



Makale Başvuru/Kabul Tarihleri:
Received/Accepted Dates:
01.12.2020/22.01.2020

Cilt 7, Sayı 13, Yıl 2020

Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması'nın Temel Düzenlemeleri: Uluslararası Ticaret Açısından Bir Değerlendirme

Res. Asst. Özden ÖZKANLISOY
İstanbul Aydın University
Faculty of Economics and Administrative Sciences
ozdenozkanlisoy@aydin.edu.tr
ORCID: 0000-0001-7879-0733

Özet

Chicago Sözleşmeleri, Uluslararası Sivil Havacılığın esaslarını evrensel düzeyde düzenleyen ve Uluslararası Hava Hukukunun cari kurallarını belirleyen temel bir metindir. Chicago Sözleşmeleri, hava hukukunu uluslararası rejim haline dönüştürmüştür ve 4 ayrı sözleşmeden oluşmaktadır. Bu sözleşmelerinden Chicago Sözleşmesi olarak da anılan "Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi", bu sözleşme grubu içerisinde "ana sözleşme" olarak kabul edilmektedir. Uluslararası havacılık kuralları, bu sözleşme ile belirlenmektedir. Havacılık sektörü son yıllarda hızla gelişme göstermeye devam etmektedir ve uluslararası ticaret içerisinde önemli bir paya sahiptir. Çalışmanın ikinci kısmında, tarihsel süreç içerisinde uluslararası ticarete korumacılık ve serbestleşmeden bahsedilmiş, Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması(GATT)'nin önemine ve temel ilkelerine ve Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ)'ne değinilmiştir. Çalışmanın üçüncü kısmında, uluslararası havacılık kuralları kapsamında Chicago Sözleşmeleri'nin temel taşı oluşturan Paris Sözleşmesi'ne, Chicago Sözleşmeleri'ne ve yürürlüğe konduğu tarihten itibaren sözleşmelerde meydana gelen değişikliklere yer verilmiştir. Bu çalışma esasında keşfedici bir çalışma olduğundan, çalışma kapsamında Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin temel düzenlemeleri incelenmiştir. Sözleşmenin ilgili maddeleri devletin hava sahasında egemenliği, devletin hava sahasında yükümlülükleri, hava sahasının hukuki statüsü, sivil ve devlet uçakları, sivil havacılığın suiistimali ve tehditler (sınırlamalar) olmak üzere altı grup altında değerlendirilmiştir. Çalışma bulguların bir özeti ve sözleşmenin temel düzenlemelerinin uluslararası ticaret yönünden değerlendirmesi ile sona ermektedir.

Anahtar Kelimeler: Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, Chicago Sözleşmesi, GATT, Uluslararası Ticaret.

Basic Regulations of the International Civil Aviation Agreement: An Evaluation in Terms of International Trade

Abstract

The Chicago Conventions are a basic text that universally regulates the principles of International Civil Aviation and sets the current rules of International Air Law. The Chicago Conventions have transformed air law into an international regime and consist of 4 separate contracts. The "International Civil Aviation Convention", also known as the Chicago Convention, is accepted as the "main contract" within this contract group. International aviation rules are determined by this contract. The aviation industry continues to develop rapidly in recent years and has a significant share in international trade. In the second part of the study, protectionism and liberalization in international trade are mentioned in the historical process, the significance and basic principles of the General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) and the World Trade Organization (WTO) are mentioned. In the third part of the study, the Paris Convention, which is the cornerstone of the Chicago Conventions within the scope of international aviation rules, the Chicago Conventions, and the changes that have occurred in the conventions since its implementation. As this study is essentially an exploratory study, the basic regulations of the International Civil Aviation Convention were examined within the scope of the study. The relevant articles of the convention have been evaluated under six groups: airspace sovereignty of the state, airspace obligations of the state, the legal status of the airspace, civil and state aircraft, the abuse of civil aviation and restrictions (limitations). The study concludes with a summary of the findings and an assessment of the main regulations of the contract in terms of international trade.

Keywords: International Civil Aviation Convention, Chicago Convention, GATT, International Trade.

GİRİŞ

Havacılık sektörü son yıllarda hızla gelişme göstermeye devam etmektedir. Bu gelişmenin nedenleri arasında uluslararası ticaretin gelişmesi, kıtalar arası seyahatlerin artması ve bireysel gelirlerin yükselmesi sayılabilir. Havacılık sektöründeki gelişmeye paralel olarak, havayolu taşımacılığı lojistik faaliyetler ve taşıma türleri arasında payı arttırmıştır. Havayolu taşımacılığının en hızlı taşıma türü olması, talep artışını hızlandıran bir etkidir.

Havacılık sektörünün gelişmesi ile uçak üretim miktarı, yeni teknolojiler ile birlikte artış göstermiştir. Hava araçlarının sayısının artması ise, hava trafiğinde artışa neden olmuştur. Bu durum, uçuş operasyonlarının emniyetli, verimli ve hızlı bir şekilde yürütülmesi için hava sahasının kontrol edilmesi gerekliliğinin önemini daha da arttırmıştır. Hava trafik operasyonları, dünya genelinde kabul görmüş birtakım kurallar ile yürütülmektedir.

Türk havacılık sektörü faaliyetlerini ulusal ve uluslararası mevzuata uygun olarak sürdürmek amacı ile yıllar içerisinde gerekli tüm anlaşma, protokol, konferans ve düzenlemelere ayak uydurmuştur. Bu bağlamda Türk Havacılık sektörü Uluslararası Sivil Havacılığın temelini oluşturan Chicago Sözleşmesi olarak da anılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'ni 1944 yılında imzalamış ve Sözleşme 1945 yılında yürürlüğe girmiştir.

Havacılık sektörü, ekonomik büyüme ve istihdam ile aynı zamanda uluslararası ticaret ve turizme katkı sağlamaktadır. Dünyada ve Türkiye de havacılık yıllar içerisinde gelişimini devam ettirmiştir. Günümüzde havacılık hız ve kolaylığı, uçuş noktalarının artması ve küreselleşen dünyada artan haberleşme hızına paralel olarak vazgeçilmez bir ulaşım ve taşıma aracı haline gelmiştir. Tarihsel olarak baktığımızda, hava taşımacılığı her 15 yılda bir ikiye katlanmış ve diğer birçok sektörden daha hızlı büyümüştür. Her gün yaklaşık 100.000 uçuş, 10 milyondan fazla yolcu ve yaklaşık 18 milyar USD değerinde mal taşınmaktadır. Bu nedenlerle, havacılık sektörü uluslararası ticaret açısından büyük önem taşımaktadır.

GATT Anlaşması ile küreselleşme sonucu uluslararası ticaretin arttırılması amacıyla uluslararası ticaret serbestleştirilmiştir. Ancak, hala yürürlükte olan, bugün hala 192 ülkenin üye olduğu Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi ile uluslararası ticaretin serbestleşmesi açısından çelişmektedir. Bu çalışmada, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin maddeleri uluslararası ticaretin serbestleşmesi açısından incelenmiş ve birtakım öneriler getirilmiştir.

1. ULUSLARARASI TİCARETTE KORUMACILIK VE SERBESTLEŞME

1.1. Tarihsel Açıdan Bir İnceleme

Tarihsel süreç açısından incelendiğinde, korumacılıktan serbest ticarete, serbest ticaretten ise korumacılığa geçiş belirli bir düzen içerisinde olmamıştır. Bu genellikle ülkelerin kendi ekonomik koşullarına ve bunlarla ilgili uygulanan politikalara göre değişmektedir.

19. yüzyılda serbest ticaretin savunucuları “yapısal serbest ticaretçiler” olarak değerlendirilmiş, bu grup içinde hemen görülmeyen İngiltere ise 1820-1880 yılları arasında serbest ticaret politikası uygulamaya başlamıştır. İngiltere bu politikasını tüm Avrupa ülkelerinin korumacılığa geçtiği 1870'lerden sonra da sürdürmüştür. Avusturya, Macaristan ve Fransa ise, 19. yüzyıl ve 20. yüzyılın başlarında korumacılıktan yana bir politika izlemişlerdir (Kalaycıoğlu, 1991: 5).

