı uçuş noktalarındaki yolcular, çok konforlu bir hava aracından yararlanma imkânına sahip olurlar. Çok büyük maliyeti olan bir hava aracından çok daha büyük ekonomik faydaların ortaya çıkması sağlanır. *New Zealand* hava yolu şirketinin *Auckland-San Francisco* seferini yaptığı hava aracını *San Francisco*'da *Londra*'ya gitmesi için *British Airways*'a bırakmasını değiş-tokuşa örnek olarak verebiliriz<sup>57</sup>.

## III. 83BIS UYGULAMASININ ULUSLARARASI HUKUK VE TÜRK HUKUKU AÇISINDAN SONUÇLARI

### A. Uluslararası Sorumluluk Hukuku Açısından

Uluslararası sorumluluğun doğabilmesi için, bir devletin kendisine atfedilebilecek uluslararası hukuktan kaynaklanan bir yükümlülüğünü icrai veya ihmali biçimde ihlal etmesi gerekmektedir. Bu bağlamda uluslararası sorumluluğun varlığı bakımından iki temel öge aranmaktadır. Bunlardan ilki, eylemin uluslararası hukuka göre bir devlete atfedilebilmesi, ikincisi ise eylemin, gerçekleştiği sırada onu gerçekleştiren devlet için yürürlükteki uluslararası hukuktan kaynaklanan bir yükümlülüğün ihlalini teşkil etmesidir<sup>58</sup>. 83BIS anlaşmasına aykırı biçimde hareket eden, yani Şikago Konvansiyonu'nda öngörülen yükümlülükleri taşıdığı halde bunlara riayet etmeyen bir devlet açısından, uluslararası sorumluluğun doğacağına şüphe yoktur. Bunun tipik bir örneğini, devletin uçuşa elverişlilik sertifikasını veya personel lisansını düzenleyen kurumun veya görevlinin, görevini hiç veya gereği gibi yerine getirmedigi durumlar oluşturabilir<sup>59</sup>. 83BIS anlaşmasına konu olan görev ve işlevler, tescil devletinden operasyon devletine aktarıldığından,

<sup>56</sup> International Civil Aviation Organization: “ Doc 8335 Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance” 5th Edition, 2010, s.V-3-2 (Doc 8335)

<sup>57</sup> Doc 8335, s.xvi; von ERLACH, s.72.

<sup>58</sup> United Nations Legislative Series: “Materials on the Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts”, ST/LEG/SER B/25, 2012, s.12

<sup>59</sup> ABEYRATNE, Rulemaking, s.24

uluslararası sorumluluk bağlamında da görev ve işlevler bakımından 83 *BIS* anlaşmasından kaynaklanan bir durumda sorumluluk operasyon devletine yönelecektir. Tersten bakıldığında, bu anlaşma tescil devletini belirli konularda uluslararası sorumluluktan kurtaracaktır.

Şikago Konvansiyonu'nun 17. maddesi, hava aracına ilişkin devletin sorumluluğunu tespit eden temel ilkeyi ortaya koymaktadır. Buna göre bir hava aracı, siciline kayıtlı bulunduğu devletin tâbiyetini taşımaktadır. Bu hükmü tamamlayan 18. madde ise hava aracının birden fazla devlette tescilini yasaklamaktadır. Her hava aracının yalnızca bir devletin tâbiyetinde bulunabilmesi suretiyle hem çoklu tescil yasaklanmakta, hem de hava aracına ilişkin sorumlulukların yerine getirilmesi açısından öngörülen denetim yükümlülüğünün hangi devlete yöneleceği belirlenebilmektedir. Tescil konusu ilk bakışta güvenliğe yönelik bir işlem olarak gözükmese de, bir hava aracının tescil edilmesi ile tescil devletinin sorumluluğunu gerektirecek bazı yükümlülükler ortaya çıkmaktadır<sup>60</sup>. Bu yükümlülükler genel olarak yukarıda ifade ettiğimiz 83 *BIS* anlaşmalarında sorumluluğun devrini teşkil eden konulara ilişkindir. Şikago Konvansiyonu'nun 12, 30, 31 ve 32(a) maddelerinde tanımlanan görev ve işlevler, bir devletin kendi tescilindeki hava aracı ve onu işletenin emniyet içinde operasyonlarını gerçekleştirmesi ve tüm âkit devletlerin bu yöndeki standart mevzuatlarına uyum sağlama konusunda gerekli tedbirleri alma yönünde yükümlülükler içermektedir<sup>61</sup>.

