

CHICAGO SÖZLEŞMELERİNİN ULUSLARARASI HUKUK AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

DOI: 10.21492/inuhfd.291297

İslam Safa KAYA*

Özet

Sivil havacılık hukukunun çok eski bir geçmişi yoktur. İlk dönemlerde uluslararası teamül hukuku çerçevesinde şekillenen sivil havacılık, daha sonra konuya ilişkin akdedilen sözleşmelerle bugünkü modern yapısına kavuşmuştur. Bu süreçteki en önemli aşama ise Chicago Sözleşmeleri'nin yürürlüğe sokulmasıdır. 1944 tarihli bu sözleşmeler grubunun 1947 yılında imzaların tamamlanmasıyla yürürlüğe girmesi, hava hukukunda yeni bir dönemi başlatmıştır.

Sözleşme, hava sahasını ulusal ve uluslararası olarak ayırırken, hava araçlarını da devlet araçları ve sivil araçlar olarak kategorize etmiştir. Temel kural olarak öncelikle taraf devletlerin haklarını koruyan, bunun yanında diğer hava hukuku aktörlerine de çeşitli imkanlar tanıyan sözleşme, kabotaj hakkının taraf devletin uhdesinde olduğunu ve aynı zamanda her bir taraf devletin çeşitli sebeplerle uçuşa yasak alanlar ilan etme yetkisine sahip olduğunu ifade etmiştir.

Anahtar Kelimeler: Hava hukuku, Chicago Sözleşmeleri, sivil havacılık, uluslararası hukuk.

EVALUTION OF CHICAGO CONVENTIONS IN TERMS OF INTERNATIONAL LAW

Abstract

There is not a very old history of civil aviation law. Civil aviation that formed in the framework of international customary law in early periods, afterwards it has attained today's modern structure with in relation to the subject contingent contracts. The most important milestone in this process is putting into effect of the Chicago Conventions. These contracts group dated as 1944 started a new period to air law through putted into effect in 1947 with completion of signatures.

The contract, categorizing the air vehicles as state vehicles and civilian vehicles while dividing the airspace nationally and internationally. As basic rule, the contract firstly protects the rights of the states parties and also provides various opportunities for other air law actors expressed that party state has the right of cabotage and each party state have authority that declaring prohibited areas for flights with various causes.

Keywords: Air law, Chicago Conventions, civil aviation, international law.

* Yrd. Doç. Dr. Kırıkkale Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Uluslararası Hukuk ABD Öğretim Üyesi, islamsafakaya@kku.edu.tr

1. Giriş

Hava hukuku, uluslararası hukukun önemli bir parçasıdır. Önceleri uluslararası teamüllere dayanan bu hukuk dalı, 20. Yüzyılın ortalarında yazılı hukuk kurallarıyla düzenli bir yapıya kavuşmuştur. Bu şekilde başlayan düzenleme süreci, yeni teknolojik gelişmeler ve artan güvenlik ihtiyacı ile sürekli yenilenmekte ve güncel gelişmelerle uyumlu şekilde revize edilmektedir.

Sivil havacılık hukukunun en önemli hukuki dayanağı Chicago Sözleşmeleri'dir. 1944'te başlayan süreç, 1947'de imzaların tamamlanmasıyla son bulmuştur. Daha sonra 11 Eylül saldırılarından sonra Sözleşme'ye birçok ek getirilmiş, bu sayede sivil havacılıkta güvenlik önlemleri daha da artırılmıştır. Sözleşme hava sahalarının niteliği ve kabotaj konularında da önemli düzenlemeler getirmiştir.

Çalışmamızda öncelikle Chicago Sözleşmeleri'nin genel özelliklerinden bahsedilmiş olup, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, uluslararası hukuk kaideleri bakımından değerlendirilmiştir. Bu çerçevede Sözleşme'de yer alan hava sahalarının hukuki statüsü, devlet uçakları, sivil havacılığın kötüye kullanılması, kabotaj ve sınırlamalar konuları irdelenmiştir. Ayrıca Sözleşmeler, egemenlik ve serbestlik teorileri bakımından ele alınarak çeşitli açılardan yorumlamaya tabi tutulmuştur. İlâveten, sivil uçuş güvenliği ve hava trafik hizmetleri konularında da değinilmiş olup, özelde Sözleşme ve ekleri ile getirilen düzenlemeler ortaya konulmuştur.

