

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU HUKUKU (MİLLETLERARASI HUKUK)
ANABİLİM DALI

HAVA SAHASI VE HAVA ULAŞTIRMANIN HUKUKİ REJİMİ

Yüksek Lisans Tezi

Taha GÜLER

Ankara-2018

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU HUKUKU ANABİLİM DALI

HAVA SAHASI VE HAVA ULAŞTIRMANIN HUKUKİ REJİMİ

Yüksek Lisans Tezi

Taha GÜLER

Tez Danışmanı

Doç. Dr. Cavid ABDULLAHZADE

Ankara-2018

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU HUKUKU ANABİLİM DALI

Taha GÜLER

HAVA SAHASI VE HAVA ULAŞTIRMANIN HUKUKİ REJİMİ

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı : Doç. Dr. Cavid ABDULLAHZADE

Tez Jürisi Üyeleri

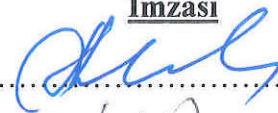
Adı ve Soyadı

Doç. Dr. Cavid ABDULLAHZADE

Yrd. Doç. Dr. Uğur BAYILLIOĞLU

Yrd. Doç. Dr. Kazım Sedat SİRMEN

İmzası


.....

.....

.....

Tez Sınavı Tarihi: 11/01/2018

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Bu belge ile, bu tezdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu beyan ederim. Bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçları andığımı ve kaynağını gösterdiğimi ayrıca beyan ederim. (.15...../01...../2018..)

Tez Hazırlayan Öğrencinin

Adı ve Soyadı

.....Taha GÜLER.....

İmzası

..........

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	i
KISALTMALAR CETVELİ	v
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

ŞİKAGO REJİMİ KAPSAMINDA HAVA SAHASI VE HAVA ULAŞTIRMA HUKUKU

I. HAVA SAHASINA İLİŞKİN HUKUKİ REJİM	8
A. Hava Sahasına ilişkin Hukuki Rejimin Tarihi Gelişimi	10
1. Doktrindeki Görüşler	10
a. Hava Sahasında Mutlak Serbestlik Görüşü	12
b. Hava Sahasında Sınırlı Serbestlik Görüşü	14
c. Hava Sahasında Egemenlik Görüşü	15
2. Uluslararası Konferans ve Sözleşmelerde Hava Sahası	16
a. 10 Mayıs 1910 tarihli Paris Uluslararası Hava Ulaştırma Konferansı	17
b. 13 Ekim 1919 tarihli Paris Sözleşmesi	18
c. 1 Kasım 1926 tarihli Madrid Sözleşmesi	26
d. 20 Şubat 1928 tarihli Havana Sözleşmesi	28
B. 1944 Şikago Sözleşmesi Kapsamında Hava Sahasının Mevcut Hukuki Rejimi	31

1. Uluslararası Sivil Havacılık (Şikago) Konferansı	31
a. Amerika Birleşik Devletleri'nin Görüş ve Teklifleri	35
b. Birleşik Krallık'ın Görüş ve Teklifleri	37
c. Kanada'nın Görüş ve Teklifleri	37
d. Avustralya ve Yeni Zelanda'nın Görüş ve Teklifleri	39
2. Uluslararası Sivil Havacılık (Şikago) Sözleşmesi	39
3. Hava Sahasına ilişkin Mevcut Hukuki Rejimin Değerlendirmesi.....	45
II. HAVA ULAŞTIRMAYA İLİŞKİN HUKUKİ REJİM	50
A. Sivil Havacılık Sözleşmesinde Öngörülen Rejim	52
B. Hava Hizmetleri Transit Antlaşmasında Öngörülen Rejim	62
C. Hava Ulaştırma Antlaşmasında Öngörülen Rejim	65
1. Antlaşma Metninde Öngörülen Trafik Hakları	65
2. Uygulamada Gelişen Diğer Trafik Hakları	69
a. Altıncı Hava Trafik Hakkı	70
b. Yedinci Hava Trafik Hakkı.....	70
c. Sekizinci Hava Trafik Hakkı.....	71
d. Dokuzuncu Hava Trafik Hakkı.....	71
D. Hava Ulaştırma Rejimine İlişkin Değerlendirme	72

İKİNCİ BÖLÜM

HAVA ULAŞTIRMAYA İLİŞKİN GELİŞMELER VE İKİ TARAFLI ANTLAŞMALAR REJİMİ

I. ERKEN DÖNEM İKİ TARAFLI ANTLAŞMALAR REJİMİ	77
A. Bermuda I Antlaşması	82
1. Genel Olarak.....	82
2. Antlaşması'nın İçeriği	85
a. Havayolları, Hava Trafik Hakları ve Rotaların Belirlenmesi	87
b. Kapasite	88
c. Ücretler ve Tarifeler.....	89
d. Ayrımcılık ve Eşit Rekabet.....	90
e. Uyuşmazlıkların Çözümü	91
3. Antlaşma'nın Hava Ulaştırma Hukuku açısından Önemi	92
B. Bermuda II Antlaşması	94
II. GÜNCEL GELİŞMELER VE “AÇIK SEMALAR” ANTLAŞMALARI	96
A. “Açık Semalar” Antlaşmaları Öncesinde Ulusal ve Uluslararası Havacılık Düzeni. 96	
1. Avrupa Devletleri açısından Ulusal ve Uluslararası Havacılık Düzeni	97
2. ABD açısından Ulusal ve Uluslararası Havacılık Düzeni	100
B. ABD'nin “Açık Semalar” Politikası.....	103
C. “Açık Semalar” Antlaşmaları	107
1. Birinci Nesil “Açık Semalar” Antlaşmaları.....	107

2. İkinci Nesil “Açık Semalar” Antlaşmaları	108
3. Avrupa Birliği ile İmzalanan “Açık Semalar” Antlaşmaları	113
D. Brexit Sürecinin Olası Etkileri.....	121
III. İKİ TARAFLI ANTLAŞMALAR REJİMİNE İLİŞKİN DEĞERLENDİRME ...	126
SONUÇ	131
KAYNAKÇA.....	141



KISALTMALAR CETVELİ

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AB	Avrupa Birliği
ATC	Air Traffic Control (Hava Trafik Kontrol)
BM	Birleşmiş Milletler
Bkz.	Bakınız
CINA	Commission Internationale de Navigation Aerienne (Uluslararası Hava Seyrüseferi Komisyonu)
DHMI	Devlet Hava Meydanları İşletmesi
EASA	European Aviation Safety Agency (Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı)
ECAA	European Common Aviation Area (Avrupa Ortak Havacılık Bölgesi)
ECAC	European Civil Aviation Conference (Avrupa Sivil Havacılık Konferansı)
ECOSOC	Economic and Social Council (Ekonomik ve Sosyal Konsey)
IATA	International Air Transport Association (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği)
ICAO	International Civil Aviation Organization

(Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü)

OAS

Organization of American State

(Amerikan Devletleri Örgütü)

PICAO

Provisional International Civil Aviation Organization

(Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü)

SSCB

Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği

US

United States



GİRİŞ

Yirminci yüzyılın ilk yarısında yaşanan Birinci ve İkinci Dünya Savaşları hem ulusal hem de uluslararası sivil havacılık açısından büyük değişimlere neden olmuştur. En başta teknolojik anlamda yaşanan bu değişim daha sonra hukuk kurallarına da yansımıştır. Nitekim her iki savaşın etkisiyle hava araçları dayanıklılık, irtifa¹ ve hız açısından kayda değer gelişmeler göstermiş ve bu gelişmeler özellikle uluslararası uçuşlar ile hava ulaştırmanın² önünü açtığından devletler sivil havacılık faaliyetlerine ilişkin temel hukuk kurallarını belirleme ihtiyacı hissetmişlerdir.

Birinci Dünya Savaşı'nın sonrasında imzalanan çok taraflı ve bölgesel niteliğe sahip birtakım uluslararası antlaşmalarla sivil havacılığa ilişkin temel kurallar genel olarak belirlenmiş ve bir devletin ülkesi üzerinde yer alan hava sahasında tam ve münhasır egemenliğe sahip olduğu ilkesi yazılı bir kural haline gelmiştir. Söz konusu uluslararası antlaşmalarda tam ve münhasır egemenlik ilkesinin birtakım istisnalarına da yer verilmiş ancak istisnaların önem arz ettiği uluslararası hava ulaştırmaya ilişkin olan kurallar o dönemde detaylı bir şekilde antlaşmalara konu edilmemiştir.

¹ İngilizce “*altitude*” kelimesinin Türkçe karşılığı olan “*irtifa*” kelimesinin anlamı: “*Bir seviye, nokta ya da nokta olarak kabul edilen bir cismin ortalama deniz seviyesinden ölçülen dikey mesafesine denir.*” Bkz. Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü: “**Havacılık Terimleri Sözlüğü**”, 1. Baskı, APK Daire Başkanlığı, Ankara, 2011, s. 72.

² Hem teknik hem de ticari olarak “*ulaştırma*” teriminin yerine “*taşımacılık*” ya da “*taşıma*” terimleri de kullanılabilir. Çalışmamızda ise İngilizce “*transport*” ve “*transportation*” kelimelerinin Türkçe karşılığı olarak “*ulaştırma*” terimi kullanılacaktır.

İkinci Dünya Savaşı sırasında hava araçlarının yaşadığı teknolojik gelişmeler ilk savaşıla kıyaslandığında hızını artırmış ve bu durumun bir sonucu olarak askeri hava araçlarının ulusal hava sahaları arasında kolaylıkla uçuş yapabilmeleri hem şehirlere hem de diğer yerleşim yerlerine verilen tahribatı daha da artırmıştır. Özellikle Londra'nın Nazi bombardıman uçakları tarafından “*Blitz*” saldırılarıyla günlerce bombalanması, bahse konu tahribatın en çarpıcı örneğini oluşturmuştur. Öte yandan İkinci Dünya Savaşı'nda Amerika Birleşik Devletleri (ABD), çok sayıda ağır bombardıman uçağı imal ederek büyük hava araçlarından oluşan askeri bir filoya sahip olmuştur. Söz konusu filo avantajının yanına coğrafi konum avantajını da ekleyen ABD, özellikle hava sahasında serbestlik rejimini geçerli kılmak amacıyla, İkinci Dünya Savaşı'nın sonlarına doğru Şikago'da uluslararası nitelikte bir sivil havacılık konferansı düzenlemiştir.

Kısaca “Şikago Konferansı” adıyla anılan Konferans sırasında katılımcı devletler, ulusal hava sahasında geçerli olacak hukuki rejimin tam ve münhasır egemenlik ilkesine dayanmasına karar vermişlerdir. Katılımcı devletler arasında uzlaşma sağlanamayan ana hususlar ise tam ve münhasır egemenlik ilkesinin istisnalarının neler olacağı noktasında toplanmıştır. Gerçekten Şikago Konferansı sırasında tam ve münhasır egemenlik ilkesinin istisnaları ile uluslararası sivil havacılık düzeni açısından dört farklı görüş ön plana çıkmış ve özellikle ABD ile Birleşik Krallık arasındaki görüş farklılıkları müzakerelere damgasını vurmuştur. Temelde ABD, büyük filoya sahip olma avantajı ile coğrafi konum avantajından hareket ederek serbestlik rejiminin esas alındığı uluslararası sivil havacılık düzenini tercih ederken Birleşik Krallık tam aksi yönde bir görüşü savunmuştur. Sonuçta görüş farklılıklarının nedenleri yukarıda belirtmiş olduğumuz İkinci Dünya Savaşı'nda yaşanan gelişmelere bağlanabilecektir.

Şikago Konferansı'nın sonuna gelindiğinde hiçbir görüşün tam olarak üstün gelemediği çok taraflı bir uluslararası sivil havacılık antlaşması imzaya açılmıştır. Kısaca

“Şikago Sözleşmesi” olarak adlandırılan söz konusu sivil havacılık antlaşması ile başta tam ve münhasır egemenlik ilkesi olmak üzere uluslararası sivil havacılığa ilişkin temel nitelikte birtakım kurallar ile hak ve yükümlülükler düzenlenmiştir. Ancak antlaşma kapsamında çalışmamızın esas konularından biri olan uluslararası hava ulaştırmanın hukuki rejimini belirlemeye yönelik hükümlere katılımcı devletlerce yer verilmemiştir.

Çalışmamız genel olarak uluslararası hava ulaştırmanın hukuki rejimine odaklandığından ve bu konuda hava sahasında tam ve münhasır egemenlik ilkesi ve istisnalarıyla yakından ilişkili olduğundan birinci bölümün ilk alt bölümünde ulusal ve uluslararası hava sahasının tabi olduğu mevcut hukuki rejime ve rejimin tarihi gelişimine değinilecektir. Tarihi gelişime yer verdiğimiz ilk kısma hava sahasının hukuki rejimini belirlemeye yönelik doktrinde ortaya atılan üç temel görüşten bahsedilerek başlanacaktır. Teorik kapsamda yapmış olduğumuz bu incelemeden sonra, uluslararası sivil havacılık kurallarını düzenlemek amacıyla gerçekleştirilen ve bu konuda ilk diplomatik konferans olma niteliğine sahip 1910 tarihli Paris Konferansı’na yer verilecek ve devamında Birinci ile İkinci Dünya Savaşı arasında imzalanan birtakım uluslararası antlaşmalar tarafımızca mercek altına alınacaktır. Birinci alt bölümün son kısmında ise ABD’nin hava sahasında serbestlik politikasını hayata geçirebilmek amacıyla düzenlediği ancak farklı neticelerle sonuçlanan Şikago Konferansı’ndan ve günümüzde dahi geçerliliğini koruyan hukuki rejimin temeli niteliğindeki Şikago Sözleşmesi’nden bahsedilecektir.

Şikago Sözleşmesi uluslararası sivil havacılığı ilgilendiren temel kurallara yer vermek suretiyle hukuki rejime genel bir çerçeve çizmiş ancak uluslararası hava ulaştırmaya ilişkin olan tarifeli hava hizmetleri ile hava trafik haklarını bu çerçevenin dışında bırakmıştır. Katılımcı devletlerce bu konulara Şikago Konferansı’nın sonunda imzaya açılan ve iki ayrı uluslararası antlaşma niteliğinde olan Hava Hizmetleri Transit Antlaşması ile Hava Ulaştırma Antlaşması’nda sınırlı olarak yer verilmiştir. Nitekim

Şikago Sözleşmesi'nden ayrı bir şekilde imzaya açılan Hava Hizmetleri Transit Antlaşması tarifeli hava hizmetleri açısından akit devletlere ilk iki hava trafik hakkını tanımış; Hava Ulaştırma Antlaşması ise bir adım daha öteye giderek akit devletlere ilk iki hava trafik hakkının yanında ticari nitelikteki üçüncü, dördüncü ve beşinci hava trafik haklarını da tanımıştır. Ancak bu haklar ulusal hava sahasında geçerli olan tam ve münhasır egemenlik ilkesine önemli istisnalar getirdiğinden devletler ilk beş hava trafik hakkını bir arada düzenleyen Hava Ulaştırma Antlaşması'na taraf olmaktan imtina etmişlerdir. Sonuç itibariyle Şikago Sözleşmesi ile beraber imzaya açılan bahse konu uluslararası antlaşmalar “Şikago Rejimi” olarak adlandırılan bir hukuki rejimi oluşturmuş fakat bu rejim uluslararası hava ulaştırma ve özellikle tarifeli hava hizmetleri açısından yetersiz kaldığından birtakım eleştirilere maruz kalmıştır.

Bu doğrultuda çalışmamızın birinci bölümünün ikinci alt bölümünde, Şikago Rejimini oluşturan Sivil Havacılık Sözleşmesi, Hava Hizmetleri Transit Antlaşması ve Hava Ulaştırma Antlaşması'na konumuz açısından önem arz eden birtakım düzenlemeleriyle birlikte yer verilecek; hava ulaştırmanın hukuki rejimi kapsamında tarifersiz uçuşlar ile tarifeli hava hizmetleri konuları hava trafik haklarıyla beraber incelemelerimize konu olacaktır. İkinci alt bölümün son kısmında ise hava ulaştırma açısından Şikago Rejimi hakkında tarafımızca değerlendirmede bulunulacak ve kimi yazarlarca Rejime karşı getirilen birtakım eleştirilere değinilerek çalışmamızın ikinci bölümü kapsamında uluslararası hava ulaştırmanın günümüzde geçerli olan hukuki rejimine geçiş yapılacaktır.

Hava Hizmetleri Transit Antlaşması'nın tarifeli hava hizmetleri açısından yalnızca transit ve teknik nitelikteki ilk iki trafik hakkına yer vermesi ile Hava Ulaştırma Antlaşması'nın ticari nitelikteki üçüncü, dördüncü ve beşinci trafik hakkını kapsamaması ve dolayısıyla devletler tarafından tercih edilmemesi sebepleriyle günümüz uluslararası hava

ulaştırma rejimi iki taraflı antlaşmalar üzerinden şekillenmiştir. Görüldüğü  zere Birinci ve İkinci Dünya Savaşı arasındaki dönemde hava ulaştırmaya hakim olan bu rejim Savaşların sonrasında devletler tarafından tekrar benimsenmiş ve iki taraflı antlaşmalar tarifeli hava hizmetleri gibi uluslararası hava ulaştırma faaliyetlerinin düzenlenmesinde kullanılan önemli bir araç haline gelmiştir.

Tüm bunların yanında iki taraflı antlaşmalar rejimi hem endüstriyel hem de ulaştırma faaliyetleri açısından önemli bir güce sahip olan ABD tarafından serbestlik politikasının hayata geçirilebilmesi amacıyla kullanılmıştır. Temel olarak bu kullanma süreci, ABD ile Birleşik Krallık arasında şikago Konferansı'ndan sonra imzalanan Bermuda Antlařmalarıyla³ başlamış ancak Antlaşmaların yürürlükte olduğu süre içerisinde devletlerin hava ulaştırmaya doğrudan müdahalesi, diğer bir ifadeyle regülasyon süreci devam ettiğinden amaçlanan serbestlik politikası tam anlamıyla pratiğe geçirilememiştir.

Bermuda Antlaşmalarının sonrasında devletlerin hava ulaştırma sektörüne doğrudan müdahalesinin ortadan kalktığı ve serbestlik politikasının yeniden somutlaştığı süreç, ABD'nin iç hukukta yaşadığı dereg lasyon süreci ile başlamıştır. Nitekim dereg lasyon sürecinin hemen akabinde ABD ile diğer devletler arasında müzakere edilen ve ardı ardına sonuçlandırılan iki taraflı hava ulaştırma antlaşmaları, özellikle tarifeli hava hizmetleri ile hava trafik hakları bakımından daha liberal hükümler içermeye başlamış ve bu sayede serbestlik politikasının etkileri yavaş yavaş ortaya çıkabilmiştir.

³ çalışmamız kapsamında bu Antlaşmalar “Bermuda I” ve Bermuda II” şeklinde iki gruba ayrılarak incelenenecektir.

Takip eden dönemlerde ABD hem doktrinde hem de uygulamada “Açık Semalar Antlaşması”⁴ adıyla anılan liberal nitelikteki hava ulaştırma antlaşmalarını başta Avrupa devletleri olmak üzere çok sayıda devletle imzalamış ve geçmiş dönemlerde uluslararası hava ulaştırmanın hukuki rejimine hakim olan sınırlayıcı nitelikteki iki taraflı antlaşmalar yerini söz konusu antlaşmalara bırakmıştır.

Son yıllarda ABD ile Avrupa Birliği (AB) arasında müzakere edilen ve çok taraflı niteliğe sahip olan 30 Nisan 2007 tarihli “Açık Semalar Antlaşması”, deregülasyonun getirdiği liberalleşme sürecinin günümüzdeki en önemli örneğini oluşturmaktadır. Nitekim ABD, ilk müzakerelerin neticesinde imzalanan Antlaşma aracılığıyla Avrupa hava sahasına serbest bir şekilde açılabilmiş ve hava ulaştırma sektörü üzerindeki devlet müdahalesini en aza indirgeyerek sahibi olduğu serbestlik politikasını büyük ölçüde hayata geçirebilmiştir.

Çalışmamızın ikinci bölümüne “erken dönem” olarak tabir edebileceğimiz bir süreçte geçerli olan iki taraflı antlaşmalar rejimi ele alınarak başlanacaktır. Birinci alt bölüm kapsamında erken dönemin öne çıkan antlaşmaları olan Bermuda I ve Bermuda II Antlaşmalarına yer verilerek bu dönemde sınırlayıcı bir rejim altında şekillenen uluslararası hava ulaştırma düzeninden bahsedilecektir. İkinci alt bölümde ise ABD’nin uluslararası hava ulaştırmaya damgasını vuran “Açık Semalar” politikasından detaylı bir şekilde bahsedilerek son dönemde iki taraflı antlaşmalar rejimi üzerinde gerçekleşen esaslı değişiklikler incelenecektir. Ancak bundan önce bahse konu değişikliklerin daha iyi kavranabilmesi açısından dönemin en büyük sivil havacılık piyasalarına sahip ABD

⁴ İngilizce “*Open Skies Agreement*” teriminin Türkçe karşılığı olan “Açık Semalar Antlaşması” terimi, resmi metinlerde genellikle “*Hava Ulaştırma Antlaşması (Air Transport Agreement)*” adı altında geçmektedir.

ile Avrupa devletlerinin ulusal ve uluslararası havacılık düzenine tarafımızca ayrı ayrı yer verilecektir. İkinci alt bölümün üçüncü kısmına geçiş yaptığımızda Açık Semalar Politikasının hayata geçirilebilmesi amacıyla ardı ardına imzalanan Açık Semalar Antlaşmaları, “birinci nesil” ve “ikinci nesil” ayrimından hareketle mercek altına alınacaktır. Ayrıca söz konusu alt bölümde günümüz açısından oldukça önemli olan çok taraflı bir hava ulaştırma antlaşmasına, daha açık bir ifadeyle ABD ile AB arasında akdedilen 30 Nisan 2007 tarihli Açık Semalar Antlaşması’na 2010 tarihli Protokol ile birlikte yer verilecektir. Söz konusu Antlaşma’nın bir kanadını AB oluşturduğundan ve dolayısıyla Birleşik Krallık’ta bu sisteme dahil olduğundan ikinci alt bölümün son kısmında “Brexit” sürecinin hava ulaştırma alanına olası etkilerinden bahsedilecektir. Son alt bölüme geldiğimizde uluslararası hava ulaştırma konusu kapsamında iki taraflı antlaşmalar rejimine ilişkin tarafımızca değerlendirmede bulunulacak ve iki taraflı antlaşmaların olumlu - olumsuz birtakım özelliklerine uygulamadaki yansımalarıyla birlikte yer verilerek çalışmamız sonlandırılacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

ŞİKAGO REJİMİ KAPSAMINDA HAVA SAHASI VE HAVA ULAŞTIRMA HUKUKU

I. HAVA SAHASINA İLİŞKİN HUKUKİ REJİM

Doktrinde ve uygulamada “*Şikago Sözleşmesi (Chicago Convention)*” olarak da anılan⁵ 1944 tarihli “*Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Convention on International Civil Aviation)*”⁶ sivil havacılık hukukunun en temel ve en önemli

⁵ Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, ABD’nin “Illinois” eyaletinde bulunan “Chicago” şehrinde imzalandığı için genel olarak İngilizce “Chicago Convention” adıyla anılmaktadır. Bkz. PEARSON Michael W., RILEY, Daniel S.: “**Foundations of Aviation Law**”, Ashgate Publishing, The United States of America, 2015, s. 308; <www.icao.int/publications/Pages/doc7300.aspx> (Erişim Tarihi: 1 Mayıs 2017). 12 Haziran 1945 tarih ve 6029 sayılı T.C. Resmi Gazetesi’nde yer alan kanun kapsamında “Chicago” ibaresi yerine “Şikago” ibaresi kullanıldığından, aynı doğrultuda hareket edilerek çalışmamızda “Şikago” ibaresi kullanılacaktır.

⁶ Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi’nin resmi Türkçe çevirisi için bkz. 12 Haziran 1945 tarih ve 6029 sayılı T.C. Resmi Gazetesi, s. 8861 - 8870. Diğer Türkçe çeviriler için bkz. BOZKURT, Enver: “**Türkiye’nin Uluslararası Hukuk Mevzuatı**”, 3. Baskı, Nobel Basımevi, Ankara, 2003, s. 244 - 247; ÇAĞA, Tahir: “**Hava Hukuku**”, Cilt I, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1963, s. 375 - 420; GÜNDÜZ, Aslan, GÜNEL, Reşat Volkan (Ed.): “**Milletlerarası Hukuk**”, 8. Baskı, Beta Yayınevi, İstanbul, 2015, s. 415 - 434.

kaynaklarından biridir.⁷ Bu özelliğinden dolayı çalışmamızın birinci bölümünde Şikago Sözleşmesi esas alınarak sözleşme öncesi ve sözleşme sonrası dönem ayırımından hareket edilecek ve en nihayetinde ulusal ve uluslararası hava sahasının hukuki rejiminden bahsedilecektir.

Şikago Sözleşmesi'nin öncesinde ortaya çıkan doktrindeki birtakım görüşler, daha sonra imzalanacak olan iki taraflı ve çok taraflı uluslararası antlaşmalara açık bir biçimde yansımıştır. Bu sebeple Şikago Sözleşmesi'nin öncesindeki dönem için hava sahasının hukuki rejimi incelenirken en başta doktrindeki görüşleri analiz etmekte fayda olacaktır. Bu doğrultuda birinci alt bölümün ilk kısmına doktrindeki üç temel görüş incelenerek başlanacaktır. Daha sonra Şikago Sözleşmesi'nin öncesinde ortaya çıkan birtakım uluslararası konferans ve antlaşmalardan söz edilerek o dönemde geçerli olan hava sahasının hukuki rejimi tarafımızca mercek altına alınacaktır. Son kısımda ise Şikago Konferansı ile Şikago Sözleşmesi hava sahasının hukuki rejimi bağlamında incelenerek ilk alt bölüm sonlandırılacaktır.

⁷ BİLSEL, Cemil: “**Milletlerarası Hava Hukuku**”, Cilt I, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1948, s. 85; HAVEL, Brian F., SANCHEZ, Gabriel S.: “**The Principles and Practice of International Aviation Law**”, Cambridge University Press, The United States of America, 2014, s. 28.

A. Hava Sahasına ilişkin Hukuki Rejimin Tarihi Gelişimi

1. Doktrindeki Görüşler

Hava sahasının hukuki rejimini belirlemeye dair ilk tartışma, Hugo Grotius'un "*Mare Liberum*" adlı eserini yayınladığı 1609 yılına dayandırılabilir. Söz konusu bu eseriyle Grotius serbestlik görüşünü açıklarken deniz alanlarını karadan ziyade havaya benzetmiş ve bu alanların herkesin ortak malı olduğu fikrini savunmuştur.⁸ 1714 - 1767 yılları arasında yaşamış olan Emerich de Vattel ise 1758 yılında yayınladığı "*Le droit des gens*" başlığına sahip olan kitabında Grotius'un benimsediği serbestlik görüşünün aksini savunmuştur. Nitekim Vattel karasularından bahsederken ticaretten ziyade ulusal güvenliğin temel ilke olması gerektiğini savunmuş ve bu şekilde ileride hava sahası bakımından geçerli olacak şekilde Grotius'tan gelen öncelikleri tersine çevirmiştir. Ayrıca Vattel görüşleri aracılığıyla devletlerin karasularında sahibi olduğu egemenlik ile beraber yetki alanları da genişleterek Grotius tarafından enine boyuna tartışılmamış olan genişletilmiş egemenlik alanının nasıl ve ne ölçüde sınırlandırılacağı meselesi için temel bir kural getirmiştir.⁹

⁸ ABEYRATNE, Ruwantissa: "**Trade in Air Transport: Have We Lost Our Way?**", Volume 47, Issue 3, Journal of World Trade, Kluwer Law International BV, The Netherlands, 2013, s. 634; KRASNICKA, Izabela: "**66 Years of the Chicago Convention on International Civil Aviation - New Trends in the International Law of the Air**", Annals Constantin Brancusi U. Targu Jiu Juridical Series, Poland, 2010, s. 194.

⁹ STADLMEIER, Sigmar: "**International Commercial Aviation: From Foreign Policy to Trade in Services**", Volume 5, Forum for Air and Space Law, Editions Frontieres, Paris, 1998, s. 8.

Açık denizlerle beraber hiçbir devletin hakimiyeti altında bulunmayan diğer bölgelerin üzerindeki hava sahasının serbest olduğu görüşü hem doktrinde hem de uygulamada genel olarak kabul görmüştür.¹⁰ Tartışma konusu olan ana mesele ise bir devletin ülkesi üzerinde yer alan hava sahasının hangi hukuki rejime tabi olacağı noktasında toplanmıştır.¹¹ Bu tartışma 19. yüzyılın sonlarına doğru balonun icadıyla kendisini daha da hissettirmeye başlamış ve 20. yüzyılın başlarında uçağın icadıyla doktrinde farklı görüşlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur.¹²

Bir devletin ülkesinin üzerindeki hava sahasının hukuki rejimini belirlemek amacıyla doktrinde ortaya atılan ilk görüşler “*Hava Sahasında Egemenlik*” ve “*Hava Sahasında Serbestlik*” görüşleri olmuştur.¹³ Bu iki görüş birbirine eğilim içerisinde olduğundan daha sonra üçüncü, dördüncü, beşinci ve hatta altıncı görüşler dahi ortaya çıkmıştır.¹⁴ Çalışmamızın bu kısmında ise tarafımızca üçlü sistem esas alınacak ve dolayısıyla hava sahasının hukuki rejimini belirleme noktasında ileri sürülmüş olan üç farklı görüşten bahsedilecektir.

¹⁰ BİLSEL, s. 140; ÇAĞA, s. 175; GÖKNİL, Mazhar Nedim: “**Hava Hukuku**”, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1951, s. 119.

¹¹ ÇAĞA, s. 176.

¹² BİLSEL, s. 140; ÇAĞA, s. 175; GÖKNİL, s. 119.

¹³ BİLSEL, s. 140.

¹⁴ Karl Strupp’a göre Birinci Dünya Savaşı’ndan önce hava sahasının hukuki rejimini belirlemeye dair üç; Oppenheim’a göre altı farklı görüş bulunmaktadır. Daha detaylı bilgi için bkz. BİLSEL, s. 140 - 141.

a. Hava Sahasında Mutlak Serbestlik Görüşü

Genel kapsamda ifade etmek gerekirse *Hava Sahasında Mutlak Serbestlik* görüşü, hava sahasının münhasıran üzerinde bulunduğu devletin egemenliğine tabi olmaması, diğer bir söyleyişle, hava sahasının tamamen bütün devletlere açık olması gerektiği fikrini benimsemiştir.

Mutlak Serbestlik görüşünün en önemli savunucularından biri Fransız uluslararası hukukçu Paul Fauchille'dir.¹⁵ Nitekim Fauchille, 1901 yılında yayınladığı "*Le Domaine Aerien Et Le Regime Juridique Des Aerostats*" başlıklı makalesinde serbestlik görüşünü savunmuştur.¹⁶ Yazara göre doğası ve genişliği gereği hava sahası ne mülkiyete ne de tasarrufa elverişlidir; bu tür bir alan devletler tarafından sürekli olarak işgal edilmeye imkân vermediğinden egemenliğe de elverişli değildir.¹⁷ Bunun yanında Fauchille, Grotius'un "*Mare Liberum*" adlı eserindeki denizlerin serbestliği görüşünden esinlenerek hava sahasının açık denizler gibi herkesin ortak malı olduğu görüşünü ileri sürmüştür.¹⁸ Ayrıca yazara göre bir yere sahip olanın onun üstüne de altına da sahip olması ilkesi hava sahası bakımından kara ülkesini tamamladığı ve onun için gerekli olduğu ölçüde uygulanabilecektir. Tüm bu argümanlar doğrultusunda Fauchille, mülkiyete konu olabilecek irtifa olan 330 metrenin ötesindeki hava sahasında geçerli olacak hukuki rejimin serbestlik rejimi olacağını savunmuş ancak gerek barış gerek savaş zamanında devletlerin kendilerini korumak için zaruri olan haklara sahip olabileceklerini

¹⁵ BİLSEL, s. 141 - 142; ÇAĞA, s. 176.

¹⁶ ÇAĞA, s. 176.

¹⁷ GÖKNİL, s. 119.

¹⁸ BİLSEL, s. 141 - 142; ÇAĞA, s. 176.

ve kimseye ait olmayan alanlar üzerinde de devletlerin egemenliklerinin değil; kendilerini korumak için zaruri olan haklarını kullanabileceklerini belirtmiştir.¹⁹

Hava sahasında serbestlik görüşünü savunan diğer yazarların dayandıkları birtakım argümanlar ise şu şekildedir: *Roma hukukundan bu yana hava “Res Cominunes - Müşterek Nesne” sayılmıştır; deniz alanlarının tabi olduğu hukuki rejim serbestliktir ve aynı nedenlerle hava sahasında da serbestlik rejimi geçerli olmalı ve bu alanlar bütün devletlerin yararlanmasına açık olmalıdır;*²⁰ *Birinci ve İkinci Dünya Savaşları egemenliğin getirdiği yetkiler kullanılarak hava sahasında alınabilecek koruma tedbirlerinin yetersiz olduğunu ortaya koymuş ve dolayısıyla egemenlik rejiminin bu savaşlardaki faydasızlığı serbestlik rejiminin geçerli olması gerektiği görüşünü haklı kılmıştır; havacılık alanı teknolojik anlamda ilerleme kaydetmektedir ve eğer serbestlik rejimi benimsenirse devletler teknolojik gelişmelerden herhangi bir engelle karşılaşmaksızın yararlanabileceklerdir fakat egemenlik rejimi kabul edilecek olursa tek bir devlet bütün insanlığın teknolojik ilerlemeden faydalanmasını engelleyebilecektir.*²¹

Neticede serbestlik görüşünün hakim olduğu bir uluslararası havacılık düzeninde bütün devletler barış zamanında hava seyrüseferi ve diğer maksatlarla hava sahasından yararlanabileceklerdir. Fakat bu tür bir rejimin geçerli olduğu hukuk düzeninde hava sahasının altında ülkesi bulunan devlet, özellikle savaş zamanında diğer devletler

¹⁹ BİLSEL, s. 141 - 142; ÇAĞA, s. 176 - 177.

²⁰ Söz konusu görüşler ve argümanlar hakkında daha detaylı bilgi için bkz. TOLUNER, Sevin: **“Milletlerarası Hukuk Dersleri: Devletin Yetkisi (Yer ve Kişiler Bakımından Çevresi ve Niteliği)”**, 5. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 1996, s. 39.

²¹ Daha detaylı bilgi için bkz. BİLSEL, s. 142; TOLUNER, s. 39.

tarafından gelecek düşmanca eylemlerle karşı karşıya kalabilecektir.²² İşte tam da bu noktada bazı yazarlar devletin kendisini koruma hakkı ile serbestlik görüşünü dengeleyecek bir düşünceyi ortaya atmışlar ve serbestlik görüşüne birtakım sınırlamalar veya istisnalar getirme eğilimi içerisinde olmuşlardır.²³ Bunun sonucunda doktrinde hava sahasında mutlak serbestlik görüşüne alternatif olarak “Sınırlı Serbestlik Görüşü” ortaya atılmıştır.²⁴

b. Hava Sahasında Sınırlı Serbestlik Görüşü

Hava sahasında sınırlı serbestlik görüşünü savunan yazarlar, devletlerin birtakım durumlarda kendilerini koruması gerektiği zorunluluğundan hareket ederek milletlerarası toplumun menfaatlerini uzlaştıracak yeni çözümler arama yolunu tercih etmişlerdir.²⁵

Sınırlı serbestlik görüşünü savunan yazarlar temel olarak iki kola ayrılmıştır. Bunlardan ilkinde göre nasıl ki denizler “karasuları” ve “açık denizler” şeklinde iki ana bölüme ayrılmışsa hava sahası da temel olarak iki bölüme ayrılarak incelenmeli ve bu bölümlerden karasularına benzer bir şekilde kara ülkesine yakın olan bir irtifaya kadar devletlere kendilerini koruma hakkı tanınmalıdır. Devletin emniyeti için gerekli tedbirleri alabileceği bu bölümün ötesindeki hava sahası için ise açık denizlerde olduğu gibi hukuki

²² AKİPEK, Ömer İlhan: “Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu”, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1959, s. 18.

²³ BİLSEL, s. 143.

²⁴ Bu iki ana koldan başka birde “Sui Generis” görüşün varlığına ilişkin bkz. AKİPEK, s. 18.

²⁵ TOLUNER, s. 39.

rejim tamamen serbestlik olmalıdır.²⁶ Ancak hava sahasının dikey bir alan olması gibi nitelik itibariyle deniz alanlarından farklılıklar arz etmesi bu görüşü eleştirilerle karşı karşıya bırakmıştır. Tam da bu noktada sınırlı serbestlik görüşü kapsamında daha farklı bir görüş ortaya atılmış ve devletlere birtakım hakların tanınması suretiyle serbestliğin hava sahasının bütününde sınırlandırılması gerektiği savunulmuştur.²⁷

c. Hava Sahasında Egemenlik Görüşü

Hava sahasında egemenlik görüşüne göre bir devlet ülkesinin üzerindeki hava sahasında egemenliğe sahip olmalıdır. Dolayısıyla bir devlet, kara ve deniz ülkesinde nasıl ki bir egemenliğe sahipse aynı şekilde hava ülkesinde de egemenliğe sahiptir.

Yukarıda yer verdiğimiz diğer görüşlerde olduğu gibi daha sonra egemenlik görüşü de çeşitli kollara ayrılmıştır. Nitekim bir görüşe göre devletlerin ülkeleri üzerinde yer alan hava sahasındaki egemenlikleri “Zararsız Geçiş (Uçuş) Hakkı” ile sınırlandırılmalıdır. Bir başka görüşe göre hava sahası ikiye ayrılmalı ve egemenlik yalnızca kara ülkesine yakın olan kısım üzerinde olmalıdır. Ancak bu son fikir sivil havacılığın 20. ve 21. yüzyıl içerisinde teknolojik anlamda yaşamış olduğu hızlı gelişimler karşısında geçerliliğini yitirmiştir.²⁸

²⁶ ÇAĞA, s. 178; TOLUNER, s. 40.

²⁷ BİLSEL, s. 143 - 144.

²⁸ BİLSEL, s. 144 - 146.

Neticede egemenlik görüşü devletin ülkesinde yaşayan halkın emniyetini sağlayabilmesi, kendi kendini koruyabilmesi ve ülkesi üzerinde bir bütün olarak egemen olabilmesi hususlarının gerçekleştirilebilmesi açısından en elverişli görüştür.²⁹

2. Uluslararası Konferans ve Sözleşmelerde Hava Sahası

ABD, Birleşik Krallık, Fransa, Rusya, Brezilya ve Meksika'nın katılımlarıyla gerçekleşen ilk havacılık konferansı 6 Mayıs 1889 tarihinde Paris'te düzenlenmiş ve bu suretle uluslararası havacılık hukuku gelişim göstermeye başlamıştır. Daha sonra 18 Mayıs 1899 ve 15 Haziran 1907 tarihli Lahey Konferansları ve Konferansların sonucunda imzalanan antlaşmalar aracılığıyla söz konusu hukuk dalı kısmen de olsa gelişimini sürdürmeye devam etmiştir.³⁰

Uluslararası sivil havacılık kurallarını düzenlemek amacıyla gerçekleştirilen ilk diplomatik konferans ise 10 Mayıs 1910 tarihinde toplanan “*Paris Uluslararası Hava Ulaştırma Konferansı*” olmuştur.³¹ Çalışmamız esas itibarıyla uluslararası sivil havacılık konusu kapsamında kaldığından aşağıda yer vermiş olduğumuz detaylı tarihçe, bahse konu 10 Mayıs 1910 tarihli Konferans'tan başlayacak ve öne çıkan birtakım uluslararası antlaşmalarla incelemeye alınacaktır.

²⁹ BİLSEL, s. 145.

³⁰ BAŞOL, Servet: “**Havacılık Hukuku ve Kavramı**”, Ulusal Havacılık ve Uzay Konferansı, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir, 2010, s. 2.

³¹ COOPER, John Cobb: “**The International Air Navigation Conference, Paris 1910**”, Volume 19, Number 2, The Journal of Air Law and Commerce, Northwestern University, The United States of America, 1952, s. 127.

a. 10 Mayıs 1910 tarihli Paris Uluslararası Hava Ulaştırma Konferansı

Fransa'nın çağrısı üzerine 10 Mayıs 1910 tarihinde Paris'te Avrupa devletlerinden on sekizinin katılımıyla uluslararası nitelikte bir hava ulaştırma konferansı düzenlenmiştir. Doktrinde kısaca "*Paris Konferansı*" adıyla anılan bu Konferans'ta dönemin Avrupalı egemen güçleri arasında uluslararası sivil havacılığı ilgilendiren çeşitli meseleler görüşülmüştür.³²

Uluslararası sivil havacılığa ilişkin hukuk kurallarını belirlemek amacıyla düzenlenmiş ilk diplomatik konferans olma niteliğine sahip Paris Konferansı'nda özellikle Fransa, Almanya ve Britanya İmparatorluğu'nun görüşleri ön plana çıkmıştır. Söz konusu görüşlerden sırayla bahsedecek olursak: Öncelikle Fransız temsilciler, Paul Fauchille'in Uluslararası Hukuk Enstitüsü'ne sunmuş olduğu 1910 tarihli raporunda yer alan görüşlerini benimsemiş ve buna göre devletlerin kendi güvenlikleri ile vatandaşlarının kişilik hakları ve mülkiyetlerini kapsayan zaruri koruma haklarının mahfuz kaldığı bir çerçeve içerisinde, hava seyrüseferinin serbest olması gerektiği fikrini savunmuşlardır.³³ Alman temsilciler ise Ernst Zitelmann gibi alanında uzman hukukçuların belirtmiş olduğu görüşü benimseyerek devletlerin kara ve deniz ülkeleri üzerindeki kullanıma elverişli hava sahası içerisinde tam ve münhasır egemenliğe sahip olmaları gerektiği görüşünü savunmuşlardır.³⁴ Aynı şekilde Britanya İmparatorluğu

³² JENNINGS, Robert: "**International Civil Aviation and the Law**", Volume 22, British Year Book of International Law, 1945, s. 192.

³³ COOPER (1952), s. 130 - 131.

