



Geliş/Received : 11.09.2018 & Kabul/Accepted : 05.11.2018 & Yayınlanma/Published (online) : 23.12.2018

Hava Hukukunun Kapsamı ve Terminolojisi

Eser GEMİCİ^{*1}, Mehmet YEŞİLLER²

¹ Havacılık Yönetimi, Sivil Havacılık Yüksekokulu, Kastamonu Üniversitesi, Kastamonu, Türkiye

² Ticaret Hukuku Ana Bilim Dalı, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Çankırı Karatekin Üniversitesi, Çankırı, Türkiye

Özet

Sivil havacılık sektörü günümüzün en hızlı büyüyen ve üzerine en çok düşünülen alanlarından biri olarak görülmektedir. Bununla birlikte ilgili alan üzerine ortaya konulan egemenlik teorilerinin yanı sıra günümüze kadar sektöre ilişkin birçok uluslararası sözleşme, protokol hayata geçirilmiş ya da alana özgü eserler kaleme alınmıştır. Bu anlamda genç bir hukuk dalı olarak görülen hava hukukunun, 21. yüzyılda gelişen teknolojiye paralel olarak ilgili alanı kontrol etme çabası içerisinde olduğu ifade edilmektedir.

Montgolfier kardeşlerin 5 Haziran 1783 yılında Fransa'da balonlarının içerisinde sıcak hava doldurarak yaklaşık 2 kilometre civarında bir yolculuk gerçekleştirmişlerdir. Sivil havacılık faaliyetlerinin başlamasının ilk adımlarından biri olan bu durum daha sonraları ulusal ve uluslararası anlamda sivil havacılığı düzenleyen hukuk kurallarının ve hava sahasının hukuki durumuna ilişkin teorilerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu anlamda hava sahasının hukuki durumunu da içeren hava hukukunun kapsamı ve terminolojisinin değerlendirilmesi çalışmanın amacını oluşturmaktadır. Bu amaç kapsamında; devlet, ülke, egemenlik, hava sahası, açık denizler, kıta sahanlığı, bitişik bölge, kutuplar, hava ülkesi, hava gemisi, hava taşıyıcısı, frekans, kapasite ve slot gibi hava hukukunun kapsamını oluşturan bazı başlıklar ile birlikte hava sahasının hukuki durumuna ilişkin ortaya konulan serbestlik ve egemenlik teorileri açıklanmaya çalışılmıştır. Hava sahası üzerine ortaya konulan teorilerin, hava hukukunun oluşum evrelerinde, devletlere yön veren ve günümüzde halen devam eden siyasi duruşlarına temel teşkil ettiği ancak bu durumun sivil havacılığın günümüzde ortaya koyduğu başarılı faaliyetler ve sektörün ekonomik büyüklüğü karşısında yine uluslararası sözleşmeler ile istisnalar kazandığı görülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Hava hukuku, Havacılık hukuku, Hava sahası hukuki durumu

* Sorumlu Yazar/Corresponding Author: Eser Gemici
esergemici@gmail.com

Alıntı/Citation: Gemici, E., Yeşiller M. (2018). Hava Hukukunun Kapsamı ve Terminolojisi, Journal of Aviation, 2 (2), 125-140. DOI: 10.30518/jav.458914

Scope and Terminology of Air Law

Abstract

Civil aviation sector is seen as one of the fastest growing and most widely thought areas of today. In addition to the theories of sovereignty which is revealed about the civil aviation activities, to date many international conventions, protocols which are about civil aviation activities have been actualized in the sector and area-specific studies have been done. In this sense, it is stated that air law which is seen as a young branch of law is still being developed to be in coordinance with civil aviation and new technologies in the 21st century.

In France on June 5, 1783, Montgolfier Brothers filled their balloons with hot air and traveled around for 2 kilometers. As one of the first events in civil aviation history, this situation later led to the emergence of legal rules regulating civil aviation in national and international terms and theories on the legal status of airspace. In this sense, the scope and terminology of air law, including the legal status of the airspace, constitute the subject of the study. From this point of view, all the topics covered by air law, such as state, country, sovereignty, airspace, open seas, continental shelf, contiguous zone, poles, aerial domain, airship, air carrier, frequency, capacity and slot, and the theories of freedom and sovereignty presented to the legal status of the airspace were tried to be explained. The theories laid out on the airspace, in the formation phase of the air law, is the basis of the political standing that directs states, but this situation has gained exceptions with international agreements in the face of as the success of civil aviation and the economic dimension of the sector.

Keywords: Air law, Aviation law, Legal status of airspace

1. Giriş

Montgolfier kardeşlerin 5 Haziran 1783 yılında Fransa'da balonlarının içerisine sıcak hava doldurarak yaklaşık 2 kilometre civarında bir yolculuk gerçekleştirmeleri hem sivil havacılık faaliyetlerinin başlaması adına ilk adımlardan biri olması nedeniyle hem de sivil havacılığı düzenleyen hukuk kurallarının ortaya çıkması bakımından büyük önem arz etmektedir [1, 2, 3]. Diğer yandan ilk havacılık hukuku kuralları bu girişiminden sadece bir yıl sonra hayata geçirilirken [2], Wright kardeşlerin 1903 yılında havadan ağır ve motor gücü ile uçabilen hava aracını uçurmayı başarmalarından [4] sadece yedi yıl sonra ise uluslararası ilk havacılık konferansı Paris'te toplanmıştır [2, 5].

Hava hukukunun doğum aşamalarını oluşturan bu süreç, hava hukukunu ulusal ve uluslararası anlamda şekillendirmekte olup günümüze kadar devam etmiş ve halen devam etmektedir. Hava hukukunu ortaya çıkaran bu süreç, hava hukukunun tüm akademik doktrinde tatmin edici bir tanımının ortaya konulamamasını da beraberinde getirmiştir [6]. Diğer yandan hava hukukunun ortaya çıkması ile birlikte devletlerin hava sahalarına ilişkin hukuksal statü de bir başka problemi oluşturan unsur olmuştur. Bu anlamda ortaya atılan bazı görüşler, devletlerin hava sahasının hiçbir

kısıtlamaya maruz kalmadan uluslararası toplumun yararlanabileceği bir alan olduğunu ileri sürerken, bazı görüşler ise hava sahasının yükseklik anlamında hiçbir sınırın konulmadığı şekliyle devletlerin mutlak egemenliği altında olduğunu kabul etmektedirler [5, 7-15].

Tüm bu gelişmeler dikkate alınarak çalışmada hava hukukunun kapsamı oluşturan unsurların neler olduğu ortaya konulmakta ve bu unsurların ortaya çıkardığı ve hava sahasının hukuki durumuna ilişkin teoriler açıklanmaya çalışılmaktadır.

2. Kavramsal Çerçeve

2.1. Hava Hukukunun Kapsamındaki Unsurlar

Kendine has otonomisi, politik ve uluslararası niteliği nedeniyle neredeyse hukuk sistemi içerisindeki tüm dallar ile ilişki içerisine girmiş olan hava hukukunun, tüm hukuk sisteminin içerisindeki yerinin belirlenmesinin zorluğunun yanında, kapsamı hususunda da geniş ve dar anlamlarda tanımlanmakta olduğu görülmüştür [50]. Bu bakımdan hava hukukunun dar manada sadece havacılık faaliyetleri ile sınırlı hukuk kurallarını; geniş anlamda, hava sahası ve bu hava sahasından yararlanma ile ilgili tüm hukuk kurallarını

içermekte olduğu görülmektedir [8, 19, 51]. Buradan hareketle çalışmamızda hava hukukunun dar ve geniş manada kavramsal tanımının ortaya konulması çalışmalarında esas alınan devlet, ülke, egemenlik, hava sahası, hava sahası üzerindeki serbestlik ve egemenlik teorileri, açık denizler, kıta sahanlığı, bitişik bölge, kutuplar, hava ülkesi, hava gemisi, hava taşıyıcısı, frekans, kapasite ve slot gibi bazı unsurlar açıklanmaya ve günümüzde hızla değişen havacılık faaliyetlerine ilişkin gelecekte hava hukukunun kapsamına hangi yeni kavramların dahil olabileceğine ilişkin önerilerde bulunulmaya çalışılmıştır.

2.1.1. Devlet

Doktrinde devletin oluşumu üzerine görüş birliği olmadığı gibi nasıl ortaya çıktığı hususunda da görüş birliğinin bulunmadığı görülmektedir [16]. Bunun yanında hukuksal bir varlık olarak algılanan devlet [14], kendi iradesini egemen kılabilme, başkalarının davranışlarını denetleyebilme, bunun yanında bir şeyi yapmaya ya da yapmamaya zorlayabilme gücüne sahip siyasal bir iktidarı içinde barındıran toplum ya da topluluklar şeklinde tanımlanmaktadır [16].

Devlet, diğer bir tanımla sınırları belli bir coğrafyada ya da ülkede yaşayan ulus ya da halkı oluşturan insan topluluğunun meydana getirdiği egemenlik ve hakimiyet denilen üstün iradeye ve güce sahip tüzel kişidir [17]. Yine devlet insan topluluklarının gelişimi sürecinde sadece örgütsel bir aşamayı yansıtan alan olarak ifade edilmektedir [18].

Laswell (1958) ise devleti günümüzde sadece bir hukuksal kurallar bütünü şeklinde değil, çok çeşitli grupların birlikte yaşadıkları, iktidarı elde edebilmek ve onun nimetlerinden faydalanabilmek adına hiç durmaksızın bir mücadele içerisinde oldukları alan olarak tanımlamaktadır [Aktaran 18].

