

GÜNÜMÜZ MİLLETLERARASI SİVİL HAVA HUKUKUNA GENEL BİR BAKIŞ (1)

Yazan : Prof. Goedhuis
Hollanda Kıralliyet Hava
Yolları Hukuk Müşaviri

Çeviren :
Asistan Dr.
İlhan UNAT

Giriş :

Yeni bir medeniyet devresinin eşiğine varmış bulunuyoruz. Bu devrede Okyanuslar başlıca münakale yolları olmaktan çıkmış, yerini havaya bırakmıştır. Hava sahası nakil maksadıyla kullanılmağa başlandığındanberi hukukçular havanın bu istimal şeklini düzenleyecek kaideleri tesbit meselesiyle karşılaşmışlardır. Milletlerarası münakaleyle ilgili mevcut kaideleri bu yeni sasata tatbik mümkün olacak mıydı? Olmıyacaksa konulacak yeni kaideler hangi prensiplere istinat ettirilecek ve ne şekilde vazedileceklerdi?

Başlangıçta hukukçular şu anlayışı hareket noktası edindiler : Havacılık yalnız vasatı yeni olan bir nakliyat şekliydi; yoksa havanın bu maksatla kullanılmasından doğan hukuk münasebetleri ele alınırsa bizatihi bu münasebetler yeni bir hususiyet arzmemekteydiler. Umumi münakale kaidelerinde, bu kaideleri yeni vasata uydurmak için yapılacak bazı değişiklikler maksada kifayet edecekti. Bu görüş tarzı diğer nakil vasıtalarına tatbik edilen kaideleri, hiç tefrik yapmaksızın, benimsemek şeklinde bir temayülün doğumuna müncer oldu.

Havacılığın gelişmesi ve hava nakliyatının toplumun bünyesinde yapmakta olduğu değişiklikler neticesi durum bugün tamamen değişmiştir. Halen içinde yaşadığımız devirde milletlerarası münakalâtta esas olan ve asırlar süren tatbikatla gelişmiş bulunan umumî hukuk prensipleri en büyük bir kolaylıkla bir köşeye atılıp durmaktadır.

Ancak bu arada milletlerarası münakalâtın bazı ana prensiplerinin çağdan çağa değişmeyip illet ve tesirleri bakımından aynı kaldığı-

(1) Bu konferansın ilk kısmı 7 Kasım 1952 cuma günü Ankara Hukuk Fakültesinde, ikinci kısmı da 8 Kasım 1952 Cumartesi günü Türk Hukuk Kurumu adına Ankara Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesinde verilmiştir.

nın da farkına varılmamaktadır. Zamanımızda havacılık sahasında durum şöyledir : Havacılığın teknik alanında halde değil, istikbalde yaşanmakta, fakat iktisadî alanda, bu istikbal üzerinde ne gibi tesirler göstereceği hiç nazara alınmaksızın veya pek az nazara alınarak kaideler konulmaktadır.

Hava nakliyeciliğinin fiilî durumu :

İkinci Cihan Harbinin başlangıcından beri havacılık teknik sahada çok dikkate şayan terakkiler kaydetmiştir. Posta uçaklarının ağırlığı 100 tonu, süratleri 1939 daki süratlerinin iki mislini aşmıştır. Bir kaç oy önce, sürati saatte 490mili geçen tepkili uçaklar muntazam işletmede kullanılmağa başlanmıştır. Uçak inşaatında gitgide daha hafif malzeme kullanılmağa muvaffak olunabilmesi 1958 yılına doğru kâr getiren yükün umumî siklete nisbetinde ehemmiyetli bir artış olacağı ümidini haklı göstermekte, şimdiden daha cezrî terakkiler elde edileceği de umulmaktadır. 1960 senelerinde helikopterin ticarî maksatlarla kullanılmasına geniş ölçüde başlanabilmesi muhtemeldir. Bu gelişmenin de kısa mesafe yolculuğu üzerindeki tesiri mühim olacaktır.

İktisadî sahada da, son yedi sene içinde mühim gelişmeler kaydedilmiştir. 1951 de uçakla seyahat eden yolcuların yekûnu 39.000.000 dur —gündelik ortalama 107.000 tutmaktadır—. Hava yolcularının kattığı ortalama mesafe 500 mildir. Taşınan hamulenin yekûnu 900 milyon ton-kilometreye ve postanın yekûnu 210.000.000 ton-kilometreye bağı olmuştur. Bütün dünya hava yollarının emniyet harici kısmeti 1948 den 1950 ye kadar % 25 nisbetinde artmıştır, aynı müddet zarfında seyrüseferdeki artış % 35 nisbetindedir. Kuzey Atlantik seyrüseferi ele alırsa, muntazam hava yolları Kuzey Atlantik üzerinde 11.2000 uçuş yapmış ve 340.000 yolcu taşımıştır. Bu miktar Kuzey Atlantik'i geçen bütün yolcuların % 34 ünü temsil etmektedir.

Bu yıl turistik servislerin işlemeğe başlaması ile iktisadî sahada yeni bir safhaya ulaşılmış bulunuyor. Bu yeni safha havacılık sahasına gitgide daha geniş bir halk kütlesini çekecektir. Havacılık mahfillerinde 1952 yılının sivil hava nakliyatında eşi görülmemiş gelişmelere başlangıç olacağı kanaati umumîdir, yük trafiğinin de geçen yılkinin 4 misline varacağını ummaktadırlar.

Şöyle bakıp geçen bir müşahide bütün bunlar son derece tatmin-kâr gözükebilir; bu böyle bir müşahit, dünya havacılığının temposunu bulduğu ve şimdiye kadar takibettiği yolda yürümeğe devam ettiği takdirde dünyanın bu en yeni ve en süratli münakale vasıtasına has bütün avantaj-

lardan istifade edip bu istifadenin tedricen mümkün olan en geniş haddini bulacağı kanaatini benimsemeğe meyledebilir.

Halbuki daha yakından incelenirse durum farklı bir veçhe arz-etmektedir. Teknik tekâmülü memnuniyetle karşulamakta isabet varsa da iktisadî sahada hararetili bir takdire pek o kadar yer olmasa gerektir. İki taraflı eğilip bükülmez (rigide) kanallardan kurulu (2) dünya hava şebekesi zayıf temellere istinat etmektedir. Dünyanın bir çok taraflarında, teknik terakkinin yenmiş olduğu tabii engellerin yerini sun'î engeller almaktadır. Muhtelif devletlerin hava yollarının farklı muameleye tâbi tutulmasının pek tabii addedilmesi çok sık görülen ahvaldendir. Çok zaman havacılık münhasıran siyasî kuvvetlerin tanzim edilmemiş olan tesirlerine tâbi olmaktadır.

Hava nakliyeciliğinde elde edilen neticeler, dünya sivil havacılığında iktisadî kendine yeterlik safhasına henüz ulaşılmamış olduğunu unutturmamalıdır. Sivil havacılık sahasına vasıtalı ve vasıtasız şekilde oldukça geniş devlet yardımı yapılmaktadır. Devlet yardımı sisteminde, bütünü nazara alınırsa bir gerileme hareketi mevcutsa da, henüz bu sistemin nihayet bulacağı zamanı kestirmeğe imkân yoktur.

Lissitzyn'in bir makalesi hava hatlarına yapılan devlet yardımı hakkında enteresan malûmat vermektedir (3). Zikredilen yardım şekilleri arasında şunlar bulunmaktadır : Vasıtasız yardımlar, posta ücretleri, sermaye yatırımları, levazım temini, personel yetiştirilmesi, vergi muafiyetleri, devlet memurlarının taşınması gibi hususî lütuflar ve uçak alanı ile ilgili kolaylıklar.

Uçak alanı ile ilgili kolaylıklar konusunda, Profesör Pirath'ın hesabına göre hava nakliyeciliğinin umum masraflarının % 20 ilâ % 25 i alan idareleri (yani kaideten resmî makamlar) tarafından ödenmekte, gerisi de hava nakliyat şirketlerinin uhdesinde kalmaktadır.

Çeşitli memleketlerde devlet yardımlarının miktarı arasında büyük farklar mevcuttur. Bu farklar kısmen kifayet derecesinin değişmesinden, kısmen, gayri iktisadî olmakla beraber, siyasî sebeplerle yahut prestij düşüncesiyle kabul edilen sabit hava yolları tatbikatından, kısmen tesbit edilen yolların mahiyetinden, kısmen bazı hükümetlerin daha iktisadî olan ecnebi malzemeye tercihan yerli uçaklar kullanılması için yaptıkları tazyikten ileri gelmektedir.

(2) Bu makale yazıldığı anda mevcut iki taraflı sivil havacılık anlaşmalarının sayısı 439 dur.

(3) Lissitzyn, Public aid to Major Foreign Air Lines, Journal of Aair Law and Commerce, 1951 No. 4, 1952 No. 1.

Bununla beraber bazı memleketlerde kendine yeterliğe doğru bir temayül mevcuttur ve bu temayül umulan teknik gelişmeler gerçekleştikçe kuvvetlenecektir. Geriye hava nakliyat şirketleri için şimdi temas edeceğimiz büyük mesele kalmaktadır.

Teknik gelişmeye ayak uydurmak için, hava nakliyat şirketleri zamanı gelince yeni uçaklar satın almak zorunda kalacaklardır. Bu da halen kullanılmakta olan uçakların nisbeten kısa bir zaman zarfında amortismanını zarurî kılmaktadır. Zira şirketler ancak bu takdirde yeni uçaklar temini için lüzumlu büyük yatırımlar yapmağa muktedir olabileceklerdir. Havacılığın gelişmesi için büyük miktarda sermaye çekimi elzem olacaktır. Sermayenin bu sahaya çekilebilmesi ise ancak dünya hava şebekesinin şimdikinden daha az çürük temellere dayanması halinde mümkün olabilecektir. Şimdi sivil havacılık sahasında işleyen durdurucu, antidinamik unsurların gerçek kuvvetlerini görelim.

BUGÜNKÜ HAVA REJİMİNİN TEMELİ

A. Hükümranlık Prensibi :

Ülke üzerindeki hava sahasının tâbi olacağı rejim açık denize kıyasen bir hürriyet rejimi midir, yoksa kara ülkesine kıyasen bir hükümranlık rejimi midir? Bu mesele üzerindeki münakaşa 1919 Versailles Barış Konferansında kesin olarak halledilmiştir. Bu konferansın hava seyrüseferi komisyonu hava seyrüseferinin tanzimi hakkındaki 1919 Paris Sözleşmesini ortaya koymuştur. Bu sözleşmenin I inci maddesi her devletin kara ülkesi ve kara suları üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır bir hükümranlık sahibi olduğu kaidesini vazetmiştir. 1944 Şikago Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesi de, birinci maddesinde, Paris Sözleşmesinin I inci maddesinin ifade şekli tekrarlamıştır.

