

ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK TEŞKİLATI (ICAO) KONSEYİNİN YARGISAL İŞLEVİ

*The Judicial Function of the International Civil Aviation Organization
(ICAO) Council*

Lokman Burak ÇETİNKAYA*

Muhammed Furkan ARIK**

Öz

Bu çalışma, en geniş katılımı uluslararası andlaşmalardan biri olan 1944 tarihli Şikago Sözleşmesi'nin tarafı olan devletler arasındaki sivil havacılığa ilişkin uyuşmazlıklarda Sözleşme'nin, ihtilafın çözümüne yönelik olarak Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatına (ICAO) verdiği görev ve yetkileri incelemektedir. Bu çerçevede, teknik ve politik boyutlarıyla uluslararası hava seyrüseferini düzenlemeye ilaveten Sözleşme'nin 54(n) maddesine göre kendisine havale edilen Sözleşme ile ilgili herhangi bir konuyu değerlendirme ve 84. maddesine göre "Sözleşme'nin ve Eklerinin yorumlanması ve uygulanması" konularındaki anlaşmazlıkları karara bağlama yetkileri de verilen ICAO'nun daimi yürütme organı olan Konseyin uyuşmazlık çözüm işlevini tetkik etmektedir. Ayrıca tarihsel süreçte ICAO Konseyinin önüne gelen uyuşmazlıkları ele alarak Sözleşme'nin Konseye biçtiği rolün uygulamadaki görünümünü ortaya koymaktadır. Şikago Sözleşmesi'nin pek çok hükmünün ihlalinin gündeme geldiği bu uyuşmazlıklardan biri olan 2017 Körfez Krizi, Konseyin yaklaşımını ve pratiğini göstermek ve Konseyin Uluslararası Adalet Divanı ile ilişkisini açıklamak için bu çalışmada bir vaka incelemesi olarak ayrıca ele alınmaktadır. Bu tabloya bakıldığında, ICAO Konseyinin uyuşmazlık çözüm süreçlerinde çoğunlukla teknik ve diplomatik araçlara başvurduğu, yargısal nitelik taşıyan yetkilerini sınırlı ve ihtiyatlı biçimde kullandığı görülmektedir. Konseyin politik temelli kurumsal yapısı ve Şikago Sözleşmesi'nin uyuşmazlık çözüm mekanizması kurgusu, özellikle siyasi yönü ağır basan ihtilafalarda nihai bağlayıcı kararın ICAO bünyesinde verilerek çözüme ulaşılması ihtimalini azaltmaktadır. Bu durum, uluslararası sivil havacılığa ilişkin hukuki belirliliği ve öngörülebilirliği olumsuz etkilemektedir. Sonuç olarak bu makale, ICAO Konseyinin güncel uluslararası sivil havacılık ihtiyaçları ışığında yargısal işlevini daha etkili şekilde yerine getirmesinin gerekliliğini vurgulamakta; böylece ICAO'nun uluslararası sivil hava ulaşımının fırsat eşitliği temelinde güvenli, düzenli ve ekonomik anlamda verimli şekilde gerçekleşmesini sağlama amaçlarına katkıda bulunacağına işaret etmektedir.

Anahtar Kelimeler: Hava Hukuku, Şikago Sözleşmesi, ICAO Konseyi, Uyuşmazlık Çözümü, Yargısal İşlev, 2017 Körfez Krizi

- Bu makale Etik Kurul iznine tabi değildir/This article is not subject to Ethics Committee permission.
- Makale Geliş Tarihi/Article Received Date: 21.3.2026
- Yayın Kurulu Kabul Tarihi/Editorial Board Acceptance Date: 17.7.2026

* Dr. Öğr. Üyesi, Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Uluslararası Kamu Hukuku Anabilim Dalı, İstanbul/Türkiye, E-posta: lbcetinkaya@fsm.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0003-0372-914X>.

** Arş. Gör., İbn Haldun Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ceza ve Ceza Muhakemesi Hukuku Anabilim Dalı, İstanbul/Türkiye, E-posta: muhammed.arik@ihu.edu.tr, <https://orcid.org/0009-0004-0676-5415>.

Abstract

This study examines the duties and powers conferred by the 1944 Chicago Convention, one of the most widely ratified treaties, upon the International Civil Aviation Organization (ICAO) for the settlement of disputes relating to civil aviation between States parties to the Convention. In this context, it analyses the dispute settlement function of the Council, the permanent executive body of ICAO, which, in addition to regulating international air navigation in its technical and political dimensions, is also empowered by Article 54(n) to consider any matter referred to it in relation to the Convention and by Article 84 to decide on disagreements relating to the “interpretation or application of this Convention and its Annexes”. Furthermore, the study demonstrates how the role assigned to the ICAO Council by the Convention has manifested in practice through analysis of the disputes that have come before the Council over time. 2017 Gulf Crisis, in which violations of numerous provisions of the Chicago Convention were at issue, is examined as a separate case study to illustrate the ICAO Council’s approach and practice and to explain its relationship with the International Court of Justice. From this perspective, it is observed that the ICAO Council predominantly resorts to technical and diplomatic instruments in dispute settlement processes and exercises its judicial powers in a limited and cautious manner. The Council’s politically oriented institutional structure and the design of the dispute settlement mechanism under the Chicago Convention reduce the likelihood of achieving a resolution through the issuance of a final and binding decision within the ICAO framework, particularly in disputes with a pronounced political character. This situation adversely affects legal certainty and predictability in the field of international civil aviation. Consequently, considering contemporary international civil aviation needs, this study emphasizes the necessity for the ICAO Council to perform its judicial function more effectively, thereby contributing to the fulfilment of ICAO’s objectives of ensuring safe, regular, and economically efficient international civil air transport on the basis of equality of opportunity.

Keywords: Air Law, Chicago Convention, ICAO Council, Dispute Settlement, Judicial Function, 2017 Gulf Crisis

GİRİŞ

1944 tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Şikago Sözleşmesi);¹ uluslararası sivil havacılık hukukunun temel ilkelerini kodifiye eden, alana dair önceden imzalanmış sözleşmelerin yerine geçen, Birleşmiş Milletler ihtisas kuruluşu niteliğindeki Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatını (ICAO) kuran ve bu vesileyle sivil havacılığın sonraki gelişiminde temel rol üstlenen bir uluslararası andlaşmadır.² Şikago Sözleşmesi’nin ve Eklerinin uygulamasında ve yorumlanmasında ortaya çıkan devletler arası uyuşmazlıklar için Sözleşme, ICAO’nun daimî yürütme organı olan Konseye, teknik ve politik boyutlarıyla uluslararası hava seyrüseferini düzenlemeye ilaveten bu çalışmanın konusu olan yargısal yetkileri de tanıyarak uyuşmazlıkları çözme görevi yüklemiştir.

Bu makalede ilk olarak Şikago Sözleşmesi ile kurulan sivil havacılık rejimi incelenecektir. Ardından, ICAO Konseyinin uyuşmazlık çözüm yetkisi, Şikago Sözleşmesi’nin ilgili hükümleri bakımından değerlendirilecektir. Bu çalışma-

¹ Convention on International Civil Aviation (Chicago, 7 Dec. 1944), 15 U.N.T.S. 295, *entered into force* 04 Apr. 1947.

² Sarah Jane Fox, ‘The Evolution of Aviation in Times of War and Peace: Blood, Tears, and Salvation’ (2014) 31(4) *International Journal on World Peace* 49, 58.

da Konseyin yargısal işlevinin uygulamadaki etkililiği sorgulandığı için Konseyin uyuşmazlık çözüm yetkisinin hukuki temeli ve çerçevesi açıklandıktan sonra tarihsel süreçte yargısal işlevi kapsamında ICAO Konseyinin önüne gelen uyuşmazlıklar ele alınacaktır. Tarafları ve konusu açıklandıktan sonra her bir uyuşmazlığa ilişkin Konseyin yaklaşımı ve kararı incelenecektir. Sözleşme'nin uyuşmazlıkların çözümüne ilişkin hükümlerinde tanınan Konsey kararlarına karşı Uluslararası Adalet Divanına (UAD) veya *ad hoc* tahkim mahkemesine temyiz başvurusu yoluna gidilen uyuşmazlıklarda temyiz süreçleri de ele alınarak nihai çözüme ICAO bünyesinde ulaşıp ulaşılamadığı gösterilecektir. Uluslararası sivil havacılık için adeta bir hukuk laboratuvarına dönüşen 2017 Körfez Krizi, Sözleşme'nin pek çok temel hükmünü test eden içeriği ve teknik sorunların önüne geçen politik temeli yanında Konseyin yargısal işlevinin etkililiğinin ICAO'nun amaçları ışığında sorgulanması için yakın tarihli önemli bir örnek olarak müstakil bir bölümde daha detaylı bir incelemeye konu edilecektir. Bu kapsamda UAD'deki temyiz süreci de ele alınacaktır. Sonuç bölümünde, ICAO Konseyinin yargısal işlevinin etkililiğine ilişkin bu çalışma kapsamındaki bulgular ışığında nihai değerlendirme yapılacaktır.

I. ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK SÖZLEŞMESİ (ŞİKAGO SÖZLEŞMESİ)

“*Hava hukukunun Magna Cartası*” olarak isimlendirilen ve hâlen uluslararası kamu hava hukukunun temel kaynaklarından biri olan Şikago Sözleşmesi,³ 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago Konferansı sonucunda imzalanan dört andlaşmadan biridir.⁴ Bu isimlendirme, Şikago Sözleşmesi'nin uluslararası hava hukukunun kurallarını kodifiye etmesi, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nın kuruluş andlaşması niteliğini taşıması ve daha öncesinde hava hukuku rejimini düzenleyen 1919 Paris Sözleşmesi⁵ ile 1928 Havana Sözleşmesi⁶ hükümlerini birleştirerek bu Sözleşmelerin yerine geçen bir yapıya sahip olmasından kaynaklanmaktadır.⁷

Uluslararası kamu hava hukuku, genel hava hukukundan farklı olarak, devletler arasındaki hava taşımacılığına dair ilişkileri ve bu alandaki sözleşmelerin oluşturulması ile uygulanmasına dair kuralları belirleyen hukuk alanıdır.⁸ Nite-

³ Paul Stephen Dempsey, *Public International Air Law* (2nd edn, McGill University 2017) 964.

⁴ Ludwig Weber, ‘Historical Background’ in LJ Weber and J Wilson (eds), *The Elgar Companion to the Law and Practice of the International Civil Aviation Organization* (1st edn, Edward Elgar 2025) 7–8.

⁵ Convention relating to the Regulation of Aerial Navigation (Paris, 13 Oct. 1919), 11 L.N.T.S. 173, entered into force 29 Mar. 1922.

⁶ Convention on Commercial Aviation (La Habana, 20 Feb. 1928), 129 L.N.T.S. 223, entered into force 04 May 1929.

⁷ Michael Milde, *International Air Law and ICAO* (3rd edn, Eleven International Publishing 2016) 20.

⁸ Ronald IC Bartsch Am, *International Aviation Law: A Practical Guide* (3rd edn, Informa Law from Routledge 2024) 19.

kim Şikago Sözleşmesi, devletlerin hava sahaları üzerindeki egemenlik haklarını tanıırken aynı zamanda “Başlangıç” (*Preamble*) kısmında da ifade edildiği üzere, belirli ilke ve düzenlemeleri kabul ederek uluslararası sivil havacılığın güvenli, düzenli, fırsat eşitliğine dayalı ve ekonomik anlamda verimli şekilde gelişmesini sağlamayı amaçlamaktadır. Bu yönüyle Şikago Sözleşmesi, havacılığa dair teknik hükümleri ihtiva etmesinin yanında Sözleşme’nin ruhu itibarıyla uluslararası iş birliği ve barışın korunmasına hizmet etmeyi amaçlayan bir uluslararası andlaşma olarak değerlendirilmektedir.⁹

Uluslararası sivil havacılık alanında iş birliğinin sağlanması ve barışın korunması için Şikago Sözleşmesi’nin 43 ila 66. maddeleriyle 4 Nisan 1947 tarihinden başlayarak işlerlik kazanması öngörülen Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı tesis edilmiştir. Sözleşme’nin 44. maddesinde, “[...] uluslararası hava seyrüseferinin ilke ve tekniklerini geliştirmek ve uluslararası hava taşımacılığının planlanmasını ve geliştirilmesini teşvik etmek [...]” amaçlarıyla kurulan ICAO’nun sivil havacılığa ilişkin hedefleri dokuz bent hâlinde sıralanmıştır.

Birleşmiş Milletler (BM) ile akdettiği andlaşmayla resmî olarak BM Ekonomik ve Sosyal Konsey çatısı altında BM Şartı’nın 57 ve 63. maddeleri bağlamında bir ihtisas kuruluşu (*specialized agency*) statüsünü kazanan ICAO,¹⁰ BM bünyesindeki uluslararası sivil havacılıktan sorumlu kuruluş olarak işlev görmektedir. ICAO’nun hukukî kişiliği hem bir ihtisas kuruluşu olması dolayısıyla 21 Kasım 1947 tarihli BM İhtisas Kuruluşları Ayrıcalıklar ve Bağışıklıklar Sözleşmesi’nin¹¹ II. maddesinde belirtildiği şekliyle uluslararası hukuk anlamında hem de üye devletlerin ülkelerinde işlevlerini yerine getirmek için Şikago Sözleşmesi’nin 47. maddesi gereğince ulusal hukuklar anlamında tanınmıştır. Bu alana hasredilmiş bir uluslararası örgüt olması sebebiyle ICAO’nun uluslararası hava hukukunun amaçlarına ve gelişimine katkı sağlama sorumluluğu altında olduğu da kabul edilmektedir.¹² Bu doğrultuda ICAO, yapısı itibarıyla uluslararası hava hukukunun işleyişine ilişkin olarak kural koyma, idari karar alma ve uyuşmazlık çözme yetkilerine sahiptir. Bu özellikleri sayesinde ICAO, Şikago Sözleşmesi’nin öngördüğü uluslararası hava seyrüseferi rejiminin işlemlerini sağlamaktadır. Ayrıca, bugün 193 üyesiyle ICAO, taraf devletler arasında ortaya çıkabilecek ihtilaflarda başvurulabilecek temel uyuşmazlık çözüm mekanizması olarak faaliyetini sür-

⁹ Ruwantissa IR Abeyratne, *Convention on International Civil Aviation: A Commentary* (1st edn, Springer 2014) 3.

¹⁰ Agreement between the United Nations and the International Civil Aviation Organization (New York, 13 May 1947), 8 U.N.T.S. 324 *entered into force* 13 May 1947; ICAO Doc 7970.

¹¹ Convention on the Privileges and Immunities of the Specialized Agencies (New York, 21 Nov. 1947) 33 U.N.T.S. 261, *entered into force* 02 Dec. 1948.

¹² Louis Henkin, ‘International Organization and the Rule of Law’ (1969) 23(3) International Organization 656, 657-59.

dürmekte ve verdiği kararların uluslararası kamu hukuku bakımından uygulanabilirliğini sağlamaktadır.¹³

II. ICAO KONSEYİNİN UYUŞMAZLIK ÇÖZÜM YETKİSİ

Şikago Sözleşmesi'nin IX. Bölümü, ICAO'nun daimî yürütme organı olan Konseyin teşkilini ve görevlerini düzenlemektedir. 54. maddede sayılan zorunlu görevlerden sonuncusu (n) bendinde düzenlendiği şekliyle bir taraf devletin ICAO Konseyine havale ettiği Sözleşme ile ilişkisi olan herhangi bir hususun gündeme alınmasıdır. Bu madde aynı zamanda kendisine havale edilen konulara dair Konseye görüş bildirme, tavsiyede bulunma veya karar verme kapasitesi sağlamaktadır.¹⁴ Ancak bu kapasitenin kullanılması zorunlu değildir. Gerçekten de Konseyin madde 54(n)'den doğan sorumluluğu, kendisine havale edilen hususu gözden geçirmekten ibarettir. Dolayısıyla Konseyin bir karara varmaktan veya görüş açıklamaktan çekinerek ilgili hususu yalnızca gündeme alıp gözden geçirmesi teorik olarak mümkündür.¹⁵ Bir meselenin madde 54(n) kapsamında gündeme alınması ICAO Konsey Usul Kuralları'na tâbidir.¹⁶ Uygulamada 54(n) kapsamında gündeme alınan meselelerde Konsey, ihtilafın çözümüne yönelik bir karar vermekten çok hava seyrüseferinin güvenli ve düzenli gerçekleştirilebilmesi için aciliyet arz eden konularda devletlere yönlendirmede bulunmaktadır.

Sözleşme'nin 54(n) maddesi kapsamında taraf devletlerden birinin başvurusu üzerine görüş bildirmek, tavsiyede bulunmak, karar vermek veya durumu gözden geçirmekle yetinmek üzere bir ihtilafı gündemine almasının dışında Konseyin, 84. madde kapsamında Sözleşme'nin ve Eklerinin yorumlanması ve uygulanmasına ilişkin devletler arası uyuşmazlıkları taraflardan birinin başvurusu üzerine karara bağlama şeklinde ifade edilen yargısal işlevi bulunmaktadır. Bu uyuşmazlıkların 84. madde kapsamında çözüm süreci, ICAO Anlaşmazlıkların Çözümü Kuralları'na tâbidir.¹⁷ Anlaşmazlık içindeki taraf devletlerin 84. maddedeki uyuşmazlık çözüm mekanizmasını işletebilmeleri, öncelikle bu uyuşmazlığın taraflar arasında müzakere yöntemiyle çözülmeye çalışılmış olması şartına bağlanmıştır. Uluslararası Adalet Divanı, diğer bazı uluslararası sözleşmelerde de aranan bu müzakere ön şartının gerçekleşmiş sayılması için her ne kadar bir anlaşmayla sonuçlanmak zorunda olmasa da en azından ihtilafı çözmek amacıyla samimi girişimde bulu-

¹³ Michael Milde, *International Air Law and ICAO* (3rd edn, Eleven International Publishing 2016) 134.

¹⁴ Ruwantissa IR Abeyratne, *Convention on International Civil Aviation: A Commentary* (1st edn, Springer 2014) 579.

¹⁵ Michael Milde, *International Air Law and ICAO* (3rd edn, Eleven International Publishing 2016) 168.

¹⁶ ICAO, *Rules of Procedure for the Council* (11th edn, 2022), ICAO Doc 7559.