Bu tanımların yanı sıra uluslararası hukukun statüsünün ve ilişkilerinin düzenlendiği temel birim olarak devletler gösterilmektedir. Devletleri oluşturan kurucu öğeler dikkate alınarak tanımlamalar yapılmaktadır. Bu anlamda uluslararası hukukta yer edinmiş bir tanımlama ile devlet en az üç temel öğenin bir araya gelmesinden meydana gelmektedir. Bu nedenle bir insan

topluluğu, bir ülke ve hiçbir üst otoriteye bağlı olmayan siyasal yönetim gibi üç temel öğeyi bünyesinde barındırması halinde devletin varlığından bahsedilmektedir [19]. Önen (2005), devletin üç temel öğesinden ilk ikisini sosyolojik öğeler olarak tanımlarken, son temel öğe olan siyasal yönetimi hukuksal öğe olarak tanımlamaktadır. Siyasal yönetim, egemenliği ve egemenlik yetkilerini kullanan tüzel kişilik olarak görülmektedir [20].

2.1.2. Ülke

Ülke genel anlamda bir toprak parçası olarak ifade edilirken aynı zamanda devletin kara ülkesi olarak da tanımlanmaktadır. Eğer devletlerin kara ülkeleri denizler ile kesişiyorsa buralara da deniz ülkeleri denilmektedir. Deniz ülkeleri devletlerin kara sularını ifade etmektedir. Eğer denizler Van Gölü ve Hazar Denizi gibi iç denizler şeklindeyse buralarda kara sular konu edilmemekte ve buraların tamamı devletin ülkesi olarak kabul edilmektedir [21].

Ülke, uluslararası sivil havacılık sözleşmeleri ve anlaşmalarında da bir devletin ülkesinden maksatla belirtildiği üzere; o devletin hakimiyeti, hükümlanlığı, himayesi veya mandası altında bulunan arazi ile ona bitişik olarak bulunan kara suları şeklinde tanımlanmaktadır [22].

Tüm bu tanımlamalardan anlaşılacağı üzere ülke denildiği zaman yalnızca ülkenin kara parçaları anlaşılmaz; bunun yanında o ülkeyi çevreleyen denizler, ülke içerisindeki göller ve akarsular ile ülke üzerindeki hava tabakası ya da sahası da anlaşılmaktadır [14]. Buradan hareketle ülke, dünyanın ilgili devletin egemenliğine bırakılmış bir kesimi olarak üç kısımdan oluşmakta ve bunlar Kara, Deniz ve Hava Ülkesi olarak ifade edilmektedir [20, 23].

Hava hukuku açısından ise devletlerin kara ve deniz ülkeleri üzerindeki hava sahaları da ilgili ülkelerin hava ülkesi olarak kabul edilmekte görülmektedir [21].

2.1.3. Egemenlik

Devletlerin manevi tarafını oluşturan egemenlik [14], bir ilişki türü olarak uluslararası ilişkilerin kurucu unsuru olan, kendisine eş veya kendisinden

üstün bir gücün varlığı kabul edilmeyen ve sadece devlete ait olan bir irade ve üstünlük olarak görülmektedir. Daha önceleri tüm teokratik teorilere göre Tanrı tarafından bahşedilmiş bir yetki olarak görülen egemenlik [24], günümüzde devletin öznel bir hakkı olarak anlaşılmakta ve bu anlamda devletin, içerisinde bulunan tüm hukuksal varlıkların, kurum ve kuruluşların ve bütün kişilerin iradelerinden daha büyük bir iradeye sahip olduğu belirtilmektedir [21].

Egemenlik terim olarak uzun zamandır kabul edilen görüşlere göre, mevcut bir toplumdaki nihai ve mutlak siyasi otorite olarak tanımlanmaktadır [25]. Fakat Özlük ve Doğan (2010) egemenliğin sadece siyasi bir otorite olarak tanımlanmasının, onu kurumsal bir çerçevede somut bir yapıya sokmak olacağını bu anlamda egemenliğin sadece siyasi olarak değil aynı zamanda sosyolojik ve ekonomik bir pratik olarak da tanımlanması gerektiğini ifade etmektedirler [26].

Diğer bir tanımlamayla egemenlik, ülke yönetiminin, ülke ve nüfus üzerinde gerçekleştirdiği denetiminin aynı zamanda ülke dışında diğer devletler ile ve uluslararası kurum ve kuruluşlar karşısında da bağımsız olarak hareket edebilmesinin çerçevesini belirleyen hukuksal yönü olarak ifade edilmektedir [20].

Başka bir tanımda ise egemenlik kavramının günümüzde iktidar olgusu üzerine tesis edilen siyasi egemenlik ve hukuk kuralları içerisinde bağımsızca hareket edebilme yetkisini veren hukuksal egemenlik olmak üzere ikiye ayrıldığı görülmektedir. Bu açıdan uluslararası manada, devletin, hukuksal anlamda herhangi bir dış ya da daha üstün siyasi iktidara bağlı olmadan ve yalnızca uluslararası hukuk kaideleri ya da devletin kendisinin kabul gördüğü ilişkileri ile sınırlanan, bağımsız bir şekilde karar verme yetkisi olarak tanımlanmaktadır [19].

Son olarak egemenliğin uluslararası hukukun temel ilkelerinden biri olarak görüldüğü, bununla birlikte küresel anlamda kurumsal çevre ile birlikte sürekli gelişen, dinamik bir yapıya sahip olan egemenliğin terim olarak ise sıklıkla siyasi anlamda kullanıldığı belirtilmektedir. Egemenliğin havacılık anlamında hava sahasının mülkiyetini ifade etmekte olduğu ve diğer bir deyişle ulusal hava sahası

üzerinde yasama, yürütme ve yargı yetkilerinin kullanılması hususlarında devletin münhasır yetkili olması olarak tanımlandığı görülmektedir [27].

2.1.4. Hava Sahası

Hava sahası, Fransızca “Espace Aerien”, Almanca “Luftraum” ve İngilizce “Airspace” kelimelerinin karşılığı olarak kullanılmakta olup, yeryüzünden başlayarak uzaya kadar hava tabakaları ile kaplı olan sahanın tanımı için kullanılan kelime olarak ifade edilmektedir. Bunun yanında uzayın buradan itibaren geriye kalan kısmının hukuki niteliğinin hava hukukunun değil uzay hukukunun alanına girdiği belirtilmektedir [28].

Aynı sahayı tanımlamak için hava uzayı ya da hava boşluğu gibi terimlerin de doktrinde kullanıldığı gözlenmekte fakat bu terimlerin uzayın daha çok üç boyutlu durumunu ifade etmekte oldukları, yazında ve uygulamalarda bu terimlerden ziyade hava sahası teriminin kullanıldığı görülmektedir. Tüm bu açıklamalardan hareketle genel anlamda hava sahası teriminin hava denilen kütleyi değil, belirtilen hava kütlesi ya da tabakalarda yapılan faaliyetlerin veya meydana gelen olayların cereyan ettiği, hukuki bir statüye sahip alanı ifade ettiği belirtilmektedir [29].

Hava sahasının iki veya çok taraflı sözleşmelerde, anlaşmalarda, ulusal ve uluslararası hukuksal düzenlemelerde ya da bu hususlarda yazılmış tüm doktrinde ulusal hava sahası ve uluslararası hava sahası olmak üzere ikiye ayrıldığı görülmektedir [19]. Fakat bundan önce doktrinde hava sahasının serbestliğinin ölçüsü ve hava sahası üzerindeki egemenliğin sınırlarının belirlenmesi adına ortaya konulan görüşlerin ve teorilerin ulusal ve uluslararası hava sahasının daha iyi anlaşılması bakımından irdelenmesi gerekliliği önem arz etmektedir. Bu nedenle çalışmanın amacına ilişkin olarak ilgili konu incelenecektir.

2.1.5. Hava Sahasının Hukuki Durumu

Devletlerin kara ve deniz ülkeleri üzerinde yer alan hava sahalarının varlığı kabul edilen bir alanı oluştururken, bununla birlikte bir de açık denizler ya da kutuplar gibi bölgeler üzerinde de hava sahalarının mevcudiyeti bulunmaktadır. Gerek devletlerin kara ve deniz ülkeleri, gerekse açık

denizler ve kutuplar üzerindeki hava sahalarının genişliği, sınırları ve bunlar üzerindeki egemenlik haklarının neler olduğu hususlarında kabul edilir bir prensibin belirlenmesi ya da fikir birliğine varılması konusu hukukçular arasında birçok tartışmanın yaşandığı alanı oluşturmaktadır [30-31]. Çünkü hava sahasında nehirler, göller, denizler ya da insan yapımı gümrükler gibi sınırlar bulunmamaktadır [9]. Doktrinde de görülmüştür ki geçmişten günümüze süregelen bir tartışma halini alan bu konu, bir anlamda ulusal ve uluslararası sözleşmeler, anlaşmalar ve yasal düzenlemelere konu olmuş ve tartışmanın iki soru üzerine yoğunlaşmasına sebep olmuştur. Bu sorular; devletler hava ülkeleri üzerinde egemen midirler, yoksa bu saha bütün devletlerin yararlanabileceği bir alanı mı oluşturmaktadır [7-8, 14]?

