

**ŞİKAGO HAVACILIK ANLAŞMALARI**  
ve  
**MİLLETLERARASI SIVIL HAVACILIK TEŞKİLÂTI**  
(O.I.A.C.)

Yazan: **Dr. A. Suat BİLGE**

I — Tarihçe: 1 - Paris Konferansları; 2 - Madrid Konferansı; 3 - Havana Konferansı. II — Şikago Konferansı: 1 - Şikago Konferansında hazırlanan anlaşma ve sözleşmeler; 2 - Şikago havacılık anlaşma ve sözleşmelerinin tasdiki hakkındaki kanun. III — Milletlerarası Sivil Havacılık Muvakkat Sözleşmesi. IV — Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması. V — Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtı: 1 - Asamble; 2 - Konsey; 3 - Teşkilâtın çalışmaları. VI — Milletlerarası Hava Servisleri Transit Sözleşmesi. VII — Milletlerarası Hava Nakliyat Sözleşmesi.

İnsanlığın nakliyat ve haberleşme için hava tabakasını kullanmak imkânını elde etmesi, Devletler Umumî Hukukunda hava sahasının nizamlanması meselesini ortaya çıkarmıştır.

Mesele nisbeten yeni olarak ortaya çıkmakla beraber hava tabakasını nakliyat için kullanmanın başlıca vasıtası olan uçakların baş döndürücü bir hızla tahakkuk ettirdiği imkânlar, devletler umumî hukukunun dikkatini diğer sahalara müesser olmıyan bir kesafette hava sahası üzerine teksif etmiştir. Filhakika hiç bir nakil vasıtası uçağın ulaştığı gelişmeyi kaydedememiştir. Uçakla yapılan yolcu, posta ve eşya nakliyatı her on senede bir takriben on beş misli artmaktadır. Bu naliyatın yüzde kırkı da milletlerarası mahiyette olan hava hatlarında yapılmaktadır.

Bu vaziyet karşısında milletlerarası havacılığın emin ve muntazam bir şekilde gelişmesi ve hava nakliyat servislerinin herkes için müsavi imkânlar üzerine tesisi için bazı anlaşmalar yapmak ve bunları tatbik edecek milletlerarası bir teşekkül kurmak zarureti kendisini şiddetle hissettirmiştir. Bilhassa denizlerde hakimiyet kurmak için devletlerin asırlarca aralarında yaptıkları mücadeleleri havada da tekrarlamaları endişesi, Devletler Umumî Hukukunu mümkün olan süratle hava sahası ile yakından alâkadar olma sevk etmiştir. (1)

(1) Milletlerarası hususî hava hukukunu mevzuumuz dışında bırakacağız. Bundan dolayı bu hukuka dair olan çalışmalardan ve bilhassa Havacılık Hukuk Mütchassisları Milletlerarası Teknik Komitesi «Comité international technique d'experts juridiques aériens» (CITEJA) nın çalışmalarından bahsetmiyeceğiz.



## I — T A R İ H Ç E

1 — **Paris Konferansları:** Bu alâkaya ilk olarak tercüman olan Fransız Hükûmeti, aralık 1908 de aldığı bir karar üzerine on sekiz Avrupa devletini milletlerarası havacılık hakkında hukukî hükümler vazedecek bir anlaşma aktetmek üzere 1910 senesinde Paris'e davet etti. 18 mayıs 1910 tarihinde Paris'te başlayan konferans çalışmaları sonunda 55 maddelik bir proje ve 3 ek tasarısı hazırlandı. Fakat bazı prensipler (hava sahasının tabi olacağı hukukî rejim) ve bilhassa hakimiyet meselesi üzerinde bir anlaşmağa varamayan bu birinci konferans hazırlanan tasarıları da kabul etmiyerek hiç bir netice alamadan dağıldı.

Bilâhare, Birinci Umumi Harbden sonra Paris'te toplanan sulh konferansının kurduğu «Havacılık Komisyonu» (2) nun tertip ettiği konferans milletlerarası sivil havacılığa ait ilk Devletler Hukuku kaidelerini tesbit etmeğe muvaffak olmuştur. Konferansa yirmi altı devlet katılmıştır. Çalışmalar sonunda 13 ekim 1919 tarihinde kabul edilen Hava Seyrüsefer Andlaşması «Convention sur la navigation aérienne» ile başlıca bir Milletlerarası Hava Seyrüsefer Komisyonu «Commission internationale de la navigation aérienne» (C. I. N. A.) tesis edilmiştir. Sonradan katılan devletler ile beraber otuz üç devletin tasdik ettiği (3) bu Andlaşma ikinci Umumi Harbe kadar Avrupa memleketlerinin büyük bir kısmı için milletlerarası sivil havacılığa ait kaidelerin yegâne mesnedini teşkil etmiştir.

13 ekim 1919 tarihli Paris Hava Seyrüsefer Andlaşması, dokuz fasla ayrılmış kırk üç madde ve sekiz teknik ekten mürekkeptir. Andlaşmada, fasıl sıralarına göre, hava sahası üzerindeki hakimiyet; hava - gemilerinin tabiiyeti; seyrüsefer vesaiği; yabancı bir devletin hava sahasında uçuş hakkı; havalanma, uçuş ve iniş sırasında riayet edilecek kaideler; memnu nakliyat; devlet havagemileri hakkındaki kaideler yer almıştır. Andlaşmanın sekizinci faslında da daimi bir Milletlerarası Hava Seyrüsefer Komisyonunun kuruluş ve vazifeleri hakkında hükümler vardır. Dokuzuncu fasıl nihaî hükümlere tahsis edilmiştir. Bu fasılda da Andlaşmadan çıkacak ihtilâflar, mümzi olmayan devletlerin iltihakı ve Andlaşmanın denonsiasyonu hakkında kaideler vazedilmiştir. Teknik eklerde de uçuş kaideleri, uçuş esnasında uçakların birbirine işaret verme sistemi, hava alanı tesisleri, pilotların ve diğer müs-

(2) 1917 eylülünde kurulan «Müttefiklerarası Havacılık Komitesi» sonradan bu ismi almıştır.

(3) Amerika, Rusya tasdik etmemiş ve Almanya, Türkiye gibi müttefiklere muhasımı diğer bazı devletler Andlaşmanın 42 nci maddesi yüzünden buna iltihak edememişlerdir.



tahdemlerin tabi olacağı rejim ve meteoroloji haberlerinin toplanması ve dağıtılması hakkında hükümler vardır.