¹⁷ ICAO, *Rules for the Settlement of Differences* (3rd edn, 2024), ICAO Doc 7782.



numuş olmasını gerekli görmektedir.¹⁸ Tarafların bu samimi girişimine rağmen müzakerelerin çıkmaza girmesi, nafile bir çabaya dönüşmesi ya da başarısızlıkla sonuçlanması, UAD tarafından müzakere ön şartının yerine gelmesi için yeterli görülmektedir.¹⁹ 84. madde kapsamında ICAO Konseyine başvuru bir ihtilaf için müzakere ön şartının sağlanıp sağlanmadığı bu perspektifle her bir olayın kendi dinamikleri için ayrı ayrı değerlendirilmelidir. Müzakere şartının sağlanmasından sonra ICAO Konseyinin artık önüne gelen uyuşmazlığın çözülmesine yönelik bir karar alması zorunlu hale gelmektedir. ICAO Konseyinin verdiği karardan tatmin olmayan taraf devlet, bu kararın temyizi için UAD'ye veya *ad hoc* tahkim yoluna başvurabilecektir. Sözleşme'nin 86. maddesi uyarınca ICAO Konseyi aksi yönde karar vermedikçe, bir uluslararası havayolu şirketinin faaliyetlerinin Şikago Sözleşmesi hükümlerine uygunluğuna ilişkin Konsey kararı, temyizde bozulmadığı sürece yürürlükte olacaktır. Diğer tüm konularda, Konsey kararlarına itiraz edilmesi hâlinde, uyuşmazlığa ilişkin Konsey kararı temyiz süreci sona erene kadar askıda kalacaktır. 86. madde son olarak temyiz mercii olarak UAD veya tahkim kurulunun kararlarının kesin ve bağlayıcı nitelikte olacağını belirtmektedir. Bu maddeye göre verilen nihai karara uymadığı Konsey kararıyla sabit olan havayolu şirketlerinin Sözleşme'ye taraf devletlerin ülkesi üzerindeki hava sahasında faaliyet göstermesine izin vermemek, 87. maddenin taraf devletlere yüklediği bir yükümlülüktür. Aynı şekilde 88. madde de Sözleşme'nin XVIII. Bölümü kapsamında uyuşmazlıkların çözümüne ilişkin kurallara aykırı hareket ettiği tespit edilen taraf devletlerin ICAO Genel Kurulundaki ve Konseyindeki oy haklarının Genel Kurul tarafından askıya alınacağına ifade etmektedir.

Şikago Sözleşmesi'nin uyuşmazlıkların çözümüne ilişkin yukarıda açıklanan ICAO Konseyine tanıdığı karar alma yetkisi ve bu kararların uygulanmasını temin etmek amacıyla Konseyin ve Genel Kurulun tedbirlere başvurabilmesi, ICAO'nun uluslararası sivil havacılık alanında hukuk oluşturma ve kararlarının uygulanmasını sağlama kabiliyetinin göstergesidir.

III. TARİHSEL SÜREÇTE ULUSLARARASI HAVACILIK TEŞKİLATININ ÖNÜNE GELEN UYUŞMAZLIKLAR

1. Şikago Sözleşmesi'nin 84-86. Maddeleri Kapsamındaki Uyuşmazlıklar

Yukarıda açıklandığı üzere ICAO Konseyi, “Sözleşme'nin ve Eklerinin yorumlanması veya uygulanmasına ilişkin ortaya çıkan ihtilafları”, Sözleşme'nin 84. maddesi kapsamında ele almaktadır. İfade etmek gerekir ki ICAO Konseyi, kuruluşundan beri, Şikago Sözleşmesi'nin 84. maddesi kapsamında kendisine

¹⁸ *Application of the International Convention on the Elimination of All Forms of Racial Discrimination (Georgia v Russian Federation)*, Preliminary Objections, Judgment, ICJ Reports 2011 (April 1) 70, paras 157-158.

¹⁹ *Idem*, para 159.

verilen yetkiyi çok az sayıda uyuşmazlığın çözümünde kullanabilme imkânı bulmuştur. Bu durum, devletlerin uyuşmazlıkları ICAO Konseyi yargılaması yerine diplomatik kanallarla çözme temayülü ile açıklanabileceği gibi ICAO Konseyinin yargılama yapmayı son çare olarak gören tutumuyla da açıklanabilir.²⁰ Şikago Sözleşmesi'nin 84. maddesi kapsamında ICAO'ya havale edilen uyuşmazlıklar aşağıda ayrı ayrı incelenmektedir.

1.1. Hindistan vs. Pakistan (1952)

Tarihsel süreçte ICAO'nun önüne gelen ilk ve dolayısıyla ICAO'nun yargılama yetkisinin pratik çıktısının elde edildiği ilk uyuşmazlık 1952 yılında Pakistan ve Hindistan arasında yaşanan uyuşmazlıktır.²¹ Nisan 1952'de Hindistan, Afganistan'a ticari uçuşlar yapan Hindistan hava araçlarının geçtiği rotaların Pakistan tarafından Şikago Sözleşmesi'nin 9(a) maddesi uyarınca "yasaklı alan" ilan edildiğini, bundan dolayı Hindistan hava araçlarının çok daha uzun rotalar kullanarak Afganistan'a ulaşabildiğini ve bu durumun Şikago Sözleşmesi'nin uygulanması ve yorumlanmasıyla ilişkili bir uyuşmazlık olduğunu belirten başvurusunu ICAO'ya havale etmiştir.²² Bunun üzerine ICAO uyuşmazlığın seyrini takip edecek bir çalışma grubu kurmuş ve bu grup taraflar arasında arabuluculuk faaliyeti yürütmüştür. Nitekim bu arabuluculuk faaliyetleri sonucunda taraflar 20 Şubat 1953'te bir andlaşma²³ imzalamış ve Pakistan hava sahası üzerinden Afganistan'a transit geçen Hindistan hava araçlarının kullanabileceği iki hava koridoru tesis edilmiştir.²⁴

1.2. Birleşik Krallık vs. İspanya (1967)

ICAO'nun önüne gelen bir diğer başvuru ise 1967 tarihinde İspanya ile Birleşik Krallık arasında yaşanan uyuşmazlıktır. Söz konusu uyuşmazlık, İspanya'nın Cebelitarık Boğazı'nda İngiltere idaresindeki Cebelitarık Havaalanı'nın iniş kalkış güzergahında bulunan bir bölgede Şikago Sözleşmesi'nin 9(a) maddesi uyarınca "yasaklı alan" ilan etmesiyle doğmuştur.²⁵ Birleşik Krallık ilk olarak Şikago Sözleşmesi'nin 54(n) maddesi uyarınca ICAO Konseyine bir şikâyetle bulun-

²⁰ Khalid Alshamsi and Attila Sipos, 'The Legal Concerns of the Settlement Disputes by the Council on the International Civil Aviation Organisation' (2024) 7(3) Access to Justice in Eastern Europe 439, 445.

²¹ ICAO, 'Report of the Council to the Assembly on the Activities of the Organization in 1952' (1953), ICAO Doc 7367, 74.

²² 1952 UNYB at 851.

²³ Ministry of External Affairs of India, 'Exchange of Notes Constituting an Agreement Relating to Air Services to Afghanistan' (February 1953) <<https://mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/7628/Exchange+of+Notes+constituting+an+Agreement+relating+to+Air+Services+to+Afghanistan>> erişim 11 Aralık 2025.

²⁴ 1953 UNYB 756.

²⁵ ICAO, '1967 Annual Report of the Council to the Assembly' (1968), ICAO Doc 8724, 116.

muş, ardından 84. madde kapsamında uyuşmazlığı Konseye havale etmiştir.²⁶ Birleşik Krallık, ilan edilen yasaklı alanın kapsamı ve konumunun Cebelitarık Havaalanı'na yapılan iniş ve kalkış manevralarını kısıtlayıcı nitelikte olduğunu iddia etmiştir.²⁷ Uyuşmazlığın esasen Cebelitarık'ın hukuki statüsünün Birleşik Krallık ve İspanya arasında yarattığı politik gerilim sebebiyle oluştuğuna dikkat çeken ICAO, usuli süreci işletmesine rağmen esasa ilişkin bir karar vermekten kaçınmıştır.²⁸ Nitekim 28 Kasım 1969'da tarafların talebi üzerine ICAO Konseyi, uyuşmazlığın görüşülmesini süresiz olarak ertelediğini raporlamıştır.²⁹ Bu vaka, 84. madde kapsamında yargısal işlevini yerine getirmesi için ICAO Konseyine müracaat edilmesi durumunda dahi Konseyin uyuşmazlıkları tarafların uzlaşısı şansını artırarak çözmeye çalıştığı bir başka örnektir.

1.3. Pakistan vs. Hindistan (1971)

Şikago Sözleşmesi'nin 84. maddesi kapsamında ICAO Konseyinin önüne gelen bir diğer ihtilaf ise 1971 yılında Pakistan ve Hindistan arasında yaşanan uyuşmazlıktır. Uyuşmazlık, 30 Ocak 1971 tarihinde Keşmirli bir grup korsanın Hindistan Havayolları'na ait bir uçağı kaçırarak Pakistan'ın Lahor şehrine indirmesi ve yolcuları tahliye ettikten sonra uçağı imha etmesiyle doğmuştur.³⁰ Yaşananlar üzerine Hindistan, Pakistan'ı korsanlara yardım etmekle suçlayarak 4 Şubat 1971 tarihinden itibaren Hindistan hava sahasının Pakistan'a ait sivil ve devlet araçlarına süresiz olarak kapatıldığını ilan etmiştir.³¹ Bunun üzerine Pakistan, 3 Mart 1971 tarihinde Şikago Sözleşmesi'nin 84. maddesi uyarınca ICAO Konseyine başvuruda bulunmuştur.³² Hindistan ise Şikago Sözleşmesi'nin 84. maddesinde belirtilen Konseyin yargı yetkisinin andlaşmaların yorumlanması ve uygulanması konularına ilişkin olduğunu, oysa Pakistan ile arasındaki hava andlaşmalarının yürürlükte olmadığını ya da askıya alınmış olduğunu, bu sebeple ICAO Konseyinin bu uyuşmazlığın çözümünde yetki sahibi olmadığı itirazında bulunmuştur.³³ ICAO Konseyinin Hindistan'ın yapmış olduğu itirazları reddetmesi üzerine Hindistan, bu ret kararına karşı 30 Ağustos 1971 tarihinde Uluslararası

²⁶ Ibidem.

²⁷ Michael Milde, *International Air Law and ICAO* (3rd edn, Eleven International Publishing 2016) 205.

²⁸ Ibid.

²⁹ ICAO, '1969 Annual Report of the Council to the Assembly' (1970), ICAO Doc 8869, 133.

³⁰ *Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council (India v Pakistan)*, Memorial submitted by the Government of India to the ICJ (22 December 1971) para 28.

³¹ Idem, paras 28(h) and 29.

³² *Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council (India v Pakistan)*, Counter-Memorial submitted by the Government of Pakistan to the ICJ (29 February 1972) para 6.

³³ *Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council (India v Pakistan)*, Memorial submitted by the Government of India to the ICJ (22 December 1971) para 51. Ayrıca bkz. *Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council (India v. Pakistan)*, Judgment, ICJ Reports 1972 (Aug. 18) 46, para 29.

Adalet Divanına başvurmuştur. Hindistan başvurusunda ICAO Konseyinin yargı yetkisine yönelik itirazlarını ayrıntılı olarak belirtmiştir.³⁴ Buna karşın Pakistan, Hindistan'ın andlaşmaların yürürlükte olmadığı ya da askıya alınmış olduğu iddialarının ICAO Konseyini kendi yargı yetkisi alanını belirleme hakkından mahrum bırakmayacağını dile getirmiştir.³⁵ Uluslararası Adalet Divanı 18 Ağustos 1972 tarihli kararında taraflardan birinin tek taraflı olarak bir andlaşmayı sona erdirmesinin veya askıya almasının andlaşmadaki yetki maddelerini geçersiz kıldığı gibi bir varsayımın andlaşmalardaki yetki maddelerinin pratik değerinin bütünüyle ortadan kaldırılmasıyla eşdeğer olacağını belirterek böylesi bir yaklaşımın kabul edilemez olduğuna hükmetmiş ve ICAO Konseyinin söz konusu uyuşmazlığın çözümü üzerinde yetkili olduğuna karar vermiştir.³⁶

1.4. Amerika Birleşik Devletleri vs. Avrupa Birliği'nin 15 Üye Devleti (2000)

ICAO Konseyinin önüne gelen bir diğer 84. madde kapsamındaki uyuşmazlık, 2000 yılında Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ile Avrupa Birliği'nin (AB) 15 üye devleti arasında yaşanan ihtilaftır. Uyuşmazlık, AB'nin 1999 yılında kabul ettiği 925/1999 sayılı Tüzük³⁷ nedeniyle ortaya çıkmıştır. Bu Tüzük, motorlarına gürültü azaltıcı kit takılarak Şikago Sözleşmesi Ek 16'ya uygun hale getirilen eski uçakların AB ülkelerinin hava sahalarında işletilmesini yasaklamıştır. Bu düzenlemenin üzerine ABD, 14 Mart 2000 tarihinde Şikago Sözleşmesi'nin 84. maddesi uyarınca ICAO Konseyine resmî bir şikâyet başvurusunda bulunmuştur.³⁸ Konsey Başkanı arabulucu olarak atanarak taraflar müzakereye davet edilmiş ve bu müzakere sürecinin ardından ICAO Genel Kurulu, oybirliğiyle tüm devletlerin uluslararası havaalanlarındaki gürültü sorunlarını ele alırken ICAO düzenlemelerini, ilgili tüm mevzuatı ve yerleşik politikaları dikkate alarak gürül-

³⁴ *Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council (India v Pakistan)*, Memorial submitted by the Government of India to the ICJ (22 December 1971) paras 55 et seq. Ayrıca bkz. *Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council (India v Pakistan)*, Reply submitted by the Government of India to the ICJ (17 April 1972) para 66.

³⁵ *Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council (India v Pakistan)*, Rejoinder submitted by the Government of Pakistan to the ICJ (16 May 1972) para 62.

³⁶ *Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council (India v. Pakistan)*, Judgment, ICJ Reports 1972 (Aug. 18) 46, paras 31, 46.

³⁷ Council Regulation (EC) No 925/1999 of 29 April 1999 on the registration and operation within the Community of certain types of civil subsonic jet aeroplanes which have been modified and recertificated as meeting the standards of volume I, Part II, Chapter 3 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, third edition (July 1993) (4 May 1999) Official Journal of the European Communities L115/1.

³⁸ European Commission, 'Commission proposes new legislation to fight aircraft noise' (Press Release, 28 November 2001) IP/01/1683 <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/en/ip_01_1683/IP_01_1683_EN.pdf> erişim 16 Şubat 2026. Ayrıca bkz. Brian Knowlton, 'U.S. Files Complaint on EU Noise Rule' (*The New York Times*, 15 March 2000) <<https://www.nytimes.com/2000/03/15/business/worldbusiness/IHT-us-files-complaint-on-eu-noise-rule.html>> erişim 9 Aralık 2025.

tü yönetimine ilişkin “*dengeli bir yaklaşım*” benimsemesi gerektiğine karar vermiştir.³⁹ Nitekim AB’nin, ICAO’nun bu kararına uygun şekilde 26 Mart 2002’de çıkardığı Direktif⁴⁰ ile taraflar arasındaki uyuşmazlık sebebi ortadan kalkmıştır. Bunun üzerine ABD, 13 Haziran 2002 tarihinde ICAO’ya sunduğu şikâyetini geri çektiğini duyurmuştur.⁴¹

1.5. Brezilya vs. Amerika Birleşik Devletleri (2016)

29 Eylül 2006 tarihinde Brezilya tescilli bir yolcu uçağı ile ABD tescilli bir iş jeti Brezilya hava sahasında uçuş yapmaktayken çarpışmıştır.⁴² Kazada yolcu uçağındaki yolcuların tamamı hayatını kaybederken iş jeti acil iniş yapmayı başarmış ve içindeki ABD’li pilotlar ile yolcular kurtulmuştur.⁴³ Kazanın ardından Brezilya makamları tarafından yürütülen soruşturmada ABD’li pilotların çarpışmayı önleyici sistemleri kapalı tuttukları ve RVSM (Azaltılmış Dikey Ayırma Minimumu) hava sahasında yetki belgesi olmadan uçtukları tespit edilmiştir.⁴⁴ ABD makamları tarafından yürütülen soruşturma sonucunda ise pilotların eylemlerinde herhangi bir ihlal olmadığı tespit edilmiş ve herhangi bir yaptırıma yer olmadığına karar verilmiştir.⁴⁵ Brezilya 2 Aralık 2016 tarihinde ICAO Konseyine başvurarak ABD’ye karşı Sözleşme’nin 84. maddesi kapsamında şikâyetle bulunmuştur.⁴⁶ Brezilya, ABD’nin kendi pilotlarını kovuşturmayarak ve cezalandırmayarak Sözleşme’nin uçuş kurallarına uymayanların kovuşturulmasını sağlama yükümlülüğünü düzenleyen 12. maddesini ihlal ettiğini iddia etmiştir.⁴⁷ ABD, ihtilafın esasına girilmeden önce ön itirazda bulunmuş ve bu itirazında; kazanın üzerinden geçen on yıllık süre zarfında Federal Havacılık İdaresi’nin prosedür gereği kazaya ait belgeleri imha ettiğini,⁴⁸ ABD yasaları gereğince pilotlara yönelik

³⁹ ICAO Assembly Resolution A33-7, ‘Assembly Resolutions in Force (as of 5 October 2001)’ (2001), ICAO Doc 9790, I-39. Ayrıca bkz. Guy Visel, ‘EU-U.S. Hush-Kit Battle Ends in “Balanced Approach” Pact’ (*Aviation International News*, 6 May 2008) <<https://www.ainonline.com/aviation-news/business-aviation/2008-05-06/eu-us-hush-kit-battle-ends-balanced-approach-pact>> erişim 9 Aralık 2025.

⁴⁰ Council Directive 2002/30/EC of the European Parliament and of the Council of 26 March 2002 on the establishment of rules and procedures with regard to the introduction of noise-related operating restrictions at Community airports (28 March 2002) 85 Official Journal of the European Communities L85/40.

⁴¹ U.S. Department of State, ‘US Withdrawal of Complaint at the ICAO’ (13 June 2002) <<https://2001-2009.state.gov/r/pa/prs/ps/2002/11096.htm>> erişim 9 Aralık 2025.

⁴² ICAO Council, ‘Council – 211th Session – Summary Minutes of the Ninth Meeting’ (5 July 2017), ICAO Doc C-MIN 211/9, para 11.