Gökyüzünde uçuşlar başlamadan evvel “Dominus Soli”, yer yüzüne hakim olan “Dominus Coeli” onun havasına da hakim olur görüşü genel kabul görmekteydi [11]. Fakat hava araçlarının ilk defa devletlerinin sınırlarını geçmeye başlaması ve farklı ülkeler üzerinden geçerek bambaşka ülkelerin topraklarına inmeye başlamasının ardından yukarıda belirtilen görüşün yerini, dört ayrı kategorik fikre bıraktığı belirtilmektedir. Bu zıt fikirler;

- Hava sahasının serbest olduğunu savunan görüş,
 - Mutlak Serbestlik
 - Sınırlı Serbestlik
- Hava sahasının devlet egemenliğine tabi olduğunu savunan görüş,
 - Mutlak Egemenlik
 - Sınırlı Egemenlik görüşleridir [7, 9, 11-12, 15].

Buradan hareketle hava sahası ile devlet arasında cereyan eden hukuki durumun daha iyi açıklanabilmesi adına hava sahasının serbest olduğu görüşü ve hava sahasında devletin egemen olduğu görüşü olmak üzere belirtilen iki farklı görüşün ışığında devletlerin hava ülkeleri üzerindeki egemenlik haklarının ve ilgili hava sahalarının serbestlik sınırlarının irdelendiği serbestlik ve egemenlik teorileri incelenecektir.

2.1.5.1. Serbestlik Teorisi

Hava hukuku alanında yazılan ilk kitabın yazarı olan Fauchille, gökyüzünün açık denizler gibi tüm insanlığın malı olduğunu dile getirmekte, bu anlamda insanlığın sahip olduğu bu alanda serbestlik rejiminin uygulanmasının zorunlu olduğunu ifade etmektedir [3, 9-10, 28, 32]. Hava sahasının serbest oluşu, hava sahasının üzerinde bulunduğu devletlerin ülkesine dahil olmayıp ilgili devletlerin kara ve deniz ülkeleri üzerindeki hava sahasında egemenlik haklarının olmaması anlamına geldiği şeklinde açıklanmaktadır [14].

Havacılık adına yeni buluşların özgürlük olmadan gelişemeyeceğini ve hava sahasında fiili bir devlet hakimiyeti kurulamayacağını ileri sürerek [12] serbestlik teorisini savunanların, bu teorilerini Roma Hukuku'nda havanın da deniz gibi herkes için ortak alanı oluşturduğu (res communis omnium) görüşünün kabulüne dayandırmakta oldukları ifade edilmektedir [14, 33]. Serbestlik teorisini savunanlar da kendi aralarında ikiye ayrılmış ve bir kısmı hava sahasının tamamen serbest olduğunu savunurken; diğer kısmı ise hava sahasının sınırlı serbestinin bulunduğunu ileri sürmüşlerdir [5].

2.1.5.1.1. Mutlak Serbestlik

Hava sahasının mutlak serbest olduğu iddiasında bulunanlar sayıca az oldukları gibi bu iddiayı dile getirenlerin hava ile hava sahası arasında ne gibi bir farkın olduğunu dikkate almadıkları belirtilmektedir [14]. Mutlak serbesti savunucuları, hava sahasının tamamen serbest olduğunu ve herhangi bir egemenliğin bu sahalar üzerinde kurulamayacağını ileri sürmektedirler [12, 34]. Hazeltine (1911) politik yazarların bu husustaki farklı görüşlerini aktarmaktadır;

- Wheaton, hava sahasının tamamen serbest olduğunu, havanın da deniz gibi bir unsur olması nedeni ile herkese ait olduğunu ve buradan hareketle hiçbir devletin bu alan üzerinde egemenlik kuramayacağını,

- Bluntschli, hava sahasının sınırlarının belirlenmesinin, onun çevrelenmesinin imkansız olduğunu, bu nedenlerden dolayı hava sahasında hiçbir otoritenin bulunmadığını,

- Pradier-Fodere ve Stephen, büyük hava akımlarının meydana geldiği hava sahasının yasal olarak devletlerin egemenliği altında olamayacağını,

- Brüksel'den Profesör Ernest Nys., hava sahasında ya da uzayda egemenlik veya mülkiyet haklarının ileri sürülemeyeceğini ve bu alanlarda devletlerin egemenlikleri konusunda aciz, yetersiz kalacaklarını tüm bu sebepler ile hava sahasının herkese açık ve serbest olduğunu ileri sürmektedirler.

Buradan hareketle, Profesör Ernest Nys. dışında tüm bu politik yazarların hava sahasını bir element olarak gördükleri, fakat Profesör Ernest Nys.'nin hava sahasında neden mülkiyet ve egemenlik kurulamayacağı hususunda genel ve geniş kapsamlı bir doktrin ortaya koyan tek yazar olduğu dile getirilmektedir [5, 10, 13].

Yukarıda da belirtildiği üzere aslında mutlak serbestiyi savunanlar uluslararası toplum tarafından kabul edilmiş açık denizlerde uygulanan ve birçok avantajı bulunan rejimin aynı kriterler ile hava seyrüsefer hizmetlerine de uygulanabileceğini ve hava sahasının tıpkı açık denizlerde olduğu gibi herkese açık ve serbest olması gerektiğini ileri sürmekte ve bu durumu savunmaktadırlar [31]. Gökyüzünün özgür olduğunu savunan ilk yazar olarak gösterilen Fauchille'nin de hava sahası üzerinde herhangi bir egemenliğin tahsis edilmesinin, asla düzeltilemeyecek, dengesiz bir durumu ortaya çıkaracağını ifade ettiği belirtilmektedir [11, 15].

Fakat sonuç olarak günümüzde hava sahasının serbest olduğu görüşü uluslararası sözleşmeler, anlaşmalar, ulusal yasal mevzuatlar gibi neredeyse tüm hukuksal düzenlemelerde hayat bulamadığı ve doktrinde de savunucularının kalmadığı ifade edilmektedir [14].

2.1.5.1.2. Sınırlı Serbestlik

Hava sahasının sınırlı serbestiyeye sahip olduğunu savunun görüş, devletlerin hava sahaları üzerinde belli haklara sahip olduğunu ileri sürmektedirler. Bu görüşü savunanlar, birinci olarak devletlerin belirli haklara sahip olabileceği belli alanların belirlenmesi ya da ikinci olarak devletlere sonsuz yükseklikte

korunma hakları tanınması gerektiğini ortaya koymaktadırlar [14].

Birinci görüşe göre herhangi bir yerin sahibi olunduğunun ileri sürülebilmesi için ilgili yerin fiilen ve sürekli olarak işgal edilmesi gerektiği dile getirilmektedir. Bu noktada hava sahasının serbestliğinin sadece devletlere kesin olarak tanımlanmış haklar ile sınırlanabileceği ve yapılabilecek en yüksek binanın yüksekliğinin hava sahasının devlete tanınan sınırı olacağı ve bu sınırın üzerindeki tüm hava sahasının serbest ve işletilebilir olduğu belirtilmektedir [31]. Başka bir ifadeyle hava sahası tıpkı denizlerde kara suları, açık denizler şeklinde yapılan ayırmada olduğu gibi ikiye bölünmekte ve devletin hava ülkesi ve bunun dışında bulunan açık hava sahası şeklinde tanımlanmaktadır [7, 12, 32].

İkinci görüşe göre ise yine hava sahasının serbest olduğu kabul edilmekte ancak devletlerin barış ya da savaş zamanlarında hava sahası üzerinden gelebilecek herhangi bir saldırıya karşı kendilerini koruma hakkı olduğu belirtilmektedir [16, 34]. Bir başka deyişle hava sahası serbesttir fakat dünya üzerindeki devletlerin yaşamak ve korunmak gibi haklarının saklı kaydı bulunmaktadır. Bu görüş kayıtlı serbestlik veya kayıtlı hakimiyet olarak da tanımlanmaktadır [12].

Devletler Hukuku Enstitüsü'nün 1902 yılında gerçekleştirdiği toplantıya 32 maddeden oluşan bir yönetmelik veren Paul Facuhille, hava hukukunun bir rejiminin oluşmasını arzulamaktaydı. Enstitü'nün 1906 yılında gerçekleştirdiği toplantıda 1. maddede; "hava serbesttir" prensibini kabul ve ilan etmiş olduğu ifade edilmektedir. Hava serbesttir prensibini savunanların ana çıkış noktasının aslında hava seyrüseferlerini teminat altına almak olduğu belirtilmektedir. Ancak zamanla devletlerin havadan gelebilecek saldırılara karşı korunma ihtiyacının ikinci görüşün oluşmasına zemin hazırladığı görülmektedir. Paul Facuhille'nin havalarda serbesttir fikrini kısmen değiştirerek, Enstitü'nün 1910 Paris ve 1911 Madrid toplantılarında hava sahasında sadece seyrüsefer serbestisinin olması gerektiğini raporlar halinde sunmuş olduğu aktarılmaktadır. Enstitü'nün bu fikri, 1911 Madrid toplantısında "devletlerin kendi emniyeti ile ilgili devlet sınırlarında ikamet

eden şahısların can ve mal güvenliği hususlarında belirlenecek kimi tedbirleri alma hakkı saklı kalmak kaydı ile uluslararası hava seyrüseferi serbesttir” şeklinde prensip olarak kabul ve ilan ettiği görülmektedir [5, 9, 12, 14, 35]. Fakat 1910 yılında Paris’te gerçekleşen ilk hava hukuku toplantısında, hava sahalarında sınırlı serbestlik hakkının sağlanabilmesi için adımlar atıldığı ancak İngiltere’nin sert muhalefeti nedeniyle bu fikrin hayata geçirilemediği ve toplantıdan bir neticenin alınmadığı belirtilmektedir [28].