2. Chicago Sözleşmeleri

İlk balon uçuşunun gerçekleşmesi ile beraber havacılık kuralları oluşmaya başlasa da bu kurallar birer uluslararası teamül haline gelmeden önce çok taraflı sözleşmeler yoluyla uluslararası, genel ve özel nitelikteki kurallar halini almıştır. Hava hukukunu uluslararası rejim haline dönüştüren ve halen 190 devletin taraf olduğu Chicago Sözleşmesi'nden önce akdedilen Varşova, Roma, Paris ve Havana Sözleşmeleri de havacılığa yön veren çok taraflı sözleşmelerdir¹. Bu yönüyle çok taraflı sözleşmelerin hava hukukunun en mühim kaynağı olduğu ifade edilmelidir².

¹ Kılınç, Salih Uygur, Avrupa Birliği Eurocontrol Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve Türkiye, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2011, s. 41-42.

² Diederiks Verschoor, An Introduction To Air Law, Kluwer Law International, Netherlands, 2006, s. 4.

Chicago Sözleşmeleri'ne hakim olan uluslararası hukuk prensipleri şöylece ifade edilebilir³:

- Her bir devletin kendi hava sahasında egemenliği,
- Açık denizlerde uçuş serbestisi,
- Taşıyıcı hava araçlarının uyrukluğu,
- Devlet hava sahasındaki uçuşlara getirilen özel limitler.

Chicago Sözleşmeleri, dört Sözleşme'yi bünyesinde taşımaktadır⁴:

- Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi,
- Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi,
- Uluslararası Hava Servisleri Transit Sözleşmesi,
- Uluslararası Hava Ulaşım Sözleşmesi.

Bu sözleşmelerden 1944 tarihli Chicago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, bu sözleşme grubu içerisinde ana sözleşme olarak kabul edilmektedir. Taraf devletlerin 1947 yılında imzaları tamamlamasını müteakip yürürlüğe girmiştir. Bu sözleşmenin yürürlüğe girmesine kadar geçen sürede ise 1945 Chicago Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi yürürlüğe sokulmuştur. Chicago Sözleşmeleri, sivil havacılık rejimini modern anlamda geliştirmiş ve taraf tüm devletlerin hava sahalarındaki seyrüseferi tanzim eden Kurul'larda eşit şartlarda temsil edilmesinin yolunu açmıştır.

Uluslararası Hava Servisleri Transit Sözleşmesi'nde öne çıkan hüküm, taraf devletlerin tarifeli servisler bakımından birbirlerine tanıdıkları serbestidir. Buna göre taraf devletler birbirlerine,

- Yere inmeden ülkesi üzerinden geçme hakkı,
- Ticari olmayan sebeplerle ülkesine inme hakkı tanımaktadır.

Uluslararası Hava Ulaşım Sözleşmesi ise uluslararası tarifeli uçuşlar bakımından taraf devletlere beş temel serbesti tanımaktadır. İlk iki serbesti, Transit Sözleşmesi ile aynı hakları vermektedir. Diğer üç serbesti ise şunlardır:

³ Cooper, John Cobb, "The Chicago Convention -- After Twenty Years", 19 U. Miami L. Rev. 333, 1965, s. 334.

⁴ 03.12.1977 tarih ve 16128 sayılı Resmi Gazete.

- Hava aracının uyuğunda bulunduğu devletin ülkesinden almış olduğu yolcu ve eşyayı ülkesine indirme hakkı,
- Hava aracının uyuğunda bulunduğu devletin ülkesinden almış olduğu yolcu ve eşyayı ülkesinden alma hakkı,
- Herhangi bir taraf devlet ülkesinde indirme hakkı.

Sözleşme, son serbestiye çekince koyulabileceğini ifade etmiştir. Bu doğrultuda Türkiye, bu hükme çekince koymuştur.

3. Chicago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin Uluslararası Hukuk Kaideleri Bakımından İncelenmesi

A. Hava Sahalarının Hukuki Statüsü

Hava sahaları ulusal ve uluslararası olmak üzere iki türdür. Ulusal hava sahası, devletlerin kara ülkesi ve karasuları ile iç suları üzerindeki hava sahasıdır. Uluslararası hava sahası ise sözü edilen ulusal hava sahası dışında kalan hava sahasıdır. Ulusal hava sahasının hukuki rejimi, ilgili devletin tam ve münhasır egemenliğine dayanır. Uluslararası hava sahasında ise serbesti prensibi esastır⁵.