B. Hava ülkesi üzerindeki hükümranlığın mahiyet ve muhtevası :

Hava sahası üzerindeki hükümranlığı teyit eden bu maddenin ifade tarzı bu hükümranlığın mahiyet ve muhtevası üzerinde çok karışık düşüncelere yol açmıştır. Bu maddeyi kaleme alanlar hükümranlık kelimesine niçin "tam ve münhasır" kelimelerini ilâve etmişlerdir? Devletin hava ülkesi üzerindeki nüfuzunun kara ülkesi ve kara suları üzerindeki nüfuzundan farklı olduğuna mı işaret etmek istemişlerdir? Maksatları hava ülkesi üzerindeki hükümranlığın hiçbir devletler hukuku kaidesiyle sınırlanmadığını mı belirtmekti?

Barış Konferansının hava seyrüseferi Komisyonunun müzakere zabıtları incelenirse bu sorulara mutlak surette menfi cevap vermek gerektiği görülür. Bu komisyonda çalışan delegeler "uneingeschränkte Herrschergewalt" anlamında sınırlanmamış bir hükümlanlığın ancak mutlak bir tecerrüt halinde mümkün olabileceğini pekâlâ biliyorlardı. Yine pekâlâ biliyorlardı ki, hükümlanlıktan tam ve mutlak bir iktidar anlaşılırsa devletler hukuku bir hayalden başka bir şey olmaz. Fakat niçin gerçek hiçbir mâna taşımayan bu zait sözlere I inci maddenin bünyesi içinde yer vermeğe lüzum görüldü? Sözleşmeyi kaleme alanların başlıcalarından M. de La Pradelle'in bu hususta yaptığı garip açıklama zikre değer. La Pradelle'e göre "tam ve münhasır" kelimelerinin metne konulması için ısrar bilhassa İngiliz murahhaslarından gelmiştir, zira İngilizler ülkeleri üzerinde uçmayı meneden bir hukuk prensibinin vaz'ını emniyetleri bakımından daima zarurî addetmişlermiş. Halbuki, Barış Konferansının zabıtları incelenirse görülür ki İngiliz murahhas heyeti hükümlanlık prensibinin geçiş hürriyeti prensibiyle sınırlanmasını en kuvvetle mudafaa edenler arasındadır. Bu durum karşısında tam ve münhasır bir hükümlanlık fikrine, bu hükümlanlığın geçiş hürriyeti ile sınırlanmasını isteyen bir murahhas heyetinin ısrariyle sözleşmede yer verildiğini kabule mecbur kalıyoruz.

Hükümlanlık hakkındaki maddenin takdim tarzını yabancı uçaklara iniş hakkını bahşetmek hususunda mutlak bir keyfilik rejimini elden bırakmamakta ısrar eden devletler iddialarına mesnet olarak kullandılar. Bu devletler, nasıl kara ülkesi üzerindeki hükümlanlıkla kara suları üzerindeki hükümlanlık arasında mahiyet farkı yoksa kara ülkesi üzerindeki hükümlanlıkla hava ülkesi üzerindeki hükümlanlık arasında da mahiyet farkı bulunmadığını görmemezlikten geldiler. Ancak, hava sahası üzerindeki hükümlanlık bu hava tabakası altındaki ülkeye zilyed bulunmak keyfiyetinden ıstikak etmekteyse de, bundan dolayı bu hükümlanlığın kara ülkesi üzerindeki hükümlanlıkla aynı muhtevaya sahip olması gerekmez. Bu muhtevayı tayin etmek için, hükümlanlığa antlaşmalarla, teamül hukuku kaideleriyle veya umumî hukuk prensipleriyle konulan tahditleri incelemek zorundayız.

C. HÜKÜMLANLIĞA ANTLAŞMA YOLUYLA KONULAN TAHDİTLER

1. Muntazam hava servisleri :

Şikago Konferansında, sözleşme yoluyla, muntazam hava servisleri için muayyen bir seyrüsefer serbestisi sağlayacak ve devletlere

kabul edilebilecek bir formül bulmak için sarfedilen gayretler netice vermedi.

1944 Şikago Sözleşmesinin 6 ncı maddesi hükmünce, bir âkit devletin hususî müsaadesi olmadıkça, hiçbir milletlerarası muntazam hava servisi ne bu devletin ülkesi üzerinden geçebilir, ne de bu devletin ülkesine yolcu v.s. taşıyabilir. Hemen işaret edelim ki, Paris Sözleşmesinin geçit hakkı bahşedilmesiyle ilgili 15 inci maddesinin 1929 da tâdil edilmiş olan şekline nisbetle, Şikago Sözleşmesinin 6 ncı maddesi ruhu itibariyle daha fazla daraltıcı bir hükümdür. Paris Sözleşmesinin 15 inci maddesi müsaadekâr bir mahiyet taşımaktaydı. (Her âkit devlet peşin müsaadesine tabi kılabilir... diyordu), halbuki Şikago Sözleşmesinin yürüttüğü hüküm âmir bir hükümdür. Bununla beraber, Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtının, Sözleşmenin 44 üncü maddesinin (d) bendinde ifade edilen esas gayesini tatbik sahasına koymak, yani **dünya milletlerinin emin, muntazam, kifayetli ve iktisadî hava nakliyatı ihtiyaçlarını karşılamak için Sözleşmeye iki ek ilâvesi suretiyle bir teşebbüste bulunulmuştur.**

Milletlerarası Hava Servisleri Transit Anlaşması :

Serbest uçuşa konulan bütün sun'î engeller göze gözükecek gibi olsa, hakikaten pek karanlık bir manzara arzedecek olan bir semada bu anlaşma tek parlak noktayı teşkil etmektedir.

Şikago Konferansının sona ermesinden bir kaç gün önce bu anlaşmayı resmen teklif eden Hollanda baştemsalcisi olmuştur. Bu hususta ICAO (Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtı) nun Başkanı M. Warner şöyle demiştir : Hollanda'nın 20 yılı geçen bir zamandan beri havalarda daha geniş bir hürriyet sağlamak için durup dinlenmeden mücadele ettiği gözönüne alırsa, bundan daha münasip bir manevî baba tasavvur edilebilir mi?

Transit Anlaşması iki hak bağışlamaktadır : Bir kere Anlaşmaya taraf olan devletlerin uçaklarına diğer âkit devletlerin herbirinin hava ülkesinden geçiş hakkı vermektedir. Sonra da bu devletlerin uçaklarına yakıt temini maksadıyla veya teknik ârıza sebebiyle seferlerine ara verip diğer âkit devletlerin ülkesine inmek hakkını vermektedir.

Bu durum 1919 Paris Sözleşmesinin sağladığı duruma nazaran gerçek bir ileri adım teşkil etmektedir. Filhakika, Paris Sözleşmesinin 15 inci maddesinin 4 üncü fıkrası hükmünce bir devlet, milletlerarası hava yollarının tesisini ve ülkesine inebilmek veya inmeksiz milletler-

arası muntazam hava seyrüseferinin yapılmasını müsaadesinin evvelden istihsaline tâbi tutabilmekte idi.

Anlaşma halen 41 devlet tarafından imzalanmış bulunmaktadır, yani devletlerin ekserini bağlamaktadır. Fakat Şikago Sözleşmesini imzalamış olan 17 devlet Transit Anlaşmasını imzalamamıştır. Bunların arasında, dünyanın en mühim hava yolları üzerinde bulunan İtalya, Brezilya, İrlanda ve Portekiz de vardır. İrlanda ve Portekiz tarafından akdedilmiş olan bazı iki taraflı anlaşmalarda, ülkelerinde mecburî durumu derpiş eden hükümler mevcuttur.

Son zamanlarda izhar edilen bir kanaata göre devletlerin hava hürriyeti lehindeki tatbikatını teyid eden Şikago Sözleşmesinin 5 inci maddesinden ve Transit Anlaşmasından beri böyle bir hürriyet milletlerarası bir teamül hukuku kaidesi haline gelmiştir.

Acaba bugün devletler transit hürriyetini, bir antlaşmada yer almamış olsa dahi kendilerini bağlayan bir hukuk kaidesi saymakta mıdır- lar? Bu soruya verilecek cevap maalesef menfidir. Devletlerin ekserisi bu prensibe, Transit Anlaşmasıyla kabul ettikleri için riayet etmekte, onu henüz umumî devletler hukuku, **jus gentium** icabı bağlayıcı telâkki etmektedirler. Delil olarak Transit Anlaşmasını imzalamamış olan devletlerin hareket tarzları gösterilebilir.

Bununla beraber, Lemoine'in şöylece tasvir ettiği bir temayül de mevcuttur :

"Milletlerarası teamülün, muntazam servisler de dahil olduğu halde, bütün sivil uçakların serbestçe zararsız geçişlerini, itiraz veya redle karşılanması mücamele esaslarına uygun münasebetlerle telifi kabil olmayan bir hürriyet haline getirmek yolundaki temayülü münakaşa götürmez."

Milletlerarası Hava Servisleri Nakliyat Anlaşması

Bu anlaşmada seyrüsefer hürriyeti fikri mücessem bir şekil almaktadır. Devletler birbirlerine beş hürriyet diye adlandırılan hakları bahşetmektedir (4).

- (4) 1 - İnmeksizin ülke üzerinden uçmak imtiyazı,
- 2 - Ticarî olmayan maksatlarla yere inmek imtiyazı,
- 3 - Uçağın tâbiyetini taşıdığı devletin ülkesinden getirilen yolcu, posta ve hamuleyi bırakmak imtiyazı,
- 4 - Uçağın tâbiyetini taşıdığı devletin ülkesine gidecek yolcu, posta ve hamuleyi almak imtiyazı,
- 5 - Herhangi bir diğer âkid devlet ülkesine gidecek yolcu, posta ve hamuleyi almak imtiyazı ve herhangi bir diğer âkid devlet ülkesinden gelen yolcu, posta ve hamuleyi bırakmak imtiyazı.

Harbi takip eden yılda, Anlaşma gitgide gelişerek dünya havacılığının serbest inkişafına mühim bir tesir icra edecek sanılıyordu. Aralarında Amerika Birleşik Devletleri, İsveç ve Hollanda da bulunan 16 devlet Anlaşmayı imzalamışlardı. 25 Temmuz 1946 da Amerika Dışişleri Bakanlığı Amerika'nın kendini Anlaşma ile bağlı saymadığını ilân edince bu ümit söndü.