2.1.5.2. Egemenlik Teorisi

Yukarıda belirtilen serbestlik teorisi prensibini savunan düşünürler, yazarlar, hukukçular olduğu gibi egemenlik teorisini prensibini de savunanlar olmuş ve devletlerin hava sahalarında hakimiyet sahibi olmaları gerektiğini ortaya koymaya çalışmışlardır. Bu anlamda devletlerin kendi hava sahaları üzerinde egemen olmaları tüm hava hukuk sisteminin altında yatan temel prensip olarak gösterilmektedir [36]. Devletlerin kendi hava sahalarında egemen olduğu görüşü ilk defa E. Zitelmann tarafından ortaya atıldığı dile getirilmekte [12] ve egemenlik teorisi savunucularının belirttiği devletlerin sınırlı dahi olsa kendi hava sahaları üzerinde egemen olmaları gerektiği hususunun ulusal ve uluslararası anlamda daha fazla kabul gördüğü ifade edilmektedir [14]. Kabul gören bu anlayışın temel problemi ise hava sahasında vücut bulacak bir egemenliğin tüm hava sahasında geçerli mutlak bir egemenlik mi olacağı yoksa devletlerin hava sahalarında egemenliklerinde sınırlı bir hakka mı sahip olacakları şeklinde tanımlanmaktadır [5, 37-38].

Bir diğer husus olan devletlerin hava sahasının yüksekliğinin sınırlarına ilişkin de tartışmalar halen günümüzde devam etmekte olup Hazeltine (1911) ve Nijeholt, (1910) çalışmalarında çeşitli yazarların bu husustaki fikirlerini aktarmaktadırlar;

- Alman Hukukçu Von Ulmann, hava sahasında belirlenecek sınır için insanoğlunun uçabildiği yükseklik kadar olması gerektiğini,

- Baldwin, her devletin çıkarları doğrultusunda kendi toprakları üzerindeki hava sahasının sınırlarını belirleme hakkına sahip olduğunu,

- Collard, devletlerin kendi toprakları üzerinde hava sahasının sınırlarını sınırsız yükseklikte belirlemekte hakimiyet sahibi olduklarını,

- Von Holtzendorff, hava sahasında egemenliğin 1000 metre (yaklaşık 3000 feet) yüksekliğe kadar olması gerektiğini,

- Chretien ise egemenliğin dikeyde, devletlerin kendi denizleri ve toprakları üzerine yerleştirecekleri savunma sistemlerinin ulaşabildiği yükseklikten fazla olmaması gerektiğini ifade etmektedirler [5, 10].

Genel anlamda yazarların dile getirdikleri hususun, devletlerin hava ülkelerinden gelebilecek tehlikelere karşı korunma hakkı gereği tüm devletlerin toprakları üzerindeki hava sahalarında tam ya da sınırlı egemenlik haklarına sahip olduklarının ortak anlam içerdiği ifade edilmektedir [5, 10, 39]. Fakat bu anlamda devletlerin hava sahalarında tam ve münhasır egemenlik sahibi olmalarına karşı kısıtlamaların hiçbirinin haklı bir tarafının olmadığı, bu duruma en iyi kanıtın uluslararası kara yolları olduğu ve devletlerin çıkarları gereği uluslararası hava trafiğinde geri kalmak istemeyecekleri belirtilmektedir [10]. Diğer yandan devletlerin egemenliklerinin dikey olarak nereden başladığı ve nerede bittiği hususundaki belirsizlik sonuca bağlanmamış şekilde durmakta olup, egemenlik teorisinin hala karanlık noktasını oluşturmaktadır [3, 40].

Son olarak, egemenlik teorisi prensibinin aslında hiçbir hava aracının hava sahasını kullanacağı bir devletin izni olmadan bu hava sahasını kullanmaması gerektiğini ve eğer ilgili ülkenin izni bulunuyorsa bu hava sahasını kullanırken hava hukukuna ve ilgili devletin yasalarına ilişkin tüm kaidelere uyması zorunluluğunu içermekte olduğu belirtilmektedir [28, 31].

2.1.5.2.1. Mutlak Egemenlik

Hava ve kara alanı karakter olarak farklı olsa da karalar her zaman bir devletin asıl parçasını oluşturmaktadır. Bu noktada hava sahası devletlerin kara ülkeleri üzerinde egemenlik haklarına ilişkin uygulamaların yapılabileceği tamamlayıcı bir unsur olarak gösterilmektedir. Hava ve kara ülkesi devletlerin varlığı için temel teşkil etmekle birlikte tıpkı uluslararası karayolları gibi tüm ülkeler için

önem arz etmektedir. Uluslararası karayolları trafiğindeki artışın devletlerin ekonomik anlamda gelişimi için çok büyük öneme sahip bir unsur oluşturmakta olduğu ve burada devletlerin bağımlı olmalarından, esaret altında olmaları ya da egemenlik haklarında herhangi bir azalma veya kayıp halinden bahsedilmediği görülmektedir. Bu noktada, hava sahasının uluslararası hava trafiğinin büyümesi ve gelişimi için herkese açık olması gerektiği iddiasında bulunan görüşlerin karayolları üzerinde bulunan egemenlik dikkate alındığında değersiz ve anlamsız olduğu sonucunun ortaya çıktığı belirtilmektedir [10].

Devletlerin hava sahaları üzerindeki hakimiyetleri fiziksel anlamda bir sahiplenmeden ziyade ilgili alanın kontrolünü içermektedir [32]. Bununla birlikte burada devletlerin hava ülkeleri üzerinde tam egemen olması gerektiği düşüncesi dile getirilmekle birlikte aynı zamanda hava sahasının mutlak karakterini tanımlamak ve diğer devletlerin ilgili hava sahasında herhangi bir hak talebini ortadan kaldırmak için Roma Hukuku'nun arazi mülkiyetine ilişkin olarak uygulanan ilkesi (dominus soli est dominus usque ad sidera et usque ad inferos) temel alınmaktadır [31, 41].

Buradan hareketle tartışmaların, devletlerin hava ülkelerinde egemenliklerinin hem yükseklik itibarıyla hem de hukuki anlamda mutlak bir hakimiyet mi yoksa sınırlı bir hakimiyet mi noktasına taşınmış olduğu görülmektedir [14]. Bununla birlikte 29 Haziran 1910 yılında Paris'te gerçekleştirilen ama bir sonuca bağlanamayan ilk Uluslararası Hava Seyrüseferi Konferansı (First International Conference on Air Navigation) devletlerin hava sahalarında egemenlikleri konusunda belli başlı düşüncelerin ortaya konmasına aracılık etmiştir. Bu düşüncelerden biri olan ve günümüz pozitif hukuku tarafından da kabul edilen düşünceye yakın görülen "Devletler kara ve deniz ülkeleri üzerindeki hava sahalarında sınırsız yetkiye sahiptir" düşüncesi olmuştur [9, 37].

Hava sahasının devlet egemenliğinde olduğu genel olarak kabul edilinceye kadar 1909 ve 1914 yılları arasında hava sahasının serbest olduğu kabul gören bir yaklaşım olarak benimsenmekteydi. Fakat I. Dünya Savaşı'ndan önce İngiltere, Almanya, Rusya, İtalya ve Fransa gibi ülkeler hava sahalarını

uçuşlara kapatmışlardır. 21 Kasım 1911 tarihinde yayınlanan Fransız Devlet Başkanlığı Kararnamesi'nde; "Fransız bulutları Fransızlarındır" denmekte ve devletlerin hava sahalarında egemen olma eğiliminde oldukları görülmektedir. Devletlerin hava sahalarında egemen olma anlayışı I. Dünya Savaşı'nda da kendini göstermiş ve savaş boyunca ilgili ülkeler hava sahalarını kapatmışlardır. Bu noktada Spaight (1919), devletlerin sahip oldukları kara ve deniz ülkeleri üzerindeki atmosferi kontrol etme arzularının yanlış ya da doğru olsun yeni bir prensibin ortaya çıkmasına vesile olduğunu ifade etmektedir [13].

Bu durum 13 Ekim 1919 tarihli Paris Konvansiyonu'nun (Hava Seyrüsefer Antlaşması – Convention sur La'navigation aeriennne) ilk maddesinde "Her devlet ülkesi üzerindeki hava sahasında mutlak ve münhasır egemenliğe sahiptir" şeklinde kayda geçmiştir [6, 9, 39, 42-47]. 7 Aralık 1944 yılında gerçekleştirilen Şikago Konferansı'nda da Paris Konvansiyonu'nda egemenlik hususunda kabul edilen madde değiştirilmeden aynı şekliyle sözleşmenin 1. maddesi olarak kabul edilmiştir [44, 46, 48].

Tüm bu gelişmeler ışığında devletlerin hava sahalarında egemen olmaları gerektiği hususunda düşünceler ifade edip bir prensip ortaya koymaya çalışan ve bu noktada savaş veren Hazeltine, Ullmann, Baldwin ve Nijeholt gibi hukukçuların bu savaşı kazandıkları ifade edilmektedir [13].