83 *BIS* anlaşmaları her ne kadar, iki taraflı anlaşma niteliğindeyse de, aslında sorumluluğun aktarılması bakımında üçüncü devletler açısından da bir yükümlülük getirmektedir. Buna göre bir uluslararası hukuka aykırılık söz konusu olduğunda, üçüncü devletlerin sorumluluğun giderilmesi için tescil devletine değil operatör devletine başvurma yükümlülüğü doğmakta ve böylece tescil devleti, hava aracına ilişkin transfer ettiği görev ve işlevler bakımından sorumluluktan kurtulmaktadır. Bu durum üçüncü devletlere yükümlülük getirdiğinden, uluslararası anlaşmalar hukuku uyarınca böyle bir yükümlülüğün geçerli olması ancak üçüncü devletin bunu kabul etmesiyle mümkün olacaktır. Nitekim

---

<sup>60</sup> HUANG, s. 24

<sup>61</sup> ICAO Guidance, s. 4

aynı zamanda yapılageliş kuralını da yansıtan<sup>62</sup> 1969 Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nin 34. maddesi uyarınca “*bir antlaşma, rızası olmadan üçüncü bir Devlet için ne hak ne de yükümlülük yaratır.*” Üçüncü devletler bu rızayı Şikago Konvansiyonu'nun 83 *BIS* maddesini Konvansiyona dâhil eden Protokol'e taraf olmak suretiyle vermiş sayılacaklardır. Böylece 83 *BIS* Anlaşması çerçevesinde aktarılan görev ve işlevlerden dolayı bir zarar görülmesi halinde, artık tescil devletine değil operatör devletine gidilmesi gerekecektir.

Bununla birlikte, 83 *BIS* maddesini Konvansiyona ekleyen Protokol'e taraf sayısı ile Konvansiyon'un taraf sayısı karşılaştırıldığında 21 devletin Protokol'e taraf olmadığı görülmektedir<sup>63</sup> Yani, bu 21 devlete karşı 83 *BIS* anlaşması ileri sürülemeyecektir. Bu açıdan da tescil devletinin bu devletlere karşı uluslararası sorumluluğu devam edecek olup, 83 *BIS* anlaşmasının varlığı, Şikago Konvansiyonu'ndan kaynaklanan yükümlülüğü bertaraf etmeyecektir.<sup>64</sup> Nitekim Şikago Konvansiyonu'ndan sonra yapılan 83 *BIS* Protokolü'ne taraf olmayan devletlerle geçerli olacak ilişkiler bakımından 1969 Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nin 30. maddesinin 4. fıkrasının b bendi açık bir hüküm öngörmektedir. Buna göre sonraki anlaşmanın taraflarının önceki anlaşmanın taraflarının tamamını kapsamaması halinde, her iki anlaşmaya taraf olan bir devletle sadece anlaşmalardan birine taraf olan bir devlet arasında, her iki devletin taraf oldukları anlaşma, bunların karşılıklı hak ve yükümlülüklerini yönetir. Dolayısıyla, anılan 21 devlet açısından Şikago Konvansiyonu çerçevesinde tescil devletinin sorumluluğu devam edecektir. Buna ek olarak, Şikago Konvansiyonu'na ve 83 *BIS* Protokolü'ne taraf olan devletler açısından da, 83 *BIS* anlaşması yapmasına rağmen anlaşmanın tarafı devletlerin bunu usulüne uygun biçimde bildirmemeleri halinde veya her halde bildirim yapmalarına dek, anlaşma etki etmeyecek ve sorumluluk tescil devletinde olmaya devam edecektir<sup>65</sup>. Başka bir deyişle, 83 *BIS* Protokolü'ne taraf olan devletler açısından, tescil devleti ile operatör devleti arasında 83 *BIS* anlaşmasının

<sup>62</sup>PROLESS, Alexander: “Article 34 General Rule Regarding Third States”, in Dörr, Oliver/ SCHMALENBACH, Kirsten (ed.) Vienna Convention on the Law of Treaties A Commentary, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2012 s.607

<sup>63</sup> Şikago Konvansiyonu'nun taraf sayısı 5 Mayıs 2017 tarihi itibarıyla 191 iken Protokol'e taraf devlet sayısı 170'tir.

<sup>64</sup> VERHAEGEN, s.274

<sup>65</sup> VERHAEGEN, s.276

yapılmış olması otomatik bir etki doğurmamaktadır; bildirim yoluyla o devletler açısından anlaşmaya aleniyet kazandırılması gerekmektedir.

### **B. Yargı Yetkisinin Aktarılması Açısından**

83 *BIS* anlaşmalarının sorumluluğu, sınırlı konularda da olsa, aktarma işlevi, yargı yetkisinin de aktarılmasına imkân tanır mı sorusunu beraberinde getirmiştir. Bunun sonucu olarak da örneğin Tokyo Konvansiyonu'nun öngördüğü tescil devletinin yargı yetkisi kuralına aradaki 83 *BIS* anlaşması bir istisna teşkil edecek midir? Bu soruya vereceğimiz yanıt olumsuz olacaktır. Tokyo Konvansiyonu'nda temel olarak yargı yetkisinin tescil devlete tanınması, diğer devletlerin ise ancak belli koşullar sağlanırsa yetki kullanabilmeleri<sup>66</sup> bakımından, belli işlevler açısından ve kapsamı sınırlı olan ikili bir anlaşma ile cezai yargı yetkisinin de aktarılacağını kabul etmek güçtür. Konu aslında 83 *BIS* maddesinin hazırlanma sürecinde ICAO'nun gündemine de gelmiştir. Belli işlev ve görevlerin aktarılmasında, Tokyo Konvansiyonu açısından cezai yetkilerin de aktarılıp aktarılmayacağı sorusunu ICAO Hukuk Komitesi de değerlendirirken<sup>67</sup>, kiralama gibi bir özel hukuk sözleşmesi vesilesiyle yapılacak 83 *BIS* anlaşmasının cezai yetkileri aktarma işlevi şüpheli karşılanmıştır. Tokyo Konvansiyonu'nun bir an önce yürürlüğe girebilmesi ve geniş bir taraf sayısına ulaşabilmesi için gerek ICAO gerekse BM Genel Kurulu tarafından yapılan çağrılarının<sup>68</sup> karşısında, Konvansiyonu tadil etmek, süreci başa sarmak gibi olacaktır. Aslında burada cezaî yargı yetkisinin ciddi bir konu olduğu ve bir havayoluyla diğeri arasında yapılacak kiralama sözleşmesine bağlı olarak değişmemesi