Her ne kadar devletlerin tanınması, var olabilmeleri için gerekli olan bir hukuki koşul olmasa da⁶, hava sahasının kullanımı bakımından önem taşımaktadır. Zira tanınmayan bir devletin hava sahasında uçuş yapılabilmesi de uluslararası uyumsuzluk çıkartabilir. Bu konuda Kıbrıs örneğini vermek mümkündür. Bir İngiliz-Galler Mahkemesi, İngiltere'den Ercan Havalimanı'na direk uçuş yapılamayacağını, böyle bir uçuşun Chicago Sözleşmesi'nin birçok hükmünü ihlal edeceğini ifade etmiştir⁷. Gerekçe olarak da "Kıbrıs Cumhuriyeti"nin aslında adanın kuzeyindeki egemenliğini de sürdürdüğü, Ercan Havalimanı'nın ise "Kıbrıs Cumhuriyeti" tarafından Sözleşme'nin 15. Maddesi çerçevesinde hiçbir zaman tanınmadığı belirtilmiştir⁸.

⁵ Pazarıcı, Hüseyin, Uluslararası Hukuk, Turhan Kitabevi, Ankara, 2013, s. 298-299.

⁶ Bozkurt, Enver, Kütükçü, Mehmet Akif ve Poyraz, Yasin, Devletler Hukuku, Nobel Yayınları, Ankara, 2003, s.101.

⁷ The Court of Appeal of England and Wales, Case R, Kıbrıs Turk Hava Yolları & CTA Holidays) v Secretary of State for Transport (Republic of Cyprus), [2009] All ER (D) 295 (Jul). [2009] EWHR 1918.

⁸ Erotokritou, Chrystel, "Sovereignty Over Airspace: International Law, Current Challenges, and Future Developments for Global Aviation", Inquiries, Social Science, Arts and Humanities, Vol. 4, NO. 05, 2012, S. 109.

B. Devlet Uçakları

Chicago Sözleşmesi, hava araçlarını devlet araçları ve sivil araçlar olmak üzere iki sınıfa ayırmaktadır. Bu sözleşmenin kapsamına sadece sivil hava araçları girmektedir. Sözleşmeye göre devlet hava araçlarının kullanımı, devletlerin kendi aralarında yapacakları bağımsız ikili sözleşmelerle mümkün olabilecektir. Bunun yanında, gerek sivil hava seyrüseferinin gerekse tüm devlet uçaklarının ilgili devlet tarafından kontrol edilmesi, devletin egemenliğine de zarar verilmemesini temin etmektedir.

C. Sivil Havacılığın Kötüye Kullanılması

Devletlerin, sivil havacılık üzerinde var olan yetkilerini çeşitli saiklerle kötüye kullanma ihtimali mevcuttur. Bu durum, siyasi sebeplerle olabildiği gibi çeşitli uluslararası kuruluşların baskısı ile de gerçekleşebilmektedir. Sonuçta, Chicago Sözleşmesi de teknik, hukuki ve egemenlikle ilgili ilkeler açısından ihlal edilebilmektedir⁹. Sözleşme, böyle bir fiili durum oluşturulmasını engellemek amacıyla, taraf devletlerin sivil havacılığı sözleşmenin amaçlarıyla bağdaşmayacak şekilde kullanamayacağını ifade etmiştir.

D. Kabotaj

Türk Sivil Havacılık Kanunu'na göre, Türkiye Cumhuriyeti ülkesi içinde, iki nokta arasında havayolu ile ticari amaçla yolcu, posta ve yük taşımaları Türk hava araçları ile yapılır. Kabotaj hakkı olarak ifade edilen bu hak, devletin kendi hava seyrüseferini koruyabilmesi amacıyla tanınmıştır¹⁰. Chicago Sözleşmesi de buna benzer bir hükme yer vererek, taraf devletlerin ülkesinin bir noktasından diğer noktasına ücretli olarak yük, posta ve yolcu taşıma iznini yabancı hava araçlarına vermeyebileceğini ifade etmiştir.

Kabotaj hakkının bir diğer fonksiyonu da bir devletin hava limanında iki ayrı yabancı uçağın birbirine yük ve yolcu aktarmasına müsaade edilmemesidir. Örneğin, bir Qatar Airlines uçağı, Doha-İstanbul seferini yaparken Ankara'da alana inerek Lufthansa Airlines uçağına yolcu aktaramaz.

Chicago Sözleşmesi, kabotaj hakkı konusunda eşitlik prensibi çerçevesinde haksız bir rekabet durumunun da önüne geçmek istemiştir.

⁹ Kılınç, s. 47.