³⁴ COOPER (1952), s. 132.

temsilcileri de hava sahası üzerinde tam ve münhasır egemenliğin olması gerektiği görüşünü benimsemişlerdir.³⁵

Sonuç olarak Paris Konferansı'nda elli iki maddeden oluşan liberal yapıya sahip bir antlaşma tasarısı meydana getirilmiştir.³⁶ Ancak Fransa'nın görüşü ile Almanya ve Britanya İmparatorluğu'nun birbirine yakın olan görüşlerinin uzlaşmaması nedeniyle söz konusu tasarı kabul edilememiştir. Bunun sonucunda teknik olarak diplomatik bir başarısızlıkla sonuçlanan Paris Konferansı 29 Haziran 1910 tarihinde dağılmıştır.³⁷ Birinci Dünya Savaşı'nın sonuna kadar da Paris Konferansı haricinde uluslararası sivil havacılığa dair önemli bir gelişme yaşanmamıştır.³⁸

b. 13 Ekim 1919 tarihli Paris Sözleşmesi

Birinci Dünya Savaşı sırasında hava araçlarında yaşanan teknolojik gelişmeler ve bu gelişmelerin akabinde hava araçlarının etkin bir biçimde kullanılması, savaşın sonlarına doğru devletleri sivil havacılık faaliyetlerine ilişkin hukuk kurallarını belirlemeye yönlendirmiştir. Nitekim İtilaf Devletleri bu konuyu Birinci Dünya Savaşı'na

³⁵ COOPER (1952), s. 134.

³⁶ BİLSEL, s. 146.

³⁷ BİLSEL, s. 146; COOPER (1952), s. 127.

³⁸ JENNINGS, s. 192.

son veren antlaşmaların hazırlandığı 18 Ocak 1919 tarihli Paris Barış Konferansı'na taşımışlardır.³⁹

Paris Barış Konferansı sırasında Yüksek Konsey kararıyla kurulan Havacılık Komisyonu (Aeronautical Commission)⁴⁰ barış antlaşmalarına konacak havacılık hükümlerini hazırlamakla birlikte hava seyrüseferine ilişkin hükümler içeren bir antlaşma tasarısı da oluşturmuştur.⁴¹ Tahrir Komitesi tarafından üzerinde birtakım değişiklikler yapılan antlaşma tasarısı son haliyle 27 Eylül 1919 tarihinde Yüksek Konseye sunulmuş ve Konsey tarafından kabul görmüştür.⁴² Bunun üzerine 13 Ekim 1919 tarihinde sonuçlanan “*Hava Seyrüseferinin Düzenlenmesine ilişkin Sözleşme (Convention relating to the Regulation of Aerial Navigation)*”⁴³ yirmi yedi devlet tarafından imzalanmış ve 11

³⁹ GÜNEL, Reşat Volkan: “‘Açık Semalar’ Antlaşmaları Sürecinde Uluslararası Havacılık Hukuku (Eleştirel Yaklaşım)”, Beta Yayınları, İstanbul, 2010, s. 65.

⁴⁰ Havacılık Komisyonu: ABD, Britanya İmparatorluğu, Fransa, İtalya ve Japonya'nın ikişer temsilcisinden; Yüksek Konsey tarafından seçilmiş olan Belçika, Brezilya, Küba, Yunanistan, Portekiz, Romanya ve Yugoslavya Krallığı'nın birer temsilcisinden oluşmuştur. Bkz. BİLSEL, s. 18 - 19.

⁴¹ AKİPEK, s. 56; BİLSEL, s. 19; GÜNDÜZ, s. 413; GÜNEL, s. 65; JENNINGS, s. 192; KÖKSAL, Tunay: “Uluslararası Sivil Havacılık Hukuku”, 1. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2011, s. 3; SİRMEN, Kazım Sedat: “Hava Araçlarının Tabiiyeti”, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Ankara, 2003, s. 48; SORGUCU, Ayhan: “Hava ve Uzay Hukuku”, 2. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2014, s. 20.

⁴² AKİPEK, s. 56.

⁴³ Sözleşme'nin Türkçe ve Fransızca metni için bkz. ÇAĞA, s. 355 - 373. İngilizce metin için bkz. <www.treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/LON/Volume%2011/v11.pdf> s. 190 - 198, (Erişim Tarihi: 23 Kasım 2017).

Temmuz 1922 tarihinde yürürlüğe girmiştir.⁴⁴ Yürürlük tarihinden sonra ise Sözleşme 27 Ekim 1922, 30 Haziran 1923 ve 15 Haziran 1929 tarihlerinde kabul edilen Protokollerle üç kez değişikliğe uğramıştır.⁴⁵

Doktrinde kısaca “*Paris Sözleşmesi (Paris Convention)*”⁴⁶ adıyla anılan ve yalnızca barış zamanında geçerli olacak bir hukuki rejim öngören Sözleşme, kırk üç maddeden oluşmuş ve dokuz bölüme ayrılmıştır.⁴⁷ Çalışmamız açısından önem arz eden birinci bölüm ise “*Genel Prensipler*” başlığı altında dört önemli ilkeyi içeren ilk dört maddeden oluşmuştur.

Birinci ilkeye yer veren Paris Sözleşmesi’nin 1. maddesi şu şekilde düzenlenmiştir:⁴⁸ “*Yüksek Akit Taraflar, her devletin, kendi ülkesi üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemenliği haiz olduğunu kabul ederler. İşbu Sözleşmedeki anlamında bir devlet ülkesi, kendisine bitişik karasuları ile birlikte, anavatan ile kolonilerden ibaret addolunacaktır.*” Söz konusu madde kapsamında açıkça düzenlenen hava sahasında tam ve münhasır egemenlik ilkesi⁴⁹ o zamana kadar ki tarihi seyir

⁴⁴ GÜNDÜZ, s. 413; GÜNEL, s. 65; KÖKSAL, s. 3; LARSEN, Paul B., SWEENEY, Joseph C., GILLICK, John E.: “**Aviation Law: Cases, Laws and Related Sources**”, Second Edition, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, The Netherlands, 2012, s. 36; SORGUCU, s. 20.

⁴⁵ GÖKNİL, s. 82; LARSEN, SWEENEY, GILLICK, s. 36; SORGUCU, s. 21.

⁴⁶ Şikago Sözleşmesi’nin 80. maddesinin başlığında “*Paris Sözleşmesi*” ibaresi kullanılmıştır. Bkz. GÜNDÜZ, s. 430; KÖKSAL, s. 44.

⁴⁷ GÜNEL, s. 65; KÖKSAL, s. 3; SORGUCU, s. 20; TOLUNER, s. 43.

⁴⁸ Tam ve münhasır egemenlik ilkesinin düzenlendiği 1. maddenin çevirisi için bkz. AKİPEK, s. 58.

⁴⁹ Paris Sözleşmesi’nde hava sahasında serbestlik görüşünün yerine tam ve münhasır egemenlik ilkesinin benimsenme sebebi, Birinci Dünya Savaşı sırasında devletlerin birbirlerine karşı ortaya koyduğu düşmanca tavırlardan ileri gelmektedir. Bkz. SİRMEN, s. 49.

içerisinde ilk defa çok taraflı bir uluslararası antlaşmayla kabul görmüş ve doktrinde savunulan egemenlik görüşü Paris Sözleşmesi aracılığıyla diğer görüşler üzerinde üstünlüğü elde etmiştir.⁵⁰

Paris Sözleşmesi'nin 1. maddesinde düzenlen bu ilkeye göre hiçbir devlet, tam ve münhasır egemenliğe sahip olan başka bir devletin hava sahasında izin almaksızın faaliyette bulunamayacaktır.⁵¹ Ayrıca madde metninden de anlaşılacağı üzere tam ve münhasır egemenlik ilkesi, egemenliğe sahip olan devletin karasularının üzerindeki hava sahasını da kapsamaktadır.⁵²

Paris Sözleşmesi yürürlüğe girdikten sonra dönem içerisinde sahip oldukları siyasi ve ekonomik güç bakımından öne çıkan birtakım devletler, Sözleşme'nin benimsemiş olduğu tam ve münhasır egemenlik ilkesini iç hukuk düzenlerinde de aynen benimsemişlerdir. Örneğin Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) 1935 tarihli "*Sovyet Hava Hukuku Kanunu*" ile tam ve münhasır egemenlik ilkesini aynen benimsemiştir. Nitekim söz konusu Kanun'un 1. maddesine göre SSCB, ülkesi üzerinde

⁵⁰ AKİPEK, s. 58; AKKUTAY, Berat Lale: "**Uluslararası Hukukta Sivil ve Devlet Hava Aracı Ayrımı**", Yıl 8, Sayı 31, Türkiye Adalet Akademisi Dergisi, Ankara, 2017, s. 315; GÜNDÜZ, s. 413; GÜNEL, s. 65; HENDERSON, Conway W.: "**Understanding International Law**", Wiley - Blackwell, The United Kingdom, 2010, s. 124.

⁵¹ LARSEN, SWEENEY, GILLICK, s. 35.

⁵² Paris Sözleşmesi'nin imzalandığı dönemde karasularının en alçak su seviyesinden üç deniz mili mesafeye kadar uzandığı kabul edilmiştir. Ancak bu kural bazı durumlarda devletlerin iç hukuk düzenleri kapsamında 6 ya da 12 mil olarak değiştirilmiştir. Neticede karasularının genişliğine ilişkin bu şekildeki bir belirsizlik 1982 tarihli Birleşmiş Milletler (BM) Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne kadar devam etmiştir. Bkz. LARSEN, SWEENEY, GILLICK, s. 35.

yer alan hava sahasında tam ve münhasır egemenliğe sahiptir.⁵³ Buna benzer bir şekilde ABD de 1938 tarihli “*Sivil Havacılık Kanunu (Civil Aeronautics Act)*” ile tam ve münhasır egemenlik ilkesini iç hukuk düzeninde açıkça kabul etmiştir. Gerçekten bahse konu Kanun’un 6. maddesine göre ABD, ülkesi üzerinde yer alan hava sahasında tam ve münhasır egemenliğe sahiptir.⁵⁴

Tüm bunların yanında Paris Sözleşmesi tam ve münhasır egemenlik ilkesine birtakım sınırlamalar getirmiştir. Bu sınırlamalardan en önemlisi, egemenlikten doğan devlet yetkileri kapsamında ve hava seyrüseferini imkânsız kılmamak adına, akit devletlerin tabiiyetindeki hava araçlarına barış zamanında tanınmış olan zararsız geçiş (innocent passage) yetkisidir.⁵⁵ İkinci ilke olarak değerlendirebileceğimiz ve Sözleşme’nin 2. maddesinde düzenlenen bu sınırlama akit devletlere, sözleşme hükümlerine uymak şartıyla birbirlerinin hava sahası üzerinde zararsız bir şekilde tabiiyetlerindeki hava araçlarını uçurabilme hakkı vermiştir.⁵⁶ Fakat Paris Sözleşmesi zarar geçiş hakkına üç farklı istisna getirmiştir. Nitekim devlet hava araçlarının uçuşları ile uluslararası tarifeli seferler yapan hava araçlarının uçuşları⁵⁷ ve yasak bölgeler

⁵³ KISH, John: “**The Law of International Spaces**”, A. W. Sijthoff, Leiden, The Netherlands, 1973, s. 40.

⁵⁴ KISH, s. 40.

⁵⁵ BİLSEL, s. 20; GÖKNİL, s. 82; GÜNEL, s. 66; SİRMEN, s. 49; TOLUNER, s. 43.

⁵⁶ BİLSEL, s. 20; LARSEN, SWEENEY, GILLICK, s. 36; SORGUCU, s. 21.

⁵⁷ “*Paris Konvansiyonu’nun en eksik ve sakıncalı olan yönü, milletlerarası tarifeli hava seferlerini, bu düzenin dışında tutması olmuştur. Antlaşmaya göre, bu seferler, ancak ülke devletinin rızası ile yapılabilir. Uygulamada bu, kötüye kullanılan bir hak olmuştur.*” Bkz. TOLUNER, s. 43.

üzerinden yapılacak uçuşlar⁵⁸ zararsız geçiş hakkının kapsamı dışında bırakılmış ve bu tür uçuşlar kendi hava sahasında egemenliğe sahip olan akit devletin iznine tabi tutulmuştur. Bununla birlikte hava sahası üzerinde uçuş yapılan akit devletin geçiş yollarını tayin etme ve savaş zamanında geçişi yasaklama yetkileri de Sözleşme dâhilinde saklı bırakılmıştır.⁵⁹

Paris Sözleşmesi’ni imzalayan devletler 2. maddenin 2. paragrafının bir gereği olarak ve üçüncü bir ilke kapsamında, akit devletlerin tabiiyetindeki hava araçları arasında ayırım yapmaksızın eşit muamele (işlem) yapılmasını açıkça birbirlerine taahhüt etmişlerdir.⁶⁰

Eşit muamele ilkesine 1929 tarihli Protokol ile dördüncü bir ilke eklenmiştir. Sözleşme’nin Protokol’den önceki 5. maddesine göre hiçbir akit devlet, özel ve geçici yetkilendirmeler dışında, akit devletlerin tabiiyetinde olmayan hava araçlarının hava sahası üzerinden uçuş yapmasına izin vermeyecektir. Ancak akit devletlerden gelen tepkiler üzerine 5. madde söz konusu Protokol ile değişikliğe uğrayarak “*Genel Prensipler*” başlığı altına alınmıştır. Değişiklik yapılan maddenin ilk üç paragrafı aynen şu şekilde düzenlenmiştir:⁶¹ “*Akit Devletlerden her biri akit olmayan devletlerle özel anlaşmalar yapmak hakkını haizdir. Bu özel anlaşmalar hükümleri, işbu konvansiyonun taraflarından olan devletlerin haklarını ihlal etmeyeceklerdir. Bu özel anlaşmalar,*

⁵⁸ Paris Sözleşmesi akit devletlere, askeri sebeplerle veya kamu güvenliğinin gerektirdiği durumlarda, ülkelerinin bazı bölgeleri üzerinden diğer akit devletlerin hava araçlarının uçuşmasını yasak etme hakkı tanınmıştır. Bkz. GÖKNİL, s. 82; GÜNEL, s. 66; TOLUNER, s. 43.

⁵⁹ BİLSEL, s. 20.

⁶⁰ BİLSEL, s. 20; GÖKNİL, s. 82; GÜNEL, s. 66; LARSEN, SWEENEY, GILLICK, s. 35.

⁶¹ Çeviri için bkz. ÇAĞA, s. 357.

mevzularıyla kabili telif olduğu nispette, işbu konvansiyonun umumi esaslarına aykırı olmayacaklardır.” Görüldüğü üzere 5. madde kapsamında, akit devletlerin haklarına aykırı olmamak ve imkan verdiği ölçüde Paris Sözleşmesi ile Eklerine uygun olmak şartlarıyla, Sözleşmeye taraf olan devletler ile taraf olmayan devletler arasında hava sahasından uçuşa ilişkin olarak özel antlaşmaların⁶² akdedilebilmesine müsaade edilmiştir.⁶³

Paris Sözleşmesi 16. maddesiyle akit devletlerin egemenliklerinin olduğu hava sahalarında yapılacak seferlerde kabotaja sahip olduklarını açıkça düzenlemiş, bir başka ifadeyle Sözleşmeye taraf olan bir devletin ülkesinde yer alan iki nokta arasında yalnızca o devletin tabiiyetindeki hava araçlarının uçuş yapabilmesine müsaade etmiştir. Sonuç itibarıyla akit devletler, kendi ülkeleri içerisinde yolcu, yük ve posta taşımacılığı yapmak isteyen yabancı tabiiyetteki hava araçlarını kabotaj aracılığıyla bu isteklerinden mahrum edebileceklerdir.⁶⁴

Paris Sözleşmesi 34. maddesi aracılığıyla ticari nitelikteki havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi için “*Uluslararası Hava Seyrüseferi Komisyonu’na (Commission Internationale de Navigation Aérienne)*” adı altında Milletler Cemiyeti bünyesinde bulunan ve kısaca “*CINA*” adıyla anılan daimi bir komisyon kurmuştur.⁶⁵ Sözleşme kapsamında bu Komisyon’un yetkileri idari, kural koyma, uyuşmazlıkları çözme ve

⁶² İlgili maddenin son paragrafına göre akit devletler, taraf olmayan devletlerle akdettikleri özel antlaşmaları diğer akit devletlerinde haberdar olması amacıyla CINA’ya resmi bir şekilde bildireceklerdir. Bkz. SİRMEN, s. 49.

⁶³ GÖKNİL, s. 83; SİRMEN, s. 49.

⁶⁴ LARSEN, SWEENEY, GILLICK, s. 35.

⁶⁵ GÜNDÜZ, s. 413; KÖKSAL, s. 3; LARSEN, SWEENEY, GILLICK, s. 36.

danışma olmak üzere dört kola ayrılmıştır.⁶⁶ Diğer önemli fonksiyonlarıyla birlikte Komisyon'un en önemli yetkisi, oy çokluğuyla teknik nitelikteki ekleri değiştirebilme yetkisidir.⁶⁷

Nihayetinde Şikago Sözleşmesi yürürlüğe girdikten sonra, 80. maddesinin gereği olarak akit devletler Paris Sözleşmesi'ni feshetmiş ve aynı madde de açıkça belirtildiği üzere Şikago Sözleşmesi Paris Sözleşmesi'nin yerine geçmiştir.⁶⁸ Ancak 1910 tarihli Paris Konferansı'nda ortaya çıkan antlaşma tasarısına nazaran daha az liberal nitelikte olan Paris Sözleşmesi, uluslararası sivil havacılığa dair birtakım genel ilkelere yer vermek; teknik standart ve gereklilikler kapsamında bütün devletlere uygulanabilecek bir ölçü öngörmek; CINA gibi önemli bir uluslararası komisyonun kurulmasını sağlamak suretiyle uluslararası sivil havacılık hukuku açısından öneme sahip olmuştur.⁶⁹ Bununla birlikte evrensel bir değere sahip olacağı düşünülen Paris Sözleşmesi devletlerin bu beklentilerini karşılayamamıştır. Öncelikle ABD, SSCB, Çin ve Brezilya gibi özellikle coğrafi açıdan oldukça geniş olan devletlerin Sözleşmeye taraf olmaması söz konusu olumsuz durumun başlıca nedeni olarak gösterilebilecektir. Ayrıca Komisyon'da sonradan her bir devlete bir oy hakkı verilmiş olsa da⁷⁰ bunun öncesinde büyük devletlere verilen ikişer oy ve diğer devletlere verilen birer oy hakkı Paris Konferansı'na katılan

⁶⁶ GÖKNİL, s. 83.

⁶⁷ JENNINGS, s. 192.

⁶⁸ GÜNDÜZ, s. 430.

⁶⁹ JENNINGS, s. 192; KÖKSAL, s. 3.

⁷⁰ Bu süre zarfından her bir İngiliz Dominyonun birer oy hakkı varlığını devam ettirmiştir. Bkz. GÖKNİL, s. 85.

kimi devletlerce Sözleşme'nin imzalanmamasına ve onaylamamasına kimi devletlerinde sonradan Sözleşmeye katılmamasına sebebiyet vermiştir.⁷¹

c. 1 Kasım 1926 tarihli Madrid Sözleşmesi

Paris Sözleşmesi yalnızca akit devletler arasında geçerli olan bir rejimi benimsediği için 1929 tarihli Protokol öncesinde, Sözleşmeye taraf olmayan devletlerin tabiiyetindeki hava araçlarının akit devletlere ait olan hava sahalarından uçuşlarını yasaklamıştır. Taraf olmayan devletlerin önüne uluslararası hava seyrüsefer engeli olarak çıkan bu durum daha sonra, başta ABD olmak üzere, Latin Amerika devletlerinin birçoğunu ve Avrupalı devletlerin bir kısmını başka çok taraflı uluslararası antlaşmalar imzalamaya yönlendirmiştir.

Paris Barış Konferansı'na iştirak etmemiş olan ve dönem itibariyle Paris Sözleşmesi'ne taraf olmayan İspanya, uluslararası sivil havacılık faaliyetleri açısından Portekiz ve Latin Amerika devletleri ile ilişkilerini geliştirme arzusu taşımıştır.⁷² Bu sebeple İspanya, 1926 yılının Ekim ayında başkent Madrid'de uluslararası nitelikte bir sivil havacılık konferansı düzenlemiştir.⁷³ İspanya'nın daveti üzerine Portekiz ve Latin Amerika'dan on dokuz devletin iştirakiyle toplanan konferansın neticesinde Paris

⁷¹ 1929 yılında yapılan bir değişiklikle eşitsizlik arz ettiği düşünülen bu durum düzeltilmiştir.

⁷² GÜNDÜZ, s. 413; KÖKSAL, s. 3; SİRMEN, s. 52.

⁷³ BİLSEL, s. 22; SİRMEN, s. 52.

Sözleşmesi’nden bağımsız bir sivil havacılık antlaşma tasarısı oluşturulmuş ve tasarı 1 Kasım 1926 tarihinde katılımcı devletlerin imzasına açılmıştır.⁷⁴

Sonuç olarak konferansa katılan tüm devletlerce imzalanan ancak yalnızca yedi devlet tarafından onaylanan ve dolayısıyla yetersiz onay sürecinden sonra yürürlüğe hiç girememiş olan, bununla birlikte doktrinde “*Madrid Sözleşmesi (Madrid Convention)*” ya da “*Ibero - Amerikan Sözleşmesi (Ibero - American Convention)*” adları altında anılan Sözleşme, düzenlediği ilkeler ve yer verdiği teknik konularla Paris Sözleşmesi hükümlerini tekrar etmekten öteye geçememiştir.⁷⁵ Ancak Paris Sözleşmesi’nden farklı olarak Madrid Sözleşmesi⁷⁶ akit devletlere, Sözleşmeye taraf olmayan devletlerin tabiiyetindeki hava araçlarının hava sahaları üzerinden uçuşlarına müsaade edip etmemek konusunda mutlak bir serbesti tanımıştır.⁷⁷ Ayrıca dönem itibariyle sivil havacılık alanında oldukça ileri düzeyde olan ABD, Paris Sözleşmesi’nde olduğu gibi Madrid Sözleşmesine de taraf olmamıştır.⁷⁸

⁷⁴ BİLSEL, s. 22; GÜNDÜZ, s. 413; GÜNEL, s. 66; LARSEN, SWEENEY, GILLICK, s. 36.

⁷⁵ BİLSEL, s. 22; GÖKNİL, s. 85 - 86; GÜNDÜZ, s. 413; KÖKSAL, s.3; LARSEN, SWEENEY, GILLICK, s. 36; SİRMEN, s. 52.

⁷⁶ Bu farklılık Paris Sözleşmesi’nin 5. maddesinin 1929 tarihli Protokol’den önceki hali için geçerlidir.

⁷⁷ BİLSEL, s. 22; GÖKNİL, s. 86; GÜNEL, s. 66; SİRMEN, s. 52.

⁷⁸ GÜNEL, s. 66.

d. 20 Şubat 1928 tarihli Havana Sözleşmesi

Yukarıda da ifade ettiğimiz üzere ABD hem Paris Sözleşmesi'ne⁷⁹ hem de Madrid Sözleşmesi'ne taraf olmamıştır. Bu sebeple ve özellikle Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra sivil havacılıkta elde etmiş olduğu gücü değerlendirebilmek amacıyla ABD, bütün Amerika kıtasını ilgilendirecek ayrı bir çok taraflı uluslararası sivil havacılık antlaşmasının oluşturulması için diplomatik çabalarda bulunmuştur.⁸⁰ Sonraki süreçte ABD'nin bu çabaları Pan Amerikan Birliği'ne (Pan American Union)⁸¹ yansımış ve Şili'nin başkenti Santiago şehrinde toplanan Beşinci Pan Amerikan Konferansı sırasında konu ile ilgili antlaşma tasarısı hazırlaması için ayrı bir komisyon oluşturulmuştur. 2 Mayıs 1927 - 19 Mayıs 1927 tarihleri arasında Washington'da toplanan bu komisyon toplantının sonunda hava seyrüseferini içermekte olan ve birtakım ticari ilişkileri düzenleyen bir tasarı hazırlamıştır. Pan Amerikan Birliği İdare Konseyi tarafından incelenen bu tasarı⁸² Havana'da toplanan Altıncı Pan Amerikan Konferansı'nda kabul

⁷⁹ ABD Paris Sözleşmesi'ni imzalamış fakat kendi iç hukukunda onaylamamıştır. Dolayısıyla da Sözleşme kendisi açısından yürürlüğe girmemiştir. GÜNDÜZ, s. 413.

⁸⁰ BİLSEL, s. 22; GÜNDÜZ, s. 413.

⁸¹ ABD ile onun Latin Amerikan komşularından oluşan Pan Amerikan Birliği, resmi olarak ilk defa 1889 yılında Washington'da toplanmış ve bu toplantıyı takip eden bir dizi konferansta emniyet ile beraber ticari konular üzerinde müzakerelerde bulunulmuştur. 1948 yılında ise bu Birlik yerini *Amerikan Devletleri Örgütü*'ne (*Organization of American States - OAS*) bırakmıştır. Bkz. LARSEN, SWEENEY, GILLICK, s. 37.

⁸² AKİPEK, s. 70; BİLSEL, s. 22.

edilerek “*Ticari Havacılık Sözleşmesi (Convention on Commercial Aviation)*” başlığı altında 20 Şubat 1928 tarihinde imzaya açılmıştır.⁸³

Doktrinde “*Havana Sözleşmesi (Habana Convention)*”⁸⁴ veya “*Pan Amerikan Sözleşmesi (Pan American Convention)*” adları altında anılan söz konusu bölgesel nitelikteki Sözleşme 20 Şubat 1928 tarihinde yirmi bir devlet tarafından imzalanmış⁸⁵ ancak bu devletlerden on biri⁸⁶ tarafından onaylanmıştır.⁸⁷ Dönem itibariyle Paris Sözleşmesi’ne taraf olup Hava Sözleşmesi’ni de imzalayan Arjantin ve Brezilya daha sonra Sözleşmeyi onaylamamıştır. Kanada ise Havana Sözleşmesi’ni en başından itibaren imzalamamış ve dolayısıyla Sözleşmeye taraf olmamıştır.⁸⁸

Havana Sözleşmesi’nin 1. maddesi hava sahasının hukuki rejimini düzenlerken Paris ve Madrid Sözleşmelerinde olduğu gibi tam ve münhasır egemenlik ilkesini benimsemiştir. Aynı zamanda Havana Sözleşmesi 4. maddesiyle Paris ve Madrid Sözleşmelerine benzer bir şekilde zararsız geçiş yetkisini de düzenlemiştir. Bu

⁸³ JENNINGS, s. 193; KÖKSAL, s. 44; LARSEN, SWEENEY, GILLICK, s. 37.

⁸⁴ Şikago Sözleşmesi’nin 80. maddesinin başlığında da “*Havana Sözleşmesi*” ibaresi kullanılmıştır. Bkz. GÜNDÜZ, s. 430; KÖKSAL, s. 44.

⁸⁵ Havana Sözleşmesi’ni imzalayan yirmi bir devletten sekizi aynı zamanda Paris Sözleşmesi’ni imzalamıştır. Ayrıca bu devletlerden dokuzu Madrid Sözleşmesini de imzalamıştır. Bkz. AKİPEK, s. 70 - 71.

⁸⁶ Havana Sözleşmesi ABD tarafından 6 Mart 1931 yılında onaylanmıştır. Bkz. BOWEN, Harry A.: “**The Chicago International Civil Aviation Conference**”, The George Washington Law Review, Washington D.C., 1944 - 1945, s. 308; LARSEN, SWEENEY, GILLICK, s. 37.

⁸⁷ AKİPEK, s. 70; BİLSEL, s. 22. Hava Sözleşmesi’ni imzalayan ve onaylayan devletler için bkz. <www.oas.org/Juridico/english/sigs/a-29.html> (Erişim Tarihi: 31 Aralık 2017).

⁸⁸ <www.oas.org/Juridico/english/sigs/a-29.html> (Erişim Tarihi: 31 Aralık 2017); SORGUCU, s. 22.

düzenlemeye göre barış zamanında her bir akit devlet diğer akit devletlerin tabiiyetindeki hava araçlarına hava sahasından zararsız geçiş yapabilme serbestliği tanımıştır.

Havana Sözleşmesi bazı düzenlemeleri ile Paris ve Madrid Sözleşmelerinden ayrılmaktadır.⁸⁹ Öncelikle Havana Sözleşmesi temel olarak ticari bir sözleşme olmakla beraber özellikle teknik eklere yer vermemek ve daimi bir uluslararası örgütün kuruluşuna yer vermemek suretiyle Paris Sözleşmesi'nden ayrılmaktadır.⁹⁰ Bu farklılıklardan bir diğeri ise Sözleşme'nin 1. maddesinde yer almaktadır ve ilgili madde aynen şu şekilde düzenlenmiştir:⁹¹ *“Yüksek Akit taraflar, her devletin, kendi ülkesi üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemenliği olduğunu kabul ederler.”* Bu düzenleme kapsamında Havana Sözleşmesi'nin Paris ve Madrid Sözleşmelerinden farkı, *“koloni”* kavramını ülke kavramına dâhil etmemesi ve *“karasuları”* kavramından da bahsetmemesidir.⁹² Ayrıca Havana Sözleşmesi 30. maddesiyle Paris Sözleşmesi'nin Protokol'den önceki 5. maddesinden farklı olarak, her bir akit devlete Sözleşmeye taraf olmayan diğer devletlerle hava seyrüseferine ilişkin çok taraflı veya iki taraflı antlaşmalar yapabilme hakkını tanımıştır.⁹³

Sonuçta Şikago Sözleşmesi yürürlüğe girdikten sonra, 80. maddesinin gereği olarak akit devletler Havana Sözleşmesi'ni feshetmiş ve aynı madde de açıkça belirtildiği üzere Şikago Sözleşmesi Havana Sözleşmesi'nin yerine geçmiştir.⁹⁴

⁸⁹ SORGUCU, s. 22.

⁹⁰ JENNINGS, s. 193.

⁹¹ Çeviri için bkz. AKİPEK, s. 71.

⁹² SORGUCU, s. 22.

⁹³ AKİPEK, s. 71.

⁹⁴ GÜNDÜZ, s. 430.

B. 1944 Şikago Sözleşmesi Kapsamında Hava Sahasının Mevcut Hukuki Rejimi

1. Uluslararası Sivil Havacılık (Şikago) Konferansı

Yukarıda detaylı olarak yer vermiş olduğumuz üzere Birinci Dünya Savaşı'nın hemen akabinde "Paris Sözleşmesi" adı altında çok taraflı bir sivil havacılık sözleşmesi ortaya çıkmış ve Sözleşme ile tam ve münhasır egemenlik ilkesi ilk defa yazılı bir kural olarak düzenlenmiştir. Ancak bu niteliğine rağmen Paris Sözleşmesi çok sayıda devlet tarafından imzalanmamış veya sonradan ABD'nin de aralarında bulunduğu birtakım devletler tarafından onaylanmamıştır. Bu sebeple de Paris Sözleşmesi devletlerin egemenliği altındaki hava sahalarını uluslararası seferlere açamamıştır.⁹⁵

Her iki dünya savaşı da teknik olarak hava araçlarının gelişimine çok önemli katkılarda bulunmuştur. Ancak bu savaşlardan ikincisi özellikle uluslararası hava trafiğine daha fazla katkıda bulunmuştur. Nitekim İkinci Dünya Savaşı sırasında hava ulaştırma açısından yaşanan büyük ilerleme barış zamanında uluslararası uçuşlar açısından insanların refah seviyesine sınırsız olanaklar sunmuştur.⁹⁶ Diğer bir ifadeyle bu savaş, sivil nitelikteki kullanımlara uyarlanabilen bir havacılık teknolojisi kapsamında önemli birtakım avantajların oluşumuna zemin hazırlamıştır. Savaşın süre geldiği yıllar boyunca hava araçları daha hızlı, daha güçlü ve yakıt kullanımı bakımından daha verimli hale gelmiş ve tüm bu özellikler ticari nitelikteki sivil havacılığa önemli faydalar

⁹⁵ BİLSEL, s. 85; BOWEN, s. 308.

⁹⁶ GOEDHUIS, D.: "Sovereignty and Freedom in the Air Space", Transactions Year, 1955, s. 144.

sağlamıştır. Neticede o dönemde gelişmekte olan sivil havacılık üretim sektörü için temel olacak imalat ihtiyaçları, gerekli fabrikalar ve kalifiye işçilerin ortaya çıkması bu durumun temeli olarak gösterilebilecektir.⁹⁷

Tüm bunların farkındalığıyla ve 1943 yılında savaşın gidişatı önemli ölçüde değiştiğinde Müttefik Devletler, dünyanın dört bir yanında yaşanan havacılık kapsamındaki gelişmelere en iyi düzeyde katkıda bulunabilecek bir hukuki rejimin ne olabileceği sorusu üzerinde düşünmeye başlamışlardır.⁹⁸ Hatta İkinci Dünya Savaşı'nın sonuna yaklaşıldığında dönemin egemen güçleri, öncelikle yeni bir işbirliği ve barış dönemini başlatacak; siyasi, ekonomik ve teknik problemleri kapsayacak; uluslararası sivil havacılığın gelişimini sağlayacak çok taraflı bir sözleşmenin var olması gerektiği fikrine sahip olmuşlardır.⁹⁹ Bu düşüncüyü paylaşan devletlerden biri olan ABD ise tam da bu zamanlarda havacılık alanında çok büyük ilerlemeler kaydetmiştir.¹⁰⁰ Nihayetinde ABD Başkanı Roosevelt, hava sahalarını ve olgunlaşmakta olan uluslararası hava ulaştırma endüstrisini düzenlemek ve geliştirmek amacıyla, İkinci Dünya Savaşı'nın

⁹⁷ PEARSON, RILEY, s. 308.

⁹⁸ Tam da bu yıllarda ABD'nin 32. Başkanı Franklin D. Roosevelt, savaş sonrasında ortaya çıkabilecek havacılık problemleriyle aktif bir şekilde ilgilenmeye başlamış ve *“Savaş sırasında dünyanın güvenliği açısından olduğu gibi barışta da dünyanın zenginliği havacılığa bağlıdır”* sözlerini sarf ederek havacılığa ilişkin olan ilgisini bir kez daha ortaya koymuştur. Bkz. GOEDHUIS, s. 144.

⁹⁹ EHRENBECK, Mirelle: **“Developments in Bilateral Air Service Agreements”**, University of South Africa, 1999, s. 1; GÜNEL, s. 73.

¹⁰⁰ Nitekim İkinci Dünya Savaşı sırasında ABD, ürettiği hava araçlarıyla en uzak cephelere dahi asker ve teçhizat taşımış ve ayrıca uçak üretiminde bulunacak olan diğer devletlere malzeme ihraç eden bir devlet haline gelmiştir. Bkz. BİLSEL, s. 86.

sonlarına doğru bütün Müttefik Devletleri ve birtakım tarafsız devletleri¹⁰¹ hususi olarak davet ederek 1 Kasım 1944 tarihinde uluslararası nitelikte bir sivil havacılık konferansı düzenlemiştir.¹⁰² En baştan belirtmek gerekirse, havacılık alanında sahip olduğu güçlü pozisyonu uluslararası alanda da değerlendirmek isteyen ABD, küresel havacılık piyasasına egemen olmak amacıyla, görece bir şekilde hava sahalarının serbest olmasını arzu etmiş ve Konferans sırasındaki müzakerelerini bu yönde gerçekleştirmiştir.¹⁰³

ABD'nin davetine olumlu bir şekilde karşılık veren elli iki devlet, 1 Kasım 1944 - 7 Aralık 1944 tarihleri arasında Şikago şehrinde bir araya gelmişlerdir.¹⁰⁴ Aslında ABD tarafından Şikago Konferansı'na elli dört devlet davet edilmiştir. Ancak İspanya ve Portekiz gibi faşist hükümetlere sahip devletler ile tarafsız devlet olan İsviçre'nin katılımını öne süren SSCB, ABD'nin davetini kabul etmemiştir.¹⁰⁵ Bununla birlikte Suudi Arabistan da daveti kabul etmemiş ve nihayet Konferans'ın düzenlendiği zaman diliminde İkinci Dünya Savaşı tam olarak sona ermediğinden başlıca Japonya, Almanya,

¹⁰¹ İkinci Dünya Savaşı sırasında tarafsızlığını ilan eden Türkiye ABD tarafından Şikago Konferansı'na davet edilmiştir. Sonuçta tarafsız bir devlet olarak Türkiye Konferansa iştirak etmiştir.

¹⁰² AKİPEK, s. 74; DIEDERIKS - VERSCHOOR, Isabella H. Philepina: **“An Introduction to Air Law”**, Eighth Edition, The Kluwer Law International, The Netherlands, 2006, s. 13; HAVEL, SANCHEZ, s. 28.

¹⁰³ HAVEL, SANCHEZ, s. 28.

¹⁰⁴ BOWEN, s. 308; <www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633-2015-dempsey_chicago_convention.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2016).

¹⁰⁵ HAVEL, SANCHEZ, s. 28; İkinci Dünya Savaşı süresince SSCB, İspanya ve Portekiz'in takip ettiği faşist politikalardan hoşnut olmamıştır, bkz. DIEDERIKS - VERSCHOOR, s. 14.

İtalya, Macaristan, Bulgaristan ve Romanya devletlerinden oluşan Mihver Devletleri Konferansa en başından itibaren davet edilmemiştir.¹⁰⁶

Görüşmeler sırasında katılımcı devletlerin temsilcileri temel olarak üç konu üzerinde yoğunlaşmışlardır.¹⁰⁷ Bu konulardan ilki uluslararası hava seyrüseferine ilişkin bir hukuki rejimin belirlenmesine; diğeri uluslararası seferlerin sağlıklı bir biçimde işleyişi için büyük ölçüde hava sahalarının serbest olmasının gerekip gerekmediğine; sonuncusu ise uluslararası sivil havacılıkla ilgili çalışmalar yapacak ve sivil havacılığın gelişimi için tavsiyelerde bulunacak bir uluslararası örgütün kurulması konularına ilişkin olmuştur.¹⁰⁸

Konferans sırasındaki müzakerelere özellikle ABD ile Birleşik Krallık arasında yaşanan siyasi ve ekonomik rekabet damgasını vurmuştur.¹⁰⁹ İkinci Dünya Savaşı sırasında Birleşik Krallık, sahip olduğu tüm havacılık bütçesini hafif ağırlığa sahip savaş uçakları yapımına ayırmış; ABD ise çok sayıda ağır bombardıman uçağıyla beraber askeri teçhizat sevkiyatına yarayacak kargo uçakları üretmiştir.¹¹⁰ Savaşın bitmesine yakın ABD, yakaladığı bu tür bir avantaj üzerinden hareket ederek kargo ve bombardıman

¹⁰⁶ AKİPEK, s. 74; GÜNEL, s. 73; HAVEL, SANCHEZ, s. 28.

¹⁰⁷ BOWEN, s. 308.

¹⁰⁸ BOWEN, s. 308; <www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633-2015-dempsey_chicago_convention.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2016).

¹⁰⁹ GÜNEL, s. 73 - 74.

¹¹⁰ İkinci Dünya Savaşı sırasında ABD ile Birleşik Krallık, hangi devletin hangi havacılık sanayi alanında çalışacağına ilişkin bir anlaşma yapmışlardır. Bu anlaşmaya göre ABD ağır bombardıman ve nakliye uçakları üretimine, Birleşik Krallık ise hafif avcı uçakları üretimine hız kazandırmıştır. Bkz. AKİPEK, s. 77.

uçaklarından oluşan filolarını savaş sonrasında sivil hava ulaştırma sektöründe kullanabileceği hava araçlarına dönüştürebilme fırsatına sahip olmuştur.¹¹¹ ABD’nin dönem içerisindeki bu gelişimiye en başta Birleşik Krallık’ın serbestlik anlayışına yanaşmamasını sağlamış ve ayrıca bazı devletlerin sahip oldukları siyasi ve ekonomik hedefler kapsamında farklılık arz eden görüş ve tekliflerinin doğumuna neden olmuştur. Sonuçta Konferans’ın hazırlık çalışmalarında ABD¹¹², Birleşik Krallık, Kanada ve Yeni Zelanda - Avustralya’nın görüş ve teklifleri ön plana çıkmıştır.

a. Amerika Birleşik Devletleri’nin Görüş ve Teklifleri

ABD’nin görüşü, “*hava sahasında tam serbestlik*” ve uluslararası hava ulaştırma faaliyetleri açısından “*serbest rekabet*” olmak üzere iki temel esasa dayanmıştır.¹¹³ Sahip olduğu liberal ideolojinin etkisiyle görüşünü söz konusu iki temel esas üzerinden inşa eden ABD’ye göre havayolları, serbest rekabetin olduğu bir ortam içerisinde faaliyet göstermeli ve gelecekte uluslararası rekabetin olduğu piyasaların en önemli aktörlerinden biri haline gelecek sivil havacılık piyasasını ynetmelilerdi.¹¹⁴

Konferans esnasında ABD, savunduğu liberal görüşleri doğrudan yansıtan bir antlaşma tasarısı oluşturmuştur. En başta bu tasarı, akit devletlerin tabiiyetini taşıyan ve

¹¹¹ GÜNEL, s. 74.

¹¹² Konferans sırasında ABD’nin görüş ve teklifleri Hollanda ve İşkandinav devletleri tarafından desteklenmiştir. Bkz. AKİPEK, s. 76; DIEDERIKS - VERSCHOOR, s. 13 GÜNEL, s. 75.

¹¹³ DIEDERIKS - VERSCHOOR, s. 13.