Ülkeler 18. ve 19. yüzyıllarda uyguladıkları ve süreklilik arz eden korumacı politikaların olası zararlarını hafifletmek üzere, ikili ve çok taraflı anlaşmalar yoluna gitmişlerdir. Fransız İhtilali'nden sonra, Fransa ve İngiltere'nin bir anlaşma imzalayarak aralarındaki ticareti serbestleştirilmesi bunun ilk örneklerindedir. Ancak, köklü değişikliklere gitmek zaman almıştır. Adam Smith bu konuda birçok girişimde bulunmuş ancak sürekli savaşlar nedeniyle girişimleri geçici bir süre etkisiz olmuştur. İstisna durumlar bir kenara bırakılırsa, 1815'ten itibaren hem Kıta Avrupa'sında hem de ABD'de korumacılık hızlanmıştır (Fischer, 1987: 22). Bu dönemde Kıta Avrupası'nda tek istisna Prusya haricinde, ülke yöneticileri ülkelerinin tarife sistemini diğer ülkelere göre liberal hale getirmiştir (Bairoch, 1995: 19).

İngiltere'nin serbest ticarete yönelmesi, 1820'de sanayide uygulanan tarifelerin indirilmesi veya tamamen kaldırılması ile başlamıştır. İngiltere, 1849'da başlayan Napolyon Savaşları'nın etkisi ile Fransa'ya karşı korumacılık uygulamıştır. Fransa ve İngiltere'nin gümrük sistemi 1860'tan itibaren istikrar kazanmaya başlamıştır. 1860'da Cobden-Chevalier Anlaşması kabul edilmiş ve daha çok lüks malların ticaretine yoğunlaşmıştır. Bu tarihten sonra İtalya, İsveç, İsviçre, Norveç, İspanya, Hollanda, Avusturya ve Portekiz ile yapılan anlaşmalar serbest ticaret açısından önemli bir hareket başlatmıştır (Fischer, 1987: 24).

1880'lerden itibaren yeniden korumacılık taleplerinde bulunmaya başlamışlardır. Bundan 20 yıl önce anlaşan ülkelerin tekrar korumacılığa yönelmesi, bu olayı bir gümrük savaşına dönüştürmüştür. 1860-1913 yılları arasında ülkelerin gümrük resimleri %20 oranında artmıştır. Birinci Dünya Savaşının patlak vermesiyle dış ticarettten alınan vergiler daha da yükselmiş, savaştan sonra ise gümrük resimlerinin düşürülmesi yönünde çalışmalar yapılmıştır.

İngiltere'de 1922'de "Bilimsel Tarife" uygulaması empoze edilmiştir. Bu yasa, bir telafi edici vergi uygulamasıdır. 1927'de yapılan Cenevre Konferansı bir dönüm noktası niteliğindedir. Bu konferansta ülkelerin birbirlerine karşı uyguladıkları ticari engeller, bilimsel bir temel üzerinde gözden geçirilmiştir fakat konferansın hemen akabinde ortaya çıkan tarımsal kriz ve Büyük Buhran (1929) bu konferanstan beklenen sonucun alınmasını engellemiştir. 1929 Büyük Buhran'dan en çok etkilenen ABD Cenevre Konferansı'nın uzlaşmacı havasına rağmen korumacılığı en fazla uygulayan ülke olmuştur. Diğer ülkelerde de buna paralel bir yol izleyince, uluslararası ticaret daha çok ikili anlaşmalarla ve takas işlemleri ile yürütülür hale gelmiştir. 1934'te korumacılık bir nebze de olsa gerilemiştir. ABD, Kongre'den geçen Karşılıklı Ticaret Yasası ile vergilerini az da olsa düşürmüştür. 1937 yılı itibari ile bu konuda 16 anlaşma imzalanarak yürürlüğe girmiştir (Kalaycıoğlu, 1991: 7).

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonraki dönemde, uluslararası ticaretin serbestleşmesi ön plana çıkmıştır. Uluslararası ticaretin serbestleşmesi yönünde iki temel yaklaşım bulunmaktadır. Bunlardan biri ve en önemlisi Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT)'dir. Bu anlaşma serbest ticaretin önündeki engelleri kaldırmayı hedeflemiştir. Uluslararası ticaretin serbestleştirilmesine yönelik ikinci temel yaklaşım, bölgesel birlikler kurmadır. Bölgesel birlikler kurarak, bu birlikler içerisinde serbest dış ticareti amaçlayan bölgesel yaklaşımdır (Seyidoğlu, 1999: 190). Bunun en önemli örneği Avrupa Birliği (AB)'dir.

GATT 1947'de imzalanıp 1948'de yürürlüğe girmiştir. GATT geniş bir katılımımla round adı verilen turlar düzenlemiştir. GATT'ın oluşturulmasından bugüne kadar round olarak adlandırılan sekiz adet çok taraflı ticaret müzakereleri yapılmıştır (Turhan, 1997: 2). Bu roundlardan yedincisi Tokyo Round'dur. ABD bu rounda kadar tarifelerini ortalama %33 düşürmeyi başarmıştır. 1980'lerin başlarında tarife düzeyi ABD'de %4,9'a, Avrupa Topluluğu'nda %6'ya ve Japonya'da %5,4'e düşmüştür. Bu durum dünya ticaretinde artışla sonuçlanmıştır. Dünya ticaretinde 1953-1963 döneminde %6,1, 1963-1973 döneminde ise %8,9 ve 1973-1983 döneminde ise %2,8 artış meydana gelmiştir (Bhagwati, 1995: 3).

1970'li yıllarda uluslararası para sistemi yıkılmış olmasına rağmen, 1970-1980 yılları arasında nispi bir denge sağlanmıştır. 1970-1980 döneminde sanayileşmiş ülkeler sadece emek yoğun sermaye dallarında değil, düo polistik sanayi dallarında da ithal rekabetini yoğun olarak hissetmişlerdir. Japonya ve yeni sanayileşen ülkelerde üretilen makine ve elektronik sanayi ürünleri, kurulu düzeni tehdit etmeye başlamıştır (Baldwin, 1992: 673). Bu rekabet, gelişmiş ülkeleri geliştirmekte olan ülkelere karşı korumacı politika izlemeye sevk etmiştir. Dolayısıyla, 1970-1980 yılları arasındaki dönem, korumacı dönem olmuştur. 1980 ve 1982 yılları arasında bir durgunluk dönemi yaşanmış ve bu durum yeni korumacılık eğilimlerinde bir artışa neden olmuştur.

İngiltere hariç tüm gelişmiş ülkelerde, İkinci Dünya Savaşı'na kadar korumacılık hâkim olmuştur (Bairoch, 1995: 40). İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ise, tarife oranları düşmeye başlamıştır. Bu düşüşte, evrensel olarak İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra başlayan GATT müzakerelerinin ve bölgesel olarak da 1957 yılından itibaren başlayan Avrupa Topluluğu'nun önemli bir payı vardır.

1986 yılında GATT`ın son turu olan Uruguay Round`u gerçekleştirmiştir. Bu roundda, ilk defa gelişmiş ülkelerin ihracatları için, gelişmekte olan ülke piyasalarından daha fazla pay talep etmeye başlamışlardır ve bu ülkelerin kendilerinden yaptıkları ithalatı serbestleştirmelerini talep etmişlerdir (Saxena, 1988: 268).

1.2. GATT ve Temel İlkeleri

İkinci Dünya Savaşından sonra ekonomileri çöken gelişmiş ülkelerin, özellikle Avrupa ülkelerinin, savaş sonrası yeniden işbirliğine gitmişlerdir. Savaş sonrası yavaş yavaş sanayileri gelişen Batılı ülkeler, dış ticaretteki durgunluğu aşabilmek ve uluslararası ticareti serbestleştirmek amacıyla birtakım çalışmalara başlamışlardır. Bu doğrultuda 1948 yılında geçici olarak uygulamaya geçilen GATT, zaman içinde süreklilik kazanmış ve 1994 Uruguay görüşmelerinde WTO'nun kuruluşuna kadar yürürlükte kalmıştır (Çeştepe, 2005: 203-204).

İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde toparlanma sürecine giren Batı Ülkeleri kalkınmalarını hızlandırmak, dış ticaretteki durgunluğu gidermek ve uluslararası ticareti serbestleştirmek amacıyla bu konudaki çalışmalarını hızlandırmışlardır. 1947-1948 yıllarında Havana'da 56 Birleşmiş Milletler (BM) üye ülke temsilcisi uluslararası ticaretin serbestleşmesi için bir araya gelmiştir ve Uluslararası Ticaret Örgütü'nün (International Trade Organization, ITO) kuruluş yasasını hazırlamışlardır. Kuruluş müzakereleri sırasında kabul edilen tarife indirimlerinin üye ülke parlamentolarında onaylanana kadar geçici olarak üye ülkeler arasında GATT imzalanmıştır. Fakat ITO'nun üye ülkeler tarafından daha sonra onaylanmaması sonucunda geçici olarak imzalanan GATT anlaşması sürekli bir hale gelmiştir (Ertürk, 1997: 187-196).