1919 tarihli Paris Hava Seyrüsefer Andlaşması, mütemmim protokollerle dört defa tadilâta uğramış, kendisine ilâveler yapılmıştır. Bunlar 27 ekim 1920 (beşinci maddenin tadili), 27 haziran 1923 (otuz dördüncü maddenin tadili), 15 haziran ve 11 aralık 1929 (memnu mütikalar, teessüs etmiş diğer teşekküllerle işbirliği gibi meseleler) tadil ve ilâveleridir. Bahsi geçen dört mütemmim protokolle yapılan değişiklikler başlıca üç noktada toplanabilir: a) Diğer âkit devletlerin haklarını ihlâl etmemek şartıyla bir âkit devletin Andlaşmaya iştirak etmemiş olan üçüncü devletlerle iki taraflı anlaşmalar yapabilmesini mümkün kılacak bir şekilde beşinci maddenin tadili; b) Komisyonunda aza devletlerin temsillerinde büyük, küçük devletler arasındaki eski müsavatsızlığın kalkmasını temin eden tadil ve c) Havagemilerinin tescili, memnu mütikalar tayini ve teessüs etmiş diğer milletlerarası teşkillere işbirliği gibi teferruat hakkındaki tadilât.

2 — **Madrid Konferansı** : 1929 tarihli tadilden evvel Paris Andlaşmasının 42 nci maddesi her devletin mezkûr Andlaşmaya iltihakına müsait olmadığından İspanya ve Cenubi Amerika devletleri aralarında diğer bir anlaşma aktetmek üzere 1 kasım 1926 tarihinde Madrid'de bir konferans toplamışlardır. Bunun neticesinde ayrı bir İspanya - Amerikan Hava Seyrüsefer Komisyonu «Commission ibéro - Américaine de navigation aérienne» (C.I.A.N.A.) kurmuşlardır. Bu ayrı Komisyona vücut veren Madrid Andlaşması hemen 1919 tarihli Paris Andlaşmasının aynı hükümlerini taşıyordu. Aradaki en mühim fark yeni Komisyonun Milletler Cemiyetinin nüfuzu altına konmamış olmasıdır. Fakat başlıca mümzi devletler olan İspanya ve Arjantin bilâhare muaddel Paris Andlaşmasına iltihak ettiklerinden Madrid Andlaşması ile kurulan Komisyon infisah etmiştir.

3 — **Havana Konferansı** : Amerika devletleri de Havana'da toplanan altıncı Panamerikan Konferansında kendi aralarında meri olmak üzere 20 şubat 1928 de Ticari Havacılığa dair bir Andlaşma «Convention relative à l'aviation commerciale» hazırlamışlardır. Bu Andlaşma Birleşik Amerika ve diğer dokuz Amerikan devleti tarafından tasdik edilmiştir. İsminden de anlaşılacağı veçhile esasında ticari mahiyette olan bu Andlaşma, Amerika kıtasına inhisar eden bir nevi bölge anlaşmasıdır. 1928 Havana Andlaşması 37 maddeden mürekkeptir. Bu maddeler hükümlerine göre âkit devletler hava seyrüsefer hürriyetleri hakkında bazı prensiplere riayet edeceklerini taahhüt etmişlerdir. Âkit devletlerin bu şekilde birbirlerine karşılıklı olarak tanıdıkları haklar mahiyet itibariyle Paris ve Madrid Andlaşmalarında tanımlardan pek farklı değildirler. En büyük fark Havana Andlaşmasının da-



imi bir teşkilât kurmamış olmasıdır. Havana Konferansı ile alâkalı olarak Eylül 1937 de Lima'da toplanan Amerikalılararası Konferans bir komisyon kurmuşsa da içtima edememiştir.

Paris, Madrid ve Havana Andlaşmaları ve arada aktolunan diğer bir çok iki taraflı sözleşmeler İkinci Dünya Harbine kadar milletlerarası havacılığı tanzim eden kaideleri vaz ederek büyük bir boşluğu doldurmuşlardır (4).

## II — ŞIKAGO KONFERANSI

Bununla beraber hava seyrüseferinin artan hacmi ve ehemmiyeti karşısında yeni ve cihanşümül bir anlaşmaya çok ihtiyaç vardı. Bilhassa İkinci Dünya Harbinde kazanılan tecrübeler hava seyrüsefer ve nakliyatı için yeknesak kaidelerin kabulünü ve hava alanları ve tesislerinin yeknesaklığını iltizam ettiriyordu.

Bu ihtiyacı gözönüne alan Amerika Birleşik Devletleri elli beş müttefik ve tarafsız devleti bir milletlerarası sivil havacılık anlaşması hazırlamak üzere 1 Kasım 1944 de Şikagoya davet etti. Elli iki memleket (5) bu davete icabet ederek Şikagoda bir aydan fazla bir müddet süren toplantılar yapmışlardır.

İki Umumi Harp arasında toplanan, yukarda zikrettiğimiz, havacılık konferanslarında başlıca göz önünde tutulan nokta hava tabakasının altında

(4) Müsbet hukuk sahasındaki bu konferanslardan başka, Institut de Droit International (bilhassa Brükseldeki 1902, Ganddaki 1906 içtimalı çalışmaları), International Law Association (1913), Union Interparlementaire gibi milletlerarası cemiyetler ve bazı müellifler (bilhassa Fauchille'in çalışmaları) doktrin bakımından hava sahasının tabi olacağı hukuki statünün kaidelerini tesbit için büyük gayretler sarfetmişler ve yukarda bahsettiğimiz konferansları çalışmalarına zemin hazırlamışlardır. Hava Hukukunun daha mufassal tarihçesi için, Eugène Pépin, *Le droit aérien*, s. 481 ve müt. bk., *Rec. des Cours* 1947 - II t. 71.

(5) Şikago Havacılık Anlaşmasını tasdik eden 4749 sayılı kanunun gerekçesinde Türkiyenin Şikago Konferansına iştiraki hususunda şöyle denilmektedir: «Cumhuriyet Hükümeti, İkinci Dünya Harbinin başlangıcına kadar havalarını yabancı havacılığa karşı kapamayı prensib olarak ele almış ve kendi emmiyetinin masuniyeti düşüncesi ile milletlerarası havacılık için hiç bir fedakârlık kabul etmemiştir. Milletlerarası anlaşmalara iştirak etmemiş olan Hükümetimizin iki taraflı anlaşmalardan da kaçınmış bulunması yüzünden Uzak Şarka giden İngiliz, Fransız ve Hollanda hava yolları Yunanistan ve Mısıra akmağa başlamış ve bakımdan anılan memleketlere bir takım iktisadî menfaat sağlamıştı. İkinci Dünya harbinde yukarda arzolunduğu vechile havacılığın şartıcı tekâmülü karşısında devletlerin stratejik sınırları artık ortadan kalktığı ve sivil havacılığa karşı havaların kapanması yurdun müdafaası bakımından bir fayda temin edemeyeceği bütün açıklığı ile belirdikten sonra Birleşik Amerika Hükümetinin hazırladığı Milletlerarası Sivil Havacılık konferansına memleketimizin de iştirak etmesi uygun görülerek yapılan davet hükümetimizce kabul edilmiş...» dir.



bulunan devletin emniyeti meselesi olduğu halde Şikago Konferansı atmosferine hakim olan nokta iktisadî emperyalizm endişesi olmuştur. Bundan dolayı da müzakereler uçuş ve inme serbestisinden ziyade ticarî serbesti üzerinde temerküz etmiştir. Bu hususta başlıca dört tez çarpışmıştır :

1 — Amerikan tezi (liberal tez): Amerikanın İkinci Dünya Harbinde uçak inşaatında ve milletlerarası hava hatlarının işletilmesinde elde ettiği ilerlemeler ve kazandığı mevki, Amerikan murahhas heyetinin hava seyrüsefer ve nakliyatında azami hürriyet ve serbest rekabete dayanan bir görüşü müdafâ etmesini zarurî kılmıştır. Bundan dolayı Amerikan tezinde, sadece teknik sahaya münhasır istişarî selâhiyetlerle mücehhez bir milletlerarası otoritenin tesisi derpiş edilmekte idi.

