

Hukuk Fakültesi Dergisi
Ankara Hacı Bayram Veli University
Faculty of Law Review

ISSN: 2651-4141 e-ISSN: 2667-4068
Cilt / Volume 30 Nisan / April 2026 Sayı / No. 2

**ULUSLARARASI HAVA HUKUKUNDA AÇIK SEMALAR
REJİMLERİ VE TAKIMADA DEVLETLERİ: ASEAN ÖRNEĞİ**

OPEN SKIES REGIMES IN INTERNATIONAL AIR LAW AND
ARCHIPELAGIC STATES: THE CASE OF ASEAN

Ayşenur Zeynep ÖZMEN* 

ÖZET

Uluslararası hava hukukunun temel kuralı olan ulusal hava sahalarında devletlerin tam ve münhasır egemenliği ilkesi, günümüzde küresel pazarın dayattığı serbestleşme hamleleriyle bir dönüşüme uğramaktadır. Bu çalışma, ASEAN Açık Semalar Rejimi kapsamında, coğrafi yapıları gereği hava sahalarını ulusal bütünlüğün bağlayıcısı olarak gören takımada devletlerinin bu sürece uyum stratejilerini incelemektedir. Araştırmada bölgedeki sivil havacılığı düzenleyen MAAS, MAFLAFS ve MAFLPAS anlaşmaları ile bu metinlere bağlı uygulama protokollerinin hukuki yapıları çıkarılarak, Endonezya ve Filipinler'in izlediği kontrollü liberalleşme modelleri tahlil edilmiştir. Araştırma sonucunda, bölgenin devleri olan bu devletlerin, ekonomik entegrasyona tam destek vermelerine rağmen pazarın kilit noktalarını korumak için stratejik engeller geliştirdiği saptanmıştır. Örneğin Endonezya'nın Jakarta gibi bir ana merkezini sürece geç dahil etmesi ve Filipinler'in Manila merkezli hatlarda mola haklarına koyduğu

* **Dr. Öğr. Üyesi**, Milli Savunma Üniversitesi Hava Harp Enstitüsü, Strateji ve Güvenlik Anabilim Dalı/İSTANBUL, **E-Posta:** zeynep.ozmen@msu.edu.tr, **ORCID:** 0000-0001-7609-8487, **DOI:** 10.34246/ahbvuhfd.1873841.

- **Atıf Şekli/Cite As:** Özmen, Ayşenur Zeynep, "Uluslararası Hava Hukukunda Açık Semalar Rejimleri ve Takimada Devletleri: ASEAN Örneği", HBV-HFD, 2026, C. 30, S. 2, s. 1059-1094.
- **İntihal/Plagiarism:** Bu makale intihal programında taranmış ve en az iki hakem incelemesinden geçmiştir./This article has been scanned via a plagiarism software and reviewed by at least two referees.

çekinceler, egemenliğin ekonomik pragmatizme kurban edilmediğini göstermektedir. Başka bir ifadeyle bulgular, bölgesel normların ulusal hava sahası egemenliklerini tamamen aşındıramadığını teyit etmektedir. Çalışma, Türkçe literatürde derinlemesine tartışılmayan bu konuya bir temel oluşturma amacını taşımaktadır.

Anahtar Kelimeler: ASEAN, Açık semalar rejimleri, Takımada devletleri, Hava sahası, Egemenlik

ABSTRACT

The principle of states' full and exclusive sovereignty over their national airspace, a fundamental rule of international aviation law, is currently undergoing a transformation due to liberalization efforts driven by the global market. This study examines how archipelagic states adapt to this shift within the framework of the ASEAN Open Skies Regime. Due to their geographical structure, these states tend to view their airspace as an essential element of national integrity. The study analyses the controlled liberalization models adopted by Indonesia and the Philippines by examining the legal frameworks of the MAAS, MAFLAFS, and MAFLPAS agreements, which regulate civil aviation in the region, as well as the implementation protocols associated with these instruments. It finds that these major regional powers, while supporting economic integration, have also developed strategic barriers to protect key sectors of their markets. For example, Indonesia's delayed inclusion of a major hub such as Jakarta, and the Philippines' reservations regarding stopover rights on Manila-centred routes, suggest that sovereignty has not been set aside in favour of economic pragmatism. In other words, the findings indicate that regional norms have not fully eroded national airspace sovereignty. This study aims to provide a starting point for further discussion of this issue, which has not yet been explored in depth in the Turkish literature.

Keywords: ASEAN, Open skies regimes, Archipelagic states, Airspace, Sovereignty

EXTENDED ABSTRACT

The principle that states have complete and exclusive sovereignty over their own airspace, as regulated in the Chicago Convention of 1944 and which forms the basis of international air law, has undergone continuous transformation in parallel with the development of aviation technology. Historically, with the transition from balloon flights to motorised aircraft, the ad coelum doctrine

moved away from property law and became part of national security. However, since the late 20th century, the economic imperatives of globalisation have compelled states to loosen their absolute sovereignty in favour of commercial freedom.

The main objective of this study is to analyse the normative transformation of airspace sovereignty, specifically in the context of the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) Open Skies Regime, under the umbrella of the ASEAN Single Aviation Market, a model of regional integration. The study aims to reveal how archipelagic states, which view their airspace as a strategic link ensuring national unity due to their geographical structure, strike a balance between regional liberalisation ideals and national security considerations.

The main hypothesis of the study is that participation in open skies regimes, which have a regional supranational character, does not mean that states completely abandon their vertical authority over their airspace; rather, sovereignty is rebuilt within a framework of managed liberalisation. To test this hypothesis, the study adopted a qualitative research method; ASEAN Multilateral Agreement on Air Services, also known as MAAS (Air Services), ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Freight Services, MAFLAFS (Air Cargo) and ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Passenger Air Services, MAFLPAS (Passenger Services) agreements, which are the fundamental legal texts of ASEAN, and the associated implementation protocols were analysed comparatively through the implementation practices of Indonesia and the Philippines, the two major archipelagic states in the region.

The ASEAN Open Skies Regime, with a vision of creating a single aviation market as of 2015, has been built on a multi-layered legal structure covering passenger and cargo transportation. Within this structure, the MAAS, MAFLAFS, and MAFLPAS agreements have been supported by protocols that gradually liberalise traffic rights. However, the archipelagic states' approach to these protocols reflects selective protectionism rather than homogeneous liberalisation.

Indonesia, as the state with the region's largest airspace and domestic market, has been the most cautious actor in the process. Indonesia has resisted, for years, including its main hub, Jakarta, in liberalisation processes, initially limiting market access to secondary points (Balikpapan, Medan, etc.). It aimed to protect its local logistics infrastructure by postponing its participation in

the air cargo regime (MAFLAFS) for five years. The most striking finding is that Indonesia has restricted code-sharing and co-terminal rights to only five strategic entry points in order to prevent foreign carriers from infiltrating domestic routes.

The Philippines, on the other hand, has adopted a relatively early adopter profile, using liberalisation as an opportunity to overcome its geographical isolation. It has rapidly opened points such as Clark and Cebu to unlimited traffic rights, particularly in the air cargo sector. However, in passenger transport (MAFLPAS), it has placed a strategic restriction by not allowing foreign carriers to make stopovers on Manila-centred flights, the country's most profitable route. This situation proves that even the most liberal-seeming actors act with a reflex to protect their national markets.

The key finding of the study confirms that even within the ASEAN structure, the Chicago Convention's principle of complete and exclusive sovereignty still retains its validity as a grundnorm. No argument based on technical efficiency or liberalisation can unilaterally erode states' vertical authority over their own airspace.

Ultimately, the study aims to demonstrate that despite the boundlessness of the sky, legal sovereignty remains an indispensable area of sovereignty and security for states.

GİRİŞ

Uluslararası hava hukukunun muhtemelen en temel kuralı olan, devletlerin kendi hava sahaları üzerinde tam ve münhasır egemenliğe sahip olmaları ilkesi, hukukun teknik yapısı ile gökyüzünün sınırsızlığı arasındaki gerilimin bir ürünüdür. Bu öğreti, tarihsel süreçte çeşitli uygulamalar ve uluslararası sözleşmeler aracılığıyla şekillenmiştir. Süreç boyunca özgürleşme ideali ile devlet otoritesi arasındaki gerilim belirleyici olmuş; sonuçta hava sahası, gelişmiş radar ve hava izi tanımlama teknolojilerinin etkisiyle ulusal güvenlik çerçevesinde sınırlandırılarak fiilen bir “mülkiyet” alanına dönüştürülmüştür. Bu egemenlik modeli, hava sahasının ötesinde başlayan dış uzayda¹, uzay için vazedilen egemenlik yasağı ve ortak miras ilkeleriyle

¹ Ulusal/uluslararası hava sahaları ile dış uzay arasında uluslararası düzeyde üzerinde uzlaşmış bir sınır bulunmamaktadır. Tarih içerisinde, ki uzay teknolojilerinin başlangıcı düşünüldüğünde bu dönem çok da eskiye uzanmamaktadır, çeşitli farklı yaklaşımlar ve irtifa önerileri sunulmuş olsa da mesele halen bir soru işareti taşımaktadır. Konuya ilişkin tartışmalar için bkz. Cheng, s. 89; He, s. 157; Perek, s. 111; von der Dunk, Delimitation, s. 254; Bal,

bir zıtlık oluşturmaktadır². Özetle hukuk, aynı dikey düzlemde bir katmanı devletlerin mutlak kaleleri ilan ederken, bir üst katmanı ise egemenlikten arındırılmış bir alan olarak belirlemiştir.

Ulusal hava sahalarının egemenlik eksenli yapısının doğuşuna ilişkin olarak hukukçular sıklıkla yüzlerce yıl önce uygulanmış şu ilkeyi referans verirler: “*Cuius est solum, eius est usque ad coelum et ad inferos.*”. Toprağa sahip olanın, (o yatay sınırlar ile) cennete (göğe) ve cehenneme (yerin derinliklerine) kadar da sahip olacağını belirten ve “*ad coelum* doktrini” olarak adlandırılan bu ilkenin kesin kaynağı belirsizdir. Her ne kadar bazı kaynaklarda Roma hukuku *maximi* olarak belirtilse de başkaca yazarlar, ilk referansının daha sonraya, 13. yüzyıla dayandığını ifade etmektedir.³

Ad coelum doktrininin erken görünümleri esasen havacılık hukukundan ziyade mülkiyet hukukuna ilişkindir.⁴ Hava hâkimiyetinin ilerleyen yüzyıllarda kazandığı önem, havacılık teknolojisinin gelişimine paralel olarak artan yasak ve sınırlandırmalar ile açıklanabilir. Ekim 1783’te, Montgolfier kardeşlerin geliştirdiği serbest balon (*Montgolfière*) ile gerçekleştirilen bilinen ilk insanlı uçuşta, Paris semalarında 25 dakikadan kısa bir sürede 9 kilometrelik bir mesafe katedilmiştir⁵. Bu hadise, insanın dikey düzlemdeki hareket kabiliyetinin ilk somut tezahürlerinden biri olması bakımından tarihsel bir eşik teşkil eder. Heyecan verici bu gelişme, devlet aygıtının idari denetim mekanizmalarını süratle harekete geçirmiştir. Nitekim bu tarihsel uçuşun üzerinden henüz bir

Hava-Uzay, s. 1480-1483; Gölcüklü, s. 374.

² 1967 tarihli Dış Uzay Antlaşması’nda bu kural şu şekilde belirtilmiştir: “*Madde — II- Ay ve diğer gök cisimleri dâhil, uzay, egemenlik ilânı, kullanma veya işgal suretiyle veya diğer herhangi bir suretle millî iktisaba konu olamaz.*”. Antlaşma metni için bkz. (<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20610/volume-610-I-8843-English.pdf>, Erişim Tarihi: 30.12.2025). “Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies”, United Nations Treaty Series, 1967, Volume 610, p. 205. (Dış Uzay Antlaşması).

³ Scott/Trimarchi, s. 17; Cooper, Maxim, s. 26; Abramovitch, s. 247; Abeyratne, Philosophy, s. 135.

⁴ 1588 tarihli *Bury v. Pope* davası, bu ilkenin İngiliz mahkeme kayıtlarında ilk kez geçtiği karar olarak kabul edilir. Mahkeme bu kararda, bir mülk sahibinin kendi arazisi üzerinde dilediği gibi inşaat yapabileceğini, komşusunun ışığını kapatsa dahi bunun bir hak ihlali oluşturmadığını belirtmiş; evini sınırın çok yakınına inşa eden davacının bu durumdan kendisinin sorumlu olduğunu (“*folly*”- kendi akılsızlığı) vurgulamıştır. Bkz. *Bury v. Pope*, Cro. Eliz. 118, 118, 78 Eng. Rep. 375, 375 (Ex. Ch. 1588).

⁵ Jones/Saunders/Blamont/Yavrouian, s. 293; Petrescu/Aversa/Akash/Bucinell/Apicella/Petrescu, s. 31.

yıl geçmişken, 1784 yılında Paris'te balon uçuşlarını önceden alınacak bir izne tabi kılan ilk polis nizamnamesi yürürlüğe girmiştir.⁶ Teknolojik imkânın yarattığı bu hukuksal tepki kısa sürede diğer Avrupa devletlerine de sirayet etmiş; 1784'te Belçika'nın Ypres, 1785'te Namur şehir meclisleri ve 1786'da Hamburg Senatosu benzer mahiyetteki kısıtlayıcı normları benimseyerek, dikey boşluk üzerindeki kamu otoritesini tahkim etme yoluna gitmişlerdir⁷.