¹¹⁴ GÜNEL, s. 75.

tarifeli hava hizmetlerinde kullanılan sivil hava araçlarına diğer akit devletlere ait hava sahası üzerinde yere inmeksizin uçuş hakkı ve trafik dışı (teknik) nedenlerle diğer akit devletlerin ülkesine iniş yapma hakkını tanımıştır. Yolcu, yük ve posta taşımacılığı gibi ticari amaçlarla yapılan iniş ve kalkışlar ise devletler arasında imzalanacak iki taraflı hususi antlaşmalarla düzenlenecektir.¹¹⁵ Bununla birlikte ABD'ye göre her devlete, kabotaj kapsamında, iç seferlerde münhasıran uçuş yapabilme hakkı tanınmalı ve sivil havacılık kuralları ile havayollarının faaliyetleri aynı zamanda birer uluslararası kimlik de taşıdıklarından akit devletlerden oluşacak daimi bir uluslararası örgüt de kurulmalıdır. Ancak bu örgüt sadece teknik konularda yetki sahibi olmalı, siyasi ve ekonomik konularda ise yalnızca danışmanlık vazifesi görmelidir.¹¹⁶

ABD'nin görüşlerine Hollanda ile İskandinav devletlerinden destek gelmiştir. Ancak tasarı kapsamında yer alan *“ticari amaçlarla yapılacak olan iniş ve kalkışların devletler arasında akdedilecek iki taraflı antlaşmalara bırakılması”* görüşü Birleşik Krallık nezdinde şüphe ile karşılanmıştır. Sonuçta Birleşik Krallık Konferansa farklı görüş ve teklifler sunmuş ve bu görüşlerin yer aldığı ayrı bir antlaşma tasarısı hazırlamıştır.¹¹⁷

¹¹⁵ AKİPEK, s. 76.

¹¹⁶ AKİPEK, s. 75 - 76.

¹¹⁷ AKİPEK, s. 76 - 77; ÇAĞA, s. 210.

b. Birleşik Krallık'ın Görüş ve Teklifleri

ABD'den tamamen farklı bir görüşe sahip olan Birleşik Krallık, Fransa'nın desteğini de yanına alarak “*devletlerin ülkeleri üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemenliğe sahip olması*” gerektiğini savunmuştur.¹¹⁸ Bununla birlikte Birleşik Krallık, hava seyrüseferini idare etmekle beraber hava ulaştırmayı da genel olarak koordine eden; dünyadaki tüm rotaları paylaşırma görevini üstlenen; tarifelerle ilgili kararlar alabilen kuvvetli bir uluslararası örgütün kurulmasını istemiştir.¹¹⁹ Bu görüşe göre yetkileri geniş olan söz konusu örgüt, uluslararası rotalar ile bu rotalara ilişkin uçuş frekanslarının devletler arasında hakkaniyete uygun bir şekilde dağılımını sağlayacak ve haksız rekabeti önleyici kararlar alabilecektir.¹²⁰

c. Kanada'nın Görüş ve Teklifleri

Şikago Konferansı sırasında Birleşik Krallık ile oldukça benzer görüşlere sahip olan Kanada, “*her devletin ülkesinin üzerinde yer alan hava sahasında tam ve münhasır egemenliğe sahip olması ve barış zamanında geçerli olmak üzere zararsız geçiş yetkisinin*

¹¹⁸ GÜNEL, s. 76.

¹¹⁹ DIEDERIKS - VERSCHOOR, s. 13.

¹²⁰ AKİPEK, s. 77 - 78; GÜNEL, s. 76.

olması” gerektiği görüşünü savunmuş ve Birleşik Krallık’ın bu hususları içeren tekliflerine destek vermiştir.¹²¹

Kanada görüşlerinin yer aldığı antlaşma tasarısı kapsamında, ekonomik alanda düzenleme yetkisi olan; rota, ücret, tarife, kapasite ve hava ulaştırma faaliyetleri üzerinde makul düzeyde düzenleyici güce sahip olan; uluslararası hava trafiği hususunda en yüksek otorite olma niteliğine sahip uluslararası nitelikte bir sivil havacılık örgütünün kurulmasını teklif etmiştir.¹²² Ayrıca Kanada’nın görüşüne göre dünya en başta kıtalar olmak üzere belirli birtakım bölgelere de ayrıldığından bahse konu örgüt bünyesinde bölgesel yetkilere sahip kurullar kurulmalı, bu kurullar lisans işlemleri ile beraber havacılık hizmetleriyle iştigal etmeli ve ayrılan bu bölgelerde Bölge Konseyleri oluşturulmalıdır.¹²³

Neticede Kanada’nın tasarısı Birleşik Krallık’ın görüş ve tekliflerine yakın olmakla beraber onlara kıyasla çok daha detaylı öneriler içermiştir.¹²⁴

¹²¹ AKİPEK, s. 78; COOPER, John Cobb: “**The Proposed Multilateral Agreement on Commercial Rights in International Civil Air Transport**”, Volume 14, Number 2, The Journal of Air Law and Commerce, Northwestern University, The United States of America, 1947, s. 126; GÜNEL, s. 76.

¹²² COOPER (1947), s. 126.

¹²³ AKİPEK, s. 78; GÜNEL, s. 76.

¹²⁴ DIEDERIKS - VERSCHOOR, s. 13.

d. Avustralya ve Yeni Zelanda'nın Görüş ve Teklifleri

Avustralya ve Yeni Zelanda'nın görüşüne göre bütün devletlerin bir araya geleceği tek bir otorite kurulmalı; bu otoritenin yönetimi altında büyük çaplı havayolları uluslararasılaştırılmalı (internationalisation); hava limanları ile hava araçları otoritenin mülkiyeti altında bulunmalı ve bunlardan elde edilecek kârlar her devlete ortaklık payı oranınca dağıtılmalıdır.¹²⁵ Daha kısa bir söyleyişle Avustralya ve Yeni Zelanda'nın görüşü, düzenleme ve denetleme yetkileri olan ve tüm devletlerin üye olma yoluyla bir parçası haline gelebileceği geniş bir sistemi öngörmüştür.

Sonuç olarak Avustralya ve Yeni Zelanda Konferansa katılan diğer devletlere, iç seferler noktasında devletin yetkisini saklı tutarak, uluslararası sivil havacılık düzeninin bir bütün halinde uluslararasılaştırılmasını teklif etmiştir.¹²⁶ Ancak söz konusu bu görüş ve teklifler Konferans sırasında, Fransa haricinde, hiçbir devletin desteğini alamamıştır.¹²⁷

2. Uluslararası Sivil Havacılık (Şikago) Sözleşmesi

Şikago Konferansı sona erdiğinde yukarıda bahsi geçen dört görüşten hiçbirisi tam olarak üstün gelememiştir.¹²⁸ Nitekim Birleşik Krallık'ın görüş ve teklifleri, kurulacak

¹²⁵ DIEDERIKS - VERSCHOOR, s. 13.

¹²⁶ AKİPEK, s. 78; GÜNEL, s. 76.

¹²⁷ AKİPEK, s. 79 - 80.

¹²⁸ AKİPEK, s. 75 - 80; DIEDERIKS - VERSCHOOR, s. 13; GÜNEL, s. 75.

uluslararası örgütün dönem itibariyle gelişimini sürdüren sivil havacılığın ilerleyişine zarar verebileceği gerekçesiyle uygulanabilir nitelikte görülmemiş ve aynı gerekçeyle Kanada'nın görüşünden de vazgeçilmiştir. Avustralya ve Yeni Zelanda'nın görüş ve teklifleri ise uluslararası sivil havacılığın aynı zamanda devletler arasındaki politikanın ayrılmaz bir parçası olması sebebiyle kabul edilmemiştir.

Şikago Konferansı'nın sonucunda Komisyon görüşmelerini içeren “*Son Senet (Final Act)*” düzenlenerek imzaya açılmış¹²⁹ ve birbirlerinden bağımsız bir şekilde imza ve onay süreçlerine tabi olan Son Senede *Ek (Appendix)* dört ayrı antlaşma ile ek bir tasarı ortaya çıkmıştır.¹³⁰ Son Senedin eklerinden biri olan “Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi” ya da diğer bir söyleyişle “Şikago Sözleşmesi”¹³¹ 7 Aralık 1944 tarihinde imzaya açılmış ve Konferansa katılan bütün devletlerce imzalanmıştır.¹³²

¹²⁹ Son Senet 5 Haziran 1945 kabul tarihli ve 4749 sayılı “*Şikago’da 7 Aralık 1944 tarihinde akit ve imza edilmiş olan Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması ile Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve bunların eklerinin onanması hakkında kanun*” ile Türkiye tarafından onaylanmıştır. Bkz. 12 Haziran 1945 tarihli ve 6029 sayılı T.C. Resmi Gazetesi.

¹³⁰ GÜNDÜZ, s. 414.

¹³¹ Mevcut durum itibariyle Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi’ne yüz doksan iki devlet taraftır. Türkiye’de Sözleşmeyi 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı Kanunla iç hukuku kapsamında onayladığından Şikago Sözleşmesi’ne taraftır. Şikago Sözleşmesi’ne taraf olan diğer devletler için ayrıca bkz. <www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago_EN.pdf> (Erişim Tarihi: 1 Mayıs 2017).

¹³² DIEDERIKS - VERSCHOOR, s. 14; HAVEL, SANCHEZ, s. 28. Ayrıca 24 Eylül 1968 tarihinde Arjantin’in başkenti Buenos Aires’de bir Protokol kabul edilmiş ve Şikago Sözleşmesi’ne eklenmiştir. Söz konusu Protokol vasıtasıyla İngilizce metnin yanına Fransızca ve İspanyolca bir metin eklenmiş ve bu diller geçerli dil olma statüsüyle beraber Sözleşmeye ilave edilmiştir. 1977 yılında da aynı statü Rusça metin açısından geçerli hale gelmiş ve bunu da Arapça ve Çince metinler takip etmiştir. Neticede 1999 yılının

Yürürlüğe girdiği tarihten bu yana geçerliliğini koruyan Şikago Sözleşmesi, uluslararası sivil havacılık hukukunun en temel kaynaklarından biri olma özelliğine sahip olmuştur. Hatta kimi yazarlara göre Şikago Sözleşmesi, çerçeve bir uluslararası sözleşme olması sebebiyle, mevcut sivil havacılık düzeninin temeli olarak kabul görmektedir.¹³³ Sözleşme'nin çerçeve nitelikte düzenlemeleri ihtiva etme sebebi ise kısaca şu şekilde izah edilebilir: Konferans'ın düzenlendiği dönemde uluslararası sivil havacılığın hukuki kapsamda detaylı olarak düzenleneceği çok taraflı bir sözleşmenin oluşturulması fikri ortaya çıkmıştır. Ancak Konferansa katılan devletlerce bu fikir hayata geçirilememiş ve özellikle ABD ile Birleşik Krallık arasındaki siyasi ve ekonomik rekabet sebebiyle yalnızca temel düzenlemeleri içeren bir uluslararası sivil havacılık sözleşmesi oluşturulabilmiştir. Ayrıca Sözleşme'nin imzaya açıldığı dönemde sivil havacılık faaliyetlerinden doğan ilişkilerin kapsamı günümüzdeki kadar yoğun olmamıştır. Bu sebeple de Şikago Konferansı'na katılan devletler, devletlerin uygulamasının beklenmesi gerektiği kanısına vararak detaylı bir metnin oluşumu yerine çerçeve niteliğinde bir sivil havacılık sözleşmesinin oluşumunu tercih etmişlerdir.¹³⁴ Tüm bunlarla birlikte kimi yazarlara göre Şikago Sözleşmesi, 43 ile 96. maddeler arasında düzenlenmiş olan

Eylül ayından bu yana bahse konu altı metin eşit statüye sahip olmuştur. Bkz. DIEDERIKS - VERSCHOOR, s. 14 - 15.

¹³³ GÜNEL, s. 76; <www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633-2015-dempsey_chicago_convention.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2016).

¹³⁴ GÜNEL, s. 76.

*Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (International Civil Aviation Organization - ICAO)*¹³⁵ “Kurucu Sözleşmesi” olma niteliğine de sahiptir.¹³⁶

Şikago Sözleşmesi'nin getirilerinden bahsedecek olursak, öncelikle Sözleşme ile uluslararası sivil havacılık hukukunun modern hale gelmesi sağlanmıştır. Bununla birlikte 80. madde kapsamında Paris ve Havana Sözleşmelerinin yerini almak üzere tasarlanan Şikago Sözleşmesi, 4 Nisan 1947 tarihinde yürürlüğe girerek bu hedefini gerçekleştirmiştir.¹³⁷ Ayrıca Sözleşme, Ekonomik ve Sosyal Konseye (Economic and Social Council - ECOSOC) bağlı olarak¹³⁸ 1947 yılının Ekim ayında BM Uzmanlık



¹³⁵ BM Uzmanlık Örgütlerinden biri olan ICAO, uluslararası hava ulaştırmanın emniyeti ile düzenlenmesini gözetmesi amacıyla 1947 yılında kurulmuştur. Şikago Sözleşmesi hükümleriyle düzenlenen örgütün merkezi, Kanada'nın Quebec eyaletinde bulunan Montreal şehrinde yer almaktadır. Bkz. NOLAN, Cathal. J.: **“The Greenwood Encyclopedia of International Relations”**, Volume I, Greenwood Publishing, London, 2002, s. 799.

¹³⁶ <www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633-2015-dempsey_chicago_convention.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2016).

¹³⁷ <www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633-2015-dempsey_chicago_convention.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2016).

¹³⁸ BM'nin altı ana organından biri olan ECOSOC, aynı zamanda Uzmanlık Örgütleriyle BM'nin resmi bağıni sağlamaktadır. Bkz. DENK, Erdem: **“Uluslararası Örgütler Hukuku: Birleşmiş Milletler Sistemi”**, Siyasal Kitabevi, Ankara, 2015, s. 207.

Örgütü haline gelen ICAO¹³⁹ gibi önceki uluslararası örgütlerin yerini alacak yeni ve daimi bir uluslararası örgüte vücut vermiştir.¹⁴⁰

Şikago Konferansı sırasındaki müzakerelerde tartışılan tarifeli hava hizmetleri ve hava trafik hakları (air traffic rights) konuları Konferans'ın sonunda çözüme kavuşturulmuş ve uluslararası hava ulaştırmanın hukuki rejimine ilişkin bir formül geliştirilmiştir.¹⁴¹ Bu formül kapsamında, Konferans'ın son gününde imzaya açılan Son Senedin eki niteliğindeki Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin yanı sıra, şu antlaşmalarda ayrı ve bağımsız bir şekilde imzaya açılmıştır.¹⁴²

- ❖ Doktrinde “*İki Serbestlik Antlaşması (Two Freedoms Agreement)*” olarak da anılan “*Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Antlaşması (International Air Services Transit Agreement)*” tamamlanmış ve imzaya açılmıştır.
- ❖ Doktrinde “*Beş Serbestlik Antlaşması (Five Freedoms Agreement)*” olarak da anılan “*Uluslararası Hava Ulaştırma Antlaşması (International Air Transport Agreement)*” tamamlanmış ve imzaya açılmıştır.

¹³⁹ 18 Kasım 2017 tarihi itibarıyla ICAO'ya üye yüz doksan iki devlet bulunmaktadır. Üye devletler için bkz. <www.icao.int/MemberStates/Member%20States.Multilingual.pdf> (Erişim Tarihi: 22 Kasım 2017).

¹⁴⁰ HENDERSON, s. 124; <www.icao.int/publications/Pages/doc7300.aspx> (Erişim Tarihi: 1 Mayıs 2017).

¹⁴¹ BOWEN, s. 309.

¹⁴² GÜNDÜZ, s. 414; <www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633-2015-dempsey_chicago_convention.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2016).

❖ “*Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Antlaşması (Interim Agreement on International Civil Aviation)*” tamamlanmış ve imzaya açılmıştır. Şikago Sözleşmesi’nin 91. maddesine göre Sözleşme yirmi altıncı devletin onayının akabinde katılma belgesini sunmasından itibaren yürürlüğe gireceği için aradaki zaman diliminde doğacak boşluk Geçici Sözleşme formülü ile giderilmek istenmiştir.¹⁴³ Sonuçta 6 Haziran 1945 tarihinde yürürlüğe giren bu Antlaşma, uluslararası sivil havacılığı ilgilendiren birçok faaliyet alanını boşluk giderilene kadar düzenlemekle birlikte geçici bir uluslararası sivil havacılık örgütünü de kurmuştur. Şikago Sözleşmesi’nin yürürlüğe girmesiyle birlikte Geçici Antlaşma yürürlükten kalkmıştır.¹⁴⁴

❖ “*Teknik Ekler Tasarısı (Draft Technical Annexes)*” adı altında ayrı bir tasarı Son Senede eklenmiştir.¹⁴⁵

¹⁴³ GÜNDÜZ, s. 440.

¹⁴⁴ “Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Antlaşması” 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı Kanun ile Türkiye tarafından iç hukuk kapsamında onaylanmıştır. Bkz. 12 Haziran 1945 tarihli ve 6029 sayılı T.C. Resmi Gazetesi.

¹⁴⁵ “Şikago Konferansı Nihai Senedi’nin diğer 4 ekinin hukuki statüsü ile 5. ekini oluşturan teknik konulardaki eklerin statüleri farklıdır. İlk 4 tanesi, uluslararası antlaşma niteliğindeyken, sonuncusunu oluşturan Annex’ler bir bütün olarak teknik anlamda devletlerin sivil havacılık düzenlemelerini uyumlu hale getirmeleri için öngörülen Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar (Standard and Recommended Principles-SARP)’dan oluşmaktadır. Bu suretle söz konusu Annex’ler her ne kadar Konvansiyon kapsamına dahil olarak kabul edilse de mutlak bağlayıcı statüyü haiz olmadığı gibi uluslararası antlaşma niteliğinde de değildir.” Bkz. SİRMEN, Kazım Sedat, ERSON ASAR, Bilge: “**Şikago Konvansiyon’un 83 Bis Maddesinin Uluslararası ve Türk Havacılık Hukukuna Etkileri**”, Cilt 8, Sayı 1, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Malatya, 2017, s. 291.

3. Hava Sahasına ilişkin Mevcut Hukuki Rejimin Değerlendirmesi

4 Nisan 1947 tarihinde yürürlüğe giren Şikago Sözleşmesi'nin 1. maddesi şu şekilde düzenlenmiştir:¹⁴⁶ *“Sözleşmeci devletler, her devletin ülkesinin üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemenliğe sahip olduğunu kabul ederler.”* Görüldüğü üzere Şikago Sözleşmesi kendisinden önce akdedilen Paris, Madrid ve Havana Sözleşmelerinde olduğu gibi hukuki rejim üstünlüğünü hava sahasında tam ve münhasır egemenlik ilkesine vermiştir.¹⁴⁷ Şikago Sözleşmesi'nin günümüzde yürürlükte olduğu göz önünde tutulduğunda, ulusal hava sahasına ilişkin mevcut hukuki rejimin devletin ülkesi üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemenliğe sahip olduğu ilkesi üzerinden şekillendiği ortaya çıkacaktır.¹⁴⁸ Bununla birlikte kimi yazarlara göre tam ve münhasır egemenlik ilkesi örf ve adet hukuku kuralı haline gelmiş ve pozitif hukuka yerleşmiştir.¹⁴⁹

Tam ve münhasır egemenlik ilkesine ilişkin olarak 1983 yılının Eylül ayında önemli bir olay yaşanmıştır. Kore Havayollarına ait olup “Flight 007” adlı tarifeli hava hizmeti sunmakta olan ve Güney Kore'nin tabiiyetini taşıyan bir sivil hava aracı, SSCB'nin hava sahasına girdikten sonra Sovyet ordusuna ait uçaklar tarafından

¹⁴⁶ Çeviri için bkz. GÜNDÜZ, s. 415. Çalışmamızın ilerleyen kısımlarında Şikago Sözleşmesi maddelerinin Türk çevirileri için bu kitaptan yararlanılacaktır.

¹⁴⁷ HAVEL, SANCHEZ, s. 40; KISH, s. 40.

¹⁴⁸ MALANCZUK, Peter: **“Akehurst’s Modern Introduction to International Law”**, Seventh Edition, Routledge, The United States of America and Canada, 2003, s. 199; MATTE, Nicolas M., BEDJAOUI, Mohammed (Ed.): **“International Law: Achievements and Prospects - Chapter 42: Air”**, Martinus Nijhoff Publishers, UNESCO - Paris, 1991, s. 951; TOLUNER, s. 43.

¹⁴⁹ GÜNEL, s. 79.

düşürülmüştür.¹⁵⁰ Bunun sonucunda ABD, BM Güvenlik Konseyi'nde *“barış zamanında egemenlik ne havayollarına ait bir uçağın ateş edilerek düşürülebileceğine izin vermekte ne de bunu gerektirmektedir”* şeklinde bir açıklamada bulunmuştur. Ancak bu açıklamalara karşı SSCB, her devletin hava sahasını da kapsamakta olan sınırlarının korunmasını sağlayan egemenlik hakkına sahip olduğu yanıtını vermiştir.¹⁵¹ Sonuçta yaşanan bu olayın akabinde ICAO tarafından düzenlenen bir Protokol ile Şikago Sözleşmesi'ne *“Madde 3 bis”* başlığı altında yeni bir madde¹⁵² eklenmiştir. Bu maddenin (a) bendi aynen şu şekilde düzenlenmiştir:¹⁵³ *“Sözleşmeciler Devletler, her devletin, uçuş halindeki sivil hava araçlarına karşı, silah kullanmaya başvurmaktan kaçınmasını kabul ederler; bir müdahale vukuunda, hava aracındaki kişilerin yaşamları ve hava aracının güvenliği tehlikeye sokulmamalıdır. Bu hüküm, herhangi bir yolla Birleşmiş Milletler Şartı'nda anılan hakları ve yükümlükleri değiştirecek biçimde yorumlanamaz.”* Görüldüğü üzere bu maddeyle, devletlerin sivil hava araçlarına karşı olası bir müdahalesi durumunda silah kullanmaya başvurmaktan kaçınmaları gerektiği düzenlenmiş ve

¹⁵⁰ Bu olayın akabinde ICAO Sekreterliği, hava araçları ayrımını düzenleyen 3. maddenin (a) ve (b) bentlerinin uygulanmasından kaynaklanan sorunlara çözüm getirilmesi amacıyla *“Civil/State Aircraft”* başlığına sahip bir çalışma başlatmıştır. Daha detaylı bilgi için bkz. AKKUTAY, s. 321 - 323.

¹⁵¹ Bkz. MALANCZUK, s. 199; DIXON, Martin, MCCORQUODALE, Robert, WILLIAMS, Sarah: **“Cases and Materials on International Law”**, Fourth Edition, Oxford University Press, The United States of America, 2003, s. 263.

¹⁵² Söz konusu Protokol, Şikago Sözleşmesi'nin *“Sözleşmenin Tadili”* başlıklı 94. maddesinin (a) bendi gereğince, ICAO Genel Kurulu tarafından tayin edilen adet sayısından devlet tarafından onaylandıktan sonra onaylayan devletler için yürürlüğe girecek ve dolayısıyla bu madde de yürürlüğe girecektir. Şikago Sözleşmesi'nin 94. Maddesi için bkz. GÜNDÜZ, s. 433.

¹⁵³ Bkz. GÜNDÜZ, s. 415.

özellikle hava araçlarındaki şahısların yaşamları ile hava aracının güvenliği ön plana çıkarılarak ve aynı madde kapsamındaki (b) bendiyle birlikte olası müdahalelerin sınırları çizilmiştir.¹⁵⁴

Şikago Sözleşmesi'nin 2. maddesi “ülke” kavramından ne anlaşılması gerektiğini açıkça düzenlemiştir. Söz konusu madde aynen şu şekildedir:¹⁵⁵ “*Sözleşmenin amaçları için devletin ülkesi; onun egemenliği, hükümdarlığı, koruması veya mandası altındaki karasal alanlar ve karasuları olarak addedilmelidir.*” Bu hükme göre bir devletin ulusal hava sahası aynı devletin kara ülkesi, iç suları ve karasularının üzerindeki hava sahasıdır. Dolayısıyla ulusal hava sahasının yatay kapsamda dış sınırını kara sularının bittiği çizgi oluşturmaktadır.¹⁵⁶ Ayrıca Şikago Sözleşmesi'nin sonrasında imzalanan ve 1958 tarihli Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmelerinden biri olan *Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi*'nin 1. maddesinin 1. paragrafına göre bir devletin sahip olduğu egemenlik, kara ülkesi ve iç suları ile birlikte kıyısına bitişik deniz kuşağı olan karasularını da içine

¹⁵⁴ “*Madde 3 bis*” başlıklı maddenin (b) bendi şu şekilde düzenlenmiştir: “*Sözleşmeciler, her devletin, egemenliğinin bir sonucu olarak, yetkisi olmaksızın ülkesi üzerinde uçan veya uçuşun, bu Sözleşmenin amaçlarına aykırı herhangi bir amaçla yapıldığını düşündüren makul nedenler varsa, bir sivil hava aracına, gösterilen bir havaalanına inmeyi talep etmeye yetkili olduğunu kabul ederler; bu devlet ayrıca böyle bir hava aracına, bu ihlallerine son vermesine ilişkin başka herhangi bir talimat verebilir. Bu amaçla sözleşmeciler devletler bu Sözleşmenin ilgili hükümlerine, özellikle bu maddenin (a) bendini içermek üzere, uluslararası hukukun ilgili kurallarına uygun herhangi bir yola başvurabilirler. Her sözleşmeciler devlet, sivil hava araçlarına yapılacak müdahalelere ilişkin yürürlükteki mevzuatını yayınlamayı kabul eder.*” Bkz. GÜNDÜZ, s. 415.

¹⁵⁵ Bkz. GÜNDÜZ, s. 415.

¹⁵⁶ JENNINGS, Robert, WATTS, Arthur: “**Oppenheim’s International Law**”, Ninth Edition, Volume I, Parts 2 to 4, Longman, The United Kingdom, 1992, s. 573; KISH, s. 40; ÖZMAN, Aydoğan: “**Deniz Hukuku I**”, Turhan Kitabevi, Ankara, 2006, s. 293.

almaktadır.¹⁵⁷ Aynı Sözleşme'nin 2. maddesine göre ise devletlerin egemenliği, deniz yatağını ve toprak altını kapsadığı gibi karasularının üzerindeki hava sahasını da kapsamaktadır.¹⁵⁸ Nihayet günümüz itibariyle uygulanan uluslararası hukukta bir devletin egemenliğe sahip olduğu ulusal hava sahasının, aynı devletin kara ülkesinin üzerinde yer alan hava sahasını ve bununla birlikte iç sularının ve karasularının üzerinde kalan hava sahasını içerdiği kabul görmektedir.¹⁵⁹ Nitekim BM Deniz Hukuku Sözleşmesi, 2. maddesinin 1. paragrafında devletlerin egemenliğinin kara ülkesi ve iç sularla birlikte karasularını da içerdiğini belirtmiş ve 2. maddesinin 2. paragrafında egemenliğin karasuları üzerindeki hava sahasını kapsadığını açıkça düzenlemiştir.¹⁶⁰

Bir devletin kara suları dışında kalan ve hiçbir devletin egemenliği altında bulunmayan açık denizler gibi deniz alanlarının üzerindeki hava sahası, uluslararası hava sahasını oluşturmaktadır.¹⁶¹ Bu hava sahasının hukuki rejiminin belirlenmesi noktasında Şikago Sözleşmesi'nde açık bir düzenleme bulunmamaktadır. Bununla birlikte BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 87(b) maddesine göre uluslararası hava sahasındaki hukuki rejim serbestliktir. Serbestlik rejimine göre her devletin hem sivil hem de devlet hava araçları

¹⁵⁷ ÖZMAN, s. 293.

¹⁵⁸ GÜNDÜZ, s. 198; KISH, s. 40 - 41.

¹⁵⁹ PEARSON, RILEY, s. 307.

¹⁶⁰ GÜNDÜZ, s. 222 - 223; ÖZMAN, s. 293. Ayrıca aynı Sözleşme 3. maddesiyle karasularının genişliğini şu şekilde tespit etmiştir: *"Her devletin, karasularının genişliğini bu sözleşmeye uygun şekilde belirlenen esas hatlardan itibaren on-iki deniz milini aşmayan bir sınıra kadar tespit etme hakkı vardır."* Bkz. GÜNDÜZ, s. 223.

¹⁶¹ SORGUCU, s. 66 - 67.

uluslararası hava sahası üzerinde serbestçe uçabilme hakkına sahiptir.¹⁶² Ancak devletler, uluslararası antlaşmalar vasıtasıyla söz konusu hava sahalarının idare edilmekte olan bölümleri için (kutupların veya okyanusların üzerindeki bazı bölümlerde olduğu gibi) sorumluluk altına girebilmektedirler. Örneğin ABD, niteliği gereği uluslararası hava sahası olmasına rağmen Pasifik Okyanusu'nun üzerinde kalan hava sahasının büyük bir bölümünde ve Atlantik Okyanusu'nun üzerindeki hava sahasının ise daha küçük bölümlerinde “*Hava Trafik Kontrol (Air Traffic Control - ATC)*” hizmetleri¹⁶³ verebilmektedir. Aynı şekilde Kuzey Atlantik hava sahası için sorumluluğu Kanada, İzlanda ve Birleşik Krallık paylaşmakta; Kuzey Kutbu hava sahası içinse Kanada ve Rusya paylaşmaktadır.¹⁶⁴

Çalışmamız kapsamında hava sahasının yatay sınırlarından bahsettikten sonra hususi olarak hava sahasının dikey sınırlarından da bahsetmek gerekecektir. Öncelikle hava sahasının dikey sınırının, farklı bir hukuki rejime tabi olan uzayın başladığı sınıra kadar uzandığı genel olarak kabul görmektedir. Ancak bahse konu *dikey sınırın mesafesi* konusunda¹⁶⁵ doktrinde görüş ayrılıkları mevcuttur ve neticede bu husus uluslararası

¹⁶² GÜNEL, s. 80.

¹⁶³ “*Hava trafik yönetimi, yukarıda ifade edildiği üzere, uçuş emniyeti ve hava ulaştırma açısından son derece öneme sahiptir. Bu bağlamda ATC hizmeti, devletlerin geleneksel işlemleri arasında yer almaktadır. ATC hizmeti ile iki hava aracının birbiriyle veya yeryüzündeki engellerle çarpışmasının engellenmesinin yanında, hava trafiğinin bir düzen içerisinde yürütmesi de sağlanmaktadır.*” Bkz. GÜNEL, s. 90.

¹⁶⁴ PEARSON, RILEY, s. 307.

¹⁶⁵ Hava sahasının yüksekliği, uzay ile arasındaki mesafeyi belirlemektedir. Bu sebeple uzay hukukunda uzayın başlangıç noktasını içine alan sınırların belirlenmesi hava sahasının yüksekliğine bağlı olacaktır. Bkz. KISH, s. 39.

hukuk kapsamında tartışmalı bir konu olmaya devam etmektedir.¹⁶⁶ Ayrıca günümüz uluslararası hukuk düzeninde hava sahasının nerede sona erdiği ve uzayın nerede başladığıyla ilgili hiçbir uluslararası antlaşmada bulunmamaktadır. Sonuçta tüm bu belirsizlikler, devletlerin artan bir şekilde uzay yolculuğuna yönelmesi ve insanlı uzay yolculuklarının çok daha gerçekçi hal almasıyla dikkat gerektiren bir alan kapsamında kalacaktır.¹⁶⁷

II. HAVA ULAŞTIRMAYA İLİŞKİN HUKUKİ REJİM

Uluslararası sivil havacılık hukukunun alt dallarından biri olan *uluslararası hava ulaştırma hukuku (international air transportation law)* yolcuların, yükün ve postanın havayolları tarafından hava araçları vasıtasıyla uluslararası kapsamda taşınmasını konu alan bir hukuk düzenini ifade etmektedir. Özellikle havayollarının ticari faaliyetleri ve dolayısıyla ekonomik bir amacı ihtiva eden bu hukuk dalından farklı nitelikteki *uluslararası hava seyrüseferi hukuku (international air navigation law)* ise hava araçlarının hava sahasındaki hareketleri ile beraber teknik ve operasyonel konuları içeren bir hukuk dalıdır. Aynı zamanda söz konusu hukuk dalı, havacılık emniyetinin (aviation safety) sağlanmasını amaçlayan birtakım kuralları da içermekle uluslararası hava ulaştırma hukukundan ayrılmaktadır.¹⁶⁸

¹⁶⁶ JENNINGS, WATTS, s. 573; KISH, 39.

¹⁶⁷ PEARSON, RILEY, s. 307.

¹⁶⁸ GÜNEL, s. 11 - 12 ve s. 129.

Şikago Konferansı sırasında hava seyrüseferi ile beraber hava ulaştırmada müzakerelerin temel konusunu oluşturmuştur.¹⁶⁹ Nitekim en başta Konferansa ev sahipliği yapan ABD, uluslararası hava ulaştırma konusunda geniş kapsamlı bir serbestliği çok taraflı bir antlaşmayla elde edebilmek amacıyla Şikago Konferansını toplamıştır.¹⁷⁰ Ancak Konferans sırasında ABD ile Birleşik Krallık, özellikle tarifeli hava hizmetleri konusu bakımından birbirine zıt olan görüşlerinde ısrarcı olmuşlar ve Konferans'tan netice alınamaması gibi bir tehlikenin varlığına sebep olmuşlardır.¹⁷¹ Söz konusu tehlikeyi bertaraf etmek amacıyla Hollanda: Tarifeli hava hizmetleri ile bu hizmetler kapsamındaki hava trafik haklarının Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi taslağından çıkarılmasını; bu konuların “*Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Antlaşması*” ve “*Uluslararası Hava Ulaştırma Antlaşması*” olmak üzere iki ayrı antlaşmanın kapsamına alınmasını ve antlaşmaların ayrı bir şekilde imza ve onay süreçlerine tabi tutulmasını katılımcı devletlere teklif etmiştir. Sonuçta teklifi kabul eden katılımcı devletler tarifeli hava hizmetlerinin Şikago Sözleşmesi haricinde iki ayrı antlaşmada düzenlenmesine karar vermişlerdir.¹⁷² Son aşamada aşağıda detaylı olarak değineceğimiz bahse konu iki Antlaşmayla hava trafik haklarını beş kategoriye ayıran bir hava ulaştırma rejimi meydana getirilmiş ve Antlaşmalar Son Senedin eki olarak ayrı bir şekilde devletlerin imzalarına açılmış ve onaylarına sunulmuştur.¹⁷³

¹⁶⁹ GÜNEL, s. 130.

¹⁷⁰ DİEDERİKS - VERSCHOOR, s. 17.

¹⁷¹ ÇAĞA, s. 211.

¹⁷² MATTE, s. 951.

¹⁷³ ÇAĞA, s. 211; DİEDERİKS - VERSCHOOR, s. 17; GÜNEL, s. 130; JENNINGS, WATTS, s. 655 - 656.

Şikago Rejimi kapsamında uluslararası hava ulaştırma tarifersiz uçuşlar açısından “*Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi*” ile düzenlenmiş; tarifeli hava hizmetleri bakımından ise biri “*Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Antlaşması*” ve diğeri “*Uluslararası Hava Ulaştırma Antlaşması*” olmak üzere Son Senede ek iki ayrı antlaşmayla çözüme kavuşturulabilmiştir.¹⁷⁴

Tüm bu hususlar doğrultusunda tarafımızca çalışmamızın bu başlığına Şikago Sözleşmesi rejimini konu alan ilk alt başlıkla başlanacaktır. Daha sonra gelen alt başlıklarda ise Hava Hizmetleri Transit Antlaşması ile Hava Ulaştırma Antlaşması’nın öngördüğü rejimden söz edilerek “Şikago Rejimi” ve dolayısıyla uluslararası hava ulaştırma konusunun tabi olduğu hukuki rejim incelenecek ve bu rejimin analizini kolaylaştıracak olan birtakım hava trafik haklarından bahsedilecektir.

A. Sivil Havacılık Sözleşmesinde Öngörülen Rejim

Şikago Sözleşmesi, esas almış olduğu tam ve münhasır egemenlik ilkesi aracılığıyla bir devletin tabiiyetindeki sivil hava aracının ve devlet hava aracının başka bir devletin hava sahasına inişini veya hava sahası üzerinden uçuşunu, kural olarak, yine o devletin hususi iznine veya başka bir şekilde vereceği yetkiye tabi kılmıştır.¹⁷⁵ Tam da bu noktada çalışmamızın ilerleyen alt bölümlerini de aydınlatması açısından, Şikago

¹⁷⁴ JENNINGS, WATTS, s. 655; RUIZ - DIMALANTA, Raquel T.: “**Overview of the Bilateral and Multilateral Regulation of International Air Transport**”, Volume 18, World Bulletin, The Philippines, 2002, s. 82.

¹⁷⁵ KRASNICKA, s. 196; PAZARCI, Hüseyin: “**Uluslararası Hukuk**”, Turhan Kitabevi Yayınları, Ankara, 2015, s. 299.

Sözleşmesi'nin hava araçları ayırımına ve araçların tabiiyetine ilişkin olan düzenlemelerinden bahsetmek gerekecektir.

Öncelikle Şikago Sözleşmesi "*Sivil ve devlet hava araçları*" başlığını taşıyan 3. maddesinin (a) bendinde, Sözleşme hükümlerinin yalnızca sivil hava araçlarına uygulanabileceğini, devlet hava araçlarına uygulanamayacağını¹⁷⁶ düzenlemiştir.¹⁷⁷ Görüldüğü üzere Şikago Sözleşmesi (a) bendi kapsamında hava araçları ayırımı bakımından sınırlamaya gitmiş ancak sivil hava aracını açıkça tanımlamamıştır.¹⁷⁸ Sözleşmenin 3. maddesinin (b) bendinde ise devlet hava araçları şu şekilde tanımlanmıştır:¹⁷⁹ "*Askeri alanda, gümrük ve polis hizmetlerinde kullanılan hava araçları devlet hava araçları olarak kabul edilir.*" Bu bentlerden hareketle, askeri alanda ya da gümrük ve polis hizmetlerinde kullanılma niteliğine sahip olmayan ve dolayısıyla devlet hava aracı statüsünü girmeyen her hava aracının, Şikago Sözleşmesi kapsamında, sivil hava aracı olarak değerlendirileceği ve ona göre muamele göreceği söylenebilecektir.¹⁸⁰

¹⁷⁶ Şikago Sözleşmesi'nin 3. maddesinin (c) bendine göre: "*Sözleşmeciler devletlerin hiçbir devlet hava aracı diğer bir devletin ülkesi üzerinde ya da özel bir antlaşma ile yetkisinin olmadığı veya başka türlü bir şekilde buna uygun koşulların bulunmadığı bir sahada uçamaz.*" Bkz. GÜNDÜZ, s. 415.

¹⁷⁷ AKKUTAY, s. 318; GÜNDÜZ, s. 415; RUIZ - DIMALANTA, s. 81.

¹⁷⁸ BROWNLIE, Ian: "**Principles of Public International Law**", Seventh Edition, Oxford University Press, New York, The United States of America, 2008, s. 426; MCCORQUODALE, DIXON, s. 260.

¹⁷⁹ Bkz. GÜNDÜZ, s. 415.

¹⁸⁰ Paris Sözleşmesi'nin 30. maddesine göre hava araçları "*özel hava araçları*" ve "*devlet hava araçları*" olmak üzere ikiye ayrılmış; "*devlet hava araçları*" askeri hava araçları ile posta, gümrük ve polis gibi münhasıran devlet hizmetinde kullanılmakta olan hava araçları olarak tanımlanmıştır. Bu maddeye göre askeri, gümrük, polis ve posta işlerinde kullanılan hava araçları kapsamı dışındaki bütün hava araçlarının

Sivil hava araçlarının tabiiyetine gelecek olduğumuzda, Paris Sözleşmesi ve daha sonra Şikago Sözleşmesi hükümleriyle de düzenlenmiş olduğu üzere, bir sivil hava aracının tabiiyetini belirleyen temel unsur *tescil devleti (state of registration)* olacaktır.¹⁸¹ Nitekim Sözleşme'nin "*Hava aracının tabiiyeti*" başlığını taşıyan 17. maddesi şu şekilde düzenlenmiştir:¹⁸² "*Hava araçları tescil edildiği devletin tabiiyetini haizdir.*" Bununla birlikte çifte tescilin düzenlendiği 18. madde hükmü ise şu şekildedir:¹⁸³ "*Bir hava aracının birden ziyade devlete tescili muteber değildir, fakat tescilin bir devletten diğerine nakli caizdir.*" Bu maddeye göre Şikago Sözleşmesi çifte tescili açıkça yasaklamış ve dolayısıyla tek bir devletin tescil devleti olabileceğini öngörmüştür.¹⁸⁴

Şikago Sözleşmesi tam ve münhasır egemenlik ilkesini düzenledikten ve sivil hava araçları ile devlet hava araçları ayırımına yer verdikten sonra aşağıda detaylı olarak yer vermiş olduğumuz birtakım hükümlerle uluslararası hava hizmetlerini "*tarifeli hava hizmetleri (scheduled air services)*" ve "*tarifersiz uçuş hakkı (right of non-scheduled*

"*özel hava aracı*" olduğu söylenebilecektir. Paris Sözleşmesi'nin 30. maddesiyle Şikago Sözleşmesi'nin 3. maddesinin (b) bendi kıyaslandığında ise "*posta*" ibaresinin devlet hava aracının tanımından çıkarıldığı görülecektir. Sonuçta 3. maddenin (b) bendinde belirtilen askeri alanda, gümrük ve polis hizmetlerinde kullanılma niteliklerine sahip olmayan her hava aracı, Şikago Sözleşmesi'nin benimsediği ayrımı kapsamında "*sivil hava aracı*" olarak addedileceğinden posta işlerinde kullanılan hava araçları da sivil hava aracı olarak kabul görecektir. Bkz. AKKUTAY, s. 317; SİRMEN, s. 4 - 6.

¹⁸¹ HENDERSON, s. 124.

¹⁸² Bkz. GÜNDÜZ, s. 418.

¹⁸³ Bkz. GÜNDÜZ, s. 418.

¹⁸⁴ BROWNLIE, 425 - 426; SİRMEN, ERSON ASAR, s. 306.

flight)” şeklinde iki ana gruba ayırmış ve tarifesiz uçuşlar açısından tam ve münhasır egemenlik ilkesinin kapsamına birtakım sınırlamalar getirmiştir.¹⁸⁵

Şikago Sözleşmesi’nin “*Tarifeli hava hizmetleri*” başlıklı 6. maddesi şu şekilde düzenlenmiştir:¹⁸⁶ “*Tarifeli uluslararası hava servisleri ancak hususi müsaade veya o devletten başka bir suretle salahiyet almış olmak ve ancak bu müsaade veya salahiyet hükümlerine riayet şartıyla Sözleşmecî devletlerden birinin ülkesi üzerinden veya ülkesi dâhilinde işleyebilirler.*” Öncelikle tarifeli hava hizmetleri kısaca yayınlanmış bir programa veya tarifeye uygun olarak sunulan hava hizmetleri anlamına gelmektedir.¹⁸⁷

Bununla birlikte bir hava hizmetinin uluslararası tarifeli hava hizmeti olarak adlandırılabilmesi için belirli birtakım özelliklere de sahip olması gerektiği doktrinde ileri sürülmektedir. Söz konusu özellikler şu şekildedir:¹⁸⁸ “(1) *Birden çok devletin ülkesi üstünden uçmak; (2) Paralı ve halka açık taşımacılık yapmak; (3) belirli bir zaman tablosuna göre ya da sistemli bir biçimde aynı iki ya da daha çok nokta arasında uçuş yapmak.*” Sonuç itibarıyla Şikago Sözleşmesi’nin 6. maddesine göre yayınlanmış belirli bir zaman tablosu veya programa uygun bir şekilde, akit devletlere ait havalimanları arasında paralı ve halka açık olarak işletilecek olan bir hava hizmetinin kurulabilmesi,

¹⁸⁵ KÖKSAL, s. 19; KRASNICKA, s. 196.