GATT, "en çok kayırılan ülke kuralı", "ulusal muamele kuralı", "gümrük vergilerinin indirilerek konsolide edilmesi kuralı" ve "korumanın sadece gümrük vergileri ile gerçekleştirilmesi" olarak sıralanabilecek dört temel prensip üzerinde kurulmuştur. En çok kayırılan ülke kuralında temel ilke, üye ülkelerin ticari partnerleri arasında ayırım yapmamasını zorunlu kılmaktadır. Bir başka ifade ile, bir üye ülke, herhangi bir ülkeye tanıdığı elverişli bir rejimi koşulsuz olarak tüm üye ülkelere uygulamak zorundadır. Ulusal muamele kuralı, iç pazara ilişkin düzenleme ve uygulamalar yönünden ithal ve yeni mallar arasında ayırım yapılmamasını öngörmektedir.

Gümrük vergilerinin indirilerek konsolide edilmesi kuralına göre, GATT çerçevesinde öncelikle gümrük tarifelerinin indirilmesi üzerinde odaklanılmıştır. Her üye ülkenin taviz listesinde yer alan oranlar, bağlı oranlar olarak adlandırılmış; üye ülkelerin, söz konusu oranların üzerine çıkamaması esas kabul edilmiştir. Tarifeler yoluyla koruma kuralına göre ise, ticarete şeffaflığın sağlanmasının en etkin yolunun korumaların tarifeler yoluyla yapılması esasının kabul edilmesidir. GATT, tarife dışı engellerin bazı istisnalar dışında tümüyle yasaklanmasını, tarifelerin de giderek azaltılmasını öngörmektedir (Soysal, 2007: 263-264; Kreinin, 1998: 192-195).

1948-1995 yılları arasındaki yaklaşık 50 yıllık bir süre zarfında GATT, uluslararası ticareti düzenleyen ve üzerinde anlaşılan tek uluslararası sözleşme olmuştur. GATT yürürlükte kaldığı dönemde uluslararası ticaret ilişkilerinde rekabeti bozan ve ticareti kısıtlayan engellerin görüşülerek kaldırıldığı tek uluslararası kurum konumunda bulunmaktaydı ve Dünya Ticaret Örgütü'ne yerini bırakana kadar dünya ticaretinin serbestleşmesi yolunda önemli adımların atılmasını sağlayan gelişmelere imza atmıştır.

1.3. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ)

Geçici statü ile yaklaşık 50 yıl hüküm süren GATT, dış ticaretin serbestleşmesi ve tarife oranlarının düşürülmesinde uluslararası ticarete önemli bir rol oynamıştır. 1994 tarihinde ise GATT toplantıları çerçevesinde Uruguay Turunda alınan kararlar sonrası 01.01.1995'te hukuki zemine oturmuş, yaptırım gücü artmış ve sanayi ürünlerine ek olarak tarım, tekstil ve hizmet ürünleri ticareti ile fikri mülkiyet haklarını bünyesine alan DTÖ kurulmuş ve GATT'ın yerine geçmiştir. Uruguay Turu sonrası kurulan DTÖ üç temel anlaşmaya dayanmaktadır. Bu anlaşmalar ise; Gümrük Tarifeleri Genel Anlaşması (1994), Hizmetler Ticareti Genel Anlaşması (The General Agreement on Trade in Services,

GATS) ve Ticaretle Bağlantılı Fikri Mülkiyet Hakları Anlaşması (The Agreement on Trade Related Aspects of Intellectual Property Rights, TRIPS)'dir (Karluk, 2003: 147-210).

Dünya Ticaret Örgütü (WHO), dünya ticaretinin %98,2'sini oluşturan 164 ülkenin üye olduğu, devletlerarasındaki ticarete ilişkin temel kuralları belirleyen küresel nitelikli tek organizasyondur. Bugün yaklaşık 15,4 trilyon doların üzerinde bir ticaret hacmini düzenleyen WHO (wto.org) ticaret müzakereleri, uyuşmazlıkların çözümü, uygulama ve izleme araçları, ticaret kapasitesinin artırılması ve diğer örgüt ve birimlerle üst düzeyde iş birliğiyle (wto.org) dünya ticaretinin en önemli aktörlerinden biri durumundadır (Özlük, 2018: 374).

DTÖ'nün temel amaçları ekonomik kalkınma ve gelişme için ticaret akışının olabildiğince özgürleşmesi, şirketlerin, bireylerin, hükümetlerin, dünya ticaretine ilişkin kuralların ve politikaların aniden değiştirilemeyeceğinin tüm dünyaca bilinmesi sebebiyle güven içinde olmalarıdır. Başka bir deyişle kurallar ve yönetmelikler şeffaf ve öngörülebilir olmak zorundadır (WTO Publications, 2011: 13). Bunlara ek olarak; hayat standartlarını yükseltmek, tam istihdamı gerçekleştirmek, mal ve hizmet üretim ve ticaretini geliştirmek, dünya kaynaklarının sürdürülebilir kalkınma hedefine uygun şekilde kullanımını sağlamak, az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin ekonomik kalkınma ihtiyaçları ile orantılı olarak dünya ticaretinden pay almalarını sağlamak ve GATT Uruguay Turu sonuçlarını içeren çok taraflı ticaret sistemini geliştirmek DTÖ'nün amaçları arasında sayılabilir (WTO, 1998: 2). DTÖ, temel olarak ticaretle ilişkili politikalarda uluslararası iş birliğini sağlama amacıyla olan bir forumdur. Bu çerçevede DTÖ, piyasa ve pazarın kullanımına ilişkin sorumluluk ve taahhütlerin karşılıklı fayda esasına dayanarak verildiği periyodik olarak yapılan müzakereler zinciri olarak görülebilir.

1 Ocak 1995'ten itibaren GATT'ın yerine geçen DTÖ, GATT'dan daha kapsamlıdır (Turhan, 1997: 2). GATT'ın yerine geçen WTO, günümüzde uluslararası ticaretin GATT kuralları çerçevesinde yürütülmesi için denetim ve gözetim görevini yerine getirmektedir.

2. ULUSLARARASI HAVACILIK KURALLARI

Havacılık kuralları, ilk balon uçuşunun gerçekleşmesi ile beraber oluşmaya başlamış olmasına rağmen, bu kurallar birer uluslararası teamül haline gelmeden önce çok taraflı sözleşmeler yoluyla uluslararası, genel ve özel nitelikteki kurallar haline almıştır. Havacılığa yön veren çok taraflı sözleşmeler olarak, Varşova, Roma, Paris ve Havana Sözleşmeleri sıralanabilir. Hava hukukunu uluslararası rejim haline dönüştüren sözleşme 07.12.1944'te imzalanan Chicago Sözleşmesi'dir. Bu sözleşme Türkiye'de 12.06.1945 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Kılınç, 2011: 41-42) ve sözleşmeye halen 192 devlet taraftır. Çok taraflı sözleşmelerin ise, hava hukukunun önemli bir kaynağı olduğu ifade edilmektedir (Diederiks, 2006: 4).

Genel anlamda bakıldığında, uluslararası sivil havacılık hukuku "emniyet" üzerine temellendirilmektedir (Huang, 2009: 17). Her devlet kendi ülkesi üzerinde tam ve münhasır egemenliği haizdir. Buna ek olarak, devletlerin kendi ülkeleri için uluslararası havacılık hukuku bakımından ülkesi üzerinde bulunan hava sahasında emniyeti sağlama ve ülkesi üzerinde bulunan hava sahasında emniyeti sağlama amacıyla denetim ve düzenleme yapma yükümlülükleri bulunmaktadır (Sirmen ve Asar, 2017: 288).

Devletlerin kendi ülkeleri için sahip olduğu yükümlülüklerin en önemlilerinden biri, hava araçları üzerindeki denetimlerdir. Bu denetimler, devletlerin tescil yoluyla tâbiyetlerine aldıkları hava araçlarının seyrüseferleri emniyetli bir şekilde gerçekleştirmesini de içine alan bir takım tedbirler içermektedir (Jennings,1945: 192) Chicago Sözleşmelerine geçmeden önce Paris Sözleşmesi'nden bahsetmek yerinde olacaktır.