Balonlarla başlayan bu sürecin ardından havacılık, motorlu uçakların üretimiyle birlikte yeni bir aşamaya geçmiştir. Genel görüşe göre⁸, Orville ve Wilbur Wright'ın 1903 yılında Kuzey Carolina kıyılarında gerçekleştirdiği ilk motorlu uçuş, havacılık tarihinde bir dönüm noktası oluşturmuştur⁹. Belki de masum hedeflerle geliştirilen bu teknolojiyi elbette devletlerin güvenlik ve koruma kaygıları takip etmiş, I. ve II. Dünya Savaşları'nda uçakların ve hava kuvvetlerinin rolü, kilit bir önem taşımıştır.

Yeryüzünün savunmasızlığının gökyüzü yoluyla biraz daha darbe alması, zaten balon teknolojisi ile zeminleri oturmaya başlayan hava sahası egemenliğinin kaçınılmaz kodifikasyonu ile sonuçlanmıştır. İlk çok taraflı sivil havacılık sözleşmesi olan 1919 tarihli Paris Sözleşmesi¹⁰, devletlerin,

⁶ Scott/Trimarchi, s. 18; Yıldırım/Erol, s. 6.

⁷ Scott/Trimarchi, s. 18; Sand/de Sousa Freitas/Pratt, s. 25.

⁸ Motorlu uçuş tarihçesi, Wright kardeşlerin 1903 yılındaki tescilli başarısından evvel, bu sahada öncülük iddiası taşıyan çeşitli teşebbüslere sahne olmuştur. Söz konusu iddialar kronolojik bir silsile içerisinde değerlendirildiğinde; Gustave Whitehead ve Richard Pearse'un ise 1900'lerin başında gerçekleştirdikleri uçuşlarla bu başarıya talip oldukları görülmektedir. Samuel Pierpont Langley'nin Aerodrome A ile giriştiği denemeler akim kalırken, Karl Jatho 1903'te kısa bir sıçrama gerçekleştirmiş; Alberto Santos-Dumont ise 1906'da 14-bis uçağıyla bir dizi başarılı uçuşa imza atmıştır. Ancak bu iddiaların tarihsel anlatısı, havacılık uzmanları nezdinde halen tartışmalı bir zemin üzerine inşa edilmiştir. (Sırasıyla bkz. Crouch, s. 1; Press, s. 10; Anderson, s. 164; Schmidhuber, s. 39; Cruz, s. 1.) Netice itibarıyla, havadan ağır bir araçla gerçekleştirilen, kontrollü ve sürdürülebilir ilk uçuşun belgelenmiş örneği olarak Wright kardeşlerin başarısı, literatürdeki hâkim konumunu muhafaza etmektedir.

⁹ von der Dunk, Commercial, s. 107.

¹⁰ Sivil havacılık hukukunun ilk çok taraflı belgesi niteliğindeki Paris Sözleşmesi, 13 Ekim 1919 tarihinde Paris Barış Konferansı neticesinde imza altına alınmıştır. "Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation", League of Nations Treaty Series, 1919, Volume 11, p. 173. (Paris Sözleşmesi). Ancak bu hukuki gelişmenin kökenlerini anlamak adına, 1910 tarihli Paris Konferansı'na da ayrıca değinmek gerekir. Fransa'nın davetiyle bir araya gelen 19 Avrupa devletinin sivil havacılığı tanzim etme girişimi, o dönemki uçuş teknolojisinin kısıtlı menzili sebebiyle daha ziyade Avrupa merkezli bir perspektifle sınırlı kalmıştır. Hava sahasının hukuki rejimi ile yabancı uçaklara uygulanacak kurallar hususundaki görüş ayrılıkları ve ardından I. Dünya Savaşı'nın patlak vermesi, hazırlanan taslak metnin uluslararası bir sözleşmeye dönüşmesini engellemiştir. Bu yönüyle 1910 Konferansı, havacılık diplomasisi

kendi ülkeleri üzerindeki hava sahalarında tam ve münhasır egemenliğe sahip oldukları kuralını yazılı hale getirmiştir.¹¹ Söz konusu kural, daha sonra Paris Sözleşmesi'nin yerini alan ve uluslararası sivil havacılığın anayasası olarak kabul edilen 1944 tarihli Şikago Sözleşmesi'nde¹² de korunmuş ve evrensel bir norm halini almıştır¹³. Hava hukukundaki bu normatif gelişimin düşünsel arka planını ele alan Abeyratne, konuyu şu şekilde değerlendirmektedir:

*“Hava sahası egemenliğinin, hava hukukunun temel hukuk normu olarak kabul edilmesine yönelik belki de en ikna edici dayanak, Hans Kelsen'in saf hukuk kuramında görülmektedir. Kelsen, tüm uluslararası hukuk kurallarının temelini bir grundnorm'dan ya da ahlaktan değil, sırf hukuktan türetilen temel bir hukuki varsayımdan aldığını savunmuştur. Bu temel norm, uluslararası hukuki teamüldür. Bu bağlamda hava hukuku felsefesi, hava sahası egemenliği kavramı üzerine inşa edilmiştir ve geçerliliğini bu teamüli kavram aracılığıyla sürdürmektedir.”*¹⁴

Hava hukukunun yüzlerce yılda gelişen bu egemenlik eksenli yapısı, havacılığın küresel bir ticari devinim kazanmasıyla birlikte yeni bir faydacı süreçle karşı karşıya kalmıştır. Devletlerin güvenlik kaygılarına dayalı katı tutumu, sivil havacılığın ekonomik potansiyelini açığa çıkarma arayışları neticesinde yerini açık semalar (*open skies*) olarak adlandırılan liberalleşme eğilimine bırakmıştır¹⁵. Devletlerin hava sahası üzerindeki mutlak yetkilerini ticari serbestiyet lehine gönüllü olarak esnettikleri bu yeni rejim, egemenlik ilkesinin çağdaş hukuk düzenindeki dönüşümünü simgelemektedir. Bu noktada, bölgesel bir entegrasyon örneği olarak Güneydoğu Asya Uluslar

tarihinde somut bir netice doğurmayan 'başarısız' bir ilk teşebbüs olarak kaydedilmiştir. Konferans hakkında detaylı bilgi için bkz. Cooper, Conference, s. 127 vd.; Özdan, s. 120.

¹¹ “Madde 1: Akit Taraflar, her Devletin kendi toprakları üzerindeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır egemenliğe sahip olduğunu kabul ederler.”

¹² “Convention on International Civil Aviation”, United Nations Treaty Series, 1944, Volume 15, p. 295. (Şikago Sözleşmesi).

¹³ 1919 Paris ve 1944 Şikago Sözleşmelerinin ilk maddelerinde “tam ve münhasır egemenlik” ilkesi ifade edilirken özellikle “*recognise*” (tanımak) fiili tercih edilmiştir. Bu dilsel seçim, sözleşmenin söz konusu hakkı sıfırdan var eden konstitütif bir metin değil, halihazırda mevcut bir hukuki durumu teyit eden deklaratif bir nitelik taşıdığını gösterir. Netice itibarıyla “tanımak” anlamı taşıyan bir ifade, hava sahası egemenliğinin antlaşmalarla yaratılmış yapay bir kural olmadığını; aksine, çok daha evvel yerleşmiş olan uluslararası örf ve adet hukuku kuralının bu metinlerle yalnızca kodifiye edildiğini somutlaştırır niteliktedir.

¹⁴ Abeyratne, Philosophy, s. 143.

¹⁵ Wiradipradja, s. 2; Heriyanto/Putro, s. 468.

Birliği (ASEAN) Açık Semalar Rejimi, sunduğu çok katmanlı hukuki yapı ve jeopolitik çeşitlilik sebebiyle özel bir incelemeyi hak etmektedir.

ASEAN Açık Semalar Rejimi, yalnızca bölgesel bir ticari iş birliği aracı değil, klasik hava hukuku dogmatığının, küresel pazarın dayattığı serbestleşme paradigmasıyla girdiği çatışmanın somut bir çıktısıdır. Bu noktada takımda devletlerinin konumu, bu çalışmanın doktriner merkezini oluşturmaktadır.¹⁶ Zira bu devletler için hava sahası, sadece bir ulaşım alanı değil, coğrafi kopukluğu telafi eden ve ulusal bütünlüğü sağlayan stratejik bir egemenlik alanıdır.¹⁷

Takımda devletlerinin bu serbestleşme rejimine entegrasyon süreçleri, ulusal hava sahası üzerindeki tam ve münhasır yetkinin, bölgesel bir norm lehine ne ölçüde esnetilebileceği sorununu doğurmaktadır. Bu durum, Şikago Sözleşmesi'nin ilk maddesinde dile getirilen egemenlik eksenli yaklaşımın, 21. yüzyılın bölgesel entegrasyon modelleri karşısında geçirdiği hukuki dönüşümü incelemek bakımından hayati bir önem arz eder. Dolayısıyla mesele sadece ekonomi odaklı değil, hava hukukundaki çağdaş egemenlik konularının yeniden tanımlanması tartışmasıdır¹⁸.

Bu doğrultuda çalışma, “*Şikago Sözleşmesi ile tescil edilen hava sahası egemenliği ilkesinin ASEAN Açık Semalar Rejimi altındaki bölgesel serbestleşme ideali karşısında, takımda devletlerinin ulusal bütünlük ve güvenlik mülhazaları doğrultusunda geliştirdikleri hukuki yaklaşımlar çerçevesinde nasıl dönüştüğü*” sorusuna odaklanarak hem bu değişken süreci

¹⁶ 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde takımda, “birbirleri ile olan bağları coğrafi, ekonomik ve politik yönden bir bütün oluşturacak derecede sıkı olan veya tarihi açıdan bu şekilde kabul edilen ada kısımları, bunlara bitişik sular ve diğer doğal unsurlar da dahil olmak üzere, bir adalar grubu” olarak tanımlanırken (m. 46/b); takımda devleti ise “bütünüyle bir veya birçok takımdadan oluşan ve başka adaları da ihtiva edebilen bir devlet” şeklinde tanımlanmıştır. (Çev. Özman) “United Nations Convention on the Law of the Sea”, United Nations Treaty Series, 1982, Volume 1833, p. 3 (BMDHS).

¹⁷ Birbirleriyle bağlantılı ada gruplarının bütüncül biçimde değerlendirilmesi ve bu gruplara özel deniz alanları tanınması fikri 20. yüzyılın başlarına uzanmaktadır. Konu 1928 Stockholm ve 1930 La Haye konferansları ile 1958 ve 1960 Cenevre Deniz Hukuku Konferanslarında ele alınmış, ancak bu süreçlerde somut bir düzenlemeye ulaşılamamıştır. Nihai düzenleme ise Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nda gerçekleştirilmiştir. Bkz. Pazarıcı, s. 300. Konferans sonucunda imzalanan BMDHS ile takımda devletlerinin ve takımda sularının durumu uluslararası hukukta ilk kez düzenlenmiştir (m. 46-54). Takımda suları üzerindeki hava sahasına ilişkin BMDHS hükümlerinin bir değerlendirmesi için bkz. Bal, Hava Hukuku, s. 252-254.

¹⁸ Açık semalar rejimlerinin gelişmekte olan ülkelerin ekonomik ve stratejik hedeflerine uygun düşmeyeceğine ilişkin bir değerlendirme için bkz. Wiradipradja, s. 1 vd.

anlamlandırmayı hem de benzer hukuki tartışmalar için Türkçe literatürde kavramsal bir temel oluşturmayı hedeflemektedir¹⁹.

I. AÇIK SEMALAR DOKTRİNİ

A. Tanım

Çağdaş sivil havacılığın küresel anayasası niteliğini taşıyan 1944 tarihli Şikago Sözleşmesi, ilk maddesiyle mühürlenmiş tam ve münhasır egemenlik ilkesi, gökyüzünü ulusal sınırların dikey bir izdüşümü haline getirmiş ve devletlere kendi hava sahaları üzerinde mutlak bir egemenlik tanımıştır. Bu mutlakiyetçi yaklaşım, teknik standartlarda sağlanan evrensel uyumun aksine, ticari haklar sahasında devlet merkezli bir kapalılığı esas almıştır. Nitekim Sözleşme'nin 5. maddesinde tarifersiz seferler için tanınan sınırlı serbesti²⁰, 6. maddede tarifeli uçuşların bir ön izne veya özel yetkilendirmeye tabi kılınmasıyla dengelenmiş²¹; böylece ticari hava trafiği, devletlerin stratejik ve idari onayına bırakılmıştır.

Şikago Konferansı'nda trafik haklarının çok taraflı bir zemin üzerinden evrenselleştirilmesi çabaları, devletlerin buna yanaşmaması nedeniyle etkisiz kalmıştır. Ticari hakların değişimine yönelik küresel bir mutabakatın sağlanamaması, uluslararası havacılığı parçalı ve müzakereye dayalı bir yapıya sürüklemiştir. Bu durum, devletleri ticari hak alışverişi için Sözleşme'nin 6.

¹⁹ Tan'ın isabetli bir şekilde tespit ettiği üzere, "Hava hukuku akademisyenleri, uzun yıllardır çok taraflı hava taşımacılığı anlaşmalarının etkileri ve doğuracağı sonuçlar üzerinde çalışmaktadır. Bununla birlikte, mevcut teorilerin büyük bir kısmı; tarih, kültür, siyasi duruş ve kalkınma düzeyi gibi unsurlar bakımından diğer bölgelerden ciddi şekilde ayrılan Avrupa Birliği (AB) odaklı çalışmalara dayanmaktadır. Bu nedenle, mevcut teorilerin söz konusu çok taraflı hava taşımacılığı anlaşmalarını anlamlandırmada yeniden yorumlanabilmesi için öncelikle farklı bölgeler arasındaki yapısal farklılıkların incelenmesi elzemdir.", bkz. Tan, Understanding, s.74.