Amerika'nın gösterdiği sebep,âkitlerden yalnız ikisinin, yâni Hollanda ile İsveç'in geniş hava hatlarına sahip bulunduğuydu. Ancak, Anlaşmanın yürürlükte bulunduğu müddetin kısılalığı gözönüne alınırca, bunun hakikî sebep olmadığı, hiç değilse tek sebep olmadığı tahmin edilebilir.

Bu anlaşmaya karşı Senatoda gösterilen muhalefetin ve bu yüzden Şikago Sözleşmesinin tasdiki için başgösteren tehlikenin denonsiyasyonun kat'i âmili olması akla yakın gözükmektedir. Anlaşma denonse edildiği gün Şikago Sözleşmesinin tasdik edilmesi de görüşümüzü teyid etmektedir. Tahminimiz hakikatetn doğru ise bundan çıkarılacak hüküm şudur : Havacılığın ehemmiyetini vuzuhla kavrayamamak, rekabet korkusuyla, hatta sivil uçakların tecavüzî imkânlarının verdiği korkuyla birleşerek havacılık siyasetinde tereddüde ve istikrarsızlığa sebep olmakta ve bu siyaseti sadece geçici şartlar tayin etmekte, öte taraftan bu siyasette takip fikrinin noksanlığından zarurî olarak doğacak son derece gayrimüsait neticeler unutulup gitmektedir.

Amerikan Dışişleri Bakanlığı Amerika Birleşik Devletlerinin iki taraflı anlaşmalar aktederken hürriyet prensiplerinden mülhem olmağa devam edeceğini beyan etmiştir, fakat milletlerarası hava yolları için vereceği müsaadelere bağlamak isteyeceği şartların Hava Nakliyatı Anlaşmasında müsaade edilen şartlardan farklı olup olmayacağı meselesi üzerinde hiç birşey söylenmemiştir.

Herhalde varacağımız netice şu olacaktır : Bugün devletlerin büyük ekseriyeti, Nakliyat Anlaşmasının, toprağı üzerinden uçulan devleti iktisadî kontrol selâhiyetinden feragat ettirmekte pek fazla ileri gittiği mütalâasındadırlar.

İki taraflı anlaşmalar

Bir zamandanberi ICAO Sekreterliği Şikago Sözleşmesine taraf olan devletlerin aralarında aktettikleri iki taraflı anlaşmaları tahlil edecek bir eser üzerinde çalışmaktadır. Yüzlerce anlaşmayı ihtiva edecek olan bu eser henüz yayınlanmamıştır.

Devletlerin iki taraflı anlaşmalarda tezahür eden hareket tarzlarından kesin neticeler çıkarmak için ICAO nun bu eserinin yayınlanmasını beklemek doğur olur. Bununla beraber daha şimdiden bazı temayüller tesbit etmek mümkündür.

Arjantin, Avusturalya, Kanada, Seylan, Fransa, Yunanistan, Hindistan, İrlanda, İsrail, İtalya, Portekiz, İspanya (şüphesiz bu liste tamam olmaktan uzaktır) tarafından aktedilen anlaşmalarda iş hacminin eşit taksimi prensibi kabul edilmiştir. Çok zaman bu prensibin kabulünün manâsı tatbikatta taraflardan birinin hava nakliyatı şirketinin istediği sayıda sefer yapmasına müsaade edilmeyeceğidir; bunun da sebebi sadece diğer tarafın hava hattının müsavi şartlarla rekabet edebilecek durumda olmamasıdır.

Böylece bir sistem tatbikinin havacılığın salim şekilde gelişmesine engel olacağı âşikârdır, zira taraflardan birinin ötekine nazaran seyrüseferin daha büyük kısmını uhdesine alıp almayacağı meselesi, seyrüsefer ihtiyacı ne miktardadır ve ne miktarda olacaktır meselesinden daha mühim addedilmektedir.

Seyrüsefer hacminin evvelden tesbiti prensibi üzerinde ısrar eden devletlerin sayısı gittikçe artmaktadır. Bu prensibin tatbikinden doğan netice de - seyrüseferin eşit taksimi prensibinin ortaya çıkardığı neticeler kadar vahim olmamakla beraber - havacılığın sıhhatli gelişmesi üzerinde aksi tesir şeklinde tecelli eder, çünkü hava nakliyatçısının hava nakliyatına olan talebin artmakta olduğunu görüp ileriki ihtiyacı karşılamak üzere vaktinde tedbir almasına imkân vermez.

ICAO nun tahlilî eseri yayınlandığı zaman, Bermuda Anlaşmasının imzasından sonra aktedilen iki taraflı anlaşmaların büyük çoğunluğunun son derece tahdidî hükümler ihtiva ettiğini gösterecektir, sanırız.

Bundan başka ,iki taraflı anlaşmaların tahlilinden hava nakliyatı tablosunun yalnız bir köşesini gösterdiğini unutmamak gerekir. Bu tahlil, gerçekleştirilememiş arzuların, muayyen bir uçakta seyahatına müsaade edilen azamî yolcu sayısı ile ilgili tahditlerin, "roped - off seats" (bağlanmış mevkiler) in, iktisadî ve malî imtiyazların, muayyen yollar için müsaadenin toptan reddedilişinin, yahut bu yollar üzerinde beşinci hürriyet haklarının hikâyesini nakletmez.

Bugünkü rejim, devletlerin hava vasatı içinde geçen hayatî münaşebetlerinin idaresini tanzim edilmemiş siyasi icraata bırakmaktadır.

Çok taraflı anlaşmaya varılmada uğranılan başarısızlığın derin sebepleri

Karşılıklı yere inme hakları bağışlanması hakkında umumî kaideler vaz'ına yönelen gayretlerin başarısızlığına uğraması, kanaatimizce üç umumî sebebe bağlanabilir.

a. Sivil havacılığı millî siyasetin elinde âlet olarak görmek temayülü. Daha İkinci Cihan Harbi kopmadan evvel kendini gösteren bu temayül milletlerarası gerginlik ve gittikçe kuvvetlenen harice kapalı milliyetçilik hisleri yüzünden harp sonrası devresinde dikkati çekecek şekilde artmıştır.

b. Havacılığın hâlâ kendine yol açma safhasında olduğunu lâiykiyle idrâk edilememesi.

c. Umumiyetle devletler hukukunun yerleşmemiş, oturmamış durumu.

Ad a. Milletlerarası gerginliğin bir neticesi olarak, sivil havacılığın siyasî ve stratejik cephesi üzerinde ehemmiyetle durulmakta, iktisadî ve içtimaî cephesi ise ihmal edilmektedir. Muhtelif memleketlerde hava nakliyatının gelişmesi için propaganda yapılmasının sebebi hava nakliyatının iktisadî ehemmiyeti değil de bu nakliyatın hava kudretinin tezahüründe hayatî bir unsur olmasıdır. Bunun yeni bir örneği, İngiliz İmparatorluğu Hava Birliği Başkanı, Hava Mareşalı Garrod'un 3 Mart 1952 tarihli Times'da çıkan mektubudur, Mareşal bu mektubunda dikkati son harpten ve Kore seferinden alınacak derslere çekmekte ve hava donatımının hayatî bir şubesi olarak hava nakliyatı sanayiini desteklemenin taşıdığı ehemmiyeti tebarüz ettirmektedir (5).

Başka memleketlerde sivil havacılık, birinci derece, prestij sebebiyle geliştirilmektedir. Bugünkü durumda, gelişmelerinde henüz modern teknolojik safhaya varmamış olan memleketlerin hava işletmeciliğini bu işi daha verimli şekilde yapmağa muktedir olan memleketlere bırakacaklarını ummak gerçeğe göz yummak olur.

Ad b. Havacılığın çeşitli memleketlerde birbirinden çok farklı, tezat arzeden şartlar içinde gelişmekte olduğunu inkâr hiçbir fayda te-

(5) Cooper de Kongre Kütüphanesinde, Coolidge dershanesinde 7 ocak 1948 tarihinde yaptığı hava kudretinin temelleri konulu konuşmasında şöyle demiştir: "Hava kudreti bölünemez. Askerî hava kuvveti ve sivil havacılık millî kudretin aynı unsurları tarafından desteklenmektedir". 7 Aralık 1951 tarihli "The Aeroplane'nin başmakalesi: "Hava kudreti devamlı olucaksa ticaret üzerine bina edilmelidir."

min etmez. Bu farklar ve tezatlar, coğrafi durum, dış âlemde olan münasebetler, iktisadî kudret, teknik imkânlar, tarihî inkişaf, hükümetlerin siyasetleri v. s. gibi çeşitli âmillerden doğmaktadır. Havacılıktan beklenen siyasî stratejik, iktisadî ve içtimai menfaatlerin mudil yapısı içinde, her devlette bu menfaatler arasındaki karşılıklı münasebet farklı şekilde tecelli etmekte ve sık sık değişmektedir.

Birbiriyle çalışan bu menfaatler arasında âhenk sağlamak için yenilmesi icap eden bu mutat güçlülere havacılığın hâlâ çocukluk devresini yaşamasından ileri gelen güçlükler inzıam etmekte ve devletlerin bu sahadaki hakikî menfaatlarını tayin edebilmelerini daha da müşkül kılmaktadır. Havacılığın faaliyet sahası şüphe ve tereddüt doludur : Hava seyrüseferine olan talep kesin olarak kestirilememektedir, birçok devletler bu faaliyet sahasında sahip oldukları potansiyel üzerinde sarıh bir fikre sahip değildir, devletin iktisadî hayatı üzerinde yerli ve yabancı havacılığın icrâ edeceği tesir bilinmemektedir. Bu şüphe ve tereddütler yüzünden devletler havacılık konusunda hususî ve derhal gerçekleştirilecek menfaatlarını tercihe ve uzun vâdeli menfaatlerini rasyonel şekilde takdiri ihmale meyletmektedir. Bunun neticesi olarak hususî teşebbüs üzerindeki mürakabe çemberi gitgide sıklaşmakta ve havacılık sahasında hamle ve terakkilerin vücudundan vazgeçilemez teminatı olmak bakımından rekabetin taşıdığı kıymet greği gibi takdir edilmemekte, hattâ hiç nazara alınmamaktadır.

Ad c. Hukukun ana prensipleri üzerinde evvelce mevcut olan ve insanın menfaatinin fert olarak kıymetlendirilmesine götüren görüş birliği, insanın menfaatinin gitgide mensup olduğu devletin bir vatandaşı olarak takdiri cihetine gidilmesiyle kaybolmuş bulunmaktadır.