<sup>66</sup> Tokyo Konvansiyonunun 4.maddesine göre, uçağın sicilinde kayıtlı bulunmadığı bir Âkit Devlet uçakta işlenen bir suç dolayısıyla ceza yetkisini kullanmak maksadıyla, uçuş halindeki bir uçağa, kural olarak, müdahalede bulunamaz. Müdahalede bulunabilmesi için, bu suçun neticeleri anılan Devletin ülkesinde hâsıl olmuş olmalı; bu suç anılan Devletin bir uyruğu tarafından veya o Devlet uyruğuna karşı veya o Devlette daimî ikametgahı bulunan bir şahıs tarafından veya ona karşı işlenmiş olmalı; bu suç anılan Devletin güvenliğini tehlikeye düşürmeli; bu suç anılan Devlette yürürlükte olup uçakların uçuşu veya manevrasına ilişkin kural veya nizamların bir ihlâlî mahiyetinde olmalı; çok taraflı bir milletlerarası anlaşma gereğince anılan Devlete düşen bir yükümlülüğü yerine getirmek için bu yetkinin kullanılması gerekmektedir.

<sup>67</sup> FALLER Edmund: International Civil Aviation Organization Activities of ICAO in the Legal Field, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht 30 (3), 1981, s.10

<sup>68</sup> ICAO Kurulu a22-16 sayılı kararı ile BM Genel Kurulu ise 3218 sayılı kararıyla devletlere Tokyo Konvansiyonu'nu bir an önce onaylama çağrısında bulunmuşlardır. PINKERTON, Suzanne C.: Aviation, University of Miami Inter-American Law Review 10, 1978, 530.

yönündeki düşünce, devletlerin tadil konusuna pek yanaşmamaları sonucunu da doğurmuştur. Sonuç olarak bir anket hazırlanmış ve taraf devletlere gönderilmiş; anket sonucunda cevap bekleyen bazı sorular ortaya çıkmış ve konu üzerinde çalışmak için bir alt komite kurulmasına karar verilmiştir. Alt komitede yapılan tartışmalarda böyle bir tadilin gerekli olmadığı sonucu çıkınca, Konvansiyon'un tadili 24. oturumunda Hukuk Komitesi'nin çalışma programından silinmiştir<sup>69</sup>. ICAO Genel Kurulu 23. oturumunda, hiç bir uygulama gücüne ortaya çıkarmamış, varsayım dayanan sorunlarla geniş biçimde onaylanmış Tokyo Konvansiyonunu bozmaya değmeyeceği fikrine dayanarak, Konvansiyonda operatör devletine yargı yetkisi öngörmeyi içerecek bir değişiklik yapmaktan vazgeçmiştir<sup>70</sup>.

11 Eylül saldırılarını takip eden dönemde uçaklarda bir uçuş güvenlik görevlisi bulundurma uygulaması başlayınca, sorun daha da gün yüzüne çıkmış oldu. Zira finansal kaygılar nedeniyle hava araçları Cayman Adaları, Bermuda gibi devletlerde tescil edilip kiralama başka devletlerde işletildiğinde, Tokyo Konvansiyonu uyarınca uçak içinde geçerli olacak kurallar her halde tescil devletinin cezai mevzuatına göre belirlenecekti. Böyle olunca da uçuş güvenlik görevlisinin tescil devleti tarafından görevlendirilmesi durumu söz konusu olabilecekti. Üstelik bu görevlendirme, operatör devletinin rızasına bakılmaksızın yapılabilecekti. ICAO'da konu üzerinde yapılan uzun tartışmaların sonucunda emniyet kurallarına ilişkin Annex 17'ye uçuş güvenlik görevlisini hem tescil devleti, hem de operatör devletinin yetkilendirmesi şartı getirildi. Ancak burada da başka bir sorun ortaya çıktı; hangi devletin hukuku uygulanacaktı?<sup>71</sup> İşte hali hazırda havacılığın geldiği noktada kiralama işlemlerinin giderek yaygınlaşması ve böyle sorunların artık varsayımsal olmaktan çıkması karşısında<sup>72</sup>, Tokyo Konvansiyonu'nun tadilinin gerekliliği iyice kendini göstermiş olacak ki, 2014 yılında Montreal Protokolü ile operatör devletine de yargı yetkisi tanımayı içine alacak bir değişikliğe gidilmiştir<sup>73</sup>.