2 — İngiliz tezi (plâncı tez): İkinci Dünya Harbinde iktisaden çok zayıflayan İngiltere, liberal tezin fiiliyatta Amerikan inhisarını tesis edeceği ni düşündüğünden alâkadâr bütün devletlerin hava hatları işletmelerine mütenasiben ve hakkaniyet dairesinde iştirakini temin edecek bir milletlerarası otoritenin kurulmasına taraftar bir tez ileri sürmüştür. Tezin gayesi tanzim yolu ile rekabeti önlemek ve hava işletmelerini bir plâna bağlamak olduğundan kurulacak milletlerarası otoriteye oldukça geniş bir takdir hakkı tanımak istiyordu. İngilterenin müdafâa ettiği tez, hülâsa olarak müdahaleci bir tezdî.

3 — Kanada tezi (telifci tez): Kanada tezi, Amerikan tezinin serbestçiliğini ve İngiliz tezinin müdahaleciliğini telif etmek gayesi ile takdim edilmişti. Bu gayeye varmak için de bu tez, kurulacak olan milletlerarası otoriteye, milletlerarası hava yollarının tayini, tarifelerin gözden geçirilmesi gibi selâhiyetlerin verilmesini istihdaf ediyordu.

4 — Avustralya - Yeni Zelanda tezi (milletlerarası rejim tesisi): Bu tez, ehemmiyetli milletlerarası hava yollarının işletilmesi mesuliyetini deruhde edecek milletlerarası bir otoritenin tesisini ileri sürüyordu. Avustralya - Yeni Zelanda tezine göre tesis edilecek milletlerarası otorite, havagemilerinin ve tesislerin maliki olacaktı.

Bu tezlerden, Avustralya - Yeni Zelanda tezi hemen başlangıçta reddedilmiştir. Geriye kalan üç tezin murahhas heyeti müşterek bir proje hazırlamışlarsa da bu proje de konferansın heyeti umumiyesini tatmin etmemiştir. Neticede biri beş, diğeri bunlardan yalnız iki hava hürriyetini bahşeden iki ayrı sözleşme hazırlanmasında mutabık kalınmıştır. Düşünülen milletlerarası havacılık otoritesi de selâhiyetleri bir hayli azaltılmış şekilde Milletlerarası Sivil Havacılık Andlaşmasına ithal edilmiştir.



1 — **Şikago Konferansında hazırlanan anlaşmalar:** Son umumi heyet içtimamı 7 aralık 1944 de yapan Şikago Konferansı müzakereleri sonunda kabul ettiği metinleri tesbit eden Nihai Sened'e ek olarak aşağıdaki dört anlaşmayı hazırlamıştır:

I — Milletlerarası Sivil Havacılık Muvakkat Sözleşmesi «Accord intérimaire de l'aviation civile internationale».

II — Milletlerarası Sivil Havacılık Andlaşması «Convention de l'aviation civile internationale».

III — Milletlerarası Hava Servisleri Transit Sözleşme «Accord du transit des services aériens internationaux» ki, buna «İki Hava Hürriyeti» sözleşmesi de deniyor.

IV — Milletlerarası Hava Nakliyatı Sözleşmesi «Accord du transport aérien international» ki, buna da «Beş Hava Hürriyeti» sözleşmesi de denilmektedir.

Nihai Sened'e V nci ek olarak bir de Teknik Ekler projeleri hazırlanmıştır. Bunlar on iki aded olup şu başlıkları taşımaktadırlar:

- 1) Ek A. Hava yolları şebekeleri,
- 2) Ek B. Muhaberat usulleri ve sistemleri,
- 3) Ek C. Uçuş kaideleri,
- 4) Ek D. Hava trafik kontrol usulleri,
- 5) Ek E. Uçuş ve makine (hava) müstahdemlerine lisans verilmesine müteallik standartlar,
- 6) Ek F. Bordo defteri şeraiti,
- 7) Ek G. Milletlerarası hava seyrüseferinde işleyen sivil havagemileri için uçuşa elverişlilik şeraiti,
- 8) Ek H. Havagemilerinin tescili ve alâmeti farikaları,
- 9) Ek İ. Milletlerarası havacılığın meteorolojik korunması,
- 10) Ek J. Hava harita ve plânları,
- 11) Ek L. Kazalarda arama, tahlisiye ve tahkikat.

Bu ekler, isimlerinin gösterdiği gibi, kat'i metinlerden ziyade proje mahiyetindedirler. Şikago Konferansının umumî heyeti, emin, seri ve kolay bir hava seyrüseferini temin bakımından devletler arasında tatbik olunan usullerin azami imkân derecesinde standart bir hale getirilmesinin çok mühim olduğunu takdir etmekle beraber bu standartın gayet mütenevvi ve karışık meselelere bağlı olduğunu ve bir çok yeni sahaların inkişafının takibine



ihtiyaç gösterdiğini müşahede etmiş ve standartların tesbitinde bir hayli ilerlenmekle beraber vaktin darlığından ve konferansa doğrudan doğruya iştirak edebilen teknik mütehassıslar adedinin azlığından Konferansda tesbit edilen bazı mukarreratın kifâyet veya doğruluğu üzerinde müzakerelerin nihai olarak kat'î bir hükümle neticelenmesine müsait olmadığını düşünerek bu teknik ekleri sonradan kesinleşmek üzere sadece proje halinde Nihai Sened'e ilâve etmiştir.

Bilâhare, Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtının Konseyi, 1948 senesi içinde hava nakliyat servislerinin işletilmesinin tevhidî ve seyrüsefer emniyetini yüksek bir seviyede tutmağı hedef gören altı kat'î ek kabul etmiştir. Bunlardan beşi Teşkilâtın azalarına arz edilmiştir. Uçuşun teknik veçhesi hakkındaki standartlara ait olan bu ekler:

- 1) Milletlerarası hava hatlarında çalışan pilot ve hava mürettebatının lisansları,
- 2) Hava haritaları,
- 3) Uçuş kaideleri,
- 4) Hava-yer arasındaki muhabereelerde kullanılacak ölçü sistemleri,
- 5) Meteoroloji kodları ve
- 6) Hava nakliyatı işletme meslelerini nizamlayan kaideleri tesbit etmektedirler.