²⁰ Sözleşme'nin 5'inci maddesi şu şekildedir: "Tarafların her biri, tarifeli uluslararası hava hizmetlerinde kullanılmayan diğer Tarafların Devletlere ait hava araçlarının, işbu Sözleşme hükümlerine uymak kaydıyla, önceden izin almaksızın kendi ülkesine girme, ülkesi üzerinden durmaksızın uçuşa ve trafik dışı amaçlarla teknik iniş yapma hakkına sahip olduğunu kabul ederler. Bununla birlikte, üzerinden uçulan devletin, hava aracından iniş talep etme hakkı saklıdır. Ayrıca Tarafların Devletler, uçuş güvenliği gereğiyle, ulaşımı güç olan veya yeterli seyrisufer kolaylıklarının bulunmadığı bölgeler üzerinden uçacak hava araçlarından belirli rotaları izlemelerini veya özel izin almalarını talep etme hakkını saklı tutarlar." (Resmi çeviri metni yazar tarafından sadeleştirilmiştir).

²¹ Sözleşme'nin 6'ncı maddesi şu şekildedir: "Tarifeli uluslararası hava hizmetleri; ancak ilgili devletten özel izin veya başka bir şekilde yetki alınmış olması kaydıyla ve bu izin veya yetki hükümlerine riayet edilmesi şartıyla, bir Tarafların Devleti'nin ülkesi üzerinden veya ülkesi dahilinde işletilebilir." (Resmi çeviri metni yazar tarafından sadeleştirilmiştir).

maddesindeki izin şartını yerine getirecek olan ikili hava ulaştırma anlaşmaları mekanizmasını kurmaya zorlamıştır. Karşılıklılık esasına dayalı bu geleneksel sistem, her bir hattı, kapasiteyi ve frekansı devletler arası çetin pazarlıkların konusu haline getirmiştir.

İşte bu kısıtlayıcı ve devlet güdümlü yapı, zaman içerisinde küreselleşmenin getirdiği ekonomik zorunluluklarla çatışmaya başlamış ve sistemin doğasındaki bu gerilim, Açık Semalar paradigmasının doğuşuna zemin hazırlamıştır²².

Uluslararası sivil havacılık doktrininde “Açık Semalar” kavramı, devlet otoritesinin hava sahası üzerindeki mutlak ve korumacı yaklaşımının, küresel piyasa değişkenleri lehine aşındırıldığı liberal bir kırılmayı temsil eder²³. 1944 tarihli Şikago Sözleşmesi’nin ticari faaliyetleri devletin ön iznine bağlayan geleneksel ve durağan yapısının aksine bu rejim, “yasaklanmadıkça serbestlik” ilkesini rehber edinir²⁴. Bu hâliyle Açık Semalar, ulusal kontrolün iktisadi kaygılarla gönüllü olarak sınırlandırılması olarak açıklanabilir²⁵.

Hukuki ve operasyonel düzlemde ise bu doktrin; rota, kapasite, frekans ve fiyatlandırma gibi havayolu işletmeciliğinin mahrem unsurlarını idari müdahaleden arındıran bir normlar bileşkesidir²⁶. Özet bir ifade ile bu rejim, bir tarafın havayolu işletmesine, diğer tarafın egemenlik alanı üzerinde herhangi bir rota ve kapasite kısıtlaması olmaksızın, maliyet odaklı bir serbestiyle operasyon yürütme hakkı tanınmasıdır²⁷. Bu süreçte yabancı havayolu firmalarına çeşitli serbestlikler tanınması ve mülkiyet kurallarının esnetilmesi, devletin korumacı tekelden feragat ederek sivil havacılığı piyasa değişkenlerinin “görünmez ellerine” teslim etmesi anlamına gelir.

²² Tan, Understanding, s. 73-74.

²³ Wiradipradja, s. 2; Dy, s. 2; Heriyanto/Putro, s. 468.

²⁴ Tan, Understanding, s. 73-74; Wiradipradja, s. 1; Heriyanto/Putro, s. 479.

²⁵ Stockfish, s. 599; Wiradipradja, s. 5.

²⁶ Nugraha/Christiawan, s. 148.

²⁷ Wiradipradja, s. 2.

Netice itibarıyla Açık Semalar; üçüncü²⁸, dördüncü²⁹ ve hatta beşinci³⁰ trafik haklarının ötesine geçen, operasyonel iş birlikleri ve *charter* uçuşları üzerindeki bürokratik vesayeti kaldıran küresel bir serbestleşme hareketidir³¹. Bu paradigma değişiminin, hava taşımacılığını devletlerin stratejik bir savunma kalesi olmaktan çıkarıp, verimlilik ve tüketici refahı odaklı küresel bir hizmet alanına dönüştürmeyi hedeflediği söylenmektedir.

B. Gelişim

Açık Semalar doktrininin tarihsel gelişimi, 1944 tarihli Şikago Sözleşmesi ile tesis edilen korumacı yapının, küreselleşme ve ekonomik verimlilik talepleri neticesinde, özellikle Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) öncülüğünde 1970'lerin sonundan itibaren aşamalı olarak çözülmesiyle başlamıştır³². Bu sürecin ilk kıvılcımı, ABD'nin 1978 yılında iç havayolu endüstrisini serbestleştirmesiyle çakılmış; bu liberalleşme politikası 1979 yılı itibarıyla uluslararası düzleme de teşmil edilmiştir. ABD, stratejik bir hamle ile 1982 yılına kadar başta küçük ölçekli devletler olmak üzere dünya çapında yirmi üç ikili hava hizmetleri anlaşması imzalamış, ancak asıl dönüm noktası, 1992 yılında Hollanda ile akdedilen ve AB otoritelerinin itirazlarına rağmen

²⁸ Üçüncü hava trafik hakkı, başka bir adıyla üçüncü hava trafik serbestisi, A Devleti'ne ait bir hava yolu işletmesinin, kendi ülkesinden yabancı bir B Devleti'nin ülkesindeki belirli bir noktaya yolcu ve/veya kargo taşıma yetkisini ifade eder. Örneğin, Türk hava yolu taşıyıcısı Türk Hava Yolları (THY) tarafından gerçekleştirilen ve İstanbul'dan (Türkiye) Londra'ya (Birleşik Krallık) yolcu taşıyan bir uçuş, bu trafik hakkı kapsamında değerlendirilir.

²⁹ Dördüncü hava trafik hakkı, A Devleti'ne ait bir hava yolu işletmesinin, yabancı bir B Devleti'nin ülkesinden kendi ülkesindeki bir noktaya yolcu ve/veya kargo taşıma yetkisini ifade eder. Örneğin, bir Türk hava yolu işletmesi olan Pegasus Hava Yolları tarafından gerçekleştirilen ve Paris'ten (Fransa) İstanbul'a (Türkiye) yolcu taşıyan bir uçuş, bu hak kapsamında değerlendirilir.

³⁰ Beşinci hava trafik hakkı, A Devleti'ne ait bir hava yolu işletmesinin, söz konusu hizmetin A Devleti'nin ülkesinden başlayan bir seferin devamı olması kaydıyla, yabancı iki devlet (B ve C devletleri) arasında yolcu ve/veya kargo taşıma yetkisini ifade eder. Örneğin, Türk hava yolu taşıyıcısı THY tarafından gerçekleştirilen; İstanbul'dan (Türkiye) kalkış yapan, Singapur'a uğrayan ve ardından buradan yeni yolcu ve yük olarak Melbourne'e (Avustralya) devam eden bir uçuş, bu kapsamda değerlendirilir. Beşinci trafik hakkı, üç taraflı bir siyasi mutabakatın eş zamanlı varlığını gerektirmektedir. Başka bir deyişle, A Devleti'nin yalnızca B Devleti ile bir Hava Ulaştırma Anlaşması (HUA) bulunması yeterli olmayıp, aynı zamanda C Devleti ile de bu beşinci trafik hakkının kullanılmasına açıkça izin veren bir HUA akdetmiş olması gereklidir. Bkz., Scott/Trimarchi, s. 95-96.

³¹ Açık semalar rejimlerinin avantajlarına ilişkin bir değerlendirme için bkz. Abeyratne, Competition, s. 145 vd.

³² Stockfish, s. 600.

hayata geçen ilk gerçek “Açık Semalar” anlaşması olmuştur³³. Geleneksel sabit hedefli iniş haklarını ortadan kaldıran bu metin, taraflara birbirlerinin topraklarında sınırsız iniş hakkı tanıyarak küresel havacılıkta statükonun çözülüşünü başlatmıştır.

Avrupa kıtasındaki gelişim ise hem iç pazarın entegrasyonu hem de ABD ile yürütülen dış münasebetler ekseninde çift yönlü bir seyir izlemiştir. Başlangıçta hava taşımacılığını ortak pazarın dışında tutan 1957 Roma Antlaşması'nın³⁴ aksine süreç; Avrupa Adalet Divanı'nın 1974³⁵ ve 1986³⁶ yıllarındaki kritik kararlarıyla rekabet hukukunun havacılığa da uygulanacağına hükmetmesiyle ivme kazanmıştır³⁷. Avrupa Komisyonu, üye devletlerin egemenlik tepkilerine karşı ödül ve ceza stratejisi izleyerek³⁸

³³ Stockfish, s. 644.

³⁴ “Treaty establishing the European Economic Community”, United Nations Treaty Series, 1957, Volume 298, p. 11. (Roma Antlaşması). Roma Antlaşması 84'üncü madde: “1. Bu Başlık (Taşımacılık) hükümleri demiryolu, karayolu ve iç su yolu taşımacılığına uygulanır. 2. Konsey, oybirliği ile hareket ederek; deniz ve hava taşımacılığına yönelik uygun hükümlerin kabul edilip edilmeyeceğine, hangi ölçüde ve hangi usulle kabul edileceğine karar verebilir.” (Yazar tarafından tercüme edilmiştir.). Antlaşma metni için bkz. (https://www.ab.gov.tr/files/aradb/evt/1_avrupa_birligi/1_3_1_antlasmalar/1_3_1_kurucu_antlasmalar/1957_treaty_establishing_eec.pdf, Erişim Tarihi: 13.01.2026).

³⁵ Karara göre, Madde 84(2) uyarınca hava taşımacılığı sadece Anlaşma'nın ulaştırmaya dair özel politikalarından (Başlık IV) muaf tutulmuş olup; işçilerin serbest dolaşımı ve ayrımcılık yasağı gibi Anlaşma'nın tüm genel ve temel kurallarına diğer ekonomik sektörlerle aynı şekilde tabidir. Bu durum, Konsey henüz özel bir düzenleme yapmamış olsa dahi, hava taşımacılığı sektöründe doğrudan etkili olan genel topluluk hukukunun ve ayrımcılık yasaklarının tam olarak uygulanmasını zorunlu kılar. İlgili kararın künyesi için bkz. Judgment of the Court of 4 April 1974, Commission of the European Communities v French Republic, Case 167-73, European Court Reports 1974 -00359, ECLI:EU:C:1974:35.

³⁶ Divan'ın rekabet hukukunun hava taşımacılığına uygulanabilirliğini teyit eden ünlü Nouvelles Frontières kararı uyarınca Roma Antlaşması'nın 84. maddesi hava taşımacılığını genel kurallardan muaf tutmadığı için, rekabet kuralları başta olmak üzere tüm temel Antlaşma hükümleri bu sektörde de geçerliliğini korumaktadır. Bu doğrultuda üye devletler, ulaştırma faaliyetlerinde ortak pazarın rekabet hedeflerine aykırı düzenlemeler yapamaz ve ulaştırma politikasını genel hukuk ilkeleri çerçevesinde yürütmek zorundadır. Kararın künyesi için bkz. Judgment of the Court of 30 April 1986, Joined cases 209 to 213/84, Lucas Asjes and others, European Court Reports 1986 -01425, ECLI:EU:C:1986:188.

³⁷ Stockfish, s. 620; Dy, s. 7.

³⁸ Literatürde bu durum havuç ve sopa (İng. *carrot and stick*) stratejisi olarak değerlendirilmiştir. Bu strateji, devletleri sivil havacılıkta serbestleşme yönünde motive etmek için sunulan geniş pazar erişimi gibi ekonomik kazanımların (havuç) yanı sıra, statükoda ısrar edilmesi halinde karşılaşılan pazardan dışlanma ve hukuki yaptırım tehditlerini (sopa) eş zamanlı kullanan bir ikna ve zorlama mekanizmasıdır. Bkz. Dy, s. 7.

1987³⁹, 1990⁴⁰ ve 1992⁴¹ yıllarında kabul edilen üç liberalizasyon paketi ile AB Tek Havacılık Pazarı'nı (SAM) kademeli olarak oluşturmuştur. Bu süreçte fiyatlandırma, kapasite ve pazar erişimindeki kısıtlamalar kaldırılarak 1997 itibarıyla tam kabotaj hakkı tanıyan entegre bir yapı kurulmuştur⁴².

Söz konusu iç entegrasyona paralel olarak ABD, çevreleme stratejisiyle önce küçük AB ülkeleriyle anlaşmalar imzalayarak trafiği bu noktalara çekmiş, böylece Almanya ve Fransa gibi büyük pazarları da benzer anlaşmalar yapmaya mecbur bırakmıştır.⁴³ Ancak Avrupa Adalet Divanı'nın 2002 yılında aldığı kararlar, üye devletlerin münferit anlaşmalarındaki "milliyet şartlarının" AB hukukuna aykırı olduğunu tescil etmiş; bu durum yetkinin Komisyon'a geçerek 2007 yılında transatlantik uçuşları serbestleştiren kapsamlı ABD-AB Açık Semalar Anlaşması'nın yolunu açmıştır.