¹⁸⁶ Bkz. GÜNDÜZ, s. 416.

¹⁸⁷ KRASNICKA, s. 196.

¹⁸⁸ PAZARCI, s. 299 - 300.

yine akit devletlerin¹⁸⁹ hususi iznini veya akit devletlerden başka bir şekilde alınacak olan yetkiyi (örneğin uçuş lisansları)¹⁹⁰ gerektirecektir.¹⁹¹

Yukarıda belirtmiş olduğumuz üç özelliği ihtiva etmeyen uçuşlar ise *tarifersiz uçuşlar* kapsamında değerlendirilmektedir. Örneğin özel uçuşlar (private flights) ile jet uçuşları (jet flights) bahsi geçen bu özelliklerin bir kısmını ihtiva etmediğinden tarifersiz uçuşlar kapsamında değerlendirilecektir.¹⁹² Bu tür uçuşlara ilişkin olarak Şikago Sözleşmesi'nin "*Tarifersiz uçuş hakkı*" başlıklı 5. maddesinin ilk cümlesi şu şekilde düzenlenmiştir:¹⁹³ "*Sözleşmeciler devletlerden her biri diğer Sözleşmeciler devletlere ait olup tarifeli uluslararası servislerde çalışamayan hava araçlarının bu sözleşme ahkâmına riayet şartıyla önceden müsaade alınmasına lüzum kalmaksızın ülkesi dahiline girmek veya ülkesi üzerinden durmadan uçmak ve seyrüseferden gayri amaçlarla iniş yapmak hakkını tanırlar.*" Beşinci maddeden anlaşılmaktadır ki önceden alınacak bir izne gerek kalmaksızın akit devletler Sözleşme düzenine uymak kaydıyla birbirlerine tarifersiz uçuşlar açısından çok taraflı bir sözleşme çatısı altında iki hava trafik hakkı

¹⁸⁹ Bir devletin Şikago Sözleşmesi'ne taraf olması aynı zamanda ICAO'ya üyelik içinde yeterli olacaktır. Bkz. ÇAĞA, s. 324.

¹⁹⁰ Hususi izinler, aşağıda detaylı olarak değineceğimiz üzere, Şikago Rejimi'nin dolaylı yoldan bir sonucu olarak genellikle devletler arasında akdedilen iki taraflı hava ulaştırma antlaşmalarıyla karşılıklı bir şekilde verilmektedir. Bkz. ÇAĞA, s. 324.

¹⁹¹ KRASNICKA, s. 196; LISSITZYN, Oliver J.: "**Bilateral Agreements on Air Transport**", Volume 30, Journal of Air Law and Commerce, The United Kingdom, 1964, s. 248; PAZARCI, H., *a.g.e.*, s. 300; WASSENBERGH, Henry Abraham: "**Post-War International Civil Aviation Policy and the Law of the Air**", Second Edition, Martinus Nijhoff Publishers, The Hague, The Netherlands, 1962, s. 110.

¹⁹² KRASNICKA, s. 196; PAZARCI, s. 300.

¹⁹³ Bkz. GÜNDÜZ, s. 416.

tanımışlardır.¹⁹⁴ Söz konusu iki trafik hakkının kapsamı ise yalnızca Sözleşmeye taraf olan devletlerle sınırlandırılmıştır.¹⁹⁵

“*Birinci Hava Trafik Hakkı*” olarak nitelendireceğimiz ve doktrinde “*Transit Geçiş Hakkı*” adı altında anılmakta olan bu hak,¹⁹⁶ akit bir devletin tabiiyetindeki hava aracının bir başka akit devletin hava sahasına girebilmesine ve aynı devletin ülkesi üzerinden yere inmeksizin (without landing) ve durmadan (non-stop flights) uçabilmesine müsaade eden bir hava trafik hakkıdır.¹⁹⁷ Birinci trafik hakkını bir örnekle somutlaştıracak olursak, örneğin (A) devletin tabiiyetindeki bir hava aracı (C) devletin ülkesine doğru yol alırken (B) devletin hava sahasına girebilir ve aynı devletin ülkesi üzerinden yere inmeksizin ve durmadan uçabilir.¹⁹⁸ Sözleşme’nin 5. maddesine göre birinci trafik hakkından yararlanacak olan akit bir devletin tabiiyetindeki hava aracının diğer akit devletin hava sahasına girmeden önce o devletten hususi müsaade almasına gerek yoktur. Ancak hava trafiğinde bir karışıklık yaşanmaması ve havacılık emniyetinin sağlanması amacıyla uygulamada çoğu zaman üzerinde uçuş yapılacak akit devlet hava sahasına giriş yapılmasından önce kendisine bir bildirimde bulunulmasını aramaktadır.¹⁹⁹

¹⁹⁴ KRASNICKA, s. 196; PAZARCI, s. 300.

¹⁹⁵ WASSENBERGH (1962), s. 108.

¹⁹⁶ GÜNEL, s. 131; PEARSON, RILEY, s. 312.

¹⁹⁷ JEPPESEN SANDERSON INC.: “**Air Law - JAA ATPL Training**”, Germany, 2004, (Chapter 2), s. 11; KRASNICKA, s. 197; LISSITZYN, s. 248; PAZARCI, s. 300.

¹⁹⁸ PEARSON, RILEY, s. 312.

¹⁹⁹ PEARSON, RILEY, s. 312.

Şikago Sözleşmesi'nde düzenlenen trafik haklarından “*İkinci Hava Trafik Hakkı*” ise akit bir devletin tabiiyetindeki hava aracının trafik dışı amaçlarla başka bir akit devletin ülkesine iniş yapabilmesine ilişkindir.²⁰⁰ Doktrinde “*Teknik İniş Hakkı*” olarak da adlandırılan bu hak, Sözleşme kapsamında değerlendirildiğinde, tarifersiz uçuşlar açısından akit bir devletin tabiiyetindeki sivil hava aracının diğer akit devletin ülkesine yakıt ikmali ya da bakım görme gibi trafik dışı ve teknik amaçlarla inebilmesine müsaade eden bir hava trafik hakkıdır.²⁰¹ Burada önem arz eden husus iniş nedenin ticari olmaması noktasında toplanmaktadır. İkinci hava trafik hakkını da bir örnekle somutlaştıracak olduğumuzda, bu trafik hakkıyla (A) devletin tabiiyetinde olan bir hava aracı (C) devletin ülkesine doğru yol alırken, yolcu almasına ve indirmesine müsaade edilmeksizin (B) devletin ülkesine yakıt ikmal etmek ya da orada bakım görmek gibi teknik amaçlarla inebilmektedir.²⁰² Sözleşme'nin 5. maddesine göre ikinci trafik hakkının kullanımı için de iniş yapılacak olan akit devletten müsaade alınmasına gerek yoktur. Ancak yine hava trafiğinde bir karışıklık yaşanmaması ve havacılık emniyetinin sağlanması amacıyla uygulamada genel olarak iniş yapılacak olan akit devlete önceden bir bildirimde bulunma şartı aranmaktadır.²⁰³

Sonuç olarak Şikago Sözleşmesi, transit geçişin önünü açan birinci ve teknik iniş müsaade eden ikinci hava trafik hakkını akit devletlere 5. maddesi vasıtasıyla tarifersiz

²⁰⁰ KRASNICKA, s. 197.

²⁰¹ GÜNEL, s. 131; JEPPESEN SANDERSON INC. (Chapter 2), s. 11; PEARSON, RILEY, s. 312.

²⁰² Uzun mesafeli uçuşlar yapabilen hava araçlarının gelişiminden önce Ted Stevens Anchorage (Alaska/ABD), Shannon (İrlanda) ve Reykjavik (İzlanda) gibi havalimanları yaygın bir şekilde yakıt ikmali için kullanılmış havalimanlarıdır. Bkz. PEARSON, RILEY, s. 313.

²⁰³ PEARSON, RILEY, s. 313.

hava seferleri açısından tanımış ve bu şekilde tam ve münhasır egemenlik ilkesine sınırlamalar getirmiştir.²⁰⁴

Şikago Sözleşmesi hükümleri arasında tam ve münhasır egemenlik ilkesiyle bağlantılı olan başka hükümlerde vardır. Bu hükümlerden biri kabotajın düzenlenmiş olduğu 7. maddedir. Bahse konu madde şu şekilde düzenlenmiştir:²⁰⁵ “*Sözleşmecî devletlerden her biri ülkesi dahilindeki bir noktadan ülkesi dahilinde diğer bir noktaya ücret veya kira mukabilinde yolcu, yük veya posta taşımak müsaadesini sair Sözleşmecî devletlerin hava araçlarına vermemek hakkını haizdir. Sözleşmecî devletlerden her biri böyle bir imtiyazı diğer bir devlete veya diğer bir devletin hava yoluna inhisar şeklinde başlatmamayı ve diğer bir devletten inhisar şeklinde böyle bir imtiyazı kabul etmemeyi taahhüt eder.*” Bu hükümle Şikago Sözleşmesi, uluslararası deniz hukukunda olduğu gibi sivil havacılık hukukunda da hava sahasında tam ve münhasır egemenliğe sahip devletlere iç seferler noktasında kabotajdan doğan birtakım haklar tanımıştır. Nitekim Sözleşmeye taraf olan bir devlet, yabancı bir hava aracının ülke içindeki bir noktadan başka bir noktaya ticari amaçlarla uçuş yapmasına müsaade etme veya etmeme hakkına sahiptir.²⁰⁶ Bunun yanında kabotajın düzenlendiği maddenin son cümlesine “*tekele yol açmama*” kaydı konulmuştur. Bu kayda göre egemenliğe sahip olan akit devlet başka bir devlete iç seferler açısından yetki tanırken tekele yol açacak uygulamalardan kaçınacak;

²⁰⁴ GÜNEL, s. 135; WASSENBERGH (1962), s. 100.

²⁰⁵ Bkz. GÜNDÜZ, s. 416.

²⁰⁶ HAVEL, Brian F.: “**Beyond Open Skies: A New Regime for International Aviation**”, Kluwer Law International, The Netherlands, 2009, s. 97.

aynı zamanda kabotajdan doğan hakları elde eden akit devlet ise tekele yol açabilecek herhangi bir imtiyazı kabul etmemekle yükümlü olacaktır.²⁰⁷

Bununla birlikte Şikago Sözleşmesi “*Yasak bölgeler*” başlıklı 9. maddesinin (a) bendiyle akit devletlere, askeri gereklilikler veya kamu güvenliği nedenleriyle, ülkelerinin belirli bölgelerinde uçuşa yasak bölge ilan edebilme hakkını tanımıştır. Ancak akit devletlerin ilan edeceği yasak bölgeler hava seyrüseferini gereksiz yere ihlal etmeyecek derecede olmalı ve akit devletlerce bu hak kullanılırken uluslararası tarifeli hava hizmetlerinde faaliyet gösteren hava araçları arasında ayırım yapılmamalıdır.²⁰⁸ Öte yandan Şikago Sözleşmesi, aynı maddenin (b) bendiyle de akit devletlere istisnai durumlar altında veya olağanüstü haller devam ettiği sürece ya da kamu güvenliği nedenleriyle ülkesinin tamamı veya bir kısmı üzerinden uçuşları geçici olarak sınırlama ya da yasak etme hakkını tanımıştır.²⁰⁹ Sözleşme akit devletlere bu hakkı tanıırken tabiiyet bakımından bir fark gözetmeksizin bütün diğer akit devletlerin hava araçlarına eşit şekilde uygulanacağı şartını mahfuz bırakmıştır.²¹⁰ Neticede Şikago Sözleşmesi’nin 9. maddesi, “*istisnai haller*” ile “*kamu güvenliği (public safety)*” ya da “*askeri gereklilik (military necessity)*” nedenlerine dayalı olarak yasaklamaları ve sınırlamaları hüküm altına almış ve Sözleşme’nin 1. maddesinde düzenlenen tam ve münhasır egemenlik ilkesini destekleyici düzenlemelere yer vermiştir. Şikago Sözleşmesi’nin 9. maddesi kimi yazarlarca doktrinde farklı şekillerde de değerlendirilmektedir. Söz konusu yazarlara göre askeri gereklilikler veya kamu güvenliği gibi özel durumlarda devletler, politik amaçlar

²⁰⁷ DIEDERİKS - VERSCHOOR, s. 17.

²⁰⁸ GÜNDÜZ, s. 416.

²⁰⁹ GÜNDÜZ, s. 417; PAZARCI, s. 300.

²¹⁰ GÜNDÜZ, s. 417.

doğrultusunda, ilk olarak kendi çıkarlarını ortaya koyduğu bir eğilimi ön plana çıkaracaklardır.²¹¹ Ayrıca Paris Sözleşmesi de 3. maddesiyle Şikago Sözleşmesi'nin 9. maddesine benzer nitelikte bir hükme yer verdiğinden Paris Sözleşmesi'nden bu yana uluslararası sivil havacılık hukuku kapsamında yasaklayıcı veya sınırlayıcı hükümler üstün gelmektedir. Tüm bunlara rağmen Şikago Sözleşmesi'nin 9. maddesi, açık bir biçimde hava sahasındaki tam ve münhasır egemenlik ilkesini korumakla beraber devletlerin öncelikli olarak kendi çıkarlarını muhafaza etme eğilimi içerisinde olduklarını yansıtmaktadır.²¹²

Kural olan tam ve münhasır egemenlik ilkesiyle bağlantılı hükümlerden bir diğeri ise her bir akit devlete iniş için uygun havalimanlarını tayin etme hakkını tanıyan 10. maddedir. Aynı şekilde Sözleşme 11. ve 13. maddeleriyle her bir akit devlete iniş ve kalkışı ve bunun yanında giriş ve gümrük işlemlerini kendi ulusal hukuklarına göre düzenleme hakkını tanıyarak, egemenliğin kural olma niteliğini muhafaza etmiştir.²¹³

Son olarak uluslararası tarifeli hava hizmetlerinden ayrı bir şekilde akit devletlerin özel iznine tabi olan uçuş türlerinden bir diğeri pilotsuz hava araçlarının (pilotless aircraft) gerçekleştireceği uçuşlardır.²¹⁴ Bu tür uçuşlara uygulanacak olan hukuki rejim “*Pilotsuz hava aracı*” başlığı altında Şikago Sözleşmesi'nin 8. maddesinde hüküm altına alınmıştır. Söz konusu madde şu şekilde düzenlenmiştir:²¹⁵ “*Pilotsuz uçabilen hava araçlarına ancak hususi salahiyet verilmiş ve bu salahiyet hükümlerine riayet etmek*

²¹¹ DIEDERİKS - VERSCHOOR, s. 19.

²¹² DIEDERİKS - VERSCHOOR, s. 19.

²¹³ KRASNICKA, s. 197.

²¹⁴ KRASNICKA, s. 197.

²¹⁵ Bkz. GÜNDÜZ, s. 416.

şartıyla Sözleşmeci devletlerden birinin ülkesi üzerinden uçabilir. Sözleşmeci devletlerden her biri pilotsuz uçabilen böyle bir hava aracının sivil hava araçlarına açık olan sahalardaki uçuşunu sivil hava araçlarına tehlike teşkil etmeyecek şekilde kontrol etmeyi taahhüt eder.”

B. Hava Hizmetleri Transit Antlaşmasında Öngörülen Rejim

Yukarıda da belirtmiş olduğumuz üzere Şikago Sözleşmesi, birinci hava trafik hakkı olan transit geçiş ile ikinci hava trafik hakkı olan teknik inişi akit devletlerin tabiiyetindeki sivil hava araçlarına yalnızca tarifesiz uçuşlar açısından tanımıştır.²¹⁶ 30 Ocak 1945 tarihinde yürürlüğe giren ve doktrinde “*İki Serbestlik Antlaşması*” veya “*Hava Transit Antlaşması*” olarak da anılan “*Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Antlaşması*”²¹⁷ ise bir adım daha öteye giderek söz konusu iki hava trafik hakkını akit devletlerin²¹⁸ tabiiyetindeki sivil hava araçlarına tarifeli hava hizmetleri bakımından tanımıştır.²¹⁹

²¹⁶ Bkz. Birinci Bölüm, Alt Bölüm II, Kısım (A).

²¹⁷ Antlaşma’nın İngilizce metni için bkz. KÖKSAL, s. 51 - 54.

²¹⁸ Hava Transit Antlaşması’nın giriş kısmında, dolaylı yoldan, Antlaşmaya taraf olmak isteyen bir devletin aynı zamanda ICAO üyesi olması ve dolayısıyla Şikago Sözleşmesi’ne taraf olması şartı öngörülmüştür. Bkz. KÖKSAL, s. 51.

²¹⁹ DIEDERİKS - VERSCHOOR, s. 17; FULDA, Carl H.: “**International Aspects of Aviation**”, Volume 33, Journal of Air Law and Commerce, The United Kingdom, 1967, s. 64; GÜNEL, s. 135; JENNINGS, WATTS, s. 655 - 656; KRASNICKA, s. 199; LISSITZYN, s. 248.

Hava Transit Antlaşması'nın 1. maddesinin 1. bölümüne göre uluslararası tarifeli hava hizmetlerinde faaliyet gösteren ve akit devletlerin tabiiyetinde olan bir hava aracı, diğer akit devletin ülkesi üzerinden yere iniş yapmaksızın uçuş yapabilme hakkına ve akit devletlerin ülkesine trafik dışı amaçlarla iniş yapabilme hakkına sahiptir.²²⁰ Çalışmamızın bir önceki kısmında belirtmiş olduğumuz gibi trafik dışı amaçlardan anlaşılması gereken acil durum inişleri (emergency landings), yakıt ikmali veya bakım görme gibi teknik içerikli amaçlardır. Bu tür trafik dışı amaçlarla yapılan inişler sırasında, iniş yapan akit devletlerin tabiiyetindeki hava araçları tarafından yolcu, yük ve postanın alınması veya bunların indirilmesi yasaklanmıştır ve bunun için iniş yapılan devletten hususi bir izin alınması gerektir.²²¹

Hava Transit Antlaşması'nın 1. maddesinin 2. bölümüne göre akit devletler her iki hava trafik hakkından yararlanırken Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Antlaşması hükümlerine; yürürlüğe girdiği andan itibaren ise Şikago Sözleşmesi hükümlerine riayet edeceklerdir. Bununla birlikte Antlaşma'nın 1. maddesinin 3. bölümüne göre teknik amaçlarla ülkesine iniş yapılan akit devletler, iniş yapan diğer akit devletlerin havayollarından makul ölçülerde ticari hizmet sunmalarını, diğer bir söyleyişle yolcu, yük ve posta almalarını isteyebilme hakkına sahip olacaktır.²²²

Antlaşma'nın 1. maddesinin 4. bölümüne göre akit devletler, Antlaşma hükümlerine tabi olmak şartıyla, diğer akit devletlerin tabiiyetinde olup uluslararası tarifeli hava hizmetine tahsis edilen hava araçları tarafından izlenecek ülke içindeki

²²⁰ ÇAĞA, s. 325; DİEDERİKS - VERRSCHOOR, s. 17; KRASNICKA, s. 199; KÖKSAL, s. 51.

²²¹ ÇAĞA, s. 325; KRASNICKA, s. 199.

²²² GÜNEL, s. 135; KÖKSAL, s. 51.

rotalar ile aynı şekilde herhangi bir hava hizmeti kapsamında kullanılabilecek havalimanlarını tayin edebilme hakkına sahip olacaktır.²²³

En son Kongo'nun 26 Ağustos 2013 tarihindeki katılımıyla Hava Transit Antlaşması'na mevcut durumda yüz otuz bir devlet taraftır²²⁴ ve görüldüğü üzere Antlaşma çok sayıda devlet tarafından imzalanmış ve onaylanmıştır.²²⁵ Bunun sonucu olarak söylenebilecektir ki, karasularından zarar geçişe benzer bir şekilde hava sahasından transit geçiş hakkı da tarifeli hava hizmetleri kapsamında devletler tarafından yaygın bir şekilde benimsenmiştir.²²⁶ Ancak Rusya, Çin²²⁷ ve Kanada gibi coğrafi alan bakımından geniş ölçüde yer kaplayan birtakım devletler ile Endonezya gibi yoğun uçuş rotaları üzerinde bulunan bazı devletler Hava Transit Antlaşması'na taraf olmamıştır.²²⁸

²²³ KRASNICKA, s. 199.

²²⁴ Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Antlaşması 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı Kanun kapsamında Türkiye tarafından iç hukuk kapsamında onaylanmıştır ve dolayısıyla Türkiye Hava Transit Antlaşması'na taraftır. Bkz. ÖKÇÜN, Ahmet Gündüz, ÖKÇÜN Ahmet Rıfat: **“Türk Antlaşmaları Rehberi: 1920 - 1973”**, 2. Baskı, Sermaye Piyasası Kurulu, Ankara, 1997, s. 366.

²²⁵ Taraf devletler için bkz. <www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Transit_EN.pdf> (Erişim Tarihi: 30 Mart 2017)

²²⁶ GÜNEL, s. 135.

²²⁷ Ancak 3 Haziran 1997 tarihli nota vasıtasıyla Çin'e, Hong Kong'a uygulanmakta olan Hava Transit Antlaşması'nın 1 Temmuz 1997 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere Hong Kong Özel İdari Bölgesi'ne de uygulanmaya devam edeceği bildirilmiştir. Ayrıca 6 Ekim 1999 tarihli nota aracılığıyla aynı devlete, Makao'ya uygulanmakta olan Hava Transit Antlaşması'nın 20 Aralık 1999 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere Makao Özel İdari Bölgesi'ne de uygulanmaya devam edeceği aynı şekilde bildirilmiştir. Bkz. <www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Transit_EN.pdf> (Erişim Tarihi: 1 Ocak 2018)

²²⁸ GÜNEL, s. 135.

Sonuç olarak her iki durum bir arada değerlendirildiğinde, Hava Transit Antlaşması'nın çok sayıda devlet arasında geçerli ve dolayısıyla bağlayıcı bir antlaşma olduğu ortaya çıkacaktır. Ancak coğrafi açıdan birtakım büyük devletlerin veya yoğun uçuş rotaları üzerinde bulunan bazı devletlerin taraf olmaması sebebiyle Antlaşma kapsamında düzenlemiş her iki hava trafik hakkı tarifeli hava hizmetlerine uygulanma noktasında engellerle karşı karşıya kalabilecektir.

C. Hava Ulaştırma Antlaşmasında Öngörülen Rejim

1. Antlaşma Metninde Öngörülen Trafik Hakları

8 Şubat 1945 tarihinde yürürlüğe giren Uluslararası Hava Ulaştırma Antlaşması²²⁹ akit devletlere uluslararası ticari havacılık faaliyetlerinin gelişimi açısından hususi öneme sahip üçüncü ve dördüncü hava trafik hakkını tarifeli hava hizmetleri açısından tanımıştır.²³⁰ Ayrıca Hava Ulaştırma Antlaşması o dönemde oldukça tartışmalı olan beşinci hava trafik hakkını da (dar bir çerçeve içerisinde de kalsa) akit devletlere sunmuştur.²³¹ Bu şekilde ilk beş hava trafik hakkını düzenlemiş olan Hava Ulaştırma Antlaşması doktrinde “*Beş Serbestlik Antlaşması*” adı altında da anılmaktadır.²³²

²²⁹ Antlaşma'nın İngilizce metni için bkz. KÖKSAL, s. 54 - 59.

²³⁰ JENNINGS, WATTS, s. 655.

²³¹ FULDA, s. 64.

²³² DIEDERIKS - VERSCHOOR, s. 17; GÜNEL, s. 135; JENNINGS, WATTS, s. 655; KÖKSAL, s. 55; <www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633_dempsey_air_traffic_rights.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2016).

Hava Ulaştırma Antlaşması'nın akit devletlere tanıdığı hava trafik haklarından ilk ikisi, Şikago Sözleşmesi kapsamında tarifesiz uçuşlar açısından; Hava Hizmetleri Transit Antlaşması'nda ise tarifeli hava hizmetleri bakımından düzenlenen hava trafik haklarının aynıdır.²³³ İlk iki trafik hakkı haricinde, havacılık açısından uluslararası ticarete imkan veren ve dolayısıyla ekonomik içerikli olarak nitelendirebileceğimiz üçüncü, dördüncü ve beşinci hava trafik hakları Hava Ulaştırma Antlaşması'nın 1. maddesinin 1. bölümü kapsamında şu şekilde düzenlenmiştir:²³⁴

- ❖ Üçüncü hava trafik hakkına göre tarifeli hava hizmeti sunmakta olan bir hava aracı, tabiiyetinde bulunduğu akit devletin ülkesinden aldığı yolcuyu, yükü ve postayı başka bir akit devletin ülkesine taşıyabilecektir.²³⁵ Örneğin üçüncü hava trafik hakkıyla (A) devletin tabiiyetindeki bir hava aracı, (A) devletin ülkesinden aldığı yolcuyu, yükü ve postayı (B) devletine taşıyabilecek ve aynı devletin ülkesine indirebilecektir.
- ❖ Dördüncü hava trafik hakkına göre tarifeli hava hizmeti sunmakta olan bir hava aracı, başka bir akit devletin ülkesinden aldığı yolcuyu, yükü ve postayı tabiiyetinde bulunduğu akit devletin ülkesine taşıyabilecektir.²³⁶ Örneğin dördüncü hava trafik

²³³ CHENG, Bin: **“The Law of International Air Transport”**, The London Institute of World Affairs, London, 1962, s. 14; KRASNICKA, s. 200.

²³⁴ DIEDERİKS - VERSCHOOR, s. 17; KRASNICKA, s. 200; LISSITZYN, s. 248.

²³⁵ CHENG, s. 14; JENNINGS, WATTS, s. 655; JEPPESEN SANDERSON INC. (Chapter 2), s. 11; LISSITZYN, s. 248; PEARSON, RILEY, s. 313.

²³⁶ CHENG, s. 14; JENNINGS, WATTS, s. 655; JEPPESEN SANDERSON INC. (Chapter 2), s. 11; LISSITZYN, s. 248; PEARSON, RILEY, s. 313.

hakkıyla (A) devletin tabiiyetindeki bir hava aracı, (B) devletin ülkesinden aldığı yolcuyu, yükü ve postayı tabiiyetinde bulunduğu (A) devlete taşıyabilecek ve aynı devletin ülkesine indirebilecektir.

- ❖ Beşinci hava trafik hakkıyla tarifeli hava hizmeti sunmakta olan ve akit devletlerden birinin tabiiyetindeki bir hava aracı, diğer bir akit devletin ülkesinden aldığı yolcuyu, yükü ve postayı üçüncü bir akit devletin ülkesine taşıyabilecek ya da üçüncü akit devletin ülkesinden aldığı yolcuyu, yükü ve postayı diğer akit devletin ülkesine taşıyabilecektir.²³⁷ Ancak Hava Ulaştırma Antlaşması'nın 4. maddesinin 1. bölümü kapsamında devletlerin beşinci hava trafik hakkına çekince koyabilme hakları mahfuz bırakılmıştır.²³⁸ Örneğin beşinci hava trafik hakkıyla (A) devletin tabiiyetindeki bir hava aracı, (B) devletin ülkesine uçuş yaparak aynı devletin ülkesinden aldığı yolcuyu, yükü ve postayı (C) devletin ülkesine taşıyabilecektir. Aynı şekilde (A) devletin tabiiyetindeki bir hava aracı, (C) devletin ülkesine uçuş yaparak aynı devletin ülkesinden aldığı yolcuyu, yükü ve postayı (B) devletin ülkesine taşıyabilecektir.²³⁹ Beşinci hava trafik hakkı akit devletlerin tabiiyetlerindeki hava araçlarına birbiriyle alakadar olmayan iki ülke arasında tarifeli hava hizmeti sunabilme hakkı verdiğinden nadiren devletlerin birbirine tanıdığı bir hava trafik hakkı olmuştur.²⁴⁰ Aynı zamanda beşinci hak, etkin bir şekilde uluslararası hava

²³⁷ CHENG, s. 14; DIEDERİKS - VERSCHOOR, s. 17; JENNINGS, WATTS, s. 655; LISSITZYN, s. 248; PAZARCI, s. 300.

²³⁸ KÖKSAL, s. 57; PAZARCI, s. 300.

²³⁹ Beşinci hava trafik hakkı kapsamında uçuş yapılacak akit devlet sayısı üç veya üçten fazla olabilir. Bkz. JEPPESEN SANDERSON INC. (Chapter 2), s. 11.

²⁴⁰ PEARSON, RILEY, s. 313.

ulaştırmayı kolaylaştırdığından uygulamada son derece önemli bir hava trafik hakkı olmuştur.²⁴¹

Yolcuların vatandaşlığı meselesi üçüncü, dördüncü ve beşinci trafik hakkının kullanımını etkilememektedir. Vatandaşlıkla ilgili hususlar “göçmenlik” ve “güvenlik kuralları” gibi konularla ilişkilidir. Neticede trafik haklarının kullanımı için önem arz eden husus hava araçlarının tescil devletidir.²⁴² Ayrıca Hava Ulaştırma Antlaşması’nın 1. maddesinin 1. bölümü kapsamında ticari nitelikteki bu trafik hakları, hava aracının tabiiyetinde olduğı akit devletin ülkesinden başlamak ve aynı ülkeye geri dönmek kayıtlarını içeren ve makul ölçülerde belirlenmiş olan bir rota üzerinden sunulan hava hizmetleriyle sınırlandırılmıştır.²⁴³

Hava Ulaştırma Antlaşması’nda ilk beş hava trafik hakkının bir arada düzenlenmesindeki temel amaç, dünya genelinde sürekli olarak gelişmekte olan hava ulaştırma sektörünün beraberinde getirdiğı ihtiyaçların ve devletlerin tabiiyetlerindeki hava araçlarının birden çok ulusal hava sahasından mecburi olarak geçiş gerekliliğinin bir arada karşılanması olmuştur.²⁴⁴ Özellikle üçüncü, dördüncü ve beşinci hava trafik haklarının Hava Ulaştırma Antlaşması gibi çok taraflı bir antlaşmayla düzenlenmesi, söz konusu bu temel amacın somutlaştırıldığını göstermektedir. Ancak on dokuz devlet tarafından imzalanmasına rağmen Hava Ulaştırma Antlaşması’na mevcut durumda

²⁴¹ Ayrıca beşinci hava trafik hakkı kabotajla karıştırlmamalıdır, bkz. JEPPESEN SANDERSON INC. (Chapter 2), s. 11.

²⁴² PEARSON, RILEY, s. 313.

²⁴³ JENNINGS, WATTS, s. 655; KÖKSAL, s. 55.

²⁴⁴ KRASNICKA, s. 200.

yalnızca on bir devlet taraftır²⁴⁵ ve sonuçta Antlaşma geniş ölçüde kabul görmediğinden günümüz ticari havacılığı açısından hükümsüz kalmıştır.²⁴⁶ Antlaşmaya taraf olan devlet sayısının oldukça az olmasının ana sebebi ise devletlerin ticari hava trafik haklarını çok taraflı bir antlaşmaya kontrol edemeyeceklerini düşünmelerinden ve en nihayetinde taraf olma konusunda isteksiz olmalarından ileri gelmektedir.²⁴⁷

2. Uygulamada Gelişen Diğer Trafik Hakları

Yukarıda değinmiş olduğumuz ilk beş hava trafik hakkı kaynağını, tarifesiz uçuşlar bakımından Şikago Sözleşmesi'nden; tarifeli hava hizmetleri açısından ise Hava Transit Antlaşması ile Hava Ulaştırma Antlaşması'ndan almaktadır. Sonraki süreçte devletler arası sivil havacılık faaliyetleri daha da yoğunlaşınca uygulamada altıncı, yedinci, sekizinci ve dokuzuncu hava trafik hakları gelişim göstermiş ve ICAO bu trafik haklarını söz konusu adlarla karakterize etmiştir.²⁴⁸

²⁴⁵ Taraf devletler için bkz. <www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Transport_EN.pdf> (Erişim Tarihi: 30 Mart 2017). Ayrıca Uluslararası Hava Ulaştırma Antlaşması Türkiye tarafından 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı Kanun ile iç hukuk kapsamında, beşinci hava trafik hakkına konulan çekinceyle beraber onaylanmıştır. Bkz. ÖKÇÜN, ÖKÇÜN, s. 366.

²⁴⁶ FULDA, s. 64; JENNINGS, WATTS, s. 656.

²⁴⁷ DIEDERİKS - VERSCHOOR, s. 17; GÜNEL, s. 136.

²⁴⁸ LEE, Jae Woon: “Revisiting Freedom of Overflight in International Air Law: Minimum Multilateralism in International Air Transport”, Volume 38, Issue 4/5, Air and Space Law, Kluwer Law International BV, The Netherlands, 2013, s. 354.

Altıncı, yedinci, sekizinci ve dokuzuncu hava trafik hakları ilk beş hava trafik hakkından bağımsız olarak doktrine de konu olmuştur. Ancak kimi yazarlara göre bu trafik hakları, ilk beş hava trafik hakkının önemi daha az olan farklı versiyonlarından ibarettir.²⁴⁹

a. Altıncı Hava Trafik Hakkı

Hem Hava Transit Antlaşması hem de Hava Ulaştırma Antlaşması'nda düzenlenmeyen ve doktrinde tartışmalı olan altıncı hava trafik hakkı, yolcuların, yükün ve postanın bir ülkeden diğerine, taşımayı gerçekleştiren hava aracının tabiiyetinde olduğu devletin ülkesine uğraması kaydıyla taşınmasına ilişkin olan bir hava trafik hakkıdır.²⁵⁰ Bu trafik hakkıyla (A) devletin tabiiyetindeki bir hava aracı, (B) devletinden aldığı yolcu, yükü ve postayı tabiiyetindeki olduğu (A) devletin ülkesine uğramak kaydıyla (C) devlete taşıyabilecektir.

b. Yedinci Hava Trafik Hakkı

Hem Hava Transit Antlaşmasında hem de Hava Ulaştırma Antlaşması'nda düzenlenmeyen yedinci hava trafik hakkı, uçuşu gerçekleştiren hava aracının tabiiyetinde olduğu devletin ülkesine uğraması şartını devre dışı bırakarak altıncı hava trafik

²⁴⁹ Bkz. DİEDERİKS - VERSCHOOR, s. 17.

²⁵⁰ CHENG, s. 15; PEARSON, RILEY, s. 313.

hakkından ayrılmaktadır.²⁵¹ Bu trafik hakkıyla (A) devletin tabiiyetindeki bir hava aracı, (B) devletinden aldığı yolcuyu, yükü ve postayı (A) devletine uğramasına gerek kalmaksızın doğrudan (C) devletine taşıyabilecektir.²⁵²

c. Sekizinci Hava Trafik Hakkı

Sekizinci hava trafik hakkından yararlanan bir hava aracı, tabiiyetinde olduğu devlet haricinde, bir başka devletin ülkesi içerisinde yer alan bir noktadan aynı ülke içerisinde yer alan diğer bir noktaya yolcu, yük ve posta taşıyabilecektir.²⁵³

Doktrinde kimi yazarlarca “*bağlantılı kabotaj hakkı*” kimi yazarlarca da “*kabotaj hakkı*” adı altında anılan söz konusu bu trafik hakkı kullanılırken taşımacılığı yapacak olan hava aracı, uçuşuna ya tabiiyetinde olduğu devletten başlamalı ya da uçuşunu aynı devletin ülkesinde bitirmelidir.²⁵⁴

d. Dokuzuncu Hava Trafik Hakkı

Dokuzuncu hava trafik hakkından yararlanan bir hava aracı, tabiiyetinde olduğu devlet haricinde bir başka devletin ülkesi içerisinde yer alan bir noktadan aynı ülke

²⁵¹ CHENG, s. 15; PEARSON, RILEY, s. 313.

²⁵² CHENG, s. 15; PEARSON, RILEY, s. 313

²⁵³ CHENG, s. 15.

²⁵⁴ Bkz. CHENG, s. 15; GÜNEL, s. 134; PEARSON, RILEY, s. 313.

içerisinde yer alan diğer bir noktaya, uçuşuna tabiiyetinde olduğu devletin ülkesinden başlamaksızın ya da uçuşunu aynı devletin ülkesinde bitirmeksizin yolcu, yük ve posta taşıyabilecektir.²⁵⁵

Doktrinde kimi yazarlarca “*tam kabotaj hakkı*” olarak²⁵⁶ adlandırılan söz konusu dokuzuncu hava trafik hakkını şu şekilde somutlaştırabiliriz: Örneğin bu trafik hakkıyla Lufthansa havayollarına ait olup Almanya’nın tabiiyetinde bulunan bir hava aracı, uçuşuna Almanya’da başlamaksızın ya da uçuşunu Almanya’da bitirmeksizin Türkiye sınırları içerisinde kalarak Ankara ile İstanbul arasında sefer yapabilecektir.²⁵⁷

D. Hava Ulaştırma Rejimine İlişkin Değerlendirme

Uluslararası ilişkilerde ve özellikle iki taraflı antlaşmaların oluşum sürecinde “*tam ve münhasır egemenlik*” kavramı uluslararası hava seyrüsefer hukukuyla daha çok ilişkilendirilmektedir. Ancak sivil havacılığı ilgilendiren ticari faaliyetleri düzenlemek suretiyle ekonomik bir amaca sahip olması ve devletlerin ekonomik çıkarlarını egemenlik hassasiyetlerine göre belirlemesi sebepleriyle uluslararası hava ulaştırma hukukunun tam ve münhasır egemenlik kavramı ile çok daha bağlantılı olduğu söylenebilecektir.²⁵⁸ Nitekim Şikago Konferansı sırasında da devletlerin uzlaşamadıkları esas konular,

²⁵⁵ PEARSON, RILEY, s. 314.

²⁵⁶ Bkz. GÜNEL, s. 134.

²⁵⁷ Sekizinci ve dokuzuncu hava trafik hakkı AB’den önce Avrupa devletleri arasında oldukça yaygın olmasına rağmen Avrupa dışı devletlerde oldukça sınırlıdır. Bkz. PEARSON, RILEY, s. 314.

²⁵⁸ GÜNEL, s. 130.

uluslararası hava seyrüseferinden ziyade uluslararası hava ulaştırma alanıyla ilgili olmuştur. Sonuçta uzlaşmanın sağlanamaması katılımcı devletlerden bazılarının egemenlik kaygılarına bağlı olarak ortaya çıkmıştır.

şikago Konferansı'nın sonunda ne ABD'nin çok taraflı bir antlaşma aracılığıyla hayata geçirmek istediği serbestlik politikası üstün gelebilmiş ne de egemenlik kaygılarını ön plana çıkaran Birleşik Krallık ile onun destekçilerinin savunduğu görüşler baskın olabilmiştir. Aslında şikago Sözleşmesiyle kural olarak devletlerin hava sahasında tam ve münhasır egemenliğe sahip olduğu ilkesi geçmiş dönemlerde olduğu gibi tekrar benimsenmiş; hatta bu ilkeye dayanarak 70 yılı aşkın süredir birtakım devletler uluslararası havacılık endüstrisi üzerindeki kontrolü ellerinde bulundurmuşlardır.²⁵⁹ Öte yandan hem ABD'nin hem de Birleşik Krallık'ın görüşlerinin etkisiyle ortaya çıkan ve hava ulaştırma kapsamında uluslararası tarifeli hava hizmetlerini konu alan ayrı bir hukuki rejim de Konferansa katılan devletlerce benimsenmiştir. Neticede söz konusu hukuki rejim ile beraber devletlerin hava sahasındaki egemenliğini sınırlayan birtakım hava trafik hakları, tarifeli hava hizmetlerini kapsayacak şekilde iki ayrı antlaşmayla düzenlenmiştir. Bu antlaşmalardan biri olan Hava Transit Antlaşması, tarifeli hava hizmetlerini yalnızca iki hava trafik hakkını esas alarak düzenlemiş olduğundan ve dolayısıyla devletlerin hava sahasındaki egemenliğini ticari mahiyette üçüncü, dördüncü ve beşinci hava trafik haklarıyla sınırlamadıęından²⁶⁰ kendisine çok sayıda devlet taraf

²⁵⁹ HAVEL, s. 97.

²⁶⁰ Yukarıda da değindiğimiz üzere “*Birinci Hava Trafik hakkı*” transite geçişe ve “*İkinci Hava Trafik Hakkı*” ise teknik iniş hakkına ilişkindir. Dolayısıyla bu haklar ekonomik (ticari) içerikli trafik hakları grubuna girmemektedir.

olmuştur.²⁶¹ Görüldüğü üzere birçok devlet, ekonomik amaçlar doğrultusunda şekillenen siyasi çıkarlarını etkilemeyecek bir antlaşmaya taraf olma konusunda aynı doğrultuda hareket edebilmişlerdir. Hava Transit Antlaşması'nda yaşanan bu durumun tam aksi ise antlaşmalardan bir diğeri olan Hava Ulaştırma Antlaşması'nda yaşanmıştır. Nitekim havayollarının başrol aldığı sivil havacılık alanına ilişkin olan ve ticari faaliyetlerin tam göbeğinde yer alan üçüncü, dördüncü ve beşinci hava trafik hakları Hava Ulaştırma Antlaşması kapsamında düzenlenmiş ve devletlerin hava sahasında sahip olduğu tam ve münhasır egemenlik ilkesi çok taraflı bir antlaşma vasıtasıyla en üst düzeyde sınırlandırılmıştır.²⁶² Bunun doğal sonucu olarak da Hava Ulaştırma Antlaşması'na olan katılım günümüze kadar oldukça alt seviyelerde kalmış ve getirilen düzen mevcut durumda ticari havacılık açısından hükümsüz kalmıştır.²⁶³

Değinmiş olduğumuz tüm bu hususlar bir arada değerlendirildiğinde, doktrinde “*Şikago Rejimi*” olarak da adlandırılan uluslararası bir sivil havacılık rejimi ortaya çıkmıştır. Ancak bu Rejimin getirdiklerinin bir sonucu olarak iki taraflı antlaşmaların egemen olduğu bir düzen Paris Sözleşmesi döneminde olduğu gibi uluslararası hava ulaştırma hukukunun temelini oluşturmaya devam etmiştir. Diğer bir söyleyişle Şikago Rejimi kapsamında uluslararası hava ulaştırma ve özellikle tarifeli hava hizmetlerine ilişkin birtakım düzenlemeler mevcut olmasına rağmen iki taraflı antlaşmaların hakim

²⁶¹ JENNINGS, WATTS, s. 656.