<sup>69</sup> ICAO, Doc. 9271, LC 182, Legal Committee Session, 24th Session, Summary Work Done During Its 24th Session, s.3.

<sup>70</sup> FITZGERALD, s.61-63

<sup>71</sup> HUANG, çalışmasını yaptığı dönemde (2008) bu konuya 83bis'e benzer bir hüküm eklenerek sorunun aşılacağı yönünde bir öneriyle yaklaşmıştır. HUANG, s.119

<sup>72</sup> HUANG, s.118

<sup>73</sup> Bu sakıncayı göz önüne alan ICAO Hukuk Komitesi, IATA'nın da argümanlarını dikkate alarak 2014 yılında hazırlanan "Hava araçlarında İşlenen Suçlar Ve Diğer Bazı

Sonuç itibariyle 83 *BIS* anlaşmalarının, sorumluluğu operatör devletine aktarmakla bir anlamda hava aracı ile ilgili yargı yetkisini de devretmiş olduğu kabul edilemez. 83 *BIS* anlaşmalarının temel işlevi havacılık emniyetini temin için gerekli uluslararası standartların denetim ve uygulamalarını sağlayabilmek bakımından, tescil devletinin karşılaşılabileceği zorlukları bertaraf etmek ve süreçleri kolaylaştırmaktır. Bu işlev de belli konularla sınırlı bir sorumluluk aktarımını içerdiğinden, bir devletin sahip olduğu yargı yetkisinin başka bir devlete aktarılması, 83 *BIS* anlaşmalarının sonuç ve etkileri içinde değerlendirilemeyecektir.

### C. Türk Hukukunda Yabancı Devletin Tescil Devleti Olduğu Hallerde 83 *BIS* Uygulaması

Yukarıda da açıkladığımız üzere, hava aracının tescil edildiği devlete, havacılık emniyetini sağlamak amacıyla Şikago Konvansiyonunca kendisine yükletilen sorumlulukları, hava aracının kendi kontrolünden uzaklaştığı, yani hava aracının tescil edildiği devletin sahası dışında ağırlıklı olarak seyrüseferde bulunduğu hallerde Şikago Konvansiyonunun 83 *BIS* maddesi uyarınca, devretme imkânı getirilmiştir. Bununla ilgili olarak Türkiye’de kısaca SHT- KİRALAMA olarak da kısaltılan “*Hava Aracı Kiralama Usul ve Esasları Talimatı*”<sup>74</sup> ile düzenleme yapılmıştır. Bu talimatı incelediğimizde 83 *BIS*

Eylemlere İlişkin Tokyo Sözleşmesinin Tadil Edilmesine İlişkin Protokol”e (Montreal Protokolü) tescil devletinin yanı sıra, *inter alia*, operasyon devletini de ekleyerek yargı yetkisi konusundaki boşluğu doldurmuş oldu. Henüz yürürlüğe girmemiş olan Protokol’ün 2. maddesiyle Tokyo Konvansiyonu’nun 1. maddesi şu şekilde değişecektir: “*Tescil Devleti ile İşleticinin Devletinin aynı olmaması durumunda, “Tescil Devleti” terimi Sözleşmenin 4, 5 ve 13. Maddelerinde kullanıldığı üzere İşleticinin Devleti olarak kabul edilecektir.*” Bu halde arada 83bis anlaşmasının olup olmamasının bir önemi olmadığı görülmektedir ve sonuç olarak operatör devleti yargı yetkisini kullanabilecektir.

<sup>74</sup> Bu talimat, 14/10/1983 tarihli ve 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile 10/11/2005 tarihli ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanununun 8/A maddesinin (a) ve (f) bentlerine dayanılarak hazırlanmış ve 05.06.2013 tarihinde yayımlanmıştır. Talimat’ın 1.maddesinde de belirtildiği üzere, bu Talimatın amacı, ticari hava taşıma işletmelerinin iç ve dış hatlarda tarifeli veya tarifesiz seferlerle ücret karşılığında yolcu ve/veya yük taşımak amacıyla hava aracı kiralama ve kiraya verme işlemlerine yönelik usul ve esasları belirlemektir. Talimatta, iki yerli işletme arasında kısa süreli Wet-Lease, yerli işletmelerin yabancı işletmelere kısa süreli Wet-Lease, yerli işletmelerin yabancı işletmelerden kısa süreli Wet-Lease, iki yerli işletme arasında Wet-Lease, yerli işletmelerin yabancı işletmelere Wet-Lease, yerli işletmelerin yabancı işletmelerden Wet-Lease, yerli işletmelerin yabancı işletmelere Dry-Lease, yerli işletmelerin yabancı işletmelerden Dry-Lease kiralama operasyonları ile ilgili detaylı açıklamalar yer almaktadır.



uygulamasının “*Dry-Lease*” kiralama operasyonları söz konusu olduğunda karşımıza çıktığını görüyoruz<sup>75</sup>.