2.1.5.2.2. Sınırlı Egemenlik

Sınırlı egemenliğe ilişkin olarak ise bu görüşü savunanlar hava sahasında egemen olacak devletin bu egemenlik haklarının belli bir yükseklik ve nitelik yönünden sınırlandırılması gerektiğini dile getirmektedirler [14].

Burada kural olarak atmosfer devletlerin egemen olduğu alan olarak kabul edilmekle birlikte uluslararası anlamda uçabilirlik sertifikasına sahip ve bu anlamda havacılık faaliyetlerinde bulunacak hava araçlarının oluşturacağı hava trafiği lehine olacak şekilde bir kısıtlama öngörülmektedir [31].

Bu teoriyi destekleyen hukukçularda bu sınırlılıklara ilişkin;

- Von Holtzendorff, hava sahasında egemenliğin yerden 1000 metre (yaklaşık 3000 feet) yüksekliğe kadar olması gerektiğini,
- Fauchile, 1,500 metrenin altında uçuşun yasak olması gerektiğini,
- Von Bar, egemenliğin yerden sadece 50 ya da 60 metre yüksekliğe kadar olması gerektiğini,
- Von Liszt, egemenliğin hava seyrüseferi sırasında çıkılabilen yükseklik ya da devletlerin sahip olduğu top atışı yüksekliği kadar olması gerektiğini,
- Rivier, Pietri ve Hilti de hava sahasında egemenlik sınırının devletlerin sahip olduğu top atışı yüksekliği kadar olması gerektiğini ifade etmişlerdir [5, 49].

Devletlerin hava sahalarında dikeyde egemen oldukları sınırın tartışması günümüzde halen devam etmekte olup bunun dışında Profesör John Westlake, devletlerin hava sahalarındaki egemenliklerinin hukuki anlamda da sınırlı olması gerektiğini ileri sürmekte ve devletlerin hava sahalarında egemen olmaları gerektiğini kabul etmekle birlikte zararsız geçiş hakkının bu duruma getirilmiş bir istisna olması gerektiğini belirtmektedir [14, 31].

Bu durum 13 Ekim 1919 tarihli Paris Konvansiyonu'nun 2. maddesinde; "Sözleşmeye taraf devletlerden her biri diğer akit devletlerin hava araçlarına, bu konvansiyondaki şartlara bağlı kalmak kaydıyla, barış zamanlarında kendi ülkesi üzerinden zararsız geçiş serbestisi tanımayı taahhüt eder" ve 7 Aralık 1944 yılında gerçekleştirilen Şikago Konferansı sözleşme metninin 5. maddesinde; "Sözleşmeye taraf devletlerden her biri diğer akit devletlere ait olup tarifeli uluslararası seyrüsefer hizmeti vermeyen hava araçlarının bu sözleşme şartlarına bağlı kalmak şartı ile önceden izin alınmasına gerek kalmadan ülkesi dahiline girme veya ülkesi üzerinden durmaksızın uçuş ve seyrüsefer dışındaki maksatlar ile iniş yapma hakkını tanırlar" belirtilmiş olup devletlerin hava ülkeleri üzerindeki egemenliklerine ilişkin sözleşmeye taraf devletlere istisna tanıdıkları ve bu anlamda egemenliklerinin sınırlandırılmasına müsaade ettikleri görülmektedir [6, 8, 12, 28, 42, 46].

Serbestlik ve egemenlik teorileri üzerine yapılan tartışmalar, gelişen sivil havacılık ve uzay faaliyetleri nedeniyle, devletlerin hava, kara ve deniz ülkelerinde egemen olmaları gerektiği yaklaşımını zamanla güçlü kılmıştır. Bu anlamda devletlerin sivil havacılık sektöründen ekonomik anlamda uzak kalmamak adına uluslararası anlaşmalar, iki veya çok taraflı sözleşmeler ve iç hukuk düzenlemeleri ile egemenliklerine ilişkin istisnalara izin verdikleri görülmektedir. Bununla birlikte gelişen uzay teknolojisi nedeniyle devletler artık hava ülkelerinde egemenliklerinin yeryüzünden belli bir yükseklik aralığında olması gerektiğinden ziyade uzayın nerede başladığı, yerçekiminin nerede bittiği ve atmosfer tabakasının son sınırının neresi olduğu gibi sorulara cevap aramaktadırlar [3, 40]. Tüm bu sebepler ile sivil havacılığın gelişmesi ve ülkelerin ortak bir noktada buluşması için gerçekleştirilen ve hayata geçirilen Şikago Sözleşmesi'nde devletlerin dikeyde egemenliklerine ilişkin uzay sınırlarına, uydu yörüngelerine, atmosfer tabakasının son sınırına, yerçekiminin bittiği noktaya ilişkin hükümleri içerecek ve bu anlamda tüm ülkelerce kabul göreceği aynı zamanda tüm karmaşayı çözecek evrensel bir sözleşmenin hayata geçirilmesi gerektiği belirtilmektedir [3].

2.1.6. Açık Denizler ve Kıta Sahaneliği

Dünyanın %70'nin denizler ile kaplı olduğu düşünüldüğünde bugün havacılık faaliyetlerinin önemli bir kısmının bu alan üzerindeki hava sahasında gerçekleştirildiği görülmektedir. Bu geniş deniz alanını kaplayan hava sahası, farklı bölgelerin veya alanların yasal düzenlemelerini yansıtmaktadır. Bu anlamda Şikago Konvansiyonu'nun içermediği ve farklı bölgelerin ve alanların denizler üzerindeki hava sahası hususundaki yasal düzenlemelerinin anlaşılabilirliği için deniz hukuku kaynaklarının iyi irdelenmesi gerektiği anlaşılmaktadır [52].

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS – United Nations Convention on the Law of the Sea), deniz hukuku hususunda temel kaynak olarak görülmektedir [52]. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 87. maddesinden; "Açık denizler, sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletlere açıktır" ve yine aynı

maddenin b bendinden; “Açık deniz üzerinden uçuş serbestisi” gibi hakların sahili bulunsun bulunmasını tüm devletlere tanındığı anlaşılmaktadır [53]. Açık denizlerdeki bu özgürlük seyrüsefer hizmetleri (navigation) ve uçuş serbestisi (overflight) haklarını içermektedir. Fakat açık denizlerin hiçbir devletin egemenliği altında olmaması bu alanlardaki hava sahasının kuralsız, hükümsüz bırakılacağı anlamına gelmemektedir [52]. 17 Aralık 1944 tarihli Şikago Konvansiyonu’nun 12. maddesinde; “taraf devletlerin her biri uyulması gereken kurallara uymayanları cezalandırmayı ya da havacılık faaliyetlerinde uyulması gereken kuralların dışına çıkanları cezalandırmayı taahhüt eder”[55]. Bu hüküm kapsamında Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) 2 numaralı ekinde (Annex 2) açık denizler üstünde bulunan hava sahasında açık deniz rejiminin geçerli olduğunu kabul etmektedir [54].

Bir diğer husus ise kıta sahanlığı hususu olarak karşımıza çıkmaktadır. Kıta sahanlığı 1958 tarihli Cenevre Sözleşmesi’nin ilk maddesinde; “Kıyıya bitişik, fakat Karasuları sahasının dışında 200 metre derinliğe kadar olan su altı alanlarının deniz yatağını ve toprak altını veya o derinliğin ötesinde, üstteki suların derinliğinin zikredilen alanların doğal kaynaklarını işletmeye imkan tanıdığı yere kadar uzanan yerleri, ve adaların kıyılarına bitişik olan benzeri su altı alanlarının deniz yatağı ve toprak altını ifade etmek üzere kullanılmıştır” şeklinde tanımlanmaktadır [61]. Kıyı devletlerine kıta sahanlığı üzerinde tanınan hakların kullanımı, kıta sahanlığı üstünde bulunan su alanının ve onun üzerinde yer alan hava sahasının rejimini hiçbir şekilde değiştirmeyeceği [62], Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin 78. maddesinde; “Sahildar devletin kıta sahanlığı üzerindeki hakları bu alanın üstündeki suların veya bu sular üzerindeki hava sahasının hukuki rejimine hâlel getirmez” şeklinde açıklanmaktadır. Buradan hareketle anlaşılmaktadır ki kıta sahanlığı hakkı, sahildar devlete bu alanlarda doğal kaynaklardan yararlanmayı, bu kaynakları işletmeyi ya da araştırma yapmayı içermekte olup tamamen egemen olma hakkı vermemekte [57] ve alanlardaki hava sahası hakkının içerik anlamında açık denizlerde uygulanan hava sahası hakkından farkı bulunmamaktadır [52].

2.1.7. Bitişik Bölge

Bitişik bölge ülkelerin karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 24 deniz milinin ötesine geçmeyecek şekilde belirlenmiş olup bu durum Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin 33. maddesinde; “Bitişik bölge olarak adlandırılan, karasularına bitişik olan bir bölgede sahildar devlet aşağıdaki amaçlarla gerekli kontrolleri yapabilir:

- Ülkesi üzerinde veya karasularında gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret ile ilgili kanun ve kurallarına riayetsizlikleri önlemek,
- Bu kanun ve kurallara karşı ülkesi üzerinde veya karasularına meydana gelebilecek riayetsizlikleri cezalandırmak” şeklinde belirtilen husus ile ilgili devletlere belli alanlarda meydana gelebilecek olumsuz durumları önlemek amacıyla haklar tanınmaktadır [53].