²⁶² MATTE, s. 951.

²⁶³ Soğuk Savaş döneminde ortaya çıkan hava sahasını katı bir şekilde muhafaza etme eğilimi, Hava Ulaştırma Antlaşması'na katılımın oldukça az olmasındaki en önemli faktörlerden biridir. Nitekim bu dönemde “*Demir Perde Devletleri*” olarak adlandırılan doğu Avrupa devletleri ile SSCB ve bununla birlikte İngilizce “*Bamboo Curtain*” adıyla da anılan başta Çin olmak üzere Doğu Asya da bulunan diğer komünist devletler, hava sahalarını uluslararası seferlere kapatmışlardır. Bkz. LEE, s. 364.

olduğu bir düzen devletler nezdinde tekrar benimsenmiştir.²⁶⁴ Bunun temel sebebi ise Şikago Konferansı ve Konferans'ın neticesinde ortaya çıkan Hava Ulaştırma Antlaşması'nın çok taraflı niteliği ve ticari hava trafik haklarını düzenleyen maddeleri olmuştur.²⁶⁵

Günümüz itibariyle Şikago Rejimi çeşitli birtakım eleştirilerin odak noktası olmuştur.²⁶⁶ Hatta eleştiri noktasında ileriye gitmiş olan kimi yazarlar, Şikago Sözleşmesi'nin modasının geçtiğini ve getirdiği düzenin ortadan kaldırılması gerektiğini savunmuşlardır.²⁶⁷ Şikago Rejiminin günümüz itibariyle geçerliliğini koruyan ve gittikçe daha da gelişmekte olan küresel uluslararası hava ulaştırma piyasasına engeller koyması, belki de kendisine getirilen eleştirilerin en somut dayanağını oluşturmaktadır. En nihayetinde söz konusu tüm bu engellerden sorumlu tutulan havacılık rejimi, günümüze kadar akdedilmiş binlerce hava ulaştırma antlaşmasının tabi olduğu iki taraflı antlaşmalar rejimidir. Örneğin ABD ile Birleşik Krallık arasında akdedilen ve iki taraflı bir antlaşma olan Bermuda II Antlaşması'nın getirdiği sınırlayıcı hava ulaştırma rejimi, ABD'nin başını çektiği ve temel olarak liberalizmi konu alan "Açık Semalar" Politikasıyla değişmiş ve bu şekildeki bir radikal değişiklik, iki taraflı antlaşmalar rejiminin sivil havacılık düzenine egemen olmasıyla gerçekleşebilmiştir.²⁶⁸

²⁶⁴ EHRENBECK, s. 1.

²⁶⁵ HAVEL, Brian F., SANCHEZ Gabriel S.: **"Do We Need a New Chicago Convention?"**, Volume 11, Number 1, Issues in Aviation Law and Policy, DePaul University College of Law, The United States of America, 2011 - 2012, s. 7 - 8.

²⁶⁶ HAVEL, SANCHEZ (2011 - 2012), s. 7.

²⁶⁷ HAVEL, SANCHEZ (2011 - 2012), s. 10.

²⁶⁸ HAVEL, SANCHEZ (2011 - 2012), s. 8.

Sonuç olarak Şikago Rejimine getirilen eleştiriler doktrinde iki taraflı antlaşmalar rejimi ile çok taraflı antlaşmalar rejiminin uluslararası hava ulaştırma hukuku kapsamında tartışılmasına ve karşılaştırılmasına neden olmuştur. Tarafımızca da çalışmamızın ikinci bmnde, geçmiş dönemlerde ne çıkmış olan birtakım iki taraflı hava ulaştırma antlaşmalarından bahsedilecek ve güncel olarak Açık Semalar Politikası ile Açık Semalar Antlaşmalarından bahsedilerek söz konusu tartışmalar ve karşılaştırmalar üzerinden incelemeler yapılacaktır.



İKİNCİ BÖLÜM

HAVA ULAŞTIRMAYA İLİŞKİN GELİŞMELER VE İKİ TARAFLI ANTLAŞMALAR REJİMİ

I. ERKEN DÖNEM İKİ TARAFLI ANTLAŞMALAR REJİMİ

Paris Sözleşmesi'ne taraf olan devletler, Sözleşmede düzenlenmiş olan tam ve münhasır egemenlik ilkesine dayanarak taraf olmayan devletlerin tabiiyetindeki hava araçlarının hava sahalarında yapacakları uçuşları sınırlandırmayı tercih etmişlerdir. Ancak başta ABD olmak üzere çok sayıda devletin Paris Sözleşmesi'ne taraf olmaması sebebiyle, söz konusu sınırlandırmaların niteliği ve kapsamı ancak iki taraflı hava ulaştırma antlaşmaları üzerinden belirlenebilmiştir.²⁶⁹ Diğer bir ifadeyle Birinci Dünya Savaşı'nın sonrası ile İkinci Dünya Savaşı'nın öncesine denk gelen dönemde, uluslararası uçuşlar yalnızca devletlerin aralarında imzaladıkları iki taraflı hava ulaştırma antlaşmalarıyla düzenlenmiş ve devletler arası seferlere uygulanacak olan sınırlamalar Paris Sözleşmesi gibi çok taraflı bir antlaşmadan ziyade bu tür antlaşmalarla ortaya konabilmiştir.²⁷⁰ Ancak dönem içerisinde iki taraflı antlaşmalar rejimi sınırlayıcı niteliğiyle geliştirmekte olan sivil havacılık düzeni açısından yetersiz kalmış ve buna benzer

²⁶⁹ DOGANIS, Rigas: “Air Transport - A Case Study in International Regulation”, Journal of Transport Economics and Policy, The United Kingdom, 1973, s. 109.

²⁷⁰ İkinci Dünya Savaşı'na doğru birtakım devletler dönem içerisinde tırmanmakta olan gerilimi düşürmeye odaklanmışlar ve özellikle uluslararası seferleri konu alan iki taraflı antlaşmaları akdedebilmeye daha çok önem vermişlerdir. Bkz. PEARSON, RILEY, s. 308.

bir şekilde havacılık teknolojisi ile uçak yolculuğu da, tren ve gemi gibi araçların kullanıldığı diğer ulaşım yollarıyla tam olarak yarışabildiği bir noktaya gelememiştir.²⁷¹

İkinci Dünya Savaşı'na geldiğimizde bu savaş, uluslararası uçuşlara siyasi engeller koymak ve eski coğrafi sınırları bozmak suretiyle uluslararası barış ve güvenlik açısından istenmeyen birtakım sonuçların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bununla birlikte yalnızca ABD ve Birleşik Krallık gibi egemen devletlerin ayakta kalabilmesini sağlayan İkinci Dünya Savaşı, uluslararası hava ulaştırma faaliyetleri için gerekli görülen yeni bir sistemin devletlerce tartışılmasını da mümkün kılmıştır.²⁷² Ancak Şikago Sözleşmesi gibi çok taraflı bir antlaşma aracılığıyla getirilmek istenen bu sistem, Savaşın bitimine yakın toplanmış olan Şikago Konferansı sırasında, başta Birleşik Krallık olmak üzere birtakım devletlerin yoğun çabalarının neticesinde katılımcı devletlerin büyük çoğunluğuna benimsetilememiştir. Bu şekilde ABD'nin istediği çok taraflı antlaşma üzerinden kurulacak sisteme Konferans'ın sonucunda ulaşılamayınca, Paris Sözleşmesi sonrası döneme benzer bir şekilde Şikago Sözleşmesi sonrasında da “iki taraflı antlaşmalar rejimi” devletler tarafından tekrar benimsenmiştir.²⁷³

Şikago Konferansı'nın sonunda devletlerce ileride imzalanacak olan iki taraflı antlaşmalara model teşkil edebilmesi açısından “*Şikago Modeli*” ortaya çıkmıştır. Bununla birlikte daha sonra uygulamada “*Strazburg Modeli*” de geliştirilmiş ve söz

²⁷¹ DOGANIS, s. 109; PEARSON, RILEY, s. 308.

²⁷² PEARSON, RILEY, s. 308.

²⁷³ DOGANIS, s. 110; GASPARI, Francesco: “Recent Developments in EU Air Transport Liberalization and Re-Regulation Policies and the New Legal Order of International Air Transport”, Volume 11, Number 3, Issues in Aviation Law and Policy, DePaul University College of Law, The United States of America, 2011 - 2012, s. 416; GÜNEL, s. 136.

konusu iki temel model iki taraflı hava ulaştırma antlaşmalarına bir süre hakim olmuştur.²⁷⁴

Öncelikle şikago Sözleşmesi 83. maddesiyle akit devletlerin diğeri akit devletlerle ya da ICAO'ya üye olmayan ve dolayısıyla şikago Sözleşmesi'ne taraf olmayan devletlerle, Sözleşme'nin hüküm ve amaçlarına aykırı olmamak şartıyla, iki taraflı hava ulaştırma antlaşmaları yapabileceklerini açık bir şekilde düzenlemiştir.²⁷⁵ Bu madde sebebiyle de şikago Konferansı'nın sonunda, iki taraflı antlaşmalar bakımından hukuk birliğinin sağlanması amacıyla Son Senede standart bir iki taraflı antlaşma modeli²⁷⁶ eklenmiş ve tüm antlaşmaları kapsayacak şekilde doktrinde “*şikago Modeli*” olarak da adlandırılan bu model devletlere tavsiye edilmiştir.²⁷⁷ Devletler açısından bağlayıcı olmayan şikago Modeli, İkinci Dünya Savaşı sonrasında akdedilmiş çok sayıda iki taraflı hava ulaştırma antlaşmasının sonuçlandırılmasını sağlayan uygun bir model olarak

²⁷⁴ KRASNICKA, s. 201.

²⁷⁵ şikago Sözleşmesi'nin hüküm ve amaçlarına aykırı olmayan bu tür antlaşmalar 83. maddenin son cümlesine göre derhal ICAO Konseyi nezdinde tescil edilecektir. Konsey mümkün olan hızla bu tür antlaşmaları ilan edecektir. şikago Sözleşmesi'nin 83. maddesi için bkz. GÜNDÜZ, s. 431.

²⁷⁶ şikago Modeli'nin İngilizce resmi adı şu şekildedir: “*Standard Form of Agreement for Provisional Air Routes*”. Bkz. HAANAPPEL, Peter P. C.: “**Bilateral Air Transport Agreements: 1913 - 1980**”, Volume 5, The International Trade Law Journal, 1979 - 1980, s. 245.

²⁷⁷ ÇAĞA, s. 330; HAANAPPEL (1979 - 1980), s. 245; MCWHINNEY, Edward, BRADLEY, Martin A.: “**The Freedom of the Air**”, A. W. Sijthoff, Leiden, The Netherlands, 1968, s. 91.

addedilmiş²⁷⁸ ve antlaşmalardan bazıları belirlenmiş rotalar üzerinde taşımacılığa müsaade eden bazı trafik hakları üzerinde az sayıda sınırlama ihtiva etmiştir.²⁷⁹

Şikago Modeli ile devletlerce bu model örnek alınarak yapılan iki taraflı hava ulaştırma antlaşmaları temel olarak iki bölümden oluşmuştur. Bu bölümlerden ilki Şikago Sözleşmesi'ne uygun temel ilkeleri, uyuşmazlıkların çözümü, antlaşmaların tadili ile feshi gibi genel konuları içermiştir.²⁸⁰ İkinci bölüm ise akit devletlerce belirlenen havalimanları ile rotaları, akit tarafların tabiiyetinde olan ve tayin edilen havayollarını, havayollarına tanınacak hava trafik haklarını ihtiva etmekle bahse konu iki taraflı antlaşmaların en önemli bölümünü oluşturmuştur.²⁸¹

Strazburg Modeline gelecek olduğumuzda bu model, 1959 yılında toplanan *Avrupa Sivil Havacılık Konferansı*'nin (*European Civil Aviation Conference - ECAC*)²⁸² sonucunda tasarlanmış ve Şikago Modeline nazaran çok daha detaylı bir iki taraflı hava ulaştırma antlaşması modelini teşkil etmiştir.²⁸³ Avrupalı devletler, kendi aralarında imzaladıkları iki taraflı hava ulaştırma antlaşmalarında bir süre bu modelden

²⁷⁸ HAANAPPEL (1979 - 1980), s. 245. Ayrıca 1947 yılının Ekim ayına kadar Şikago Modeline uygun altmış dört adet iki taraflı hava ulaştırma antlaşması akdedilmiştir. Bkz. ÇAĞA, s. 330 - 331.

²⁷⁹ MCWHINNEY, BRADLEY, s. 91.

²⁸⁰ ÇAĞA, s. 331.

²⁸¹ ÇAĞA, s. 331.

²⁸² "Kısa adı ECAC olan bu kuruluş, ICAO'nun personel desteği altında ayrı bir bütçeyle, bağımsız olarak faaliyetlerini sürdürmektedir. 1955 yılından beri faaliyetlerini sürdüren bu kuruluşa 42 Avrupa ülkesi üyedir. ECAC, Avrupa Konseyi, ICAO ve Avrupa Topluluğu ile çok yakın ilişkiler içinde çalışmaktadır." Bkz. <www.hezarfendergi.com/avrupa-sivil-havacilik-konferansi-ecac/> (Erişim Tarihi: 15 Nisan 2017.)

²⁸³ KRASNICKA, s. 201.

yararlanmışlar ancak ABD ile imzaladıkları iki taraflı hava ulaştırma antlaşmalarında Bermuda I Antlaşması'na kadar şikago Modelinden yararlanmışlardır. Strazburg Modeline uygun olarak akdedilen iki taraflı antlaşmalar, temel olarak liberal nitelikte olmakla birlikte ilk beş hava trafik hakkının bütününü ihtiva eden ve ayrıca kapasite, ücret, tarife ve frekans gibi hava ulaştırma konuları üzerinde sınırlamaya gitmeyen antlaşmalardır.²⁸⁴

Sonuç olarak şikago Sözleşmesi'nin akabinde devletler diğerk devletlerle aralarında gerçekleşecek olan uluslararası sivil havacılık ilişkilerini ve özellikle de birbirlerine tanıyacakları ticari nitelikteki hava trafik haklarını, tarifeli hava hizmetlerini düzenleyen Sözleşme'nin 6. maddesine atfen, hususi izin veya başka bir şekilde alınmış yetki koşuluna bağılı kalarak hüküm altına almışlardır.²⁸⁵ Diğerk bir ifadeyle devletler, şikago Sözleşmesi'nin 6. maddesinin gereklerine uygun bir şekilde hareket ederek kurulacak olan tarifeli hava hizmetlerine ilişkin hak ve yükümlölükleri iki taraflı antlaşmalar rejiminin çatısı altında düzenlenmişlerdir.²⁸⁶ Bu rejimin kabulünün başlangıçtaki en temel örneğini şikago Modeli teşkil etse de daha sonra söz konusu model ABD ile Birleşik Krallık arasında imzalanan *Bermuda I Antlaşması*'nın önünü açarak rejimin farklı bir boyut kazanmasına neden olmuştur.²⁸⁷ Sonrasında ise bu denli önemli bir iki taraflı hava ulaştırma antlaşmasını aynı taraflar arasında imzalanan *Bermuda II Antlaşması* takip etmiştir.

²⁸⁴ KRASNICKA, s. 201.

²⁸⁵ GASPARI, s. 416; LISSITZYN, s. 248; WASSENBERGH (1962), s. 61.

²⁸⁶ DIEDERİKS - VERSCHOOR, s. 60.

²⁸⁷ HAANAPPEL (1979 - 1980), 245.

Çalışmamızın takip eden alt kısımlarına öncelikle iki taraflı antlaşmalar rejimi için hususi öneme sahip olan Bermuda Antlaşmalarından bahsedilerek başlanacaktır.

A. Bermuda I Antlaşması

1. Genel Olarak

En başta belirtmek gerekir ki 1944 - 1946 yılları arasında yaşanan iki önemli olay, ilk Bermuda Antlaşması'nın ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu olaylardan ilki 1944 tarihinde düzenlenen Şikago Konferansı, diğeri ise *Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği*'nin (*International Air Transport Association - IATA*) 1945 tarihindeki kuruluşudur.²⁸⁸

Çalışmamızın önceki bölümlerinde yer verdiğimiz üzere, Şikago Konferansı sırasında dönemin iki büyük gücü olan ABD ile Birleşik Krallık arasında sivil havacılık politikası açısından esaslı görüş ayrılıkları mevcut olmuştur.²⁸⁹ Nitekim İkinci Dünya Savaşı'nın sonunda havacılık alanında güçlü bir filoya sahip olan ABD, uluslararası hava ulaştırma konusu ve özellikle tarifeli hava hizmetleri açısından serbestlik anlayışına ve rekabetçi yaklaşıma dayalı liberal bir havacılık politikası izlemiştir.²⁹⁰ Savaş sırasında büyük çaplı hava filosu yok olan Birleşik Krallık ise özellikle kapasite, frekans, tarife ve ücretler üzerinde devlet kontrolünün olması gerektiğini savunan bir görüşe sahip

²⁸⁸ HAANAPPEL (1979 - 1980), s. 243.

²⁸⁹ RUIZ - DIMALANTA, s. 92.

²⁹⁰ HAANAPPEL (1979 - 1980), s. 243; RUIZ - DIMALANTA, s. 92.

olmuştur.²⁹¹ Neticede her iki devletin de savunduğu görüşler Şikago Konferansı'nın sonunda üstün gelememiş ve Konferans sonrasında ABD ne Şikago Uluslararası Hava Ulaştırma Antlaşmasıyla ne de Şikago Modeli'nin kapsamında yer alan iki taraflı hava ulaştırma antlaşmalarıyla izlediği liberal havacılık politikasını hayata geçirebilmiştir. Nihayetinde bu durum, ileride detaylı olarak değineceğimiz ilk Bermuda Antlaşmasıyla ABD'nin liberal havacılık politikasının esaslı değişimine sebep olmuştur.²⁹²

15 Ocak 1946 tarihinde ABD ile Birleşik Krallık temsilcileri, iki devlet arasında gerçekleştirilecek tarifeli transatlantik hava hizmetleri açısından birbirlerine tanıyacakları trafik haklarının kapsamını belirlemek ve dolayısıyla iki taraflı hava ulaştırma antlaşması şartlarının nelerden oluşacağını müzakere etmek amacıyla Bermudada²⁹³ düzenlenen bir sivil havacılık konferansında bir araya gelmişlerdir.²⁹⁴

Sonuç olarak 11 Şubat 1946 tarihinde ABD ile Birleşik Krallık temsilcilerinin hazır bulunduğu son oturumda iki devlet arasındaki müzakereler nihayete ermiştir.²⁹⁵ Her iki devlette hava sahalarında kurulacak tarifeli hava hizmetlerini düzenleyen ve doktrinde kısaca “*Bermuda I Antlaşması*”²⁹⁶ olarak anılan bir iki taraflı hava ulaştırma antlaşması

²⁹¹ HAANAPPEL (1979 - 1980), s. 243; RUIZ - DIMALANTA, s. 92.

²⁹² ÇAĞA, s. 332.

²⁹³ “Bermuda” ya da diğer adıyla “Bermuda Adaları (Bermuda Island)” Birleşik Krallık'ın deniz aşırı topraklarından biridir ve Kuzey Atlas Okyanusu'nda bulunmaktadır.

²⁹⁴ GÜNEL, s. 140; <www.state.gov/documents/organization/171560.pdf> (Erişim Tarihi: 12 Nisan 2017)

²⁹⁵ <www.state.gov/documents/organization/171560.pdf> bkz. **Son Senet**, s. 5, (Erişim Tarihi: 12 Nisan 2017).

²⁹⁶ Antlaşma Bermuda Adalarında imzalandığı için doktrinde bu şekilde anılmaktadır. Bkz. <www.state.gov/documents/organization/171560.pdf> (Erişim Tarihi: 16 Nisan 2017).

üzerinde mutabık kalmışlar ve aynı tarih olan 11 Şubat 1946 tarihinde Antlaşmayı imzalamışlardır.²⁹⁷ Bermuda I Antlaşması'nın imzalanmasından sonra ise ABD, Şikago Uluslararası Hava Ulaştırma Antlaşması'nı tek taraflı olarak feshettiğini bildirmiştir.²⁹⁸ Bununla birlikte Bermuda I Antlaşması'nın akit tarafları ortak bir bildiri yayınlamak suretiyle Antlaşma'nın ileride akdedecekleri iki taraflı hava ulaştırma antlaşmalarına ve hatta diğer devletler arasında da akdedilecek bütün iki taraflı hava ulaştırma antlaşmalarına standart (model) antlaşma teşkil edeceğini duyurmuşlardır.²⁹⁹

Yukarıda da belirttiğimiz üzere, bazı yazarlara göre Bermuda I Antlaşması ile sonrasında imzalanan Bermuda I tipi diğer antlaşmalar, ABD'nin özellikle Avrupa devletleri açısından benimsediği uluslararası hava ulaştırma politikasının büyük ölçüde değiştiğini göstermektedir.³⁰⁰ Söz konusu değişimin başka bir delili ise Birleşik Devletler Dış İşleri Bakanlığı'nın ABD'nin Şikago Uluslararası Hava Ulaştırma Antlaşması'nı feshedeceğine dair 25 Temmuz 1946 tarihli bildirisidir. Sonuçta yalnızca ABD, Hollanda ve birtakım devletlerce onaylanan Hava Ulaştırma Antlaşması Şikago Konferansı sırasında ABD ile Birleşik Krallık arasında yaşanan görüş ayrılıklarının bir ürünüyken, ABD'nin çok kısa bir süre içerisinde bahse konu fesih bildirimiyle sivil havacılık

²⁹⁷ NAVEAU, Jacques: “**International Air Transport in a Changing World**”, Martinus Nijhoff Publishers, The Netherlands, 1989, s. 36; WASSENBERGH, Henry Abraham: “**Thirty Years Later**”, Volume 30, Number 1, Air and Space Law, 2005, s. 80;

<www.state.gov/documents/organization/171560.pdf> bkz. **Son Senet**, (Erişim Tarihi: 16 Nisan 2017); <www.airlines.org/glossary/bermuda-i-agreement/> (Erişim Tarihi: 16 Nisan 2017).

²⁹⁸ ÇAĞA, s. 332.

²⁹⁹ NAVEAU, s. 36; WASSENBERGH (1962), s. 53 - 54.

³⁰⁰ COOPER, John Cobb: “**The Bermuda Plan: World Pattern for Air Transport**”, Foreign Affairs, The United States of America, 1946 - 1947, s. 59; ÇAĞA, s. 332.

politikasında değişikliğe gitmesi çok sayıda Bermuda I tipi iki taraflı antlaşmaların imzalanacağını habercisi olmuştur.³⁰¹ Nitekim Bermuda I Antlaşması'nın imza tarihinden 11 yıl geçtikten sonra 1957 yılında ABD Hollanda ile Bermuda I tipi bir iki taraflı hava ulaştırma antlaşması imzalamış ve bu antlaşmanın sonrasında benzer nitelikte olan birtakım hava ulaştırma antlaşmalarını ayrı ayrı Fransa ve Belçika ile imzalamıştır.³⁰²

2. Antlaşması'nın İçeriği

Bermuda I Antlaşması temel olarak üç kısımdan oluşmuştur. Bu kısımlar *Son Senet (Final Act)*, asıl antlaşmayı oluşturan *Ek I: Antlaşma (Appendix I: Agreement)* ve *Antlaşma Eki (Annex to Agreement)* adları altında düzenlenmiştir.³⁰³

Bermuda I Antlaşması'nın Son Senet kısmında öncelikle her iki devletin temsilcilerinin, temsil ettikleri devletler arasında geçerli olan önemli sivil havacılık konularını müzakere etmek ve bu müzakerelerin neticesinde bir antlaşmaya varabilmek amacıyla Bermudadaki bir araya geldikleri belirtilmiştir. Sonraki paragrafta ise her iki

³⁰¹ COOPER (1946 - 1947), s. 59.

³⁰² WASSENBERGH (2005), s. 80.

³⁰³ <www.state.gov/documents/organization/171560.pdf> bkz. *Son Senet*, s. 2, (Erişim Tarihi: 16 Nisan 2017); ÇAĞA, s. 332.

devletin hava sahaları arasında kurulacak tarifeli hava hizmetlerine ilişkin bir antlaşma üzerinde iki hükümetin mutabık kaldığı belirtilmiştir.³⁰⁴

Son Senedin 1. bendinde ise ABD ile Birleşik Krallık'ın havacılık alanındaki birtakım müşterek amaçları belirtilmiştir. Bu amaçlar yerine getirilirken her iki akit devlet Son Senedin 2. bendi ile 1944 tarihli Şikago Sözleşmesi'nde yer verilen ilkelere ve Sözleşme'nin giriş kısmında düzenlenen müşterek amaçlara uyacaklarını teyit etmişlerdir. Son Senedin ilerleyen bentleri ise aşağıda detaylı olarak izah edeceğimiz üzere tarifeli hava hizmetleri bakımından birtakım hak ve yükümlüklere yer vermiştir.³⁰⁵

Bermuda I Antlaşması ve Antlaşmayı model alan diğer ilk dönem iki taraflı hava ulaştırma antlaşmalarının temel olarak ihtiva ettikleri konulara değinmekte fayda olacaktır. İhtiva edilen konuların başlıkları şu şekildedir:³⁰⁶ (a) Havayolları, hava trafik hakları ve rotaların tayini; (b) Kapasite (Capacity); (c) Ücretler ve tarifeler (Fares, rates and tariffs); (d) Ayrımcılık ve eşit rekabet (Discrimination and fair competition); (e) Uyuşmazlıkların çözümü (Dispute Resolution).

³⁰⁴ <www.state.gov/documents/organization/171560.pdf> bkz. **Son Senet**, s. 5, (Erişim Tarihi: 16 Nisan 2017).

³⁰⁵ <www.state.gov/documents/organization/171560.pdf> bkz. **Son Senet**, s. 6, (Erişim Tarihi: 16 Nisan 2017); ÇAĞA, s. 332.

³⁰⁶ <www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633_dempsey_air_traffic_rights.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2016).

a. Havayolları, Hava Trafik Hakları ve Rotaların Belirlenmesi

Öncelikle Bermuda I Antlaşması'nın kısımlarından biri olan Antlaşma Eki'nin 1. bölümünde akit devletler, Antlaşma Eki'nin 3. bölümü kapsamında belirlenecek olan tarifeli hava hizmetleri açısından en başta birinci hava trafik hakkı (transit geçiş hakkı) ile ikinci hava trafik hakkını (teknik iniş hakkı) ve bununla birlikte üçüncü hava trafik hakkı ile dördüncü hava trafik hakkını Son Senet kısmında yer alan ilkelere tam olarak uyulması kaydıyla birbirlerine tanımışlardır. Beşinci hava trafik hakkı ise Antlaşma Eki kapsamında yer verilen aktarma noktalarıyla dolaylı yoldan akit devletlere tanınmıştır.³⁰⁷

Antlaşma Eki'nin 3. bölümü kapsamında, her iki akit devlet arasında kurulacak olan tarifeli hava hizmetlerine tahsis edilecek rotalar³⁰⁸ ABD ile Birleşik Krallık tabiiyetindeki havayolları açısından detaylı olarak tespit edilmiştir.³⁰⁹ Ancak söz konusu tespit işlemi her iki devlet açısından da birer havayolu ile sınırlandırılmıştır.³¹⁰ Bu tür bir düzenlemeyle tarifeli hava hizmetlerine tahsis edilecek rotalar detaylı olarak kontrol altına alınmış ve ABD'deki tespit edilmiş bir nokta ile Birleşik Krallık'taki tespit edilmiş

³⁰⁷ ÇAĞA, s. 333; <www.state.gov/documents/organization/171560.pdf> bkz. *Antlaşma Eki*, s. 11, (Erişim Tarihi: 16 Nisan 2017).

³⁰⁸ Rotalar sırasıyla şu başlıklar altında tespite konu olmuştur: Kalkış noktası (point of departure), ara noktalar (intermediate points), ABD ülkesindeki varış noktası (destination in US territory) ya da Birleşik Krallık ülkesindeki varış noktası (destination in U.K. territory), ileri noktalar (points beyond). Bkz. <www.state.gov/documents/organization/171560.pdf> bkz. *Antlaşma Eki*, s. 12 - 15, (Erişim Tarihi: 16 Nisan 2017).

³⁰⁹ RUIZ - DIMALANTA, s. 92; <www.state.gov/documents/organization/171560.pdf> bkz. *Antlaşma Eki*, s. 12 - 15, (Erişim Tarihi: 16 Nisan 2017).

³¹⁰ RUIZ - DIMALANTA, s. 92.

bir nokta arasında uçuş yapabilecek havayolları sınırlı nitelikte düzenlenmiştir. Mesela Londra'daki Heathrow Havalimanı³¹¹ ile ABD'deki bir nokta arasında ticari nitelikteki bir hava trafik hakkının kullanımı ABD tarafından kendi tabiiyetinde olan *Pan American World Airways* ve daha sonra *Trans World Airlines* havayollarına tanınmıştır.³¹²

b. Kapasite

ABD'nin teklifi ve Birleşik Krallık'ın muvafakatinin neticesinde, Bermuda I Antlaşması'nda kapasite konusunun sınırlayıcı düzenlemelere tabi olmaması akit devletlerce kararlaştırılmıştır.³¹³ Ayrıca akit devletler kapasiteyi belirleme yetkisini tayin edecekleri havayollarına bırakmışlardır. Dolayısıyla kapasite meselesi akit taraflarca akdedilecek bir antlaşmayla önceden belirlenmemiştir.³¹⁴ Ancak Bermuda I Antlaşması bu şekilde bir düzenleme getirirken üstü kapalı birtakım hükümlere yer vermek suretiyle

³¹¹ Heathrow Havalimanı uluslararası nitelikte yolcu taşımacılığı yoğunluğu açısından Avrupa'da birinci ve dünyada üçüncü sıradadır. Toplam yolcu taşımacılığı yoğunluğu açısından dünyada altıncı sıradadır. Yaklaşık seksen adet havayolu Heathrow Havalimanından dünya çapında aşağı yukarı yüz seksen noktaya direkt olarak uçuş yapmaktadır. Bkz. www.heathrow.com/more/about-us, (Erişim Tarihi: 17 Nisan 2017.)

³¹² Ancak söz konusu bu iki havayolu, yaşadıkları ekonomik kriz nedeniyle, Bermuda II Antlaşması'nın geçerli olduğu 1990 yılında uçuş haklarını *American Airlines* ve *United Airlines* havayollarına devretmişlerdir. Neticede ileride ayrı bir başlık olarak yer vereceğimiz Açık Semalar Antlaşmasına kadar da son hak sahipleri, Birleşik Krallıktan *British Airways* ve *Virgin Atlantic*; ABD'den ise *American Airlines* ve *United Airlines* olmuştur. Bkz. www.havayolu101.com/2009/03/13/bermuda-ii/#content-anchor (Erişim Tarihi: 17 Nisan 2017).

³¹³ KRASNICKA, s. 202.

³¹⁴ RUIZ - DIMALANTA, s. 92.

kapasite üzerinde sınırlamalar öngörmüştür. Bu sınırlamalardan en önemlisi Son Senedin 6. bendinde düzenlenmiştir. Buna göre akit devletlerin tabiiyetindeki havayolları kapasite düzeyini belirlerken tabiiyetini taşıdıkları devlet ile son varış noktası arasındaki seyrüsefer taleplerine yeterli olacak düzeyde hareket edeceklerdir.³¹⁵ Diğer bir ifadeyle Son Senedin 6. bendine göre akit devletlerce tespit edilen rotalarda hizmet veren havayolları, en başta tabiiyetini taşıdıkları devlet ile son varış noktası arasındaki seyrüsefer taleplerine uygun hareket edecek ve daha sonra bölge içi havayollarının çıkarlarını göz önünde bulundurmak kaydıyla geçiş noktalarındaki havalimanlarında geçerli olan talebe uygun bir şekilde kapasite belirleyeceklerdir.³¹⁶

c. Ücretler ve Tarifeler

Her iki devletin muvafakatiyle birlikte Bermuda I Antlaşması kapsamında iki devlet arasındaki transatlantik hava seferlerine uygulanacak olan ücretleri ve tarifeleri tespit etme yetkisi başlangıçta IATA'ya verilmiştir.³¹⁷ Daha sonra ise ücretler ve tarifeler, her bir akit devletin en az otuz gün önceden tasdik ettiklerine dair bildirimde

³¹⁵ <www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633_dempsey_air_traffic_rights.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2016).

³¹⁶ ÇAĞA, s. 333.

³¹⁷ GÜNEL, s. 140; KRASNICKA, s. 201 - 202; RUIZ - DIMALANTA, s. 92. Ayrıca 1960 yılından önce akdedilen birçok Bermuda I tipi iki taraflı antlaşma, ücret ve tarife belirleyici mekanizma olan IATA'nın açık onayını öngören hükümler taşımıştır.

Bkz. <www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633_dempsey_air_traffic_rights.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2016).

bulunmalarına bağılı olarak, havayollarının bizzat kendileri tarafından belirlenmiştir.³¹⁸ Ancak Antlaşma Ekinin 2. bölümüne göre tasdik edilecek olan ücretler ve tarifeler her iki devletin iç hukuk düzeninde belirtilen hak ve yükümlülöklere uygun olmalıdır.³¹⁹ Bununla birlikte Antlaşmaya göre akit devletlerin tabiiyetindeki havayolları tarafından uygulanacak olan ücret ve tarifeler adil, ekonomik, ayrımcı niteliğe sahip olmayacak nitelikte ve makul düzeyde belirlenmelidir.³²⁰

d. Ayrımcılık ve Eşit Rekabet

Bermuda I Antlaşması yerel havayolları için belirlenen ücretleri aşmayacak düzeyde bir havalimanı ücret düzeni oluşturmuştur. Buna ek olarak Bermuda I Antlaşması vergiler, gümrük resimleri ve muayene ücretleri (özellikle yakıt ve yedek parça) açısından yerel havayolları için geçerli olan düzene eş bir düzen getirmiştir.³²¹

³¹⁸ <www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633_dempsey_air_traffic_rights.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2016).

³¹⁹ “Bu tarifeye bağılılık esaslı serbest rekabetin esaslı bir tahdidini teşkil etmektedir. Burada Amerika liberalizasyon politikasından İngilterenin planlama politikası lehine bir fedakarlık yapmıştır. Bermuda anlaşmasına kadar Amerikada yalnız iç hava seferlerinde (domestic traffic) kanuni bir fiyat tahdit ve murakebe sistemi vardı. Dış seferlerde ise, fiyatların kendi kendisini ayarlaması esasından hareket olunuyordu.” Bkz. ÇAĞA, s. 334.

³²⁰ <www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633_dempsey_air_traffic_rights.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2016).

³²¹ <www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633_dempsey_air_traffic_rights.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2016).

e. Uyuşmazlıkların Çözümü

Bermuda I Antlaşması'nın 8. maddesine göre aksi öngörülmediği sürece akit taraflar Antlaşma'nın koşullarını değiştirmeyi isterlerse, bu durumun akit devletlere ait havacılık otoriteleri arasında müzakere edilmesini isteyebileceklerdir. Söz konusu müzakereler ise talep tarihinden itibaren 60 günlük bir süre içerisinde başlayacaktır. Eğer her iki devletin havacılık otoriteleri tarafından Antlaşma Eki üzerindeki değişiklikler kabul edilirse bu değişiklikler diplomatik yoldan Notaların değişimi sonucunda onaylandığı anda yürürlüğe girecektir.³²² Bunun yanında Antlaşma'nın 9. maddesi, aksi Antlaşmada ya da Antlaşma'nın Ekinde öngörülmediği sürece, Antlaşma'nın uygulanmasından ya da yorumlanmasından doğacak uyuşmazlıklar müzakere süreciyle çözüme kavuşturulamaz ise PICAÖ³²³ Geçici Konseyi'nden ya da onun halefinden³²⁴ danışma görüşü alınmasını zorunlu tutmuştur.³²⁵ Bermuda I Antlaşması'nın model teşkil ettiği birtakım iki taraflı hava ulaştırma antlaşmaları ise hakem usulüyle uyuşmazlıkların

³²² <www.state.gov/documents/organization/171560.pdf> bkz. *Antlaşma*, s. 9, (Erişim Tarihi: 16 Nisan 2017).

³²³ PICAÖ 6 Haziran 1945'den ICAO'nun faal hale geldiği 4 Nisan 1947 tarihine kadar faaliyette bulunmuştur. Bkz. <www.icao.int/publications/Pages/doc7300.aspx> (Erişim Tarihi: 1 Mayıs 2017).

³²⁴ PICAÖ'nun halefinden kastedilen ICAO'dur. Neticede PICAÖ, sürekli bir havacılık teşkilatı faal hale gelene kadar geçici bir süreyle faaliyette bulunması amacıyla, 7 Aralık 1944 tarihinde imza altına alınan Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Antlaşması kapsamında düzenlenmiştir.

³²⁵ <www.state.gov/documents/organization/171560.pdf> bkz. *Antlaşma*, s. 9, (Erişim Tarihi: 16 Nisan 2017).

çözümü yöntemini esas almıştır. Son olarak Bermuda I Antlaşma'nın feshi ancak en az bir yıl önceden akit devletlerce bildirimde bulunmak koşuluna bağlı kılınmıştır.³²⁶

3. Antlaşma'nın Hava Ulaştırma Hukuku açısından Önemi

En başta belirtmek gerekir ki Bermuda I Antlaşması, Şikago Konferansı sonrasında ABD ile Birleşik Krallık arasındaki uluslararası hava taşıma konusunu detaylı olarak düzenleyen ilk iki taraflı antlaşma olmuştur.³²⁷ Bununla birlikte Bermuda I Antlaşması, Bermuda II Antlaşması imzalanıncaya kadar, aralarında o dönemde ICAO üyesi olmayan devletlerinde bulunduğu taraflarca akdedilmiş olan çok sayıda iki taraflı hava taşıma antlaşmasına standart bir model teşkil etmiştir.³²⁸ Diğer bir söyleyişle Bermuda I, transit, teknik ve ticari olmak üzere ilk beş hava trafik hakkının devletlerce karşılıklı olarak tanınması ve dolayısıyla çok sayıda iki taraflı hava taşıma antlaşmasının neticelendirilebilmesi açısından standart bir formül getirmiş ve bu nedenle uluslararası sivil havacılık hukuku açısından hususi bir öneme sahip olmuştur.³²⁹ Ayrıca Bermuda I Antlaşması bir tarafta oldukça liberal bir havacılık politikası izleyen ABD;

³²⁶ <www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633_dempsey_air_traffic_rights.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2016).

³²⁷ RUIZ - DIMALANTA, s. 91.

³²⁸ DOĞANIS, s. 110; GÜNEL, s. 140; HAANAPPEL (1979 - 1980), s. 243; HUNNICUTT, Charles A.: "U.S. - EU Second Stage Air Transport Agreement: Toward an Open Aviation Area", Volume 39, Number 3, The Georgia Journal of International and Comparative Law, Georgia, 2011, s. 668; KRASNICKA, s. 201; NAVEAU, s. 36; RUIZ - DIMALANTA, s. 91.

³²⁹ DIEDERİKS - VERSCHOOR, s. 60 - 61.

diğer tarafta ise uluslararası hava ulaştırma konusunu korumacı (protective) bir çerçevede ele alan Birleşik Krallık'ı tek bir payda da uzlaştırabilmiş ve bu şekilde sivil havacılık tarihi açısından önemini bir kez daha kanıtlamıştır.³³⁰ Neticede iki devlet arasında kurulacak tarifeli hava hizmetleri kapsamındaki rotaların yine her iki devlet tarafından hususi olarak tespiti ile havayollarının yetkilendirilmesi suretiyle getirilen esnek kapasite düzenlemeleri Bermuda I Antlaşması'nı karakterize eden temel unsurlar olmuşlar ve bu unsurlar liberal yaklaşımla korumacı anlayışın uzlaşısına neden olmuşlardır.³³¹

Öte yandan ABD ile Birleşik Krallık, Bermuda I Antlaşması'nın yürürlükte olduğu dönemde ortaya koydukları müşterek iradeyle birtakım havayollarının ABD içinde tespit edilmiş bir noktadan Birleşik Krallık'taki Heathrow Havalimanına belirlenen trafik hakları kapsamında ticari yolcu taşımacılığı yapabilmelerini sert bir şekilde sınırlamışlardır.³³² Bunun sonucu olarak da *Continental Airlines*³³³ gibi birtakım havayolları dünyanın en kalabalık havacılık ağlarından biri olan Heathrow Havalimanına yapılabilecek tarifeli hava hizmetlerinin dışında tutulmuştur.³³⁴

³³⁰ ÇAĞA, s. 332; DOGANIS, s. 110; KRASNICKA, s. 201. Ayrıca Bermuda I Antlaşması'ndan sonra ABD, benzer nitelikte olan birtakım hava ulaştırma antlaşmalarını Fransa ve Belçika ile imzalamıştır. Kimi yazarlara göre imza altına alınan bu antlaşmalar, ABD'nin sahip olduğu hava ulaştırmanın gelişimine ilişkin olan politikasının büyük ölçüde değiştiğini göstermektedir.

³³¹ DIEDERİKS - VERSCHOOR, s. 61.

³³² RAVICH, Timothy M.: "Open Skies", Volume 10, Number 2, Florida International University Law Review, Miami, s. 495.

³³³ 2008 yılında *United Airlines* ile *Continental Airlines* birleşme niyetlerinin olduğunu duyurmuşlardır. 2010 yılında ise birleşme tamamlanmıştır. Bkz. RAVICH, s. 495.

³³⁴ RAVICH, s. 495.