⁴³ Idem, para 46.

⁴⁴ Idem, para 32.

⁴⁵ Idem, para 17.

⁴⁶ Idem, para 3.

⁴⁷ Idem, para 47.

⁴⁸ Idem, para 37.

yaptırımlar için kazadan sonraki 6 ay içerisinde harekete geçilmesi gerektiğini⁴⁹ ve Brezilya'nın başvuruyu yapmakta haksız gecikme (*undue delay*) göstererek ABD'nin savunma hakkını zedelediğini ileri sürerek davanın reddini talep etmiştir.⁵⁰ 21 Haziran 2017 tarihinde toplanan ICAO Konseyi, ABD'nin ön itirazını reddetmiş ve ihtilafın esasının görüşülmesinin önünü açmıştır.⁵¹ Konsey bu kararının yanında tarafları ihtilafın çözülmesi için doğrudan müzakerelere davet etmiştir.⁵² Bu daveti kabul ederek müzakerelere başlayan taraflar, Temmuz 2025 tarihli son Konsey raporuna göre henüz bir anlaşmaya varamamıştır.⁵³

1.6. Katar vs. Bahreyn, Mısır, Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri (2017)

5 Haziran 2017 tarihinde Bahreyn, Mısır, Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri tarafından Katar'a dönük kapsamlı bir boykot başlatıldığı ilan edilmiştir.⁵⁴ Boykot uygulayan devletlerin hava sahalarının Katar tescilli uçaklara kapatılması da boykot tedbirleri arasında yer almıştır.⁵⁵ Bu doğrultuda uygulanan hava sahası kısıtlamalarının Şikago Sözleşmesi'ne aykırılık teşkil ettiği iddiasıyla Katar'ın ICAO Konseyine yaptığı başvurular, Şikago Sözleşmesi'nin ilgili hükümleri, tarafların argümanları, ICAO kararları ve UAD kararı bu çalışmanın IV. bölümünde ayrıntılı olarak incelenecektir.

1.7. Avustralya ve Hollanda vs. Rusya Federasyonu (2022)

17 Temmuz 2014 tarihinde Malezya Havayolları'nın Malezya-Hollanda arasında tarifeli uçuş yapan MH17 kodlu yolcu uçağı Ukrayna hava sahasından transit geçiş yapmaktayken bir füze tarafından vurularak düşürülmüştür.⁵⁶ Hollanda, Avustralya, Malezya, Belçika ve Ukrayna'dan oluşan MH17 Ortak Soruşturma Ekibinin yürüttüğü soruşturmada; MH17 sefer sayılı uçağın 9M38 serisi bir Buk füzesiyle düşürüldüğü, füzenin fırlatıldığı Doğu Ukrayna'daki bölgenin o dönemde ayrılıkçıların kontrolünde olduğu, füzenin Rusya Federasyonu'ndan

⁴⁹ Idem, para 38.

⁵⁰ Idem, para 14.

⁵¹ Idem, para 99.

⁵² Idem, para 125.

⁵³ ICAO, 'Supplement to the 2024 Annual Report of the Council to the Assembly (January–June 2025)' 6 <https://www.icao.int/sites/default/files/annual-report-2024/Supplement_en.pdf> erişim 29 Ocak 2026.

⁵⁴ Patrick Wintour, 'Gulf Plunged into Diplomatic Crisis as Countries Cut Ties with Qatar' (*The Guardian*, 5 June 2017) <<https://www.theguardian.com/world/2017/jun/05/saudi-arabia-and-bahrain-break-diplomatic-ties-with-qatar-over-terrorism>> erişim 6 Aralık 2025.

⁵⁵ 'UAE Supports Statements of Kingdom of Bahrain and Kingdom of Saudi Arabia on Qatar' (*Emirates News Agency-WAM*, 5 June 2017) <<https://www.wam.ae/en/article/hszr5i3s-uae-supports-statements-kingdom-bahrain-and>> erişim 6 Aralık 2025.

⁵⁶ 'UN aviation council finds Russia responsible for downing of Malaysia Airlines flight' (*UN News*, 13 May 2025) <<https://news.un.org/en/story/2025/05/1163161>> erişim 16 Ocak 2026.

o bölgeye taşınan bir Buk TELAR sistemi tarafından fırlatıldığı, ateşlemeden sonra sistemin füzesi eksik şekilde Rusya Federasyonu'na geri taşındığı tespit edilmiştir.⁵⁷ Rusya'nın uçağın düşürülmesinde sorumluluk kabul etmemesi üzerine Mart 2022'de Avustralya ve Hollanda, Rusya'nın Şikago Sözleşmesi'nin uçuş yapan sivil hava araçlarına silahlı müdahaleyi yasaklayan 3(bis) maddesini⁵⁸ ihlal ettiği iddiasıyla Sözleşme'nin 84. maddesi uyarınca ICAO Konseyine resmî bir şikâyetle bulunmuştur.⁵⁹ Mart 2023'te ICAO Konseyi uyuşmazlık üzerinde yargılama yetkisi bulunduğu kararına varmıştır.⁶⁰ Buna karşılık Rusya Federasyonu 17 Haziran 2024'te ICAO Konseyinin Avustralya ve Hollanda'nın iddialarını değerlendirme veya bunlardan yola çıkarak bir karar verme otoritesini tanımadığını gerekçe göstererek ICAO Konseyi nezdinde devam eden yargılama sürecine katılmayacağını ilan etmiştir.⁶¹ 30 Haziran 2025 tarihinde Konsey, Avustralya ve Hollanda tarafından öne sürülen iddiaları kabul ederek Rusya'nın MH17'nin düşürülmesinde Şikago Sözleşmesi'nden doğan sorumluluklarını yerine getirmekte başarısız olduğuna hükmetmiş; bunun yanında ortaya çıkan zararın giderilmesine karar vermiştir.⁶² Anılan hüküm, ICAO tarihinde Konseyin, Sözleşme'nin 84. maddesi kapsamında kendisine intikal eden bir uyuşmazlıkta esas hakkında verdiği ilk karar olması nedeniyle ayrıca önem taşımaktadır.⁶³ ICAO Konseyinin kararı üzerine Rusya, 18 Eylül 2025 tarihinde Uluslararası Adalet Divanına Konseyin kararına karşı temyiz başvurusunda bulunmuştur.⁶⁴ Rusya bu başvurusunda Şikago Sözleşmesi'nin 89. maddesi gereğince Sözleşme'nin silahlı çatışma süresince uygulanamayacağı, ICAO Konseyinin kanıtların sunulmasında gerekli standartları uygulamadığı, söz konusu uçağın düşürülmesinde Ukrayna etkisinin

⁵⁷ Netherlands Public Prosecution Service, 'The criminal investigation by the Joint Investigation Team (JIT)' <<https://www.prosecutionservice.nl/topics/mh17-plane-crash/criminal-investigation-jit-mh17>> erişim 16 Ocak 2026. Ayrıca bkz. Dutch Safety Board, 'MH17 Crash Report' (October 2025) <<https://onderzoeksraad.nl/en/onderzoek/crash-mh17-17-july-2014/>> erişim 16 Ocak 2026.

⁵⁸ Protocol relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation (Article 3 bis) (Montreal, 10 May 1984), 2122 U.N.T.S. 337 entered into force 01 Oct. 1998; ICAO Doc 9436.

⁵⁹ 'UN aviation council finds Russia responsible for downing of Malaysia Airlines flight' (UN News, 13 May 2025) <<https://news.un.org/en/story/2025/05/1163161>> erişim 16 Ocak 2026.

⁶⁰ *Ukraine and the Netherlands v Russia* [GC], App nos 8019/16, 43800/14, 28525/20 and 11055/22 (ECtHR, 09 July 2025) para 137.

⁶¹ Ibid.

⁶² Idem, para 1651; Russian Federation, *Appeal from the Decision of the ICAO Council under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation (Russian Federation v. Commonwealth of Australia and Kingdom of the Netherlands)*, Application Instituting Proceedings submitted by the Russian Federation to the ICJ (18 September 2025) para. 46.

⁶³ David Woodworth, 'The Downing of Flight MH17: A Historic Decision by the ICAO Council' (EJIL: TALK!, 13 October 2025) <<https://www.ejiltalk.org/the-downing-of-flight-mh17-a-historic-decision-by-the-icao-council/>> erişim 27 Ocak 2026.

⁶⁴ ICJ Press Release No. 2025/42 (19 September 2025).

incelenmediği gibi gerekçelerle Konsey kararının temyizini talep etmiştir.⁶⁵ UAD nezdindeki hukuki süreç devam etmektedir.

1.8. Rusya Federasyonu vs. 37 Devlet (2023)

Rusya Federasyonu Ekim 2023'te ICAO'ya Şikago Sözleşmesi'nin 84. maddesi kapsamında resmî bir şikâyetle bulunmuştur. Şikâyetin konusunu Rusya'ya uygulanan yaptırımlar çerçevesinde 37 ICAO üyesi devletin Rusya tescilli hava araçlarına uyguladıkları ayrımcı yaklaşım oluşturmaktadır.⁶⁶ Nitekim Rusya, 28 Temmuz 2025 tarihinde ICAO Genel Kurulu'nun 42. Oturumunda "*Tek Taraflı Zorlayıcı Tedbirlerin Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi Hükümleriyle Uyumsuzluğu, Uluslararası Sivil Havacılık Üzerindeki Etkileri ve Uygulanmalarının Sonuçları*"⁶⁷ başlıklı bir çalışma belgesi sunmuş ve Konseyden uluslararası hava hukukunun temel prensiplerini ihlal ederek siyasi temelde ayrımcı ve zorlayıcı tedbirlere başvuran devletlere karşı uygulamaya yönelik tedbirler almasını talep etmiştir.⁶⁸ Rusya'nın başvurusu üzerine başlayan hukuki süreç hâlen devam etmektedir.

1.9. Venezuela vs. Arjantin (2024)

Arjantin'in 6 Haziran 2022'de Venezuela tescilli bir uçağı alıkoyarak Amerika Birleşik Devletleri Hükûmetine teslim etmesi üzerine Venezuela, Mart 2024'te Arjantin tescilli hava araçlarının Venezuela hava sahasını kullanmasını yasaklamıştır.⁶⁹ Venezuela ve Arjantin, 15 Mart 2024 tarihinde ICAO Konseyinin 231. oturumunda yaşanan ihtilaf hakkında Konseye bilgi vermiştir.⁷⁰ İhtilafın çözüme kavuşamaması üzerine Venezuela, 2 Nisan 2024'te Sözleşme'nin 84. maddesi uyarınca ICAO Konseyine Arjantin aleyhinde başvuruda bulunmuş-

⁶⁵ *Appeal From the Decision of the ICAO Council Under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation (Russian Federation v Australia and the Netherlands)*, Application Instituting Proceedings submitted by the Russian Federation to the ICJ (18 September 2025) paras 52–53.

⁶⁶ The Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation 'Foreign Ministry Spokeswoman Maria Zakharova's Answer to a Media Question Regarding the Russian Federation's Alleged Appeal to ICAO to Ease Sanctions' (24 September 2025) <https://mid.ru/en/foreign_policy/news/2048516/> erişim 10 Aralık 2025.

⁶⁷ ICAO Assembly, 'Assembly – 42nd Session – Agenda Item 22: Other high-level policy issues to be considered by the Executive Committee – Incompatibility of Unilateral Coercive Measures with the Provisions of the Convention on International Civil Aviation, their Impact on International Civil Aviation and the Consequences of their Application' (28 July 2025), ICAO Doc A42-WP/256.

⁶⁸ Idem, para 3.

⁶⁹ Daniel Martinez Garbuno, 'Venezuela bans Argentinian planes from its airspace' (14 March 2024) <<https://www.ch-aviation.com/news/138146-venezuela-bans-argentinian-planes-from-its-airspace>> erişim 10 Aralık 2025.

⁷⁰ ICAO Council, 'Council – 231st Session: Order of Business for the Fifth, Sixth and Seventh Meetings' (15 March 2024), ICAO Doc C-O/B 231/5, 5.

tur.⁷¹ 22 Haziran 2024'te Arjantin ICAO Konseyine ön itirazını iletmıştır.⁷² 25 Mart 2025'te Konsey, Arjantin'in ön itirazını kabul etme kararı almıştır.⁷³ Buna ek olarak Konsey, tarafları söz konusu ihtilafın çözülebilmesi için müzakereye davet etmiş ve Konsey Başkanı'ndan müzakerelerde arabuluculuk yapması için hazır bulunmasını istemiştir.⁷⁴

1.10. Kanada, İsveç, Birleşik Krallık ve Ukrayna vs. İran (2024)

ICAO Konseyine havale edilen son dosya 8 Ocak 2020 tarihinde Ukrayna Uluslararası Havayolları'na ait Tahran-Kiev güzergahında tarifeli hava uçuşu yapan bir yolcu uçağının İran hava sahasında vurularak düşürülmesinden doğmuştur. Söz konusu yolcu uçağı Tahran İmam Humeyni Havalimanı'ndan kalkış yaptıktan yaklaşık üç dakika sonra bir füze ile vurulmuş ve düşmüştür.⁷⁵ 11 Ocak 2020'de İran yetkilileri uçağın İran Cumhuriyet Muhafızları tarafından insan hatası sonucunda istenmeden vurulduğunu açıklamıştır.⁷⁶ 8 Ocak 2024 tarihinde Kanada, İsveç, Birleşik Krallık ve Ukrayna İran'ın Şikago Sözleşmesi'nin 3(bis) maddesini ihlal etmiş olduğu iddiasıyla Sözleşme'nin 84. maddesi kapsamında ICAO Konseyine resmî şikâyetle bulunmuştur.⁷⁷ İran, 4 Haziran 2024 tarihinde biri Konseyin yargı yetkisine diğeri de Birleşik Krallık'ın taraf ehliyetine ilişkin olmak üzere iki ön itirazda bulunmuştur.⁷⁸ Yetkisizlik itirazı İran'ın iyi niyet göstermesine rağmen davacı tarafların müzakerelere iyi niyetle katılım göstermemiş olması sebebiyle Sözleşme'nin 84. maddesindeki müzakere ön koşulunun sağlanmamış olduğuna dayanmaktadır.⁷⁹ Ehliyet yokluğu itirazı ise Birleşik Krallık vatandaşlarının uçakta olduğu kanıtlanamadığı için Birleşik Krallık'ın davada

⁷¹ ICAO, '2024 Annual Report of the Council to the Assembly' 9 <https://www.icao.int/sites/default/files/annual-report-2024/Annual_Report_2024_EN.pdf> erişim 29 Ocak 2026.

⁷² ICAO, 'Supplement to the 2024 Annual Report of the Council to the Assembly (January–June 2025)' 7 <https://www.icao.int/sites/default/files/annual-report-2024/Supplement_en.pdf> erişim 29 Ocak 2026.

⁷³ Ibid.

⁷⁴ Ibid.

⁷⁵ The Aircraft Accident Investigation Board of the Islamic Republic of Iran, 'Flight PS752 Accident Investigation Final Report' (2021) 134 <<https://www.icao.int/sites/default/files/safety/airnavigation/AIG/Documents/Safety-Recommendations-to-ICAO/Final-Reports/PS752Finrep.pdf>> erişim 16 Ocak 2026.

⁷⁶ 'General Staff of Iran Armed Forces Releases Statement on Ukrainian Plane Crash' (*Islamic Republic News Agency*, 11 January 2020) <<https://en.irna.ir/news/83628876/General-Staff-of-Iran-Armed-Forces-releases-statement-on-Ukrainian>> erişim 10 Aralık 2025.

⁷⁷ *Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council Under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation (Iran v Canada, Sweden, Ukraine and United Kingdom)*, Application Instituting Proceedings submitted by Iran to the ICJ (17 April 2025) para 6.

⁷⁸ Idem, para 9.

⁷⁹ Idem, para 10.

taraf olma ehliyetini haiz olmadığı iddiasına dayanmaktadır.⁸⁰ ICAO Konseyi bu itirazları 17 Mart 2025'te şu gerekçelerle reddetmiştir:⁸¹ i) Tarafların müzakere-lerde uzlaşamaması Konseye başvuru ön şartı olan müzakerelerin yapılmadığı anlamına gelmez,⁸² ii) ilgili uçak kazası konusunda Sözleşme'nin yorumlanması veya uygulanmasıyla ilgili bir anlaşmazlık olduğu için Şikago Sözleşmesi'nin tarafı olan her devlet gibi Birleşik Krallık'ın da ihtilafı Konseye taşıma hakkı vardır.⁸³ Bunun üzerine İran, 17 Nisan 2025'te, Konseyin ret kararı aleyhine temyiz yoluna başvurmuştur.⁸⁴ Uluslararası Adalet Divanı nezdindeki temyiz süreci hâlen devam etmektedir.

2. Şikago Sözleşmesi'nin 54(n) Maddesi Kapsamındaki Anlaşmazlıklara Örnekler

Çalışmanın II. Bölümünde izah edildiği üzere Şikago Sözleşmesi'nin 54. maddesinde düzenlenen ICAO Konseyinin zorunlu görevlerinden sonuncusu, (n) bendinde ifade edildiği şekliyle bir taraf devletin ICAO Konseyine havale ettiği Sözleşme ile ilişkisi olan herhangi bir hususun gündeme alınması görevidir. Bu madde kapsamında üye devletler farklı hususları sıklıkla ICAO Konseyine havale etmektedirler ve Konsey de aciliyet esasına göre bunları gündemine almaktadır. Bu bağlamda ICAO Konseyi tarafından gündeme alınan üç örnek olay aşağıda incelenecektir.

2.1. ABD vs. Küba (1996)

24 Şubat 1996'da Küba Hava Kuvvetleri Küba hava sahasından geçmekte olan iki ABD tescilli sivil uçağı düşürmüştür. Bunun üzerine ABD, Sözleşme'nin 54(n) maddesi uyarınca ICAO Konseyine resmî bir şikâyetle bulunmuştur. Konsey gerekli soruşturmayı yaptıktan sonra 27 Haziran 1996 tarihinde söz konusu olayın Şikago Sözleşmesi'nin 3(bis) maddesinde ve Eklerinde yer alan uçuş hâlindeki sivil uçaklara karşı silah kullanmama yükümlülüğünün ihlali niteliğinde olduğunu ifade ederek bir kınama metni yayınlamıştır.⁸⁵

2.2. Arap Sivil Havacılık Komisyonu Üyesi Devletler vs. İsrail (2002)

19-20 Şubat 2002 tarihinde Arap Sivil Havacılık Komisyonu üyesi devletler tarafından 4 Aralık 2001 ve 10 Ocak 2002 tarihlerinde Gazze Uluslararası Ha-

⁸⁰ Idem, para 11.