Profesör Smith'in "Devletler Hukukunda Buhran" "The Crisis in the Law of Nations" adlı kitabında isabetle işaret ettiği gibi : "Medenî insanları birleştiren bu esaslı noktanın kaydı, bu müsterek temelin kopması Grotius'un eserinin bugün tekrarlanması imkânsız kılmaktadır. Zamanımızda kimse, ne kadar büyük bir deha sahibi olursa olsun, günümüz dünyasını idare edenler için üzerinde ittifak edilen bir hareket tarzı örneği olarak kabul edilecek bir devletler hukuku kitabı yazmak ümidini besliemez" (6).

Hukukun ana prensipleri üzerindeki görüş birliğinin kaybına tipik bir misal olmak üzere iki büyük Amerikan hukukçusundan iktibasta bulunacağız :

(6) The Crisis in the Law of Nations, H. A. Smith, London 1947, p. 100.

Yale Law Journal'da çıkan bir makalesinde (7) Cooper, Grotius'un fikirlerinin bugün dünya nakliyeciliğine tatbik edilmek kabiliyetinde olup olmadığının yeniden incelenmesi gerektiğini ileri sürerek şöyle yazıyor : "Ecnebi ticaret gemilerinin millî limanlara iktisadî hiçbir mürakabeye tâbi olmaksızın girme hakkının netice itibariyle, dünya iktisadiyatı için daima fayda sağlamış olduğuna katiyen kani değilim. Böyle bir fikir beyan etmek bir ihanet gibi telâkki edilebilir, fakat dünya bir intikâl safhası geçirmektedir ve dünya nakliyeciliğinin, yani okyanus gemiciliğinin ve hava nakliyeciliğinin tek bir iktisadî bütün olup olmadığı üzerinde yeniden durmak faydadan hâli değildir".

Stokeley Morgan'ın Amerikan Dışişleri Bakanlığı yayınlarından "Dünya sivil havacılığı hakkında proje" "Blueprint for World Civil Aviation" da çıkan bir makalesinden iktibasta bulunalım : "Amerika Birleşik Devletleri daima, denizlerin hürriyeti adı altında Grotius'un müdafaa etmiş olduğu ve iki asır önceki medenî milletlerin uğrunda savaşmış oldukları şu hürriyete taraftar olduğu gibi hava yoluyla da irtibatı muhafaza etmek ve ticaret ve kültür bağları kurmak hakkı... Denizlerde transit hürriyeti, karşılıklı ticaret hürriyeti, meşru menfaatlar takibi şartıyla sınırsız seyahat serbestliği asırlardan beri temel Amerikan prensipleri arasındadır. Şimdi kapalı deniz tahdidî prensibine dönüşü mi taraftar olacağız ve sınırlı bir hava ile kapalı bir hava ticaretini mi müdafaa edeceğiz?" (8).

Havacılığın başlangıcından beri Grotius'un nazariyeleri önce hava hürriyeti yahut **hava seyrüseferi hürriyeti** prensibini müdafaa için, sonra da zaman zaman bu prensiple mücadele için kullanılmıştır. Gerçekte Grotius'un fikirleri, hukukî ve ahlâkî olmak üzere, iki cephe arzeder. "Mare liberum"da ileri sürdüğü başlıca hukukî argümanı bizzat Grotius "De jure belli ac pacis" de yürüttüğü halde bu hukukî argüman zamanımız devletler hukuku müelliflerinin bazıları tarafından hâlâ kullanılmaktadır "Mare liberum" da Grotius denizin mahiyeti icabı temellüğe elverişli olmadığını iddia etmişti. "De jure belli ac pacis" de nehirler için olduğu gibi, denizlerin de her iki kıyıyı elinde tutan devlet tarafından temellük edilebileceğine işaret ederek, denizin mahiyeti icabı işgal mevzuu olamayacağı yolundaki ilk fikrini cerhetmektedir. Bu temellük imkânına konulan tahditler yalnız şunlardır : Bahis konusu saha ilgili devletin sahip olduğu sahille nisbetsiz derecede geniş olmamalıdır, zararsız

(7) Cooper, Air Transport World Organization, Yale Law Journal, August 1946.

(8) Stokeley W. Morgan, International Civil Aviation Conference at Chicago, Department of State Publication 2398, Conference Series 70.

geçiş hakkına dokunulmamalıdır. Grotius'un icra ettiği muazzam tesir, kullandığı hukukî argümanlardan değil, yeryüzünün tamamını bütün insanlar için olduğu ve denizin insanın yeryüzünün tamamından faydalanmasını mümkün kılan büyük vasıta olduğu yolundaki nazariyesinin ahlâki özleyişlerinden ileri gelmektedir. Deniz hürriyetinin temeli, denizi bütün devletler için müşterek bir münakale sahası ilân etmekle dünya câmiasının menfaatlarına en iyi şekilde hizmet edildiği hakkındaki müşterek inanıştır.

Hava münasebetlerine karşı devletlerin tuttıkları tahdit edici hareket tarzının başlıca sebeplerinden biri, teknik gelişmelerin bizi erdirdiği en iyi münakale imkânlarından faydalanmaktaki müşterek menfaatin idrâk edilememesidir.

Müelliflerin fikirleri :

Havacılığın ortaya çıkışından II. Cihan Harbinin kopmasına kadar, müellifler bir âmme efkârı yaratmaya çalışarak ve bu yoldan devletlerin hareket tarzları üzerinde müessir olmak gayesini güderek hava hukukunun gelişmesi üzerinde tesir icrasına gayret sarfetmişlerdir.

Bu devre zarfında yayınlanan etüdlerin büyük çoğunluğu hava ülkesi üzerindeki hükümranlığın devlete yabancı uçakları keyfî sebeplerle seyrüseferden menetme hakkını vermiyeceği tezini müdafaa etmekte idiler. Emsallere ve kıyas yoluna müracaat eden müellifler hükümranlığın serbest seyrüsefer prensibi ile tahdide uğradığı neticesine varmakta idiler. Devletlerin hava münasebetlerinin serbestçe gelişmesine engeller çıkaran tahdit edici tutumları hukukî temellere istinat edilerek takbih olunmakta idi. (Bu konuda harp öncesi doktrininin tahlili için bk. benim "Le régime juridique de l'espace aérien" adlı makalem, Revue de D. I. et de Légis. Comp. 1936 No. 2) (2).

Buna mukabil 1939 dan sonra, hava münalâkatı meselesi bir çok yayımlarda, harp öncesi müelliflerinin takındıkları durumdan hayli farklı bir şekilde mütalâa edilmiştir. Bir çok yazarlar hava ülkesi üzerindeki hükümranlık kavramını devlete bu sahada tamamen keyfî şekilde hareket etme hakkını verecek surette tefsir etmişlerdir. Bu hak güvenlik endişesiyle veya iktisadî mülâhazalarla izah edilmek istenmektedir.

Bir kaç misal verelim. Cooper "The Right to Fly" (Uçmak Hakkı) adlı kitabında şöyle demektedir : "İkinci bir Cihan Harbi bu cevabı (yani 1919 da Paris'de hava sahası üzerindeki hükümranlık hakkında varı-

(9) Yine Bk. "Civil Aviation after the War" adlı makalem, American Journal of International Law, Vol. 36, No. 4, October 1942

lan kararı) teyid etmiştir. Her hükümlen devletın kendi ülkesi üzerindeki hava sahasını tam kontrol etmek, bu sahada uçuşta bulunmayı kendisine hasretmek ve bütün yabancı uçuşları menetmek veya onlara **münasip göreceği şartlar dahilinde** müsaade etmek hakkı vardır. Bu, hava kudretinin temel prensiplerinden biridir (10).

Meyer "Freiheit der Luft als Rechtsproblem" (Bir Hukuk Meselesi olarak Hava Hürriyeti) adlı kitabından devletleri yabancı hava yollarının faaliyetine makul sebepler dışında mâni olmamaya icbar etmenin manasız olduğunu öne sürmektedir. Meyer'in kanaatınca, bir devlet haksız addettiği bir rekabeti önlemek maksadı ile yabancı bir hava yoluna müsaade vermektan çekinmiyorsa sadece hakkını kullanmaktadır. (11).

Ferreira "Argentine Doctrine on International Law of Aviation," (Milletlerarası hava hukuku üzerine Arjantin doktrini) adlı bir broşürde "beşinci hürriyet" diye adlandırılan hürriyetin prensip bakımından bir devletler tarafından diğerine bağışlanamayacağını ve bağışlanmaması gerektiğini, çünkü bunun kendi ülkesinden başlayan veya o ülkede sona eren seyrüsefer bakımından herhangi bir üçüncü tarafın haklarını haleldar edebileceğini öne sürmektedir (12).

Jennings "British Yearbook of International Law" da yayınlanan bir makalesinde bir devletin kendi ülkesi üzerinde milletlerarası bir hava yolunun faaliyette bulunmasına mümanaat etmesinin bir hak suiistimali olarak telâkki edilip edilemeyeceği meselesini incelemekte ve şu neticeye varmaktadır : "Bir hak suiistimalinden bahsetmek, ancak, bu red keyfiyeti diğer devletlerin âmme efkârı tarafından takbih edildiği takdirde mümkündür. Halbuki devletlerin, bu konuda her birinin dilediği gibi hareket etmek hususunda mutlak bir salâhiyete malik olduğu üzerinde anlaşmış gözüktükleri bir vâkıdır, red keyfiyetini takbih için hiç bir sebep bulunmadığı gibi red sebebi göstermeğe ihtiyaç olmadığı hususunda da anlaşma mevcut gibidir. Devletin "Ipse dixit"i (yani mücerret beyanı) kâfidir" (13).

(10) The Right to Fly, New York 1947, P. 35.

(11) Freiheit der Luft als Rechtsproblem, Zürich 1944, P. 173.

(12) Argentine Doctrine on International Law of Aviation, 1947,

(13) International Civil Aviation and the Law, British Yearbook of International Law 1945, p. 199. Bununla beraber, Lauterpacht (Oppenheim's International Law Vol. 1 1947, p. 475) devletler hukukunun gelişmesi ve milletlerarası mahkemelerin mecburî kaza salâhiyetinin genişlemesi neticesinde, hakların kötüye kullanılmasını meneden prensibe birgün, hava üzerindeki hükümlenlik hakkına dayanan devletlerin haksız engelleyici hareketlerini önleyici bir vasıta olarak, fiilen müracaat edilmesi imkânına inanımı belirtmektedir.

Bununla beraber bazı harp sonrası yazarları vardır ki, harp öncesi müelliflerinin yolunu takip ederek, hava ülkesi üzerindeki hükümlerini bir "uneingeschänkte Herrschergewalt" (sınırsız hükümlerlik) olarak tefsir eden bugünkü görüşü takbih etmekte ve hukukun ancak bir üstün iradenin madun iradeye kumandası şeklinde anlaşılmasına götüreceği bir nazariyeyi reddetmektedirler.