B. Bermuda II Antlaşması

Otuz yıllık bir süre zarfında yürürlükte kalan Bermuda I Antlaşması daha sonrasında yerini doktrinde “*Bermuda II Antlaşması*” adıyla anılan ve kendisine nazaran çok daha kısıtlayıcı hükümlere sahip olan iki taraflı uluslararası hava ulaştırma antlaşmasına bırakmıştır.³³⁵ Sonuçta Bermuda II Antlaşması ABD ile Birleşik Krallık tarafından 23 Temmuz 1977 tarihinde imzalanmıştır.³³⁶

Bermuda II Antlaşması, selefi olan Bermuda I Antlaşması’na nazaran oldukça sınırlayıcı bir hava ulaştırma rejimine sahip olmuştur.³³⁷ Son derece karmaşık niteliğe sahip Bermuda II Antlaşması’nın hükümleri, özellikle giriş noktaları (entry points) ve tayin edilen havayollarının sayısına ilişkin olarak oldukça kısıtlayıcı bir düzen öngörmüştür.³³⁸ Gerçekten Bermuda II Antlaşması giriş noktaları açısından ABD’nin tabiiyetinde olan havayollarının Birleşik Krallık’tan başlamak kaydıyla Avrupa devletleri arasındaki rotalarda seferde bulunabilmelerini yasaklamış³³⁹ ve aynı havayollarının Birleşik Krallık ülkesi içinde yer alan noktalar arasında sefer yapabilmelerini

³³⁵ KRASNICKA, s. 202.

³³⁶ GÜNEL, s. 140; RAVICH, s. 495.

³³⁷ Bermuda II Antlaşması sınırlayıcı bir rejime sahip olması sebebiyle, diğer iki taraflı hava ulaştırma antlaşmalarına yaygın bir şekilde model teşkil edememiştir.

³³⁸ RAVICH, s. 495.

³³⁹ Bu şekilde ABD’nin tabiiyetinde olan havayollarının Birleşik Krallık kaynaklı Avrupa içi seferlerinde beşinci hava trafik hakkından yararlanabilmeleri son derece sınırlandırılmıştır. Bkz. KRASNICKA, s. 202.

kısıtlamıştır.³⁴⁰ Bununla birlikte havayollarının sayısını konu alan hükme göre Heathrow Havalimanı ile ABD'deki bir nokta arasında sefer yapabilecek havayolları her iki devletten yalnızca iki havayoluyla sınırlandırılmıştır. Bu kapsamda Birleşik Krallık'tan yalnızca *British Airways* ile *Virgin Atlantic*; ABD'den ise *American Airlines* ile *United Airlines* havayolları yetkilendirilmiştir.³⁴¹

Tüm bunların yanında Bermuda II Antlaşması'nın birtakım hükümleri, belirlenmiş havayollarına eşit şekilde rekabet edebilecekleri bir ortam sağlamak amacıyla her iki devlete kapasite üzerinde detaylı kontrol yetkisi vermiştir.³⁴²

Bermuda II Antlaşması'nın her iki akit tarafı da eşit rekabet ortamı içerisinde havayollarınca belirlenen ücretler üzerinden arz edilen hava hizmetlerinin yine kendilerince belirlenebilmesine müsaade eden yeni bir rejimin arayışı içerisinde olmuşlardır. Ancak Antlaşma hükümleri Nisan 1978, Aralık 1980 ve Kasım 1982 tarihlerinde değişikliğe uğradığından bu arayışlar bir sonuca varamamıştır.³⁴³

Sonuç olarak Bermuda II Antlaşması, ABD ile AB arasında akdedilen Açık Semalar Antlaşması'na kadar yürürlükte kalmıştır.³⁴⁴

³⁴⁰ RAVICH, s. 495.

³⁴¹ RAVICH, s. 495.

³⁴² <www.publications.parliament.uk/pa/cm199900/cmselect/cmenvtra/532/53206.htm#note36> (Erişim Tarihi: 1 Mayıs 2017); KRASNICKA, s. 202.

³⁴³ <www.publications.parliament.uk/pa/cm199900/cmselect/cmenvtra/532/53206.htm#note36> (Erişim Tarihi: 1 Mayıs 2017); GÜNEL, s. 140.

³⁴⁴ GÜNEL, s. 140; RAVICH, s. 495.

II. GÜNCEL GELİŞMELER VE “AÇIK SEMALAR” ANTLAŞMALARI

A. “Açık Semalar” Antlaşmaları Öncesinde Ulusal ve Uluslararası Havacılık Düzeni

Birinci Dünya Savaşı’nın sonrasına denk gelen ticari hava ulaştırma tarihinin başlangıcından bu yana dünya genelinde neredeyse tüm havayolları özellikle maliye, teknoloji ve altyapı hizmetleri ile bu unsurlara ilişkin olan hukuki düzenlemeler bakımından zorunlu olarak tabiiyetlerini taşıdıkları devletlere bağlı kalmışlardır.³⁴⁵ İkinci Dünya Savaşı’nın sonundan başlamak suretiyle 30 yıllık bir süre zarfında (1945 - 1975) sivil havacılık teknolojisi hızlı bir değişime uğramıştır.³⁴⁶ Buna rağmen sivil havacılık sektörünün ekonomik anlamda uygulanabilirliği ancak söz konusu dönemde geçerli olan sıkı ulusal ve uluslararası düzenlemeler, hükümet sübvansiyonları ve imtiyaz sözleşmeleri yardımıyla devam ettirilebilmiştir.³⁴⁷ 1975 yılından sonra ise hava ulaştırma

³⁴⁵ LEE, s. 363.

³⁴⁶ LEE, s. 363. Ayrıca Birinci Dünya Savaşı ile İkinci Dünya Savaşı arasında (1919 - 1945) sivil havacılık teknolojisi gözle görülür bir gelişim göstermiştir. Ancak söz konusu bu gelişim dönemi “*Büyük Buhran*” olarak adlandırılan 1929 tarihli dünya ekonomik krizine kadar duraksamadan devam etmiş ve bu krizin getirmiş olduğu iktisadi olumsuzluklar neredeyse tüm kapitalist devletleri, ticari havacılık sektörü de dahil olmak üzere, her alanda etkilenmiştir. Bkz. GÜNEL, s. 186.

³⁴⁷ DEMPSEY, Paul Stephen: “*Turbulence in the ‘Open Skies’: The Deregulation of International Air Transport*”, Volume 15, Number 2, Transportation Law Journal, Denver, 1987, s. 307; LEE, s. 363.

üzerindeki devlet müdahalesi ortadan kaldırılmaya başlanmıştır.³⁴⁸ En nihayetinde 1978 yılı, “*Havayolu Deregülasyon Kanunu (Airline Deregulation Act)*”³⁴⁹ vasıtasıyla deregülasyon yılı olarak addedilmiş ve uluslararası anlamda ilk olarak ABD ile Hollanda arasında geçerli olan iki taraflı hava ulaştırma antlaşması liberal hale getirilmiştir.³⁵⁰ Deregülasyon dönemini takip eden yıllarda ABD, uluslararası hava ulaştırma açısından izlediği liberal havacılık politikasına “Açık Semalar” Politikasıyla yeni bir boyut kazandırmış ve öncelikle bu politikayı, Avrupa devletleriyle ayrı ayrı imzaladığı iki taraflı hava ulaştırma antlaşmalarıyla ve daha sonra güçlü bir havacılık piyasasına sahip olmak açısından kendisinin hemen ardından gelen AB ile yaptığı hava ulaştırma antlaşmasıyla hayata geçirmeye çalışmıştır.

1. Avrupa Devletleri açısından Ulusal ve Uluslararası Havacılık Düzeni

1929 tarihli Büyük Buhran dönemi sonrasında Avrupa devletleri, tabiiyetlerini taşıyan ve aynı zamanda iflas eden ya da iflasın eşiğinde olan havayollarını millileştirmek suretiyle sivil havacılık alanındaki ticari rekabeti sıkı bir biçimde kontrol altına almışlardır.³⁵¹ Bu sebeple Birinci Dünya Savaşı’nın sonu ile İkinci Dünya Savaşı’nın başı

³⁴⁸ LEE, s. 363.

³⁴⁹ Kimi yazarlara göre iç hatlar kapsamında liberalleşme sürecinin başlangıcı 1978 tarihli Havayolu Deregülasyon Kanunu ile başlamıştır. Bkz. BONIN, Jason R.: “**Regionalism in International Civil Aviation: A Reevaluation of the Economic Regulation of International Air Transport in the Context of Economic Integration**”, Volume 12, Singapore Year Book of International Law and Contributors, National University of Singapore, Singapore, 2008, s. 113.

³⁵⁰ LEE, s. 363.

³⁵¹ GÜNEL, s. 187.

arasında³⁵² Avrupa devletleri arasında hâkim olan sivil havacılık modelini tek bir havayolunu esas alan “*Devlet Havayolları Modeli*” teşkil etmiştir.³⁵³ Daha sonra ise Avrupa devletleri İkinci Dünya Savaşı’nın patlak vermesiyle önceliklerini sivil havacılıktan alıp askeri havacılığa vermişlerdir.³⁵⁴

İkinci Dünya Savaşı’nın resmen sona erdiği 2 Eylül 1945 tarihinden sonra sivil havacılık teknolojisi hızlı bir şekilde yükselişe geçmiş ve bu doğrultuda Avrupalı devletler büyümekte olan ticari hava ulaştırma sektörünü yönetecek ve aynı zamanda denetleyecek olan düzenleyici sığata sahip birtakım kurumları teşkilatlandırmaya başlamışlardır. Bununla birlikte Avrupalı Müttefik Devletler, savaş sonrası sivil havacılık düzeni için çok taraflı bir antlaşmayı konu alan planlamalarda bulunmuşlar ve neticede ABD ile beraber Şikago Sözleşmesini sonuçlandırmışlardır.³⁵⁵

Sonraki süreçte Avrupa devletleri ekonomik tabanlı bir siyasi birlik kurmak amacıyla harekete geçmişlerdir. Nihai anlamda “*Avrupa Birliği*” adı altında kurulan söz konusu Birlikten sonra havayollarının tabiiyetlerini taşıdıkları Avrupalı devletler, kıta içindeki bölünmüşlüğün verimsizliklere ve gecikmelere yol açması sebebiyle ve Avrupa ekonomisinde önemli bir paya sahip olan sivil havacılık sektörünü ayakta tutabilmek amacıyla Birlik nezdinde “*Tek Avrupa Hava Sahası (Single European Sky)*” projesi

³⁵² Birinci Dünya Savaşı İttifak Devletleri ile Almanya arasında yapılan *Rethondes Antlaşması* ile fillen 11 Kasım 1918 yılında sona ermiştir. İkinci Dünya Savaşı ise hukuken ve resmen 1 Eylül 1939 tarihinde başlamıştır.

³⁵³ GÜNEL, s. 196.

³⁵⁴ O dönemde Birleşik Krallık sivil havacılık kapsamındaki tüm üretimini askeri havacılık alanına kaydırmıştır. Alman havayollarından biri olan Lufthansa ise o dönemde Avrupa’da hakim havayolu haline gelmiştir. Bkz. GÜNEL, s. 196.

³⁵⁵ HUNNICUTT, s. 667.

üzerinde çalışmalarda bulunmuşlardır.³⁵⁶ İlk girişimlerin ancak 1990 yılının başında gerçekleşebildiği projenin neticesinde, AB'nin sahip olduğu hava ulaştırma politikasının düzenli bir şekilde işleyebilmesi ve ekonomik ve sosyal alanlarda uyumun sağlanabilmesi için tek bir havacılık piyasasının oluşumu hedeflenmiştir.³⁵⁷ Neticede bahse konu projenin çeşitli safhalarla birlikte hayata geçirilmesiyle hedeflenen bu hususlar gerçekleştirilebilmiş ve AB dünyanın en geniş ve en başarılı bölgesel piyasa uyumunu sağlayabilme yolunda hava ulaştırmaya ilişkin olan liberalleşme sürecinin önünü açmıştır.³⁵⁸ Bunun yanında kurulması hedeflenen tek havacılık piyasası hem yolculara hem de havayollarına ekonomik anlamda faydalarda bulunmuştur. Mevcut durum itibariyle AB'ye üye devletler ticari hava trafik hakları ile beraber kabotaj da dâhil olmak üzere tüm trafik haklarını birbirlerine tanımaktadırlar.³⁵⁹

³⁵⁶ “Havacılık sektörü; 400’den fazla havalimanı, 60’tan fazla hava trafik hizmet sağlayıcısı ve 150’den fazla hava yolu şirketi ile Avrupa ekonomisine 140 milyar Euro katkı sağlamanın yanı sıra, 3 milyondan fazla istihdam yaratma potansiyeli ile Topluluk için önemli bir sektördür. Sadece bir yılda, Avrupa havalimanlarını yaklaşık 800 milyon yolcu kullanmıştır (...) 150 havayolu şirketi ve yıllık 9,5 milyon uçuş sayısı ile dünyanın en yoğun hava trafiğine sahip Avrupa’da bazı bölgelerde sıkışıklıktan dolayı trafiğin durma noktasına gelmesi modern zamanların en büyük krizlerinden birisi olarak ifade edilmektedir.” Bkz. KESKİN, Mehmet Hakan: “**Tek Avrupa Hava Sahası İnisiyatifinin Türkiye’nin AB Üyeliğine Etkisi**”, Yıl 8, Sayı 16, Güvenlik Stratejileri Dergisi, 2012, s. 86 - 87.

³⁵⁷ GÜNEL, s. 198 - 199.

³⁵⁸ <www.ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation_en> (Erişim Tarihi: 8 Mayıs 2017).

³⁵⁹ AB’ye üye devletlerin tabiiyetindeki havayollarının geniş bir perspektife sahip bu serbestlikten yararlanabilmesinin tek şartı, AB üyesi herhangi bir devletten alınacak olan *Havayolu İşletmecisi Sertifikası*’na (*Air Operator’s Certificate*) sahip olunmasıdır. Bkz. GÜNEL, s. 199.

2. ABD açısından Ulusal ve Uluslararası Havacılık Düzeni

İkinci Dünya Savaşı'ndan önce ABD, uluslararası sivil havacılık düzeni kapsamında, tabiiyetini taşıyan havayolları tarafından yabancı devletlerden ticari trafik haklarının elde edilebilmesini kendi iç hukukuna tabi kılmıştır. Bu sebeple söz konusu dönemde çok az sayıda devlet kendi tabiiyetlerindeki havayolları için ABD'den karşılıklı trafik hakları elde etmeyi istemiştir.³⁶⁰

İkinci Dünya Savaşı'nın hemen sonrasında ABD, havacılık politikasında esaslı bir değişime giderek liberal bir yaklaşım sergilemiş ve bu yaklaşımını çok taraflı bir antlaşmayla hayata geçirmeye çalışmıştır. Ancak çok taraflı antlaşma kapsamında liberal düzene ulaşılamayınca ABD, diğer devletlerden ticari hava trafik haklarının elde edilebilmesi meselesini yine aynı devletlerle hususi olarak akdedeceği iki taraflı antlaşmalara bırakmıştır.³⁶¹

Ulusal havacılık düzeni açısından ise ABD, Büyük Buhran döneminin sonrasında 1938 tarihli Sivil Havacılık Kanunu aracılığıyla sınırlayıcı bir yaklaşım sergileyerek havayollarının birleşmelerini ve havayollarına ilişkin devralmaları, ücret ve tarifeleri, ulusal hava sahasındaki hava seyrüseferini ve birtakım diğer ticari konuları denetimi ve yönetimi altına almıştır.³⁶² Ancak çok sayıda sınırlamaya rağmen ABD, tabiiyetini taşıyan havayolları açısından özel mülkiyeti yine de muhafaza etmiş ve Avrupa devletlerinin tam aksine tek bir milli taşıyıcı (ya da diğer adıyla devlet havayolları)

³⁶⁰ LISSITZYN, s. 248.

³⁶¹ LISSITZYN, s. 248 - 249.

³⁶² GÜNEL, s. 187.

modelini benimsememiştir.³⁶³ Bununla birlikte Büyük Buhran dönemi sonrasında özel mülkiyetin muhafaza edildiği bir ortamda söz konusu havayolları ancak hükümet sübvansiyonları ve imtiyaz sözleşmeleri ile sivil havacılık piyasasında ayakta kalabilmişlerdir. Bu dönemde ABD hükümetinin desteğini alan ve imtiyaz sözleşmeleri vasıtasıyla ülke içi tarifeli hava hizmetlerinde faaliyette bulunabilen dört büyük havayolu olmuştur:³⁶⁴ *United Airlines, Eastern Airlines, American Airlines* ve *Trans World Airlines* havayolları. Dönem içerisinde *Pan American World Airways* havayolu ise ülke içi tarifeli hava hizmetlerinde faaliyette bulunmamakla birlikte uluslararası tarifeli hava hizmetlerinde tekel (monopoly) olma vasfına sahip olmuştur.³⁶⁵ Son olarak Büyük Buhran'ın sonrasında ABD tarafından sivil havacılığa getirilen bir diğer sınırlama, ABD tabiiyetine sahip üreticilerin tarifeli hava hizmetleri kapsamında faaliyette bulunan havayolları üzerinde kontrole yol açabilecek nitelikte mülkiyete sahip olmalarının ya da sözleşme içi hakları elde edebilmelerinin yasaklanması olmuştur.³⁶⁶

ABD hükümetinin sektör içindeki havayollarının sayısını sınırlamak suretiyle rekabeti kontrol altında tutmasına ve ülke içi seferlerde uygulanacak ücretleri sabitlemesine müsaade eden 1938 tarihli Sivil Havacılık Kanunu, 1978 tarihli Havayolu

³⁶³ ABD, tabiiyetini taşıyan havayolları açısından özel mülkiyeti devlet mülkiyetine tercih etmiş olsa da sivil havacılıkla ilgili birçok konunun denetimi ve yönetimini 1938 tarihli Sivil Havacılık Kanunu vasıtasıyla devletin eline bırakmıştır. Bkz. GÜNEL, s. 187.

³⁶⁴ Söz konusu dört büyük havayolu kazanılmış hakları içeren uçuş sertifikaları vasıtasıyla ABD iç hatlarında seferlerde bulunabilmişlerdir. Bkz. GÜNEL, s. 188.

³⁶⁵ *Pan American World Airways* havayolunun uluslararası tarifeli hava hizmetlerinde tekel oluşu 1950'lere kadar devam etmiştir. Bkz. GÜNEL, s. 188.

³⁶⁶ GÜNEL, s. 188 - 189.

Deregölasyon Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle ilga edilmiştir.³⁶⁷ Senatoda hem Cumhuriyetçilerin hem de Demokratların desteğini alan Havayolu Deregölasyon Kanunu, ABD Başkanı Jimmy Carter'ın imzasıyla 24 Ekim 1978 tarihinde yürürlüğe girmiştir.³⁶⁸ Söz konusu Kanun, 1938 tarihli Kanun'un yürürlükte olduğu dönemde sivil havacılık otoritesi konumundaki “*Sivil Havacılık Kurulu (Civil Aeronautics Board)*” ile Kurulun yetkilerini aşama aşama kaldırmış ve rotalara giriş ile bilet ücretlerinin belirlenmesine ilişkin olan sınırlamaları ise doğrudan kaldırmıştır. Ayrıca 1978 tarihli Kanun, piyasa içinde faaliyette bulunacak havayollarının sayısına ilişkin sınırlamaları kaldırmakla ve çok sayıda havayolunun ülke içi sivil havacılık sektöründe faaliyette bulunabilmelerine müsaade etmekle yeni havayollarının kurulabilmesine yol açmıştır.³⁶⁹

Deregölasyon Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle dönem içerisinde ekonomik ve teknolojik açıdan gelişmiş birtakım havayolları, son derece kazançlı olan birtakım rotalar üzerinde verdikleri tarifeli hava hizmeti sunma ayrıcalığını korumak ya da bu ayrıcalığı

³⁶⁷ Cornell Üniversitesi'nde ekonomist olan Alfred E. Kahn havacılık endüstrisini kesin surette iktisadi bir faaliyet olarak gören ilk kişi olmuştur. Kahn'a göre endüstri yapısının parçalara ayrılması yeni havayollarını meydana getirecek, rekabeti artıracak ve bilet ücretlerinin düşüşünü sağlayacaktır. Kahn 39. ABD Başkanı Jimmy Carter tarafından Sivil Havacılık Kurulu'na havayolu deregölasyonu sürecini yönetmesi amacıyla başkan olarak atanmıştır.

Bkz. <www.airandspace.si.edu/exhibitions/america-by-air/online/jetage/jetage08.cfm> (Erişim Tarihi: 4 Mayıs 2017).

³⁶⁸ <www.airandspace.si.edu/exhibitions/america-by-air/online/jetage/jetage08.cfm> (Erişim Tarihi: 3 Mayıs 2017).

³⁶⁹ DEMPSEY, s. 331.

tekrar elde etmek amacıyla çeşitli girişimlerde bulunmuşlardır.³⁷⁰ Neticede dönem itibariyle oluşan sert rekabet anlayışı bilet fiyatlarının düşüşüne neden olmuş ve bu süre zarfında köklü birtakım havayolları, sivil havacılık sektörünün aleyhlerine olacak şekilde istikrarsızlaşacağını düşünerek şiddetle Deregülasyon Kanunu'na karşı çıkmışlardır.³⁷¹ Bununla birlikte söz konusu havayolları ücretler açısından lobi yapılması amacıyla çalışanlarını dahi yolculara karşı desteklemişlerdir. Ancak bu durum havayollarının endişelerinin vücut bulmasını engelleyememiştir.³⁷²

B. ABD'nin “Açık Semalar” Politikası

Çalışmamızın birinci bölümünde de değinmiş olduğumuz üzere İkinci Dünya Savaşı'nın sonlarına doğru ABD, uluslararası hava ulaştırma açısından sahip olduğu serbestlik görüşünü hayata geçirebilmek amacıyla önemli bir hamle yapmış ve 1 Kasım 1944 tarihinde Şikago Konferansı'nı düzenlemiştir.³⁷³ Ancak Konferans'ın sonunda imzaya açılan Şikago Sözleşmesi, özellikle Birleşik Krallık'ın aksi yöndeki çabalarının neticesinde, ABD'nin serbestliği esas alan bu anlayışına karşılık verememiştir. Nitekim Şikago Sözleşmesi sivil havacılık kuralları açısından genel bir çerçeve çizebilmiş ancak

³⁷⁰ <www.airandspace.si.edu/exhibitions/america-by-air//online/jetage/jetage08.cfm> (Erişim Tarihi: 3 Mayıs 2017).

³⁷¹ <www.airandspace.si.edu/exhibitions/america-by-air//online/jetage/jetage08.cfm> (Erişim Tarihi: 3 Mayıs 2017).

³⁷² <www.airandspace.si.edu/exhibitions/america-by-air//online/jetage/jetage08.cfm> (Erişim Tarihi: 3 Mayıs 2017).

³⁷³ Bkz. Birinci Bölüm, Alt Bölüm I, Kısım (B).

tarifeli hava hizmetleri ile ticari hava trafik haklarını kapsam dışında bıraktığından, serbestlik görüşü kapsamında, uluslararası hava ulaştırmayı düzenleyen bir çok taraflı antlaşma olamamıştır.

Şikago Sözleşmesi'nin hemen akabinde ABD, serbestlik görüşünü hayata geçirebilmek amacıyla tekrar harekete geçmiş ve yukarıda ayrı bir başlık altında değerlendirdiğimiz Bermuda I Antlaşması'nı 11 Şubat 1946 tarihinde Birleşik Krallık ile akdetmiştir.³⁷⁴ Otuz yılı aşkın bir süre boyunca yürürlükte kaldıktan sonra iki taraflı hava ulaştırma antlaşması niteliğinde olan Bermuda I Antlaşması yerini, 23 Temmuz 1977 tarihinde ABD ile Birleşik Krallık arasında akdedilen ve daha sınırlayıcı bir rejime öngören Bermuda II Antlaşması'na bırakmıştır.³⁷⁵ Bununla birlikte Bermuda I ve Bermuda II Antlaşmaları arasındaki dönemde ABD, başta 1938 tarihli Sivil Havacılık Kanunu olmak üzere birtakım sivil havacılık düzenlemeleriyle ülke içi havacılık piyasasını yönetmiş ve denetlemiştir.³⁷⁶ Söz konusu dönemde yaşanan regülasyon süreci ülke piyasasında oligopolün oluşumuna sebebiyet vermiş ancak 1977 - 1978 yılları arasına gelindiğinde piyasa üzerindeki devlet kontrolünün kaldırılması ve oligopole son verilmesi amacıyla ABD'de deregülasyon süreci yaşanmaya başlamıştır.³⁷⁷

1978 tarihli Havayolu Deregülasyon Kanunu ile başlayan sürecin sonrasında ABD, uluslararası hava ulaştırmayı konu alan kuralları liberalleştirmek ve havayollarının rota, kapasite, ücret ve tarifeye ilişkin olan kararları üzerindeki devlet müdahalesini kaldırmak amacıyla “Açık Semalar” Politikası adı altında uluslararası bir

³⁷⁴ Bkz. İkinci Bölüm, Alt Bölüm I, Kısım (A).

³⁷⁵ Bkz. İkinci Bölüm, Alt Bölüm I, Kısım (B).

³⁷⁶ Bkz. İkinci Bölüm, Alt Bölüm II, Kısım (A).

³⁷⁷ LEE, s. 363.

politika izlemeye başlamıştır.³⁷⁸ Neticede bu amaçlar doğrultusunda Açık Semalar Politikası: Rota, kapasite, ücretlendirme ve tarife sınırlamaları olmaksızın farklı ulusların tabiiyetindeki sivil hava araçlarının tarifeli hava hizmetleri kapsamında serbestçe uçuş yapabileceği sınırsız kurallara sahip olan bir havacılık rejimini sağlamış olacaktır.³⁷⁹

ABD'nin benimsediği Açık Semalar Politikası, açıkça bir yasak kaydı konulmadığı sürece özellikle sivil havacılığa ilişkin olan kuralların liberalleştiği bir anlayışı ifade etmektedir. Diğer bir ifadeyle Açık Semalar Politikası: Uluslararası hava ulaştırmada kullanılan sivil hava araçlarının tarifeli hava hizmetleri kapsamında devletlerin ülkeleri üzerinden sınırlamalara³⁸⁰ tabi olmaksızın uçuş yapabilmesine; aynı sivil hava araçlarının teknik ve operasyonel sebeplerle herhangi bir devletin ülkesine iniş yapabilmesine; önceden belirlenmiş kalkış ve varış noktaları olmaksızın yolcunun, yükün ve postanın indirilmesine ve/veya bindirilmesine geniş ölçüde serbestlik tanıyan bir politikadır.³⁸¹

³⁷⁸ WIRADIPRADJA, E. Saefullah: *“Open Skies Policy: The Developing Countries Point of View”*, Volume 8, Number 1, Jurnal Hukum Internasional, 2010, s. 1; <www.state.gov/e/eb/tra/ata/> (Erişim Tarihi: 4 Haziran 2017); <www.transportation.gov/policy/aviation-policy/international-relations/air-service-agreements> (Erişim Tarihi: 4 Haziran 2017).

³⁷⁹ RAVICH, s. 497.

³⁸⁰ Bu Politikayla havayollarının hava trafik hakları, ücret, tarife, kapasite ve uçuş rotalarına ilişkin olan kararlarının üzerinden devlet denetimi kaldırılmış ve mutlak denetimin olmadığı bir piyasada rekabette artacağından bu durum makul ücretlerle uygun ve etkili tarifeli hava hizmetlerinin sunulabilmesine olanak sağlamıştır. Bkz. WIRADIPRADJA, s. 4.

³⁸¹ Normal şartlarda Şikago Sözleşmesi tarifeli hava hizmetleri kapsamında gerçekleştirilecek olan hava ulaştırma faaliyetleri için özel bir izin veya başka bir şekilde alınmış yetki şartını aramaktadır. Bkz. WIRADIPRADJA, s. 2.

Ekonomik açıdan olumlu görülen birtakım unsurlarıyla birlikte kimi yazarlar Açık Semalar Politikasını farklı bir yaklaşımla ele almıştır. Temel olarak bu yaklaşım³⁸² “*Sivil havacılık endüstrileri zayıf olan ve gelişmekte olan devletler, kendilerine nazaran daha güçlü bir havacılık endüstrisine sahip olan gelişmiş devletlerle serbest rekabet ortamında yüzleşmeye hazırlar mı?*” sorusu üzerine yoğunlaşmıştır. ABD gibi sivil havacılık alanında oldukça gelişmiş olan devletler bakımından Açık Semalar Politikasının ekonomik anlamda birçok yararı mevcuttur. Öncelikle bu Politika doğrultusunda akdedilen iki taraflı hava ulaştırma antlaşmaları uluslararası yolcu, yük ve posta taşımacılığını büyük ölçüde yaygınlaştırarak gelişmiş devletlerin sivil havacılık sektörüne artan bir şekilde katkıda bulunmuştur. Bununla birlikte söz konusu antlaşmalar gelişmiş devletlerin ticari havacılık sektörüne üst seviye iş seçenekleri sağlamış ve sektör içi ekonomik büyümeyi teşvik etmişlerdir.³⁸³ Ayrıca Açık Semalar Politikası kapsamında akdedilen iki taraflı antlaşmalar akit devletlerin birbirlerinin piyasalarına girişini ve çıkışını kolaylaştırarak tabiiyetlerindeki sivil hava araçlarına sınırlandırılmamış bir rejim imkânı vermiş ve bu durum havayolları ve havayolu ittifakları için maksimum düzeyde operasyonel esneklik sağlamıştır.³⁸⁴ Gelişmekte olan devletler bakımından ise Açık Semalar Politikası, ülke içi sivil havacılık sektörüne kazanımlarda bulundurmaktan ziyade havayollarının çıkarlarının zarar görmesine neden olabilecektir. Daha da ötesi bu tür bir politika sivil havacılık alanında güçlü bir pozisyona sahip büyük ve gelişmiş devletler vasıtasıyla piyasanın hegemonya altına alınmasına yol açabilecek ve bu durum

³⁸² WIRADIPRADJA, s. 3.

³⁸³ WIRADIPRADJA, s. 4.

³⁸⁴ WIRADIPRADJA, s. 4.

gelişmekte olan devletin tabiiyetini taşıyan havayollarının pazar içi payını önemli ölçüde azaltabilecektir.³⁸⁵

C. “Açık Semalar” Antlaşmaları

1. Birinci Nesil “Açık Semalar” Antlaşmaları

ABD sahip olduğu serbestlik görüşü sebebiyle 1978 yılının başlarında, Bermuda Antlaşmaları hükümlerine nazaran daha liberal düzeyde hükümler içeren “*birinci nesil*” Açık Semalar Antlaşmalarını akdedebilmek amacıyla Benelüks ülkeleriyle³⁸⁶ bir araya gelmiş ve söz konusu ülkelerle diplomatik görüşmelerde bulunmuştur.³⁸⁷ 1982 yılına gelindiğinde ise ABD, Singapur ve Tayland gibi kendisine kıyasla özellikle ekonomik ve siyasi açıdan daha az gelişmiş olan devletlerle yirmi üç adet iki taraflı hava ulaştırma antlaşması akdetmiştir.³⁸⁸

Açık Semalar Politikasının etkilerinin daha da ortaya çıkmaya başladığı 1990’lı yıllarda ABD, liberal hükümler içeren bir hava ulaştırma antlaşması için Hollanda’yla

³⁸⁵ WIRADIPRADJA, s. 1.

³⁸⁶ Benelüks ülkeleri (Benelux Countries) Belçika (Belgium), Hollanda (The Netherlands) ve Lüksemburg (Luxemburg) devletlerinden oluşmaktadır.

³⁸⁷ TORTORICE, Joann: “**Air Transport Services: International Regulation and Future Prospects for Liberalization**”, Industry, Trade, and Technology Review, The United States of America, 1999, s. 6; <www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633_dempsey_air_traffic_rights.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2016).

³⁸⁸ TORTORICE, s. 6; WIRADIPRADJA, s. 3.

müzakerelerde bulunmuştur.³⁸⁹ Söz konusu müzakereler başarıyla neticelendiğinde taraflar arasında Açık Semalar Politikasını esas alan bir iki taraflı hava ulaştırma antlaşması akdedilmiş ve birinci nesil Açık Semalar Antlaşmaları dönemi sona ermiştir.³⁹⁰

2. İkinci Nesil “Açık Semalar” Antlaşmaları

1992 yılında ABD birinci nesil Açık Semalar Antlaşmalarına nazaran çok daha liberal nitelikte hükümler içeren “*ikinci nesil*” Açık Semalar Antlaşmaları için Hollanda’yla müzakerelerde bulunmuştur.³⁹¹ 14 Ekim 1992 tarihinde ABD, Avrupa içindeki otoritelerce ortaya koyulan bütün itirazlara rağmen ilk ikinci nesil Açık Semalar Antlaşmasını Hollanda’yla akdetmiştir.³⁹² Bu antlaşmayla ABD’nin İkinci Dünya

³⁸⁹ LEE, s. 363; WIRADIPRADJA, s. 3.

³⁹⁰ <www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633_dempsey_air_traffic_rights.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2016).

³⁹¹ TORTORICE, s. 6.

³⁹² ALFORD, Eugene, CHAMPLEY, Richard: “**The Impact of the 2007 U.S.-E.U. Open Skies Air Transport Agreement**”, ITA Occasional Paper No. 07-001, Department of Commerce, International Trade Administration, 2007, s. 2; TORTORICE, s. 3;

<www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633_dempsey_air_traffic_rights.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2016);

<www.state.gov/documents/organization/267341.pdf> (7 Erişim Tarihi: Haziran 2017).

Savaşı'ndan bu yana sahip olduğu serbestlik görüşü Açık Semalar Politikası aracılığıyla yavaş yavaş hayata geçmeye başlamıştır.³⁹³

ABD ile Hollanda arasında akdedilen ilk ikinci nesil Açık Semalar Antlaşması, önceden belirlenmiş uçuş rotaları ile sınırlı sayıda hava trafik hakkı ve havayolunu kapsayan kendisinden önceki uluslararası hava ulaştırma rejiminin yerine, sınırlandırılmamış hükümler öngören ve her bir akit devlete geniş kapsamda hava trafik haklarından yararlanma olanağı sağlayan bir rejim getirmiştir.³⁹⁴ Diğer bir ifadeyle söz konusu iki taraflı hava ulaştırma antlaşması, başta *KLM - Royal Dutch Airlines* havayolu olmak üzere Hollanda tabiiyetinde olan havayollarına ABD içinde yer alan herhangi bir noktaya tarifeli hava hizmetleri kapsamında uçuş yapabilme imkanını vermiş ve aynı antlaşma ABD tabiiyetinde olan havayollarına Hollanda içinde yer alan herhangi bir noktaya aynı hizmetler kapsamında uçuş yapabilme olanağını tanımıştır.³⁹⁵

Ayrıca 14 Ekim 1992 tarihli Açık Semalar Antlaşması'ndan sonra 1993 yılında Birleşik Devletler Ulaştırma Bakanlığı (U.S. Department of Transportation), ABD tabiiyetindeki *Northwest Airlines* ile Hollanda tabiiyetindeki *KLM - Royal Dutch Airlines*

³⁹³ ALFORD, CHAMPLEY, s. 2; BONIN, s. 113; LEE, s. 363; WIRADIPRADJA, s. 3;

<www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633_dempsey_air_traffic_rights.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2016).

³⁹⁴ GÜNEL, s. 203; TORTORICE, s. 6; WIRADIPRADJA, s. 3.

³⁹⁵ <www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633_dempsey_air_traffic_rights.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2016).

havayolları arasında mevcut olan “*Wings İttifakı (Wings Alliance)*” üzerinde “*Anti Rekabet Koruması (Antitrust Immunity)*”³⁹⁶ sağlamıştır.³⁹⁷

ABD ile Hollanda arasında akdedilen ikinci nesil Açık Semalar Antlaşması kapsamında Açık Semalar Politikasını yorumlayabilmek açısından önemli bir konuya değinmekte fayda olacaktır. Hollanda ABD’ye nazaran oldukça küçük bir ülkedir ve bu Antlaşma tarifeli hizmetleri kapsamında uçuş yapılabilecek rotaların ve noktaların sayısı açısından Hollanda’ya çok daha fazla avantaj sağlar görünmektedir. Ancak ABD ideolojik olarak serbest piyasayı esas alan bir sistemi benimsediğinden, hava trafik haklarının havayolları tarafından kullanımı sırasında ortaya çıkabilecek bu tür bir dengesizliği endişe konusu haline getirmemiştir. Hatta bu şekildeki bir liberal havacılık politikasıyla ABD, havacılık alanında liberalleşmeye karşı olan direnişi zayıflatmış ve diğer havayollarının tabiiyetlerinde oldukları devletler üzerinde Açık Semalar Antlaşmaları akdetmeleri için baskı kurmalarına neden olmuştur. Örneğin Hollanda ile akdedilen Açık Semalar Antlaşması’nın hemen akabinde *Air France* havayolu, tabiiyetinde olduğu Fransa’dan talepte bulunmuş ve Fransa ile ABD arasında 18 Haziran 1998 tarihinde Açık Semalar Antlaşması olarak nitelendirebileceğimiz bir iki taraflı hava ulaştırma antlaşması³⁹⁸ akdedilmiştir.

³⁹⁶ Açık Semalar Antlaşmaları döneminde ortaya çıkan “*Anti Rekabet Koruması*” kavramına çalışmamızın ilerleyen kısımlarında yer verilecektir.

³⁹⁷ GILLESPIE, William, RICHARD, Oliver M.: “**Antitrust Immunity and International Airline Alliances**”, Economic Analysis Group, Antitrust Division, U.S. Department of Justice, Washington D.C., 2011, s. 3; <www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633_dempsey_air_traffic_rights.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2016).

³⁹⁸ Antlaşma metni için bkz. <www.state.gov/documents/organization/114271.pdf> (Erişim Tarihi: 11 Mayıs 2017).

Hollanda’yla akdedilen Açık Semalar Antlaşması’ndan kısa bir süre sonra ABD, önce Almanya ve daha sonra sırasıyla Çek Cumhuriyeti, İtalya, Portekiz, Slovak Cumhuriyeti, Malta ve Polonya ile iki taraflı Açık Semalar Antlaşmaları imzalamıştır. Nihayet aşağıda detaylı olarak değinmiş olduğumuz ABD ile AB arasında imzalanan 30 Nisan 2007 tarihli Hava Ulaştırma Antlaşması’na kadar ABD, aralarında AB üyesi devletlerinde bulunduğu çok sayıda Avrupa devletiyle iki taraflı hava ulaştırma antlaşması³⁹⁹ akdetmiştir.⁴⁰⁰ Tüm bunların yanında 2001 yılında ABD Brunei, Şili, Yeni Zelanda, Singapur ve daha sonra aralarına katılan Samoa, Tonga ve Moğolistan ile ilk çok taraflı Açık Semalar Antlaşmasını⁴⁰¹ imzalamıştır.⁴⁰²

ABD Türkiye ile ilk Açık Semalar Antlaşması’nı 7 Kasım 1990 tarihinde akdetmiştir.⁴⁰³ Daha sonra bu Antlaşmayı 2 Mayıs 2000 tarihinde akdedilen “*Hava Ulaştırma Antlaşması (Air Transport Agreement)*” takip etmiştir.⁴⁰⁴ Özellikle bu Antlaşma’nın giriş kısmında yer alan “...*asgari hükümet müdahalesi ve kurallar ile*

³⁹⁹ ABD ile AB üyesi devletler arasında imzalanan iki taraflı Açık Semalar Antlaşmaları 30 Nisan 2007 tarihli Hava Ulaştırma Antlaşması’nın yürürlüğe girmesiyle ilga edilmiştir. Bkz. GILLESPIE, RICHARD, s. 3.

⁴⁰⁰ WIRADIPRADJA, s. 4; <www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633_dempsey_air_traffic_rights.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2016).

⁴⁰¹ Antlaşma’nın İngilizce metni için bkz. <www.state.gov/documents/organization/114408.pdf> (Erişim Tarihi: 11 Mayıs 2017).

⁴⁰² WIRADIPRADJA, s. 4; <www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633_dempsey_air_traffic_rights.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2016).

⁴⁰³ Bkz. <www.state.gov/e/eb/rls/othr/ata/t/> (Erişim Tarihi: 1 Haziran 2017).

⁴⁰⁴ Antlaşma’nın İngilizce metni için bkz. <www.state.gov/documents/organization/114251.pdf> (Erişim Tarihi: 17 Aralık 2017).

havayolu işletmeleri arasında serbest rekabete dayanan bir uluslararası havacılık sistemini geliştirmeyi isteyerek;...” cümlesi, ABD’nin Açık Semalar Politikasını yansıtmaları bakımından önem arz etmektedir.⁴⁰⁵

Son olarak Türkiye ile akdedilen bahse konu Hava Ulaştırma Antlaşması ile diğer ikinci nesil Açık Semalar Antlaşmaları incelendiğinde temel olarak şu başlıkları ihtiva ettikleri görülecektir.⁴⁰⁶ (1) Tanımlamalar (Definitions); (2) Hakların Tanınması (Grant of Rights); (3) Tayin Etme ve Yetkilendirme (Designation and Authorization); (4) Yetkinin İptali (Revocation of Authorization); (5) Kanunların Uygulanması (Application of Laws); (6) Safety (Emniyet); Havacılık Güvenliği (Aviation Security); (8) Ticari Fırsatlar (Commercial Opportunities); (9) Gümrük Vergisi ve Harçları (Customs Duties and Charges); (10) Kullanıcı Harçları (User Charges); (11) Adil Rekabet (Fair Competition); (12) Ücret (Pricing); (13) İstişare (Consultations); (14) Uyuşmazlıkların Çözümü (Settlement of Disputes); (15) Değişiklikler (Amendment); (16) Sona Erdime (Termination); (17) ICAO’ya Tescil (Registration with ICAO); (18) Yürürlüğe Girme (Entry into Force).

Görüldüğü üzere modern iki taraflı hava ulaştırma antlaşmaları olarak tabir edebileceğimiz Açık Semalar Antlaşmalarının erken dönem iki taraflı antlaşmalardan farkı temel olarak “*Ticari Fırsatlar*” ile “*Havacılık Güvenliği (Aviation Security)*” konuları üzerinde yoğunlaşmaktadır.

⁴⁰⁵ “*Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti arasında Hava Taşımacılığı Antlaşması*” başlığına sahip olan Antlaşma’nın Türkçe çevirisi için bkz. 18 Temmuz 2001 tarih ve 24466 sayılı T.C. Resmi Gazetesi.