2 — **Şikago Havacılık Anlaşmalarını tasdik eden kanun:** 1944 Şikago Konferansı çalışmalarına iştirak eden Türkiye, bu Konferans sonunda hazırlanan anlaşmaları 5 haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı kanunla tasdik etmiştir (6).

Yalnız, adı geçen kanunun ikinci maddesi, Milletlerarası Hava Nakliyat Sözleşmesinin beşinci hürriyeti, yani herhangi diğer bir âkit devletin arazi-sine gidecek yolcu, posta ve hamuleyi yüklemek hakkı ve herhangi bir diğer âkit devletin ülkesinden gelen yolcu, posta ve hamuleyi boşaltmak hürriyeti hakkında bir kaydı itirazi koymuştur. Bu maddeye göre Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti, adı geçen hürriyeti geçici süreler için kabul ve tatbik etmeğe selâhiyetli kılınmıştır.

4749 sayılı tasdik kanununa bağlı olarak neşredilen anlaşma ve sözleşmeler, Düsturda neşredildiği şekilde, maalesef mevzu ile alâkadar olacak kimselere doğru ve toplu bir fikir vermekten uzak olup bilâkis yanıltıcı mahiyettedir.

Evvelâ, şekil bakımından anlaşma ve sözleşmeler sıralarına göre derce-

(6) Düstur, 1945 cilt. 26 s. 1094 ve müt. bk.



dilmemiştir. Şikago Konferansı sonunda kabul edilen Nihai Sened, anlaşmaların nihai senedi zannedilerek en sona konmuştur. Halbuki Konferansda en önce kabul edilen Nihai Sened esas metindir, diğer anlaşmalar ona ek olarak hazırlanmıştır. Bu eklerin de II ncisi I ncisinin önüne geçirilerek mevcut teşevvüş bir kat daha arttırılmıştır. Anlaşma ve sözleşmelerin doğru sırası için yukarıda zikrettiğimiz sırayı takip etmek lâzımdır. Bazılarınca şekil meselesi ehemmiyetsiz gibi telâkki edilse bile buna riayetsizliğin ne netice doğurduğunu belirtmek için 1 nci eki teşkil eden Milletlerarası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesinin 3 ncü maddesinin 6 ncı kısmını misal olarak vereceğiz. Düsturda neşredildiği şekilde bu kısmın metni çok karışıktır, mânası anlaşılmaz haldedir. II nci eki teşkil eden Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşmasının dibesi de unutulmuş, eksik kalmıştır.

Hukuk terimlerimiz henüz tamamiyle yerleşmemekle beraber yerleşenlerin dahi adı geçen Anlaşma ve Sözleşmelerde tercümeleri pek isabetli değildir. Hatta aynı sahifede (Düstur, cilt. 26 s. 1094) aynı terimi ifade eden «beynelmilel» ve «milletlerarası» kelimelerini bir satır ara ile görmek mümkündür.

Şikago konferansından evvel toplanmış milletlerarası hava konferansları hakkında 4749 sayılı kanunun gerekçesinde verilen tarihi malûmat da maalesef doğru değildir (7).

### III — MİLLETLERARASI SİVİL HAVACILIK MUVAKKAT SÖZLEŞMESİ

Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşmasının yeter sayıda devletler tarafından tasdik muamelelerinin bitirilmesine kadar geçecek zamanı gözönüne alan Şikago Konferansı, Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtının işlemesine kadar vazife görecek muvakkat bir Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesi hazırlamıştır. Bu sözleşme ile tesis edilen muvakkat Teşkilât bir çok bakımlardan, aşağıda tetkik edeceğimiz, daimi Teşkilâta benzemektedir. Bu Teşkilât, Milletlerarası Sivil Havacılık Muvakkat Teşkilâtı «Organisation internationale provisoire de l'aviation civile» (O.I.P.A.C.) ismile tanınmakta idi. Yirmi altı devletin muvakkat Sözleşmeyi imza etmesiyle 6 haziran 1945 de işlemeğe başlamış ve fakat daimi Teşkilâtın 4 nisan 1947 de tesisi ile ortadan kalkmıştır.

(7) Cemil Birsnel de «Milletlerarası Hava Hukuku» adlı kitabında haklı olarak bu noktaları biraz acı bir lisanla tenkid etmektedir. Cilt. I, s. 120 ye Bk.



#### IV — MİLLETLERARASI SİVİL HAVACILIK ANDLAŞMASI

1944 Şikago Konferansında kabul edilen Nihai Senede iki numaralı ek olarak hazırlanan anlaşma, Milletlerarası Sivil Havacılık Andlaşmasıdır. Andlaşma, aralarında bir tefrik yapmaksızın her âkit devletin istifade ettiği imtiyaz ve tabi olduğu tahdidleri tesbit ettikten sonra uçak ve müstahdemini için nizamnameler tanzim etmiştir. Uçaktaki emniyet ve alınacak müstacel tedbirler hakkında da kaideler vaz edilmiştir. Giriş hakları, gümrük ve muhaceret ve âkit devletlerin hava seyrüseferini kolaylaştıracak usulleri için tavsiyelerde bulunulmuştur.

Milletlerarası Sivil Havacılık Andlaşmasının vazettiği umumi pensibler, halihazırda hava sahasını nizamlıyan kaidelerin başlıca kaynağını teşkil etmektedir. Andlaşmanın 80 nci maddesine göre her âkit devlet, Andlaşma mecrıyete girer girmez, 13 ekim 1919 tarihli Paris Hava Seyrüsefer Andlaşmasını ve Havanada 20 şubat 1928 tarihinde imzalanın Ticarî Havacılık Andlaşmasını feshetmeği taahhüt ettiklerinden halihazırda Şikago Sivil Havacılık Andlaşması adı geçen anlaşmaların yerine kaim olmuştur. Bundan başka âkit devletler 82 nci madde ile Şikago Andlaşmasının, kendi hükümleri ile kabili telif olmıyan mevcut bütün vecibe ve taahhütleri ilga ettiğini de kabul ettiklerinden 1944 Şikago Andlaşmasının bu husustaki hükümleri bir kat daha ehemmiyet kazanmıştır.

Bilindiği üzere hava sahasını nizamlama bakımından şimdiye kadar başlıca üç nazariye ortaya atılmıştır (8).

1 — Mutlak hakimiyet nazariyesi (aer clausus): Hususi hukuktaki mülkiyet mefhumundan mülhem olan bu nazariye, her devlete arazisi üstündeki hava sahası üzerinde mutlak bir hakimiyet hakkı tanımaktadır. Bu nazariye kabul edildiği takdirde devlet hava sahasını kendi kara parçası gibi nizamlıyabilecektir.

2 — Serbest Hava nazariyesi: Hava tabakasının mülkiyet mevzuu olamayacağından hareket eden bu nazariye hiç bir devletin hava sahasında hakimiyet iddia edemeyeceğini müdafa etmektedir.