Küresel ölçekte bu liberalleşme dalgası, 2001 yılında ABD, Brunei, Şili, Yeni Zelanda ve Singapur arasında imzalanan ve daha sonra Tonga, Moğolistan ve Cook Adaları'nın da katıldığı MALIAT gibi girişimlerle Asya-Pasifik havzasına da sirayet etmiştir⁴⁴. Bu anlaşma, kargo hizmetleri için

³⁹ Birinci Paket kapsamındaki düzenlemelerin adları ve kabul tarihleri şu şekildedir: Council Regulation (EEC) No 3975/87 of 14 December 1987 on the Application of the Competition Rules to Air Transport; Council Regulation (EEC) No 3976/87 of 14 December 1987 on the Application of the Treaty to certain categories of agreements and concerted practices; Council Directive 87/601/EEC of 14 December 1987 on Air Fares; Council Decision 87/602/EEC of 14 December 1987 on capacity sharing and market access (14.12.1987).

⁴⁰ İkinci Paket kapsamındaki düzenlemelerin adları ve kabul tarihleri şu şekildedir: Council Regulation 2343/90 on market access; Council Regulation 2342/90 on air fares; Council Regulation 2344/90 on the application of the treaty to certain categories of agreements and concerted practices (24.07.1990).

⁴¹ Üçüncü Paket kapsamındaki düzenlemelerin adları ve kabul tarihleri şu şekildedir: Council Regulation 2407/92 on licensing of air carriers; Council Regulation 2408/92 on market access; Council Regulation 2409/92 on fares and rates (23.07.1992).

⁴² 1 Nisan 1997 tarihi, 1992 yılında kabul edilen Üçüncü Liberalizasyon Paketi'nin öngördüğü geçiş sürecinin ikmal edildiği ve üye devletler arasında hiçbir kısıtlama olmaksızın tam kabotaj hakkının resmen yürürlüğe girdiği dönüm noktasını temsil eder. Bu tarih itibarıyla bir üye devlet havayolunun diğer bir üye devletin iç hatlarında uçuş gerçekleştirebilmesinin önündeki engeller tamamen kalkmış, böylece AB Tek Havacılık Pazarı, kurumsal ve operasyonel düzlemde nihai safhasına ulaşmıştır. Kawagoe, s. 171.

⁴³ Bu durum, Bal'ın da belirttiği üzere, özellikle trafik akışının belirli merkezlere kayması ihtimali karşısında diğer devletlerin benzer anlaşmalar yapmaya yönelmesinden kaynaklanmaktadır. Bkz. Bal, Hava Hukuku, s. 446-447.

⁴⁴ Sözleşme'ye 2001 yılında katılan Peru 2005 yılında, 2002 yılında katılan Samoa ise 2019 yılında Sözleşme'den çekilmiştir.

yedinci trafik hakkını⁴⁵ ve yolcu hizmetleri için beşinci trafik hakkını sınırsız hale getirerek en liberal çok taraflı metinlerden biri olmuştur. Benzer şekilde ABD'nin 2002 yılında Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) ile imzaladığı tam liberalizasyon anlaşmaları, bugün küresel pazarın devleri haline gelen Körfez taşıyıcılarının yükselişine hukuki bir zemin sunmuştur. Güneydoğu Asya'da ise ASEAN ülkeleri, Avrupa modelinin teknik rasyonelitesini benimsemekle birlikte⁴⁶, ASEAN Yolu (*ASEAN Way*) ilkeleri çerçevesinde⁴⁷, bağlayıcı bir üst otorite olmaksızın Tek Havacılık Pazarı sürecini başlatmışlardır⁴⁸.

II. ASEAN AÇIK SEMALAR REJİMİ

ASEAN, bölge içi barış ve istikrarı tesis etmek amacıyla 8 Ağustos 1967 tarihinde Tayland'ın başkenti Bangkok'ta; Endonezya, Malezya, Filipinler, Singapur ve Tayland'ın Bangkok (ASEAN) Bildirgesi'ni imzalamasıyla kurulmuştur⁴⁹. Temel kuruluş felsefesi ekonomik büyümenin hızlandırılması, toplumsal ve kültürel gelişimin desteklenmesi ile hukukun üstünlüğü ve BM şartı ilkeleri çerçevesinde bölgesel barışın korunması üzerine inşa edilmiştir⁵⁰. Organizasyon, zaman içerisinde genişleme politikası izleyerek Brunei Darüsselam (1984), Vietnam (1995), Laos ve Myanmar (1997) ve Kamboçya'yı (1999) bünyesine katmıştır. Son olarak 25 Ekim 2025 tarihinde Doğu Timor'un tam üyeliğinin gerçekleşmesiyle birlik, toplam on bir üye devletten oluşan kapsamlı bir bölgesel entegrasyon modeline dönüşmüştür. Aşağıdaki haritada üye devletler görülebilir.

⁴⁵ Bu hak, A Devleti'ne ait bir hava yolu işletmesinin, kendi ana ülkesi (A Devleti) ile hiçbir bağlantı kurmaksızın, yabancı iki devlet (B ve C devletleri) arasında yolcu ve/veya kargo taşıma yetkisini ifade eder. Örneğin, bir Türk hava yolu işletmesinin Türkiye'den kalkış yapmadan veya Türkiye'ye uğramadan doğrudan Berlin (Almanya) ile Madrid (İspanya) arasında sefer düzenlemesi bu kapsamda değerlendirilir. Yolcu taşımacılığında nadiren başvuru olan bu hak, hızlı teslimat ihtiyacının ve liberalleşmenin etkisiyle hava kargo sektörünün temel unsurlarından biri haline gelmiştir. FedEx gibi büyük kargo operatörleri, bu trafik hakkını yaygın olarak kullanmaktadır. Bkz., Scott/Trimarchi, s. 97.

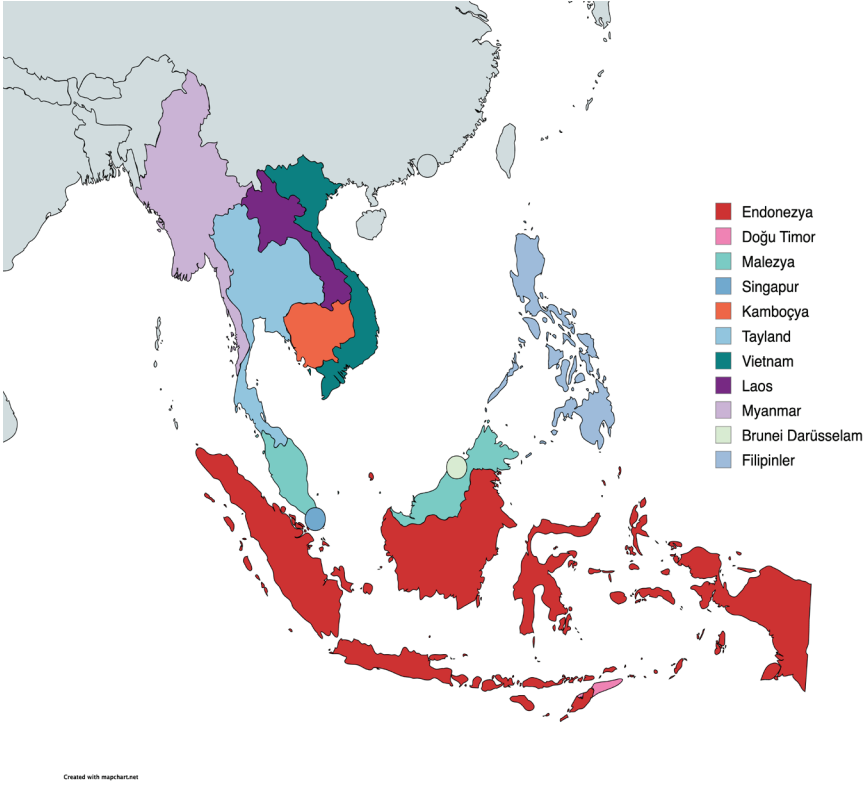
⁴⁶ Örneğin AB'nin aksine, ASEAN'ın supranasyonal bir kurumun olmaması, ASAM'ın aşamalı bir yaklaşım yoluyla uygulanması anlamına gelmektedir. Bkz. Tan, Understanding, s. 77.

⁴⁷ Goh, s. 113 vd.

⁴⁸ Saraswati/Hanaoka, s. 7.

⁴⁹ "The ASEAN Declaration", Bangkok, 1967 (Bangkok Bildirgesi).

⁵⁰ Narine, s. 411 vd.; Tan, Understanding, s. 75; Putra, s. 165.



Şekil: ASEAN Üye Ülkeleri Haritası (Ocak 2026)⁵¹

ASEAN Açık Semalar Rejimi, örgütün ekonomik entegrasyon hedefleri doğrultusunda sivil havacılığı da bir katalizör olarak kullanmalarının çıktısıdır.⁵² Şikago Sözleşmesi'nin devlet merkezli ve korumacı yapısını bölgesel bir serbestleşme potasında eritmeyi amaçlayan bu rejim, hava hukuku ilkeleri ile küresel pazarın pragmatik gerekliliklerinin kesiştiği noktada durmaktadır. Rejim, bölge devletleri arasındaki fiziki mesafeleri hukuki ve ticari iş birlikleriyle aşarak, tek havacılık pazarı oluşturma vizyonuyla şekillendirilmiştir⁵³.

⁵¹ Harita, makale yazarı tarafından 27.01.2026 tarihinde MapChart isimli web sayfası aracılığı ile hazırlanmıştır. Bkz. <https://www.mapchart.net/index.html>.

⁵² Abeyratne, Competition, s. 151; Putra, s. 165-166.

⁵³ Tan, Understanding, s. 75.

Bu yapı, yolcu ve kargo taşımacılığını ayrı ayrı ele alan üç temel çok taraflı anlaşma ve bu anlaşmaların uygulama kapasitesini kademeli olarak genişleten ek protokoller üzerine inşa edilmiştir⁵⁴. ASEAN Yolu olarak adlandırılan esnek ve aşamalı entegrasyon prensibi çerçevesinde geliştirilen bu düzenlemeler, bir yandan hava trafik haklarının serbestleştirilmesini teşvik ederken diğer yandan devletlerin güvenlik ve egemenlik mülahazalarını koruyan bir denge arayışını temsil etmektedir⁵⁵. Aşağıda, bu rejimin temel sütunlarını oluşturan hukuki belgeler detaylandırılacaktır.

A. ASEAN Çok Taraflı Hava Hizmetleri Anlaşması (MAAS)

ASEAN üye devletleri tarafından 20 Mayıs 2009 tarihinde Manila’da imzalanan ve 23 Kasım 2009’da yürürlüğe giren MAAS, bölgede tek bir havacılık pazarı oluşturulması ve hava hizmetlerinin kademeli olarak serbestleştirilmesi amacıyla oluşturulmuş temel hukuki belgedir⁵⁶. Anlaşma, 1944 tarihli Şikago Sözleşmesi’ne taraf olan devletlerin, uluslararası hava taşımacılığında yüksek emniyet ve güvenlik standartları sağlama arzusuyla ve tam serbestleşmeyi hedefleyen bir vizyonla akdedilmiştir⁵⁷. Terminolojik açıdan MAAS, *territory* kavramını kara ülkesi, iç sular, karasuları ve özellikle takımada devletleri için hayati önem taşıyan takımada suları (*archipelagic waters*) ile bunların üzerindeki hava sahasını kapsayacak şekilde tanımlayarak, devletlerin egemenlik haklarını uluslararası hukuk normları çerçevesinde belirginleştirmiştir⁵⁸.

MAAS, taraf devletlerin belirlenen havayollarına, diğer taraf devletlerin ülkesi üzerinden iniş yapmaksızın uçuş ve ticari olmayan amaçlarla durma haklarını tanınmasının yanı sıra, Anlaşma’nın ayrılmaz parçası olan Protokolleri vasıtasıyla trafik haklarının genişletilmesini öngörmektedir⁵⁹.

⁵⁴ Saraswati/Hanaoka, s. 8.

⁵⁵ Nitekim 2015 yılına kadar ASAM’ın kurulmuş olması hedeflenmişse de bölgesel hükümetler havayolu sektöründeki hızlı değişimlere ayak uyduramamış ve altyapı ve insan gücü kısıtlamaları yaygınlaşmıştır. Ayrıca, ASAM’ın liberalleşme gündemi oldukça mütevazı kalmıştır. Bkz. Tan, *Liberalizing*, s. 1.

⁵⁶ “ASEAN Multilateral Agreement on Air Services (MAAS)”, Manila, 2009 (ASEAN Çok Taraflı Hava Hizmetleri Anlaşması).

⁵⁷ Heriyanto/Putro, s. 471-472.

⁵⁸ MAAS m.1/4: “The term “territory” means the land territory, internal waters, territorial sea, archipelagic waters, the seabed and the sub-soil thereof and the airspace above them.”

⁵⁹ Protokollerin bir listesine ana metinden de ulaşılabilir. Bkz. MAAS Ek-II: Uygulama Protokolleri.