⁴⁰⁶ ABD ile diğer devletler arasında imzalanmış olan bütün Açık Semalar Antlaşmaları için bkz. <www.state.gov/e/eb/tra/ata/> (Erişim Tarihi: 11 Mayıs 2017).

3. Avrupa Birliği ile İmzalanan “Açık Semalar” Antlaşmaları

5 Haziran 2003 tarihinde AB Konseyi (Council of the European Union) AB Komisyonu’na, Birlik adına ABD ile Açık Semalar konusuna ilişkin müzakerelerde bulunması için yetki vermiştir.⁴⁰⁷ Sonuçta 2003 yılının Ekim ayı ile 2007 yılının Mart ayı arasında ABD ile AB arasında ardı ardına iki önemli müzakere gerçekleşmiştir.⁴⁰⁸ İlk müzakerenin sonrasında AB Komisyonu’nun getirdiği teklif, Konsey tarafından 2004 yılının Haziran ayında reddedilmiştir. 2 Mart 2007 tarihinde yapılan ikinci müzakerenin neticesinde ise ABD ve AB temsilcileri taslak bir antlaşma üzerinde mutabık kalmışlardır.⁴⁰⁹

14 Mart 2007 tarihine gelindiğinde AB Konseyi, mutabık kalınan antlaşma taslağının Mart ayının sonunda onaylanması için Avrupa Parlamentosu’na (European Parliament) çağrıda bulunmuştur. Bunun üzerine 22 Mart 2007 tarihinde Avrupa Parlamentosu toplanmış ve üye devletlerin Ulaştırma Bakanları taslak antlaşmanın ilk safhasını oy birliğiyle kabul etmişlerdir.⁴¹⁰

Sonuç olarak 30 Nisan 2007 tarihinde ABD ile AB, dönem itibariyle yürürlükte olup AB’ye üye devletlerle ABD arasında akdedilen iki taraflı hava ulaştırma

⁴⁰⁷ GASPARI, s. 42; GÜNEL, s. 200.

⁴⁰⁸ GASPARI, s. 425.

⁴⁰⁹ GÜNEL, s. 201.

⁴¹⁰ GÜNEL, s. 201.

antlaşmalarının yerini alması hedeflenen; kabotaj haricinde⁴¹¹ transit, teknik ve özellikle ticari hava trafik haklarını her iki akit tarafa tanıyan; AB üyesi yirmi yedi devlet açısından hava ulaştırma sektörünü liberalleştirmekte bir dönüm noktası olan çok taraflı nitelikte ilk dönem⁴¹² *Hava Ulaştırma Antlaşması*'nı⁴¹³ Washington'da imzalamışlardır.⁴¹⁴ Bahse konu Antlaşma, ABD'nin son dönemde izlediği ve yukarıda ayrı bir başlık altında incelemiş olduğumuz Açık Semalar Politikasının bir ürünü olması sebebiyle⁴¹⁵ hem uygulamada hem de doktrinde "*Açık Semalar Antlaşması*" adıyla anılmaktadır.⁴¹⁶

ABD ile AB arasında imzalanan 2007 tarihli Açık Semalar Antlaşması'nın temel amacı, her iki tarafında nihai amacı olan transatlantik uçuşlarda kullanılacak bir serbest sivil havacılık alanının kurulması olmuştur. Başka bir ifadeyle esas gaye, uluslararası hava ulaştırmaya yapılan yatırımların serbest dolaşımının sağlandığı ve her iki tarafın iç

⁴¹¹ 30 Nisan 2007 tarihli Açık Semalar Antlaşması'nda ticari hava trafik haklarının çoğu düzenlendiği halde kabotaj düzenleme kapsamına alınmamıştır. Bkz. GASPARI, s. 427.

⁴¹² Söz konusu Antlaşma bazı resmi kaynaklarda "*İlk Dönem Antlaşması (First Stage Agreement)*" adıyla anılmaktadır. Bu ad ile anılmasının temel sebebi, Antlaşma'nın her iki taraf arasında geçen ilk dönem müzakerelerinin neticesinde ortaya çıkmasıdır.

Bkz. <www.ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/united_states_en> (Erişim Tarihi: 7 Mayıs 2017).

⁴¹³ Antlaşma metni için bkz. <www.state.gov/documents/organization/114872.pdf> (Erişim Tarihi: 12 Mayıs 2017).

⁴¹⁴ GASPARI, s. 425; RAVICH, s. 495.

⁴¹⁵ İkinci Bölüm, Alt Bölüm II, Kısım (B).

⁴¹⁶ GASPARI, s. 425; GÜNEL, s. 196.

piyahasına erişimi de içeren tarifeli hava hizmetleri üzerindeki sınırlamaların kaldırıldığı tek bir hava ulaştırma piyasasının oluşturulmasıdır.⁴¹⁷

2007 tarihli “Açık Semalar Antlaşması”, tüm sivil havacılık piyasasının yarından fazlasına tekabül eden bir hava ulaştırma piyasasına çok sayıda fırsat sunmaktadır. Bu fırsatlar genel olarak şu şekildedir:⁴¹⁸

- ❖ Açık Semalar Antlaşması yolcu, yük ve posta taşımacılığıyla iştigal eden ABD tabiiyetindeki havayolları ile AB üyesi devletlerin tabiiyetinde olan havayollarına ticari hava trafik hakları olarak nitelendirilen üçüncü, dördüncü ve beşinci trafik hakkı ile uygulamada gelişen altıncı ve yedinci trafik hakkını tanımaktadır.⁴¹⁹ Örneğın söz konusu Antlaşmayla ABD tabiiyetindeki *United Airlines* havayolları, Washington Dulles havalimanından aldığı yolcuyu, yükü ve postayı Fransa içindeki bir noktaya taşıyabilecek; Fransa’dan aldığı yolcuyu, yükü ve postayı da Yunanistan içindeki bir noktaya taşıyabilecektir;
- ❖ Açık Semalar Antlaşması, birtakım sınırlamalarla birlikte birleşmeler ve devralmalar açısından tabiiyet şartını ortadan kaldırmış ve AB üyesi devletlerin tabiiyetindeki havayollarının, ABD içindeki bir noktaya uçuş yapma haklarına zarar vermeksizin, sınır ötesi havayollarıyla ekonomik amaçlarla birleşebilmelerine ya da söz konusu havayollarından hisse alabilmelerine müsaade etmiştir. Doğal olarak aynı durum

⁴¹⁷ <www.ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/united_states_en>

(Erişim Tarihi: 7 Mayıs 2017).

⁴¹⁸ RAVICH, s. 495.

⁴¹⁹ LEE, s. 363.

ABD tabiiyetindeki havayolları için de geçerlidir. Örneğin Açık Semalar Antlaşması ile *Air France* ve *KLM - Royal Dutch Airlines* havayolları, ölçek ekonomisine kavuşmak amacıyla, ABD'ye yapacakları seferlere ilişkin olan hava trafik haklarını kaybetmeksizin ikili ana havalimanı (dual-hub) işlemlerini birleştirebilmektedirler;⁴²⁰

- ❖ Tabiiyet şartının ortadan kaldırılmasının bir sonucu olarak, AB üyesi devletlerin tabiiyetinde olan havayolları Birlik içindeki herhangi bir noktadan başlamak suretiyle, tarifeli hava hizmetleri kapsamında ABD içindeki bir noktaya doğru transatlantik seferlerde bulunabileceklerdir. Bu durum ise ABD ve AB üyesi devletlerin tabiiyetindeki çok sayıda havayolu tarafından tarifeli hava hizmetlerinin işletildiği bir hava ulaştırma piyasasının oluşumunu sağlayacak ve dolayısıyla pazar içi rekabeti artacaktır. Örneğin *Air France* ve *KLM - Royal Dutch Airlines* havayolları, daha önce iki İngiliz ve iki Amerikan olmak üzere yalnızca dört havayoluyla sınırlanmış olan Londra (Heathrow) ve Los Angeles arasında, aktarmasız uçuşlarla, tarifeli hava hizmetleri sunabileceklerdir. Benzer şekilde *Lufthansa* havayolları Miami ile Barcelona arasında Almanya ile hiçbir bağlantı olmaksızın aktarmasız bir şekilde tarifeli hava hizmeti sunabilme hakkına sahip olacaktır.

⁴²⁰ Ancak böyle bir durumda diğer devletlerle ilişkili olan hava trafik hakları tehlikeye girebilmektedir.

2007 tarihli Açık Semalar Antlaşması⁴²¹ AB üyesi yirmi yedi devletin⁴²² onayıyla 30 Mart 2008 tarihinde şarta bağlı olarak yürürlüğe girmiştir.⁴²³ Antlaşma'nın yürürlüğünü şarta bağlayan hüküm ise 21. maddedir. Öncelikle “*İkinci dönem müzakereleri*” başlığına sahip olan maddenin ilk paragrafına göre AB ile ABD, Antlaşmanın şarta bağlı yürürlük tarihinden sonraki 60 günlük süreyi aşmayacak şekilde ikinci dönem müzakerelerine başlayacaklardır.⁴²⁴ İlk paragrafa uygun olarak müzakerelerin başlangıç tarihinden sonraki 18 aylık süreyi aşmayacak şekilde taraflarca ikinci dönem antlaşmasına yönelik ilerleyiş gözden geçirilecektir.⁴²⁵ Eğer taraflarca gözden geçirilmenin başlangıç tarihinden itibaren 20 aylık bir süre zarfında ikinci dönem

⁴²¹ Antlaşma'nın yürürlük tarihinden bir süre sonra AB Kanada ile “Açık Semalar Antlaşması” imzalamıştır. Söz konusu Antlaşmayla Kanada'nın tabiiyetinde olan havayolları, AB üyesi devletlerin içindeki noktalara ve AB üyesi devletlerin tabiiyetinde olan havayolları da Kanada'daki noktalara serbest bir şekilde uçuş yapabilmektedirler.

Bkz. <www.ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/canada_en> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2018; <www.airporthaber.com/havacilik-haberleri/acik-semalar-anlasmasi-imzalandi-13517h.html> (Erişim Tarihi: 29 Kasım 2017.)

⁴²² 1 Ocak 2007 tarihinde Bulgaristan ve Romanya'nın katılımıyla AB üyesi devlet sayısı dönem itibariyle yirmi yedi olduğundan AB açısından 2007 tarihli Açık Semalar Antlaşmasını onaylayan devlet sayısı yirmi yedi olmuştur. Hırvatistan'ın 1 Temmuz 2013 tarihindeki katılımıyla AB'ye üye devlet sayısı mevcut durum itibariyle yirmi sekizdir. Bkz. <www.europa.eu/european-union/about-eu/countries_en#tab-0-1> (Erişim Tarihi: 12 Mayıs 2017).

⁴²³ ALFORD, CHAMPLEY, s. 2; GASPARI, s. 425;

<www.ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/united_states_en> (Erişim Tarihi: 7 Mayıs 2017);

⁴²⁴ ALFORD, CHAMPLEY, s. 2.

⁴²⁵ Bkz. <www.state.gov/documents/organization/114872.pdf> (Erişim Tarihi: 12 Mayıs 2017).

antlaşmasına ulaşamazsa her bir taraf 2007 tarihli ilk dönem Açık Semalar Antlaşması'nda belirlenmiş olan hakları daha sonrasında askıya alma hakkını muhafaza edeceklerdir.⁴²⁶

İkinci dönem müzakereleri hedeflenen tarih olan 2008 yılının Mayıs ayında başlamıştır.⁴²⁷ AB Konseyi 2009 yılının Aralık ayında ve 2010 yılının Mart ayında kaydedilen gelişmeleri gözden geçirmiştir. İkinci dönem müzakerelerinin sonrasında 21. madde hükmünün gerekleri yerine getirilerek her iki taraf 25 Mart 2010 tarihinde 2007 tarihli Açık Semalar Antlaşması'nda değişiklik yapacak bir Protokol tasarısı üzerinde anlaşmaya varmışlardır.⁴²⁸ Neticede “*İkinci Dönem Antlaşması (Second Stage Agreement)*” adıyla da anılan bu Protokol, 24 Haziran 2010 tarihinde taraflarca imza altına alınmış ve aynı tarihte şarta bağlı olarak yürürlüğe girmiştir.⁴²⁹

17 Kasım 2010 tarihinde gerçekleşen sekizinci müzakereden sonra Norveç ve İzlanda, 2010 tarihli Protokolle değişen 30 Nisan 2007 tarihli Açık Semalar Antlaşması'na taraf olmuşlardır.⁴³⁰ Üçüncü taraf olarak adlandırılan İzlanda ve dördüncü taraf olarak adlandırılan Norveç için Antlaşma ve Protokol 21 Haziran 2011 tarihinde akit

⁴²⁶ GASPARI, s. 425. Ayrıca bkz. <www.state.gov/documents/organization/114872.pdf> (Erişim Tarihi: 12 Mayıs 2017).

⁴²⁷ <www.ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/united_states_en> (Erişim Tarihi: 7 Mayıs 2017).

⁴²⁸ 2010 tarihli Protokol metni için bkz. <www.state.gov/documents/organization/114872.pdf> (Erişim Tarihi: 12 Mayıs 2017).

⁴²⁹ <www.ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/united_states_en> (Erişim Tarihi: 7 Mayıs 2017).

⁴³⁰ <www.ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/united_states_en> (Erişim Tarihi: 12 Mayıs 2017).

taraflarca imzalanmıştır.⁴³¹ Daha sonra ABD ile AB arasında 22 Haziran 2011 tarihinden başlayarak en son 2016 yılına kadar çeşitli müzakereler gerçekleşmiş ve aynı taraflar son müzakere olan on dokuzuncu müzakere için 16 Kasım 2016 tarihinde Berlin’de bir araya gelmişlerdir.⁴³²

Açık Semalar Antlaşmaları döneminde geliştirilen ve öne çıkan birtakım kavramlar olmuştur. Söz konusu kavramlardan ilki, “*Anti Rekabet Koruması (Antitrust Immunity)*” kavramıdır. Bu dönemde neredeyse tüm büyük havayolları transatlantik hava seferlerinde bulunurken *Star Alliance*⁴³³, *One World Alliance*⁴³⁴ ve *Skyteam Alliance*⁴³⁵ olmak üzere üç büyük uluslararası havayolu ittifakından birine katılmış ve bu ittifaklarda yer alan çok sayıda havayolu, özellikle Kuzey Atlantik üzerindeki rakiplerini azaltmak amacıyla birbirlerine anti rekabet koruması sağlamışlardır. Neticede bu kavram tüm büyük havayolu ittifaklarında yer alan havayolları için neredeyse yerleşik bir kural haline

⁴³¹ Taraflar için bkz. <www.state.gov/documents/organization/170897.pdf> (Erişim Tarihi: 12 Mayıs 2017).

⁴³² Bkz. <www.state.gov/e/eb/rls/othr/ata/e/> (Erişim Tarihi: 12 Mayıs 2017).

⁴³³ “Star Alliance” havayolu ittifakının kurucu üyeleri: Air Canada, Lufthansa, Scandinavian Airlines, Thai Airways International ve United Airlines havayollarıdır. Ayrıca Türk Hava Yolları (Turkish Airlines) 1 Nisan 2008 tarihinde Star İttifakına katılmıştır. Star Alliance havayolu ittifakının tüm üyeleri için bkz. <www.staralliance.com/en/member-airlines> (Erişim Tarihi: 12 Mayıs 2017).

⁴³⁴ “One World Alliance” havayolu ittifakının kurucu üyeleri: American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Canadian Airlines (daha sonra Air Canada ile birleşmiştir) ve Qantas havayollarıdır. One World Alliance havayolu ittifakının tüm üyeleri için bkz. <www.oneworld.com/member-airlines/overview> (Erişim Tarihi: 12 Mayıs 2017).

⁴³⁵ “Skyteam Alliance” havayolu ittifakının kurucu üyeleri: Delta Air Lines, Korean Air, Aeroméxico havayollarıdır. Skyteam Alliance havayolu ittifakının tüm üyeleri için bkz. <www.skyteam.com/en/about/> (Erişim Tarihi: 12 Mayıs 2017).

gelmiştir.⁴³⁶ ABD ile Açık Semalar Antlaşmalarının diğer akit tarafları arasında akdedilen söz konusu hava ulaştırma antlaşmaları aracılığıyla da akit tarafların tabiiyetinde olan havayolları ve onların ittifakları için anti rekabet koruması sağlanmıştır.⁴³⁷ Bunun yanında genel olarak “*Anti Rekabet Koruması*” kavramı, Açık Semalar Politikasıyla özdeşleşen liberalleşme kavramıyla bir tutulmakla birlikte kimi yazarlara göre bu kavram devlet müdahalesini başka bir biçimi olarak görülmektedir.⁴³⁸ Dönem içerisinde öne çıkan kavramlardan bir diğeri ise “*Metal Tarafsızlığı (Metal Neutrality)*” kavramıdır. ABD Ulaştırma Bakanlığı tarafından yapılan tanıma göre bu kavram:⁴³⁹ “*Gelir ve maliyet ortaklığı yapılan bir ittifaktaki tarafların, metali (uçak) kimin işlettiğine bakmaksızın, yolcuya karşı tarafsız davranmasıdır.*” Günümüzde metal tarafsızlığı ortak girişimleri kapsamında ve anti rekabet koruması altında gerçekleşen en yüksek seviyedeki uyum, yukarıda yer vermiş olduğumuz havayolu ittifakları ve dolayısıyla havayolları arasında gerçekleşmektedir.

Son olarak 2007 tarihli Açık Semalar Antlaşması, liberal nitelik arz eden bir sivil havacılık piyasasının oluşumu açısından çok önemli bir yere sahip olmakla beraber, kabotaj gibi birtakım sınırlamalarıyla bu niteliğine gölge düşürmektedir.

⁴³⁶ GILLESPIE, RICHARD, s. 19.

⁴³⁷ <www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633_dempsey_air_traffic_rights.pdf> (Erişim Tarihi: 18 Aralık 2016).

⁴³⁸ GASPARI, s. 417.

⁴³⁹ <www.havayolu101.com/2011/06/28/metal-neutrality-ne-demek/> (Erişim Tarihi: 8 Mayıs 2017).

D. Brexit Sürecinin Olası Etkileri

İngiltere, İskoçya, Kuzey İrlanda ve Galler'den oluşan Birleşik Krallık, 23 Haziran 2016 tarihinde AB'den ayrılma hususunu referanduma götürmüştür.⁴⁴⁰ Seçmenlerin % 51,9'u "evet" seçeneğini tercih edince referandumdan AB'den ayrılma (Brexit) kararı çıkmıştır.⁴⁴¹ Bu suretle Birleşik Krallık, AB tarihi içerisinde ilk defa Birlikten ayrılma kararı alan üye devlet olmuştur.⁴⁴²

Referandumdan çıkan ayrılma sonucu normal şartlarda Birleşik Krallık hükümetini bağlamamaktadır. Ancak ayrılma kararı AB Antlaşması'nın (Treaty on European Union) 50. maddesine bağlı kalınarak 29 Mart 2017 tarihinde AB Konseyi'ne resmen bildirilmiş⁴⁴³ ve bu suretle hükümet halkın iradesini göz önünde tutarak Brexit sürecini başlatmıştır.⁴⁴⁴

⁴⁴⁰ Bu süreçte İngiltere ve Galler halkının çoğunluğu AB'den ayrılma taraftarıyken İskoçya ve Kuzey halkları AB'de kalma taraftarı olmuştur.

⁴⁴¹ "Brexit" kelimesi Britanya'nın İngilizce karşılığı olan "Britain" kelimesinin ilk iki harfi ile İngilizce de "Çıkış" anlamına gelen "Exit" kelimesinin birleşiminden oluşan ve güncel olarak kullanılan bir kavramdır. Bkz. <www.t24.com.tr/haber/10-soruda-brexit-nedir-ingiltere-abden-ne-istiyor,345754> (Erişim Tarihi: 14 Kasım 2017).

⁴⁴² <www.t24.com.tr/haber/ingiltere-bir-ilk-iste-avrupa-birliginin-65-yillik-tarihi,346922> (Erişim Tarihi: 14 Kasım 2017).

⁴⁴³ <www.avrupa.info.tr/tr/brexit-sureci-1062> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2018).

⁴⁴⁴ Bildirimi takip edecek basamaklar AB Antlaşması'nın 50. maddesinde düzenlenmiştir: Öncelikle AB Konseyi'ndeki 27 Bakan Birleşik Krallık ile yürütülecek müzakerelerde geçerli olacak esasları belirleyeceklerdir. Yine "AB 27" düzeninde toplanacak olan AB Konseyi müzakerelerin açıldığını resmen ilan edecektir. Söz konusu Konsey, AB Komisyonu'nu Birliğin müzakerelerden sorumlu kurumu olarak

Brexit sürecinin hem AB açısından hem de üye devletlerin ilişkili olduğu diğer devletler açısından birtakım ticari alanlara etkisi olabilecektir. Sürecin etkisinin görülebileceği alanlardan biri de uluslararası sivil havacılık ve özellikle çalışmamızın ana konulardan birini oluşturan hava ulaştırma alanıdır.

Mevcut durumda Birleşik Krallık, AB üyesi bir devlet olması ve dolayısıyla AB müktesebatına tabi olmaya devam etmesi sebebiyle *Avrupa Ortak Havacılık Bölgesi*'ne (*European Common Aviation Area - ECAA*)⁴⁴⁵ dahildir.⁴⁴⁶ Bununla birlikte Birleşik Krallık AB'den ayrıldığında, teorik olarak ECAA'dan da ayrılmış olacaktır. Ancak

atayacak ve müzakere direktifleri konusunda karara varacaklardır. Birleşik Krallık ile gerçekleşecek olan müzakereleri "AB 27" adına Komisyon yürütmekle birlikte AB Konseyi'ndeki Bakanlara da bilgi verecektir. Bununla birlikte Avrupa Parlamentosu da yakından ve düzenli olarak bilgilendirilecektir. Birleşik Krallık AB üyesi olduğu sürece tüm AB Konseyi toplantılarına katılabilecektir. Bunun tek istinasını Brexit sürecinin görüşüldüğü toplantılar oluşturacaktır. Müzakereler tamamlandığında nihai karar için Avrupa Parlamentosu'nun onayı gerekecektir. Bu noktada anlaşma Konsey tarafından nihai bir karara bağlanabilir. Anlaşma yürürlüğe girdiğinde Birleşik Krallık artık bir AB üyesi devlet olmaktan çıkacak ve AB antlaşmaları Birleşik Krallık için geçerli olmayacaktır. Bir diğer ihtimal ise taraflar bir anlaşmaya varamazlarsa tebliğden itibaren en geç iki yıl içerisinde AB antlaşmaları Birleşik Krallık için geçersiz olacaktır. Bkz. <www.avrupa.info.tr/tr/brexit-sureci-1062> (Erişim Tarihi: 14 Mart 2017).

⁴⁴⁵ ECAA, 2006 yılında Tek Havacılık Pazarı'nın (Single Aviation Market) genişletilmesi suretiyle kurulmuştur. Bölge içinde devletler, sekizinci ve dokuzuncu trafik hakları da dahil olmak üzere, bütün hava trafik haklarını birbirlerine tanıdıklarından ECAA dünyanın en liberal havacılık pazarı olarak tanımlanmaktadır. Bkz. <www.instituteforgovernment.org.uk/explainers/european-common-aviation-area-ecaa-brexit-explained> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2018). Ayrıca ECAA liberal bir niteliğe sahip olmakla beraber rekabetçi bir sivil havacılık alanı olarak da nitelenmektedir. Bkz. <www.airnewstimes.com/avrupa-havaciligin-yeni-bir-sorunu-oldu-brexit-38937-haberi.html> (Erişim Tarihi: 14 Mart 2017).

⁴⁴⁶ Bkz. <www.instituteforgovernment.org.uk/explainers/european-common-aviation-area-ecaa-brexit-explained> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2018).

Birleşik Krallık'ın ayrılışı daha sonra ECAA'ya tekrar dahil olabilmesine engel olmayacaktır. Nitekim AB, Güneydoğu Avrupa devletleri ile Norveç ve İzlanda gibi AB üyesi olmayan devletlere ECAA'ya katılma fırsatı sunmuştur.⁴⁴⁷ Sonuç olarak süreç kapsamındaki müzakereler sırasında taraflar, daha sonra ECAA'ya tekrar dâhil olabilme durumunu değerlendirebileceklerdir. Ancak AB açısından bahse konu tekrar dahil olma durumu, Birleşik Krallık'a tanınmış bir hak olarak değil; üye devletlerin her birinin yer alacağı müzakerelere konu olacak bir ihtimal şeklinde değerlendirilecektir.⁴⁴⁸

ECAA, *Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı'nın (European Aviation Safety Agency - EASA)* denetimi altında olmakla birlikte Ajans'ın belirlediği standartlar çerçevesinde düzenlenmekte ve mevzuatı Avrupa Adalet Divanı tarafından uygulanmaktadır.⁴⁴⁹ Yine normal şartlar altında AB'den ayrılma durumu, AB müktesebatının Birleşik Krallık'ta uygulanmayacağı anlamına gelmekte ve bu müktesebata EASA'yı kuran hukuki düzenlemelerde dâhil olmaktadır.⁴⁵⁰ Ancak Birleşik Krallık'ın EASA'da üyeliğini sürdürmesi her iki taraf açısından hem gerekli hem faydalı olabilecektir. Keza Birleşik Krallık yetkilileri de devletin Ajans'tan ayrılmayacağına işaret etmektedir. Ayrıca

⁴⁴⁷ <www.ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/ecaa_en> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2018).

⁴⁴⁸ <www.airnewstimes.com/avrupa-havaciligin-yeni-bir-sorunu-oldu-brexite-38937-haberi.html> (Erişim Tarihi: 14 Mart 2017); <www.instituteforgovernment.org.uk/explainers/european-common-aviation-area-ecaa-brexite-explained> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2018).

⁴⁴⁹ Bkz. <www.instituteforgovernment.org.uk/explainers/european-common-aviation-area-ecaa-brexite-explained> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2018).

⁴⁵⁰ <www.airnewstimes.com/avrupa-havaciligin-yeni-bir-sorunu-oldu-brexite-38937-haberi.html> (Erişim Tarihi: 14 Mart 2017); <www.instituteforgovernment.org.uk/explainers/european-common-aviation-area-ecaa-brexite-explained> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2018).

Avrupa Parlamentosu'nda yapılan görüşmelerde, EASA'ya AB üyesi olmayan devletlerinde katılabileceğine dikkat çekilerek, Brexit süreci içerisindeki müzakerelerde Birleşik Krallık'ın Ajans ile olan ilişkisine netlik kazandırılması istenmiştir.⁴⁵¹

AB, ABD ve Kanada ile imzaladığı Açık Semalar Antlaşmaları ve kendisine üye olmayan diğer devletlerle imzaladığı hava ulaştırma antlaşmalarıyla, üye devletlerin tabiiyetini taşıyan havayollarının üye olmayan devletlerin hava sahasına girişini ve saha içerisinde tarifeli hava hizmetlerinde bulunabilmelerini kolaylaştırmaktadır. Birleşik Krallık'ta söz konusu kolaylıkların farkındalığıyla AB ile yapacağı müzakerelerde bu durumu dikkate alabilecektir. Bununla birlikte ECAA'nın rekabete açık niteliği nedeniyle uçak bilet fiyatlarında düşme yaşanmış ve Easyjet⁴⁵² ile Ryanair⁴⁵³ gibi hava ulaştırma faaliyetinde bulunan düşük maliyetli havayolları büyümüştür. Her iki havayolunun büyümesinin bir diğer nedeni de Birlik içi serbest dolaşımın varlığıdır. Sonuç itibariyle Birleşik Krallık AB'den ayrıldığında rekabetçi ortamın dışında kalabilecek ve devletin tabiiyetini taşıyan havayollarının bilet fiyatları artacağı gibi yolcu sayısı da azalabilecektir. Kısaca Brexit, tüketiciler için daha pahalı bilet anlamına gelebilecektir. Hatta Birleşik Krallık ECAA'dan çıkarılacak olursa Açık Semalar Antlaşması'nın dışında kalmaya dahi zorlanabilecektir. Bu durum da yine aynı şekilde uçak bilet fiyatlarının

⁴⁵¹ <www.airnewstimes.com/avrupa-havaciligini-yeni-bir-sorunu-oldu-brexit-38937-haberi.html> (Erişim Tarihi: 14 Mart 2017).

⁴⁵² “Easyjet” Birleşik Krallık tabiiyetini taşıyan düşük maliyetli (low cost) bir havayoludur.

⁴⁵³ “Ryanair” İrlanda Cumhuriyeti tabiiyetini taşıyan düşük maliyetli bir havayoludur.

artmasına yol açacaktır. Neticede tüm bu olası etkiler Birleşik Krallık ile AB arasında gerçekleşecek olan müzakerelerde nazara alınacaktır.⁴⁵⁴

Öte yandan AB ve Birleşik Krallık açısından Brexit süreci, uçak bilet fiyatlarının artışına sebep olmaktan ziyade özellikle uluslararası sivil havacılık sektörüne getireceği belirsizlikler üzerinden değerlendirilmektedir. Güncel verilere göre Birleşik Krallık havalimanlarına inen yolcuların yarısından fazlası AB'ye üye devletlerden gelmekte ya da transit olarak üye olan devletlere gitmektedir. Üye devletlerin havalimanlarına inen ortalama her on yolcudan biride ya Birleşik Krallık'a gitmekte ya da Birleşik Krallık'tan gelmektedir.⁴⁵⁵ Hal böyle olunca hava ulaştırma açısından önemli bir paya sahip olan Birleşik Krallık'ın yaşadığı Brexit süreci, AB'nin sivil havacılık düzenini olumsuz yönde etkileyebilecektir.⁴⁵⁶

⁴⁵⁴ <www.airnewstimes.com/avrupa-havaciligin-yeni-bir-sorunu-oldu-brex-38937-haberi.html> (Erişim Tarihi: 14 Kasım 2017).

⁴⁵⁵ Sivil havacılık sektörü, Birleşik Krallık ekonomisi için hayati bir öneme sahiptir. Nitekim söz konusu sektör 2016 yılında Birleşik Krallık'a 52 milyar sterlin katkıda bulunmuş ve yaklaşık bir milyon işi desteklemiştir. Ayrıca Birleşik Krallık hava limanlarından geçen tüm yolcuların %63'ünü Avrupadan gelen ya da Avrupa'ya giden yolcular oluşturmuştur. <www.instituteforgovernment.org.uk/explainers/european-common-aviation-area-ecaa-brex-38937-haberi.html> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2018).

⁴⁵⁶ <www.airnewstimes.com/avrupa-havaciligin-yeni-bir-sorunu-oldu-brex-38937-haberi.html> (Erişim Tarihi: 14 Kasım 2017).

III. İKİ TARAFLI ANTLAŞMALAR REJİMİNE İLİŞKİN DEĞERLENDİRME

Şikago Sözleşmesi 6. maddesiyle akit devletlerin hava sahalarının üzerinde kurulacak bir tarifeli bir hava hizmetinin işletilebilmesini yalnızca söz konusu akit devletten alınacak hususi bir izine ya da başka bir şekilde elde edilebilecek yetkiye tabi kılmıştır.⁴⁵⁷ Uluslararası hava ulaştırma kapsamında tarifeli hava hizmetlerine getirilen bu sınırlama, Şikago Sözleşmesiyle aynı tarihte imzaya açılan ve tarifeli hizmetler açısından ilk iki hava trafik hakkını düzenleyen Hava Hizmetleri Transit Antlaşması ile ilk beş hava trafik hakkını düzenleyen Hava Ulaştırma Antlaşmasıyla aşılmaya çalışılmıştır. Ancak akit devletlerin hava sahalarını ticari nitelikteki hava trafik haklarına açan Hava Ulaştırma Antlaşması'na, yukarıda belirtmiş olduğumuz birtakım sebeplerle, dönem itibariyle çok az sayıda devlet taraf olmuştur.⁴⁵⁸ Sonuç olarak ne Şikago Sözleşmesi ne de Hava Ulaştırma Antlaşması gibi çok taraflı bir antlaşmayla düzenlenemeyen uluslararası hava ulaştırma alanı mevcut durumda teknik, transit ve ticari hava trafik haklarının, tarifeli hava hizmetlerinin ve hava ulaştırmaya ilişkin diğer unsurların iki taraflı antlaşmalar aracılığıyla düzenlendiği bir hukuki rejime konu olmuştur.⁴⁵⁹ “İki Taraflı Antlaşmalar Rejimi” olarak da adlandırılan bu rejime bağlı olarak devletler arasında akdedilen iki taraflı hava ulaştırma antlaşmalarının sayısı zaman geçtikçe daha da artmış ve başta hava trafik hakları, uçuş rotaları, kapasite, ücret ve tarife

⁴⁵⁷ Birinci Bölüm, Alt Bölüm II, Kısım (A).

⁴⁵⁸ Birinci Bölüm, Alt Bölüm II, Kısım (C).

⁴⁵⁹ GASPARI, s. 417.

olmak üzere sivil havacılığa dair her bir konunun ayrı bir şekilde düzenlendiği iki taraflı antlaşmalar uluslararası hava ulaştırma hukukuna egemen olmuştur.⁴⁶⁰

İki taraflı antlaşmalar rejiminin 1945 yılından bu yana uluslararası hava ulaştırma alanının temel taşı olmasında birtakım ana sebepler bulunmaktadır. Öncelikle Şikago Konferansı sırasında, başta ABD ve Birleşik Krallık olmak üzere katılımcı devletlerin görüş ayrılıklarının sonucunda çok taraflı bir antlaşmayla kurulacak hukuki rejimin tarifeli hava hizmetleri bakımından yeterli olmayacağı yaklaşımı, iki taraflı antlaşmalar rejiminin benimsenme sebeplerden biri olmuştur.⁴⁶¹ Hatta tarifeli hava hizmetleri kapsamında ticari hava trafik haklarının çok taraflı bir antlaşma aracılığıyla düzenlenebileceği ve bu suretle hava sahalarında daha fazla serbestliğin elde edilebileceği görüşüne sahip olan ABD gibi devletler dahi, daha sonra ortaya çıkabilecek yetersizliklerin farkındalığıyla, her trafik hakkının ayrı şekilde elde edileceği ve karşılıklılık ilkesine dayanan bir rejimi tercih etmişlerdir. Nitekim ABD'nin görüş ayrılığı yaşadığı Birleşik Krallık ile daha sonra iki taraflı Bermuda I Antlaşması'nı imzalaması, bu tercihe örnek olarak gösterilebilecektir. Sonuçta devletlerin bahse konu rejim tercihi Şikago Sözleşmesi'nin 6. maddesi aracılığıyla dolaylı yoldan; 81. ve 83. maddeler ile de doğrudan somut bir hal almıştır.⁴⁶²

⁴⁶⁰ HUNNICUTT, s. 668.

⁴⁶¹ CHENG, s. 229.

⁴⁶² CHENG, s. 229; DİEDERİKS - VERSCHOOR, s. 60. Şikago Sözleşmesi, Hava Hizmetleri Transit Antlaşması, Hava Ulaştırma Antlaşması ve dolaylı yoldan iki taraflı hava ulaştırma antlaşmaları, Şikago Rejimi adı altında anılmakta olan ve mevcut durumda yürürlükte olan sistemi oluşturmaktadır. Bkz. KRASNICKA, s. 202.

Öte yandan iki taraflı hava ulaştırma antlaşmalarının çok taraflı bir antlaşmaya nazaran hükümlerinin daha kolay değiştirilebilir olması ve değiştirilen hükümlerin hızlı bir şekilde yürürlüğe girebilmesi rejimin benimsenme sebeplerinden bir diğeridir.⁴⁶³ Sahip olduğu bu niteliğiyle birlikte iki taraflı antlaşmalar rejimi, uluslararası sivil havacılık ilişkilerinin düzenlenmesi açısından devletler için etkili bir mekanizma haline gelmiş ve uzun yıllar geçerliliği koruyabilmeyi başarabilmiştir.⁴⁶⁴

İki taraflı hava ulaştırma antlaşmalarının son derece ayrıntılı sona erme hükümleri içermeleri, rejimin devletlerce benimsenmesindeki bir diğer sebeptir.⁴⁶⁵ Uluslararası hava ulaştırmayı konu alan iki taraflı antlaşmalar, diğer ticari konuları temel alan antlaşmalara nazaran etkisini anında ortaya çıkarabilecek nitelikteki antlaşmalardır. Ayrıntılı sona

⁴⁶³ rneğin Türkiye ile ABD arasında akdedilen 2 Mayıs 2000 tarihli Hava Ulaştırma Antlaşması'nın "Değişiklikler" başlıklı 15/1. maddesi aynen şu şekildedir: *"Bu Anlaşma Tarafların yazılı mutabakatları ile değiştirilebilecektir. zerinde anlaşılan değişiklikler diplomatik nota teatisi ile uygulanacaktır."*

⁴⁶⁴ GÜNEL, s. 138. Ayrıca uluslararası hava ulaştırma açısından iki taraflı antlaşmalar rejimi özellikle Asya kıtasındaki devletler arasında geçerliliğini muhafaza etmeye devam etmektedir. Bkz. RAVICH, s. 496.

⁴⁶⁵ rneğin Türkiye ile Rusya arasında akdedilen 12 Mayıs 2010 tarihli Hava Ulaştırma Antlaşması'nın "Sona Erme" başlıklı 22. maddesi aynen şu şekildedir: *"Akit Taraflardan her biri, bu Anlaşmaya son vermek kararına ilişkin bildirimini her zaman diğer Akit Tarafa bildirilebilir. Bu bildirim eş zamanlı olarak Uluslararası Sivil Havacılık rgtne (ICAO) de ulaştırılacaktır. Bu durumda, son verme bildirimleri karşılıklı mutabakatla bu süre bitiminden önce Akit Taraflarca geri çekilmediği takdirde, Anlaşma bildirimin diğer Akit Tarafça alınış tarihinden itibaren on iki (12) ay sonra sona erecektir. Diğer Akit Tarafça bildirimin alındığı teyit edilmezse, bildirimin Uluslararası Sivil Havacılık rgtnn bildirimi aldığı tarihten on dört (14) gün sonra alınmış sayılacaktır."* Antlaşma'nın "Türkçe" evirisi için bkz. 10/03/2012 tarih ve 28229 sayılı T.C. Resmi Gazetesi, *"Türkiye Cumhuriyeti Hkmeti ve Rusya Federasyonu Hkmeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşması"*.

eme hükümleri ise antlaşmaların bu zaafını bertaraf etmekte ve rejimin devletlerce tercih edilirliliğini artırmaktadır.⁴⁶⁶

Son olarak iki taraflı hava ulaştırma antlaşmaları akit devletlerin tabiiyetindeki havayollarının piyasaya girişini ve bu kapsamda sivil havacılık faaliyetlerini düzenlemekle birlikte çoğu zaman piyasa fiyatının oluşumunu da dolaylı yoldan kontrol etmektedir. Sonuçta bu durum devletler açısından rejimin kendisini cazip hale getirmektedir.⁴⁶⁷

Uygulama noktasına gelecek olduğuumuzda günümüzde geçerliliği koruyan uluslararası hava ulaştırma rejiminin temeli olan iki taraflı hava ulaştırma antlaşmaları, karmaşık ve teknik nitelikte metinler olarak karşımıza çıkmaktadır.⁴⁶⁸ öncelikle bu tür antlaşmalar akit devletlerin politikaları doğrultusunda önceden detaylı olarak belirlenmiş beşinci hava trafik hakkı da dahil olmak üzere ticari hava trafik hakları, uçuş hatları, kapasite, ücret ve tarife gibi konuların yine akit devletlerce mutlak surette kabul görmesini gerektirmektedir.⁴⁶⁹ Bununla birlikte iki taraflı hava ulaştırma antlaşmaları genellikle asıl antlaşmadan ve antlaşma ekinden oluşmaktadır. İki taraflı antlaşmaların ek kısmı metnin özünü ve teknik mahiyete sahip kısmını oluşturmakta; asıl antlaşma ise müşterek amaçları ve standart ifadeleri içeren, diğer bir söyleyişle, teknik olmamakla beraber çok daha anlaşılır hükümleri ihtiva eden kısmı oluşturmaktadır. Antlaşmaların ekindeki hükümler çalışmamız bağlamında hususi öneme sahip olan transit ve teknik hava trafik hakları ile ticari hava trafik haklarının da devletlerce karşılıklı olarak

⁴⁶⁶ GÜNEL, s. 141.

⁴⁶⁷ GÜNEL, s. 141.

⁴⁶⁸ BONIN, s. 113.

⁴⁶⁹ HUNNICUTT, s. 668.

tanınmasını içermektedir. Ayrıca tarifeli hava hizmetleri kapsamında sivil havacılık faaliyetlerine ilişkin diğer hususlar da antlaşmaların ekinde hususi ve detaylı olarak düzenlenmektedir.⁴⁷⁰ Bu sebeple ekte yer alan söz konusu teknik hükümleri uygulamada kolaylaştırmak adına antlaşmaların uygulanmasına dair yönetmelikler ve ICAO ile IATA gibi uluslararası sivil havacılık örgütleri ile otoritelerinin imzasını taşıyan uygulamalar ve düzenlemeler önem kazanmıştır. Örneğin söz konusu bu yönetmelikler, uygulamalar ve düzenlemeler, özellikle tayin edilecek havayollarını; bunların hangi havalimanlarına sefer yapabileceklerini; belirlenen havalimanlarına ne kadar yolcu ve yük kapasitesi ile uçuş yapabileceklerini ve hangi sıklıkla sefer yapabileceklerini düzenlemekle, bu önemin varlığını açıkça ortaya koymaktadır.⁴⁷¹

⁴⁷⁰ WASSENBERGH (1962), s. 61.

⁴⁷¹ GÜNEL, s. 141.

SONUÇ

Birinci Dünya Savaşı'ndan önce sivil havacılıkla alakadar olan on sekiz Avrupa devleti, uluslararası kapsamda havacılık faaliyetlerine ilişkin hukuk kurallarını belirlemek amacıyla 10 Mayıs 1910 tarihinde Paris Uluslararası Hava Ulaştırma Konferansı'nda bir araya gelmişlerdir. 29 Haziran 1910 tarihine kadar süren müzakerelerin sonucunda oluşturulan antlaşma tasarısı, esaslı görüş ayrılıkları sebebiyle katılımcı devletlerin yeterli desteğini alamamış ve bu şekilde Paris Konferansı diplomatik başarısızlıkla neticelenmiştir. 1910 tarihinden Birinci Dünya Savaşı'na kadar sivil havacılık hukuku açısından öne çıkan başka bir gelişme yaşanmamış olsa da Paris Konferansı, özellikle hava sahasında tam ve münhasır egemenlik ilkesi açısından, ileride akdedilecek uluslararası antlaşmalara etkide bulunmuştur.