Yerli ve yabancı işletmeye ait işletme ruhsatının geçerli olması ve yabancı işletmenin ICAO üyesi bir devletin sivil havacılık teşkilatı tarafından ruhsatlandırılmış olması koşuluyla, yerli bir işletme yabancı bir işletmenin filosunda bulunan bir hava aracını ticari hava taşımacılığında kullanmak üzere *Dry-Lease* olarak kiralamaya yönelik anlaşma imzalayabilir (Talimat Ek 8 1.paragraf). Bu anlaşmanın imzalanabilmesi için, uçağı kiralayacak yabancı işletmenin, kiracı olacak yerli işletmenin işletme ruhsatlarının (*Air Operator Certificate*) geçerli olması gerekmektedir. Ayrıca yabancı işletmenin ruhsatının ICAO'ya üye bir devletin sivil havacılık otoritelerince verilmiş olması gerekmektedir (Talimat, Ek 8, Paragraf 2, a bendi).

Talimata göre, yerli işletmelerin, “*Dry-Lease*” yoluyla yabancı işletmelerden kiralayacağı hava araçları için yabancı işletmelerle yapacakları kiralama anlaşmalarının yürürlüğe girebilmesi, tescil ülkesinin Şikago Konvansiyonu'nun 83 *BIS* maddesinde yer alan belirli sorumluluklarını Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne devrini öngören iki âkit devlet arasında imzalanacak 83 *BIS* anlaşmasının varlığına bağlıdır (Talimat, EK 8, 6.paragraf). ICAO 83 *BIS* anlaşmasının imzalanmasını müteakip, hava aracı tescil işareti değiştirilmeden hava aracı yabancı işletmenin, işletme ruhsatından çıkarılarak yerli işletmenin işletme ruhsatına eklenir (Talimat, EK 8, 7.paragraf). Yerli işletmenin başvurusu kapsamında ICAO 83 *BIS* anlaşması ilk yürürlüğe girişi tarihinden itibaren en fazla 12 ay süresince yapılır. 83 *BIS* anlaşmalarının bitiş tarihinden önce iki ülke sivil havacılık teşkilatı arasında karşılıklı görüşme veya yazışma ile anlaşmanın uzatılması mümkündür. (Talimat, EK 8, 9. paragraf).

<sup>75</sup> Yukarıda da ifade edildiği üzere, “*Wet-Lease*” kiralama operasyonlarında, eğer bir yerli işletme, yabancı bir işletmeye uçağı kiralyorsa Türk Hukuku, kira müddeti boyunca yapılacak uçuş faaliyetleri sırasında 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ve bu kanunlara dayanarak yayımlanan mevzuatın uygulanmasından yerli işletmeleri sorumlu kılmıştır (Talimat, EK 5, 1.paragraf, ç bendi). Yine aynı şekilde, eğer yabancı işletme, yerli bir işletmeye uçağı kiralyorsa, yabancı işletme, işletme ruhsatında belirtilen tüm işlev ve sorumluluklarının devam etmesi kaydıyla, hava aracının işleticisi olarak kalacaktır. Hava aracının operasyonu, mürettebatın eğitimi ve yeterliliği ile hava aracının bakımı ve benzeri tüm konularda sorumluluk, uçağı kiraya veren yabancı işletmeye aittir. Yerli işletme, sadece ticari sorumluluğu alır. Bu hükmün kira anlaşmasında açıkça belirtilmesi gereklidir (Talimat, EK 6, 1.paragraf, ğ bendi).

Burada önemli bir noktanın daha üzerinde durmakta yarar var. 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu<sup>76</sup>’nun 55.maddesinde, ilgili mevzuata uygun olarak yurda sokulmuş olan bir sivil hava aracı; Türk Devletine veya kamu tüzel kişilerine veya Türk vatandaşlarına veya 49 uncu maddede<sup>77</sup> yazılı niteliklere sahip tüzelkişilere, en az altı ay süre ile yalnız bunlar adına işletilmek üzere bırakıldığı takdirde, sicile geçici olarak tescil yapılabileceği belirtilmektedir. Yine aynı Kanunu’nun 54.maddesine göre, Türk sivil uçak siciline tescil edilen hava aracının, evvelce kayıtlı bulunduğu sicilden sildirilmesi mecburidir. Bu hükümler dikkate alındığında, aslında Türk havacılık hukukunda, yerli işletmelerin mülkiyetinde olmasa bile kendi adlarına işletmek amacıyla yabancı işletmelerden kiralandıkları hava araçlarının sicile kaydedilmesi suretiyle, Türk devletine tescil devletin fonksiyon ve sorumluluklarını yüklenme imkânının getirilmiş olduğu sonucuna varılabilir.