Anlaşma, havayolu işletmelerinin atanması ve yetkilendirilmesinde “önemli mülkiyet ve etkin kontrol” ilkesini esas almakla birlikte, ASEAN üye devletleri arasında topluluk mülkiyeti esaslı esnek yetkilendirme modellerine de cevaz vererek bölgesel entegrasyonu derinleştirmeyi hedeflemiştir⁶⁰. Bu yapı, taraf devletlerin belirledikleri havayollarının, güvenlik ve emniyet standartlarına uyum sağlaması koşuluyla, bürokratik gecikmeler olmaksızın işletme ruhsatı alabilmesini temin eden idari yükümlülükler getirmektedir⁶¹.

MAAS’ın operasyonel çerçevesini çizen Protokoller, trafik haklarının kapsamını ve coğrafi sınırlarını belirleyen altı ayrı hukuki belgeden oluşmaktadır. Protokol 1⁶² ve Protokol 2⁶³, ASEAN Alt Bölgeleri (BIMP-EAGA, CLMV, IMS-GT ve IMT-GT) içerisinde sırasıyla sınırsız üçüncü, dördüncü ve beşinci trafik haklarının kullanımını düzenlemektedir. Bu protokoller, kapasite, frekans ve uçak tipi konusunda herhangi bir sınırlama olmaksızın, belirlenen noktalar arasında tam serbesti sağlamayı amaçlamakta ve kalkınma bölgeleri içerisindeki bağlantıları artırmayı hedeflemektedir. Protokollerin hukuki yapısı, “ASEAN eksi X” prensibine uygun olarak, hazır olan üye devletlerin diğerlerini beklemeksizin ekonomik düzenlemeleri uygulamaya koyabilmesine imkân tanıyan esnek bir katılım rejimini benimsemiştir⁶⁴.

Protokol 3 ve Protokol 4, serbestleşme rejimini alt bölgeler arası düzeye taşıyarak, farklı ASEAN alt bölgelerinde yer alan belirlenmiş noktalar arasında sınırsız üçüncü, dördüncü ve beşinci trafik haklarının kullanımını düzenlemektedir⁶⁵. Bu protokoller uyarınca, taraf devletlerin havayolları, kendi alt bölgeleri dışındaki diğer taraf devletlerin belirlenmiş noktalarına, kapasite kısıtlaması olmaksızın yolcu hizmetleri düzenleme hakkına sahiptir. Beşinci trafik hakkını düzenleyen Protokol 4, ara noktalar ve ötesi noktalar üzerinden yapılan seferlerde, bu noktaların da ASEAN alt bölgeleri içerisinde

⁶⁰ MAAS m. 3/2-a.

⁶¹ MAAS m. 3/3.

⁶² “MAAS Protocol 1 on Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights Within the ASEAN Sub-Region”, Manila, 2009 (MAAS Protokol 1).

⁶³ “MAAS Protocol 2 on Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights Within the ASEAN Sub-Region”, Manila, 2009 (MAAS Protokol 2).

⁶⁴ Dy, s. 12.

⁶⁵ “MAAS Protocol 3 on Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights between the ASEAN Sub-Regions”, Manila, 2009 (MAAS Protokol 3).

yer alması şartıyla geniş bir operasyonel esneklik sağlamaktadır⁶⁶.

Başkentler arasındaki bağlantıları güçlendirmeyi amaçlayan Protokol 5 ve Protokol 6, üye devletlerin başkentleri arasında sırasıyla sınırsız üçüncü, dördüncü ve beşinci trafik haklarının serbestleştirilmesini öngörmektedir. Protokol 5, 31 Aralık 2008 tarihine kadar başkentler arasında tam pazar erişiminin sağlanmasını hedeflerken⁶⁷, Protokol 6 bu hakkı beşinci trafik haklarını da içerecek şekilde 31 Aralık 2010 tarihine kadar genişletmeyi taahhüt altına almıştır⁶⁸. Bu protokoller, başkentler arası uçuşlarda kapasite ve frekans sınırlamalarını kaldırarak, doğrudan pazar erişimini güvence altına alan hükümler içermektedir.

MAAS rejimi, serbestleşmeyi teşvik ederken adil rekabet ortamının korunmasına yönelik koruma önlemleri mekanizmalarını da içermektedir. Anlaşma'nın 12. ve 13. maddeleri, havayollarının rekabet durumlarını olumsuz etkileyen ayrımcı uygulamaları, aşırı kapasite artışı, yıkıcı fiyat politikalarını ve devlet yardımlarını haksız rekabet göstergeleri olarak tanımlamakta ve bu durumlarda taraf devletlere danışma ve yaptırım uygulama hakkı tanımaktadır. Ayrıca, tarife belirleme serbestisi ilkesi benimsenmiş olsa da rekabeti bozucu veya hâkim durumun kötüye kullanılması niteliğindeki tarifelere müdahale yetkisi saklı tutulmuştur.

Uyuşmazlıkların çözümü konusunda MAAS, 2004 Vientiane Protokolü⁶⁹ ile oluşturulan Geliştirilmiş Anlaşmazlık Çözüm Mekanizması'na atıfta bulunarak⁷⁰, teknik ve ticari anlaşmazlıkların kurumsal bir çerçevede ele alınmasını öngörmektedir. Ayrıca, Anlaşma'nın diğer uluslararası sözleşmelerle ilişkisini düzenleyen maddeler, özellikle 1982 BMDHS

⁶⁶ "MAAS Protocol 4 on Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights between the ASEAN Sub-Regions", Manila, 2009 (MAAS Protokol 4).

⁶⁷ "MAAS Protocol 5 on Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights between ASEAN Capital Cities", Manila, 2009 (MAAS Protokol 5).

⁶⁸ "MAAS Protocol 6 on Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights between ASEAN Capital Cities", Manila, 2009 (MAAS Protokol 6).

⁶⁹ ASEAN uyuşmazlık çözüm sistemi, 1996 yılındaki siyasi uzlaşma odaklı ilk protokolden itibaren kademeli bir kurumsallaşma süreci geçirerek, 2004 Vientiane Protokolü ile daha bağlayıcı ve kurallara dayalı bir yapıya evrilmiştir. 2019 yılında güncellenen son protokol ise mekanizmayı uluslararası yargısal standartlara yaklaştırarak, ekonomik entegrasyonun hukuki güvenliğini artırmayı hedefleyen, icra kabiliyeti yüksek bir normatif çerçeve tesis etmiştir.

⁷⁰ MAAS m. 17: "The provisions of the ASEAN Protocol on Enhanced Dispute Settlement Mechanism, done at Vientiane, Lao PDR, on 29 November 2004 and any amendment thereto, shall apply to disputes arising under this Agreement."

kapsamındaki hakların saklı olduğunu vurgulayarak, hava sahası rejiminin deniz hukuku normlarıyla çelişmemesini güvence altına almıştır⁷¹. Bu durum, hava sahası egemenliğinin deniz yetki alanlarıyla sıkı sıkıya bağlı olduğu Güneydoğu Asya coğrafyasında hukuki belirlilik sağlamaktadır.

Protokol No.	Protokol Başlığı	Temel Amaç ve Kapsam
1	ASEAN Alt Bölgeleri İçinde Sınırsız Üçüncü ve Dördüncü Trafik Hakları	ASEAN'ın belirlenmiş alt bölgeleri (örneğin BIMP-EAGA veya IMT-GT gibi büyüme uçgenleri) içindeki noktalar arasında havayollarının sınırsız yolcu ve kargo taşımaya izin verir.
2	ASEAN Alt Bölgeleri İçinde Sınırsız Beşinci Trafik Hakları	ASEAN alt bölgeleri içindeki uçuşlarda, üçüncü bir ülkeye uğrama veya oradan yolcu alıp devam etme hakkı tanıyarak operasyonel esnekliği artırır.
3	ASEAN Alt Bölgeleri Arasında Sınırsız Üçüncü ve Dördüncü Trafik Hakları	Farklı ASEAN alt bölgeleri arasında (örneğin bir alt bölgedeki şehirden diğer bir alt bölgedeki şehre) sınırsız direkt uçuş imkânı sağlar.
4	ASEAN Alt Bölgeleri Arasında Sınırsız Beşinci Trafik Hakları	Farklı ASEAN alt bölgeleri arasındaki uçuşlarda beşinci trafik hakkının kullanılmasına olanak tanır, böylece havayolları alt bölgeler arası çok bacaklı uçuşlar düzenleyebilir.
5	ASEAN Başkentleri Arasında Sınırsız Üçüncü ve Dördüncü Trafik Hakları	ASEAN üyesi ülkelerin başkentleri arasında kapasite veya frekans sınırlaması olmaksızın direkt uçuşlara izin verir.

⁷¹ MAAS m. 18/2: “Nothing in this Agreement shall prejudice the rights or the exercise of these rights by any Contracting Party under the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982, in particular with regard to freedom of the high seas, rights of innocent passage, archipelagic sea lanes passage or transit passage of ships and aircraft, and consistent with the Charter of the United Nations.”

- 6 ASEAN Başkentleri Arasında Sınırsız Beşinci Trafik Hakları ASEAN başkentleri arasında yapılan uçuşlarda beşinci trafik hakkının kullanılmasına izin verir.

Tablo 1: ASEAN Çok Taraflı Hava Hizmetleri Anlaşması (MAAS) Protokolleri

B. ASEAN Hava Kargo Hizmetlerinin Tam Serbestleştirilmesine İlişkin Çok Taraflı Anlaşma (MAFLAFS)

MAFLAFS, 20 Mayıs 2009 tarihinde Manila’da imzalanan, ASEAN içinde hava kargo taşımacılığının kademeli tam liberalizasyonunu hedefleyen çok taraflı bir anlaşmadır.⁷² Anlaşma’nın normatif çerçevesi, ASEAN Ekonomik Topluluğu’nun kurulması hedefi, Bali Concord II, Vientiane Action Programme ve ASEAN Air Transport Integration Roadmap gibi siyasal belgelerle ilişkilendirilmiştir. Şikago Sözleşmesi’ne açıkça atıf yapılması ve ICAO standartlarının esas alınması, rejimin uluslararası havacılık hukukunun genel ilkeleriyle uyumlu şekilde inşa edildiğini göstermektedir. Anlaşma’nın 1–20. maddeleri arasında yer alan hükümler, hakların tanınması (m.2), havayolu tayini ve yetkilendirilmesi (m.3), emniyet ve güvenlik (m.5–6), tarifeler (m.7), adil rekabet (m.13), korunma mekanizmaları (m.14), uyuşmazlık çözümü (m.18) ve diğer anlaşmalarla ilişki (m.19) gibi klasik hava ulaştırma hukuku başlıklarını kapsamakla birlikte, bunları liberalizasyon hedefleriyle kaynaştıracak şekilde ele almaktadır. Özellikle m.19/3, MAFLAFS ile mevcut ikili veya çok taraflı anlaşmalar arasında çatışma olması halinde daha liberal olan düzenlemenin öncelik taşıyacağını kabul etmektedir. Bu anlamda normatif hiyerarşinin serbestleşme lehine tesis edildiği söylenebilir.

MAFLAFS, tıpkı MAAS gibi liberalizasyon hedeflerini uygulama protokolleri ile destekleyerek somutlaştırmıştır. Protokol 1, ASEAN üyesi devletler arasında belirlenmiş noktalar bakımından sınırsız üçüncü, dördüncü ve beşinci trafik haklarının tanınmasını öngörmektedir⁷³. Burada dikkat çekici husus, beşinci hava trafik hakkının tamamen ASEAN içinde kullanılmak üzere sınırlandırılmasıdır. Yani liberalizasyonun coğrafi kapsamı, beklendiği üzere bilinçli biçimde bölgesel sınırlar içinde tutulmuştur. Protokol 1 ayrıca

⁷² “ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Freight Services”, Manila, 2009 (Hava Kargosu Hizmetlerinin Tam Serbestleşmesine İlişkin Çok Taraflı ASEAN Anlaşması).

⁷³ “MAFLAFS Protocol 1 on Unlimited Third, Fourth and Fifth Freedom Traffic Rights among Designated Points in ASEAN”, Manila, 2009 (MAFLAFS Protokol 1).

kapasite ve frekans sınırlamalarını kaldırmakta, havayollarına operasyonel esneklik tanımakta (uçuş yönü, ara durakların seçimi, uçak değişimi vb.) ve uçuş tarifelerinin onay usullerini asgari bürokrasiye indirgemektedir. Bununla birlikte, ASEAN dışı noktalarla bağlantılı taşımalar bakımından ilgili devletlerin havacılık otoritelerinin rızasını şart koşarak, liberalizasyonu mutlak değil, egemenlik denetimiyle dengelenmiş bir serbestlik olarak ele almıştır.

Protokol 2 ise liberalizasyonu daha ileri bir aşamaya taşıyarak, ASEAN içinde uluslararası havalimanına sahip tüm noktalar arasında sınırsız üçüncü, dördüncü ve beşinci trafik haklarının tanınmasını düzenlemektedir⁷⁴. İçerik bakımından Protokol 1'e büyük ölçüde paralel olmakla birlikte, belirlenmiş noktalar sınırlamasının kaldırılması, rejimi fiilen ASEAN içi tek hava kargo pazarı örneğine yaklaştırmaktadır. Bu düzenleme devletlerin klasik ikili hava ulaştırma anlaşmalarındaki sıkı egemenlik yaklaşımından uzaklaşıp, pazar erişimini müşterek biçimde serbestleştirmeyi kabul etme arzularını göstermektedir. Ancak burada da ASEAN dışı taşımalar için ikili mutabakat şartının korunması, liberalizasyonun sınırlarının belirlenirken temkinli bir duruş sergilendiğini ortaya koymaktadır.