2.1. Paris Sözleşmesi

1919 Paris Sözleşmesi imzalanmadan önce, hava sahası üzerinde "egemenlik" ilkesi yirminci yüzyılın başlarında akademik tartışmaların merkezinde yer almaktaydı. Kaçınılmaz eksikliklerine rağmen, 1919 Paris Konvansiyonu uluslararası havacılık hukukunun başlangıcına işaret etmiştir ve daha sonra saygın 1944 Chicago Konvansiyonu tarafından yeniden üretilen ve iyileştirilen çözümler benimsenmiştir. Dolayısıyla, öncelikle 1919 Paris Sözleşmesi'ne göz atmak uluslararası rejimin havacılığa ilişkin bazı

gerçek özelliklerini daha iyi anlamaya yardımcı olabilmektedir. Neredeyse yirmi yıl süren akademik tartışmalardan sonra, masum geçiş hakkıyla yumuşatılan hava egemenliği teorisinin kabul edilmesi ve Uluslararası Hava Seyrüsefer Komisyonu'nun (ICAN) kurulması, hava taşımacılığı alanında etkili ve güvenilir uluslararası işbirliği yolunda önemli bir kilometre taşı olmuştur. Bu nedenle, 1919 Paris Sözleşmesi birçok açıdan, devletlerin, aynı zamanda, uluslararası taşımacılığın işleyişini kolaylaştırmayı kabul etmiş, uçuş hakkı veya kurumsal işbirliği yoluyla egemenliklerine sıkıca bağlı olduklarını göstermiştir. Bu nedenle havacılık kuralları açısından önemlidir (Larsen vd., 2012: 36).

Daha sonra, havacılığın uzun vadeli barışın sağlanmasına insan ve mal alışverişini teşvik ederek ve bu sayede uluslararasıdaki engelleri aşarak katkıda bulunulabileceği anlaşılmıştır. Dolayısıyla, hava taşımacılığının daha da geliştirilmesi için politik, maddi ve teknik şartların geliştirilmesi gerektiği için, bu sektörü yönetecek yasal ilkeler üzerinde anlaşmaya varılması gerekliliği ortaya çıkmıştır. O dönemde birçok yazar, havacılığın dünya barışına ve refahına getirebileceği büyük faydaları öngörmüştür. Bunun sonucunda 1919 Paris Sözleşmesi'nin ilk maddesi ile reddedilen 'hava özgürlüğü' tezini savunmuşlardır. Barış zamanlarında havacılığı düzenleyen Paris Sözleşmesi, havacılık ile ilgili ilk çok taraflı araçtı ve 1944 Chicago Konvansiyonu'nu bu sözleşmenin yerini aldığı için artık yürürlükte olmasa da, hava hukukçuları için sadece duygusal veya tarihsel perspektiflerden ibaret değildir. Paris Sözleşmesi, hava taşımacılığı için geçerli olan uluslararası hukuk rejiminin temel taşı oluşturmuştur ve bugün hala yürürlükte olan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi olarak da adlandırılan Chicago Sözleşmesi'nin yolunu açmıştır (Leon ve Buissing, 2019: 3-5).

Paris Sözleşmesi, uluslararası hukukun hava seyrüseferi ile ilgili tarihsel olarak ilk çok taraflı aracıdır. 1919'a kadar havacılıkla ilgili herhangi bir yasa olmayan, sözleşmeli devletlerin iç hukukunun ilkelerinin formüle edilmesine de yardımcı olmuştur. Şu an yürürlükte olmasa da, hava hukukunun bazı temel kavramlarının formülasyonuna yaptığı öncü katkı ile varlığını ve önemini sürdürmektedir (Milde, 2016: 10).

Chicago Sözleşmesi, "Madde 80" gereğince, Paris Sözleşmesi ile Havana Sözleşmesi'nin yerine geçmiştir. İlgili maddeye göre, *"Her bir akit devlet, 13.10.1919'da Paris'te imzalanan Hava Seyrüseferinin Düzenlenmesine dair Sözleşmeye veya 20.02.1928'de Havana'da imzalanan Ticari Havacılık Sözleşmesi'ne taraf bulunduğu takdirde, işbu Sözleşmenin yürürlüğe girmesinin hemen akabinde, bunların feshini ihbar etmeyi taahhüt eder. Akit devletler arasında işbu Sözleşme, yukarıda zikredilen Paris ve Havana Sözleşmelerinin yerine kaim olur."*

Chicago Sözleşmesi ile kurulan ICAO da, Chicago Sözleşmesi'nin yürürlüğe girdiği tarihte varlık kazanıp, Paris Sözleşmesi ile kurulan ve nispeten daha sınırlı alanda faaliyette bulunan ICAN'ın yerine geçmiştir (Milde, 2016: 18).

2.2. Chicago Sözleşmeleri

1944 yılı dünya havacılığı açısından önemli bir dönüm noktasını ifade etmektedir. Amerika Birleşik Devletleri'nin Şikago kentinde 7 Aralık 1944 tarihinde 53 devletin temsilcileri toplanmış ve imzaladığı Chicago Sözleşmesi olarak adlandırılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin de içinde 4 ayrı Sözleşmeyi içeren "Chicago Sözleşmeleri" imzalanmıştır. Bu sözleşmeler, Uluslararası Sivil Havacılığın esaslarını evrensel düzeyde düzenleyen ve Uluslararası Hava Hukukunun cari kurallarını belirleyen temel bir metindir.

1944 tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Resmi Gazete, s. 6029) (kısaca Chicago Sözleşmesi) açısından devletin hava aracı ve onu işletenin emniyetli biçimde ve hem kendisinin hem de yabancı devletlerin ulusal düzenlemelerine uygun şekilde hareket etmeleri konusundaki kontrol ve sorumluluğunu sağlayan, söz konusu devletin siciline tescildir. Hava sahalarında, yabancı tescilli hava araçlarının uluslararası seyrüsefer gerçekleştirdiği devletlerin, hava araçlarının tescili ve tâbiyeti konusunda önemli menfaatleri bulunmaktadır (Keser ve Meral, 2016: 37).

Chicago Sözleşmeleri, kendisine hâkim olan uluslararası hukuk prensiplerini içermektedir. Bu hukuk prensipleri her bir devletin kendi hava sahasında egemenliği, açık denizlerde uçuş serbestisi, taşıyıcı

hava araçlarının uyrukluğu ve devlet hava sahasındaki uçuşlara getirilen özel limitlerden oluşmaktadır (Cooper, 1965: 334).

Chicago Sözleşmeleri'nin dört ayrı sözleşmeyi bünyesinde barındırmaktadır. Bu sözleşmeler Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması (Interim Agreement on International Civil Aviation), Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Chicago Sözleşmesi), Uluslararası Hava Servisleri Transit Anlaşması ve Uluslararası Hava Ulaşımı Anlaşması'dır (Resmi Gazete s.16128).

Chicago Konvansiyonu'nda nihai genel oturumda yukarıdaki anlaşmalar haricinde birtakım karar ve tavsiyeler de kabul edilmiştir. Bu kararlar aşağıdaki gibidir (Frank vd., 1960: 41-49):

- Nihai Senedin Hazırlanması,
- Teknik Eklere İlişkin Taslak (Draft Technical Annexes),
- Teknik personel,
- Metre ölçü sistemi (metrik sistem),
- Hava araçları üzerindeki mülkiyetin devri,
- 1933 tarihli Hava Araçlarının İhtiyatı Hazine Dair Belirli Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme,
- "Havacılık Hukuku Uzmanları Uluslararası Teknik Komitesi" (Comite International Technique d'Experts Juridiques Aeriens; CITEJA) toplantılarının tekrar yapılması ve bu toplantılarla koordineli olunması,
- Geçici Hava Rotaları için Standart Anlaşma Formu (Standart Form of Agreement for Provisional Air Routes),
- Uçuş belge ve formları,
- Bazı meselelerin incelenmek üzere Geçici Konseye havale edilmesi tavsiyesi,
- Belgelerin yayımlanması,
- Teşebbüs ve katkıları olan kişilere teşekkür ve takdirlerin iletilmesi.

Chicago Sözleşmelerinden 1944 tarihli Chicago "Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi", bu sözleşme grubu içerisinde "ana sözleşme" olarak kabul edilmektedir. Taraf devletlerin 1947 yılında imzaları tamamlamasını takiben yürürlüğe girmiştir. Bu sözleşmenin yürürlüğe girmesine kadar geçen sürede ise 1945 Chicago "Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi" yürürlüğe sokulmuştur.