Türkiye’nin, 8/5/1991 tarihli ve 3738 sayılı Kanunla<sup>78</sup> onaylanması uygun bulunan 83 *BIS* değişikliğinin onaylanması Bakanlar Kurulu’nca 6/8/1992 tarihinde kararlaştırılmış<sup>79</sup> ve Tescil Devletin Bazı Fonksiyon ve Yükümlülüklerinin Transferine İlişkin Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşmasına 83 (BIS) Maddesinin Eklenmesine İlişkin Protokol 13 Kasım 1992 tarihinde ICAO’ya tevdi edilmiştir. Söz konusu Protokol’ün, Türkiye açısından yürürlüğe girmesi ile birlikte yabancı âkit devletlerin siciline tescil edilmiş hava araçlarının yerli işletmeler tarafından kiralanması halinde Şikago Konvansiyonu’nda tescil devletine ait yükümlülüklerin (12.madde uyarınca üzerinde uçtuğu ve manevra yaptığı devletin kurallarına uyup uymadığının denetimi, 30.madde uyarınca yayın yapan radyo tesisatı kurup kullanabilme lisansı, 31.madde uyarınca uçuşa elverişlilik belgesi, 32(a) maddesi uyarınca pilot ve mürettebatın ehliyet ve lisansı) yabancı tescil devleti ile Türkiye’nin anlaşması sonucunda hepsinin yahut bir kısmının, Türkiye’ye, bırakılmasını mümkün

<sup>76</sup> R.G.: T.19.10.1983, S.18196

<sup>77</sup> Kanun’un 49.maddesine göre, bir sivil hava aracı aşağıda belirtilen durumlarda da Türk sivil hava aracı sayılır: Türk kanunları uyarınca kurulup da; a) Kamu kurumu niteliğindeki mesleki kuruluşlar, dernekler, siyasi partiler, sendikalar veya vakıfların mülkiyetinde bulunan hava araçları, idari organını oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması, b) Türk Ticaret Siciline kaydedilmiş ticari şirketler, kooperatifler ve bunların birliklerinin mülkiyetinde bulunan hava araçları, şirketi idare ve temsil etmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması ve şirket ana sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması.

<sup>78</sup> R.G. T.21.05.1991, S.20877

<sup>79</sup> R.G. T.22.10.1992, S.21383

kılmaktadır. Türkiye'nin yabancı bir devletle 83 *BIS* anlaşması yapmış olması halinde, zaten hava aracının yabancı devlet sicilinden terkin edilmesi mümkün değildir; dolayısıyla terkin söz konusu olamayacağı için de, yabancı devlet sorumluluklarını Türk devletine devredebilecektir. Bu nedenle de, yabancı devletin siciline tescil edilmiş hava aracı yerli Türk işletmesi tarafından ve yalnız kendi adına işletilse dahi 55.maddeye göre söz konusu hava aracının Türk siciline “geçici tescil”i mümkün olamayacaktır. Tescil aynı zamanda Türk Sivil Havacılık Kanunu'na ve Şikago Konvansiyonu'na göre hava aracının Türk tâbiyetinde olmasını sağlayacağından bu durumda, Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 31.maddesine göre, söz konusu hava aracının, Türkiye'de iki nokta üzerinde ticarî amaçla yolcu, posta ve yük taşıma faaliyetini yapma imkânı da ortadan kalkacaktır. Dolayısıyla, Talimat EK 8 paragraf 10 ile 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 31'inci maddesine istinaden, yabancı bir işletmeden *Dry-Lease* olarak kiralanan hava aracı ile Türkiye Cumhuriyeti ülkesi içinde iki nokta arasında ticari amaçla yolcu, posta ve yük taşımacılığı yapılamaz şeklinde bir kural konmasına kanımızca gerek yoktur.

#### **D. Türk Devletin Tescil Devleti Olduğu Hallerde 83 *BIS* Uygulaması**

Yerli işletmeler, ICAO üyesi bir devletin sivil havacılık teşkilatı tarafından ruhsatlandırılmış yabancı bir işletme ile ticari hava taşımacılığında kullanılmak üzere bu işletmenin mülkiyetinde bulunan bir hava aracının “*Dry-Lease*” olarak kiralınmasına yönelik anlaşma imzalayabilir (Talimat, EK 7, Paragraf 1). Yalnız bu kira anlaşmasının yürürlüğe girebilmesi için, hava aracının yabancı devlette tescil edilmiş ve tescil devleti ile yerli işletmenin bulunduğu Türk Devleti arasında 83 *BIS* anlaşmasının yapılmış olması gerekmektedir. (Talimat, EK 7, Paragraf 2)

Daha öncede belirtildiği gibi, yerli bir işletmenin, yabancı bir işletmeyle “*dry lease*” anlaşması yaparken, “*dry-lease*”e konu olacak hava aracının yerli işletmenin mülkiyetinde olması gerekmektedir. Türk Sivil Havacılık Kanunu'na baktığımızda, bu durumda tescilin genel şartlarını düzenleyen 60.maddeye uygun olarak tescil edilmiş hava araçları, “*dry-lease*”in konusunu oluşturacak ve yabancı işletmecinin esas idare merkezinin yahut daimi ikametgâhının bulunduğu devlet ile Türk Devleti arasında yapılacak 83 *BIS* anlaşması uyarınca görev ve sorumluluklar yabancı devlete bırakılabilecektir<sup>80</sup>.

<sup>80</sup> Tescil ve tâbiyet ilişkisi hakkında bkz.:SİRMEN, s.100 vd.