Rejimin bağlayıcılığı ve uygulanabilirliği, bekleneceği üzere yalnızca onaylayan devletler bakımından doğacak şekilde düzenlenmiştir. Bu durum, anlaşmanın hukuki yapısının *opt-in* bir karakter taşıdığını, yani ASEAN içinde dahi orantısız bir liberalizasyon rejimine imkân verdiğini göstermektedir. Nitekim katılım listeleri incelendiğinde, bazı devletlerin (örneğin Endonezya) hem ana anlaşmaya hem de protokollere ancak 2015 yılında taraf olduğu görülmektedir; bu da liberalizasyonun ASEAN içinde homojen değil, kademeli ve siyasi iradeye bağlı bir süreç olduğunun bir göstergesi olarak kabul edilebilir⁷⁵.

⁷⁴ “MAFLAFS Protocol 2 on Unlimited Third, Fourth and Fifth Freedom Traffic Rights among All Points with International Airports in ASEAN”, Manila, 2009 (MAFLAFS Protokol 2).

⁷⁵ Laplace/Lenoir/Roucolle, s. 474.

Protokol No.	Protokol Başlığı	Temel Amaç ve Kapsam
1	ASEAN Bünyesindeki Belirlenmiş Noktalar Arasında Sınırsız Üçüncü, Dördüncü ve Beşinci Özgürlük Trafik Hakları	ASEAN üye devletleri tarafından özel olarak ismen belirlenmiş noktalar arasında, kapasite, frekans veya uçak tipi kısıtlaması olmaksızın sınırsız üçüncü, dördüncü ve beşinci trafik haklarının kullanımını düzenlemektedir.
2	ASEAN Bünyesinde Uluslararası Havalimanı Bulunan Tüm Noktalar Arasında Sınırsız Üçüncü, Dördüncü ve Beşinci Özgürlük Trafik Hakları	Liberalizasyonun kapsamını genişleterek, ASEAN bölgesindeki uluslararası havalimanına sahip tüm noktalar arasında sınırsız üçüncü, dördüncü ve beşinci trafik haklarının tam entegrasyonunu ve serbestçe kullanımını sağlamayı amaçlamaktadır.

Tablo 2: ASEAN Hava Kargo Hizmetlerinin Tam Serbestleştirilmesine İlişkin Çok Taraflı Anlaşma (MAFLAFS) Protokolleri

C. ASEAN Yolcu Hava Hizmetlerinin Tam Serbestleştirilmesine İlişkin Çok Taraflı Anlaşma (MAFLPAS)

ASEAN Yolcu Hava Hizmetlerinin Tam Serbestleştirilmesine İlişkin Çok Taraflı Anlaşma (MAFLPAS) ve buna bağlı protokoller, ASEAN üye devletleri arasında, tek bir havacılık pazarı oluşturma hedefi doğrultusunda kurgulanmış, uluslararası hava hukuku açısından *sui generis* özellikler taşıyan çok taraflı bir diğer düzenlemedir⁷⁶. 12 Kasım 2010 tarihinde Bandar Seri Begawan'da imzalanan bu Anlaşma, Şikago Sözleşmesi ilkelerine sadık kalmakla birlikte, öncülleri MAAS ve MAFLAFS gibi klasik ikili hava ulaştırma anlaşmalarının ötesine geçmiş, taraf devletlerin belirlediği havayolu işletmelerine sınırsız kapasite, frekans ve uçak tipi ile operasyon yapma imkanı tanıyan liberal bir rejim öngörmektedir. Anlaşma'nın dikkat çekici yönlerinden biri, havayolu tayin kriterlerinde "önemli mülkiyet ve etkin kontrol" ilkesinin yanı sıra, ASEAN topluluk taşıyıcısı kavramına zemin hazırlayan "esas işyeri" ve "etkin düzenleyici kontrol" kriterlerine de yer verilerek, milliyet

⁷⁶ "ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Passenger Air Services", Bandar Seri Begawan, 2010 (ASEAN Yolcu Hava Hizmetlerinin Tam Serbestleştirilmesine İlişkin Çok Taraflı Anlaşma).

şartının esnetilmesidir. Bu yapı, taraf devletlerin birbirlerinin sertifikasyon ve lisanslama süreçlerini karşılıklı tanıma prensibiyle, emniyet ve güvenlik standartlarında harmonizasyonu zorunlu kılmaktadır.

Anlaşma'nın operasyonel kapsamı, tıpkı MAAS ve MAFLAFS'ta izlendiği usule paralel olarak Ek II'de listelenen ve Anlaşmanın ayrılmaz bir parçası olan Uygulama Protokolleri aracılığıyla kademeli olarak genişletilmiştir. Protokol 1 ve Protokol 2, üçüncü, dördüncü ve beşinci trafik haklarının serbestleştirilmesini düzenlerken, coğrafi kısıtlamalar ve liberalizasyonun kapsamı bakımından önemli ayrımlar içermektedir. Protokol 1, taraf devletlerin uluslararası havaalanına sahip herhangi bir şehri arasında sınırsız üçüncü ve dördüncü trafik hakları tanımakla birlikte, kalkış ve varış noktalarının her ikisinin de başkent olması durumunu kapsam dışı bırakarak, bu özel pazarın muhtemelen MAAS kapsamındaki diğer düzenlemelere veya ikili anlaşmalara bırakıldığına işaret etmektedir⁷⁷. Benzer şekilde, Protokol 2 ile tanınan beşinci trafik hakkı, operasyonun tamamen ASEAN alt bölgesi içinde gerçekleşmesi şartıyla serbest bırakılmış, ancak başkent içeren uçuşlarda diğer noktanın başkent olmaması şartı getirilmiştir⁷⁸. Kanaatimizce bu düzenlemeler, tam serbestleşmeye giderken devletlerin başkentleri üzerindeki ticari egemenlik haklarını belirli ölçüde koruma tepkisini yansıtmaktadır.

Pazar erişim haklarının ötesinde, havayolu işletmelerinin operasyonel esnekliğini artırmaya yönelik hukuki araçlar, daha sonraki yıllarda imzalanan Protokol 3, 4 ve 5 ile sisteme entegre edilmiştir. 2017 tarihli Protokol 3, havayolu işletmelerine diğer taraf devletlerin iç hatlarında pazarlayan taşıyıcı sıfatıyla kod paylaşımı yapma hakkı tanıırken, bu hakkın kullanımı sırasında kabotaj yasağının ihlal edilmemesi gerektiği açıkça hükme bağlanmıştır⁷⁹. Hukuki açıdan bu durum, yabancı bir taşıyıcının iç hat bilet satışı yapabilmesine olanak tanısa da fiili operasyonun yerel taşıyıcı tarafından gerçekleştirilmesi zorunluluğunu getirmektedir. Benzer şekilde, 2018 tarihli Protokol 4 ile tanınan ortak terminal hakları, bir havayolunun diğer bir taraf devletteki iki veya daha fazla noktaya aynı sefer güzergahında hizmet vermesine olanak tanımış, ancak burada da salt iç hat taşımacılığı anlamına gelebilecek kabotaj

⁷⁷ “MAFLPAS Protocol 1 on Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights between any ASEAN Cities”, Bandar Seri Begawan, 2010 (MAFLPAS Protokol 1).

⁷⁸ “MAFLPAS Protocol 2 on Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights between any ASEAN Cities”, Bandar Seri Begawan, 2010 (MAFLPAS Protokol 2).

⁷⁹ “MAFLPAS Protocol 3 on Domestic Code-Share Rights between Points within the Territory of any other ASEAN Member States”, Singapore, 2017 (MAFLPAS Protokol 3).

faaliyetleri kesin bir dille yasaklanmıştır⁸⁰. Endonezya gibi geniş coğrafyaya sahip ülkeler, bu protokollerde egemenlik haklarını saklı tutarak, söz konusu hakların kullanımını Jakarta ve Bali gibi belirli giriş noktalarıyla sınırlandırma yoluna gitmişlerdir.

Sistemin en güncel hukuki katmanını oluşturan 2025 tarihli Protokol 5, kendi kendine duraklama haklarını düzenlemektedir⁸¹. Bu hak, bir havayolunun uluslararası bir yolculuğun parçası olarak, diğer bir taraf devletteki iki nokta arasında kendi yolcusunu/yükünü indirip bindirmesine izin vermektedir. Ancak, bu protokolda de devletlerin korumacı yaklaşımları, negatif liste mantığıyla metne yansımıştır; örneğin Tayland, Bangkok ile Phuket veya Chiang Mai arasındaki hatlarda bu hakkın kullanımını yasaklamış, Vietnam ise hakkın kullanımını sadece belirli noktalarla (Can Tho ve Van Don) sınırlandırmıştır. Bu kısıtlamalar, ASEAN hava hukuku rejiminin, tam serbestleşme hedefine rağmen, ulusal çıkarlar ve yerel pazarın korunması dengesini gözeten hibrit bir yapı sergilediğini göstermektedir. Ayrıca, tüm bu protokoller ve ana anlaşma, uyuşmazlıkların çözümünde 2004 tarihli ASEAN Geliştirilmiş Uyuşmazlık Çözüm Mekanizması Protokolü'ne atıfta bulunarak, diplomatik kanalların ötesinde kurumsal bir yargı yolunu da öngörmektedir.

Protokol No.	Protokol Başlığı	Temel Amaç ve Kapsam
1	Herhangi Bir ASEAN Şehri Arasında Sınırsız Üçüncü ve Dördüncü Özgürlük Trafik Hakları	Kalkış ve varış noktalarının her ikisinin de başkent olmaması kaydıyla, ASEAN şehirleri arasında kapasite veya frekans sınırlaması olmaksızın üçüncü ve dördüncü trafik haklarını (doğrudan taşıma) serbestleştirmektedir.

⁸⁰ “MAFLPAS Protocol 4 on Co-Terminal Rights between Points within the Territory of any other ASEAN Member State”, Bangkok, 2018 (MAFLPAS Protokol 4).

⁸¹ “MAFLPAS Protocol 5 on Own Stopover Rights between Points within the Territory of Any Other ASEAN Member State”, Kuala Lumpur, 2025 (MAFLPAS Protokol 5).

2	Herhangi Bir ASEAN Şehri Arasında Sınırsız Beşinci Özgürlük Trafik Hakları	Başkent içeren uçuşlarda diğer noktanın başkent dışı bir havalimanı olması şartıyla, ASEAN şehirleri arasında beşinci trafik haklarının (üçüncü bir ülkeye devam etme veya oradan gelme) sınırsız kullanımını düzenlemektedir.
3	Diğer Herhangi Bir ASEAN Üye Devletin Toprakları Dahilindeki Noktalar Arasında Yurt İçi Kod Paylaşımı Hakları	Kabotaj hakkı vermeksizin, havayolu işletmelerine uluslararası bir uçuşun devamı niteliğindeki diğer bir üye devletin iç hatlarında pazarlayan taşıyıcı olarak bilet satma (yurtiçi kod paylaşımı) yetkisi verir.
4	Diğer Herhangi Bir ASEAN Üye Devletin Toprakları Dahilindeki Noktalar Arasında Ortak Terminal Hakları	Ortak terminal hakları çerçevesinde, havayolu işletmelerinin aynı uluslararası sefer üzerinde diğer bir üye devletteki iki veya daha fazla noktaya (kabotaj yapmadan) hizmet götürebilmesini sağlar.
5	Diğer Herhangi Bir ASEAN Üye Devletin Toprakları Dahilindeki Noktalar Arasında Kendi Mola Hakları	Kabotaj yasağı saklı kalmak kaydıyla, havayollarının uluslararası bir yolculuğun parçası olarak yabancı bir üye devletteki iki nokta arasında duraklama yapıp kendi yolcu ve yükünü taşımasına imkân tanır.

Tablo 3: ASEAN Yolcu Hava Hizmetlerinin Tam Serbestleştirilmesine İlişkin Çok Taraflı Anlaşma (MAFLPAS) Protokolleri

III. TAKIMADA DEVLETLERİNİN AÇIK SEMALAR STRATEJİLERİ

Takimada devletleri için hava sahası egemenliği, coğrafi parçalanmışlığı telafi eden ve ulusal bütünlüğü sağlayan stratejik bir değer olarak kabul edilmektedir⁸². Bu devletler, ASEAN Açık Semalar Rejimi bünyesindeki bölgesel serbestleşme hedeflerine eklenirken, ekonomik verimlilik vaadi ile ulusal güvenlik ve yerel pazarın korunması arasında hassas bir denge kurmaktadır. Bölgesel entegrasyonun monolitik bir “açık gökyüzü” yapısından ziyade, devletlerin kendi jeopolitik gerçekliklerine göre şekillendirdikleri “yönetilen bir serbestleşme” çerçevesi olduğu, özellikle Endonezya ve Filipinler’in uygulamalarında somutlaşmaktadır.

⁸² Örneğin Endonezya, geniş takimada coğrafyasından dolayı adalar arası ulaşımda hava taşımacılığına muhtaçtır. Bkz. Nugraha/Christiawan, s. 140.

Bu iki devlet, ASEAN'ın temel hukuki belgeleri olan MAAS, MAFLAFS ve MAFLPAS çerçevesinde farklı hızlarda ve stratejik rezervlerle hareket ederek kendi takımada modellerini geliştirmişlerdir. Aşağıda, her iki ülkenin katılım takvimleri ve ulusal pazarlarını korumak adına getirdikleri hukuki sınırlamalar incelenecektir.