¹⁰ Diederiks ve Verschoor, s. 23.

Bu çerçevede eğer taraf devletlerden biri yabancı bir devlete kabotaj izni verirse, fiili bir tekel oluşmasına sebebiyet veremez. Yani böyle bir durumda ilgili devlet, yabancı devletlerden sadece birine veya sadece tek bir havayolu şirketine imtiyaz tanıyamaz.

E. Sınırlamalar

Chicago Sözleşmesi'ne göre taraf devletler, hava sahasında yasak alanlar ilan etme yetkisine sahiptir. Bu yetkiye dayanarak hava trafiğinin de akışının değiştirilmesi mümkündür. Getirilen bu hükümle devletlerin egemenliği ilkesinden de taviz verilmemiştir. Ancak bahsi geçen sınırlamaların Sözleşme'de belirtilen ve aşağıda açıklanan sebeplere dayandırılması gerekir.

a. Zabıta ve Gümrük Konularında Getirilmiş Sınırlamalar

Sözleşme'ye göre devletlerin hava sahalarına giriş noktalarını, gümrük ve zabıta denetiminin yapılacağı hava alanlarını tespit etme yetkisi vardır. Taraf devletlerin, irtifa seviyesi önem arz etmeksizin hava ülkesindeki rotaları belirleme yetkisi mevcuttur¹¹. Bu çerçevede devletler, bir uluslararası havayolu firmasının aracının ülkesi dahilindeyken izleyeceği rotaları ve kullanabileceği hava alanlarını da tayin edebilir.

b. Kamu Güvenliğine Yönelik Sınırlamalar

Chicago Sözleşmesi'ne taraf devletler, kamu güvenliği sebebiyle ülkesi dâhilinde bazı bölgelerde yasak, tehlikeli veya uçuşa kapalı bölge ilan edebilirler. Aynı şekilde olağanüstü veya istisnai durumlarda hava sahasında uçuşu kısmen veya tamamen de yasaklayabilir. Bu konuda da eşitlik ilkesine dikkat edilmeli, uygulama tüm devletlere eşit şekilde uygulanmalıdır.

c. Askeri İhtiyaçlar Sebebiyle Getirilen Sınırlamalar

Taraf devletler, askeri ihtiyaçlardan ötürü de geçici olarak hava sahasını kısmen veya tamamen uluslararası uçuşlara kapatabilecektir. Aynı amaç doğrultusunda ilgili havacılık otoriteleri ve hava meydanları tarafından Notice to Air Men (NOTAM)¹² de yayımlanabilir.

d. Kamu Sağlığına İlişkin Sınırlamalar

Chicago Sözleşmesi, bir salgın hastalık olması durumunda taraf devletlerin bu hastalığın sivil havacılık araçları ile yaygınlaşmasını

¹¹ Bilsel, Cemil, Milletlerarası Hava Hukuku, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul, 1948, s. 278.

¹² NOTAM, havacılara uçuş ve yer güvenliğiyle alakalı bazı önemli durumlar hakkında bilgi vermek için yayımlanan bildirimdir.

engelleme yükümlülüğü ve bu doğrultuda salgın hastalık taşıyan kimselerin ülke içerisine almama hakkı bulunduğunu ifade etmektedir.

4. Chicago Sözleşmeleri'nin Egemenlik ve Serbesti Teorileri Bakımından Değerlendirilmesi

Yukarıdan beri ifade ettiğimiz hususlara bakıldığında, Chicago Sözleşmesi'nin devletlerin egemenliği kuralı doğrultusunda düzenlemelere yer verdiği görülmektedir. Ancak sözleşmede taraf devletlerin hava ülkesindeki egemenliğinin dikey irtifa seviyesinin ne olduğuna dönük bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Bu yönüyle konuya ilişkin yaklaşımların da irdelenmesi gerekir.

Hava hukukunun önde gelen isimlerinden olan Fauchille'e göre gökyüzü tüm insanlığa aittir ve bu alanda serbesti rejimin esas olması gereklidir. Bu teze göre devlet, gökyüzünde kontrol sağlayamaz ve bu nedenle devletin bu bölgedeki egemenliği de mümkün değildir. Sonuçta eğer devlet, bir bölgede kontrol sağlayamıyorsa o bölgeye de sahip olamayacaktır¹³.