Zürih'li Profesör Oppikofer İsviçre Hukukçular Birliğine 1946 da takdim ettiği "Die Actuellen Probleme des Luftrechts" (hava hukukunun bugünkü meseleleri) adlı raporunda şunları söylemektedir: "Devletler hukukuna, devletler camiasına samimî bir şekilde tatbik edilecek bir hukuk gözü ile bakarsak, hükümlerlik bir devlet kendi hava sahasından yabancı uçakların zararsızca geçişine mâni olmak selâhiyetini mi verir, yoksa daha ziyade, her devletin diğer milletlerle muslihane hava seyrüseferinde bulunmak hususunda geri almamaz ve feragat edilemez bir hak sahibi olduğunu mu tanımak icabeder? bu konuda haklı olarak şüpheye düşülebilir" (14).

Profesör Scelle, Wagner'in içinde bugünkü sistemi tenkit ettiği "Les Libertés de l'Air" (Hava Hürriyetleri) adlı eserine yazdığı önsözde şöyle diyor (15): "Bugün hükümlerlik iddiasının temellerinde eski güvenlik mülâhazalarından belki daha fazla olarak ticarî menfaat mülâhazaları bulunmaktadır. Milletlerarası ahlâkın uyusukluğuna ve gerilemesine bundan daha güzel misal olur mu?"

Escudero az zaman önce yazdığı "Las Libertades del Air y la Soberania de las Naciones" (Hava Hürriyetleri ve Devletleri Hükümlerlik) adlı İspanyolca kitabından geçiş serbestisini hükümlerliğin tabii bir tahdidi olarak mütalâa etmekte ve bunun hükümlerlik kavramı ile tamamen kabili telif olduğunu söylemektedir (16).

(14) Bk. "Verhandlungen des Schweizerischen Juristenvereins", Basel, 1946, p. 174.

(15) Les Libertés de l'Air, Paris 1948, p. 158.

(16) Las Libertades del Aire y la Soberania de las Naciones, Madrid, 1950, p. 83. Yine Bk. Schaepman "De Overeenkomsten van Chicago en de Naorlogse Nederlandse Luchtvaartpolitiek", Jaarboek van het Ministerie van Buitenlandse Zaken 1950/51; Spanjaard, "Souvereiniteit en Burgerluchtvaart", Vliegwereld, 11 Oct. 1951; Sauveplanne, "Na - oorlogse Luchtvaartovereenkomsten", Nederlands Juristenblad, 23 September 1950; Wassenbergh, "Aspecten van de Naorlogse Practijk der States ten aanzien van de Internationale Burgerluchtvaart", Nederlands Juristenblad, 10 Maard 1951; Riese, "Die Internationale Organisation der Zivilluftfahrt und die Freiheit des Luftverkehrs seit dem Weltkrieg", Archiv des Öffentlichen Rechts, Band 74 (3); Civil Aviation", (No. 2348 Conference Serie 70) adlı yayınında Berle, Morgan ve Burden tarafından yazılan makaleler. Bu makaleler sınırlanmış bir hava ve kapalı bir hava ticareti fikrine itiraz etmektedirler.

Mamafih hava ülkesi üzerindeki hükümleranın muhtevası hakkındaki harp sonrası doktrini bütün olarak mütalâa ve harp öncesi doktrini ile mukayese edildiğinde siyasî gerçekler karşısında umumî bir ric'at vukubulduğu neticesine varmamak imkânsızdır. Ve her ne kadar hava münakalâtı hukukunun ortaya çıkan siyasî meseleler gözönünde tutulmadan geliştirilemeyeceğini kabul etmek lâzımsa da bu bizi müellifin rolünü yanlış anlamaya sevk etmektedir. Müellifin rolü sadece hukukun ne olduğu hakkında bilgi sağlamaktan ibaret değildir, devletin tutumuna tesir icra edecek bir âmme efkârı vücut bulmasına yardım etmek suretiyle bu hukukun gelişmesini sağlamak da müellife düşen bir iştir.

“Hukukî tahlil siyasî manzarayı değiştirmez; fakat öyle de olsa, böyle de olsa bir neticeye varmalı zihniyetiyle girilen bir çok teşebbüslerdeki mantıkî mübayeneti açığa vurur” (17). Havacılık sahasında da “öyle de olsa, böyle de olsa neticeye varmalı” zihniyetiyle hareket etmek itiyadı pek gelişmiş bulunmaktadır.

Mümkün Hal Tarzları Üzerinde Düşünceler :

Hava münakalâtı hürriyeti hukukî ideali ile siyasî gerçek arasındaki gerginliği önlemek için gerekli bir şart havacılığın gayeleri üzerinde anlaşmaktır. Milletlerarası toplumun bugünkü şartları içinde Devletler arasında böyle bir anlaşmaya varılabilir mi ?

Şikago Sözleşmesinin dibacesi sivil havacılığın müstakbel gelişmesinin milletlerarasında dostluk ve yardımda bulunabileceğini, çalışmalarını önlemek ve işbirliğini teşvik için şayanı arzu olduğunu ilân etmektedir. Ancak dibace havacılığın, dostluğun yaratılmasına ve işbirliğinin gelişmesine nasıl yardımda bulunacağını söylememektedir. Acaba sözleşmeyi kaleme alanlar bunun dünya milletleri arasında yeni ve en hızlı ulaştırma vasıtaları sayesinde daha sıkı bir temas ile mi sağlanacağını düşünmüşlerdir? Fakat dünyanın bugünkü durumunda böyle bir temas kendiliğinden dostluğa ve işbirliğine götürmez. Dibacede noksan olan husus, havacılığın, bütün dünyada daha yüksek bir hayat seviyesine ulaşmak gayesiyle iktisadî ve içtimâî terakkinin gerekli şartlarını yaratmakta oynayabileceği ve oynaması gereken roldür.

Havacılığın esas rolünün umumî iktisadî ve içtimâî gelişme şartlarını yaratmak olduğu hususunda devletlerin anlaşmaları muhtemel midir ?

Maalesef bu suale menfi cevap vermek mecburiyetindeyiz. Umu-

(17) Friermann “Legal Theory”, Stevens 1949, p. 407.

miyetle milletlerarası münasebetlerde temel değişiklikler vuku bulmadıkça, milletlerarası toplum milletlerarası câmia halini almadıkça havacılık, herşeyden önce, ortaya attığı siyasî meseleler bakımından ele alınmakta devam edecektir.

Havacılık meselesini halletmek için öne sürülen değişik hal çarelerinin yaşama kabiliyetleri milletlerarası siyasî hayatın gerçekleri gözönünde tutularak takdir edilmek gerekir. Bu hal çareleri üç ana kategoriye ayrılabilir :

- a. "Laisser faire" (karışmazlık) sistemi
- b. Beynelmilleştirme sistemi
- c. Düzenli rekabet sistemi

Ad a. "Laisser faire" sistemi :

Bu sistemin taraftarları, havacılığın akıncı ruhuna hâlâ büyük ölçüde ihtiyaç hissettiği bugünkü safhasında yaratıcı hamlelere en geniş bir sistemin bir çok bakımlardan şayanı arzu olduğu söylenebilir de "Laisser faire" i muvaffakiyete götürecek şartların mevcut olmadığına şüphe yoktur. "Laisser faire" kavramının dayandığı hareket noktası değişik devletlerin havacılıktan bekledikleri menfaatler arasında bir âhenk bulunması keyfiyettir. Halbuki bugünkü şartlar içinde bu âhenk mevcut değildir. Siyasî hudutlar mevcut oldukça, hal çaresi sadece iktisadî âmillerin gözönüne alınması ile bulunmuş olmyacaktır.

Yalnız iktisadî görüş zaviyesinden mütalâa etsek dahi, sistemi modern toplumun mudil bünyesinin gerçeklerine bağlı olarak tetkik ettiğimizde tatbik kabiliyeti bulunmadığını kabule mecbur kalırız. Her iki Cihan Harbi muayyen nisbette bir devlet kontrolü mevcut olmaksızın nizam altına alnamıyacak iktisadî bir durum yaratmışlardır.

Milletlerarası havacılık, milletlerarası gemiciliğin aksine olarak evvelemirde bir hususî teşebbüs işi değildir. Devletin müdahalesi **tahdit edilebilir ve edilmelidir**, fakat bunun tamamen ortadan kaldırılabilceğini ümit etmeğe imkân yoktur.

Ad b.

Sivil Havacılığın Beynelmilleştirilmesi Sistemi :

Bu sahada önce dünya sivil havacılığını birleştirmeyi hedef tutan umumî mahiyette plânlara, sonra da Avrupa Havacılığını birleştirmeye taallûk edenler nevinden mntakavî mahiyette plânlara rastlanmaktadır.

Birincileri ele alalım : Dünya havacılığını milletlerarası hale sokmak fikrini ilk öne atan Fransa olmuştur. Fransa 1932 de Cenevre'de toplanan Silâhsızlanma Konferansında, Milletler Cemiyetinin nezaretinde bir milletlerarası hava nakliye teşkilâtı kurulması hususunda bir teklifte bulunmuştu. Bu teklif milletlerarası bir hava kuvveti tesisine müteallik olan teklifle birleştirilmişti. Bilindiği üzere her iki teklif de kabul edilmemiştir.

İngiliz İşçi Partisi 1944 de yayınladığı "Wings for Peace" (Barış için kanatlar) adlı bir broşürde, gerçekleştirilmesi gereken esas gayenin dünyayı çevreleyen ana yollara sahip olacak ve işletecek bir Dünya Hava Otoritesi'nin tesisi olduğunu beyan etti.

Aynı yıl, Şikago Konferansında Yenizelanda ve Avustralya devletleri milletlerarası havacılığın bütün devletlerin iştirak edecekleri tek bir milletlerarası şirket tarafından idare edilmesini teklif ettiler. Bu plâna temel olan yüksek fikirleri Konferans çok takdir etmekle beraber plânın tatbik kabiliyetinin olmadığına karar verdi.

1947 Temmuzunda Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtı, üyeleri arasında açtığı bir ankette onlardan sivil havacılığın milletlerarası hale sokulmasının mümkün olup olmadığı hakkında ne düşündüklerini sordu. Bu talebin devletlerce karşılanış şekli aydınlatıcıdır. Sadece sekiz cevap alındı; dört devlet (18) bu konuda bilgi veremeyeceklerini bildirdiler. Arjantin beynelmilleştirmeye muhalif olduğunu söyledi. Güney Afrika, dünyanın henüz müşahhas teklifler yapılmasına müsait bir safhaya erişmemiş olduğu kanaatındaydı. Danimarka ve İsveç kendilerini, umumî bir beynelmilleştirmenin mümkün ve şayanı arzu olup olmadığı hakkında hükme varmalarını mümkün kılacak yeter tecrübeye sahip saymadıklarını bildirdiler.