3 — Telifçi nazariye: Bu nazariyeyi ortaya atan müellifler hava sahasını denize benzeterek ikiye ayırmaktadırlar. Kara havası, Serbest hava. Her

(8) Karl STRUPP, *Eléments du Droit international public*, 2 nci baskı. Paris 1930, I, s. 205 ve müit. Bk.



devlet kendi kara havası üzerinde mutlak hakimiyeti haizdir, onu dilediği gibi nizamliyabilir. Buna mukabil serbest hava sahası hiç bir devletin hakimiyetine tabi değildir (9).

Şikago Milletlerarası Sivil Havacılık Andlaşmasının birinci maddesi 1919 Paris Andlaşmasının birinci maddesini aynen aldığından İkinci Umumi Harbden sonra da bu hususta kabul edilen nazariye yukarda az evvel zikrettiğimiz birinci nazariye, yani **mutlak hakimiyet** nazariyesidir (10). Şikago Milletlerarası Sivil Havacılık Andlaşmasının birinci maddesine göre her devlet arazisinin üstündeki hava tabakası üzerinde tam ve münhasır bir hakimiyete sahiptir. Aynı Andlaşmanın ikinci maddesine göre bir devletin üzerinde hakimiyetini, himaye veya vesayetini istimal ettiği kara bölgeleri ve ona bitişik kara suları onun arazisi olarak itibar olunur.

Her devlet bu şekilde tayin edilen arazisi üstündeki hava tabakası üzerinde mutlak hakimiyeti istimal etmekle beraber Andlaşmaya taraf olan her devletin muntazam seferler dışında uçan havagemilerinin kendi arazisi üzerinden geçmesine müsaade eder. Muntazam hava servisleri yapan havagemileri ise arazisi üstünde uçtukları devletin müsaadesini almağa mecburdurlar. Denizde olduğu gibi havada da her devlete kabotaj hakkı tanınmıştır.

Şikago Milletlerarası Sivil Havacılık Andlaşması yalnız sivil havagemilerine tatbik edilir. Devlet havagemileri bu Andlaşmanın dışında kalmıştır. Andlaşmanın üçüncü maddesinin b) fıkrasına göre askerî havagemileri ve gümrük veya polis havagemileri devlet havagemisi olarak telakki edilmiştir.

Aynı Andlaşmanın on yedinci ve müteakip maddeleri havagemilerinin tabiiyetine dair hükümler vazetmiştir. Havagemileinin tabiiyeti için esas olarak tescil kıtası alınmıştır. On yedinci maddeye göre havagemileri, kütüklerine tescil edildiği devletin tabiiyetini haizdirler.

Şikago Milletlerarası Sivil Havacılık Andlaşmasının en mühim ve mevzuumuzu en yakından ilgilendiren hükümleri, bir **Milletlerarası Daimi Sivil Havacılık Teşkilâtı** «Organisation internationale permanente de l'aviation civile» tesis eden kırk üçüncü madde hükmüdür. Andlaşmanın ikinci kısmı bu Teşkilâtın bünyesi, işleyişi ve malî hükümlerini tesbit eden maddeleri ihtiva etmektedir.

(9) Bazı müellifler, mutlak hakimiyet nazariyesini zararsız geçiş hakkı ile ve serbest hava nazariyesini devletin korunma zarureti ile takyid ederek ve üçüncü nazariyeyi ikiye bölerek nazariye sayısını beş veya altıya çıkarıyorlar. Nihayet G. Scelle de hava sahasını müşterek bir milletlerarası rejime tabi tutan bir nazariye ileri sürüyor. Zeki M. ALSAN, **Yeni Devletler Hukuku**, Ankara 1950 cilt. I, s. 505 ve müt. Bk.

(10) Eugène PEPIN, **Le droit aérien**, Rec. des Cours, 1947 - II cilt. 71 s. 501 re Bk.



## V — MİLLETLERARASI SİVİL HAVACILIK TEŞKİLÂTI

Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtı, Asamblesinin 13 Mayıs 1947 tarihinde Birleşmiş Milletler Teşkilâtı ile imzalanan anlaşmayı tasdik etmesi üzerine Birleşmiş Milletler «İhtisas Müessesesi» statüsünü almıştır. Teşkilât aza devletlerin herbirinin arazisinde vazifelerinin ifası için zaruri olan hukukî ehliyeti haizdir. Teşkilâta şimdiye kadar elli devlet aza olmuştur. Aza devletler milletlerarası hava nakliyâtının yüzde doksanını temin etmektedirler.

Şikago Milletlerarası Sivil Havacılık Andlaşmasının kırk beşinci maddesine göre teşkilâtın daimi merkezi, Milletlerarası Sivil Havacılık Muvakkat Teşkilâtının Asamblesi tarafından tayin edilecekti. Yapılan seçim sonunda Kanada'da Montréal şehri merkez olarak intihap olunmuştur. Mamafih Teşkilâtın Konseyinin kararı ile bu merkez muvakkaten herhangi bir yere taşınabilir.

Bu suretle teessüs eden Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtının başlıca gayesi milletlerarası hava seyrüsefer teknik ve kaidelerini inkişaf ettirmek ve milletlerarası hava nakliyâtının teessüs ve inkişafını teşvik etmektedir. Teşkilât, bu gayesini tahakkuk ettirmek için:

- a) Milletlerarası sivil havacılığın dünyanın her tarafında muntazam ve emniyetli bir şekilde inkişafını temine,
- b) Havagemilerinin inşaat tekniğinin sulhsever gayelerle gelişmesini ve işletilmesini teşvike,
- c) Milletlerarası sivil havacılığa tahsis edilen hava yollarının, meydanlarının ve hava seyrüsefer kolaylıklarının inkişafını teşvike,
- d) Dünya milletlerinin muhtaç oldukları emin, muntazam, müessir ve iktisadî bir hava nakliyâtı temine,
- e) Makul olmyan bir rekabetin doğuracağı iktisadî israfın önüne geçmeye,
- f) Andlaşmaya taraf olan devletlerin haklarına tamamen riayet edilmesini ve her âkit devletin milletlerarası hava hatlarını işletme imkânına sahip olmasını temine,
- g) Andlaşmaya taraf olan devletler arasında her türlü ayırd edici muamelelerin önüne geçmeye,



h) Milletlerarası, hava seyrüseferinde uçuş emniyetini artırmağa ve

i) Umumi olarak milletlerarası sivil havacılığın her bakımdan inkişafını temine çalışacaktır.

Şikago Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşmasının kırk üçüncü maddesine göre Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtı, bir Asamble, bir Konsej ve lüzumu kadar diğer organlardan mürekkeptir.

1 — **Asamble** : Asamble, teşkilâtın bir nevi teşrii organıdır ve masraflar hakkında mühim selâhiyetleri haizdir.

Aza devletlerin temsilcilerinden teşekkül eden Asamble her sene toplanır ve Konsej tarafından da münasip zaman ve yerde toplantıya çağrılabilir. Aza devletlerden her biri toplantılarda temsil edilmek hususunda müsavi hak sahibidirler. Her aza devlet bir rey hakkına maliktir. Anlaşmada hilâfı tasrih edilmiş olmadıkça Asamble kararlarını reylerin ekseriyeti ile verir.