Fauchille'in 19. Yüzyılda bu görüşü ileri sürdüğü dikkate alındığında, dönemin teknolojik koşullarının bu görüşün ortaya çıkmasını sağladığı anlaşılmaktadır. Zira o dönemde henüz devletler gökyüzünde hava araçları vasıtasıyla kontrolü sağlayamamaktadır. Ancak günümüzde elbette böyle bir görüşün kabul edilebilir tarafı yoktur.

Askeri amaçlı ilk uçak, 1909 yılında Amerika Birleşik Devletleri tarafından uçurulmuştur. 1. Dünya Savaşı'nda ilk uçak ise İtalyanlarca Trablusgarp Savaşı'nda kullanılmıştır. Bu gelişmeler sonrasında serbesti rejiminden egemenlik yaklaşımına doğru evrilme başlamıştır. Bu evrilme neticesinde ikili bir ayırım tercih edilmiştir. Buna göre, devletin güvenliğinin tesisi için gerekli olan hava sahası ilgili devlete ait olmalı, daha üst irtifadaki alanlarda ise serbesti rejimi esas alınmalıdır. Geline aşamada, 1500 feete kadar olan bölgede egemenlik ilkesinin, daha yukarı noktalarda ise serbesti ilkesinin geçerli olması benimsenmiştir¹⁴. Bu yaklaşım değişikliğinin o dönem için olması gereken bir değişiklik olduğunu söyleyebiliriz. Zira teknolojik gelişmelerle paralel şekilde teorik yenilemelerin olması da kaçınılmazdır. Bu doğrultuda sürecin aşama aşama egemenlik rejimine dönüşmesi doğaldır.

¹³ Kılınç, s. 43.

¹⁴ Bilsel, s. 143-144.

Yaşanan hava sahası irtifa sınırı tartışmalarının, hava hukukuna ilişkin Paris, Madrid, Havana Sözleşmeleri ve nihayet Chicago Sözleşmelerindeki “devletin hava ülkesindeki tam ve münhasır egemenliği” hükmü ile son bulduğu düşünülse de günümüzde halen bu tartışma devam etmektedir. Zira artık günümüzde uzayda birçok devlete ait hava araçları mukim veya seyir halindedir. Uzay sahası da hava sahasının bittiği yerde başlamaktadır. Uzay hukukuna ilişkin yaşanan gelişmeler neticesinde hava sahasının dikey sınırına ilişkin günümüzde geçerli olan teoriler ise şunlardır¹⁵:

Uçuşa izin veren hava tepkisinin sona erdiği nokta,

- Atmosfer tabakasının sona erdiği nokta,
- Yer çekiminin sona erdiği nokta,
- Devletin hava ülkesi üzerinde etkili denetiminin sona erdiği nokta,
- Uydu yörüngelerinin dünyaya en yakın noktası,
- Devletin güvenliğinin gerekli kıldığı nokta.

Kanaatimizce bu yaklaşımlar arasında üzerinde durulması gerekenler, “devletin hava ülkesi üzerinde etkili denetiminin sona erdiği nokta” ve “devletin güvenliğinin gerekli kıldığı nokta” yaklaşımlarıdır. Öncelikle belirtmemiz gerekir ki, her iki yaklaşım birbirine yakın amaç taşımaktadır. Zira bir devletin amacı, güvenliğinin gerekli kıldığı noktalarda etkin denetim sağlamaktır. Bu yönüyle devletlerin dikey hava sahasının, güvenlik kıstası ile sınırlanması yanlış değildir. Peki, eğer bir devlet kendi güvenliğinin olması gerekenden çok daha yüksek bir irtifayı korumakla mümkün olabileceğini ifade ederse ne yapılacaktır? Kanımızca böyle bir durumda güvenlik kriterinin objektif şekilde diğer tüm devletlerce kabul edilecek şekilde tespit edilmesi şarttır. Aksi takdirde, bir devlet kendisine uzay sahasından dahi saldırı gelebileceğini iddia ederek uzayda da belli bölgelerde hak iddia edecektir ki bu uzayda yapılan faaliyetlerin de ruhuna aykırıdır. Zira uzaydaki çalışmalar sadece belli bir bölgede sabit durarak yapılan çalışmalar değildir. Örneğin bir uzay keşif aracı yörüngeye girene kadar ve girdikten sonra sayısız noktadan geçebilmektedir. Devletlerin bahsi geçen şekilde bir yaklaşımı benimsemesi, birçok devletin hava sahasının ihlal edilmesi anlamına

¹⁵ Pazarci, s. 306.

gelecektir. O halde güvenlik kriterinin benimsenmesi yanlış olmasa da bazı hallerde muğlaklığa sebep olabilmektedir.