Konferansta sivil havacılığa ilişkin bütün esaslı meselelerin çok taraflı anlaşmalarla halledilmesi amaçlanmış; ancak bu, tam olarak sağlanamamıştır (O'Brien,2001: 456). Başka bir ifadeyle, Konferansta Savaş sonrası dönemde sivil hava servislerini yeniden tesis etme ve hava seyrüseferinde emniyeti temin etme hedeflerini gerçekleştirecek altyapı kurulsa da, hava ulaşımında ticari hakların karşılıklı olarak tanınması herkesin istediği gibi sağlanamamıştır (Milde, 1996: 45).

Chicago Sözleşmeleri, sivil havacılık rejimini modern anlamda geliştirmektedir ve sözleşmelere taraf tüm devletlerin hava sahalarındaki seyrüseferi tanzim eden Kurullarda eşit şartlarda temsil edilmesini sağlamaktadır.

"Uluslararası Hava Servisleri Transit Sözleşmesi"nde öne çıkan hüküm, taraf devletlerin tarifeli servisler bakımından birbirlerine tanıdıkları serbestidir. Buna göre taraf devletler birbirlerine yere inmeden ülkesi üzerinden geçme hakkı ve ticari olmayan sebeplerle ülkesine inme hakkı tanımaktadır (Pazarıcı, 2013: 292).

"Uluslararası Hava Ulaşım Sözleşmesi" ise uluslararası tarifeli uçuşlar bakımından taraf devletlere beş temel serbesti tanımaktadır. İlk iki serbesti, Transit Sözleşmesi ile aynı hakları vermektedir. Diğer üç serbesti ise, hava aracının uyuğunda bulunduğu devletin ülkesinden almış olduğu yolcu ve eşyayı ülkesine indirme hakkı, hava aracının uyuğunda bulunduğu devletin ülkesinden almış olduğu yolcu ve eşyayı ülkesinden alma hakkı ve herhangi bir taraf devlet ülkesinde indirme hakkıdır (Kaya, 2016: 190). Sözleşme, son serbestiye çekince koyulabileceğini ifade etmiştir. Bu doğrultuda Türkiye, bu hükme çekince koymuştur (Pazarıcı, 2013: 298-299).

Chicago Sözleşmeleri gereği, Uluslararası Sivil Havacılık Kurulu (ICAO) kurulmuş ve çalışmalarına başlamıştır. Bugün ICAO, sivil havacılığın her sahada uluslararası standart ve kurallarını tespit eden ve uygulamasını sağlayan bir kuruluş durumuna gelmiştir. ICAO'nun kuruluşu, ICAO'nun amaç ve hedefleri, anlaşmanın 44. maddesinde şu şekilde açıklanmıştır (Sorgucu, 2012: 23):

- Bütün dünyada uluslararası sivil havacılığın emniyetli ve düzenli gelişmesini temin etmek,
- Barışsever amaçlar için hava araçları seçilmesini ve işletilmesini desteklemek.
- Uluslararası Sivil Havacılık için havayolları, havaalanları ve hava seyrüsefer kolaylıklarının gelişmesini temin etmek.
- Dünya halkının emin, düzenli, yeterli ve ekonomik hava ulaşımına olan gereklerini hazırlamak.
- Makul olmayan rekabetin ekonomik bakımından sebep olacağı israfı önlemek,
- Taraf devletlerarasında hiçbir fark gözetmemek,
- Uluslararası hava seyrüseferinde uçuş emniyetini garanti altına almak.
- Genel olarak uluslararası sivil havacılığa ait tüm konuların gelişimini temin etmek.

2.2.1. Chicago Sözleşmeleri İmzalandıktan Sonra Meydana Gelen Değişiklikler

Sözleşmenin imzalandığı ve yürürlüğe konduğu tarihlerden itibaren, sözleşmelerde birtakım değişiklikler yapılmıştır (ICAO, 2020). Değişiklikler bazen bir sözleşme maddesinin değiştirilmesi, bazen de sözleşmeye yeni maddeler ekleme şeklinde olmuştur. Sözleşmeye yeni madde eklenmesi durumunda yeni hüküm, alakalı görülen maddenin numarasına "bis" (mükerrer; ikinci kez) ifadesi eklenerek numaralandırılmıştır. Chicago Sözleşmesi'nde şimdiye kadar yürürlüğe giren değişiklikler aşağıdaki gibidir (Bal, 2019: 77):

Tablo 1: Chicago Sözleşmeleri'nde Meydana Gelen Değişiklikler

Değişiklik Yapılan Madde/Kısım	Değişikliğin İçeriği
Madde 3 bis	Sivil hava araçlarına karşı silah kullanılmaması
Madde 45	Örgütün sürekli merkezi
Madde 48/a	Asamble toplantılarının sıklığı
Madde 49/e	Bütçeye ilişkin Asamblenin yetkileri
Madde 50/a	Konseyin oluşumu
Madde 56	Hava seyrüseferi komisyonun oluşumu
Madde 61	Bütçe ve harcamaların paylaşılması
Madde 83 bis	Hava araçlarına dair belirli işlev ve yükümlülüklerin tescil devletinden işleticinin devletine aktarılması
Madde 93 bis	Örgütten ihraç ve üyeliğin askıya alınması

Kaynak: Bal, Ali. (2019). Uluslararası Hava Hukuku. Seçkin Yayıncılık, Ankara: Şubat 2019. s.77.

Yukarıdaki değişikliklerden Asamble toplantıları, Konseyin oluşumu ve Hava Seyrüseferi Komisyonunun oluşumu ile ilgili olanlar birden fazla değişikliğe uğramışlardır. Daha önce yapılan bir çalışmaya göre, Madde 3 bis ve Madde 83 bis hükümleri esaslı değişiklikler olup, diğerleri kurumsal veya usuli meselelere ilişkindir (Weber, 2007: 8). Burada bahsedilen Asamble, ICAO'nun en yüksek karar alma organıdır ve bütün üye devletlerin katılma hakkının bulunduğu toplantılarla vücut bulmaktadır. Asambleden Sözleşmesinin 43. Maddesinde bahsedilmiştir (Günel, 2010: 84).

Chicago Sözleşmesi bugün 96 madde ve 19 ekten oluşmaktadır (Bal, 2019: 72-73, 86). Chicago Sözleşmeleri hakkında, daha geniş ya da tümüyle değişiklik gerekip gerekmediği bir tartışma konusudur. Sözleşmenin baştan sonra değiştirme gerekliliği olmadığı yönünde görüşler (Bal, 2019: 78) mevcuttur. Buna kapsamlı değişikliklerin zahmetli, masraflı ve yüksek çaba gerektirmesi ve genel bir uzlaşma sağlamanın zorluğu nedenleri ileri sürülmektedir. Chicago Sözleşmesi'nin ikili, bölgesel, diğer çok taraflı anlaşmalar ve genel prensiplerle ve ayrıca başta ICAO olmak üzere çeşitli uluslararası kurumlar tarafından takviye edildiği ve tamamlandığı gerçeği de göz önünde bulundurulması gerektiği bir gerçektir. Başka bir bakış açısıyla ise, İkinci Dünya Savaşından sonra dış ticaret olabildiğince

serbestleştirilmeye çalışılmış ve 50`ye yakın ülke temsilcisinin katılımıyla 30 Ekim 1947 tarihinde, günümüzde GATT olarak bilinen Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (General Agreement on Trade and Tariffs) imzalanmıştır. 10 Ocak 1948`de yürürlüğe giren bu anlaşmanın temeli, uluslararası ticaretin önündeki engelleri kaldırarak uluslararası ticaretin serbestleştirilmesine dayanmaktadır (András ve Harald, 1996: 37).

3. ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK SÖZLEŞMESİ TEMEL DÜZENLEMELERİ

Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi`nde temel düzenlemeler bu çalışmada “devletin hava sahasında egemenliği”, “devletin hava sahasında yükümlülükleri”, “hava sahasının hukuki statüsü”, “sivil ve devlet uçakları”, “sivil havacılığın kötüye kullanımı” ve “tahditler (sınırlamalar)” konu başlıkları altında ele alınmıştır.