Nihayet ICAO Genel Kurulunun 1950 Mayıs ve Haziran aylarındaki dördüncü toplantısında milletlerarası hava servislerinin ana yollar da müşterek mülkiyet şeklinde işletilmesi meselesi İktisadî Komisyonunda müzakere edildi. Delegeler arasında, ICAO'nun meselesinin tetkikini tekemmül ettirip ettirmemesi konusunda ayrılık vardı. Fransız delegasyonunun bir karar sureti dolayısıyla oya müracaat edildiğinde Komisyondaki çoğunluğun ICAO Konseyinin bu konudaki tetkiklerini daha ileri götürmemesini arzuladığı anlaşıldı (19).

(18) Belçika, Çin, Nikaragua ve İsviçre.

(19) Bk. ICAO Genel Kurulunun 4 üncü toplantı devresinde İktisadî Komisyonun nihai raporu, Doc. 7011 A 4 - E C/2

Sivil havacılığı milletlerarası hale sokma plânlarına karşı duyulan isteksizliğe şaşmak gerekir. Bu mahiyette plânlara edilecek esaslı ve kanaatimce en kuvvetli itiraz, milletlerarası havacılık probleminin dünya teşkilâtı cihansümül siyasî probleminin bir parçası olduğu ve ondan ayrı olarak halledilemeyeceğini vâkiasında mündemiçtir. Devletlerin daha geniş bir siyasî zemin üzerinde havacılık gibi son derece önemli bir iktisadî ve siyasî kudret tezahürünü milletlerarası bir teşkilâta tevdi etmeğe hazır olduklarını düşünmek boş bir hayalden ibarettir.

Son zamanlarda yayınlanan bazı eserlerde müellifler değişik bir n-e ticeye varmışlardır. Revue Générale de l'Air'de yayınladığı bir makalede Prof. Paul de la Pradelle havacılıkta varılması gereken nihai gayenin "uzun menzilli dünya posta servislerini tek elden idare edecek bir milletlerarası âmme müessesesi ihdası" olduğunu söylemektedir (20). Prof. Paul de la Pradelle Milletlerarası Baro Birliğinin son konferansında bu yönde bir teklif yapmıştır.

Sir Osborne Mance "International Air Transport" (milletlerarası hava nakliyatı) adlı eserinde (21) Sir Henry Self "British Commonwealth and Empire" e ait derslerinde (22) ve Prof. Scelle Wagner'in "Les Libertés de l'Air (23) adlı eserine yazdığı önsözde aynı sistemi telkin etmektedirler. Jennings ise Devletler Hukuku Akademisinde verdiği derslerde bizim kanaatımıza iştirâk ediyor ve böyle bir plân için sırf nazariye olarak ne denirse densin bunun siyasî bakımdan tatbik kabiliyeti olmadığının âşikâr bulunduğunu söylüyor (24).

Mıntakavî beynelmilleleştirmeye dair plânlara gelince, bu hususta Avrupa Konseyine sunulan iki ayrı projeden bahsetmek icabeder. 4. Mayıs. 1951 de İtalya Dışişleri Bakanı Kont Sforza Avrupa sivil havacılığının birleştirilmesine dair bir proje takdim etmiştir.

Bundan başka, Ekonomik Meseleler Komisyonu namına Hollanda Delegesi Mr. van de Kieft tarafından sunulan, Avrupa memleketleri arasında hava nakliyatının koordinasyonu hakkında bir rapor mevcuttur.

Sforza projesi, başlangıçta Avrupa İktisadî İşbirliği Teşkilâtına dahil bütün devletlere açık olmak üzere, Avrupa üzerinde müsterek bir

(20) "L Internationalisation des lignes aériennes longcourrier", Revue Générale de l'Air 1948, No. 2.

(21) International Air Transport, Oxford University Press, 1944, p. 104.

(22) The Journal of the Royal Aeronautical Society, Oct. 1946, p. 784.

(23) Les Libertés de l'Air, Paris 1948.

(24) Recueil des Cours de l'Académie de Droit International, 1949 II, p. 521.

hava sahası ihdasını derpiş eden elli yıllık bir anlaşma imzalanmasını teklif etmektedir. Bu müşterek hava sahası dahilinde üye devletlerin uçakları beşinci hürriyet haklarından istifade edeceklerdir. Yürürlükte olan bütün iki taraflı anlaşmalar feshedilecektir. Bu müşterek hava sahasının ihdası, üye devletler arasındaki her türlü seyrüseferin kabotaj seyrüseferi telâkki edilmesini temin edecektir. Bir Kontrol Mercii vücuda getirilecek ve burada her devletin oynayacağı rol şu üç kıstaca göre tayin edilecektir : Nüfus, yüz ölçümü ve coğrafi mevki. Kontrol Mercii'nin nezareti altında bir konsorsiyom tarafından mintakavî - Avrupa dışı memleketlerle anlaşmalar yapıldıktan sonra da kıt'alar arası - Avrupa hava servisleri işletilecektir.

Avrupa Konseyi İktisadî Meseleler Komisyonunun raporu Sforza projesi kadar ileriye gitmemekle beraber, o da tek bir Avrupa şirketinin kurulmasını hedef tutmaktadır. Rapor, böyle bir şirketin kurulmasını uzun vâdeli bir plân olarak telâkki etmekte ve şimdilik ya bir imtiyazlı şirket (Charter company) veyahut da mevcut şirketlerden müteşekkil bir sendika vücuda getirilmesini bir teklif olarak ileriye sürmektedir.

Bu rapor 1951 Aralık ayında İstişarî Asamblenin Strasbourg'daki toplantısında uzun boylu müzakere mevzuu olmuş ve Asemble "hükümetler tarafından tayin edilecek eksperlerle muhtelif Avrupa hava şirketlerinin temsilcilerinin iştirâk edecekleri bir konferansın derhal toplanmasını" tavsiye etmiştir. Bu konferansın gayesi :

a) Üye devletler arasında hava münakalâtını temin etmek üzere hava yolları şirketinin, sonradan tesbit ve tasdik edilecek şartlar altında bir birlik vücuda getirmeleri imkânlarını araştırmak, veya,

b) Avrupa hava nakliyatının iktisadî ve müessir bir şekilde tanzimi gayesiyle daha sıkı bir işbirliğinin kurulmasını sağlayabilecek diğer metodlar hakkında rapor vermektir.

Strasbourg'da bir çok delegasyonlar bu tavsiyenin kabulü hususundaki arzularını defalarca izhar ettikleri halde, Avrupa İktisadî İşbirliği Teşkilâtınca bu konuda girişilen incelemeler gözönünde tutularak müzakere geriyeye bırakılmıştır.

Acaba bu çeşitli projeler ne gibi reaksiyonlar doğuracaktır?

Muhtelif Avrupa devletlerinin havacılık siyasetlerinde daima kendini gösteren tereddüt ve değişiklikler dolayısıyla neticeler üzerinde önceden tahminde bulunmak hernekadar fazla süretli bir teşebbüs olursa da, bu projelerin Batı Avrupa devletlerinin ekseriyeti tarafından kabu-

lü imkânsız olarak telâkki edileceklerine inanmak için pek çok sebep vardır. Havacılığın cihanşümul bir vasma malik olması, onun dünya ölçüsünde bir görüşle ele alınmasını gerektirir. Avrupa hava servisleri, deniz aşırı ve kıt'alar arası servislerle tamamen girift bir vaziyettedir. Havacılık dünyasının menfaat sahalarına bölünmesi, bu sahalara çatışmalarına yol açacağı gibi, şimdiki halde olduğundan daha büyük bir ayrılığa sebep olacaktır. Havacılığın halihazırdaki tecrübî safhası, değişen şartlara daimî olarak intibakı mümkün kılacak yumuşak ve elâstikî kaidelere ihtiyaç gösterir. Havacılık faaliyetlerini idare edecek merkezî bir otoritenin tesisi inisiyatifi baltalayacak ve yaratıcı hamleler için çok dar bir saha bırakacaktır. Diğer taraftan, siyasî mülâhazaların havacılık sahasında esasen çok kuvvetli olan tesirini daha da arttıracaktır. Halbuki, havacılığın sıhhatli bir gelişmeye mazhar olabilmesi için, bilâkis bu gibi faktörlerin tesirini tahdit etmek elzemdir.

Havacılığın bugünkü deneme devresinde, muhtelif devletlerin havacılık ihtiyaçlarının derecelerini tayin için ölçüler tesbitine imkân yoktur. Sforza projesi, her devletin Kontrol Mercisindeki rolünü tayin için üç kıstas kabul etmekte idi: nüfus, yüzölçümü ve coğrafi mevki.

Bugüne kadar havacılığın gelişmesinde bu kıstasların ancak küçük bir tesiri olduğuna göre, bunları tatbika kalkmak, bugün Avrupa memleketlerinin havacılıkta oynamakta oldukları rollerde esaslı değişikliklere yol açacaktır. İktisadî kudret, teknik maharet, milletlerarası münasebetler, tecrübe, gelenek, öncülük kabiliyeti: bugüne kadar birçok memleketlerde havacılığın gelişmesinde kat'î tesiri olan faktörler bunlardır. Muhtelif devletlerin iddia ve emellerinin haklı olup olmadığının takdiri bahis konusu olduğu zaman bütün bu kıstasların gözönüne alınması lâzımdır. Böyle bir takdirin ise, tecrübe devresi devam ettiği müddetçe yapılmasına imkân yoktur.

Sforza projesinin havacılık dâvasını halle medar olmayışının diğer bir sebebi de, millî himayecilik yerine Avrupa himayeciliğini ikame etmesi ve bütün gayretlerin mevcut tahditleri hafifletmeğe yönelmesi lâzımgelirken, aksine bu tahditleri arttırmasıdır.

Son birkaç sene zarfında bazı müellifler bir Avrupa sivil havacılık işletme otoritesinin Avrupa Siyasî Federasyonunun lüzumlu bir parçası olduğu fikrini yaymağa çalışmışlardır. 1949 ocak ayında, İngiliz Parlamento Üyesi Ivor Thomas "International Affairs" dergisinde yayınladığı bir yazıda, sivil havacılık için bu şekilde bir otorite kurulamazsa, hakikî bir Avrupa birliğinin meydana getirilmesi hakkındaki bütün

ümitlerin terkedilmesi lâzım geleceğini ileri sürmüştür (25). Fransız müellfleri Lemoine (26) Mourer (27) ve de Juglart (28) da aynı muhakemeyi yürütmüşlerdir.