Asamble kendisine verilen muhtelif vazifeleri daha iyi bir şekilde görebilmek için kendi bünyesi içinde müteaddid komisyonlar teşkil etmiştir.

Bunlardan bir tanesi «Umumi siyaset ve teşkilât meseleleri» Komisyonudur. Bu komisyon, Konsej ve azalarının seçimleri ile meşgul olur. Teşkilâtın aktedeceği milletlerarası anlaşmaları müzakere eder. «Teknik meseleler» komisyonu olan diğer bir komisyon adından da anlaşılacağı veçhile teknik hususları ve bölge konferanslarında varılan neticeleri tetkik eder. Diğer bir komisyon da «İktisadî meseleler» Komisyonudur. Teşkilâtın iktisadî sahaya giren meselelerini müzakere eder ve bilhassa milletlerarası sivil hava nakliyatındaki ticarî haklara dair çok tarafî bir anlaşma aktini hazırlamak vazifesini yüklenmiştir. Bu komisyon, milletlerarası sivil hava nakliyatının müessir bir şekilde işlemesine lüzumlu istatistik malûmatını ve diğer teferruatı da tetkik eder. Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtının hukukî sahada alacağı tedbirleri tayin edecek ve ileride hazırlanacak olan hava hukukuna ait anlaşma projelerini tetkik edecek bir «Hukukî Meseleler» Komisyonu da kurulmuştur. Gene, idarî ve malî meselelerle meşgul olacak diğer bir komisyon daha kurulmuştur. Nihayet, bir de «Teknik ve malî yardım» Komisyonu kurulmuştur. Bu Komisyon, Teşkilâtın hava seyrüseferi müşterek servislerinde takip edeceği umumi siyasetin ana hatlarını çizer.

Böylece teşkilâtlanmış bulunan Asambelenin vazife ve selâhiyetleri Anlaşmanın kırk dokuzuncu maddesinde taded edilmiştir. Bu maddenin hükümlerine göre Asamble, başlıca şu işleri görür:

a) Her toplantıda kendisine bir reis ve diğer memurları seçmek,



- b) Teşkilâtın konseyinde temsil edilecek olan âkid devletleri seçmek,
- c) Konsey raporlarını tetkik etmek ve icap eden tedbirleri almak ve Konseyin kendisine tevdi ettiği meseleler hakkında karar ittihaz etmek,
- d) Kendi usul kaidelerini tayin etmek ve faydalı ve lüzumlu göreceği tâlî komisyonları tesis etmek,
- e) Senelik bütçeyi müzakere etmek ve Teşkilâtın malî meseleleri hakkında tedbirler almak,
- f) Teşkilâtın masraflarını incelemek ve hesaplarını tasdik etmek,
- g) Konseye ve tâlî komisyonlara selâhiyetleri dairesine giren işleri havale etmek,
- h) Teşkilâtın vazifelerinin ifası için zaruri veya faydalı olan selâhiyetlerle Konseyi teffiz etmek ve bu temsil selâhiyetini her an fek veya tâdil etmek,
- i) Teşkilâtın aktedeceği milletlerarası anlaşmaları yapmak,
- j) İşbu Andlaşmanın tâdili hususundaki teklifleri tetkik etmek ve bu teklifleri kabul ettiği takdirde bunları âkit devletlere tavsiye etmek,
- k) Teşkilâtın selâhiyeti sahasına girip de sarahaten Konseye tevdi edilmiş bulunan bütün meselelerle meşgul olmaktır.

2 — **Konsey:** Konsey, Asambleye karşı mesul olan daimî bir icra organıdır.

Konsey, Asamble tarafından seçilen yirmi bir âkit devletin temsilcilerinden teşekkül eder. Konseyin azaları her üç senede bir tekrar intihap olunurlar. Bu intihabda Asamble:

- a) Hava nakliyatında başlıca ehemmiyeti haiz olan devletlere,
- b) Ve diğer suretle dahil olmayıp milletlerarası sivil hava seyrüseferi için teshilât teminine en büyük yardımda bulunan devletlere,
- c) Ve başka suretle dahil olmayıp da intihablariyle dünyanın belli başlı coğrafi mintikalarının temsil edilmiş olmasını temin edecek olan devletlere Konseyde temsilci bulundurmak imkânını verecek bir şekilde hareket eder. Konseyde vukubulacak herhangi bir münhal Asamble tarafından en kısa zamanda doldurulur. Konseye bu suretle intihap edilen herhangi devlet selefının geri kalan müddetince Konseyde vazife görür.

Konseye intihap edilen devletlerin mümessillerinin bitaraflığını temin zımında da Andlaşmaya bir hüküm konulmuştur. Bu mümessillerin her-



hangi bir milletlerarası hava servisinin işletmesinde fiilen çalışmamaları ve böyle bir işletmede mali bir alâkaları bulunmaması şart koşulmuştur.

Konsej üç seenlik bir müddet için kendi reisini seçer. Reisin rey hakkı yoktur. Onun yeniden intihabı caizdir. Reisin Konsey azası arasından seçilmesi şart değildir. Bununla beraber şayet mümessillerden biri reis seçilirse yeri münhal olmuş farzedilerek kendisinin temsil ettiği devlet tarafından bu münhal doldurulabilir.

Konsej reisi konseyi temsil eder. Vazifeleri, Konseyin ve ona bağlı komisyon ve komitelerin toplantılarını açmak ve Konsey tarafından kendisine tevdi olunan vazifeleri Konsey namına ifa etmektir.

Konsej kararlarını azasının reylerinin ekseriyeti ile verir. Konsey muayyen bir mesele hakkında azasından mürekkep bir komiteye temsil selâhiyeti verebilir. Mamafi bu halde alâkadar âkid devletler bu komite kararları aleyhine konseye müracaat edebilirler. Akid devletlerden herbiri kendi menfaatlerine doğrudan doğruya dokunan her hangi bir meselede Konsey ile Komisyon ve komitelerin müzakerelerine rey hakkını haiz olmaksızın iştirak edebilir. Konsey azaları da kendi memleketlerini alâkadar eden bir ihtilâfın Konseyde müzakeresi sırasında rey sahibi değildirler.

Konsejin idarî, nizamlayıcı, yardım edici vazifeleri ve hakem olmak selâhiyeti çok geniştir. Hava nakliyatı, milletlerarası anlaşmalar, mevzuat, maliye komiteleri gibi altı komite Konseye bu çalışmalarında yardım eder.

Konsejin vazifeleri arasında bir fark gözetilerek mecburî ve ihtiyarî olmak üzere iki cins vazife tefriki yapılmıştır.