A. Endonezya

Endonezya'nın ASEAN Açık Semalar rejimine yaklaşımı, hava hukukunun devletlerin hava sahalarında tam ve münhasır egemenlikleri ilkesinin, bölgesel entegrasyonun ekonomik zorunlulukları karşısında nasıl işlevsel bir müzakere aracına dönüştüğünü gösteren güzel bir örnektir⁸³. Bölgenin hem en geniş hava sahasına hem de en büyük iç pazarına sahip olan bu takımada devleti, serbestleşmeyi pasif bir uyum süreci olarak değil, ulusal çıkarları önceleyen bir stratejiyle ele almıştır⁸⁴. Bu yaklaşımın arka planında elbette ki hava sahasının yalnızca teknik bir ulaşım alanı değil, ülkenin coğrafi bütünlüğünü ve siyasal varlığını taşıyan temel bir egemenlik unsuru olduğu düşüncesi yer almaktadır. Nitekim Endonezya'nın ASEAN tek havacılık pazarı süreçlerine katılımı, zaman çizelgelerindeki hesaplı gecikmeler ve protokollere yerleştirilen dar kapsamlı ama etkili çekinceler aracılığıyla, temkinli bir şekilde ilerleyen bir koruma mantığı üzerine inşa edilmiştir⁸⁵.

Bu yaklaşımın ilk izleri, MAAS sürecinde açık biçimde görülmektedir. Endonezya, MAAS'ı 29 Kasım 2011 tarihinde onaylamış olmakla birlikte, pazar erişimini tek seferde açmak yerine kademeli bir yapı tercih etmiştir⁸⁶. Uygulama protokollerinin ilk dördünde (özellikle 3., 4. ve 5. serbesti haklarını içeren düzenlemelerde) serbestleşme, Jakarta gibi ana merkezleri dışarıda bırakarak Balikpapan, Manado, Medan ve Padang gibi BIMP-EAGA ve IMT-GT alt bölge alanlarındaki ikincil noktalarla sınırlandırılmıştır⁸⁷. Ülkenin siyasi

⁸³ Abeyratne, Indonesia, s. 165-166; 173-174.

⁸⁴ Abeyratne, Indonesia, s. 164-165; Saraswati/Hanaoka, s. 1; Tan, Understanding, s. 77; Nugraha/Christiawan, s. 140.

⁸⁵ Nugraha/Christiawan, s. 148; Saraswati/Hanaoka, s. 9.

⁸⁶ Saraswati/Hanaoka, s. 9; Permana/Hoen/Holz hacker, s. 51.

⁸⁷ Nitekim Saraswati ve Hanaoka'nın ifadeleri ile, Endonezyalı havayolu işletmeleri, ASEAN bünyesindeki hava hizmetlerinin serbestleştirilmesi fikrine karşı bir tutum sergilememektedir. Söz konusu işletmeler, serbestleşme sürecinin pazar gereksinimleri doğrultusunda, ikili ve seçici bir yaklaşımla yürütülmesinin daha rasyonel olacağı görüşünü savunmaktadır. Tüm üye devletlerle akdedilmiş mevcut ikili hava hizmeti anlaşmalarının, Endonezyalı taşıyıcıların operasyonel ihtiyaçlarını karşılamada yeterli görülmesi sebebiyle ASAM gereksiz bir

ve ekonomik merkezi olan Jakarta'yı kapsayan Protokol 5 ve 6'nın ancak 2014 yılında onaylanmış olması, teknik bir gecikmeden ziyade, merkezdeki trafik hacmini ve yerel taşıyıcıların pazar payını korumaya yönelik bilinçli bir tercih olarak okunmalıdır⁸⁸.

Hava kargo alanında MAFLAFS rejimine katılım süreci ise Endonezya'nın temkinli yaklaşımını daha da görünür kılmaktadır. Pek çok ASEAN üyesi bu rejime 2010 yılında dahil olurken, Endonezya'nın ancak 28 Ağustos 2015 tarihinde katılması dikkat çekicidir. Aradaki beş yıllık süre, hesaplanmamış veya bürokratik bir gecikme olarak değil, ülkenin lojistik altyapısını güçlendirme ve Batam ile Makassar gibi stratejik merkezleri rekabete hazırlama amacı taşıyan bir geçiş dönemi olarak değerlendirilmelidir⁸⁹. Ana anlaşma ve protokollerin aynı anda kabul edildiği paket katılım modeli de Endonezya'nın iç reformlarla uluslararası yükümlülükleri eş zamanlı yürütme arayışını yansıtmaktadır. Bu tablo, pazarını bütünüyle açmadan önce ulusal taşıyıcıları ve lojistik güvenliği koruma konusunda ısrarlı bir politika izlendiğini göstermektedir⁹⁰.

Yolcu taşımacılığında en ileri serbestleşme düzeyini temsil eden MAFLPAS rejimi söz konusu olduğunda ise Endonezya'nın çok daha teknik ve kapsamlı sınırlamalar getirdiği görülmektedir. Bu devlet, 7 Nisan 2016 tarihinde ana anlaşmaya taraf olmuş ancak iç pazara doğrudan etki eden protokoller bakımından son derece ihtiyatlı davranmıştır. Özellikle Protokol 3 ve 4'ün 15 Temmuz 2024 gibi oldukça yakın bir tarihte onaylanması ve bu protokoller kapsamında getirilen sınırlamalar, bu tutumun somut göstergesidir. Endonezya, yurt içi kod paylaşımı ve co-terminal haklarını yalnızca beş giriş noktasıyla (Jakarta, Denpasar, Makassar, Medan ve Surabaya) sınırlandırmış, böylece yabancı taşıyıcıların takımadanın iç hat ağlarına derinlemesine nüfuz etmesini hukuken engellemiştir⁹¹. Bu beş merkezli yaklaşım, serbestleşme yönünde atılan adımların, ulusal pazar bütünlüğünü zedelemeyecek şekilde belirlendiğini ortaya koymaktadır⁹².

düzenleme olarak değerlendirilmektedir. Bu doğrultuda, Garuda ve diğer havayolu şirketleri, ASAM anlaşmalarının onaylanma sürecini erteleme yönünde Endonezya hükümeti nezdinde lobi faaliyetleri yürütmektedir. Bkz. Saraswati/Hanaoka, s. 9.

⁸⁸ Abeyratne, Indonesia, s. 163-166.

⁸⁹ Nugraha/Christiawan, s. 149-150.

⁹⁰ Zuan/Ellis/Pagliari, s. 99-100; Nugraha/Christiawan, s. 149; Abeyratne, Competition, s. 152.

⁹¹ Abeyratne, Indonesia, s. 173.

⁹² Zuan/Ellis/Pagliari, s. 99-101.

Sonuç olarak Endonezya örneği, ASEAN Tek Havacılık Pazarı'nın homojen ve tek yönlü bir serbestleşme alanı olmadığını, aksine ulusal güvenlik, ekonomik çıkar ve egemenlik kaygılarının sürekli müzakere edildiği değişken bir yapı olduğunu göstermektedir⁹³. Endonezya, Şikago Sözleşmesi'nden kaynaklanan egemenlik yetkisini, bölgesel düzenlemeleri kendi jeopolitik gerçekliğine uyarlamak için etkin biçimde kullanmıştır. Yabancı taşıyıcıların iç hatlara sızması gibi takımda devletleri açısından yapısal bir risk, protokollerin onay süreçlerinin zamana yayılması ve belirli merkezlerle sınırlı rezervler yoluyla büyük ölçüde kontrol altına alınmıştır⁹⁴. Bu çerçevede Endonezya'nın bölgesel entegrasyona katılımı, egemenlikten vazgeçmek anlamına gelmemiş, aksine, egemenliğin serbestleşme ortamında daha seçici araçlarla yeniden inşa edildiğini ortaya koymuştur⁹⁵.

B. Filipinler

ASEAN Açık Semalar Rejimi yapılanmasında Filipinler'in stratejisi, Endonezya'nın benimsediği koruyucu ve aşamalı yapı yaklaşımından ayrılmakta, erken benimseyici bir şekilde öne çıkmaktadır. Manila yönetimi, üç temel serbestleşme anlaşmasını bölgesel entegrasyonun getireceği ekonomik ivmeyi sağlayacak bir fırsat olarak görmüş ve hızla onaylayarak yürürlüğe koymuştur⁹⁶. Bu yaklaşım, Filipinler'in havacılık sektörünü bölgesel bir aktarma merkezi haline getirme hedefinin ve takımda coğrafyasına sahip olmanın beraberinde getirdiği kaçınılmaz yapısal izolasyonu serbestiyetçi bir dış ticaretle aşma arzusunun hukuki bir yansımasıdır⁹⁷. Ne var ki, ilk bakışta liberal bir açılım izlenimi veren bu politika, daha yakından incelendiğinde, en az Endonezya örneğinde olduğu kadar hassas bir şekilde dengelenmiş gibi görünmektedir⁹⁸. Bu yönüyle Filipinler'in yaklaşımı, açık bir serbestleşmeden ziyade, belirli alanlarda açılımı teşvik ederken stratejik sektörleri koruma altına alan kontrollü bir model olarak değerlendirilebilir⁹⁹.

⁹³ Abeyratne, Indonesia, s. 174.

⁹⁴ Saraswati/Hanaoka, s. 14; Nugraha/Christiawan, s. 151.

⁹⁵ Zuan/Ellis/Pagliari, s. 97-98; Permana/Hoen/Holzacker, s. 56.

⁹⁶ Llanto, s. 10.

⁹⁷ Filipinler'in ülke profili hakkında bir inceleme için bkz. Riccardi/Riccardi, s. 122 vd.

⁹⁸ Saraswati/Hanaoka, s. 10.

⁹⁹ Llanto, s. 17.

Hava kargo taşımacılığı bakımından MAFLAFS rejimine katılım, Filipinler'in bölgesel lojistik ağda merkezi bir konum edinme iddiasını somutlaştıran ilk önemli adımdır. Filipinler, 19 Nisan 2010 tarihinde ana anlaşma metni ile ilgili uygulama protokollerini onaylamış ve Clark, Subic, Cebu ve Davao gibi havalimanlarını sınırsız trafik haklarına açmıştır¹⁰⁰. Böylece ASEAN içi mal akışında kilit bir düğüm noktası haline gelmeyi amaçlamıştır. Bu tercih, coğrafi olarak parçalı yapıya sahip bir devletin, havacılığı bütünleştirici bir lojistik köprü olarak konumlandırma stratejisinin parçasıdır. Bununla birlikte, yolcu taşımacılığını düzenleyen MAFLPAS rejimi söz konusu olduğunda, Filipinler'in tutumunun daha ihtiyatlı ve egemenlik merkezli bir çizgiye evrildiği görülmektedir. Nitekim 24 Nisan 2012 tarihinde onaylanan MAFLPAS çerçevesinde Filipinler, serbestleşme hedefini tamamen benimsemek yerine, ulusal havayolu pazarının korunmasını gözetken ve mevcut havacılık altyapısının geliştirilmesini önceleyen bir yaklaşım benimsemiştir¹⁰¹.

Bu stratejik dengenin en çarpıcı örneklerinden biri, Filipinler'in MAFLPAS Protokol 5 bakımından ileri sürdüğü rezervdir. Filipinler, Manila ile ülke içindeki diğer noktalar arasında yabancı taşıyıcıların kendi mola haklarını kullanmasının önünü kapatmıştır. Bu düzenleme ilk bakışta teknik bir sınırlama gibi görülebilirse de kanaatimizce esasen ülkenin ekonomik ve yapısal hassasiyetlerini korumaya yönelik bilinçli bir politika tercihidir¹⁰². Zira Manila, Filipinler'in en yoğun ve en kârlı iç hat trafiğinin merkezini oluşturmaktadır. Bu hattın yabancı taşıyıcıların uluslararası sefer zincirlerine entegre edilmesinin engellenmesi, yerel havayolu şirketlerinin en kârlı pazar segmentlerini yabancı rekabetten koruma amacına hizmet etmektedir. Bu rezerv sonucunda, Filipinler'in açık semalar yaklaşımı, özellikle Manila merkezli hatlar bakımından sınırlandırılmış ve hibrit bir hukuki yapı ortaya çıkmıştır¹⁰³.

Takımda devleti olmanın getirdiği kırılgnalık, Filipinler örneğinde merkez-çevre ilişkisi üzerinden şekillenen bir koruma tepkisi olarak tezahür etmektedir. Bir takımada ülkesi açısından iç hat hava taşımacılığı, yalnızca ticari bir faaliyet değil, aynı zamanda ülkenin ekonomik ve mekânsal bütünlüğünü

¹⁰⁰Saraswati/Hanaoka, s. 10.

¹⁰¹Tan, Understanding, s. 77; Llanto, s. 14.

¹⁰²Llanto, s. 14.

¹⁰³Zuan/Ellis/Pagliari, s. 99-101.

sağlayan vazgeçilmez bir kamu hizmetidir. Filipinler'in MAAS Protokol 4 kapsamında beşinci serbesti haklarını tanıırken General Santos ve Puerto Princessa gibi belirli noktaları kapsam dışında bırakması da bu hassasiyetin bir başka göstergesidir. Bu durum, Filipinler'in serbestleşme sürecine katılımının mutlakiyetçi değil, seçici ve stratejik nitelikte olduğunu ortaya koymaktadır. Sonuç itibarıyla Filipinler, ASEAN çerçevesinde serbestleşmeyi bölgesel pazarda konumunu güçlendiren bir araç olarak kullanırken, protokollere koyduğu çekincelerle ulusal pazarın çekirdeğini koruma altına alan bir yapı inşa etmiştir¹⁰⁴.