Slotemaker, Mr. van de Kieft'in raporuna dair Milletlerarası Ticaret Odasına sunduğu bir tefsirde, tek bir Avrupa hava şirketi kurulması hususundaki teklifi amelî sebeplerden dolayı tenkid etmektedir. Oda Konseyinin 76 ncı toplantısında (Kasım 1951) ittihaz etmiş olduğu bir kararda, diğer bazı hususlar meyanında, Milletlerarası Ticaret Odasının, Avrupa hava servislerini işletmek üzere tek bir teşkilât kurulmasının şimdiki halde ne mümkün, ne de şayanı arzu olduğu fikrinde bulunduğu beyan edilmektedir (29).

Son olarak, "British Journal Aviation Report" un 22 Temmuz 1952 tarihli sayısında çıkan bir makaleden iktibasta bulunacağız. "Avrupa memleketleri, demir ve çelik sanayilerine karşı vaziyetleri ne olursa olsun, hava yolları işinde kiskanç derecede ferdiyetçidirler. Bu, yeni, henüz gelişme halinde olan bir teşebbüstür; bu sahadaki teşebbüs sahiplerinin hiç biri de, daha yeni kurmuş oldukları teşkilâtın henüz ilk gençlik çağında iken sona erdirilmesini arzu etmemektedir. Bugün Avrupalıların ekseriyetince tahakkukuna hemen hemen bir mucize nazarı ile bakılan Avrupa Federasyonu gelecek sene veya daha öbür sene hakikaten kurulsa bile, federal bir sistem dahilinde ferdî teşebbüsün Amerika usulü tertiplenmesi, tek bir bürokratik Avrupa hava yolları hükmî şahsiyetine müreccaktır ve bu tercih edilecektir.

Ad. c.

Düzenli rekabet sistemi :

Milletlerarası toplumun bugünkü vaziyetinde esaslı bir değişiklik vukua gelmedikçe, muntazam hava faaliyetlerinin sevk ve idaresi için en rasyonel usul düzenli rekabet usulüdür.

Gaye, bir taraftan keyfilğin önüne geçecek, diğer taraftan da rekabet sisteminin tesirli şekilde işlemlerini sağlayacak hukuk kaideleri

-
- (25) "Civil Aviation; International Questions Outstanding" International Affairs, January 1949, p. 65.
- (26) "Des principes et méthodes dans le droit aérien International", Revue Française de Droit Aérien, 1950 II, p. 119.
- (27) "Pour un pool européen des transports aérien", Revue Générale de l'Air, 1951, No. 4.
- (28) "Traité Élémentaire de Droit Aérien", Paris 1952, p. 27.
- (29) Bk. Milletlerarası Ticaret Odasının 310/33 sayı, 6.XI.1951 tarihli dökümanı.

koymaktadır. Bu kaideler rekabet jerimin lüzumu halinde ikmâl edecek, fakat onun yerine kaim olmayacaktır.

İçinde bulunduğumuz safhada umumî bir kabule mazhâr olabilecek bu gibi kaideler tesbiti mümkün müdür? Çok taraflı bir anlaşmaya varabilmek hususundaki gayretlerin başarısızlığa uğramış olmalarının sebeplerini açıklamıştır. Bu sebepler 1947 de nasıl varit idi, bugün de öyle varittir. Hava nizamının tecrübeye dayanması lâzımdır, bu lüzumlu tecrübe ise bugün hâlâ noksandır (30).

Havacılıkta, fertlere ve devlete has faaliyet sahaları henüz tesbit edilmiş değildir. Neticeleri şimdiden tahmin edebilmek imkânsız olduğu cihetle, yeter sayıda devletin çok taraflı bir anlaşmanın müstakbel faydalarını bugünkü durumda böyle bir anlaşmanın zarurî olarak arzedeceği tehlikelere nazaran daha büyük addedeceklerine pek ihtimal verilemez.

N E T İ C E

Hava münakalâtının en belirli hususiyetleri hakkındaki bu kısa inceleme, ancak şu neticeye varabilir : bu münakalât, genel olarak, sağlam bir temelden mahrumdur. Ve hattâ milletlerarası hava nakliyatının bazı sahalarında durum tam bir hercümerç manzarası arz etmektedir.

Havacılıkta deneme devresi sürüp gittikçe ve havacılık konularında daha geniş tecrübe sahibi olunmadıkça, milletlerarası hava nakliyatına karşı halen bir çok devletlerde hâkim durumda bulunan tahdit edici davranış tarzından tamamen vazgeçileceğine pek itimat beslenemez. Bu tahdit edici davranış, büyük ölçüde, korkudan gelmektedir: rekabet korkusu, siyasî nüfuz korkusu, hava kuvvetinde mündemiç tecavüz kudretinden korku. İstatistiklerin uyandırdığı müsait intibaa rağmen, havacılık henüz iptidai bir gelişme safhasında olduğu ve miktar bakımından dünya nüfusunun ancak kaale alınmayacak kadar ufak bir kısmını ilgilendirdiği için, dinamik unsur tarafından kolayca bertaraf edilmiş, sosyal unsur siyasî unsur tarafından kolayca arka plâna atılmıştır.

Milletlerarası münakalâtın uzun tarihinden iki ders çıkarılabilir. Birincisi şudur: seyrüsefer ne kadar gelişirse, nakliyeciliğin sırf siyasî âmilleri de o derece arka plânda kaybolmaktadır. Nakliyatın esas itiba-

(30) ICAO Konseyinin Başkanı Warner, Teşkilâtın 5 inci asamblesine verdiği yıllık raporda şöyle diyor : sivil havacılık, hemen hemen ICAO'nun meşgul olduğu her şey üzerinde tesirini gösterecek olan bir teknolojik değişiklik devrinin eşindedir.

riyle siyasi mahiyetteki zaruretlerinin yerine tedriven iktisadi mahiyetteki zaruretler geçmektedir. Çıkarılacak ikinci ders ise şudur : muhtelif memleketler şu veya bu zamanda nakliyat ve münakalâtın yolu üzerine hangi engelleri koyarlarsa koysunlar, seyrüsefer ihtiyaçları daima bu engelleri yenecek veya bertaraf edecek vasıtaların keşfini sağlamıştır. Hava münasebetlerinde de aynı şey olacağından kat'iyen şüphe etmiyelim.

Fakat, bu, bizim, bugünkü şartlara boyun eğerek ileride, havacılığın dünya münakalâtının gelişmesinde oynayacağı dinamik role uygun, herkesçe şayanı kabul kaidelerin tesisi için, yeteri kadar tecrübe edilmesini tekevvülle beklememiz gerektiği mânasına gelmez.

Hava şirketleri ne yapabilir :

Muntazam hava servisleri meselesi bakımından, hava câmasının daha geniş ölçüde bütünleşmesini sağlayacak tedbirleri almakta birinci vazife bizzat hava şirketlerine tevceh etmektedir. Şirketler arasında serbest işbirliği istikbal için en büyük ümidi vermektedir, buna âzami vüs'ati sağlamak gerekir. Bu çeşit işbirliğinin en şayanı dikkat misalini İskandinav hava şirketleri vermiştir : İsveç A. B. A., Norveç D. N. L., Danimarka D. D. L. şirketleri İskandinavya Hava Yolları Sistemini kurmuşlardır. Bu işbirliğini doğuran başlıca sebep nakliyat için daha geniş bir zemin yaratmak arzusu ve milletlerarası hava yollarında hizmet için lüzumlu personelden tasarruftur (31).

Sir George Cribbett, Kraliyet Havacılık Cemiyetinde verdiği konferansta (32) hava nakliyatında Commonwealth işbirliğine dair üç misal göstermiştir: müşterek mülkiyet (Birleşik Krallık, Avusturalya ve Yeni Zelanda'nın mülkiyetinde olan "British Commonwealth Pacific Airlines"), paralel ortalık (Avusturalya ve Güney Afrika yollarında), ve işletmecilerin mesuliyetini taksim yolu ile rasyonalizasyon (Güney Afrika Hava Nakliyeciliği Konseyinin nezareti altında) (33).

Ticari temsil üzerinde anlaşmalar, alan hizmetleri ve teknik konularla Avrupa - Akdeniz bölgesinde hava seyrüsefer şirketleri arasındaki pool'ler gibi çeşitli işbirliği şekilleri Fransız Hava Nakliyeciliği Ens-

(31) Bu işbirliğinin gelişmesi hakkında Bk.: Wager, "Cooperation Internationale et Scandinavian System", Revue Générale de l'Air, 1951, No. 2.

(32) Sir George Cribbett, "Some international aspects of Air Transport", The Journal of the Royal Aeronautical Society, November 1950, p. 684.

(33) Bu işbirliğinin gelişmesi hakkında Bk.: Wager, "Coopération Internationale et Scanénavian Airlines System", Revue Générale de l'Air, 1951, No. 2.

titüsü tarafından bir incelemeye konu olmuş ve bu inceleme ICAO tarafından yayımlanmıştır.

Bu incelemede önce, Avrupa havacılığında işbirliğinin şimdiye kadar çok az gelişmiş olduğu, fakat âmme kuvvetinin müdahalesiyle bazan müsait neticeler elde edildiği belirtildikten sonra, şu neticeye varılmaktadır : mesele hava seyrüsefer şirketlerinin mesuliyetlerini fazlasıyla aşmaktır; teşkilâtlandırma işi devletlerin teşebbüsü ile ve devletlerin otoritesi altında gerçekleştirilmelidir. Böyle bir teşkilât, ancak, bu şekilde teşkilâtlandırılmış faaliyetler üzerinde devletler müessir bir kontrol icra ederlerse meyva verebilir.

Şimdiye kadar yaptığımız açıklamalardan bu neticelere iştirak etmediğimiz kolayca anlaşılır. Fransız Enstitüsünün teklifleri zarurî olarak, Avrupa'da havacılık faaliyetlerini idare etmek üzere, merkezî bir siyasî otoritenin tesisini gerektirecektir. Bu ise, havacılık üzerinde esasen haddinden fazla kuvvetli olan siyasî mülâhazaların tesirini arttıracaktır. Havacılığın şimdiki deneme devresinde, muhtelif devletlerin havacılık konusundaki ihtiyaçları arasında ehemmiyet bakımından bir tefrik yapmaya imkân olmadığını söylemiştir. İleride gerçekleşmesi gereken ve **gerçekleşecek olan** daha büyük bir işbirliği, yukarıdan aşağıya doğru değil, aşağıdan yukarı doğru gelişmelidir.