3.1. Devletin Hava Sahasında Egemenliği

Egemenlik (sovereignty), uluslararası hukukun en karmaşık ve en tartışmalı konusudur. “Egemenlik” kavramı, olağan anlamıyla, üstünlük, otorite, itaati talep etme hakkı ve buyurma anlamlarına gelmekte olup; “devlet egemenliği” de (state sovereignty) bir devletin kendini yönetme hakkını ve devlet tarafından kullanılan üstün teoriyi ifade etmektedir (Black's Law Dictionary).

Bir başka deyişle egemenlik, herhangi bir otoriteyle kısıtlanmaksızın en üst otoriteye sahip olma anlamına gelmektedir (Kelsen, 1967: 189). Böylece egemenlik, devletin başka hiçbir otoriteye sahip olmadığını göstermektedir ve onu ulusal veya uluslararası alanda yetki kullanan diğer oluşumlardan ayırt etmeye yaramaktadır (Pazarıcı, 2013: 18-19). Palmas Adası Davasına ilişkin ünlü kararında hakem Max Huber`in belirttiği üzere, “Devletlerarası ilişkilerde egemenlik bağımsızlığı ifade etmektedir. Yer kürenin belirli bir parçasıyla ilgili bağımsızlık, orada diğer bütün devletleri dışlayacak biçimde devlet fonksiyonlarını yerine getirme hakkıdır” (Huber, 1928: 829). Benzer bir tanıma göre de egemenlik, devletin iç ve dış işlerinde bağımsızlığı ile ülkesinde yetkilerinin tam (herkesi, her şeyi ve her durumu kapsayıcı) ve münhasır (salt ona ait) olmasını ifade etmektedir (Sur, 2018: 117).

Egemenlik, devletin temel unsurlarından olan ülkeyle sıkı bir bağ içindedir. Egemenliğin kural olarak ülke sınırları içerisinde kullanılması gerekmektedir. Bunun aksini haklı kılan durum olmadıkça, devletin ülkesi ile egemenliğinin yer itibarıyla sınırları aynıdır. Buna paralel olarak yetki de, kural olarak ülkesel olup, aksine müsaade eden bir uluslararası kural bulunması durumu hariç, ülke dışında kullanılamaz (Malcolm, 2008: 647). Yetki kullanma hakkı ise, egemenliğe dayanmaktadır (Berge, 1927: 361). Zira devletin yetkisi, egemenliğin bir görünümü, bir unsuru veya bir sonucudur (Mann, 1984: 20).

Uluslararası hukukta “devletin yetkisi”, kişiler, mallar ve olaylar üzerinde düzenleme ve nüfus etme gücü anlamına gelmektedir ve devletin egemenliği, devletlerin eşitliği ve iç işlere müdahale etmeme ilkelerinden doğmaktadır (Malcolm, 2008: 645).

Havacılığa dair uluslararası sözleşmelerde hava sahasında devletin egemenliğinin ne anlama geldiği açıklanmamıştır. Aşağıda devletin hava sahasında egemenliğinin genel olarak anlamı, hukuki sonuçları ve sınırı ele alınmaktadır (Bal, 2019: 205):

Uluslararası hava hukukunun temel kuralları, egemenlikten ödün vermeme üzerine şekillenmiştir. Bunun sebebi, uluslararası havacılığı çok taraflı şekilde düzenleme girişimlerinin, devletlerin özellikle güvenlik kaygılarının çok yoğun olduğu bir döneme denk gelmesidir (Stadlmeier, 1998 :21).

Chicago Sözleşmesi`nin 1. Maddesini “Egemenlik” hususu oluşturmaktadır. Bu maddeye göre: “Akit Devletler, devletlerin üstündeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır egemenliğe sahip olduklarını kabul ederler.”

Chicago Sözleşmesi`nde benimsenen egemenlik prensibi, İkinci Dünya Savaşı`nın doğurduğu güvenlik kaygılarının yanında, devletlerin ekonomik korumacılık gibi diğer menfaatlerini de yansıtmaktadır (Milde,2016: 34). Bu bakımdan egemenliğin kabulü ile hava sahası, devlet için kıymetli bir doğal kaynak olarak tanınmıştır (Chang ve Williams, 2001: 207). Hava sahasında devletin egemenliğini aşağıdaki biçimlerde tanımlamak mümkündür:

Tablo 2: Devletin Hava Sahasında Egemenliğine İlişkin Tanımlar

Devletin Hava Sahasında Egemenliğine İlişkin Tanımlar	Yazar, Yıl
Devletin hava sahasının statüsüne ve kullanımına ilişkin düzenlemeler kabul edebilmesini ve bu kuralları kararlar ve yaptırımlar aracılığıyla uygulamasını, öteki devletleri dışarıda tutarak münhasıran yetki sahibi olmasını ifade etmektedir.	Milde,2016: 35.
Hava sahasında devletin egemenliği, bir bakıma hava ülkesinde yetkiyi haiz olmaktır.	Stadlmeier,1998: 23.
Devletin hava sahasında kontrol icra etmesini ve diğer devletlere karşı hareket serbestliğini ifade etmektedir.	Abeyratne, 2004: 190-191.

Kaynak: Yazar

Yapılan tanımlardan özetle hava sahasında devletin egemenliği, hava sahasının devletin ülkesine ait olmasını, prensip olarak hava sahasında devletin başka hiçbir otorite tarafından kısıtlanmadan ve müdahale edilmeden bağımsız olmasını ve yetkilerinin tam ve münhasır olmasını ifade etmektedir (Bal, 2019: 206).

Sadece devletin hava sahasında egemenliğinin tanımlanması, devletin yetkilerinin sınırının ne olduğu ve uluslararası hukukun bir süreci olarak diğer devletlere karşı hangi yükümlülükleri bulunduğu sorularına cevap vermemektedir (Stadlmeier, 1998: 23). Uluslararası hava hukukunun temel kurallarını vazediren Paris Sözleşmesi ile Chicago Sözleşmesi'nde hava sahası üzerinde "tam ve münhasır" sıfatlarıyla birlikte ifade edilen devletin egemenliği, uluslararası hukuktaki sınırlamalarla nasıl telafi edilecektir? Paris Barış Konferansının tutanaklarını da göz önünde bulunduran Goedhuis'e göre, egemenliği düzenleyen maddeler, devletin hava sahasındaki otoritesinin, kara ve deniz ülkesindeki otoritesinden daha güçlü olduğunu veya uluslararası hukukun hiçbir kuralıyla sınırlı olmadığını göstermeye yönelik değildir (Goedhuis,1952: 209-210). Zira Konferans katılımcıları, kayıtsız şartsız egemenliğin ancak tam bir tecrit halinde mümkün olabileceğini, mutlak bir egemenlik halinde de uluslararası hukukun bir hayalden başka bir şey olamayacağını biliyorlardı (Goedhuis, 1952: 209-210). Wagner'e göre ise, egemenlik sınırlandırılmaya ya da genişletilmeye elverişli olmadığından "tam" sıfatını eklemek bir şeyi değiştirmemektedir. Aynı zamanda sözleşmede tam egemenlikten bahsedilmesi sınırlı egemenlik görüşünü reddetmek ve "münhasır" kelimesini eklemek de hava sahasında uluslararası toplumun müşterik egemenliği (bir tür kondominyum) fikrine muhalefet etmek içindir (Wagner, 1970: 41).

Genel uluslararası hukukta olduğu gibi uluslararası hava hukukunda da, devletin egemenliği ilkesi gerek antlaşma gerek uluslararası örf ve adet kurallarıyla sınırlı kalmaktadır (Zylicz,1992: 59). Diğer yandan devletin, yetkilerini sınırlandıran uluslararası yükümlülüklerle tabi olması devletin egemenliğini ortadan kaldırmamaktadır; aksine bunların oluşturulması ve üstlenilmesi egemenliğin bir sonucudur (Stadlmeier,1998: 24).