Milletlerarası Sivil Havacılık Andlaşmasının elli dördüncü maddesine göre Konsey aşağıdaki vazifeleri mecburî olarak yapar:

- a) Asambleye yıllık raporlar sunmak,
- b) Asamblenin talimatını yerine getirmek ve Andlaşmanın kendisine tahmil ettiği vazife ve mükellefiyetleri ifa etmek,
- c) Kendi teşkilâtını tesis ve usul kaidelerini vazetmek,
- d) Konsey azalarının mümessillerinden mürekkep ve Konseye karşı mesul bir Hava Nakliyat Komitesi tayin etmek ve bu Komitenin selâhiyetlerini tasrih etmek,
- e) Bir Hava Seyrüsefer Komisyonu kurmak,
- f) Teşkilâtın bütçesini idare etmek,
- g) Konsey reisinin ücretini tayin etmek,



h) Genel Sekreter adını taşıyacak olan bir icra memuru tayin etmek ve lüzumlu diğer müstahdemlerin tayini için bütün tedbirleri almak,

i) İşletme masrafları hakkındaki malûmatla âmme bütçelerinden hava nakliyatı işletmelerine yapılan naktî yardımlar hakkındaki tafsilât da dahil olduğu halde hava seyrüseferine ve milletlerarası hava servisleri işletmesine müteallik malûmatı talep etmek, toplamak, tetkik ve neşretmek,

j) Andlaşmaya yapılan her ihlâli ve Konseyin tavsiye ve kararlarına karşı yapılan her riayetsizliği âkit devletlere bildirmek,

k) Andlaşmanın ihlâl edildiğinin kendisine ihbarını müteakip âkit devletlerden birinin makul bir müddet içinde gereken tedbirleri almadığı takdirde Asambleye bu ihlâli bildirmek,

l) Tavsiye edilen milletlerarası standard ve usulleri kabul etmek. Bunlar, kolaylık maksadiyle Andlaşmanın eklerini teşkil edecektir; bu hususta alınan tedbirleri bütün âkit devletlere tebliğ etmek,

m) Bahis mevzuu eklere yapılacak tadilat hakkında Hava Seyrüsefer Komisyonu tarafından ileri sürülecek teklifleri tetkik ve bunlar hakkında her türlü faydalı tedbirleri almak,

n) Andlaşmaya taallük edip âkit devletlerden her hangi biri tarafından kendisine tevdi olunacak meseleleri tetkik etmektir.

Milletlerarası Sivil Havacılık Andlaşmasının elli beşinci maddesine göre de Konsey şu vazifeleri ihtiyarî olarak ifa eder:

a) Lüzumlu olan ve tecrübe ile faydalı olduğu görülen hallerde bölge veya diğer esaslara müsteniden hava nakliyatı tâli komisyonları kurmak ve bu Andlaşmanın gayelerini daha kolaylıkla tahakkuk ettirmek için kendilerine müracaat edilebilecek veya kendileriyle teşriki mesai edilebilecek devlet veya hava nakliyat işletmeleri grupları tayin etmek,

b) Hava Seyrüsefer Komisyonuna, Andlaşma ile tahmil olunan vazifelere munzam olarak yeni selâhiyetler devretmek ve bu selâhiyetleri her zaman için ref veya tâdil etmek,

c) Hava nakliyatı ve hava seyrüseferi mevzuunda milletlerarası ehemmiyeti haiz olan bütün meseleler hakkındaki yapılan araştırmaları idare etmek; bu araştırmaların neticelerini âkit devletlere bildirmek ve hava nakliyatı ve seyrüseferine dair olan haberlerin âkit devletler arasında mübadelesini kolaylaştırmak,

d) Ana yollar üzerindeki milletlerarası hava servislerinin mülkiyet ve işletmeleri dahil olmak üzere milletlerarası hava nakliyatının teşkilât ve işle-



tilmesine taallûk eden her meseleyi tetkik etmek ve Asambleye buna dair projeler sunmak,

e) Âkit devletlerden herhangi birinin talebi üzerine milletlerarası hava seyrüseferinin inkişafı üzerinde bertaraf edilmesi mümkün maniler ihdas edebilecek her vaziyet hakkında tahkikat yapmak ve bu tahkikler bitince uygun göreceği raporları yazmaktır.

Şikago Milletlerarası Sivil Havacılık Andlaşmasının elli altıncı maddesi Teşkilât içersinde Asamble ve Konseyden başka bir de Hava Seyrüsefer Komisyonu «Commission de la navigation aérienne» kurmuştur.

Hava Seyrüsefer Komisyonu âkit devletlerin gösterdiği namzetler arasından Teşkilât Konseyinin tayin ettiği on iki azadan teşekkül eder. Bu azaların havacılık meselelerinin ilmine ve pratiğine vakıf olmaları, mütehasıs olmaları lâzımdır. Hava Seyrüsefer Komisyonunun reisini de Konsey tayin eder.

Hava Seyrüsefer Komisyonunun başlıca vazifeleri şunlardır:

- a) Andlaşmanın eklerine yapılacak tadilleri tetkik etmek ve bunların kabulünü Konseye tavsiye etmek,
- b) Teknik tâlî komisyonlar tesis etmek ve
- c) Hava seyrüseferinin ilerlemesine lüzumlu veya faydalı telâkki ettiği bütün malûmatın toplanması ve âkit devletlere bildirilmesine dair mütaleâlarını Konseye bildirmektir.

Andlaşmanın kendisine verdiği, komite ve komisyonlar kurmak selâhiyetini kullanan Asamble, 1947 mayısında Montréal'de yaptığı birinci içtimanda muvakkat Teşkilâtın kurduğu teknik mahiyetteki **Hava Seyrüsefer Komitesi** ve iktisadî meselelerle uğraşan **Hava Nakliyatı Komitesinden** mada diğer komiteler teşkil etmiştir. Bu komiteler arasından en mühimi **Hukukî Komitedir**. Hukukî Komite, milletlerarası hava hukukuna ait anlaşma projeleri hazırlayacak ve tetkik edecek ve havacılığın hukukî meseleleri hakkında mütaleâsını bildirecektir.

3 — **Teşkilâtın çalışmaları** : Başlangıçta muvakkat Teşkilât namı altında 15 ağustos 1945 de faaliyete geçen Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtı ilk iş olarak harbin tabii neticesi olarak askerî makamların kontrolü altındaki milletlerarası hava hat ve tesislerinin sivil makamlara devrini aza devletlerden temin etmiştir.

Teşkilâtın Konseyi, milletlerarası hava hatlarının yolu üzerindeki yeni yer tesislerinin kurulması ve mevcutlarının muhafazası için büyük bir faa-



liyet göstermiş ve meteoroloji hizmetleri, radyo, arama ve kurtarma stasyonları için bir program hazırlamıştır. Ayrıca hava meydanlarının inşaat maliyetinin ucuzlatılması ve metre sisteminin kabulü hakkında tavsiyeler yapmıştır.

Teşkilâtın meşğul olduğu diğer bir milletlerarası işbirliği sahası da havacılık işletme ve teknik araştırmalarına dair malûmatın yayınlanmasıdır.

Bunlardan başka Teşkilât, havacılığı alâkadar eden meseleler hakkında bölge konferansları tertip etmektedir. Bu konferansların çalışmaları mahsulü olarak Teşkilât, bölge hava yollarının haritalarını bir araya getirmiş ve hava tesis ve servislerindeki aksaklıkları giderecek tedbirler tavsiye etmiştir.

Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtı haziran 1948 de Cenevrede yaptığı ikinci içtimanda havagemisi üzerindeki hakların milletlerarası tanınması hakkında hukukî bir anlaşmayı oy birliği ile kabul etmiştir. Bu anlaşma, milletlerarası hava hatları işleten kumpanyaların uçak satın almalarını kolaylaştırmağı hedef gütmektedir.

Teşkilâtın selâhiyeti sahasına giren hava nakliyatı hakkındaki iktisadî, hukukî ve istatistik mahiyetinde malûmatın toplanmasının çok faydalı olduğu görülmüştür. Milletlerarası havacılığın devletler arasında bir itimatsızlık ve anlaşmazlık kaynağı haline gelmemesi için hava nakliyatı meseleleri hakkında tetkikler ve çalışmalar yapılmış ve rekabet doğuracak unsurlar üzerinde incelemelerde bulunulmuştur. Bilhassa denizlerde üstünlüğü temin için asırlarca yapılan harblerin hava sahasında da tekerrür etmesi korkusu bu mevzudaki çalışmaları tâcil ettirmiştir.

Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtının ehemmiyetle meşğul olduğu meselelerden birisi de muhtelif memleketlere giriş ve çıkış hakkındaki formaliteleri kolaylaştıracak usulleri bulmaktır. Bunların gayesi pasaport, vize, gümrük ve sıhhat nizamnamelerinin millî muamele ve formalitelerini basitleştirmek ve azaltmaktır.

## VI — MİLLETLERARASI HAVA SERVISLERİ TRANSİT SÖZLEŞMESİ

1944 Şikago Konferansında kabul edilen Nihai Senede üç numaralı ek olarak hazırlanan anlaşma, Milletlerarası Hava Servisleri Transit Sözleşmesi «Accord relatif au transit des services aériens internationaux» dir.

Bu sözleşmenin birinci maddesine göre her âkit devlet milletlerarası muntazam (tarifeli) hava servisleri için diğer âkit devletlere aşağıdaki hava hürriyetlerini bahşedecektir:



a) Arazisini yere inmeden katetmek hakkı.

b) Gayri ticarî maksadlarla yere inme hakkı.

Bu hürriyetlerin bahşedilmesi bakımından «hava servisleri» tabirinden yolcu, posta veya yük nakliyatı için hava nakil vasıtalarının yaptığı muntazam (tarifeli) herhangi bir hava servisi anlaşılır. «Milletlerarası hava servisi» tabiri ile birden ziyade devletin arazisi üstündeki hava sahasında yapılan «hava servisi» ni ifade eder. «Gayri ticarî maksadlarla yere iniş» tabiri de yolcu, posta veya yük yükleyip boşaltmaktan gayri herhangi bir maksadla yere inişi istihdaf eder. Bu cins yere inme daha ziyade teknik zaruretlerle yapılan inişlerdir.

Milletlerarası Hava Servisleri Transit Sözleşmesiyle âkit devletlerin birbirlerine karşılıklı olarak bahsettikleri hakların Milletlerarası Sivil Havacılık Andlaşması hükümlerine uygun olarak istimal edilmesi lâzımdır.

Bir âkit devletin hava nakliyat işletmelerine gayri ticarî sebeplerle yere inme hakkı bahşeden bir âkit devlet, bazı şartlar altında bu işletmelerin aynı yere iniş mahallerine makul bir ticarî servis ihdas etmelerini talep edebilir.

Gene bazı şartlar altında her âkit devlet, milletlerarası hava servislerinin kendi arazisi üstünde takip edeceği yolu ve bu servisin yere inmek için kullanılabileceği hava meydanlarını tayin edebilir. Bu hava meydanlarının kullanılması dolayısıyla makul bir resim de istiyebilir.

## VII — MİLLETLERARASI HAVA NAKLIYAT SÖZLEŞMESİ

Hava Nakliyat Sözleşmesi «Accord relatif au transport aérien», yukarda sık sık bahsi geçen Nihai Senedin dört numaralı ekini teşkil etmektedir (11).

Âkit devletler bu Sözleşme ile milletlerarası muntazam hava seferleri için diğer âkit devletlere aşağıdaki beş hava hürriyetini bahşetmeği kabul etmişlerdir:

1) Arazisini yere inmeden katetmek hakkı.

2) Gayri ticarî maksadlarla yere inme hakkı,

3) Uçağın, tabiiyetini haiz olduğu devletin arazisinde yüklediği yolcu, posta ve malları (yabancı memlekete) boşaltmak hakkı.

4) Uçağın, tabiiyetini haiz olduğu devlete gönderilen yolcu, posta ve malları (yabancı memlekette) yüklemek hakkı.

(11) Yukarda da arzettiğimiz gibi Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti bu sözleşmeyi kaydi itirazı ile imzalamıştır.



5) Diğer herhangi âkit devletin arazisine gönderilen yolcu, posta ve malların yüklemek ve diğer herhangi bir âkit devletin arazisinden gelen yolcu, posta ve malları boşaltmak hakkı.

Sözleşmeğe mevzu teşkil eden baştaki iki hürriyet, Milletlerarası Hava Servisleri Transit Sözleşmesinden aynen alınmış ve fakat daha geniş hürriyetler bahşetmek isteyen diğer âkit devletler için bunlara üç hürriyet daha ilâve edilmiştir. Milletlerarası Hava Nakliyat Sözleşmesinin diğer hükümleri Milletlerarası Hava Servisleri Transit Sözleşmesinin hükümlerinin aynıdır. Sözü geçen hürriyetlerin tarifinde kullanılan tabirler için biraz evvel verdiğimiz izahlar aynen bu sözleşme için de tekrarlanabilir.

Ankara Mayıs 1951

### Bibliyografya (x)

- ALSAN, Z. Mesud — Yeni Devletler Hukuku, Ankara 1950 C. 1 s. 505 ve müt.
- BİRSEL, Cemil — Milletlerarası Hava Hukuku, İstanbul 1948 2 C.
- GÖKNİL, Mazhar Nedim — Hava Hukuku Notları 1947
- TAŞKIN, Rifat — Hava Hukuku 1934
- BEAMONT AND SHAWCROS — Air Law, London 1951 2. bası (ana kitab)
- GOFF, Marcel Le — Traité théorique et pratique de droit aérien, Paris 1934
- HAZELTINE — The Law of the Air, 1911
- KROELL — Traité de droit international public aérien, Paris 1934 - 1936 2 C.
- LEMOINE — Traité de droit aérien, Paris 1947
- LUPTON — Civil Aviation Law, Chicago 1935
- MAC NAIR — The Law of the air, London 1932
- PEPIN, Eugène — Le droit aérien, Rec: des Cours, 1947 - II C. 71 s. 481
- ROPER — La convention internationale du 13 octobre 1919 portant réglementation de la navigation aérienne, Paris 1930