Bu bakımdan nazarların, halen yürürlüğe konmakta olan bir proje üzerinde toplanması gerekir. K.L.M., Air France, Sabena, Swissair ve S.A.S'in teşebbüsü ile Brüksel'de, Belçikalı iktisatçı Prof. de Groote'un idaresi altında bir Hava Nakliyatı Araştırma Bürosu kurulmaktadır. Büronun vazifesi, gelecek senelerde Avrupa hava seyrüseferinde beklenen gelişmeyi incelemek, yeni seyrüsefer ihtiyaçlarını karşılayabilecek teknik adaptasyonları tetkik etmek vs. dir.

İşbirliği sahasında en iyi neticelerin işte bu yoldan temin edileceği kanaatındayız.

Devletler ne yapabilir :

Bir çok devletlerin havacılık siyasetindeki tereddütlerinin başlıca sebebi, havacılığın hangi "millî menfaatler" e hizmet ettiğini takdir hususunda sağlam bir kanaata varamamalarıdır. Her ne kadar bir milletin kendi menfaatlerini bilmesi ve anlaması pek kolay bir şey sayılırsa da, gerçekte "millî menfaat" kavramı kaypak, tarifi güç bir kavramdır. Havacılık sahasında "millî menfaat" ın ne ifade ettiğini anlamak bîhassa güçtür. Çünkü hava sahalarının fethi dünyanın çehresini, 16

ncı asırda denizlerin fethi ile meydana gelen değişiklikten fazla tahavvüle uğratmıştır. Mamafih, havacılığın gelişmesi havacılık menfaatlarının birbirine bağıllığını tedrici olarak belirttikçe devletlerin, iyi takdir edilmiş şahsî menfaatlarının, bugün havacılık konularında carî olan mutlak keyfiliğin terkedilmesine ve milletlerarası hayatın tabii cereyanına sed çeken tesirlere karşı müsterek bir gayret sarfına lüzum gösterdiğini idrâk edeceklerini beklemek, fazla bir nikbinlik sayılmaz.

Yakın istikbale bakarsak, eğer Avrupa Konseyi bir konferans toplarsa, bu konferansın, hernekadar halen mümkün ve sayanı arzu olmıyan bir Avrupa hava şirketi gayesine ulaşması muhtemel gözükmekte ise de, böyle bir konferans, hiç olmazsa bir dereceye kadar, Avrupa'da tedricî bir şekilde dikilmiş ve her türlü farklı muameleye yol açan sun'î engelleri bertaraf etme yollarını incelemek için iyi bir fırsat sağlıyabilir. Bugünkü durumda meselenin işlemeyecek neticelere ulaşmasını temin edebilir.

Muntazam tarifeye bağlanmamış seferler meselesinin halli de aşağıdaki istikamette aranmalıdır:

Önce, İngiltere ile Hollanda arasındaki gibi, iki taraflı anlaşmaların akdi hedef tutulmalı ve bu yolda mümkün olan en büyük gayret sarfedilmelidir. Avrupa'da bu çeşit bir takım anlaşmalar esasen mevcut olduğuna göre, bunların genişletilmesi bir bölge anlaşmasına varabilir, bununla da, hiç olmazsa Avrupa'da, muntazam tarifeye bağlanmamış seferlerin serbestliği sağlanmış olabilir.

Buna ilâveten, I.C.O. muntazam tarifeye bağlanmamış seferler hakkında çok taraflı bir anlaşma akdi imkânını araştırmalıdır. Böyle bir anlaşma, bir devletin muntazam tarifeye bağlanmamış hava seyrüseferi hakkında koyabileceği nizamları, şartları ve tahditleri yeknasak bir şekilde tayin ve tanzim etmelidir. Keza böyle bir anlaşma, muntazam tarifeye bağlanmamış hava seyrüseferi üzerinde bugünkü önleyici kontrol yerine, yavaş yavaş azalan bir kontrol sağlayan hükümler ihtiva etmelidir.

Devletlerin dikkatlerini üzerine çevirmeleri gereken bir başka mühim nokta daha vardır: anlaşmazlıkların çözümlenmesi meselesi.

Kanaatımızca, ICAO Konseyi anlaşmazlıkları çözmek için elverişli bir teşekkül değildir. Konsey üyeleri devlet temsilcisi durumundadırlar ve bu bakımdan siyasî mülâhazalardan kendilerini kurtarmaları fiilen imkânsızdır. Bundan başka, Konseye üye tayin edilebilmek için hukuk tahsili görmüş olmak şartı da aranmamaktadır. Anlaşmazlıkla-

rın bir makamca çözülebilmesi, bu makamın tarafsızlığına itimat duyulmasına ve kararına âmil olacak prensipler hakkında müşterek bir kanaatin mevcut bulunmasına bağlıdır. Konsey için bu her iki şart da mevcut değildir.

İki veya çok taraflı havacılık anlaşmalarının tefsir ve tatbikiyle ilgili anlaşmazlıklar hakkında karar vermek üzere, ICAO aracılığı ile milletlerarası hususî ve daimî bir mahkeme teşkili imkânlarının devletlerce aranması çok arzu edilir. Öyle bir mahkeme ki, üyeleri devlet temsilcileri değil, havacılık câmiasının uzuvlarınca seçilmiş yargıçlar olacaktır. Böyle bir müstakil mahkemenin teşkiline karşı melhuz mukave-met ne kadar büyük olursa olsun, mevcut sistemin bu istikamette bir hal çaresinin bulunması gerektiğine şüphe yoktur.

Böyle bir mahkemenin Milletlerarası Adalet Divanından müstakil olarak mı, yoksa Divanın çerçevesi içinde mi kurulması gerekeceği düşünülecek bir meseledir. Hava yolculuğu sahasında gerçekleşecek muazzam gelişmelerle, milletlerarası havacılık münasebetlerinin arzettiği pek girift durumun, büyük sayıda ve çok hususî mahiyette anlaşmazlıklara vücut vereceği beklenmelidir.

Milletlerarası Adalet Divanının, bugünkü haliyle, bu gibi anlaşmazlıkları tam ve teferruatlı bir şekilde incelemek için yeter vakti olup olamayacağı sual mevzuudur. Havacılık câmiası için, anlaşmazlıkları çözecek bir kaza merciine sahip olmanın sağlayacağı fayda dışında, böyle bir müessesenin kuruluşundan daha başka faydalar da beklenebilir. Bu mahkeme, âmme efkârını aydınlatmağa ve ikna etmeğe yarıyacak bir şekilde milletlerarası hava hukukuna vuzuh kazandırıp bu hukuku geliştirebilir. Bundan başka, bu mahkeme, câmianın halen kavranmamakta ısrar edilen uzun vadeli menfaatlerinin, çatışan kısa vadeli devlet menfaatlerinden üstün tutulmasına büyük ölçüde yardım edebilir.

Müellifler Ne Yapabilir?

Havacılık konusunda hususî ve kısa vadeli menfaatlere, tercihan ehemmiyet verildiğini gördük. 1939 dan önce, müelliflerin büyük çoğunluğu, havacılığın serbest gelişmesinde devletlerin müşterek, uzun vadeli menfaalarını belirtmişlerdi.

Bunların, devletler hukukunun havacılık münasebetlerini tanzimde oynayabileceği rolü izam etmeğe ve diğer taraftan da, bu en yeni ve en seri ulaştırma vasıtasında kudret unsurunun ehemmiyetini azımsamaya mütemayil oldukları öne sürülebilir. Fakat, harbin sonundanberi terazinin öteki kefesini ağır basmıştır. Harp sonrası devresinde, birçok eserlerde, devletler hukukunun oynayabileceği rolün ehemmiyetini azım-

samak ve siyasî unsuru hava münasebetlerinde tek âmil olarak telâkki etmek cereyanının belirlediği müşahede edilebilir.

Bilhassa, havacılığın yeni bir safhaya girdiği ve gittikçe genişleyen bir câmiaya hitap ettiği günümüzde, müellifler, devletlerin havacılık problemine karşı olan tutumlarına tedricen tesir icra edebilecek bir âmme efkârının yaratılmasına geniş ölçüde yardım edebilirler. Devletlerin, mutlak keyfilik hususundaki iddialarından vazgeçmekle çok şey kazanabileceklerini gösterebilirler. Keza, milletlerarası faaliyetin bu çok mühim sahasında düzen ve intizamın, ancak devletlerin kendileri hakkında bazı tahditler kabul etmeleriyle ve ettikleri nisbette gerçekleşebileceğini de belirtebilirler. Seyrüsefer hacminin az çok tesbit edilmiş olması gerektiği hakkında mevcut yaygın inanışın yersizliğini gösterebilirler. Bir hava şirketi tarafından deruhte edilen seyrüseferin, otomatik olarak, diğer bir şirkete düşecek seyrüseferi azaltacağı hakkındaki düşüncenin olmadığını da ispat edebilirler (34). Yine gösterebilirler ki, yeni bir nakil vasıtası ortaya çıktığı zaman, insanların bunun taşıdığı imkânlarla karşı gerekli süratle tepki gösteremediklerini, keza, genel olarak, tahmincilerin, bu yeni vasıtanın ilerideki gelişmelerini tahminde hakikatin altında kaldıklarını ulaştırma tarihi isbat etmiştir. Nihayet, müellifler, her sahada olduğu gibi, havacılık sahasında da aynı şeyin vukubulduğunu ortaya koyabilirler ve dikkati şu hakikat üzerine çekebilirler: "Kuvvet kendisini tahdit edebildiği ölçüde insana hâdim olur... İşte hakikatlerin en basiti ve en güç anlaşılması." (35).

(34) Bir hava yolu üzerinde daha çok servisin çalışması neticesinde seyrüseferin ne kadar arttığını gösteren dikkate değer bir misal Montreal-New York hatında elde edilen neticelerdir. 1950 Martına kadar bu hat yalnız Colonial Airlines adlı American şirketi tarafından işletilmekte idi. Kendi seferlerinin azalmasından endişe eden Amerikan şirketi tarafından hayli muhalefet görüldükten sonra T.C.A. Kanada şirketi de bu hat üzerinde sefer yapma hakkını elde etti. Ufak bir sukut kaydettikten sonra, Colonial Airlines şirketinin bu hat üzerindeki seyrüsefer hacmi eski seviyesini bulmuştur, halen bir artma bile göstermektedir. T.C.A. ise kısa bir zaman içinde, Colonial Airlines'ın hat üzerindeki seyrüsefer hacminin yarısını bulan bir seyrüsefer hacmine ulaşmıştır; bu hacim halen daha artmaktadır. Bu dağ sağlanmış olan yolculuk kolaylıkları neticesinde, seyrüseferin 100 den 150 ye çıkmış olduğunu gösterir.

(35) Ferrero, Reconstruction, Talleyrand à Vienne, Paris, 1940.