Burada tanınan hak aslında Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne taraf devletlere, bu bölge içerisinde üzerinde uçan herhangi bir sivil hava aracına karşı kural dışı bir eylemde bulunmak ya da bu hava araçlarını ele geçirmek, bunları durdurmak, herhangi bir havalimanına indirmek anlamına da gelmemektedir. Buradaki durumun daha çok bir fikir anlamı taşımakta olduğu, teorik ve pratik bir anlam içermediği belirtilmektedir. Bu anlamda bu bölgelerde gerçekleşen sivil havacılık faaliyetlerine ilişkin herhangi bir olumsuz durumun henüz günümüze kadar yaşanmadığı ifade edilmektedir [52].

2.1.8. Kutuplar

Kutuplar üzerinde bulunan hava sahası da devletlerin kara ülkesi üzerinde bulunan hava sahasında uygulanan rejimin dışında tutulmaktadır [47].

Kuzey kutbunun katı buzlar ve yüzen buz dağları ile kaplı genişçe alanı Kuzey Buz Denizi’ni oluşturmakta ve bu alanın üzerindeki hava sahasının rejimi tıpkı açık denizlerdeki rejimde olduğu gibi tüm ülkelerin kullanımına açık bulunmaktadır. Bugün Asya, Kuzey Amerika ve Avrupa arasındaki uçuş süresini ve mesafesini oldukça kısaltan kuzey kutup bölgesindeki rotalar, uluslararası havayolu

şirketleri tarafından resmi anlamda Şubat 2001'den itibaren tarifeli uçuşlar için kullanılmaya başlanmıştır [52].

Antarktika bölgesindeki durum ise yasal olarak belirsiz bir durumda bulunmaktaydı. Fakat 1 Aralık 1959 tarihinde Washington, D.C.'de imzalanan ve 23 Haziran 1961 yürürlüğe giren ve günümüzde Antartik Anlaşma Sistemi olarak adlandırılan (Antarctic Treaty System - ATS) Antartik Anlaşması'nın 4. maddesinde; *"Bu anlaşma yürürlükte olduğu sürece bu bölgeye ilişkin hiçbir yeni egemenlik iddiası kabul edilmeyeceği gibi bu hususlarda anlaşmazlıklar da taraf ülkelerce tanınmayacaktır"* şeklinde ifade edilen madde gereğince, bu bölgede sadece barışçıl amaçlı faaliyetlerde ve serbestçe bilimsel araştırmalarda bulunulacağını ifade edildiği görülmektedir [56].

Bugün bu anlaşma doğrultusunda dünyanın 5. büyük bölgesi olan Antarktika'nın, uluslararası anlamda hiçbir devletin egemenlik hakkına sahip olmadığı, askeri faaliyetlerin ve maden aktivitelerinin yapılmadığı, hava sahasının tüm sivil uçuşlara açık olduğu bir alanı oluşturduğu görülmektedir [57].

2.1.9. Hava Ülkesi, Hava Gemisi, Hava Taşıyıcısı

Hava ülkesi, devletlerin kara ülkesi ve karasularının üstünde bulunan tüm hava sahasını kapsayan alan olduğu kabul edilmektedir [19]. Bu durum 7 Aralık 1944 tarihinde imzalanan Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin 2. maddesinde; *"Bir devletin ülkesi, bu devletin egemenliği, hükümlerliği, himayesi veya mandası altında bulunan kara bölgeleri ile bunlara bitişik karasularıdır"* şeklinde ifade edilmektedir [46]. Bir devletin ülkesinin (kara, hava, deniz) sınırlarının tanımlandığı bu maddeye göre devletin ülkesinin, iç sular, varsa takımada suları ve karasuları ile bu kara ve deniz alanlarının üzerinde bulunan hava ülkesinden oluştuğu anlaşılmaktadır. Buradan hareketle bir devletin kara ülkesi ve karasuları ile belirlenmiş alan üzerindeki hava sahası ilgili ülkenin hava ülkesini oluşturmaktadır [12, 19].

Hava hukukuna ilişkin tüm ilişkilerin ortaya çıkmasının asıl sebebi olarak görülen hava gemisi, aynı zamanda hava hukuku kaidelerinin hareket

noktasını oluşturan unsur olarak da tarif edilmektedir. Hava gemisi hava hukukunun kaidelerine tabi olan ve havada hareket edebilme yetisine sahip olan her türlü vasıta ve cihaz için kullanılan genel bir kavram olarak karşımıza çıkarken [28, 63], Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 3. maddesinin (b) bendinde; *"hava aracı: havalanabilen ve havada seyredebilme kabiliyetine sahip her türlü aracı"* tarif eder şeklinde tanımlanmıştır Burada dikkat çeken hususun hava gemisi yerine hava aracı kavramının kullanılmış olması olduğunu görmekteyiz [64]. Bu tanımlama gereği planörler, helikopterler ve balonlar da "hava aracı" kavramının kapsamı içerisinde yer almaktadır.

Hava taşıyıcısı ise Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun ticari hava işletmelerine ilişkin izin ve ruhsatı düzenleyen hükümlerinde mevcut bulunmaktadır. Bu durum TSHK'nun 18. maddesinde; *"Gerçek ve tüzelkişilerin ticari amaçla, ücret karşılığında hava araçlarıyla yolcu veya yük veya yolcu ve yük taşımaları ile ticari amaçla diğer faaliyetlerde bulunmaları için Ulaştırma Bakanlığından izin almaları ön şarttır"* ve 19. maddesinde; *"Hava araçlarıyla ticari amaçla, belirli hatlar üzerinde, ücret karşılığında yolcu veya yük veya yolcu ve yük taşımaya yapacak olan gerçek veya tüzelkişilerin 18 inci maddede belirtilen izinden başka, Ulaştırma Bakanlığından işletme ruhsatı almaları şarttır"* şeklinde açıklanmaktadır [64]. Tüm bu tanımlamalardan hareketle anlaşılmaktadır ki hava taşıyıcısı, ücret karşılığında ve ticari amaçla sadece izne tabi belli rotalar üzerinde yük ve yolcu taşımaya izin verilmiş ve akdi, fiili veya mütevali taşıyıcı olarak tanımlanan tüzel ya da gerçek kişidir [65].

2.1.10. Frekans, Kapasite ve Slot (Frequency, Capacity and Slot)

Frekans, bir hava aracının özel bir zaman aralığında ve belli bir rotada gerçekleştirebileceği uçuş sayısını ifade ederken, kapasitenin ise bir hava aracının yine özel bir zaman diliminde uçuş sıklığı da göz önüne alınarak sahip olabileceği ticari koltuk sayısını ifade etmekte olduğu belirtilmektedir [29, 58]. Havaalanı operatörleri tarafından belirlenmiş bir zaman aralığı içerisinde hizmet verilebilecek uçak sayısının, teknik altyapı ve pist kapasitesi

etkenleri de esas alınarak belirlenmesi durumu ise havaalanı kapasitesi olarak tanımlanmaktadır [59].

Hava trafiğinin yoğun olduğu havaalanlarında, mevcut kapasitenin en etkin ve verimli şekilde kullanılabilmesi adına slot uygulaması karşımıza çıkmaktadır. Bu anlamda slot, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün (SHT-SLOT) Slot Uygulama Prensipleri Talimatı'nda; *“Koordine edilen ve tarifelerin yeniden düzene sokulduğu havaliman/mezdanlarının önceden belirlenmiş zaman dilimlerindeki uçuş taleplerinin, Slot koordinatörü tarafından, talep edilen veya bu talebe müsait olan en yakın iniş/kalkış seferi için, havalimanı/mezdan imkanlarının kullanım hakkıdır”* şeklinde tanımlanmaktadır [60]. Başka bir tanımlamayla slot, hava trafiğinin düzenli bir şekilde akışının sağlanabilmesi adına uçakların kalkış zamanlarının veya rotalarındaki değişikliklerin belirlenmesi olarak ifade edilmektedir [59]. Buradan hareketle, havaalanlarındaki trafiğin gün içerisinde ve haftanın günlerinde mümkün oldukça dengeli bir biçimde yayılımı ile meydan kapasitelerinin en verimli şekilde kullanımı bahsi geçen slot koordinasyonu ile sağlanmaktadır. Bu doğrultuda tahsis edilen slotlar, uçaklara planlanan iniş-kalkış saatini belirten zaman diliminde ilgili havaalanının imkanlarını kullanma hakkı tanımaktadır [29].

3. Tartışma ve Sonuç

Dünyada sivil havacılık sektöründe meydana gelen büyük gelişim, uluslararası sivil havacılık sisteminin hukuksal anlamda ortak bir zemin olmadan yürütülemeyeceğini açıkça göstermektedir. Çünkü sivil havacılık sektörü, sadece bir devletin faaliyet alanı olmamakla birlikte tüm devletleri bu anlamda birbirine bağımlı hale getiren ve ortaya çıkabilecek olumsuz durumlara karşı ortak uluslararası bir eylem planının gerekliliğini zorunlu kılan bir alandır. Her ne kadar ortak uluslararası bir eylem planının varlığı zorunlu olsa da hava sahasının tamamen serbest olup olmadığı ve sınırlarının nereye kadar uzandığı gibi tartışmalı hususlar hala tam anlamıyla uzlaşmaya varılmış konular değildir.