Yukarıdaki paragraftan şu sonucu çıkarabiliriz. Yerli işletme, yabancı işletme ile “*dry-lease*” anlaşması yaparken, hava aracının yerli işletmenin mülkiyetinde olması gerektiğinden Kanun’un 55.maddesine göre “geçici tescil” edilmiş hava aracının, yabancı bir devlete “*dry-lease*” yoluyla kiralanması mümkün değildir. Bir an için böyle bir Talimat’ın olmadığını varsaydığımızda dahi, Türk hava araçları siciline geçici tescil edilmiş bir hava aracının yabancı bir işletmeciye kiralanmış olması halinde Türkiye ile yabancı devlet 83 *BIS* anlaşması yapmış olsalar bile artık yerli işletmeci Kanun’un 55.maddesine göre, kendi adına hava aracını işletmediği için, hava aracının sicilden terkin edilmesi gerekmektedir<sup>81</sup>. Başka bir deyişle, Talimat böyle bir kural öngörmeseydi de zaten 55.madde uyarınca yabancı bir operatöre kiralanana hava aracı, geçici tescil şartlarını artık sağlayamadığından, sicilden terkin edilecektir.

Son olarak şu hususu da belirtmekte yarar görüyoruz. Talimat’ın 5.maddesinin 4.paragrafı uyarınca, finansal kiralama yolu ile yurda ithal edilerek Türk Sivil Hava Aracı Siciline<sup>82</sup> kaydedilen hava araçlarının bir diğer işletmeye kiralanabilmesi için finansal kiralama anlaşmalarında hava aracının maliki tarafından kiraya verilmesine müsaade edildiğinin belirtilmiş olması gereklidir. Finansal kiralama anlaşmalarında bu hususa ilişkin bir ifade yer almıyor ise, hava aracının malikinden müsaade yazısı alınması gereklidir.

<sup>81</sup> Bununla birlikte, Anayasa’nın 90/5.madde hükmünü dikkate almak suretiyle, 83 *BIS* anlaşmasının bir uluslararası sözleşme olduğunu, bir hava aracının tescilinin dolaylı da olsa mülkiyet hakkı ile ilintili olduğunu, bundan dolayı 55. madde uyarınca “geçici tescil” ile tescil edilmiş hava aracının, uluslararası sözleşmenin önceliğini de dikkate alarak terkin edilmemesi gerektiği şeklinde ileri sürülebilecek görüşlerin de olabileceğini dikkate almamız gerekir. Tabii böyle bir görüşün dikkate alınması halinde, Talimat’taki düzenleme ne şekilde olursa olsun, “geçici tescil” ile Türk Hava Aracı Siciline tescil edilmiş hava araçları da yabancı hava yolu şirketlerine “alt kiralama” yapılmak suretiyle 83 *BIS* anlaşmasının konusunu teşkil edebilecektir.

<sup>82</sup> 6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanununun 22/(7).maddesi, 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun 49 uncu maddesi uygulamasında kiracı, hava aracının maliki gibi değerlendirilir demektir. Dolayısıyla, söz konusu Kanuna göre, finansal kiralama yoluyla yurda sokulmuş hava aracının kiracısının Türk işletmeci olması o hava aracının Türk Sivil Hava Aracı Siciline tescili için yeterlidir. Finansal kiralama sözleşmeleri konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. GÜNDOĞAN KIRMIZITAŞ, s.45 vd.

## SONUÇ

Bir yandan havacılığa ivme kazandıran ve ekonomik anlamda operatörlere nefes aldırarak kendi aralarında yaptıkları kiralama tipi anlaşmaların arttırılmasına duyulan ihtiyaç, diğer yandan tescil devletinin, hava aracının yabancı bir operatör tarafından işletilmesi dolayısıyla giderek kontrolünden uzaklaşması ve fakat Konvansiyondan yahut kendi millî kanunlarından doğan yükümlülükleri de yerine getirmek zorunda olması dolayısıyla, en azından uluslararası hukuk tarafından bağlayıcı olacak şekilde sorumluluğu operatör devletine devredebilmesini sağlayan bir düzenlemenin yapılması istenmiştir. Bu istek hukuk alanında 83 *BIS* Protokolüne vucût vermiş ve buna göre, bir âkit Devlete tescil edilmiş hava aracının kiralama (*lease*), çarter (*charter*) yahut değiş tokuş (*interchange*) yoluyla esas idare merkezi, eğer böyle bir yer yoksa daimî ikametgâhının başka bir âkit Devlette bulunan operatör tarafından işletilmesi halinde, tescil devletinin operatör devleti ile bir anlaşma yapması durumunda, Şikago Konvansiyonu'ndan doğan yükümlülüklerinin veya fonksiyonlarının tamamını yahut bir kısmını devredebilmesinin yolu açılmıştır. Yalnız bu devrin gerçekleşebilmesi için, yükümlülüklerin ve fonksiyonların son derece ayrıntılı bir biçimde ele alındığı bir 83 *BIS* anlaşmasının bağtlanması şarttır. Burada son olarak üzerinde durulması gereken bir başka husus da 83 *BIS* anlaşmasının kapsamı ile ilgilidir. Şunu rahatlıkla ifade edebiliriz ki, âkit tescil devletinin kendi siciline kaydolmuş hava araçlarına ait ulusal ve uluslararası hukuktan kaynaklanan sorumlulukları ve yükümlülükleri, o hava aracını kullanacak hava yolu şirketinin idare merkezinin bulunduğu âkit devlete tamamıyla devredilmesi söz konusu olmamaktadır. Nitekim çalışmamızda da değindiğimiz gibi, sadece Şikago Konvansiyonu'nun 12, 30, 31 ve 32a maddelerinde yer alan yükümlülükler 83 *BIS* anlaşmasının konusunu oluşturabilecektir. Bugün sayıları 300'ü bulan 83 *BIS* anlaşması ICAO'ya bildirilmiştir. Bu önemlidir, keza üçüncü âkit devletler açısından 83 *BIS* anlaşmalarının bağlayıcılığı ya doğrudan anlaşmayı yapanların kendilerine vereceği bilgi ile yahut ICAO'ya bildirim ile mümkün olabilecektir.