⁸¹ Idem, para 18.

⁸² Idem, para 19.

⁸³ Ibid.

⁸⁴ *Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council under Article 84 of The Convention on International Civil Aviation (Iran v Canada, Sweden, Ukraine and United Kingdom)*, Application Instituting Proceedings submitted by Iran to the ICJ (17 April 2025).

⁸⁵ 'Security Council Condemns Use of Weapons Against Civil Aircraft; Calls on Cuba to Comply with International Law' (*United Nations Meetings Coverage and Press Releases*, 27 July 1996) <<https://press.un.org/en/1996/19960727.sc6247.html>> erişim 10 Aralık 2025.

valimanı'nın İsrail askerî güçleri tarafından tahrip edilerek kullanılamaz hale getirilmesi hususu Sözleşme'nin 54(n) maddesi kapsamında ICAO Konseyine havale edilmiştir. Konsey, İsrail ve Filistin yönetimi tarafından dile getirilen görüşleri dinledikten sonra İsrail'i Gazze Uluslararası Havalimanı'nı tahrip etmesinden ötürü kınamış ve söz konusu havalimanının en kısa sürede yeniden işler hale gelecek şekilde onarımı için İsrail'den gerekli tedbirleri almasını istemiştir.⁸⁶

2.3. İrlanda, Litvanya ve Polonya vs. Belarus (2021)

23 Mayıs 2021 tarihinde Atina'dan Vilnius'a gitmekte olan bir Ryanair tarıfeli yolcu uçağı Belarus hava sahasından geçmekteyken bir bomba ihbarı neticesinde Minsk Havalimanı'na inmeye zorlanmıştır.⁸⁷ Uçak Minsk'e indikten sonra yapılan aramada herhangi bir patlayıcı maddeye rastlanmamıştır.⁸⁸ Yolcular tekrar uçağı bindiklerinde yapılan sayımda ise beş yolcunun eksik olduğu tespit edilmiştir.⁸⁹ Eksik yolcular arasında Belarus yetkilileri tarafından aranan bir muhalif gazeteci ve arkadaşının da bulunması,⁹⁰ aralarında NATO ve Avrupa Birliğı'nin de bulunduğu pek çok uluslararası örgütü, Belarus Hükümetine uluslararası sivil havacılık kurallarının yanında temel insan hakları ve hürriyetlerine de saygılı olması çağrısı yapmaya sevk etmiştir.⁹¹ İrlanda, Litvanya ve Polonya da ICAO'dan olayın soruşturulmasını istemiştir.⁹² ICAO Konseyi bir soruşturma başlatmaya karar vermiş ve yapılan soruşturmanın ardından yayınladığı raporda bomba ihbarının Belarus yetkilileri tarafından Ryanair uçağını inişe zorlayıp bazı yolcuları alıkoymak için yapıldığını tespit etmiştir.⁹³ ICAO Konseyinin tespitleri

⁸⁶ 'Destruction of Gaza International Airport – ICAO Council Resolution – ICAO Press Release' (United Nations-Question of Palestine, 13 March 2002) <<https://www.un.org/unispal/document/auto-insert-199706/>> erişim 10 Aralık 2025.

⁸⁷ ICAO Fact-Finding Investigation Team, 'Event Involving Ryanair Flight FR4978 in Belarus Airspace on 23 May 2021' (July 2022) 6 *et seq.* <<https://www.icao.int/sites/default/files/Security/documents/Ryanair-FR4978-FFIT-report.pdf>> erişim 9 Aralık 2025.

⁸⁸ İdem, 18.

⁸⁹ İdem, 37.

⁹⁰ İdem, 37-38.

⁹¹ NATO, 'North Atlantic Council statement on Belarus' (26 May 2021) <<https://www.nato.int/en/news-and-events/events/transcripts/2021/05/26/statement-by-the-north-atlantic-council-on-belarus>> erişim 16 Ocak 2026. European Council, 'European Council conclusions on Belarus' (24 May 2021) <<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2021/05/24/european-council-conclusions-on-belarus-24-may-2021/>> erişim 16 Ocak 2026.

⁹² Department of Transport of Ireland, 'Minister Welcomes Decision of International Civil Aviation Organisation to Launch investigation Into Incident with Ryanair Flight' (27 May 2021) <<https://www.gov.ie/en/department-of-transport/press-releases/minister-welcomes-decision-of-international-civil-aviation-organisation-to-launch-investigation-into-incident-with-ryanair-flight/>> erişim 27 Ocak 2026

⁹³ ICAO Fact-Finding Investigation Team, 'Event Involving Ryanair Flight FR4978 in Belarus Airspace on 23 May 2021' (July 2022) 47. <<https://www.icao.int/sites/default/files/Security/documents/Ryanair-FR4978-FFIT-report.pdf>> erişim 9 Aralık 2025.

doğrultusunda ICAO Genel Kurulu 2022 yılında Belarus'u Şikago Sözleşmesi'nin 4. maddesinin açık ve ağır ihlali niteliğindeki davranışından ötürü kınamış ve acilen uygun önlemleri almaya davet etmiştir.⁹⁴

IV. 2017 KÖRFEZ KRİZİ

1. Olayın Arka Planı ve Boykot Uygulamaları

Kökenleri 2014'te yaşanan Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) ve Bahreyn ile Katar arasındaki diplomatik krize uzanan 2017 Körfez Krizi,⁹⁵ 23 Mayıs 2017 tarihinde Katar Haber Ajansının dijital sistemlerine yetkisiz erişim sağlayan aktörlerin Katar Emiri Tamim bin Hamad Es-Sani'ye ithaf edilen İran, Hizbullah ve İsrail'i övücü sözleri yayınlamasıyla başlamıştır.⁹⁶ 5 Haziran 2017'ye gelindiğinde Suudi Arabistan, BAE, Bahreyn ve Mısır tarafından Katar'a yönelik bir boykot başlatıldığı ilan edilmiştir.⁹⁷ Katar'a yöneltilen suçlamalar şu iddialar etrafında şekillenmiştir: Katar'ın İran'la istenmeyen ilişkiler kurması, çeşitli terör örgütlerini fonlaması, Müslüman Kardeşler Cemiyetini⁹⁸ desteklemesi ve Arap dünyasını istikrarsızlaştırması.⁹⁹ Nitekim boykot uygulayan devletler, boykotun sona ermesi için Katar'ın Müslüman Kardeşler Cemiyeti ile bağını kesmesini, İran'la olan ilişkisini azaltmasını, Al-Jazeera adlı yayın organını kapatmasını ve Türk Silahlı Kuvvetleri'nin Katar'dan çıkarılmasını da içeren on üç talebin yerine getirilmesini şart koşmuştur.¹⁰⁰ Bu taleplerin Katar otoriteleri tarafından ulti-

⁹⁴ ICAO Assembly Resolution A41-1, 'Assembly Resolutions in Force' (as of 7 October 2022), Doc. 10184, I-48.

⁹⁵ Kristian C Ulrichsen, *Qatar and the Gulf Crisis* (1st edn, Oxford University Press 2020) 43.

⁹⁶ Kristian C Ulrichsen, 'Lessons and Legacies of the Blockade of Qatar' (2018) 20(2) Insight Turkey 11, 11–12.

⁹⁷ Patrick Wintour, 'Gulf Plunged into Diplomatic Crisis as Countries Cut Ties with Qatar' (*The Guardian*, 5 June 2017) <<https://www.theguardian.com/world/2017/jun/05/saudi-arabia-and-bahrain-break-diplomatic-ties-with-qatar-over-terrorism>> erişim 6 Aralık 2025.

⁹⁸ Müslüman Kardeşler Cemiyeti (İhvanü'l-Müslimîn), Hasan el-Benna tarafından 1928 yılında Mısır'da kurulan, dini-siyasi faaliyetlerde bulunan ve Rusya, Suriye, Mısır, Suudi Arabistan ile BAE tarafından resmi olarak terör örgütü ilan edilmiş bir cemiyettir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Wagemakers J, *The Muslim Brotherhood: Ideology, History, Descendants* (Amsterdam University Press 2022).

⁹⁹ *Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council Under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation (Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arab Emirates v Qatar)*, Reply submitted by Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arab Emirates to ICJ (27 May 2019) 14 et seq. Ayrıca bkz. Tom Porter, 'Why Have Saudi Arabia, Egypt and Others Cut Off Diplomatic Ties With Qatar?' (*Newsweek*, 5 June 2017) <<https://www.newsweek.com/qatar-saudi-arabia-egypt-gulf-states-621011>> erişim 6 Aralık 2025.

¹⁰⁰ Patrick Wintour, 'Qatar given 10 Days to Meet 13 Sweeping Demands by Saudi Arabia' (*The Guardian* 23 June 2017) <<https://www.theguardian.com/world/2017/jun/23/close-al-jazeera-saudi-arabia-issues-qatar-with-13-demands-to-end-blockade>> erişim 6 Aralık 2025.

tom süresi içinde cevaplanmaması, sonrasında ise kamuoyu önünde reddedilmesi üzerine boykot, uzun süre devam edecek bir krize evrilmiştir.¹⁰¹

Boykot kapsamında, 5 Haziran 2017'den başlayarak Suudi Arabistan, BAE, Bahreyn ve Mısır tarafından koordineli biçimde bir dizi tedbir yürürlüğe konulmuştur. Öncelikle bu devletler, kendi ülkelerindeki Katar vatandaşlarının on beş gün içinde ülkelerinden çıkmasını zorunlu kılmış ve kendi vatandaşlarını da Katar'dan ayrılmaya davet etmiştir.¹⁰² Katar'ın kara taşımacılığı ve tedarik zinciri hedef alınarak tek kara bağlantısı olan Suudi Arabistan sınırı tamamen kapatılmıştır.¹⁰³ Aynı zamanda bölgedeki bankalara Katar riyali ile işlem yapılmaması ve finansal ilişkilerin askıya alınması talimatı verilmiştir.¹⁰⁴ Hava taşımacılığı bakımından ise boykot uygulayan devletler ulusal hava sahalarını Katar tescilli sivil ve devlet uçaklarına kapatarak Katar merkezli hava yollarının uçuş rotalarını ciddi biçimde sınırlandırmıştır.¹⁰⁵ Boykot kapsamında alınan tedbirlerin yoğunluğu bazı araştırmacıların 2017 Körfez Krizi'ni, 1990-91 Körfez Savaşı'ndan beri bölgede gerçekleşen en ciddi anlaşmazlık olarak nitelendirmesine yol açmıştır.¹⁰⁶ Bununla birlikte, boykot uygulayan devletler, söz konusu önlemleri, Katar'ın uluslararası hukuk ilkelerine ve bölge ülkeleriyle yapılan uluslararası anlaşmalardan doğan yükümlülöklere aykırı davranışlarına cevaben yürürlüğe konulan meşru "karşı tedbirler" (*countermeasures*) olarak nitelendirmişlerdir.¹⁰⁷

Yukarıda bahsedilen diğer tedbirlerin yanı sıra yürürlüğe konulan hava sahası kısıtlamaları Suudi Arabistan, BAE, Bahreyn ve Mısır tarafından eş zamanlı biçimde uygulanmış ve Katar'ın hava taşımacılığını ciddi biçimde etkilemiştir. Bu tarihten itibaren Katar tescilli hava araçlarının söz konusu ölkelerin yönettiği uçuş

¹⁰¹ 'Full Joint Statement of Boycotting Countries on Qatar Crisis' (*Al Arabiya English*, 5 July 2017) <<https://english.alarabiya.net/News/gulf/2017/07/05/READ-Full-joint-statement-of-boycotting-countries-on-Qatar-crisis>> erişim 6 Aralık 2025.

¹⁰² UN Committee on the Elimination of Racial Discrimination, 'Decision on the jurisdiction of the Committee in respect of the inter-State communication submitted by Qatar against Saudi Arabia' (27 August 2019), UN Doc CERD/C/99/5, para 9.

¹⁰³ 'Saudis Permanently Close Only Land Border with Qatar' (*Al Jazeera*, 20 December 2017) <<https://www.aljazeera.com/news/2017/12/20/saudis-permanently-close-only-land-border-with-qatar>> erişim 6 Aralık 2025.

¹⁰⁴ Matthew Martin and Archana Narayanan, 'Saudi Arabia Tells Banks Not to Increase Qatar Exposure' (*Bloomberg*, 7 June 2017) <<https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-06-07/saudi-arabia-said-to-tell-banks-not-to-increase-qatar-exposure>> erişim 6 Aralık 2025.

¹⁰⁵ 'UAE Supports Statements of Kingdom of Bahrain and Kingdom of Saudi Arabia on Qatar' (*Emirates News Agency-WAM*, 5 June 2017) <<https://www.wam.ae/en/article/hszr5i3s-uae-supports-statements-kingdom-bahrain-and>> erişim 6 Aralık 2025.

¹⁰⁶ Kristian C Ulrichsen, *Qatar and the Gulf Crisis* (1st edn, Oxford University Press 2020) 81.

¹⁰⁷ 'Saudi Arabia, UAE, Bahrain, Egypt: Measures Taken Against Qatar Are Boycotting, Not Blockade' (*Saudi Press Agency*, 15 September 2017) <<https://www.spa.gov.sa/w487867?lang=en&newsid=1666273>> erişim 6 Aralık 2025.

bilgi bölgelerine (*Flight Information Region-FIR*)¹⁰⁸ girişi engellenmiş, mevcut rotalar kapanmış ve Katar Havayolları başta olmak üzere Katar tescilli tüm hava araçları üçüncü ülkelerin hava sahalarına yönlendirilmiştir.¹⁰⁹ Uygulama, aynı gün yayımlanan NOTAM (*Notice to Airmen*)¹¹⁰ bildirimleriyle yürürlüğe girmiş ve ticari uçuşların yanı sıra Katar'a ait resmî hava araçlarını da kapsamıştır.¹¹¹ Boykot uygulayan devletler, Katar tescilli tüm uçakların ilgili devletlerin topraklarındaki havaalanlarına inişini, kalkışını ve ulusal hava sahalarından transit geçişini yasaklamıştır.¹¹² Bunun yanında Katar'ın iddiasına göre boykot uygulayan devletler, ek onay süreçleri uygulayarak, varış/kalkış noktası Katar olan diğer ülkelere tescilli hava araçlarını da FIR'leri üzerinden kısıtlamışlardır.¹¹³ Ancak Mısır ve Suudi Arabistan, varış/kalkış noktası Katar olan yabancı hava araçlarına bir kısıtlama uygulanmadığını belirtmiştir.¹¹⁴ Ayrıca, Katar Havayolları'na ait hava araçlarının uçuşa elverişlilik sertifikaları ve personel lisansları iptal edilmiş,¹¹⁵ bu sebeple şirketin faaliyetleri büyük ölçüde aksarken rotaların uzaması sebebiyle küresel rekabet gücünde düşüşler yaşanmıştır.¹¹⁶ Katar tescilli hava araçlarının normalde Suudi Arabistan ve BAE hava sahalarını kullanarak yaptığı Ortadoğu, Afrika ve Avrupa yönündeki birçok seferi iptal edilmiş veya

¹⁰⁸ FIRs (uçuş bilgi bölgeleri); Şikago Sözleşmesi'nin "Air Traffic Services" başlıklı 11 numaralı Ek'inde "uçuş bilgi hizmeti ve ikaz hizmetinin sağlandığı, boyutları belirlenmiş hava sahası" olarak tanımlanmaktadır.

¹⁰⁹ Bader Al-Dosari, 'The Legality of the Blockading States' Airspace Restrictions Against Qatar in International Law and Their Impact on the Principle of State Sovereignty and FIRs' Distribution' (PhD thesis, Institute of Advanced Legal Studies (IALS) 2024) 21.

¹¹⁰ NOTAM; Şikago Sözleşmesi'nin "Aeronautical Information Services" başlıklı 15 numaralı Ek'inde "uçuş operasyonlarıyla ilgili personelin zamanında bilgi sahibi olmasının önemli olduğu herhangi bir havacılık hizmeti, servisi, prosedürü veya tehlikesiyle ilgili bilgi içeren telekomünikasyon yoluyla iletilen bildiri" olarak tanımlanmaktadır.

¹¹¹ Bader Al-Dosari, 'The Legality of the Blockading States' Airspace Restrictions Against Qatar in International Law and Their Impact on the Principle of State Sovereignty and FIRs' Distribution' (PhD thesis, Institute of Advanced Legal Studies (IALS) 2024) 61.

¹¹² Callum Patron, 'Saudi Arabia and UAE Close Airspace to Qatari Flights As Gulf Diplomatic Standoff Deepens' (*Newsweek*, 6 June 2017) <<https://www.newsweek.com/saudi-arabia-and-uae-close-airspace-qatari-flights-gulf-diplomatic-standoff-621522>> erişim 6 Aralık 2025.

¹¹³ ICAO Council, 'Council – Summary Minutes of the Meeting of the Extraordinary Session of 31 July 2017, concerning the Request of Qatar – Item under Article 54(n) of the Chicago Convention, C-MIN Extraordinary Session (Closed)' (22 August 2017), ICAO Doc C-WP/14640, para 26.

¹¹⁴ ICAO Council, 'Council – Working Paper presented by the Secretary General, Council – Extraordinary Session, concerning the Request of Qatar – Item under Article 54(n) of the Chicago Convention' (14 July 2017), ICAO Doc C-WP/14639, para 1.3

¹¹⁵ 'Qatar Row: Saudi Revokes Qatar Airways' Licence' (*BBC*, 6 June 2017) <<https://www.bbc.com/news/business-40170120>> erişim 6 Aralık 2025.

¹¹⁶ 'Qatar Airways Reports \$69m Loss amid Gulf Blockade' (*Al Jazeera*, 19 September 2018) <<https://www.aljazeera.com/economy/2018/9/19/qatar-airways-reports-69m-loss-amid-gulf-blockade>> erişim 6 Aralık 2025.