Hava hukukunun kapsamı içerisinde irdelenen hava sahasının hukuki durumu uluslararası havacılık hukuku konularında temel bir tartışma

başlığını oluşturmaktadır. Öyle ki hava sahası üzerine ortaya konulan teoriler, hava hukukunun ilk ortaya çıkış evrelerinde, devletlere yön veren ve günümüzde halen devam eden siyasi duruşlarına temel teşkil eden unsurdur. 21 Kasım 1783 tarihinde Fransa'da gerçekleştirilen ilk insanlı balon uçuşu, özel izin almaksızın tüm uçuşların yasaklanmasını beraberinde getirirken balonlu uçuşlar ile komşu ülkelerin sınırlarının dahi geçiliyor olması bununla birlikte ilerleyen zamanlarda balonların savaş sırasında gözlem ve haberleşme amaçları için kullanılması devletlerin hava sahalarında egemen olduklarını ortaya koyabilmek adına adım atmalarına zemin hazırlamıştır.

Hava sahasının tüm dünya milletlerinin malı olduğunu ileri süren ve bu anlamda hava sahasının serbestini savunan görüşlerin aksine hava sahasında ilgili devletlerin mutlak egemen olduğunu dile getiren görüşler de ortaya çıkmıştır. Bugün, Paris Uluslararası Havacılık Sözleşmesi'nin temel prensibi olarak gösterilen ve sözleşmenin 1. maddesinde belirtilen; *“devletlerin hava ülkeleri (kara ülkesi ve karasuları üzeri) üzerinde tam ve münhasır egemenlikleri bulunmaktadır”* hükmü bu anlamda genel kabul gören yaklaşım olarak tüm devletlerce benimsenmiştir. Ancak devletlerin egemenlik hususunda uluslararası sözleşmeler ile ortaya koydukları korumacı tavır, sivil havacılığın günümüzde ortaya koyduğu başarılı faaliyetler ve sivil havacılığın ekonomik büyüklüğü karşısında yine uluslararası sözleşmeler ile istisnalar kazanmıştır.

Günümüzde uzayın sınırlarının halen belirlenemez olması nedeniyle hava sahasına ilişkin tartışmaların da hiçbir zaman bitmeyeceği görülmektedir. Ancak yaşanan teknolojik gelişmelerin havacılık faaliyetlerinde kullanılmaya başlandığı günümüzde, hava araçlarının olağanüstü yüksekliklere ulaşması hatta uzay boşluğuna varması gibi durumlar düşünüldüğünde hava ve uzay hukukunun gelecekte bir bütün olarak irdelenmesi gerektiği ortaya çıkmakta ve ilgili hukuk dalları hususunda temel değişikliklerin yaşanması beklenmektedir.

Hava hukukunun kapsamındaki hava sahasının hukuki durumu hususunda ortaya konulan serbestlik ve egemenlik teorileri üzerine tam bir görüş birliği

olmasa da bu durum uluslararası havacılık anlaşmaları ile kısmen de olsa çözülmüş görülmektedir. Ancak atmosferin dikey sınırı hala hava hukukunun en büyük ve çözüme kavuşmamış problemleri arasında yerini korumaktadır. Diğer yandan gelişen havacılık teknolojisi ile birlikte insansız hava araçlarının sivil kişiler tarafından kullanılabilir olması, bu gibi hava araçları ile devletlerin sınırlarının geçilebilir olması ve en önemlisi gelecekte bu gibi hava araçları ile insan taşımacılığının yapılabilecek olması hava hukukunun kapsamında ve terminolojisinde keskin değişikliklere sebep olabilecek gelişmeler olarak göze çarpmaktadır.

Japonya bugün imkansız görünse bile gelecekte aya ulaşabilmek ve uzay çalışmalarını daha az maliyet ile gerçekleştirebilmek adına “Uzay Asansörü” projesi üzerinde çalışmalar yapmaktadır. Bu gibi çalışmaların gerek sivil gerek askeri anlamda hava sahası üzerine ortaya konulan teorilerde, atmosferin dikey sınırının belirlenmesinde, yargı yetkisinin belirlenmesinde ve yine hava hukukunun kapsamında ve terminolojisinde ne gibi değişikliklere sebep olabileceği yakın gelecekte hava hukukunun tartışmalı konuları arasında yerine alacak gibi görünmektedir.

Hava hukukunun kapsamı terminolojisi içerisindeki kimi başlıkların irdelenmesinin amaçlandığı çalışmada, ilgili başlıklara açıklık getirilmeye çalışılırken, günümüzde uzay turizminin dahi hava ve uzay hukukunun konusu haline gelmesi gelecekte yaşanacak bu gibi gelişmelerin gerek havacılık ve uzay güvenliği gerek hava ve uzay taşımacılığı gerekse hava ve uzay hukukunun sınırlılıkları ve kapsamı hususlarında gelecekte yapılabilecek çalışmalar için yeni ve önemli konuları oluşturmaktadır.

Kaynaklar

- [1] Anderson, D., Grahan, I. ve Williams, B. (2011). “Flight and Motion, The History and Science of Flying”. Dr. Richard P. Hallion. (Haz./Ed.). New York: Myron E. Sharpe Inc.
- [2] Dempsey, P. S. (2008). Public International Air Law. Montreal: McGill University.

- [3] Kılınc, S. U. (2011). Avrupa Birliği-Eurocontrol Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve Türkiye. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık A.Ş.
- [4] [Wittmer, A. ve Bieger, T. (2011). “Fundamentals and Structure of Aviaiton Systems”. Andreas Wittmer, Thomas Bieger, Roland Müller (Haz./Ed.). Aviation Systems, Management of Integrated Aviation Value Chain (s. 5-38). Berlin: Springer-Verlag.
- [5] Hazeltine, H. D. (1911). The Law of The Air. London: University of London Press, LTD.
- [6] Diederiks-Verschoor, I. H. Pb. (2006). An Introduction to Air Law. Netherlands: Kluwer Law International B.V.
- [7] Göknül, M. N. (1947). Hava Hukuku Notları. İstanbul Üniversitesi Yayınları, No: 339. Hukuk Fakültesi Yayın No: 74. İstanbul: İbrahim Horoz Basımevi.
- [8] Göknül, M. N. (1951). Hava Hukuku. İstanbul Üniversitesi Yayınları, No: 484. Hukuk Fakültesi Yayın No: 107. İstanbul: Fakülteler Matbaası.
- [9] Larsen, P. B., Sweeney, J. C. Ve Gillick, J. E. (2012). Aviation Law: Cases, Laws and Related Sources. Leiden: Koninklijke Brill NV, Martinus Nijhoff Publishers and Hotei Publishing.
- [10] Nijeholt, J. F. L. a. (1910). Air Sovereignty [Elektronik Sürüm]. New York: Springer-Science, Business Media, B.Y.
- [11] Sand, P. H., Freitas, J. de S. ve Pratt, G. N. (1960). “An Historical Survey of International Air Law Before the Second World War”. McGill Law Journal, Vol: 7, No: 1: 24-42. <http://lawjournal.mcgill.ca/userfiles/other/6355045-sand.pdf> [Erişim Tarihi: 16-Mart-2018].
- [12] Sorgucu, A. (2012). Hava ve Uzay Hukuku (Air and Space Law). Ankara: Adalet Basım Yayım Dağıtım San. ve Tic. Ltd. Şti.

- [13] Spaight, J. M. (1919). Aircraft in Peace and The Law. London: Macmillan and Co., Limited.
<https://archive.org/stream/aircraftinpeace100spai#page/n5/mode/2up> [Erişim Tarihi: 15-Mart-2018].
- [14] Şahiner, O. (2006). Hava ve Uzay Hukukunun Gelişimi Açısından Türkiye'nin Yeri. Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Diyarbakır.
- [15] Tremblay, M. (2003). The Legal Status of Military Aircraft in International Law. Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal.
<http://www.collectionscanada.gc.ca/obj/thesescanada/vol2/QMM/TC-QMM-81237.pdf> [Erişim Tarihi: 15-Mart-2018].
- [16] Kışlalı, A. T. (2004). "Siyaset Bilimi". Nüvit Gerek (Ed.). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Web-Ofset.
- [17] Siyahhan, M. (2009). "Turizm ve Otel İşletmeciliği Öğrencileri İçin Hukuka Giriş, İşletme Hukuku ve Turizm Hukuku Dersleri" Ders Notları.
https://www.google.com.tr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwiSy_iFs8XLAhVifHIKHUrOC9EQFgg_aMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.satm.bilkent.edu.tr%2F~siyahhan%2Flecture%2520notes%2520february%25202009.doc&usq=AFQjCNHcOua3tnJDo42Tmm84FXdHMG_HgA&sig2=nBPlqIDXqYYVeCXMi3hkTA&bvm=bv.116954456.d.bGQ&cad=rja [Erişim Tarihi: 01-Mart-2018].
- [18] Ünsal, A. (1980). Siyaset ve Anayasa Mahkemesi (Siyasal sistem Teorisi Açısından Türk Anayasa Mahkemesi). Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Basın ve Yayın Yüksek Okulu Basımevi.
- [19] Pazarcı, H. (1989). Uluslararası Hukuk Dersleri. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi ve Basın-Yayın Yüksekokulu Basımevi.
- [20] Önen, M. (2005). Hukuka Giriş. İstanbul: Arıkan Basım Yayım Dağıtım Ltd. Şti.
- [21] Özyörük, M. (1959). Hukuka Giriş. Ankara: Ege Matbaası.
- [22] UNIC. (2002). Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması. Ankara: UNIC (Birleşmiş Milletler Enformasyon Merkezi).
http://www.uhdigm.adalet.gov.tr/sozlesmeler/coktarafilisoz/bm/bm_36.pdf [Erişim Tarihi: 10-Mart-2018].
- [23] Toluner, S. (1996). Milletlerarası Hukuk Dersleri-Devletin Yetkisi. İstanbul: Beta Basım Yayın Dağıtım.
- [24] Erdal, S. (2010). "Siyasal Düşünürler ve Modern Egemenlik". Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt: 18, Sayı: 2: 83-158.
- [25] Hinsley, F. H. (1986). Sovereignty. Cambridge: Cambridge University Press.
- [26] Özlük, E. ve Doğan, F. (2010). "Türkiye Avrupa Birliği İlişkilerini Egemenlik Devri Tartışmaları Üzerinden Okumak". Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi, Cilt: 9, Sayı: 1: 125-146.
- [27] ICAO, (2013). Airspace Sovereignty. Worldwide Air Transport Conference (ATCONF). Sixth Meeting. (Rapor No: ATConf/6-WP/80). Montreal: ICAO.
<http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf.6.WP.080.1.en.pdf> [Erişim Tarihi: 10-Mart-2018].
- [28] Çağa, T. (1963). Hava Hukuku. İstanbul Üniversitesi Yayınları, No: 996. Hukuk Fakültesi Yayın No: 206. İstanbul: Doğan Kardeş Matbaacılık A.Ş.
- [29] Günel, R. V. (2010). "Açık Semalar" Antlaşmaları Sürecinde Uluslararası Havacılık Hukuku (eleştirel yaklaşım). İstanbul: Beta Basım A.Ş.
- [30] Neto, O. De O. B. (2015). "Defining the Limits of Outer Space for Regulatory Purposes". J. N. Pelton Jr. (Ed.). SpringerBriefs in Space Development.