Etkili denetim kriterinin de bir kesinlik taşıdığını söylemek doğru olmayacaktır. Zira bu konuda da her devletin teknolojik imkânlarının gelişmişliği birbirinden farklıdır. Bu yönüyle diğer devletlerin, o devletin dikey hava sahası sınırını da önceden bilmesi mümkün olmayacaktır. Bunun yolu yalnızca ilgili devletin kendi dikey hava sahası sınırını ilan etmesidir. Böyle bir durumda da ilgili devlet bunu suistimal ederek, aslında etkili denetim yapabileceği seviyeden daha yüksek bir irtifayı sınır olarak ilan edebilecektir.

Her ne kadar her iki kriter muğlaklık taşısa da diğer kriterlere nazaran en kabul edilebilir olanlarıdır. Zira diğer yaklaşımlar günümüz gerçeklik koşullarıyla çok da bağdaşır nitelikte değildir. Yapılması gereken bu iki kriterin bir arada değerlendirilerek, en objektif ve belirli özellikte yeni bir yaklaşımın ortaya çıkarılmasıdır.

5. Chicago Sözleşmeleri'nin Sivil Uçuş Güvenliği Bakımından Değerlendirilmesi

Chicago Sözleşmeleri'nin sivil uçuş güvenliği konusunda egemenlik ilkesine zarar vermeden çeşitli tedbirleri aldığını yukarıda vermiş olduğumuz bilgilerden anlıyoruz. Sözleşmelerin yürürlüğe girmesinden bu yana geçen süreç içerisinde yaşanan terör hadiseleri güvenlik algısının yeniden ele alınarak değerlendirilmesi gerekliliğini ortaya koymuş ve bu doğrultuda Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) tarafından Sözleşme'ye ek güvenlik önlemleri kabul edilmiştir. Bu çerçevede 2002'de kabul edilen "Güvenlik: Kanunsuz Girişimlere Karşı Uluslararası Sivil Havacılığın Korunması" başlıklı 17 nolu Ek hükümlere bakıldığında egemenlik ilkesinin güvenlik bağlamında daha da sıkılaştırıldığı görülmektedir.

Yeni hükümler kapsamında ilk olarak uluslararası uçuşlarda uygulanan tüm güvenlik önlemlerinin iç hat uçuşlarında da uygulanmasına karar verilmiştir¹⁶. Bu yolla olası teröristlerin uluslararası bölgelere girişi her yolla engellenmeye çalışılmıştır. Bunun yanında, önleyici tedbirler

¹⁶ Assembly-35th Session Executive Committee, Aviation Security, s. 1. http://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/Assembly%2035th%20Session/wp071r_en.pdf (24.10.2016).

kapsamında resmi izni olmayan kişilerin kokpite girememesi için tüm devletlerin gerekli tedbirleri alması gerektiği ifade edilmiştir.

Uçuşa alınması yasak olan maddelerin denetiminin daha sıkılaştırılarak bagajların tam ve etkin şekilde denetlenmesi gerektiği belirtilmiştir. Bagajların denetiminin ise,

- Buhar detektörleri,
- Patlayıcı keşif sistemleri,
- Fiziksel arama,
- X-ray cihazları vasıtasıyla yapılabileceği hükme bağlanmıştır.

2003 yılında kabul edilen ilave güvenlik önlemlerinden bir diğeri ise biometrik pasaport uygulamasıdır. Bu çerçevede ülkemiz de dahil olmak üzere pasaportlar değiştirilmiş ve yeni karara uygun hale getirilmiştir.

6. Chicago Sözleşmeleri'nin Hava Trafik Hizmetleri Bakımından Değerlendirilmesi

Chicago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin 11, 12 ve 15 nolu Ekleri ile uçuş güvenliğinin tesisi için bazı hava trafik hizmetlerinin verileceği ifade edilmiştir. Bunlar,

- Hava trafik denetimi hizmeti,
- Uçuş bilgi hizmeti,
- Uyarı hizmeti,
- Havacılık bilgi hizmeti,
- Arama kurtarma hizmeti

olarak belirlenmiştir.