Egemenlik ilkesi, uluslararası hava hukukunun ana ilkesi konumundadır. Chicago Sözleşmesi ile halen yürürlükte olan egemenlik ilkesi, bazı kaynaklar tarafından uluslararası hava ulaşımının serbest ve rasyonel gelişiminin önünde hukuki bir engel olarak görülmektedir (Zylicz, 1992: 62). Bazı kaynaklarda ise, uygulamada devletler yabancı hava araçlarının yararlanacağı geçiş ve iniş ayrıcalıklarını ahdi şekilde bahşederek hava sahasındaki egemenliklerini kendi irade ve rızalarıyla bir bakıma sınırlandırmaktadır. Bu tarz sınırlandırmalar, ilgili antlaşmanın tarafları arasında geçerli olduğu için, önceden sınırlı egemenlik görüşü çerçevesinde öne sürülen kayıtlardan farklıdır. Zira o görüş taraftarları, egemenliğin kendiliğinden, bütün devletler lehine ve herkes tarafından ileri sürülebilir şekilde zararsız geçiş hakkıyla takyit edilmiş bulunduğunu öne sürmektedir (Akipek,1959: 62-63). Bu açıdan değerlendirildiğinde, devletlerin yabancı hava araçlarına verdiği serbestlikler ve bağışıklıklar, genel egemenlik rejimine ancak istisna teşkil etmektedir; dolayısıyla, kendiliğinden varsayılmamaktadır veya tereddütlü durumlarda da geniş olarak yorumlanamamaktadır (Zylicz, 1992: 61-62).

Hava ulaşımında liberalleşmeden yana görüşleri ile tanınan *Milde`a* göre, Chicago Sözleşmesi`nin Giriş kısmı göz önünde bulundurulduğunda, hava sahasında egemenlik ilkesinin, salt “diğerlerini kısıtlayıcı” ve “ben merkezli” bir yetkilendirmeden çok, karşılıklı uluslararası menfaat ve işbirliği içinde kullanılacak bir hak sağladığının düşünülmesi gerekmektedir (Milde,2016: 34-35). Chicago Sözleşmesi`nin Türkçe`ye resmi olarak çevrilmemiş “*Giriş*” kısmı aşağıdaki gibidir (Bal, 2019: 208):

“Uluslararası sivil havacılığın gelecekteki gelişimi, dünya uluslararası ulusları ve halkları arasında dostluk ve anlayışın doğması ve sürmesinde büyük katkı sağlayabileceği, fakat bunun kötüye kullanılması genel güvenliğe tehdit teşkil edebileceği için; anlaşmazlıklardan kaçınmak ve dünya barışının bağlı olduğu uluslar ve halklar arasındaki işbirliğini arttırmak arzu edildiği için; uluslararası sivil havacılığın emniyetli ve düzenli bir şekilde gelişebilmesi ve uluslararası hava ulaşımı servislerinin fırsat eşitliği temelinde kurulabilmesi ve sağlıklı ve ekonomik bir şekilde işletilebilmesi amacıyla belirli ilke ve düzenlemeler üzerinde uzlaşmış olan aşağıda imzası bulunan devletler bu niyetle işbu Sözleşmeyi akdetmiştir.”

Sözleşmenin Giriş kısmında belirtilen yukarıdaki hedeflerin tam olarak gerçekleştirilmesi pek mümkün değildir. Zira uygulamada devletler, egemenlikten kaynaklanan yetkilerini kendi ülkelerinin ve havayolu taşıyıcılarının menfaatlerini göz önünde bulundurarak kullanıp, yabancı hava araçları için özellikle ticari hususlarda önemli kısıtlamalar öngörmektedir (Diederiks-Verschoor, 2006: 16). Bu bakımdan, yabancı hava araçlarına kalkış, uçuş ve varış devletleri arasında yapılan ikili veya çok taraflı antlaşmalar ya da özel düzenlemeler çerçevesinde bazı haklar tanındığı durumlarda dahi, tam bir serbestlikten bahsedilememektedir (Milde,2016: 35).

Chicago Sözleşmesi 1.maddesinde egemenlik ilkesini diğer maddelere göre daha spesifik yetki ve yükümlülüklerle pekiştirmiş ve yeniden düzenlemiştir. Chicago Sözleşmesi`nde ayrıca 3, 3 *Bis*, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11,12, 13,16, 35, 36, 68 ve 89 numaralı maddelerinde devlete hava sahasıyla ilgili bir takım yetkiler tanınmıştır. Bu maddeler de devletin hava sahası egemenliğini teyit ettiğinden aşağıda ana hatlarıyla açıklanmaktadır.

Madde 3, sivil hava nakil vasıtası ve devlet hava nakil vasıtasıyla ilgilidir. Bu maddenin “c” bendinde ancak özel bir izinle ve verilen izin şartlarına uygun olarak devlet hava araçlarının yabancı bir devletin ülkesi üzerinde uçabileceği ve o ülkede iniş yapabileceği düzenlemektedir. *Madde 3 Bis*, 10.05.1984`te kabul edilmiş ve 01.10.1998`de yürürlüğe giren protokolle Chicago Sözleşmesi`ne ilave edilmiştir (Resmi Gazete, s.22397). Özellikle maddenin “a” bendi, bütün devletler için sivil hava araçlarına karşı silah kullanmaya başvurmaktan kaçınma, bir önleme vukuunda ise hava aracındaki kişilerin yaşamları ile hava aracının emniyetini tehlikeye sokmama yükümlülüklerini öngörmektedir. Bununla birlikte bu hüküm, devletlerin Birleşmiş Milletler(BM) şartında öngörülen hak ve yükümlülüklerine hanel getirmeyecektir. Maddenin “b” bendine göre, her devlet egemenliğinin bir sonucu olarak, ülkesi üzerinde yetkisiz bir şekilde uçan veya Sözleşmenin amaçlara aykırı bir maksatla kullanıldığı –makul sebeplere dayalı olarak-düşünülen bir hava aracının gösterilen bir havalimanına inmesini talep etmeye, böyle bir araca ihlale son verilmesi için başka bir talimat vermeye ve bu amaçlarla uluslararası hukuka uygun yollara başvurmaya yetkilidir. Maddenin “c” ve “d” bentleri gereğince, hava araçları bu talimatlara uyacak, hava aracının ilgili olduğu devletler de bu uymayı zorunlu kılacak kurallar vazedecek ve ilgili diğer tedbirleri alacaktır (Bilsel, 1948: 158-159; Resmi Gazete, s.6029).

Madde 4, sivil havacılığın suiistimali ile ilgilidir. Bu madde, sivil havacılığın Sözleşmenin amaçlarına aykırı bir maksatla kullanılmamasını düzenlemektedir. Bu hüküm, bütün taraf devletlere yükümlülük yüklemenin yanı sıra, ihlal edildiğinde özellikle hava sahası kullanan devletin uygun müdahalelerini haklı kılacaktır. *Milde`a* göre bu maddenin amacı, diğer devletlerin güvenliğini tehdit teşkil edebilecek kullanımların önlenmesidir (Milde, 1986: 122).

Madde 5, tarifersiz uçuş hakkı ile ilgilidir. Bu madde, tarifersiz uçuşlar için diğer taraf devletlerin ülkelerinde bazı serbestlikler tanısa da, ülke devletinin bunları birtakım kısıtlamalar getirebilmesini de öngörmektedir. *Madde 6*, tarifelenmiş hava servisleriyle ilgilidir. Bu madde, tarifeli uluslararası hava

servislerinin ancak özel bir izinle ve verilen izin şartlarına uygun olarak bir taraf devletin ülkesinde işletebileceğini öngörerek, ülke devletinin tam yetkisini benimsemiştir (Resmi Gazete, s.6029).

Madde 7, kabotaj başlığını taşımaktadır ve uluslararası ticaret açısından da oldukça önemli olan bu madde aşağıdaki gibidir:

“Akit devletlerden her biri, ülkesi dâhilindeki bir noktadan ülkesi dâhilindeki diğer bir noktaya ücret veya kira mukabilinde yolcu, yük veya posta taşıma müsaadesini diğer akit devletlerin hava araçlarına vermeme hakkını haizdir. Akit devletlerden her biri, böyle bir imtiyazı diğer bir devlete veya diğer bir devletin havayolu taşıyıcısına inhisar şeklinde özel olarak veren bir anlaşmaya girmemeyi ve diğer bir devletten inhisar şeklinde böyle bir imtiyazı almamayı taahhüt eder.”

Madde 7, ülke sınırları içinde kabotaj hakkının ülke devleti istediği sürece ülke devletine ait olduğunu açıkça düzenlemektedir. “Kabotaj hakkı”, devletin hava sahasında egemenliğini teyit eden bir hak olmakla birlikte, yabancı hava araçlarına “kabotaj serbestliği” (kabotaj işletim hakkı) verilmesi tamamen yasaklanmaz. Ancak, bir diğer devlete veya onun havayollarına tekel şeklinde kabotaj serbestliği verilmesi ve diğer taraftan da böyle bir serbestliğin kabul edilmesi yasaklanmaktadır. Bu noktada madde 7'nin devletin egemenliğine yönelik ilk cümlesi ile bir bakıma ayrımcılık yapmama diğer bir deyişle eşit fırsatlardan yararlanma gibi ilkelere gönderme yapan ikinci cümlesinin çatıştığına; ancak uygulamada egemenlik ilkesinin öne çıkıp, devletlerin kabotajı –çoğunlukla ad hoc şeklinde ve ötekileri de resmen dışlamadan- belirli bir yabancı taşıyıcıya verilebileceğine dikkat çekmektedir (Salazar ve Van Fenema, 2017: 254; De Leon,1992: 41-43).