SONUÇ

Bu çalışma, ASEAN Açık Semalar Rejimi örneği üzerinden, uluslararası hava hukukunun temel normu olan ulusal hava sahaları üzerinde tam ve münhasır egemenlik ilkesinin, bölgesel serbestleşme rejimleri karşısında ortadan kalkmadığını, aksine daha karmaşık, seçici ve araçsallaştırılmış bir biçimde yeniden kurulduğunu ortaya koymuştur. MAAS, MAFLAFS ve MAFLPAS anlaşmaları ile uygulama protokolleri yüzeysel biçimde incelendiğinde homojen bir liberalizasyon süreci izlenimi doğsa da Endonezya ve Filipinler örnekleri, bu rejimin gerçekte devletlerin kendi jeopolitik ve yapısal kırılganlıklarına göre şekillendirdiği bir serbestleşme modeline tekabül ettiğini göstermektedir¹⁰⁵. Bu durum, bölgesel normların devletlerin kendi ulusal hava sahalarındaki egemenliklerini tamamen aşındırdığı yönündeki yaygın kabulleri hukuken geçersiz kılmaktadır.

Endonezya'nın ana merkezlerini uzun süre rejimin dışında tutması, iç hatlara erişimi yalnızca beş stratejik noktayla sınırlandırması ve yolcu taşımacılığı protokollerine gecikmeli ve rezervli katılımı; egemenliğin pasif biçimde aşınmadığını, aksine bilinçli hukuki mühendislikle yeniden üretildiğini ortaya koymaktadır. Aynı şekilde Filipinler'in erken benimseyici görüntüsüne rağmen Manila merkezli hatlarda kendi mola haklarını yabancı taşıyıcılara kapatması, liberalizasyonun mutlak bir açılım değil, pazarın çekirdek alanlarını koruyan hibrit bir yapı olduğunu teyit etmektedir¹⁰⁶. Bu bulgular, her iki devletin de açık semalar rejimini ekonomik entegrasyonun zorunlu bir sonucu olarak değil, ulusal bütünlük ve güvenlik kaygılarını gözetten bir egemenlik pratiği olarak kurguladığını göstermektedir.

¹⁰⁴ Saraswati/Hanaoka, s. 10.

¹⁰⁵ Zuan/Ellis/Pagliari, s. 99-101.

¹⁰⁶ Tan, Understanding, s. 77.

Çalışmanın ulaştığı en temel sentez, 1919 Paris ve 1944 Şikago Sözleşmeleri ile kodifiye edilen mutlak egemenlik ilkesinin günümüzde işlevini yitirmediği, yalnızca klasik biçiminden çıkarak daha teknik, daha parçalı ve daha stratejik bir görünüme büründüğüdür. ASEAN örneğinde serbestleşme, egemenliğin aşılması değil, egemenliğin yeni araçlarla yeniden tahkim edilmesidir. Bu çerçevede açık semalar rejimleri, hukuken egemenlik karşıtı değil, egemenliğin çağdaşlaşmış bir kullanım biçimi olarak değerlendirilmelidir. Bu sonuç, yalnızca bölgesel entegrasyon tartışmaları bakımından değil, hava hukukunun normatif teorisi açısından da anlamlı bir kavramsal dönüşümü ifade etmektedir.

Endonezya ve Filipinler uygulamaları, takımda statüsünün egemenliği koruyucu bir yaklaşım doğurduğunu göstermektedir. Bu yönüyle çalışma, yalnızca teorik bir inceleme değil, aynı zamanda hava sahası egemenliği tartışmalarına ilişkin kavramsal bir yeniden konumlandırma sunmaktadır.

KAYNAKÇA

- Abeyratne, Ruwantissa, “ASEAN Single Aviation Market and Indonesia: Can It Keep Up with the Giants?”, *Indonesia Law Review*, 2014, Volume 4, Issue 2, ppp. 163-175.
- Abeyratne, Ruwantissa, “The Philosophy of Air Law”, *American Journal of Jurisprudence*, 1992, Volume 37, pp. 135-144.
- Abeyratne, Ruwantissa, *Competition and Investment in Air Transport: Legal and Economic Issues*, 1st Edition, Springer, Cham 2016.
- Abramovitch, Yehuda, “The Maxim Cujus Est Solum Ejus Usque Ad Coelum as Applied in Aviation”, *McGill Law Journal*, 1962, Volume 8, Issue 4, pp. 247-269.
- Anderson, John J., “Samuel Pierpont Langley – America’s First Aeronautical Engineer”, 38th Aerospace Sciences Meeting and Exhibit, 2000, Paper No: 164.
- Bal, Ali, “Hava-Uzay Araçlarının (Aerospacecraft) Hukuki Rejimi”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2013, C. 15, Özel Sayı, s. 1465-1528.
- Bal, Ali, *Uluslararası Hava Hukuku*, 2. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2025.
- Cheng, Bin, “The Legal Status of Outer Space and Relevant Issues: Delimitation of Outer Space and Definition of Peaceful Use”, *Journal of Space Law*, 1983, Volume 11, Issue 1-2, pp. 89-106.
- Cooper, John Cobb, “Roman Law and the Maxim ‘Cujus est solum’ in International Air Law”, *McGill Law Journal*, 1952, Volume 1, Issue 1, pp. 23-65.
- Cooper, John Cobb, “The International Air Navigation Conference, Paris 1910”, *Journal of Air Law and Commerce*, 1952, Volume 19, Issue 2, pp. 127-143.
- Crouch, Tom D., “The Flight Claims of Gustave Whitehead”, *Journal of Aeronautical History*, 2016, Volume 1, pp. 1-9.
- Cruz, Felipe Fernandes, “Alberto Santos-Dumont and Brazilian Aviation”, *Oxford Research Encyclopedia of Latin American History*, 2020

(<https://oxfordre.com/latinamericanhistory/view/10.1093/acrefore/9780199366439.001.0001/acrefore-9780199366439-e-864>, Erişim Tarihi: 29.12.2025).

- Dy, Michelle, “Opening ASEAN’s Skies, the ASEAN Way: Lessons from the European Experience and the Prospects of an Integrated Aviation Market”, SSRN Electronic Journal, 2014 (<https://ssrn.com/abstract=2426438>, Erişim Tarihi: 29.12.2025).
- Goh, Gillian, “The ‘ASEAN Way’ Non-Intervention and ASEAN’s Role in Conflict Management”, Stanford Journal of East Asian Affairs, 2003, Volume 3, Number 1, pp. 113-118.
- Gölcüklü, İlyas, Hava Hukuku, 2. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2021.
- He, Qizhi, “The Problem of Definition and Delimitation of Outer Space”, Journal of Space Law, 1982, Volume 10, Issue 2, pp. 157-164.
- Heriyanto, Dodik Setiawan Nur/Putro, Yaries Mahardika, “Challenges and Opportunities of the Establishment ASEAN Open Skies Policy”, Padjadjaran Journal of Law, 2019, Vol 6, No 3, pp. 466-488.
- Jones, Jack A./Saunders, Steven/Blamont, Jacques/Yavrouian, Andre, “Balloons for Controlled Roving/Landing on Mars”, Acta Astronautica, 1999, Volume 54, pp. 293-300.
- Kawagoe, Maho, “Air Transport Deregulation in the EU: Study from the Europeanization Perspective”, Niigata University Journal of Law and Politics, 2009, Volume 2, pp. 161-180.
- Laplace, Isabelle/Lenoir, Nathalie/Roucolle, Chantal, “Economic Impacts of the ASEAN Single Aviation Market: Focus on Cambodia, Laos, Myanmar, The Philippines and Vietnam”, Asia Pacific Business Review, 2019, Volume 25, Issue 5, pp. 656-682.
- Llanto, Gilberto M., “Progress in Ratification and Implementation of ASEAN Protocols and Agreements in the Philippine Transport Sector”, PIDS Discussion Paper Series, 2012, No 2012-20.
- Narine, Shaun, “Forty years of ASEAN: a historical review”, The Pacific Review, 2008, Volume 21, Issue 4, pp. 411-429.

- Nugraha, Ridha Aditya/Christiawan, Rio, “Airport Development in Indonesia: Legal and Policy Considerations”, *Aerodrome Governance in Asia: Legal and Managerial Perspectives*, 1st Edition, Springer Nature Singapore, Singapore 2025, pp. 139-158 (Editor: Bhat B, Sandeepa).
- Özdan, Selman, “Uluslararası Hukukta Devlet Egemenliğinin Hava Sahasına Uzmanmasının Meşruluğu”, *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2023, C. 14, S. 1, s. 114-126.
- Özman, Aydoğan, *Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi*, İstanbul Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul 1984.
- Pazarcı, Hüseyin, *Uluslararası Hukuk Dersleri 2. Kitap*, 12. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara 2021.
- Perek, Lubos, “Scientific Criteria for the Delimitation of Outer Space”, *Journal of Space Law*, 1977, Volume 5, Issue 1-2, pp. 111-124.
- Permana, Prayoga/Hoen, Herman W/Holz hacker, Ronald L, “Political Economy of ASEAN Open Skies Policy: Business Preferences, Competition and Commitment to Economic Integration”, *Journal of Asian Economic Integration*, 2020, Volume 2, Issue 1, pp. 44-61.
- Petrescu, Rely Victoria/Aversa, Raffaella/Akash, B/Bucinell, Ronald/Api-cella, Antonio/Petrescu, Florian Ion, “History of Aviation – A Short Review”, *Journal of Aircraft and Spacecraft Technology*, 2017, Volume 1, pp. 30-49.
- Press, 1954, Volume XC, Issue 27393. (<https://paperspast.natlib.govt.nz/newspapers/CHP19540705.2.93>, Erişim Tarihi: 29.12.2025).
- Putra, Surya, “Competition Law and Policy Harmonisation: Its Relation to Fair Competition Realisation in ASEAN Single Aviation Market”, *Udayana Journal of Law and Culture*, 2019, Volume 3, Issue 2, pp. 164-183.
- Riccardi, Lorenzo/Riccardi, Giorgio, *Invest in ASEAN: Countries Analysis and Treaties*, 1st Edition, Springer, Cham 2020.
- Sand, Peter/de Sousa Freitas, Jorge/Pratt, Geoffrey, “An Historical Survey of International Air Law Before the Second World War”, *McGill Law Journal*, 1960-1961, Volume 7, Issue 1, pp. 24-42.

- Saraswati, Batari/Hanaoka, Shinya, “Aviation Policy in Indonesia and Its Relation to ASEAN Single Aviation Market”, *Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 2013, Volume 9, pp. 1-16.
- Schmidhuber, Jurgen, “Aviation Pioneers Missed Out On Publicity”, *Nature*, 2019, Volume 566, pp. 39-40.
- Scott, Benjamyn I./Trimarchi, Andrea, *Fundamentals of International Aviation Law and Policy*, 1st Edition, Routledge, Abingdon 2020.
- Stockfish, Bruce, “Opening Closed Skies: The Prospects for Further Liberalization of Trade in International Air Transport Services”, *Journal of Air Law and Commerce*, 1992, Volume 57, Issue 3, pp. 599-654.
- Tan, Alan Khee-Jin, “The ASEAN Single Aviation Market: Liberalizing the Airline Industry”, *ERIA Policy Brief*, 2014, No 2014-04, pp. 1-8.
- Tan, Yong Tat Daniel, “Understanding ASEAN Air Transport Policy in the New Era: A New Interpretation of Regional Integration and Globalization”, *Policy Science*, 2023, Volume 31, Issue 1, pp. 73-82.
- von der Dunk, Frans G., “Citius, Altius, Fortius Regulating Commercial Spaceflight Under Air Law or Space Law”, *Harmonising Regulatory and Antitrust Regimes for International Air Transport*, 1st Edition, Routledge, London 2018, pp. 107-125, (Editor: Walulik, Jan).
- von der Dunk, Frans G., “The Delimitation of Outer Space Revisited: The Role of National Space Laws in the Delimitation Issue”, *Proceedings of the Forty-First Colloquium on the Law of Outer Space*, 1998, pp. 254-264.
- Wiradipradja, E. Saefullah, “Open Skies Policy: The Developing Countries Point of View”, *Indonesian Journal of International Law*, 2010, Volume 8, Issue 1, pp. 1-8.
- Yıldırım, Turan/Erol, Ömer Faruk, “Yasal Düzenlemeler Işığında Hava Hukukunun Tarihsel Gelişimi ve İlk Türk Hava Hukuku Metni”, *İstanbul Medipol Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2017, C. 4, S. 1, s. 5-16.
- Zuan, Haris/Ellis, Darren/Pagliari, Romano, “Geopolitics and the ASEAN Single Aviation Market: Aspirations versus Realities”, *Transportation Research Procedia*, 2021, Volume 59, pp. 95-104.

1. Finansal Destek Beyanı | Financial Support Statement

Bu çalışma herhangi bir finansal destek almadan gerçekleştirilmiştir. | This research received no financial support.

2. Çıkar Çatışması Beyanı | Conflict of Interest Statement

Yazar, çıkar çatışması bulunmadığını beyan etmektedir. | The author declare no conflict of interest.

3. Etik Kurul Onayı | Ethics Committee Approval

Bu çalışma için etik kurul onayı gerekmemektedir. | Ethics committee approval was not required for this study.

4. Yazar Katkı Beyanı | Author Contributions

Bu makale yazar tarafından tek başına hazırlanmıştır. | This article was solely authored by the writer.

5. Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı | Research and Publication Ethics Statement

Yazar, çalışmada akademik etik kurallara uyulduğunu ve herhangi bir etik ihlal bulunmadığını beyan etmektedir. | The author declare that all ethical guidelines for research and publication have been followed and that no violations have occurred.

6. İntihal Taraması ve Hakemlik Süreci | Plagiarism and Peer Review Statement

Makale, intihal programıyla taranmış ve çift kör hakemlik sürecinden geçmiştir. | This article was screened by plagiarism detection software and evaluated through a double-blind peer-review process.