Tüm bu hizmetlerin ifası için hava sahaları, çeşitli yetkilerin de verildiği sorumluluk bölgelerine ayrılmıştır. Bu bölgeler içerisinde uçuş bilgi bölgesi (FIR-Flight Information Region) en öne çıkarıldır. Bu bölge, uçuş bilgi ve uyarı hizmetlerinin verildiği hava alanıdır. Uçuş bilgi hizmetleri kapsamında ulaşımaya yönelik doğal tehlikeler, bölge hava durumu ve havaalanı bilgileri verilmektedir. Uyarı hizmetleri ise kaybolan ya da tehlike altında olan hava araçlarını arama-kurtarma çalışmaları için yetkili mercilere bildirme işlemini kapsar¹⁷.

¹⁷ Pazarıcı, s. 302.

Uçuş bilgi bölgesi ulusal hava sahası için geçerli olabileceği gibi uluslararası hava sahası için de geçerli olabilir. Bu konuya ilişkin 11 sayılı Ek'te bir hüküm mevcuttur. Bu hükme göre, bir devletin ulusal hava sahasındaki uçuş bilgi hizmetlerini verme yükümlülüğü o devletin sorumluluğundadır. Ancak bu yetki ve görev bir üçüncü devlete devredilebilir. Bu hüküm, ilk bakışta egemenliğin devri gibi yorumlanabilir. Zira hava sahası, devleti oluşturan üç temel unsurdan olan "ülke"nin bir boyutudur. Ancak böyle bir devir, kısmi bir devir niteliğinde olması ve devletin egemenlik hakkını ortadan kaldıracak nitelikte kapsamlı bir devir olmaması sebebiyle egemenliğin devri olarak kabul edilemez. Zira bu devir sadece bilgi verme yükümlülüğünü kapsamaktadır. Genellikle böyle bir devrin sebebi de ilgili devletin uçuş bilgi hizmetlerini verebilecek teknolojik kapasitede olmayışıdır.

Yine aynı Ek'in bir başka hükmüne göre aidiyeti belli olmayan kara ülkeleri üstündeki hava sahasında ve açık denizler üzerindeki hava sahasında uçuş bilgi bölgeleri bölgesel nitelikli uluslararası antlaşmalar ile belirlenecektir. Tüm bu hususlar birlikte değerlendirildiğinde Chicago Sözleşmesi'nin, uçuş hizmetlerinde herhangi bir aksaklık yaşanmaması için boşluk oluşturmama gayretini taşıdığı anlaşılmaktadır.

7. Sonuç

Hava hukukuna ilişkin ilk çok taraflı sözleşmeler; Varşova, Roma, Paris ve Havan Sözleşmeleri'dir. Bu sözleşmelerden sonra 190 devletin taraf olduğu Chicago Sözleşmeleri akdedilmiştir. Chicago Sözleşmeleri; Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, Uluslararası Hava Servisleri Transit Sözleşmesi ve Uluslararası Hava Ulaşım Sözleşmesi olmak üzere toplam dört adet sözleşmeyi içermektedir. Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, bunlar arasında en ön planda olanıdır.

Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'ne göre hava sahaları, ulusal ve uluslararası olmak üzere iki türdür. Sözleşmenin kapsamına sadece sivil hava araçları girmektedir. Sözleşmeye göre devlet hava araçlarının kullanımı, devletlerarası ikili sözleşmelerle mümkün olabilir. Sözleşme, egemenlik ihlaline ilişkin fiili durum oluşturulmasını engellemek için, taraf devletlerin sivil havacılığı sözleşmenin amaçlarıyla bağdaşmayacak nitelikte kullanamayacağını belirtmiştir. Bu hususlara ilave olarak sözleşmede, taraf devletlerin, ülkesinin bir noktasından diğer

noktasına ücretli olarak yük, posta ve yolcu taşıma faaliyetlerini kendi uhdelelerinde bırakabilecekleri ifade edilmiştir.

Chicago Sözleşmesi'ne göre taraf devletler, hava sahasında yasak alanlar ilan edebilir; hava trafiğinin akışını değiştirebilir. Ancak bu neviden sınırlamaların zabıta ve gümrük, kamu güvenliği, askeri ihtiyaçlar ve kamu sağlığı gerekçelerinden birine dayanması şarttır.