İran hava sahası üzerinden yeniden planlanmıştır.¹¹⁷ Hava sahası kısıtlamaları aynı zamanda uluslararası taşımacılığı ve bölgesel hava trafiği düzenini de doğrudan etkilemiştir. Doha üzerinden geçen transit uçuşların sayısı belirgin biçimde azalmış ve alternatif hava koridorlarında hava seyrüseferini tehlikeye atacak yoğunluklar yaşanmıştır.¹¹⁸ Katar Havayolları, alternatif rotalara mecbur kalması nedeniyle artan yakıt maliyetleri ve uçak bakım sürelerindeki uzamalar gibi ek masraflar sonucunda milyonlarca dolarlık ek harcama yapmak zorunda kalmıştır.¹¹⁹

2. Şikago Sözleşmesi'nin İlgili Düzenlemeleri

2.1. Sivil Havacılığın Kötüye Kullanımı

Şikago Sözleşmesi'nin 4. maddesi, taraf devletlere, sivil havacılığı Sözleşme'nin amaçlarıyla bağdaşmayacak bir maksatla kullanmama yükümlülüğü getirmektedir. Bu hükümle, Sözleşme'nin “Başlangıç” (*Preamble*) kısmında da ifade edilen sivil havacılığın güvenli, düzenli, fırsat eşitliği temelinde (ayrımcılıktan uzak) ve ekonomik anlamda verimli şekilde yürütülmesi gayelerinin korunması amaçlanmaktadır. 2017 Körfez Krizi'nde Katar'a boykot uygulayan devletlerin başvurdıkları uluslararası sivil havacılığa ilişkin tedbirlerin Sözleşme'ye uygunluğu, Sözleşme'nin ilgili maddeleri kapsamında aşağıda ayrı ayrı değerlendirilirken yapılan hukuki yorumlarda Sözleşme'nin 4. maddesine ve ilişkili olarak “Başlangıç” kısmına atıfta bulunulacaktır. Andlaşmanın amacı ışığında ve bağlamsal (sistemik) yaklaşımla “Başlangıç” kısmının dikkate alınması, Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nin (VAHS) asli yorum kurallarını düzenleyen teamül niteliğindeki 31. maddesinin bir gereğidir.¹²⁰

2017 Körfez Krizi'nde boykot uygulayan devletlerin Katar tescilli hava araçlarını uyguladıkları hava sahası kısıtlaması herhangi bir teknik ya da doğal gerekçeye dayanmamaktadır. Aksine söz konusu devletler, sivil havacılığı politik amaçlarla bir yaptırım aracı olarak kullanmışlardır. Nitekim 2017 Körfez Krizi'nin seyri incelendiğinde, söz konusu hava sahası kısıtlamalarının yalnızca Katar tescilli hava araçlarının boykot uygulayan devletlerin hava sahalarını kullanmalarının yasaklanmasıyla sınırlı kalmadığı, üçüncü taraf devletlere tescilli olup Katar'a

¹¹⁷ Callum Patron, 'Saudi Arabia and UAE Close Airspace to Qatari Flights As Gulf Diplomatic Standoff Deepens' (*Newsweek*, 6 June 2017) <<https://www.newsweek.com/saudi-arabia-and-uae-close-airspace-qatari-flights-gulf-diplomatic-standoff-621522>> erişim 6 Aralık 2025.

¹¹⁸ Letter from Abdulla Nasser Turki Al-Subaey to Olumuyiwa Benard Aliu (20 February 2019), Annex 5 to Rejoinder of the State of Qatar submitted to the ICJ, *Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council Under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation (Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arab Emirates v Qatar)*.

¹¹⁹ 'Qatar Airways Threatens to Sue over "Illegal" Gulf Blockade' (*Al Jazeera*, 15 June 2020) <<https://www.aljazeera.com/economy/2020/7/15/qatar-airways-threatens-to-sue-over-illegal-gulf-blockade>> erişim 6 Aralık 2025.

¹²⁰ Vienna Convention on the Law of Treaties (Vienna, 23 May 1969) 1155 U.N.T.S. 331, *entered into force* 27 Jan. 1980.

sefer yapan hava araçlarının da bu devletlerin hava sahalarından geçişinin önceden izin şartına bağlandığı ve bu suretle Katar'ı dünyanın geri kalanından izole etmeye yönelik bir enstrüman olarak tasarlandığı görülecektir.¹²¹ Sivil havacılığın bu şekilde bir baskı aracı olarak kullanılması, Sözleşme'nin ilgili diğer maddeleri ve bölümleriyle birlikte okunduğunda Şikago Sözleşmesi'nin 4. maddesine açık aykırılık teşkil etmektedir.

2.2. Egemenlik

Şikago Sözleşmesi'nin 1. maddesi, uluslararası sivil havacılık hukukunun temel ilkelerinden birisi olan devletlerin hava sahaları üzerindeki egemenliği ilkesini düzenlemektedir: *“Sözleşmeciler, her devletin kendi ülkesinin üstündeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır egemenliğe sahip olduğunu kabul ederler”*. 1919 Paris Konvansiyonu'ndan miras kalan bu madde ile devletlere kendi ülkesi üstündeki hava sahasını kontrol etme hakkı tanınmış ve Sözleşme'nin diğer maddelerinde bunun ancak Şikago Sözleşmesi'nin hasredildiği amaca uygun istisnalarla sınırlanabileceği düzenlenmiştir. Ayrıca devletlerin kendi ulusal hava sahalarındaki egemenlikleri dolayısıyla bu hava sahalarındaki potansiyel tehditlerin saptanmasında ve uçuş güvenliğini sağlamada da yalnızca hava sahası kullanılan devletin güvenilir kaynak olarak itibar göreceği ifade edilmektedir.¹²²

Devletlerin egemen olduğu ulusal hava sahası, Sözleşme'nin 2. maddesinde düzenlendiği üzere ülkenin kara ülkesi, iç suları ve karasuları üzerindeki hava sahasını içermektedir. Devletlerin ulusal hava sahaları dışında kalan kısım ise uluslararası hava sahası olarak tanımlanmakta ve bu hava sahalarının tüm devletlerin uçaklarına açık olacağı kabul edilmektedir.¹²³

2017 Körfez Krizi'nde boykot uygulayan devletlerin üzerinde tam ve münhasır yetkiye sahip oldukları ulusal hava sahalarını Katar tescilli hava araçlarına kapatmaları, Sözleşme'nin 1. maddesi bakımından meşru kabul edilebilecektir. Çünkü bu devletler boykot kapsamında hava sahası sınırlamalarını uygularken esasında hukuken de tanınan egemenlik haklarını kullanmışlardır. Nitekim boykot uygulayan devletlerin ICAO Konseyi ve UAD önündeki iddialarının temel dayanaklarından birini ulusal hava sahaları üzerindeki egemenlik hakları oluşturmaktadır. Ancak 1. maddede tanınan egemenlik hakkının kullanımının meşru kabul edilebilmesi, bu kullanımın Sözleşme'nin 4. maddesi gereğince Sözleşme'nin amacına ve ilgili diğer hükümlere aykırılık teşkil etmemesi hâlinde mümkün olabilecektir. Nitekim, doğası gereği ayrımcı nitelik taşıyan boykot uygulamaları

¹²¹ ICAO Council, 'Council – Summary Minutes of the Meeting of the Extraordinary Session of 31 July 2017, concerning the Request of Qatar – Item under Article 54(n) of the Chicago Convention, C-MIN Extraordinary Session (Closed)' (22 August 2017), ICAO Doc C-WP/14640, para 26.

¹²² Laura Wanlu Zhang, 'Humanitarian Considerations in International Air Law' (2016) 5(3) Cambridge Journal of International and Comparative Law 450, 454.

¹²³ Paul Stephen Dempsey, *Public International Air Law* (2nd edn, McGill University 2017) 17.

aşağıda inceleneceği üzere Sözleşme'nin birçok maddesine doğrudan aykırılık teşkil etmektedir. Buna ek olarak Bahreyn'in krizin başlangıcından Temmuz 2017'deki olağanüstü ICAO Konseyi toplantısına kadar kendi ulusal hava sahası kapsamında olmayan ancak kendi yönettiği FIR kapsamında olan hava sahasını da Katar tescilli hava araçlarına kapatması,¹²⁴ egemenlik hakkının Sözleşme'nin 2. maddesinde çizilen ulusal hava sahası sınırının ötesinde kullanımı niteliğindedir ve bu yönüyle uluslararası hukuka aykırılık teşkil etmektedir.

2.3. Tarifersiz ve Tarifeli Hava Seferleri

Şikago Sözleşmesi'nin 5. ve 6. maddelerinde tarifersiz (*non-scheduled*) ve tarifeli (*scheduled*) uçuş hakları düzenlenmiştir. 5. madde, tarifersiz uçuş yapan hava araçlarına, kural olarak “*önceden bir izin almaksızın bir taraf devletin hava sahasından iniş yapmadan geçiş yapma ve yakıt ikmali gibi teknik nitelikteki se- beplerle duraklama*” imkânı tanımaktadır. Bununla birlikte, hava sahası kullanılan devlet, söz konusu tarifersiz uçuş yapan hava araçlarından iniş yapmalarını talep edebileceği gibi uçuş güvenliği sağlamak adına belirli rotaları takip etmelerini de isteyebilecektir. Bu yönüyle 5. madde, hem transit geçişleri büyük ölçüde ser- bestleştirmesi hem de teknik amaçlarla iniş hakkı tanınması bakımından iki temel hak tesis etmektedir.¹²⁵ 5. madde, tarifersiz uluslararası uçuşlarda geçerli genel bir geçiş serbestisi tanımakla birlikte devletlerin egemenlik haklarını muhafaza etme amacıyla belirli koşullar altında bu serbestiyi kısıtlayabilmelerine imkân vermektedir. Tarifeli hava hizmetlerine ilişkin rejimi belirleyen 6. madde ise “*bir taraf devletin ülkesi üzerinden veya bu ülkeye gerçekleşecek hiçbir tarifeli uluslararası hava seferi, hava sahası kullanılacak devletin özel izni veya başka türlü bir yetkilendirmesi almaksızın ya da verilen iznin koşullarına aykırılık teşkil edecek şekilde yapılamaz*” düzenlemesiyle tarifeli uluslararası hava hizmetlerinin düzenlenmesini büyük ölçüde devletlerin iradelerine bırakmıştır. Bu hüküm, dev- letin ulusal hava sahasındaki münhasır egemenliği ilkesine paralel şekilde taraf devletlere, uluslararası tarifeli hava hizmetlerinin düzenlenmesi için anlaşma yapma noktasında geniş bir takdir alanı bırakmaktadır. Nitekim 6. madde bu an- lamda devletleri uygulamada tarifeli hava taşımacılığına ilişkin hak ve yüküm- lülükleri ayrıntılı biçimde belirlemek üzere iki taraflı ve çok taraflı hava ulaşımı anlaşmaları yapmaya yönelten başlıca dayanaklardan birini oluşturmaktadır.¹²⁶

Yukarıda ifade edildiği üzere Sözleşme'nin 5. maddesi taraf devletlerin ulusal hava sahalarından geçen tarifersiz transit uçuşlara kural olarak bir sınırlama ge- tirmemiş ancak bu uçuşları uçuş güvenliğini sağlayacak tedbirler kapsamında

¹²⁴ Ian Petchenik, 'Flight Ban for Qatar Flights in UAE, Saudi Arabia, Bahrain, and Egypt' (*Flightradar24*, 5 June 2017) <<https://www.flightradar24.com/blog/flight-tracking-news/major-incident/flight-ban-for-qatar-flights-in-uae-saudi-arabia-bahrain-and-egypt/>> erişim 6 Aralık 2025.

¹²⁵ Ludwig Weber, 'The Chicago Convention' in Paul Stephen Dempsey and Ram S Jakhu (eds), *Routledge Handbook of Public Aviation Law* (1st edn, Routledge 2017) 10.

¹²⁶ Paul Stephen Dempsey, *Public International Air Law* (2nd edn, McGill University 2017) 661.

sınırlama yetkisini ulusal hava sahası kullanılan taraf devlete bırakmıştır. Ancak, 2017 Körfez Krizi esnasında uygulanan boykot kapsamında Katar tescilli tarifesiz uçuş yapan hava araçlarının da boykot uygulayan devletlerin ulusal hava sahalarından transit geçiş yapmaları engellenmiştir.¹²⁷ Bu engelleme Sözleşme'nin 5. maddesinde tesis edilen ve taraf devletler arasında aksi kararlaştırılmadığı sürece bir tarifesiz uçuş yapan hava aracının yalnızca uçuş güvenliği sebebiyle yönlendirilebileceğini ifade eden hava serbestisine aykırılık teşkil etmektedir. Diğer taraftan tarifeli hava seferlerinin ancak ulusal hava sahası kullanılacak ülkenin özel izniyle yapılabileceğini ifade eden 6. madde, tarifeli hava hizmetleri bakımından taraf devletlere bu konuda tesis edilmiş geniş takdir yetkisi dolayısıyla boykot uygulamasına meşruiyet kazandırabilecek bir hüküm olarak yorumlanabilir. Ancak VAHS m. 31 ve Şikago Sözleşmesi m. 4 gereğince Sözleşme'nin amacı göz önüne alındığında, boykot uygulayan devletlerin hava sahası kısıtlamalarının Sözleşme'nin "Başlangıç" kısmında ifade edilen sivil havacılığın fırsat eşitliği temelinde (ayrımcılıktan uzak biçimde) yürütülmesi gayesiyle uyumlu olduğunu söylemek güçtür.

2.4. Yasaklı Bölgeler

Şikago Sözleşmesi'nin 9. maddesi, ilgili hava sahası üzerinde egemenliğe sahip devlet tarafından ilan edilebilecek yasaklı alan (*prohibited areas*) uygulamasını düzenlemektedir. Yasaklı alan, ICAO tarafından "bir devletin kara alanları veya karasuları üzerinde, belirli boyutlara sahip ve uçakların uçuşunun yasak olduğu hava sahası" olarak tanımlanmaktadır.¹²⁸ Şikago Sözleşmesi'nin 9(a) fıkrası, taraf devletlerin askerî gereklilik (*military necessity*) veya kamu güvenliği (*public safety*) gerekçeleriyle başka devletlere tescilli hava araçlarının, ulusal hava sahalarının belirli bölgelerinde uçmalarını kısıtlayabilmelerine veya tamamen yasaklayabilmelerine imkân tanımaktadır. Bu kısıtlama veya yasaklamanın uygulanması esnasında, yasaklı alan ilan eden devletin tarifeli uçuşları ile diğer devletlerin tarifeli uçuşları arasında bir ayrımcılık yapılmaması ve bütün uçuşlara tek tip olarak uygulanması zorunlu tutulmuştur. Yine aynı fıkrafta, bu tür yasakların uluslararası hava seyrüseferine gereksiz yere müdahale etmeyecek şekilde, başka bir ifadeyle ölçülü ve tutarlı sınırlar içerisinde uygulanması gerekliliği ifade edilmiştir. 9. maddenin (b) fıkrasında ise her taraf devletin istisnai veya acil durumlarda ya da kamu güvenliğinin gerektirdiği durumlarda kendi hava sahasının tamamını ya da bir bölümünü uçuşa yasak bölge ilan etme hakkı olduğu tanınmıştır. Ancak madde metninde bu yasak bölge ilanının da diğer

¹²⁷ ICAO Working Paper presented by the State of Qatar 'Council – Extraordinary Session, concerning the Request of Qatar – Item under Article 54(n) of the Chicago Convention' (19 July 2017), ICAO Doc C-WP/14641, para 1.1.

¹²⁸ ICAO, *Annex 15 to the Convention on International Civil Aviation: Aeronautical Information Services* (16th edn, ICAO 2018) 1-8.

tüm devletlerin uçaklarına milliyet ayrımı yapılmaksızın uygulanması gerektiği vurgulanmaktadır.

2017 Körfez Krizi bakımından bu maddeyi incelemek gerekirse, maddede ilk olarak yasaklı alan ilan edilebilmesinin askeri gereklilik ya da kamu güvenliği gerekçelerine dayanması gerektiği ifade edilmektedir. Bu gerekçelerin varlığı saptandığında ise kullanımı yasaklanan veya sınırlandırılan alanlarda bu yasağın veya kısıtlamanın uygulanması bakımından herhangi bir milliyet ayrımı yapılmayacağı ifade edilmiştir. Ancak somut olayda boykot uygulayan devletlerin yasaklı alan ilanı yalnızca tek bir devlete yönelmiş olup ayrımcı bir nitelik teşkil etmektedir.¹²⁹ Dolayısıyla askeri gereklilik veya kamu güvenliği gerekçeleri gerçekten var olsa bile uygulama bakımından boykot uygulayan devletlerin hem ilgili madde metnine aykırı hareket ettiği hem de söz konusu maddeyi Sözleşme'nin amaçlarına aykırı olacak şekilde kötüye kullandığı sonucuna ulaşılmaktadır.

2.5. Hava Hukuku Mevzuatının Uygulanabilirliği ve Havaalanlarının Kullanılması

Şikago Sözleşmesi'nin 11. maddesine göre *“taraf devletler, uluslararası hava seyrüseferine katılan hava araçlarının kendi hava sahalarına giriş ve çıkışına, bu hava sahasında yürüttükleri faaliyetlere ve işlemlere ilişkin iç hukuk düzenlemelerini, milliyet ayrımı yapmaksızın tüm taraf devletlerin hava araçlarına eşit biçimde”* uygulamakla yükümlüdür. Ayrımcılık yasağına dikkat çeken bir diğer düzenleme ise Sözleşme'nin 15. maddesidir. Bu madde uyarınca, *“taraf devletlerin ulusal hava araçlarının kullanımına açık olan kamuya açık her havaalanı, diğer tüm taraf devletlerin hava araçlarına da aynı koşullar altında”* açık olacaktır. Maddenin devamında belirtildiği üzere, havaalanlarının kullanımında olduğu gibi hava seyrüseferinin güvenliği ve düzenli işleyişi için sağlanan hava hizmetleri de dâhil olmak üzere tüm hava seyrüsefer tesisleri, ilgili taraf devletin hava araçlarının kullanımına eşit şartlar altında sunulacaktır.

2017 Körfez Krizi'nde boykot uygulayan devletler, hava sahası kısıtlamalarını doğrudan doğruya Katar tescilli hava araçları için uygulamıştır.¹³⁰ Boykot uygulayan devletlerin hava seyrüseferine ilişkin ulusal düzenlemelerini Katar uçaklarına milliyet ayrımı yaparak farklı uygulamaları, Sözleşme'nin 11. maddesine aykırılık teşkil etmektedir. Ayrıca, Sözleşme'nin 15. maddesi uyarınca tüm taraf devletlere eşit koşullar altında sunulması gereken havaalanları, hava seyrüsefer, navigasyon ve yer hizmetlerinin Katar uçaklarına sağlanmaması,¹³¹ bu hükmün

¹²⁹ Request of the State of Qatar for Consideration by the ICAO Council Under Article 54(n) of the Chicago Convention, submitted to the Council of the ICAO (15 June 2017) 7.