Son olarak şu noktanın da belirtilmesinde yarar vardır. Türkiye'de havacılık sektörünün gelişmesiyle birlikte, dünyanın pek çok noktasına uçuş gerçekleştiren Türk operatörler, operasyon stratejisine binaen bazı zamanlar yabancı operatörlerden hava aracı edindikleri gibi, bazı zamanlarda da kendi mülkiyetlerinde olan ve Türk siciline tescil edilmiş hava araçlarını yabancılara kiralayabilmektedirler. Bu konularda yardımcı

olunması maksadıyla SHT- KİRALAMA olarak da kısaltılan “*Hava Aracı Kiralama Usul ve Esasları Talimatı*” Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanmış ve özellikle Türk ve Yabancı operatörlerin yaptığı *dry-lease* anlaşmaları için 83 *BIS* anlaşmalarının varlığı Talimat ile zorunlu kılınmıştır.

## KAYNAKÇA

- ABEYRATNE, Ruwantissa: *Convention on International Civil Aviation-A Commentary*(ABEYRATNE, Commentary), Springer International Publishing Switzerland 2014.
- ABEYRATNE, Ruwantissa: *Rulemaking in Air Transport: A Deconstructive Analysis* (ABEYRATNE, Rulemaking), 1. Ed. Springer International Publishing, 2016.
- FALLER Edmund: *International Civil Aviation Organization Activities of ICAO in the Legal Field*, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht* 30 (3), 1981.
- FITZGERALD, Gerald F.:”The Lease, Charter and Interchange of Aircraft in International Operations-Article 83 BIS of the Chicago Convention on International Civil Aviation”, *Annals of Air and Space Law*, 6, 1981, s.49-64
- GÜNDOĞAN KIRMIZITAŞ, Türkân: 6361 Sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu’na Göre Finansal Kiralama Sözleşmesi, Yetkin Yayınları, Ankara 2017.
- HANLEY, Donal Patrick: *Aircraft Operating Leasing: A Legal and Practical Analysis in the Context of Public and Private International Air Law*, Leiden University (yayımlanmamış doktora tezi), 2011, s. 172, <https://openaccess.leidenuniv.nl/bitstream/handle/1887/18146/Thesis%20Print%20Version%2013102011%20Hanley.pdf?sequence=16> (Erişim tarihi: 09.06.2017)
- HAVEL, Brian/SANCHEZ, Gabriel S., *The Principles and Practice of International Aviation Law*, Cambridge University Press, 2014
- HUANG, Jiefang: *Aviation Safety Through the Rule of Law. (Aviation Law and Policy) ICAO's Mechanism and Practices*, 1. Ed., Kluwer Law International, 2009.
- MILDE, Michael: “23rd Session of the ICAO Legal Committee (MILDE, 23rd Session)”, *Air & Space L.*, 3(2), 1978, s.130-132
- MILDE, Michael: *International Air Law and ICAO (MILDE, Air Law)*, Edition 2, Eleven International Publishing, 2012
- PAZARCI: Hüseyin, *Uluslararası Hukuk Dersleri 1. Kitap*, 13. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara 2016.
- PINKERTON, Suzanne C.: *Aviation*, *University of Miami Inter-American Law Review* 10, 1978.

- PROLESS, Alexander: "Article 34 General rule regarding third States", in Dörr, Oliver/SCHMALENBACH, Kirsten (ed.) Vienna Convention on the Law of Treaties A Commentary, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2012.
- SHAW, Malcolm: International Law, 6. Baskı, Cambridge University Press, Londra 2008..
- SİRMEN, Kazım Sedat: Hava Araçlarının Tâbiyeti, Söz Kesen Matbaacılık, Ankara 2005.
- STEWART, John T.: "Lease, Charter and Interchange of Aircraft: A Governmental Perspective", Akron Law Review 14(2), 1981, s.187-213
- VAN DAM, Roderick D.: Lease, Charter and Interchange of Aircraft and the Chicago Convention - Some Observation, Air & Space Law Journal, 19(3), 1994, s.124-130
- VERHAEGEN, Benoit M.: "The Entry into Force of Article 83bis: Legal Perspectives in Term of Safety Oversight", Annals of Air and Space Law XXII (II) (1997), s.269-279
- von ERLACH, Burkhardt: Public Law Aspects of Lease, Charter and Interchange of Aircraft in International Operations, Institute of Air and Space Law McGill University (yayımlanmamış yüksek lisans tezi), 1990.