- Switzerland: International Space University (ISU) and Springer International Publishing.
- [31] Ugonna, E. A. (2015). The Scope and Limit of Air Law. Department Of Public And International Law, University Of Ibadan. https://www.academia.edu/13600257/THE_SCOPE_AND_LIMIT_OF_AIR_LAW [Erişim Tarihi: 15-Mart-2018].
- [32] Melgar, B. H. (2015). The Transit of Goods in Public International Law. Leiden: Brill Nijhoff and Hotei Publishing.
- [33] Meray, S. L. (1955). "Açık Denizlerin Serbestliği Prensibinin Gelişmesi". Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, Cilt: 10, Sayı: 2: 76-100. <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/42/361/3790.pdf> [Erişim Tarihi: 15-Mart-2018].
- [34] Şerif, R. (1934). Hava Hukuku. İstanbul: Akşam Matbaası.
- [35] Yüzbaşıoğlu, A. (1989). Hava Hukuku Açısından Ege Hava Sahasına İlişkin Sorunlar. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- [36] Fong, T. U. "Air Law". The People's University. Beijing. http://www.dsaj.gov.mo/iis/EventForm/ContentFileGen.aspx?Rec_Id=4947 [Erişim Tarihi: 25-Şubat-2018].
- [37] Banner, S. (2008). Who Owns The Sky? The Struggle to Control Airspace From The Wright Brothers On. London: Harvard University Press.
- [38] Unat, İ. (1952). "Günümüz Milletlerarası Sivil Hava Hukukuna Genel Bir Bakış". Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi. Cilt: 7, Sayı: 1: 272-299. <http://dergipark.ulakbim.gov.tr/ausbf/article/view/5000055354/5000052660> [Erişim Tarihi: 10-Mart-2018].
- [39] Bartsch, R. I. C. (2012). International Aviation Law A Practical Guide. [Elektronik Sürüm]. İngiltere: Ashgate Publishing Limited.
- [40] Pazarcı, H. (2004). Uluslararası Hukuk. Ankara: Turhan Kitapevi.
- [41] Erotokritou, C. (2012). "Sovereignty Over Airspace: International Law, Current Challenges, and Future Developments for Global Aviation". Student Pulse, Vol: 4, No: 5: 1-11. <http://www.studentpulse.com/articles/645/sovereignty-over-airspace-international-law-current-challenges-and-future-developments-for-global-aviation> [Erişim Tarihi: 15-Mart-2018].
- [42] Bilge, S. A. (1951). "Şikago Havacılık Anlaşmaları ve Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı (O.I.A.C.)". Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi. Cilt: 6, Sayı: 1: 196-214. <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/42/358/3750.pdf> [Erişim Tarihi: 10-Mart-2018].
- [43] Cooper, C. J. (1952). "International Air Law, Roman Law and The Maxim Cujus Est Solum In International Air Law". McGill Law Journal. Vol: 1: 23-65. <http://www.lawjournal.mcgill.ca/userfiles/other/39679-1.1.Cooper.pdf> [Erişim Tarihi: 10-Mart-2018].
- [44] Havel, B. F. ve Sanchez, G. S. (2014). The Principles and Practice of International Aviation Law. New York: Cambridge University Press.
- [45] Köksal, T. (2011). Uluslararası Sivil Havacılık Hukuku (International Civil Aviation Law). Ankara: Adalet Yayınevi.
- [46] Milde, M., Abeyratne, R., Bunker, D., Faller, E., Thaker, S. J., Haanappel, P. C. P., Jakhu, R., Janda, R. Margo, D. R., Matte, M. N., Schubert, F., Dam, V. R. ve Vlasic, A. I. (2005). "Annals of Air and Space Law". P. S. Dempsey (Ed.). Vol. XXX., Part I. Montreal: The Carswell Company Ltd.
- [47] Wassenbergh, H. A. (1962). Post-War International Civil Aviation Policy and The Law of The Air. [Elektronik Sürüm]. Netherlands: The Hague Martinus Nijhoff.

- [48] ICAO, (1949). Convention on International Civil Aviation Signed at Chicago. Doc. 7300. Montreal: ICAO. http://www.icao.int/publications/Documents/7300_1ed.pdf [Erişim Tarihi: 12-Mart-2018].
- [49] Honig, J. P. (1914). The Legal Status of Aircraft. Netherlands: The Hague Martinus Nijhoff.
- [50] Ünal, M. S. (2009). Sivil Havacılık ve Uluslararası Hukuk. Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- [51] Ulusoy, Ü. H. (2013). “Uluslararası Hukuk Açısından Ege Hava Sahasında Türkiye ve Yunanistan Arasındaki Sorunlar”. Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Sayı: 109: 303-334.
- [52] Milde, M. (2012). International Air Law and ICAO. Netherlands: Eleven International Publishing.
- [53] United Nations Convention on the Law of the Sea [UNCLOS]. (1982). General Assembly of the United Nations, No: 31363 (XXI), 16 Kasım 1994. http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf [Erişim Tarihi: 12 Mart 2018].
- [54] [54] ICAO, (2005). Rules of the Air (Annex 2) - Tenth Edition. Convention on International Civil Aviation. Montreal: ICAO. http://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/an02_cons%5B1%5D.pdf [Erişim Tarihi: 12 Mart 2018].
- [55] Şikago Sözleşmesi. (1944). “Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşme” (Convention on International Civil Aviation).
- [56] The Antarctic Treaty (ATS). (1959). United Nations – Treaty Series, No: 5778, 23 Haziran 1961. <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20402/volume-402-I-5778-English.pdf> [Erişim Tarihi: 12 Mart 2018].
- [57] Grant, P. J. (2010). Law Essentials International Law. Dundee: Dundee University Press.
- [58] Barkowski, J. T. (2010). “Managing Air Traffic Congestion Through the Next Generation Air Transportation System: SatelliteBased Technology, Trajectories, and-Privatization?”. Pepperdine Law Review, Vol: 37, Issue: 1: 247-338.
- [59] Havacılık Terimleri Sözlüğü - Dictionary of Aviation Terms, (2011). Ankara: Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü Yayınları-1. <http://www.dhmi.gov.tr/dosyalar/pdf/DHMi-Havacilik-Terimleri-Sozlugu.pdf> [Erişim Tarihi: 16 Mart 2018].
- [60] Slot Uygulama Prensipleri Talimatı (Rev-2), (SHT-SLOT). Ulaştırma Bakanlığı, Ankara: SHGM.. <http://web.shgm.gov.tr/doc3/slotrev2.pdf> [Erişim Tarihi: 15 Mart 2018].
- [61] Convention on the Continental Shelf. (1958). *United Nations Conference on the Law of the Sea*. Chapter XXI. Law of the Sea, Geneva, 29 Nisan 1958. https://treaties.un.org/doc/Treaties/1964/06/19640610%2002-10%20AM/Ch_XXI_01_2_3_4_5p.pdf [Erişim Tarihi: 13 Mart 2018].
- [62] Özkan, A. (2015). “Kıta Sahaneliğinin Sınırlandırılmasında Uluslararası Uygulamalar: Sözleşmeler, İçtihat ve Doktrin”. The Journal of Academic Social Science Studies, Sayı: 31: 367-386.
- [63] Kaner, İ. (2004). Hava Hukuku (Hususi Kısım). İstanbul: Filiz Kitabevi.
- [64] Türk Sivil Havacılık Kanunu, [TSHK]. (1983). T.C. Resmi Gazete, 18196, 19 Kasım 1983.
- [65] Uzun, T. B. (2015). Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu. Ankara: Seçkin Yayıncılık San. ve Tic. A.Ş.