¹³⁰ ICAO Council, 'Council – Working Paper presented by the Secretary General, Council – Extraordinary Session, concerning the Request of Qatar – Item under Article 54(n) of the Chicago Convention, ICAO Document C-WP/14639' (14 July 2017) para 1.3.

¹³¹ Ibid.

doğrudan ihlali anlamına gelmektedir. Sonuç olarak, boykot kapsamında yürürlüğe giren tedbirler, 11. maddede düzenlenen hava hukuku düzenlemelerinin tüm hava araçlarına milliyet temelli ayrımcılık yapılmadan uygulanması ve 15. maddede öngörülen eşit şartlarda hizmet sağlama kurallarını ihlal eder niteliktedir.

2.6. Sertifikalar, Lisanslar ve Bunların Tanınması

Şikago Sözleşmesi'nin 31, 32 ve 33. maddeleri sırasıyla hava araçlarının uçuşa elverişlilik sertifikasını, hava araçlarında bulunan mürettebat lisanslarını ve bu sertifika ve lisansların taraf devletlerce tanınmasını düzenlemektedir. 31. maddeye göre bir hava aracının uçuşa elverişli olduğu o hava aracının tescilli olduğu devlet tarafından onaylanacak ve buna ilişkin bir sertifika verilecektir. Aynı şekilde 32. maddeye göre mürettebat lisansları da yine hava aracının tescil edildiği ülke tarafından sağlanacaktır. Ayrıca bu madde hükmüne göre taraf devletler mürettebata verilen lisansların yeterliliğini kabul etmeme hakkını mahfuz tutmaktadır. Ancak Sözleşme'nin sertifika ve lisansların tanınmasını konu alan 33. maddesi, söz konusu sertifika ve lisansların Sözleşme'ye göre belirlenen asgari standartlara eşit veya daha yüksek standartta olması hâlinde taraf devletlere bu belgeleri tanıma yükümlülüğü yüklemektedir.

2017 Körfez Krizi'nde boykot uygulayan devletler Katar'a uygulanan yaptırımlar kapsamında Katar Havayolları bünyesindeki hava araçlarına ait uçuşa elverişlilik sertifikalarını ve mürettebat lisanslarını da iptal etmişlerdir.¹³² Söz konusu belgeler Katar Havayolları uçaklarının uçuşa elverişli olmaması veya bu hava araçlarında görev yapan mürettebatın yeterliliğinin bulunmaması sebebiyle iptal edilmemiştir. Aksine söz konusu lisanslar politik bir baskı oluşturmak ve Katar Havayolları'nın boykot uygulayan ülkelerde işletilmesine teknik olarak engel olmak için iptal edilmiştir. Aslında Sözleşme'nin 32. maddesi bağlamında boykot uygulayan devletlerin mürettebat lisanslarının yeterliliğini tanımama hakkı mevcuttur. Ancak yukarıda ilgili Sözleşme maddeleri kapsamında açıklandığı üzere Sözleşme kurallarının uygulanmasında milliyet temelli bir ayrımcılık yapılmaması gereklidir. Dolayısıyla her ne kadar boykot uygulayan devletlerin bu davranışı ilk bakışta 32. maddeye uygun gözükse de Sözleşme'nin 4. maddesi ve "Başlangıç" kısmı ile birlikte okunduğunda Sözleşme'nin ihlal edildiği görülecektir. Ayrıca tanımama hakkının kullanılabilmesi için 33. madde objektif bir yeterlilik şartı öngörmüştür. Boykot uygulayan devletler, Katar Havayolları'nın sertifika ve lisanslarını iptal ederken bu yeterlilik şartına da uygun hareket etmemiştir. Dolayısıyla boykot uygulayan devletlerin Sözleşme'nin 31 ve 32. maddelerinde bahsi geçen sertifika ve lisansları 33. madde uyarınca tanıma

¹³² 'General Authority of Civil Aviation cancels all licenses granted to Qatar Airways and closes its offices in the Kingdom' (Saudi Press Agency, 6 June 2017) <<https://www.spa.gov.sa/en/bf249b2faf>> erişim 29 Ocak 2026.

yükümlülüğünü yerine getirmemeleri bir başka uluslararası hukuk ihlali olarak değerlendirilmektedir.

2.7. Uluslararası Standartların Kabul Edilmesi ve Standartlardan Çekilme

Şikago Sözleşmesi'nin 37. ve 38. maddeleri, ICAO'nun uluslararası sivil havacılığı düzenleme fonksiyonunun ve taraf devletlerin bu düzenlemelere uyma yükümlülüklerinin temelini oluşturmaktadır. 37. madde, ICAO'ya uluslararası sivil havacılığın güvenli, düzenli ve etkin biçimde yürütülmesini sağlamak amacıyla hava araçlarının uçuşa elverişliliği, hava seyrüseferinin güvenliği, düzenliliği ve etkinliğiyle ilgili diğer teknik konulara ilişkin uluslararası standartlar ile tavsiye edilen uygulamalar (*Standards and Recommended Practices - SARPs*) oluşturma ve bunları gerekli hallerde değiştirme yetkisi tanımaktadır. Bu maddede aynı zamanda hava seyrüseferini kolaylaştıracağı ve iyileştireceği vurgusuyla taraf devletlerin ilgili düzenlemelerde, standartlarda, prosedürlerde en yüksek düzeyde yeknesaklık sağlamak için iş birliği yapmayı taahhüt ettiğini kayıt altına almaktadır. Söz konusu standartlar ve tavsiye edilen uygulamalar, Sözleşme'nin 54. maddesinin (1) bendinde ifade edildiği üzere Sözleşme'ye Ekler (*Annexes*) olarak adlandırılır. ICAO, bu hüküm çerçevesinde bugüne kadar personel lisanslarından emniyet yönetim sistemlerine kadar ihtiyaç duyulan çeşitli alanlarda 19 Ek yayınlamıştır.¹³³ Sözleşme'nin 38. maddesi ise, taraf devletlerin ulusal mevzuatının veya uygulamalarının ICAO tarafından belirlenen uluslararası standartlardan farklı olması durumunda bildirim yükümlülüklerini düzenlemektedir. Buna göre kendi ulusal uygulaması ICAO'nun uluslararası standartlarından farklılaşan taraf devletin bu hususu derhal ICAO'ya bildirme; ICAO'nun da bu farklılık arz eden durumu diğer tüm devletlere derhal bildirme yükümlülükleri vardır. Ayrıca ICAO'nun uluslararası standartlarında değişiklikler söz konusu olduğunda, kendi mevzuatını veya uygulamalarını bu değişikliklere uyarlamayan taraf devlet, uluslararası standardın kabulünden itibaren altmış gün içinde durumu ICAO Konseyine bildirecektir. Bir taraf devletin SARPs'teki bir değişikliğin adaptasyonunun sağlanamamasına ilişkin durumu altmış günlük süre içinde ICAO'ya bildirmemesi, ilgili SARPs'ın o devlet tarafından benimsendiği şeklinde yorumlanabilir ve o devlet için bunun artık bağlayıcı olduğu söylenebilir.¹³⁴

ICAO Konseyinin kabul ettiği Eklerden 2017 Körfez Krizi ile ilgili olanlar şunlardır: Personel Lisanslama (*Annex 1*), Hava Kuralları (*Annex 2*), Hava Araçlarının Uçuşa Elverişliliği (*Annex 8*), Hava Seyrüseferini Kolaylaştırma (*Annex 9*), Hava Trafik Hizmetleri (*Annex 11*) ve Havacılık Bilgi Hizmetleri (*Annex 15*). Anılan Eklerin amacı hava seyrüseferinin teknik standardizasyonunu ve uygulamada yeknesaklığı sağlamaya yöneliktir. Boykot uygulayan devletler söz konusu

¹³³ 'ICAO Annexes and Doc Series' (*SKYbrary*) <<https://skybrary.aero/articles/icao-annexes-and-doc-series>> erişim 29 Ocak 2026.

¹³⁴ Paul Stephen Dempsey, *Public International Air Law* (2nd edn, McGill University 2017) 102.

Eklere ilişkin bir itirazda bulunmamış, dolayısıyla bu standartları ve tavsiye edilen uygulamaları sağlayacaklarını taahhüt etmiş durumdadırlar. Aynı şekilde boykot kapsamında uyguladıkları tedbirlerin hangi Eklere, hangi standart veya hüküm bakımından aykırılık oluşturduğunu da ICAO Konseyine bildirmemişlerdir. Dolayısıyla boykot uygulayan devletlerin anılan Eklere uyum sağlamamaları ve bunu ICAO Konseyine bildirmemeleri bakımından Sözleşme'nin 37 ve 38. maddelerini ihlal ettikleri sonucuna ulaşılmaktadır.

3. ICAO'nun Rolü

Şikago Sözleşmesi'nin 44. maddesi, ICAO'nun amaçlarını düzenlemektedir. Buna göre ICAO, “uluslararası hava seyrüseferinin prensiplerini ve tekniklerini geliştirmek” ve “uluslararası hava taşımacılığının planlanmasını ve gelişmesini teşvik etmek” hedefleri doğrultusunda faaliyet göstermek üzere oluşturulmuştur. Böylece, maddenin (e) bendinde yer alan “makul olmayan rekabet kaynaklı ekonomik kayıpların önlenmesi”, (f) bendinde yer alan “taraf devletlerin haklarına saygı gösterilmesinin ve uluslararası havayollarını işletmek için adil bir fırsata sahip olmasının sağlanması” ve (g) bendinde yer alan “taraf devletler arasında ayrımcılığın engellenmesi” mümkün olacaktır. ICAO'nun amaçları için çizilen bu çerçeve, ICAO'nun faaliyet alanının teknik standartların belirlenmesiyle sınırlı olmadığını, Sözleşme'nin “Başlangıç” bölümüyle uyumlu bir şekilde uluslararası hava taşımacılığının adil ve düzenli yürütülmesine yönelik hedefler içerdiğini göstermektedir.¹³⁵

2017 Körfez Krizi, Şikago Sözleşmesi'nin tarafı olan bazı devletlerin, 44. maddede sayılan ICAO'nun amaçlarıyla örtüşmeyen uygulamalarının bir örneği olarak gözükmektedir. Diğer birçok etkenin yanı sıra Körfez Devletleri arasındaki ekonomik rekabetin şekillendirdiği bu hadisede, boykot uygulayan devletlerin başvurdukları tedbirlerin büyük çoğunluğu Katar'ın ekonomik kapasitesini hedef alacak şekilde tasarlanmıştır. Yetkili kaynakların açıklamalarına göre boykot uygulayan devletlerin ulusal hava sahalarını Katar tescilli hava araçlarına kısıtlamalarını müteakip Katar Havayolları ekonomik anlamda büyük zarara uğramıştır.¹³⁶ Dolayısıyla 2017 Körfez Krizi'nde politik güdülerle şekillendirilen rekabet ve dışlama, ciddi bir ekonomik kayba sebep olmuştur. Halbuki, Sözleşme'nin 44. maddesine bakıldığında ICAO'nun rolü, bu durumun gerçekleşmesini önlemeye yönelik olarak kurgulanmıştır. Boykot kapsamında uygulanan tedbirler, Katar tescilli hava araçlarının boykot uygulayan devletlerin hava sahalarında operasyon gerçekleştirmesini engellemiştir. Bu durum Katar'ın söz konusu ülkelerdeki pazarını tamamen kaybetmesi ve bölgedeki rekabet gücünün zayıflaması anlamına

¹³⁵ Ruwantissa IR Abeyratne, ‘Politics of Air Transport: The Qatar Issue’ (2017) 17(2) Issues in Aviation Law and Policy 179, 185.

¹³⁶ ‘Qatar Airways Threatens to Sue over “Illegal” Gulf Blockade’ (Al Jazeera, 15 June 2020) <<https://www.aljazeera.com/economy/2020/7/15/qatar-airways-threatens-to-sue-over-illegal-gulf-blockade>> erişim 6 Aralık 2025.



gelmiştir. Buna ek olarak Katar'ın boykot uygulayan devletler dışındaki devletlere yaptığı uçuşların operasyon maliyetleri, uzayan rotalar sebebiyle büyük ölçüde artmıştır.¹³⁷ Boykotun bu iki sonucu da Katar tescilli havayolu şirketlerinin rekabet gücünün zayıflaması ve diğer devletlerin hava taşıyıcılarıyla adil bir rekabet fırsatına sahip olamaması sonuçlarını doğurmuştur. Katar tescilli uçaklara açıkça ayrımcı bir politika uygulanarak alınan bu tedbirler, uluslararası hava seyrüseferinin teknik boyutlarını düzenlemenin ötesinde güvenli, düzenli, fırsat eşitliğine dayalı ve ekonomik anlamda verimli şekilde işleyen uluslararası sivil havacılık operasyonlarının gerçekleşmesini sağlama rolü olan ICAO'nun temel amaçlarına, bir diğer ifadeyle var olma sebeplerine aykırılık oluşturmaktadır.

2017 Körfez Krizi başladıktan sonra Katar, ICAO Konseyine başvurularda bulunmuş,¹³⁸ Konsey tarafından teknik detaylar incelenmiş,¹³⁹ 31 Temmuz 2017'de olağanüstü bir oturum düzenlemiştir.¹⁴⁰ Katar, Konsey bünyesinde üç süreç başlatmayı hedefleyerek şu başvuruları yapmıştır:¹⁴¹ i) Boykot tedbirlerinin kaldırılması, uçuş rotaları da içeren acil durum planları belirlenmesi, boykot uygulayan devletlerin Sözleşme maddelerini ihlallerinin tespiti ve bu devletlerin uluslararası yükümlülüklerine uymaya davet edilmesi talepleriyle Şikago Sözleşmesi madde 54(n) başvurusu, ii) Milletlerarası Hava Servisleri Transit Sözleşmesi'nin (IASTA)¹⁴² tarafı olmayan Suudi Arabistan'ı hariç tutarak boykot uygulayan diğer devletlere karşı Anlaşma hükümlerini ihlallerinden kaynaklı uyuşmazlığın çözümü için, Şikago Sözleşmesi'nin XVIII. Bölümünü atfı yoluyla uygulanır kılan IASTA'nın II. maddesinin 2. kısmına dayanan başvurusu, iii) boykot uygulayan dört devlete karşı Şikago Sözleşmesi'ni ihlallerinden kaynaklı uyuşmazlığın çözümü için madde 84 başvurusu. Konsey, Katar'ın madde 54(n) kapsamındaki başvurusu sonrası yaptığı olağanüstü oturumda genel siyasi konulara atıfla ihtilafın taraflarını

¹³⁷ 'Three Maps Show How the Qatar Crisis Means Trouble for Qatar Airways' (*The Washington Post*, 7 June 2017) <<https://www.washingtonpost.com/news/worldviews/wp/2017/06/07/three-maps-explain-how-geopolitics-has-qatar-airways-in-big-trouble/>> erişim 6 Aralık 2025.

¹³⁸ ICAO Council 'Council – Summary Minutes of the 211th Session Tenth Meeting of 23 June 2017, concerning the Request of the State of Qatar, Item under Article 54(n) of the Convention on International Civil Aviation' (11 July 2017) ICAO Doc C-MIN 211/10, para 41.

¹³⁹ ICAO Presentation, 'Council Informal Briefing – Qatar: Technical Issues' (30 June 2017).

¹⁴⁰ ICAO Council, 'Council – Summary Minutes of the Meeting of the Extraordinary Session of 31 July 2017, concerning the Request of Qatar – Item under Article 54(n) of the Chicago Convention' (22 August 2017), ICAO Doc C-WP/14640.

¹⁴¹ ICAO Working Paper presented by the State of Qatar 'Council – Extraordinary Session, concerning the Request of Qatar – Item under Article 54(n) of the Chicago Convention' (19 July 2017), ICAO Doc C-WP/14641. Ayrıca bkz. Craig Gaver, 'Recourse to International Courts and Tribunals in the 2017–2021 Gulf Dispute' (2022) 21(3) *The Law & Practice of International Courts and Tribunals* 641, 654.

¹⁴² International Air Services Transit Agreement (Chicago, 7 Dec. 1944), 8 U.N.T.S. 390 *entered into force* 30 Jan. 1945.

müzakerelere ve iş birliğine davet etmekle yetinmiştir.¹⁴³ ICAO Konseyinin kendi görev alanını hava seyrüseferinin teknik boyutuyla kısıtlaması; güvenli, düzenli, fırsat eşitliğine dayalı ve ekonomik anlamda verimli şekilde işleyen uluslararası sivil havacılık operasyonlarının gerçekleşmesini sağlama rolü olan ICAO'nun temel amaçlarıyla, bir diğer ifadeyle var olma sebepleriyle çelişmektedir. Uluslararası sivil havacılıkla ilgili ihtilafların zaten çoğunlukla politik anlaşmazlıklar gibi kompleks ve geniş çaplı ihtilafların bir sonucu olarak ortaya çıkması,¹⁴⁴ ICAO'nun amaçları ve Konseyin görevleri birlikte düşünülünce 2017 Körfez Krizi'ni Konseyin yetki alanının dışında tutmak pek mümkün gözükmemektedir. Nitekim çalışmamızın önceki bölümlerinde tarihsel süreçte Konseyin Şikago Sözleşmesi'nin 54(n) ve 84. maddelerinde kendisine yüklenen görev kapsamında pek çok politik temelli uyuşmazlığı gündemine aldığı ve karara bağladığı incelenmiştir. Konsey her ne kadar madde 54(n) kapsamında uyuşmazlığa çekimser kalsa da aşağıda ayrıntılarıyla açıklandığı üzere madde 84 kapsamında uyuşmazlığı esastan görüşmeye dönük karar vermiştir.¹⁴⁵

4. ICAO Konseyi ve Uluslararası Adalet Divanı Kararı

Kendisine yönelik boykot kapsamında uygulanan hava sahası kısıtlamalarından hareketle Katar'ın Şikago Sözleşmesi'nin 84. maddesine dayanarak yaptığı başvuru üzerine Konsey uyuşmazlığı esastan görüşmeye dönük karar vermiş; bu karara karşı boykot uygulayan devletler Konseyin davaya bakma yetkisine ilişkin biri yetki itirazı diğeri de müzakere ön koşulu itirazı olmak üzere iki ön itirazda bulunmuştur.¹⁴⁶ Yetki itirazı, Katar'a karşı alınan önlemlerin hukuka uygunluğu meselesinin, Şikago Sözleşmesi'ni aşan boyutta bir uluslararası hukuk değerlendirmesi gerektirdiği için Konseyin yetkisini aştığı iddiasına dayanmaktadır. 84. maddede yer alan müzakere koşulunun yerine getirilmediği itirazı ise Katar'ın uyuşmazlığın çözümüne yönelik müzakere girişiminde bulunmadığı iddiası çerçevesinde şekillenmektedir. Konsey, boykot uygulayan devletlerin itirazlarını reddederek uyuşmazlığın esasına inme yetkisine sahip olduğuna karar vermiştir.¹⁴⁷

¹⁴³ ICAO Council, 'Council – Summary Minutes of the Meeting of the Extraordinary Session of 31 July 2017, concerning the Request of Qatar – Item under Article 54(n) of the Chicago Convention, C-MIN Extraordinary Session (Closed)' (22 August 2017), ICAO Doc C-WP/14640, para 129(e).