Birinci Dünya Savaşı sırasında hava araçlarında yaşanan teknolojik gelişmeler söz konusu araçların savaşta etkin bir biçimde kullanılmasına olanak sağlamış ve bu durum devletleri ulusal güvenlik endişeleriyle karşı karşıya bırakmıştır. Bu tür endişeler ise devletleri, çok taraflı bir antlaşmanın çatısı altında, sivil havacılığa ilişkin olan hukuk kuralları ile hava sahasının hukuki rejimini açıkça belirlemeye yönlendirmiştir.

Birinci Dünya Savaşı'nın bitimine yakın İtilaf Devletlerince Paris Barış Konferansı'na taşınan hava sahasının hukuki rejimi konusu, Konferans'ın sonunda imzaya açılan 13 Ekim 1919 tarihli Paris Sözleşmesi'nin 1. maddesiyle açıklığa kavuşturulmuştur. Söz konusu maddeyle devletlerin ulusal güvenlik endişelerinin bir yansıması olan tam ve münhasır egemenlik ilkesi, ilk defa çok taraflı bir antlaşmayla yazılı kural olarak kabul görmüştür. Öte yandan Paris Sözleşmesi'nin 2. maddesi, sözleşme hükümlerine uyulmasını şart koşarak, barış zamanında akit devletlerin hava araçlarına diğer akit devletlerin hava sahası üzerinden zararsız geçiş serbestliği tanımış

ve bu şekilde tam ve münhasır egemenlik ilkesine önemli bir istisna getirmiştir. Ancak Paris Barış Konferansı sırasında devletlerce ulusal güvenlik hassasiyetleri özellikle uluslararası uçuşlar için taşındığından Sözleşme kapsamında zarar geçişi ortadan kaldıracak nitelikte üç farklı istisnaya yer verilmiştir. Hatta 1929 tarihli Protokol'den önce 5. madde hükmü, Paris Sözleşmesi'ne taraf olmayan devletlerin tabiiyetindeki hava araçlarının taraf olan devletlerin hava sahasından geçişlerini zararsız da olsa yasaklamıştır.

Paris Sözleşmesi'ni takip eden yıllarda akdedilen 1 Kasım 1926 tarihli Madrid Sözleşmesi ve 20 Şubat 1928 tarihli Havana Sözleşmesi de hava sahasında geçerli olacak hukuki rejimi tam ve münhasır egemenlik ilkesi olarak belirlemişlerdir. Görüldüğü üzere sivil havacılık hukuku açısından tam ve münhasır egemenlik ilkesi Paris Sözleşmesi'nin sonrasında imzalanan her iki Sözleşmede de düzenlenerek, yerleşik bir yazılı hukuk kuralı halini almıştır. Öte yandan bölgesel anlamda uygulanacak sivil havacılık kuralları ile devletlerin hak ve yükümlülüklerini düzenleyen söz konusu Sözleşmeler, diğer hükümleriyle, Paris Sözleşmesi'ni tekrar etmekten öteye geçememişlerdir.

İkinci Dünya Savaşı sırasında hava araçlarında yaşanan teknolojik gelişmeler hızını daha da arttırmış ve uluslararası uçuşların sayısı çoğalmıştır. Savaşın varlığı sebebiyle askeri uçakların yaptığı bu uçuşlar şehirlere ve diğer yerleşim yerlerine büyük ölçüde zararlar vermiştir. Özellikle Birleşik Krallık ile Fransa'nın ağır bir şekilde tecrübe ettiği bu zararlar, söz konusu devletlerin sivil havacılığa dair hukuk kurallarının belirlenmesinde temkinli bir yaklaşıma sahip olmalarına neden olmuştur. Bununla birlikte aynı süreç içerisinde ABD, Birleşik Krallık ile beraber almış oldukları bir karar üzerine Müttefik Devletler için çok sayıda ağır bombardıman uçağı üretimine geçmiş ve bunun sonucunda büyük hava araçlarını kapsayan geniş çaplı bir filoya sahip olmuştur. Askeri hava araçlarından oluşan bahse konu filosunu sivil hava araçlarından oluşan bir filoya

çevirebilme imkanına sahip ABD, savaş sonrasında uluslararası sivil havacılık ve özellikle hava ulaştırma faaliyetleri açısından önemli bir avantaja sahip olabileceğini öngörmüştür. ABD, bu avantajının yanına coğrafi konumunun getirdiği avantajları da ekleyerek, hava sahasının hukuki rejimi bakımından serbestlik ve hava ulaştırma kuralları açısından ise rekabeti esas alan yaklaşımını etkin kılabilme amacıyla İkinci Dünya Savaşı'nın sonlarına doğru Şikago kentinde uluslararası nitelikte bir sivil havacılık konferansı düzenlemiştir.

İkinci Dünya Savaşı'nın bütün Müttefik Devletleri ile Türkiye gibi birtakım tarafsız devletlerin hususi olarak davet edildiği Şikago Konferansı 1 Kasım 1944 tarihinde toplanmıştır. 7 Aralık 1944 tarihine kadar devam eden müzakere süreci içerisinde devletler, hava sahasında tam ve münhasır egemenlik ilkesi gibi temel sivil havacılık kuralları üzerinde mutabık kalmışlar ancak başta uluslararası tarifeli hava hizmetleri ile hava trafik hakları olmak üzere hava ulaştırmaya ilişkin konularda uzlaşmaya varamamışlardır. Dört farklı yaklaşımın öne çıktığı Konferans'a özellikle ev sahibi ABD ile Birleşik Krallık arasındaki görüş ayrılıkları damgasını vurmuştur. Bu kapsamda Birleşik Krallık ulusal güvenlik hassasiyetlerini esas alan bir egemenlik görüşü savunurken ABD, elinde bulundurduğu avantajları değerlendirmek amacıyla, serbestlik rejimi ile rekabeti öne çıkaran bir yaklaşıma sahip olmuştur. Birbirine oldukça zıt olan bu iki görüş, müzakereler sırasında Konferansı tıkanma noktasına dahi getirebilmiştir.

Sonuç itibarıyla otuz yedi günlük kısa bir sürenin ardından hiçbir görüş tam olarak üstünlüğü elde edememiş ve Konferans'ın sonuçlandığı 7 Aralık 1944 tarihinde kısaca *Şikago Sözleşmesi* adıyla anılan ve Son Senedin eki niteliğindeki *Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi* katılımcı devletlerin imzasına açılmıştır. Sivil havacılığa dair hukuk kurallarının çerçeve sözleşmesi olan ve aynı zamanda 80. maddesiyle Paris Sözleşmesi'nin yerine geçmek üzere tasarlanan Şikago Sözleşmesi 4 Nisan 1947

tarhinde yrrlge girmiştir. Bu süre zarfında ortaya çıkan boşluk ise Son Senedin diğeri eki “Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Antlaşması” ile doldurulmuştur.

Kendisinden önce akdedilen Paris, Madrid ve Havana Sözleşmelerinde olduğu gibi şikago Sözleşmesi de 1. maddesiyle devletlerin ülkeleri üzerinde yer alan hava sahasında geçerli olacak hukuki rejimi tam ve münhasır egemenlik ilkesi olarak belirlemiştir. Bununla birlikte 2. maddesi kapsamında Sözleşme “lke” kavramını açıkça tanımlamış ve bu tanımlamayla tam ve münhasır egemenlik ilkesinin geçerli olduğu ulusal hava sahasını kara ülkesinin ve karasularının üzerindeki hava sahası olarak belirlemiştir.

şikago Konferansı sırasında ABD ile Birleşik Krallık arasında yaşanan görüş ayrılıkları, daha sonra şikago Sözleşmesi’nin 5. ve 6. maddesinde “*Tarifeli Hava Hizmetleri*” ile “*Tarifesiz Uçuş Hakkı*” başlıklı bir ayırımın yapılmasına neden olmuştur. Sözleşme’nin 6. maddesine göre hava ulaştırmanın temel unsurlarından biri olan tarifeli hava hizmetleri, yalnızca, akit devletlerden alınacak özel bir izin ya da başka bir şekilde alınacak yetkiyle ve yetki hükümlerine uymak şartıyla akit devletlerden birinin ülkesi üzerinden veya ülkesi kapsamında işletilebilecektir. şikago Sözleşmesi bu hükmüyle tam ve münhasır egemenlik ilkesine tam olarak istisna teşkil edecek bir maddeye yer vermemiş ve bunu şarta bağlayarak uluslararası hava ulaştırma açısından tarifeli hava hizmetlerini sınırlamalara tabi kılmıştır. Öte yandan şikago Sözleşmesi, tarifesiz uçuşlar için akit devletlerin tabiiyetindeki hava araçlarına, transit geçişe müsaade eden birinci hava trafik hakkını ve teknik inişe olanak sağlayan ikinci hava trafik hakkını tanıyarak ticari açıdan olmasa da istisnai nitelikte bir düzen getirmiştir.

şikago Sözleşmesi kapsamında, hava ulaştırmanın temel unsurlarından biri olan hava trafik haklarının tarifeli hava hizmetleri kapsamında akit devletlere tanınmaması, şikago Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Antlaşması ile Uluslararası Hava Ulaştırma

Antlaşması'nın ayrı bir şekilde imzaya açılmasına neden olmuştur. Hava Transit Antlaşması akit devletlere tarifeli hava hizmetleri için birinci ve ikinci hava trafik hakkını tanımıştır. Transit geçiş ile teknik iniş hakkını düzenleyen bu Antlaşma, ticari mahiyette olmayan ilk iki trafik hakkına yer vermesi sebebiyle, aynı zamanda Şikago Sözleşmesi'ne taraf olan çok sayıda devleti kendine çekebilmiştir. Hava Ulaştırma Antlaşması ise tarifeli hava hizmetleri açısından ilk iki hava trafik hakkının yanı sıra ticari nitelikteki üçüncü, dördüncü ve beşinci trafik hakkını akit devletlere tanımıştır. Ancak bu trafik hakları ulusal hava sahasında geçerli olan tam ve münhasır egemenlik ilkesinin kapsamını oldukça daralttığından ve ayrıca ABD'nin benimsediği hava sahasında serbestlik görüşünün de yansımaları olduğundan devletler bu Antlaşma'ya taraf olmaktan imtina etmişlerdir.

Sonuç itibariyle Şikago Sözleşmesi ile beraber imzaya açılan Hava Transit Antlaşması ve Hava Ulaştırma Antlaşması, kısaca “Şikago Rejimi” olarak adlandırılan ve günümüzde dahi geçerliliğini koruyan bir sivil havacılık rejimini oluşturmuşlardır. Fakat tarifeli hava hizmetleri ile ticari hava trafik hakları bakımından yetersiz kalan bu Rejim, dolaylı yoldan da olsa, iki taraflı antlaşmalar rejiminin uluslararası hava ulaştırmaya hakim olmasına sebebiyet vermiştir. Bu nedenle de Şikago Rejimi birtakım eleştirilerin odak noktası olmuştur. Rejimin, günümüz itibariyle geçerliliğini koruyan ve gittikçe daha da gelişmekte olan küresel uluslararası hava ulaştırma piyasasına engeller koymasına bağlı olarak, tamamen ortadan kaldırılması ve bu kapsamdaki uluslararası antlaşmaların yerine çok taraflı bir antlaşmanın ikame edilmesi düşüncesi ise kendisine getirilen eleştirilerin en çarpıcı ve iddialı örneğini oluşturmuştur.

Şikago Rejimi ile iki taraflar antlaşmalar rejiminin eleştiriye açık yönleriyle beraber olumlu birtakım özellikleri de bulunmaktadır. Eleştiri kısmından başlayacak olursak, Şikago Rejiminin yol açtığı iki taraflı antlaşmalar düzeni kapsamında ABD gibi sektörde gelişmiş olan devletler, gelişmekte olan devletlerin üzerinde siyasi baskı kurmak

suretiyle, benimsedikleri politikaları karşı tarafa empoze edebileceklerdir. Sonuçta bu tür bir rejim gelişmekte olan devletlerin sivil havacılık pazarını, hava ulaştırma sektöründe güçlü olan devletlerin domine etmesine yol açabilecektir. Olumlu açıdan baktığımızda ise gelişmekte olan devletler, birbirleriyle imzalayacakları iki taraflı hava ulaştırma antlaşmaları vasıtasıyla, sivil havacılık kapsamındaki ekonomik çıkarlarını muhafaza edebileceklerdir.

Tüm bunlarla birlikte Şikago Konferansı sırasında aralarındaki zıt görüşlere rağmen ABD ile Birleşik Krallık, 15 Ocak 1946 tarihinde, tarifeli hava hizmetleri kapsamında yapılacak transatlantik uçuşlar için birbirlerine tanıyacakları trafik haklarının kapsamını belirlemek ve imzalanması muhtemel bir iki taraflı bir hava ulaştırma antlaşması şartlarının nelerden oluşacağını müzakere etmek amacıyla Bermuda da bir araya gelmişlerdir. 11 Şubat 1946 tarihinde müzakereler sonuca vardığında, her iki devletin hava sahalarında kurulacak tarifeli hava hizmetlerini düzenleyen antlaşma şartları üzerinde mutabık kalınmıştır. Aynı tarihte ABD ile Birleşik Krallık arasında imzalanan Bermuda I Antlaşması, transit, teknik ve ticari olmak üzere ilk beş hava trafik hakkının devletlerce karşılıklı olarak tanınması ve dolayısıyla çok sayıda iki taraflı hava ulaştırma antlaşmasının neticelendirilebilmesi açısından uzunca bir süre devletlere standart model teşkil etmiştir.

Bermuda I Antlaşması bir süre yürürlükte kaldıktan sonra yerini Bermuda II Antlaşması'na bırakmıştır. ABD ile Birleşik Krallık arasında 23 Temmuz 1977 tarihinde imzalanan Bermuda II Antlaşması, tarifeli hava hizmetleri açısından serbest rekabetin yerine eşit rekabet koşullarının sağlanacağı bir düzeni öngörmüş, bu sebeple selefi olan Bermuda I Antlaşması'na nazaran oldukça sınırlayıcı bir uluslararası hava ulaştırma rejimine sahip olmuştur. Bermuda II Antlaşması zaman içerisinde çeşitli değişikliklere

uğrayarak dönem itibariyle Birleşik Krallık'ın da üyesi olduğu AB ile ABD arasında akdedilen 30 Nisan 2007 tarihli Açık Semalar Antlaşması'na kadar yürürlükte kalmıştır.

ABD ile Avrupa devletlerinin tabiiyetindeki havayolları, Bermuda I Antlaşması ile Bermuda II Antlaşması'nın imza yılları olan 1946 ve 1977 tarihleri arasında, uluslararası hava ulaştırma üzerinde devlet müdahalesinin yoğun olduğu bir dönemden geçmişlerdir. Gerçekten söz konusu dönemde sivil havacılık teknolojisi ilerleyişini sürdürmeye devam etmiş ancak hava ulaştırma sektörünün ekonomik gelişimi sınırlayıcı hükümler içeren ulusal ve uluslararası düzenlemelere, hükümet sübvansiyonlarına ve imtiyaz sözleşmelerine bağlı kalmıştır. Özellikle Avrupa devletleri, tabiiyetlerindeki havayollarını ayakta tutabilmek amacıyla, devlet havayolları modelini benimsemiş ve sivil havacılık kapsamındaki ticari rekabeti sıkı bir biçimde kontrol altına almışlardır. Fakat 1978 tarihli Havayolu Deregülasyon Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle sektör üzerindeki devlet müdahalesi azalmaya başlamış ve devletlerce serbest rekabetin esas alındığı liberal bir yaklaşıma dönüş yapılmıştır.

ABD'nin sivil havacılık açısından yaşadığı deregülasyon sürecini daha sonra Açık Semalar Politikası ve politikanın somutlaşmış halini temsil eden Açık Semalar Antlaşmaları izlemiştir. Başlangıç noktasını oluşturan Açık Semalar Politikasıyla ABD: Uluslararası hava ulaştırmayı konu alan düzenlemelerin liberal hale geldiği; hava trafik haklarının sınırlanmadığı; havayollarının rota, kapasite, ücret ve tarifelere ilişkin olan kararları üzerindeki devlet müdahalesinin ortadan kalktığı küresel bir sivil havacılık piyasasının kuruluşunu hedeflemiştir. Bu amaçlar doğrultusunda ABD ilk olarak birtakım Avrupa devletleriyle birinci nesil olarak nitelendirilen iki taraflı Açık Semalar Antlaşmalarını imzalamıştır. Söz konusu antlaşmaları daha sonra başta Hollanda olmak üzere dünyanın her bir yanından birçok devletle akdedilen ikinci nesil iki taraflı Açık Semalar Antlaşmaları izlemiştir. Sonuçta yüzden fazla devletle imzalanan iki taraflı Açık

Semalar Antlaşmaları ve bu antlaşmaları konu alan iki taraflı antlaşmalar rejimi vasıtasıyla ABD, Şikago Konferansı'ndan bu yana sahip olduğu serbestlik görüşünü büyük ölçüde hayata geçirebilmiştir. Hatta bir adım daha öteye giden ABD, AB ile akdettiği 30 Nisan 2007 tarihli Açık Semalar Antlaşması aracılığıyla, benimsediği serbestlik politikasını çok taraflı nitelikte bir hava ulaştırma antlaşmasıyla somutlaştırabilme fırsatına sahip olmuştur.

2007 tarihli Açık Semalar Antlaşması, ABD ile AB üyesi devletler arasında işletilecek tarifeli hava hizmetleri kapsamında, tabiiyetlerinde olan havayollarının uluslararası hava ulaştırma faaliyetinde bulunabilmelerini sağlamak amacıyla, özellikle ticari mahiyetteki hava trafik haklarını düzenlemiştir. Bununla birlikte Açık Semalar Antlaşması ve Antlaşma'da değişiklik yapan 2010 tarihli Protokol, ABD ile AB üyesi devletler arasında havayolları tarafından sunulan transatlantik hava hizmetlerinin üzerindeki ekonomik birtakım sınırlamaları da kaldırmış ve uluslararası hava ulaştırma sektörü için liberalleşmeyi hedeflemiştir. Nitekim söz konusu Antlaşmalar, kapasite, uçuş rotaları, frekans gibi konuları liberalleştirmekte hem de havayollarına tüketicilerin talebine göre ücret ve tarife belirleyebilme hakkı tanımaktadır. Hatta Antlaşmalar, kod paylaşımı⁴⁷² ile franchising unsurları ile havayolu ittifaklarını esas alan antlaşmalara katılabilme imkânını dahi akit tarafların tabiiyetindeki havayollarına sunmaktadır. Öte yandan 2007 tarihli Açık Semalar Antlaşması, rekabet hukuku, tüketicinin korunması, havacılık emniyeti ve güvenliği gibi alanlarda düzenleyici işbirliğinin arttırılmasına katkı sağlamıştır.

⁴⁷² İngilizce “code-sharing” havacılık teriminin Türkçe karşılığı olan “koy paylaşımı”, havayollarının açıklanmış programlarında başka havayollarının kodlarını kullanabilmeleri anlamına gelmektedir.

2007 tarihli Açık Semalar Antlaşması, ilk yedi hava trafik hakkını ihtiva etmekle beraber sekizinci ve dokuzuncu hava trafik haklarını kapsam dışında bırakmakta ve dolayısıyla kabotajı hüküm altına almamaktadır. Bu kapsamda ABD'nin tabiiyetindeki havayolları, Avrupa içindeki devletler arasında tarifeli hava hizmetleri sunabilmekteyken AB üyesi devletlerin havayolları, ABD'nin ülkesi dahilinde bulunan iki nokta arasında bu hizmetleri sunamamaktadır. Tam da bu noktada liberalleşmeyi hedef alan Açık Semalar Antlaşması, AB açısından eleştiriye açık hale gelmektedir. Sonuçta AB üyesi devletler, havayolları vasıtasıyla dünyanın en liberal havacılık pazarı olarak addedilen ECAA'da hava ulaştırma faaliyetlerinde bulunabilirken ABD'ye yapılacak seferlerde kabotaj engeline takılmaları, liberalleşme amacına tam olarak ulaşamadığını göstermektedir. Bununla birlikte 2007 tarihli Açık Semalar Antlaşması, birleşmeler ve devralmalar açısından da sınırlayıcı bir rejim öngörmekle, liberalleşme hedefini uygulama noktasında bir kez daha tartışmaya açmaktadır.

Güncel olarak 23 Haziran 2016 tarihinde Birleşik Krallık, AB'den ayrılma durumunu referanduma taşımıştır. Seçmenlerin çoğunluğu tarafından olumlu yanıt gelince, referandumdan AB'den ayrılma (Brexit) kararı çıkmış ve bu kararın ticari nitelikteki birtakım alanlara olası etkileri şimdiden tartışmalara konu olmuştur. Brexit sürecinin etki alanlarından biri de uluslararası sivil havacılık ve özellikle çalışmamızın ana konularından biri olan hava ulaştırma alanıdır. Hava ulaştırma sektörü kapsamında Birleşik Krallık'ın AB'den ayrılışı hem kendisi hem de AB üyesi devletler açısından birtakım sorunları beraberinde getirebilecektir.

Mevcut durumda Birleşik Krallık AB üyesi bir devlet olduğu için dünyanın en liberal sivil havacılık pazarı olarak tanımlanan ECAA'ya dahildir. Ancak Birlik'ten ayrılış AB müktesebatının Birleşik Krallık açısından uygulanamayacağı anlamına geldiğinden, bu durum potansiyel olarak birtakım olumsuzluklara yol açabilecektir.

Sonuçta ECAA kapsamından çıkma durumu göze alınamaz ise Güneydoğu Avrupa devletleri ile Norveç ve İzlanda örneklerinden hareketle müzakereler sırasında, AB'ye üye olmayan devletlerinde ECAA'ya dahil olabileceği Birleşik Krallık tarafından ileri sürülebilecektir. Ayrıca Birleşik Krallık AB'den ayrıldığında tabiiyetindeki havayolları (örneğin British Airways), ECAA'nın rekabetçi niteliğinden mahrum kalabilecek ve AB ile ABD ve Kanada arasında imzalanan Açık Semalar Antlaşmalarının dışında dahi kalmaya zorlanabilecektir. Sonuçta her iki ihtimalde de Birleşik Krallık havayollarının bilet fiyatları artacağı gibi yolcu sayıları da azalabilecektir.

Öte yandan ECAA, EASA'nın denetimi altındadır ve Ajans'ın belirlediği standartlar çerçevesinde düzenlenmektedir. Bir üst paragrafta belirtmiş olduğumuz üzere Birlik'ten ayrılma durumu, AB müktesebatının Birleşik Krallık açısından uygulanamayacağı anlamına geldiğinden devletin EASA üyeliğinden çıkarılma tehlikesi mevcut olabilecektir. Ancak Birleşik Krallık, Avrupa sivil havacılık pazarında çok önemli bir paya sahip olduğundan EASA'da üyeliğini sürdürmesi her iki taraf açısından olumlu olacaktır. Bu sebeple Birleşik Krallık Ajans'tan ayrılmayacağına ilişkin sinyaller vermektedir. Ayrıca Avrupa Parlamentosu'nda yapılan görüşmeler sırasında, AB'ye üye olmayan devletlerin de EASA'ya üye olabileceğinin altı çizilerek, Birleşik Krallık'ın Ajansa üyelik durumunun netleştirilmesi istenmiştir.

Son olarak AB, kendisine üye olmayan devletlerle imzaladığı hava ulaştırma antlaşmaları ve özellikle ABD ile imzaladığı Açık Semalar Antlaşması vasıtasıyla, üye devletlerin tabiiyetindeki havayollarının Avrupa dışındaki pazarlara girişini ve girilen pazarlarda tarifeli hava hizmetlerinin ekonomik sınırlamalara tabi olmaksızın sunulabilmesini kolaylaştırmaktadır. Birleşik Krallık'ta söz konusu hava ulaştırma antlaşmalarının sağladığı kolaylıkları nazara alarak, müzakerelerde bu kolaylıkları göz önünde tutacak ve ona göre tekliflerde bulunacaktır.

KAYNAKÇA

ESERLER

AKİPEK, Ömer İlhan: **“Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu”**, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1959.

BİLSEL, Cemil: **“Milletlerarası Hava Hukuku”**, Cilt I, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1948.

BOZKURT, Enver: **“Türkiye’nin Uluslararası Hukuk Mevzuatı”**, 3. Baskı, Nobel Basımevi, Ankara, 2003.

BROWNLIE, Ian: **“Principles of Public International Law”**, Seventh Edition, Oxford University Press, New York, 2008.

CHENG, Bin: **“The Law of International Air Transport”**, The London Institute of World Affairs, London, 1962.

ÇAĞA, Tahir: **“Hava Hukuku”**, Cilt I, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1963.

DENK, Erdem: **“Uluslararası Örgütler Hukuku: Birleşmiş Milletler Sistemi”**, Siyasal Kitabevi, Ankara, 2015.

DHİM Genel Müdürlüğü: **“Havacılık Terimleri Sözlüğü”**, 1. Baskı, APK Daire Başkanlığı, Ankara, 2011.

DIEDERIKS - VERSCHOOR, Isabella H. Philepina: **“An Introduction to Air Law”**, Eighth Edition, Kluwer Law International, The Netherlands, 2006.

DIXON, Martin, MCCORQUODALE, Robert, WILLIAMS, Sarah: **“Cases and Materials on International Law”**, Fourth Edition, Oxford University Press, The United States of America, 2003.

GÖKNİL, Mazhar Nedim: **“Hava Hukuku”**, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1951.

GÜNDÜZ, Aslan, GÜNEL, Reşat Volkan (Ed.): **“Milletlerarası Hukuk”**, 8. Baskı, Beta Yayınevi, İstanbul, 2015.

GÜNEL, Reşat Volkan: **“ ‘Açık Semalar’ Antlaşmaları Sürecinde Uluslararası Havacılık Hukuku (Eleştirel Yaklaşım)”**, Beta Yayınları, İstanbul, 2010.

HAANAPPEL, Peter P. C.: **“Ratemaking in International Air Transport: A Legal Analysis of International Air Fares and Rates”**, Springer, The Netherlands, 1978.

HAVEL, Brian F.: **“Beyond Open Skies: A New Regime for International Aviation”**, Kluwer Law International, The Netherlands, 2009.

HAVEL, Brian F., SANCHEZ Gabriel S.: **“The Principles and Practice of International Aviation Law”**, Cambridge University Press, The United States of America, 2014.

HENDERSON, Conway W.: **“Understanding International Law”**, Wiley - Blackwell, The United Kingdom, 2010.

JENNINGS, Robert, WATTS, Arthur: **“Oppenheim’s International Law”**, Ninth Edition, Volume I, Peace, Parts 2 to 4, Longman, The United Kingdom, 1992.

JEPPESSEN SANDERSON INC.: **“Air Law - JAA ATPL Training”**, Jeppesen Sanderson Inc., Germany, 2004.

KISH, John: **“The Law of International Spaces”**, A. W. Sijthoff, Leiden, The Netherlands, 1973.

KÖKSAL, Tunay: **“Uluslararası Sivil Havacılık Hukuku”**, 1. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2011.

LARSEN, Paul B., SWEENEY, Joseph C., GILLICK, John E.: **“Aviation Law: Cases, Laws and Related Sources”**, Second Edition, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, The Netherlands, 2012.

MALANCZUK, Peter: **“Akehurst’s Modern Introduction to International Law”**, Seventh Edition, Routledge, The United States of America - Canada, 2003.

MATTE, Nicolas Mateesco, BEDJAOUI, Mohammed (Ed.): **“International Law: Achievements and Prospects - Chapter 42: Air”**, Martinus Nijhoff Publishers, UNESCO - Paris, 1991.

MCWHINNEY, Edward, BRADLEY, Martin A.: **“The Freedom of the Air”**, A. W. Sijthoff, Leiden, The Netherlands, 1968.

NAVEAU, Jacques: **“International Air Transport in a Changing World”**, Martinus Nijhoff Publishers, The Netherlands, 1989.

NOLAN, Cathal J.: **“The Greenwood Encyclopedia of International Relations”**, Volume I, Greenwood Publishing, London, 2002.

ÖKÇÜN, Ahmet Gündüz, ÖKÇÜN Ahmet Rifat: **“Türk Antlaşmaları Rehberi: 1920 - 1973”**, 2. Baskı, Sermaye Piyasası Kurulu, Ankara, 1997.

ÖZMAN, Aydoğan: **“Deniz Hukuku I”**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2006.

PAZARCI, Hüseyin: **“Uluslararası Hukuk”**, 14. Baskı, Turhan Kitabevi Yayınları, Ankara, 2015.

PEARSON Michael W., RILEY, Daniel S.: **“Foundations of Aviation Law”**, Ashgate Publishing, The United States of America, 2015.

SİRMEN, Kazım Sedat: **“Hava Araçlarının Tabiiyeti”**, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Ankara, 2003, s. 48.

SORGUCU, Ayhan: **“Hava ve Uzay Hukuku”**, 2. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2014.

STADLMEIER, Sigmar: **“International Commercial Aviation: From Foreign Policy to Trade in Services”**, Volume 5, Forum for Air and Space Law, Editions Frontieres, Paris, 1998.

TOLUNER, Sevin: **“Milletlerarası Hukuk Dersleri: Devletin Yetkisi (Yer ve Kişiler Bakımından Çevresi ve Niteliği)”**, 5. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 1996.

WASSENBERGH, Henry Abraham: **“Post-War International Civil Aviation Policy and the Law of the Air”**, Second Edition, Martinus Nijhoff Publishers, The Hague, The Netherlands, 1962.

MAKALELER

ABEYRATNE, Ruwantissa: **“Trade in Air Transport: Have We Lost Our Way?”**, Volume 47, Issue 3, Journal of World Trade, Kluwer Law International BV, The Netherlands, 2013, s. 633 - 673.

AKKUTAY, Berat Lale: **“Uluslararası Hukukta Sivil ve Devlet Hava Aracı Ayrımı”**, Yıl 8, Sayı 31, Türkiye Adalet Akademisi Dergisi, Ankara, 2017, s. 315 - 348.

ALFORD, Eugene, CHAMPLEY, Richard: **“The Impact of the 2007 U.S.-E.U. Open Skies Air Transport Agreement”**, ITA Occasional Paper No. 07-001, Department of Commerce, International Trade Administration, 2007, s. 1 - 13.

BAŞOL, Servet: **“Havacılık Hukuku ve Kavramı”**, Ulusal Havacılık ve Uzak Konferansı, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir, 2010, s. 1 - 15.

BONIN, Jason R.: **“Regionalism in International Civil Aviation: A Reevaluation of the Economic Regulation of International Air Transport in the Context of Economic Integration”**, Volume 12, Singapore Year Book of International Law and Contributors, National University of Singapore, Singapore, 2008, s. 113 - 131.

BOWEN, Harry A.: **“The Chicago International Civil Aviation Conference”**, The George Washington Law Review, Washington, D.C., 1944 - 1945, s. 308 - 327.

COOPER, John Cobb: **“The Bermuda Plan: World Pattern for Air Transport”**, Foreign Affairs, The United States of America, 1946 - 1947, s. 59 - 71.

COOPER, John Cobb: **“The International Air Navigation Conference, Paris 1910”**, Volume 19, Number 2, The Journal of Air Law and Commerce, Northwestern University, The United States of America, 1952, s. 127 - 143.

COOPER, John Cobb: **“The Proposed Multilateral Agreement on Commercial Rights in International Civil Air Transport”**, Volume 14, Number 2, The Journal of Air Law and Commerce, Northwestern University, The United States of America, 1947, s. 125 - 149.

DEMPSEY, Paul Stephen: **“Turbulence in the ‘Open Skies’: The Deregulation of International Air Transport”**, Volume 15, Number 2, Transportation Law Journal, Denver, 1987, s. 305 - 388.

DOGANIS, Rigas: **“Air Transport - A Case Study in International Regulation”**, Journal of Transport Economics and Policy, The United Kingdom, 1973, s. 109 - 133.

EHRENBECK, Mirelle: **“Developments in Bilateral Air Service Agreements”**, University of South Africa, 1999, s. 1 - 45.

FULDA, Carl H.: **“International Aspects of Aviation”**, Volume 33, Journal of Air Law and Commerce, The United Kingdom, 1967, s. 63 - 74.

GASPARI, Francesco: **“Recent Developments in EU Air Transport Liberalization and Re-Regulation Policies and the New Legal Order of International Air Transport”**, Volume 11, Number 3, Issues in Aviation Law and Policy, DePaul University College of Law, The United States of America, 2011 - 2012, s. 415 - 456.

GILLESPIE, William, RICHARD, Oliver M.: **“Antitrust Immunity and International Airline Alliances”**, Economic Analysis Group, Antitrust Division, U.S. Department of Justice, Washington D.C., 2011, s. 1 - 27.

GOEDHUIS, D.: **“Sovereignty and Freedom in the Air Space”**, Transactions Year, 1955, s. 137 - 152.

HAANAPPEL, Peter P. C.: **“Bilateral Air Transport Agreements: 1913 - 1980”**, Volume 5, The International Trade Law Journal, 1979 - 1980, s. 241 - 267.

HAVEL, Brian F., SANCHEZ Gabriel S.: **“Do We Need a New Chicago Convention?”**, Volume 11, Number 1, Issues in Aviation Law and Policy, DePaul University College of Law, The United States of America, 2011 - 2012, s. 7 - 22.

HUNNICUTT, Charles A.: **“U.S. - EU Second Stage Air Transport Agreement: Toward an Open Aviation Area”**, Volume 39, Number 3, The Georgia Journal of International and Comparative Law, Georgia, 2011, s. 663 - 725.

JENNINGS, Robert: **“International Civil Aviation and the Law”**, Volume 22, British Year Book of International Law, 1945, s. 191 - 209.

KESKİN, Mehmet Hakan: **“Tek Avrupa Hava Sahası İnisiyatifinin Türkiye’nin AB Üyeliğine Etkisi”**, Yıl 8, Sayı 16, Güvenlik Stratejileri Dergisi, 2012, s. 85 - 114.

KRASNICKA, Izabela: **“66 Years of the Chicago Convention on International Civil Aviation - New Trends in the International Law of the Air”**, Annals Constantin Brancusi U. Targu Jiu Juridical Series, Poland, 2010, s. 193 - 212.

LEE, Jae Woon: **“Revisiting Freedom of Overflight in International Air Law: Minimum Multilateralism in International Air Transport”**, Volume 38, Issue 4/5, Air and Space Law, Kluwer Law International BV, The Netherlands, 2013, s. 351 - 370.

LISSITZYN, Oliver J.: **“Bilateral Agreements on Air Transport”**, Volume 30, Journal of Air Law and Commerce, The United Kingdom, 1964, s. 248 - 263.

RAVICH, Timothy M.: **“Open Skies”**, Volume 10, Number 2, Florida International University Law Review, Miami, 2015, s. 493 - 518.

RUIZ - DIMALANTA, Raquel T.: **“Overview of the Bilateral and Multilateral Regulation of International Air Transport”**, Volume 18, World Bulletin, The Philippines, 2002, s. 79 - 108.

SİRMEN, Kazım Sedat, ERSON ASAR, Bilge: **“Şikago Konvansiyonu’nun 83. Maddesinin Uluslararası ve Türk Havacılık Hukukuna Etkileri”**, Cilt 8, Sayı 1, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Malatya, 2017, s. 287 - 318.

TORTORICE, Joann: **“Air Transport Services: International Regulation and Future Prospects for Liberalization”**, Industry, Trade, and Technology Review, The United States of America, 1999, s. 1 - 31.

WASSENBERGH Henry Abraham: **“Thirty Years Later”**, Volume 30, Number 1, Air and Space Law, 2005, s. 79 - 83.

WIRADIPRADJA, E. Saefullah: **“Open Skies Policy: The Developing Countries Point of View”**, Volume 8, Number 1, Jurnal Hukum Internasional, 2010, s. 1 - 8.

İNTERNET KAYNAKLARI

www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633_dempsey_air_traffic_rights.pdf

www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/aspl_633-2015-dempsey_chicago_convention.pdf

www.icao.int/publications/Pages/doc7300.aspx

www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago_EN.pdf

www.icao.int/MemberStates/Member%20States.Multilingual.pdf

www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf

www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Transit_EN.pdf

www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Transport_EN.pdf

www.state.gov/e/eb/tra/ata/

www.state.gov/e/eb/rls/othr/ata/e/

www.state.gov/documents/organization/114251.pdf

www.state.gov/documents/organization/171560.pdf

www.state.gov/documents/organization/114271.pdf

www.state.gov/documents/organization/114408.pdf

www.state.gov/documents/organization/114872.pdf

www.state.gov/documents/organization/143930.pdf

www.state.gov/documents/organization/170897.pdf

www.oas.org/Juridico/english/sigs/a-29.html

www.airporthaber.com/havacilik-haberleri/acik-semalar-anlasmasi-imzalandi-13517h.html

www.airlines.org/glossary/bermuda-i-agreement/

www.heathrow.com/more/about-us

www.havayolu101.com/2009/03/13/bermuda-ii/#content-anchor

www.havayolu101.com/2009/01/14/bermuda-anlasmasi/

www.publications.parliament.uk/pa/cm199900/cmselect/cmenvtra/532/53206.htm#note36

www.airandspace.si.edu/exhibitions/america-by-air//online/jetage/jetage08.cfm

www.havayolu101.com/2011/06/28/metal-neutrality-ne-demek/

www.transportation.gov/

www.transportation.gov/policy/aviation-policy/office-international-aviation

www.transportation.gov/policy/aviation-policy/international-relations/air-service-agreements

www.hezarfendergi.com/avrupa-sivil-havacilik-konferansi-ecac/

www.ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/united_states_en

www.europa.eu/european-union/about-eu/countries_en#tab-0-1

www.staralliance.com/en/member-airlines

www.oneworld.com/member-airlines/overview

www.skyteam.com/en/about/

www.t24.com.tr/haber/10-soruda-brexit-nedir-ingiltere-abden-ne-istiyor,345754

www.t24.com.tr/haber/ingiltere-bir-ilk-iste-avrupa-birliginin-65-yillik-tarihi,346922

www.avrupa.info.tr/tr/Brexit-sureci-1062

www.airnewstimes.com/avrupa-havaciligin-yeni-bir-sorunu-oldu-brexit-38937-haberi.html

www.instituteforgovernment.org.uk/explainers/european-common-aviation-area-ecaa-brexit-explained

www.ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/ecaa_en

www.ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/canada_en



ÖZET

Birinci ve İkinci Dünya Savaşları sırasında hava araçlarında yaşanan teknolojik gelişmeler sonraki süreçte hukuk kurallarına da yansımıştır. Nitekim Birinci Dünya Savaşı'nın akabinde akdedilen çok taraflı niteliğe sahip Paris, Madrid ve Havana Sözleşmelerinde sivil havacılığa ilişkin temel hukuk kurallarına yer verilmiş ve hava sahasında tam ve münhasır egemenlik ilkesi yazılı bir kural haline gelmiştir. Şikago Konferansı'nın sonunda imzaya açılan Şikago Sözleşmesiyle hava sahasında tam ve münhasır egemenlik ilkesi yazılı bir kural olarak tekrar benimsemiştir. Transit geçiş ve teknik iniş olmak üzere ilk iki trafik hakkını düzenleyen Hava Transit Antlaşması'na çok sayıda devlet taraf olmuştur. Hava Ulaştırma Antlaşması ticari trafik haklarını düzenlediğinden ve çok taraflı bir yapıya sahip olduğundan kendisine taraf toplayamamıştır. Sonuç olarak geçerliliğini hala muhafaza etmeye devam eden Şikago Rejimi günümüz şartlarında yetersiz kalmış ve yerini dolaylı yoldan da olsa iki taraflı antlaşmalar rejimine bırakmıştır. Bu rejim dahilinde 20. yüzyılın ikinci yarısından bu yana devletler, sınırlayıcı hükümler içeren iki taraflı hava ulaştırma antlaşmaları aracılığıyla birbirlerine ticari trafik haklarını tanımıştır. Ancak ABD, iç hukukta yaşadığı deregülasyon sürecinin sonrasında AB ile akdettiği "Açık Semalar" Antlaşması vasıtasıyla sınırlayıcı iki taraflı antlaşmalar rejimi algısını bir ölçüde kırmış ve "Açık Semalar" gibi benimsediği liberal bir politikayla uluslararası hava ulaştırmayı rekabete açık ve serbest bir alan haline getirmiştir. Tüm bu noktalardan hareketle çalışmamızın amacı hava sahası ile uluslararası hava ulaştırmanın tabi

olduğu rejimin geçmişten günümüze kadarki gelişimi ve rejimin güncel gelişmelere yansımalarını ortaya koymaktır.

Anahtar Kelimeler: Hava sahası, egemenlik, hava aracı, tarifeli hava hizmetleri, hava trafik hakları, iki taraflı antlaşmalar



ABSTRACT

The technological developments in aircraft during the First and Second World Wars were reflected in the rules of law in the next period. As a matter of fact, in the Paris, Madrid and Havana conventions of the multilateral nature that followed the First World War, the basic rules of civil aviation were introduced and the principle of complete and exclusive sovereignty became a written rule. With the Chicago Convention signed at the end of the Chicago Conference, the complete and exclusive sovereignty principle in the air space was again adopted as a written rule. Numerous states have become parties to the Air Transit Agreement, which regulates the first two traffic rights, transit and technical landing. On the other hand, since the Air Transport Agreement regulates commercial traffic rights and has a multilateral structure, it has not taken sides. As a result, the Chicago Regime, which still maintains its validity, is inadequate in today's conditions and leaves its place to the regime of bilateral agreements, indirectly. Within this regime, since the second half of the 20th century, the states have introduced commercial traffic rights to each other through bilateral air transport agreements containing restrictive provisions. However, the US has broken the sense of regime of restrictive bilateral agreements through "Open Skies" Agreement, which it has concluded with the EU after the deregulation process in domestic law, and has transformed international air transport into an open and free sector with a liberal policy adopted as "Open Skies".

Keywords: *Airspace, sovereignty, aircraft, scheduled air services, air traffic rights, bilateral agreement*