Chicago Sözleşmesi devletlerin egemenliği kuralı doğrultusunda hükümler içermektedir. Ancak sözleşmede taraf devletlerin hava ülkesindeki egemenliğinin dikey irtifa seviyesine ilişkin bir bilgi bulunmamaktadır. Doktrinde, bu konuya ilişkin ortaya konulan birçok yaklaşım olmasına karşın kanaatimizce bunlar arasında değerlendirilmesi gerekenler, "devletin hava ülkesi üzerinde etkili denetiminin sona erdiği nokta" ve "devletin güvenliğinin gerekli kıldığı nokta" yaklaşımlarıdır. Her iki yaklaşımın amacı birbirine yakındır. Zira bir devletin amacı, güvenliğinin gerekli kıldığı noktalarda etkin denetim sağlamaktır. Bu yönüyle devletlerin dikey hava sahasının, güvenlik kıstası ile sınırlanması yanlış değildir. Ancak güvenlik kriterinin objektif şekilde diğer tüm devletlerce kabul edilecek şekilde belirlenmesi gerekir. Aksi takdirde, bir devlet kendisine uzay sahasından dahi saldırı gelebileceğini iddia ederek uzayda da belli bölgelerde hak iddia edecektir ki bu durum, hukuki olmaktan uzaktır. Zira devletlerin bahsi geçen şekilde bir yaklaşımı benimsemesi, birçok devletin hava sahasının ihlal edilmesi anlamına gelecektir. O halde güvenlik kriterinin benimsenmesi yanlış olmasa da bazı hallerde muğlaklığa sebep olabilir.

Etkili denetim kriteri de bir kesinlik taşımamaktadır. Zira, her devletin teknolojik imkanlarının gelişmişliği muhtelifdir. Bu açıdan diğer devletlerin, o devletin dikey hava sahası sınırını da önceden bilmesi mümkün olmayacaktır. Bunun yolu yalnızca ilgili devletin kendi dikey hava sahası sınırını ilan etmesidir. Böyle bir durumda da ilgili devlet bunu suistimal ederek, aslında etkili denetim yapabileceği seviyeden daha yüksek bir irtifayı sınır olarak ilan edebilecektir. Neticede, yapılması gereken bu iki kriterin birlikte ele alınması ve bu yolla, objektif ve net bir yeni yaklaşımın ortaya çıkarılmasıdır.

11 Eylül başta olmak üzere sözleşmelerin yürürlüğe girmesinden sonra gerçekleşen terör olayları, güvenlik anlayışının tekrar değerlendirilmesi zorunluluğunu açığa çıkarmış ve bunun sonucunda Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) tarafından Sözleşme'ye ek

güvenlik önlemleri yürürlüğe sokulmuştur. 2002’de yürürlüğe giren “Güvenlik: Kanunsuz Girişimlere Karşı Uluslararası Sivil Havacılığın Korunması” başlıklı 17 nolu Ek hükümler incelendiğinde egemenlik ilkesinin güvenlik özelinde daha da sıkılaştırıldığı görülmektedir.

Son olarak, Chicago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi’nin 11, 12 ve 15 nolu Ekleri ile uçuş güvenliği amacıyla Hava trafik denetimi hizmeti, Uçuş bilgi hizmeti, Uyarı hizmeti, Havacılık bilgi hizmeti ve Arama kurtarma hizmetinin taraf devletlerce verileceği ifade edilmiş, bu yönüyle de hava trafiği daha sağlam ve sistemli bir yapıya kavuşturulmuştur.

KAYNAKÇA

- Assembly-35th Session Executive Committee, Aviation Security, http://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/Assembly%2035th%20Session/wp071r_en.pdf (24.10.2016).
- Bilsel, Cemil, Milletlerarası Hava Hukuku, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul, 1948.
- Bozkurt, Enver, Kütükçü, Mehmet Akif ve Poyraz, Yasin, Devletler Hukuku, Nobel Yayınları, Ankara, 2003.
- Cooper, John Cobb, “The Chicago Convention -- After Twenty Years”, 19 U. Miami L. Rev. 333, 1965.
- Diederiks Verschoor, An Introduction To Air Law, Kluwer Law International, Netherlands, 2006.
- Erotokritou, Chrystel, “Sovereignty Over Airspace: International Law, Current Challenges, and Future Developments for Global Aviation”, Inquiries, Social Science, Arts and Humanities, Vol. 4, NO. 05, 2012.
- Kılınç, Salih Uygur, Avrupa Birliği Eurocontrol Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve Türkiye, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2011.
- Pazarıcı, Hüseyin, Uluslararası Hukuk, Turhan Kitabevi, Ankara, 2013.
- The Court of Appeal of England and Wales, Case R, Kibris Turk Hava Yollari & CTA Holidays) v Secretary of State for Transport (Republic of Cyprus), [2009] All ER (D) 295 (Jul). [2009] EWHR 1918.

03.12.1977 tarih ve 16128 sayılı Resmi Gazete.