¹⁴⁴ Colbert Tsung Yi Hung, 'Re-Examining the Adjudicative Role of ICAO Council from the Qatari Air Blockade Dispute: A Paper Tiger against Westphalian Leviathans?', (2021) 14-17, <<https://doi.org/10.6084/m9.figshare.14369561>> erişim 29 Ocak 2026.

¹⁴⁵ ICAO Council Decision on the Preliminary Objection in the Matter: The State of Qatar and the Arab Republic of Egypt, the Kingdom of Bahrain, the Kingdom of Saudi Arabia and the United Arab Emirates (2017) — Application (A) (29 June 2018).

¹⁴⁶ *Appeal relating to the Jurisdiction of the ICAO Council under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation (Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arab Emirates v Qatar)*, Judgment, ICJ Reports 2020 (July 14) 81, para 24.

¹⁴⁷ ICAO Council Decision on the Preliminary Objection in the Matter: The State of Qatar and the Arab Republic of Egypt, the Kingdom of Bahrain, the Kingdom of Saudi Arabia and the United

ICAO Konseyinin bu kararını takiben boykot uygulayan devletler Şikago Sözleşmesi madde 84'ten hareketle UAD nezdinde ortak temyiz başvurusunda bulunmuştur.¹⁴⁸ Temyiz eden devletler, i) yargı işlevini yerine getirme hususunda açık başarısızlık gösteren ICAO Konseyinin kararının usul kurallarına aykırı olarak alındığına, ii) Konseyin bahse konu uyuşmazlığı bu uyuşmazlığı karara bağlama yetkisinin olmadığına, iii) Konsey kararının geçersiz ve hükümsüz olduğuna karar verilmesini talep etmişlerdir.¹⁴⁹ Aynı yöndeki itirazlar, Katar'ın IASTA'nın II. maddesinin 2. kısmına dayanan başvurusuna ilişkin ileri sürülmüş olup aynı tarihli ayrı bir kararla reddedilmiştir. Bu karar da IASTA'ya taraf olan Bahrein, Mısır ve Birleşik Arap Emirlikleri tarafından ayrıca temyiz edilmiş ve UAD 14 Temmuz 2020'de her iki temyizi de reddeden iki ayrı karar vermiştir.¹⁵⁰ IASTA, uyuşmazlıkların çözümünü Şikago Sözleşmesi'nin XVIII. Bölümüne yaptığı atıf üzerinden aynı usule tabi kıldığından ve çalışmanın odağı ICAO Konseyinin yargı yetkisi olduğundan, inceleme bundan sonra Şikago Sözleşmesi madde 84'e dayanan dava ile sınırlı tutulacaktır.

ICAO Konseyinin uyuşmazlığı esastan görüşme kararını temyiz eden devletler, Katar'ın uluslararası yükümlülüklerine aykırı fiillerine cevaben alınan tedbirlerin hukuka uygunluğunun karşı tedbirler (*countermeasures*) kapsamında değerlendirilmesi gerektiğini ve bu değerlendirmenin de madde 84'teki Şikago Sözleşmesi'nin ve Eklerinin yorumlanması ve uygulanmasına ilişkin Konsey yetkisinin dışında kaldığını ileri sürmüşlerdir.¹⁵¹ UAD, Katar'ın ICAO'ya aralarında 2, 3(bis), 4, 5, 6, 9, 37 ve 89. maddelerinin de yer aldığı Sözleşme maddelerinin ihlali üzerinden yaptığı başvurunun Sözleşme'nin uygulanması ve yorumlanması kapsamında olduğunu belirtmiştir.¹⁵² Ayrıca 1980 tarihli meşhur Tahran Rehine-ler Davası'ndaki içtihadına atıfta bulunarak devletler arasındaki hukuki ihtilafların doğaları gereği siyasi bağlamda ortaya çıktığını ve genellikle ihtilafa taraf devletler arasındaki daha geniş ve uzun süreli siyasi anlaşmazlığın bir unsuru

Arab Emirates (2017) — Application (A) (29 June 2018).

¹⁴⁸ *Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council Under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation (Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arab Emirates v Qatar)*, Joint Application Instituting Proceedings at the ICJ (4 July 2018).

¹⁴⁹ *Idem*, para 32.

¹⁵⁰ UAD, Katar'ın iki davanın birleştirilmesi yönündeki talebini kabul etmemekle birlikte yazılı ve sözlü yargılamanın ortak yürütülmesine karar vermiştir. Bkz. *Appeal relating to the Jurisdiction of the ICAO Council under Article II, Section 2, of the 1944 International Air Services Transit Agreement (Bahrain, Egypt and United Arab Emirates v Qatar)*, Judgment, ICJ Reports 2020 (July 14) 172, paras. 8-11, 17, 24, 127.

¹⁵¹ *Appeal relating to the Jurisdiction of the ICAO Council under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation (Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arab Emirates v Qatar)*, Judgment, ICJ Reports 2020 (July 14) 81, para 41.

¹⁵² *Idem*, paras 46-47.

olduğunu belirtmiş,¹⁵³ bahse konu anlaşmazlığın da geniş bir bağlamda ortaya çıkmasının Konseyi madde 84 kapsamındaki yetkiden mahrum etmeyeceğine karar vermiştir.¹⁵⁴ Konseyin yargı yetkisinin esasa ilişkin savunmalardan hareketle değil uyuşmazlığın karakterinden hareketle belirlenmesi gerektiğine ilişkin 1972 tarihli yine ICAO'nun yargı yetkisine ilişkin içtihadına¹⁵⁵ atıfta bulunarak Konseyin bahse konu uyuşmazlıkta da yargı yetkisinin olduğu sonucuna ulaşmıştır.¹⁵⁶

Yargısal uygunluk (*judicial propriety*) doktrinine atıfta Konseyin madde 84 kapsamında Sözleşme'nin ve Eklerinin yorumlanması ve uygulanmasının ötesinde karşı tedbirler gibi konuların incelenmesini gerektiren uyuşmazlıkların esasını incelemeye geçmemesi gerektiği yönündeki iddialara karşı Divan, Konseyin yargı yetkisindeki uyuşmazlıkları karara bağlarken sivil havacılık dışında konuları incelemesinin Konseyin yargısal işlevine zarar vermeyeceği yönünde pozisyon almıştır.¹⁵⁷

Boycot uygulayan devletler, Katar'ın Şikago Sözleşmesi madde 84 kapsamında ön koşul niteliğindeki müzakere şartını yerine getirmediği için ICAO Konseyinin yargı yetkisi olmadığı ve ICAO Anlaşmazlıkların Çözümü Kuralları 2(g) maddesine uymadığı için Katar'ın başvurusunun kabul edilemez olduğu yönündeki ICAO Konseyine sundukları ön itirazları UAD önünde de ileri sürmüştür.¹⁵⁸ Divan, Katar'ın müzakere için ICAO bünyesinde ve dışında samimi girişimlerine atıfta bulunarak Konseyin müzakere ön şartının yerine gelmediğine ilişkin itirazları reddinin isabetli olduğuna karar vermiştir.¹⁵⁹ ICAO Anlaşmazlıkların Çözümü Kuralları madde 2(g)'ye göre Konsey önünde madde 84 prosedürünün işletilmesi için yapılan bir başvurunun ve dilekçenin “ *taraflar arasında anlaşmazlığı çözmek için müzakerelerin yapıldığı ancak başarılı olunamadığına dair bir beyan*” içermesi gereklidir. Divan, boykot uygulayan devletlerin havacılık kısıtlamaları konusunda “*herhangi bir müzakere fırsatı tanımadığı*” beyanının

¹⁵³ *United States Diplomatic and Consular Staff in Tehran (United States of America v Iran)*, Judgment, ICJ Reports 1980 (May 24) 3, para 37.

¹⁵⁴ *Appeal relating to the Jurisdiction of the ICAO Council under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation (Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arab Emirates v Qatar)*, Judgment, ICJ Reports 2020 (July 14) 81, para 48.

¹⁵⁵ *Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council (India v. Pakistan)*, Judgment, ICJ Reports 1972 (Aug. 18) 46, para 27.

¹⁵⁶ *Appeal relating to the Jurisdiction of the ICAO Council under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation (Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arab Emirates v Qatar)*, Judgment, ICJ Reports 2020 (July 14) 81, paras 49-50.

¹⁵⁷ *Idem*, paras. 51-62. Lehte ve aleyhte görüşler için bkz. Matthew H. Ormsbee, ‘Fair Enough?: Procedural Fairness When the ICAO Council Exercises Its Judicial Function’ (2023) 48 (4&5) Air & Space Law 457, 462 et seq.

¹⁵⁸ *Appeal relating to the Jurisdiction of the ICAO Council under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation (Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arab Emirates v Qatar)*, Judgment, ICJ Reports 2020 (July 14) 81, paras 64 et seq.

¹⁵⁹ *Idem*, paras 91-98.



yer aldığı Katar'ın başvuru ve dilekçesindeki “*müzakere girişimlerine ilişkin beyan*” başlıklı bölümüne atıfta bulunarak bu kriterin de somut olayda karşılandığı sonucuna varmıştır.¹⁶⁰

Son olarak, temyiz başvurusunda bulunan devletlerin ilk temyiz gerekçesi olarak ileri sürdüğü ICAO Konseyinin adil yargılama gerekliliklerini temelden sarsan usul aykırılıkları iddiasını ele alan Divan, Konseyin madde 84 kapsamında izlediği prosedürde iddia edildiği türden bir usul aykırılığının bulunmadığına karar vermiş ve hukuken doğru olan bir ICAO Konseyi kararının usulsüzlükler nedeniyle iptal edilmesinin gerekip gerekmediğini incelemeye gerek görmemiştir.¹⁶¹

Şikago Sözleşmesi'nin 86. maddesi uyarınca nihai ve bağlayıcı nitelikte olan UAD kararı, 14 Temmuz 2020 tarihinden sonra ICAO Konseyine uyuşmazlığın esasına girme imkânı sağlamıştır. Ancak 5 Ocak 2021 tarihinde uyuşmazlığın tarafı olan devletler, hava sahası kısıtlamaları da dahil olmak üzere boykot kapsamında uygulanan tedbirlerin kaldırılması hususunda anlaşmaya vararak ICAO Konseyinin karar vermesine gerek kalmadan ihtilafı sonlandırmıştır.¹⁶²

SONUÇ

Şikago Sözleşmesi'nin kurduğu rejim içerisinde sivil havacılığın güvenliğini, kârlılığını ve sürdürülebilirliğini sağlamak için faaliyet gösteren ICAO aynı zamanda devletler arasındaki sivil havacılığa ilişkin uyuşmazlıkları diplomatik ve yargısal yollarla çözüme kavuşturma yetkileriyle donatılmıştır. ICAO Konseyinin Şikago Sözleşmesi madde 54(n) kapsamında gündemine aldığı uyuşmazlıklara ilişkin görüş bildirmesi, tavsiyede bulunması, karar vermesi veya durumu gözden geçirmekle yetinmesi mümkündür. Konseyin bu kapsamda önüne gelen devletler arası ihtilafları uygulamada arabuluculuk yoluyla çözüme kavuşturma başarısı dikkat çekicidir. Bununla birlikte salt yargısal işlevinin düzenlendiği 84. madde kapsamında kuruluşundan bugüne kadar ICAO bünyesinde ele alınan on uyuşmazlıktan altısının son on yıl içinde gerçekleşmiş olması, Konseyin uluslararası hava seyrüseferinin teknik boyutlarını düzenleme ve arabuluculuk fonksiyonlarının yanında yargısal rolünün de öne çıkmaya başladığına işaret etmektedir.

ICAO Konseyinin önüne gelen uyuşmazlıklardan biri olan 2017 Körfez Krizi, Sözleşme'nin pek çok temel hükmünü test eden içeriği ve teknik sorunların önüne geçen politik temeli yanında Konseyin yargısal işlevinin etkililiğinin ICAO'nun amaçları ışığında sorgulanması için yakın tarihli önemli bir örnektir. Bahreyn,

¹⁶⁰ Idem, paras 104-105.

¹⁶¹ Idem, paras 108-124.

¹⁶² ‘GCC Secretary General welcomes the opening of air, sea, and land borders between Saudi Arabia and Qatar’ (GCC Summit 41, 4 January 2021) <<https://gcc41.org/press-releases/gcc-secretary-general-welcomes-the-opening-of-air-sea-and-land-borders-between-saudi-arabia-and-qatar>> erişim 8 Aralık 2025. Ayrıca bkz. Pablo Mendes de Leon, *Introduction to Air Law* (11th edn, Wolters Kluwer Law International 2022) 67.

Mısır, Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri'nin Katar'a yönelik boykot tedbirlerinin uluslararası hava hukukuna uygunluğunun incelendiği bu çalışmada, sivil havacılığı Sözleşme'nin amaçlarıyla uyumsuz bir maksatla kullanmamayı taahhüt eden taraf devletlerin 4. maddeyle bağlantılı olarak Sözleşme'nin pek çok hükmünü ihlal ettiği tespit edilmiştir. Uluslararası sivil havacılık için adeta bir hukuk laboratuvarına dönüşen bu vakada Konsey önce madde 54(n) kapsamında uyuşmazlığı ele almakta çekingen davranmış, tarafları yargı dışı çözüm yollarına başvurarak çözüme ulaşmaya davet etmiş, bu mümkün olmayınca Katar'ın başvurusu üzerine 84. madde kapsamında uyuşmazlığı esastan incelemek üzere gündemine almış, ancak boykot uygulayan devletler Konseyin yargı yetkisine itiraz ederek Uluslararası Adalet Divanına müracaat etmiş ve nihayet Divan, 2020 yılında Konseyin yetkili olduğuna karar vermiştir. Divan kararından sonra taraflar, 2021 yılı başında söz konusu uyuşmazlığı anlaşma yoluyla gidererek Konseyin önündeki başvuruyu konusuz bırakmıştır.

Uyuşmazlık çözüm süreçlerinin yıllara yayılması ve Konseyin 84. madde kapsamında aldığı kararlar temyiz edildiğinde 86. madde gereğince kural olarak temyiz kararı verilene kadar Konsey kararlarının askıda kalması, ICAO Konseyini etkili bir yargısal çözüm merci olmaktan uzaklaştırmaktadır. 2017 Körfez Krizi'nde görüldüğü gibi uyuşmazlığın esasına dahi girilemeden yetki itirazı ile temyizde yıllar geçmekte ve bu süreçte sivil havacılığın politik ajandaların aracı haline gelmesi engellenememektedir. Bunlara ek olarak politik temelli kurumsal yapısı ve yargısal işlevini yerine getirmekteki çekingenliği de ICAO Konseyinin yargısal rolünün geri planda kalmasına sebep olmaktadır. ICAO'nun yargısal işlevinin tarihsel süreçteki evrimini inceleyen bu çalışma, sivil hava ulaşımının güvenli, düzenli, fırsat eşitliğine dayalı ve ekonomik anlamda verimli şekilde gerçekleşmesini sağlama amaçları için uygulamada Konseyin uluslararası sivil havacılığa ilişkin bir yargısal otoriteye dönüşmesi gerekliliğini ortaya koymaktadır.

KAYNAKÇA

Uluslararası Andlaşmalar

Agreement between the United Nations and the International Civil Aviation Organization (New York, 13 May 1947), 8 U.N.T.S. 324 *entered into force* 13 May 1947; ICAO Doc 7970

Convention on Commercial Aviation (La Habana, 20 Feb. 1928), 129 L.N.T.S. 223, *entered into force* 04 May 1929

Convention on International Civil Aviation (Chicago, 7 Dec. 1944), 15 U.N.T.S. 295, *entered into force* 04 Apr. 1947

Convention on the Privileges and Immunities of the Specialized Agencies (New York, 21 Nov. 1947) 33 U.N.T.S. 261, *entered into force* 02 Dec. 1948

Convention relating to the Regulation of Aerial Navigation (Paris, 13 Oct. 1919), 11 L.N.T.S. 173, *entered into force* 29 Mar. 1922

International Air Services Transit Agreement (Chicago, 7 Dec. 1944), 8 U.N.T.S. 390 *entered into force* 30 Jan. 1945

Protocol relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation (Article 3 bis) (Montreal, 10 May 1984), 2122 U.N.T.S. 337 *entered into force* 01 Oct. 1998; ICAO Doc 9436

Vienna Convention on the Law of Treaties (Vienna, 23 May 1969) 1155 U.N.T.S. 331, *entered into force* 27 Jan. 1980

İçtihat

Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council (India v. Pakistan), Judgment, ICJ Reports 1972 (Aug. 18) 46

Appeal relating to the Jurisdiction of the ICAO Council under Article II, Section 2, of the 1944 International Air Services Transit Agreement (Bahrain, Egypt and United Arab Emirates v Qatar), Judgment, ICJ Reports 2020 (July 14) 172

Appeal relating to the Jurisdiction of the ICAO Council under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation (Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arab Emirates v Qatar), Judgment, ICJ Reports 2020 (July 14) 81

Application of the International Convention on the Elimination of All Forms of Racial Discrimination (Georgia v Russian Federation), Preliminary Objections, Judgment, ICJ Reports 2011 (April 1) 70

Ukraine and the Netherlands v Russia [GC], App nos 8019/16, 43800/14, 28525/20 and 11055/22 (ECtHR, 09 July 2025)

United States Diplomatic and Consular Staff in Tehran (United States of America v Iran), Judgment, ICJ Reports 1980 (May 24) 3

Devletlerin Dilekçe, Beyan ve Raporları

Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council (India v Pakistan), Counter-Memorial submitted by the Government of Pakistan to the ICJ (29 February 1972)

Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council (India v Pakistan), Memorial submitted by the Government of India to the ICJ (22 December 1971)

Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council (India v Pakistan), Rejoinder submitted by the Government of Pakistan to the ICJ (16 May 1972)

Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council (India v Pakistan), Reply submitted by the Government of India to the ICJ (17 April 1972)

Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council Under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation (Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arab Emirates v Qatar), Memorial submitted by Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arab Emirates to the ICJ (27 December 2018)

Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council Under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation (Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arab Emirates v Qatar), Reply submitted by Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arab Emirates to ICJ (27 May 2019)

Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council Under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation (Iran v Canada, Sweden, Ukraine and United Kingdom), Application Instituting Proceedings submitted by Iran to the ICJ (17 April 2025)

Appeal From the Decision of the ICAO Council Under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation (Russian Federation v Australia and the Netherlands), Application Instituting Proceedings submitted by the Russian Federation to the ICJ (18 September 2025)

Department of Transport of Ireland, 'Minister Welcomes Decision of International Civil Aviation Organization to Launch investigation Into Incident with Ryanair Flight' (27 May 2021) <<https://www.gov.ie/en/department-of-transport/press-releases/minister-welcomes-decision-of-international-civil-aviation-organisation-to-launch-investigation-into-incident-with-ryanair-flight/>> erişim 27 Ocak 2026

Dutch Safety Board, 'MH17 Crash Report' (October 2025) <<https://onderzoeksraad.nl/en/onderzoek/crash-mh17-17-july-2014/>> erişim 16 Ocak 2026

'Full Joint Statement of Boycotting Countries on Qatar Crisis' (*Al Arabiya English*, 5 July 2017) <<https://english.alarabiya.net/News/gulf/2017/07/05/READ-Full-joint-statement-of-boycotting-countries-on-Qatar-crisis>> erişim 6 Aralık 2025

'General Staff of Iran Armed Forces Releases Statement on Ukrainian Plane Crash' (*Islamic Republic News Agency*, 11 January 2020) <<https://en.irna.ir/news/83628876/General-Staff-of-Iran-Armed-Forces-releases-statement-on-Ukrainian>> erişim 10 Aralık 2025

Letter from Abdulla Nasser Turki Al-Subaey to Olumuyiwa Benard Aliu (20 February 2019) Annex 5 to Rejoinder of the State of Qatar submitted to the ICJ, Appeal Relating to the Jurisdiction of the ICAO Council Under Article 84 of the Convention on International Civil Aviation (Bahrain, Egypt, Saudi Arabia and United Arab Emirates v Qatar)

Ministry of External Affairs of India, 'Exchange of Notes Constituting an Agreement Relating to Air Services to Afghanistan' (February 1953) <<https://mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/7628/Exchange+of+Notes+constituting+an+Agreement+relating+to+Air+Services+to+Afghanistan>> erişim 11 Aralık 2025

Netherlands Public Prosecution Service, ‘The criminal investigation by the Joint Investigation Team (JIT)’ <<https://www.prosecutionservice.nl/topics/mh17-plane-crash/criminal-investigation-jit-mh17>> erişim 16 Ocak 2026

Request of the State of Qatar for Consideration by the ICAO Council Under Article 54(n) of the Chicago Convention, submitted to the Council of the ICAO (15 June 2017)

The Aircraft Accident Investigation Board of the Islamic Republic of Iran, ‘Flight PS752 Accident Investigation Final Report’ (2021) 134 <<https://www.icao.int/sites/default/files/safety/airnavigation/AIG/Documents/Safety-Recommendations-to-ICAO/Final-Reports/PS752Finrep.pdf>> erişim 16 Ocak 2026

The Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation, ‘Foreign Ministry Spokeswoman Maria Zakharova’s Answer to a Media Question Regarding the Russian Federation’s Alleged Appeal to ICAO to Ease Sanctions’ (24 September 2025) <https://mid.ru/en/foreign_policy/news/2048516/> erişim 10 Aralık 2025

‘UAE Supports Statements of Kingdom of Bahrain and Kingdom of Saudi Arabia on Qatar’ (*Emirates News Agency-WAM*, 5 June 2017) <<https://www.wam.ae/en/article/hszr5i3s-uae-supports-statements-kingdom-bahrain-and>> erişim 6 Aralık 2025

U.S. Department of State, ‘US Withdrawal of Complaint at the ICAO’ (13 June 2002) <<https://2001-2009.state.gov/r/pa/prs/ps/2002/11096.htm>> erişim 9 Aralık 2025

BM ve AB Dokümanları

Council Regulation (EC) No 925/1999 of 29 April 1999 on the registration and operation within the Community of certain types of civil subsonic jet aeroplanes which have been modified and recertificated as meeting the standards of volume I, Part II, Chapter 3 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, third edition (July 1993) (4 May 1999) Official Journal of the European Communities L115/1

Council Directive 2002/30/EC of the European Parliament and of the Council of 26 March 2002 on the establishment of rules and procedures with regard to the introduction of noise-related operating restrictions at Community airports (28 March 2002) 85 Official Journal of the European Communities L85/40

European Commission, ‘Commission proposes new legislation to fight aircraft noise’ (Press Release, 28 November 2001) IP/01/1683 <https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/en/ip_01_1683/IP_01_1683_EN.pdf> erişim 16 Şubat 2026

European Council, ‘European Council conclusions on Belarus’ (24 May 2021) <<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2021/05/24/european-council-conclusions-on-belarus-24-may-2021/>> erişim 16 Ocak 2026

ICJ Press Release No. 2025/42 (19 September 2025)

‘Security Council Condemns Use of Weapons Against Civil Aircraft; Calls on Cuba to Comply with International Law’ (*United Nations Meetings Coverage and Press Releases*, 27 July 1996) <<https://press.un.org/en/1996/19960727.sc6247.html>> erişim 10 Aralık 2025

‘UN aviation council finds Russia responsible for downing of Malaysia Airlines flight’ (*UN News*, 13 May 2025) <<https://news.un.org/en/story/2025/05/1163161>> erişim 16 Ocak 2026

UN Committee on the Elimination of Racial Discrimination, ‘Decision on the jurisdiction of the Committee in respect of the inter-State communication submitted by Qatar against Saudi Arabia’ (27 August 2019) UN Doc CERD/C/99/5

Yearbook of the United Nations: 1952 (1st edn, 1953), 1952 UNYB

Yearbook of the United Nations: 1953 (2nd edn, 1980), 1953 UNYB

ICAO Dokümanları

‘Destruction of Gaza International Airport – ICAO Council Resolution – ICAO Press Release’ (*United Nations-Question of Palestine*, 13 March 2002) <<https://www.un.org/unispal/document/auto-insert-199706/>> erişim 10 Aralık 2025

ICAO, ‘1967 Annual Report of the Council to the Assembly’ (1968), ICAO Doc 8724

ICAO, ‘1969 Annual Report of the Council to the Assembly’ (1970), ICAO Doc 8869

ICAO, ‘2024 Annual Report of the Council to the Assembly’ <https://www.icao.int/sites/default/files/annual-report-2024/Annual_Report_2024_EN.pdf> erişim 29 Ocak 2026

ICAO, *Annex 15 to the Convention on International Civil Aviation: Aeronautical Information Services* (16th edn, ICAO 2018)

ICAO, ‘Report of the Council to the Assembly on the Activities of the Organization in 1952’ (1953), ICAO Doc 7367

ICAO, *Rules for the Settlement of Differences* (3rd edn, 2024), ICAO Doc 7782

ICAO, *Rules of Procedure for the Council* (11th edn, 2022), ICAO Doc 7559

ICAO, ‘Supplement to the 2024 Annual Report of the Council to the Assembly (January–June 2025)’ <https://www.icao.int/sites/default/files/annual-report-2024/Supplement_en.pdf> erişim 29 Ocak 2026

ICAO Assembly, ‘Assembly – 42nd Session – Agenda Item 22: Other high-level policy issues to be considered by the Executive Committee – Incompatibility of Unilateral Coercive Measures with the Provisions of the Convention on Interna-

tional Civil Aviation, their Impact on International Civil Aviation and the Consequences of their Application' (28 July 2025), ICAO Doc A42-WP/256

ICAO Assembly Resolution A41-1, 'Assembly Resolutions in Force (as of 7 October 2022)' (2022) ICAO Doc 10184

ICAO Assembly Resolution A33-7, 'Assembly Resolutions in Force (as of 5 October 2001)' (2001), ICAO Doc 9790

ICAO Council, 'Council – 211th Session – Summary Minutes of the Ninth Meeting' (5 July 2017), ICAO Doc C-MIN 211/9

ICAO Council, 'Council – 231st Session: Order of Business for the Fifth, Sixth and Seventh Meetings' (15 March 2024), ICAO Doc C-O/B 231/5

ICAO Council, 'Council – Summary Minutes of the 211th Session Tenth Meeting of 23 June 2017, concerning the Request of the State of Qatar, Item under Article 54(n) of the Convention on International Civil Aviation' (11 July 2017) ICAO Doc C-MIN 211/10

ICAO Council, 'Council – Summary Minutes of the Meeting of the Extraordinary Session of 31 July 2017, concerning the Request of Qatar – Item under Article 54(n) of the Chicago Convention, C-MIN Extraordinary Session (Closed)' (22 August 2017), ICAO Doc C-WP/14640

ICAO Council Decision on the Preliminary Objection in the Matter: The State of Qatar and the Arab Republic of Egypt, the Kingdom of Bahrain, the Kingdom of Saudi Arabia and the United Arab Emirates (2017) — Application (A) (29 June 2018)

ICAO Council, 'Working Paper presented by the Secretary General, Council – Extraordinary Session, concerning the Request of Qatar – Item under Article 54(n) of the Chicago Convention' (14 July 2017), ICAO Doc C-WP/14639

ICAO Fact-Finding Investigation Team, 'Event Involving Ryanair Flight FR4978 in Belarus Airspace on 23 May 2021' (July 2022) <<https://www.icao.int/sites/default/files/Security/documents/Ryanair-FR4978-FFIT-report.pdf>> erişim 9 Aralık 2025

ICAO Working Paper presented by the State of Qatar 'Council – Extraordinary Session, concerning the Request of Qatar – Item under Article 54(n) of the Chicago Convention' (19 July 2017), ICAO Doc C-WP/14641

ICAO Presentation, 'Council Informal Briefing – Qatar: Technical Issues' (30 June 2017)

Doktrin

Abeyratne RIR, *Convention on International Civil Aviation: A Commentary* (1st edn, Springer 2014)

Abeyratne RIR, 'Politics of Air Transport: The Qatar Issue' (2017) 17(2) Issues in Aviation Law and Policy 179

Al-Dosari B, 'The Legality of the Blockading States' Airspace Restrictions Against Qatar in International Law and Their Impact on the Principle of State Sovereignty and FIRs' Distribution' (PhD thesis, Institute of Advanced Legal Studies (IALS) 2024)

Alshamsi K and Sipos A, 'The Legal Concerns of the Settlement Disputes by the Council on the International Civil Aviation Organization' (2024) 7(3) Access to Justice in Eastern Europe 439

Bartsch Am RIC, *International Aviation Law: A Practical Guide* (3rd edn, Informa Law from Routledge 2024)

Dempsey PS, *Public International Air Law* (2nd edn, McGill University 2017)

Fox SJ, 'The Evolution of Aviation in Times of War and Peace: Blood, Tears, and Salvation' (2014) 31(4) International Journal on World Peace 49

Gaver C, 'Recourse to International Courts and Tribunals in the 2017–2021 Gulf Dispute' (2022) 21(3) The Law & Practice of International Courts and Tribunals 641

Henkin L, 'International Organization and the Rule of Law' (1969) 23(3) International Organization 656

Hung CTY, 'Re-Examining the Adjudicative Role of ICAO Council from the Qatari Air Blockade Dispute: A Paper Tiger against Westphalian Leviathans?' (2021) <<https://doi.org/10.6084/m9.figshare.14369561>> erişim 29 Ocak 2026

Mendes de Leon P, *Introduction to Air Law* (11th edn, Wolters Kluwer 2022)

Milde M, *International Air Law and ICAO* (3rd edn, Eleven International Publishing 2016)

Ormsbee MH, 'Fair Enough?: Procedural Fairness When the ICAO Council Exercises Its Judicial Function' (2023) 48(4&5) Air and Space Law 457

Ulrichsen KC, 'Lessons and Legacies of the Blockade of Qatar' (2018) 20(2) Insight Turkey 11

Ulrichsen KC, *Qatar and the Gulf Crisis* (1st edn, Oxford University Press 2020)

Wagemakers J, *The Muslim Brotherhood: Ideology, History, Descendants* (1st edn, Amsterdam University Press 2022).

Weber L, 'Historical Background' in Weber LJ and Wilson J (eds), *The Elgar Companion to the Law and Practice of the International Civil Aviation Organization* (1st edn, Edward Elgar 2025)

Weber L, 'The Chicago Convention' in Dempsey PS and Jakhu RS (eds), *Routledge Handbook of Public Aviation Law* (1st edn, Routledge 2017)

Woodworth D, 'The Downing of Flight MH17: A Historic Decision by the ICAO Council' (*EJIL: TALK!*, 13 October 2025) <<https://www.ejiltalk.org/the-downing-of-flight-mh17-a-historic-decision-by-the-icao-council/>> erişim 27 Ocak 2026

Zhang LW, 'Humanitarian Considerations in International Air Law' (2016) 5(3) Cambridge Journal of International and Comparative Law 450

Diğer Kaynaklar

Garbuno DM, 'Venezuela bans Argentinian planes from its airspace' (14 March 2024) <<https://www.ch-aviation.com/news/138146-venezuela-bans-argentinian-planes-from-its-airspace>> erişim 10 Aralık 2025

'GCC Secretary General welcomes the opening of air, sea, and land borders between Saudi Arabia and Qatar' (*GCC Summit 41*, 4 January 2021) <<https://gcc41.org/press-releases/gcc-secretary-general-welcomes-the-opening-of-air-sea-and-land-borders-between-saudi-arabia-and-qatar>> erişim 8 Aralık 2025

'General Authority of Civil Aviation cancels all licenses granted to Qatar Airways and closes its offices in the Kingdom' (*Saudi Press Agency*, 6 June 2017) <<https://www.spa.gov.sa/en/bf249b2faf>> erişim 29 Ocak 2026

Knowlton B, 'U.S. Files Complaint on EU Noise Rule' (*The New York Times*, 15 March 2000) <<https://www.nytimes.com/2000/03/15/business/worldbusiness/IHT-us-files-complaint-on-eu-noise-rule.html>> erişim 9 Aralık 2025

Martin M and Narayanan A, 'Saudi Arabia Tells Banks Not to Increase Qatar Exposure' (*Bloomberg*, 7 June 2017) <<https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-06-07/saudi-arabia-said-to-tell-banks-not-to-increase-qatar-exposure>> erişim 6 Aralık 2025

NATO, 'North Atlantic Council statement on Belarus' (26 May 2021) <<https://www.nato.int/en/news-and-events/events/transcripts/2021/05/26/statement-by-the-north-atlantic-council-on-belarus>> erişim 16 Ocak 2026

Patron C, 'Saudi Arabia and UAE Close Airspace to Qatari Flights As Gulf Diplomatic Standoff Deepens' (*Newsweek*, 6 June 2017) <<https://www.newsweek.com/saudi-arabia-and-ue-close-airspace-qatari-flights-gulf-diplomatic-standoff-621522>> erişim 6 Aralık 2025

Petchenik I, 'Flight Ban for Qatar Flights in UAE, Saudi Arabia, Bahrain, and Egypt' (*Flightradar24*, 5 June 2017) <<https://www.flightradar24.com/blog/flight-tracking-news/major-incident/flight-ban-for-qatar-flights-in-uae-saudi-arabia-bahrain-and-egypt/>> erişim 6 Aralık 2025

Porter T, 'Why Have Saudi Arabia, Egypt and Others Cut Off Diplomatic Ties With Qatar?' (*Newsweek*, 5 June 2017) <<https://www.newsweek.com/qatar-saudi-arabia-egypt-gulf-states-621011>> erişim 6 Aralık 2025

‘Qatar Airways Reports \$69m Loss amid Gulf Blockade’ (*Al Jazeera*, 19 September 2018) <<https://www.aljazeera.com/economy/2018/9/19/qatar-airways-reports-69m-loss-amid-gulf-blockade>> erişim 6 Aralık 2025

‘Qatar Airways Threatens to Sue over “Illegal” Gulf Blockade’ (*Al Jazeera*, 15 June 2020) <<https://www.aljazeera.com/economy/2020/7/15/qatar-airways-threatens-to-sue-over-illegal-gulf-blockade>> erişim 6 Aralık 2025

‘Qatar Row: Saudi Revokes Qatar Airways’ Licence’ (*BBC*, 6 June 2017) <<https://www.bbc.com/news/business-40170120>> erişim 6 Aralık 2025

‘Saudi Arabia, UAE, Bahrain, Egypt: Measures Taken Against Qatar Are Boycotting, Not Blockade’ (*Saudi Press Agency*, 15 September 2017) <<https://www.spa.gov.sa/w487867?lang=en&newsid=1666273>> erişim 6 Aralık 2025

‘Saudis Permanently Close Only Land Border with Qatar’ (*Al Jazeera*, 20 December 2017) <<https://www.aljazeera.com/news/2017/12/20/saudis-permanently-close-only-land-border-with-qatar>> erişim 6 Aralık 2025

‘Three Maps Show How the Qatar Crisis Means Trouble for Qatar Airways’ (*The Washington Post*, 7 June 2017) <<https://www.washingtonpost.com/news/worldviews/wp/2017/06/07/three-maps-explain-how-geopolitics-has-qatar-airways-in-big-trouble/>> erişim 6 Aralık 2025

Visel G, ‘EU-U.S. Hush-Kit Battle Ends in “Balanced Approach” Pact’ (*Aviation International News*, 6 May 2008) <<https://www.ainonline.com/aviation-news/business-aviation/2008-05-06/eu-us-hush-kit-battle-ends-balanced-approach-pact>> erişim 9 Aralık 2025

Wintour P, ‘Gulf Plunged into Diplomatic Crisis as Countries Cut Ties with Qatar’ (*The Guardian*, 5 June 2017) <<https://www.theguardian.com/world/2017/jun/05/saudi-arabia-and-bahrain-break-diplomatic-ties-with-qatar-over-terrorism>> erişim 6 Aralık 2025

Wintour P, ‘Qatar given 10 Days to Meet 13 Sweeping Demands by Saudi Arabia’ (*The Guardian* 23 June 2017) <<https://www.theguardian.com/world/2017/jun/23/close-al-jazeera-saudi-arabia-issues-qatar-with-13-demands-to-end-blockade>> erişim 6 Aralık 2025