Kabotajın tekel şeklinde verilmesini veya alınmasını engelleyen *Madde 7*'nin ikinci cümlesi, ICAO Asamblesinin bazı oturumlarında Sözleşme metninden çıkarılmak istenmiş; ancak aynı şekilde yürürlükte kalmaya devam etmiştir. Bununla birlikte, AB bünyesinde hava ulaşımının liberalleşmesiyle birlikte üye devletler, AB sınırları içerisinde sekizinci serbestlik (ardışık nitelikli kabotaj) ve dokuzuncu serbestlik (özerk nitelikli kabotaj) dâhil bütün trafik haklarını elde ettikleri için, Chicago Sözleşmesi'nin 7. Maddesinin ikinci cümlesi kapsamında bir aykırılık söz konusu olmaktadır. Zira bu şekilde kabotaj serbestlikleri sadece üye devletlerarasında tanınıp, diğer devletlere kapalı kalmaya devam etmektedir. AB üyesi olmayan devletler bu konuda bir itirazda bulunmamışlardır. Böyle bir itirazın bulunmamasının temel sebebi ise, AB üyesi olmayan devletlerin beşinci serbestliği kaybetme riskiyle karşı karşıya kalmayı istememeleridir. Zira diğer devletler AB içerisindeki uluslararası rotalara ikili anlaşmalarda tanınan beşinci serbestlik hakları sayesinde girebilmektedirler (Haanappel,2003: 109).

Belirtilmesi gereken diğer husus ise, AB üyesi devletler için AB hava sahası kabotaj bakımından bütünlük arz etse de; üye olmayan devletlere bağlı havayolu taşıyıcılarının bir üye devletin hava sahasından bir diğerininkine geçmesi kabotaj serbestliğini ifade etmemektedir, faaliyet “uluslararası” niteliğini korur. Zira dışarıya karşı her bir üyenin hava sahası ayrı bir ulusal hava sahası ve dolayısıyla ayrı bir kabotaj alanı teşkil etmektedir.

Madde 8, pilotsuz hava nakil vasıtasıyla ilgilidir. Madde, pilotsuz hava araçlarının ancak özel bir izinle ve verilen izin şartlarına uygun olarak bir taraf devletin ülkesinde uçabileceğini düzenlemektedir.

Madde 9, yasak bölgeleri düzenlemektedir. Chicago Konferansı sırasında birtakım serbestleşme taleplerine rağmen yasak bölgeler konusu Paris Sözleşmesi'ndekine benzer şekilde düzenlenmiştir. Bu, devletlerin önceliği egemenliğe vermesinin sonucudur (Diederiks-Verschuur, 2006: 19).

Chicago Sözleşmesi *Madde 9*'da öngörülen yetkiler, doğal olarak devletlerin ülkesiyle sınırlı şekilde tanınmıştır. Ancak zaman zaman bazı devletler, askeri tatbikat, füze denemeleri veya nükleer denemeler için açık denizler üzerindeki hava sahasını da kısıtlamak istemiştir. Siyasi yönü ağır basan bu konulara ilişkin uyuşmazlıkların genel olarak ICAO'nun dışında tutulduğu görülmektedir (Milde, 2016: 45). Bunlara ek olarak, bu maddedeki terimlerin tereddüde yer bırakmayacak kadar açık olduğu söylenemez. Maddede geçen terimlere bir ölçüde açıklık getirmek üzere Sözleşmenin 2,4 ve 15 numaralı eklerinde birtakım tanımlamalar yapıldığı görülmektedir. Bu eklere göre; yasak bölge “bir devletin kara ülkesi veya karasuları üzerinde, içinde hava araçlarının uçuşunun yasaklandığı belirli

genişlikte hava sahası” ; kısıtlı bölge “Bir devletin kara ülkesi ya da karasuları üzerinde, içinde hava araçlarının uçuşunun kesin olarak belirlenmiş şartlar uyarınca sınırlandırıldığı belirli genişlikte hava sahası”; tehlikeli bölge “Belirli zamanlarda içinde hava araçlarının uçuşuna tehlike arz eden faaliyetlerin olabildiği belirli genişlikte hava sahası” anlamına gelmektedir (Annex 2, Annex 4 ve Annex 15).

Madde 9 ile ilgili bir diğer husus, maddenin son bendinden çıkmaktadır. Burada sınırlandırılmış ya da yasaklanmış bir hava sahasına giren hava araçlarının inişinin talep edilebileceği düzenlenmektedir. Bununla birlikte inen hava aracına ve personeline karşı hangi işlemlerin yapılacağı veya iniş talimatına uyulması durumunda ne olacağı hususu maddede belirtilmemiştir (Resmi Gazete, s.6029). Böylece, aksine bir hükümlerle bağlı olmadıkça ve hukukun genel ilkelerine aykırı davranmamak kaydıyla, ülkesel egemenin dilediği şekilde hareket edebileceği sonucu çıkarılabilmektedir.

Madde 10, havaalanlarına inişle ilgili bir maddedir. Madde 10'un devletlerin hava sahasındaki yükümlülükleri incelenirken görülecek olan, havalimanlarının kullanımı ile havalimanı harçlarının düzenlendiği 15.maddeyle birlikte göz önünde bulundurulmalıdır. Buna ek olarak, Sözleşmenin 14 numaralı Eki de, havalimanlarıyla ilgili teknik konuları kapsamaktadır (Diederiks-Verschuur, 2006: 31).

Madde 11, hava seyrüseferi düzenlemelerinin uygulanmasına ilişkin maddedir. *Madde 12*, bazı kısımları itibariyle Madde 11'in devamı niteliğindedir (Kelsen, 1944: 208). 12. Madde “Hava (Seyrüseferi) Kuralları” başlığını taşımaktadır. Buna maddenin ilk cümlesinde öngörülen yükümlülük, yabancı hava araçları bakımından ülkesel yetkiler kullanılarak, ulusal hava araçları bakımından ise bunların buldukları yere göre ülkesel veya kişisel yetkiler kullanılarak hayata geçirilebilecektir. 11. ve 12. maddeler, uluslararası hava seyrüseferi bakımından ülke devletine, tescil devletine ve ICAO'ya yetkiler sağlamaktadır. *Madde 13*, hava aracının içinde bulunanların ülkeye giriş ve çıkışlarına ilişkin ulusal düzenlemelerin uygulanmasıyla ilgili maddedir. *Madde 16*, hava araçlarının aranmasıyla ilgili maddedir (Resmi Gazete, s.6029).

Anlaşıldığı üzere, Sözleşmenin 11, 12, 13 ve 16 numaralı maddeleri, bazı ilkeler çerçevesinde, devletin hava sahasında tam yetkisini teyit etmektedir. Diğer bir ifadeyle bu hükümler, bir diğer devletin ülkesindeki hava araçlarının “ülke dışılık” statüsünden yararlanamayacağını, aksine bu devletin kanun ve düzenlemelerine tabi olacağını teyit etmektedir. Ülkesi dışındaki hava araçları sadece açık denizler üzerinde ICAO'nun belirtilen yetkisi müstesna, tamamen tescil devletinin yetkisine tabi olacaktır (Milde, 2016: 46).

Madde 35, yük tahditlerine ilişkin bir maddedir. Bu maddede, özel bir izin almadıkça, hava araçlarının bir yabancı devlet ülkesi içinde veya üzerinde savaş malzemesi taşıyamayacağı kabul edilmiştir. Her devlet, bu maddenin amaçları açısından neyin savaş malzemesi olduğunu düzenlemeleriyle belirleyecek, yeknesaklığı sağlamak için de ICAO'nun zaman zaman yapabileceği tavsiyeleri dikkate alacaktır. Maddenin devam hükmüne göre, taraf devletlerin, kamu düzeni ve emniyeti mülahazalarıyla bunlardan başka maddelerin taşınmasını da düzenleme veya yasaklama hakkı bulunur. Bu son durumda, uluslararası seyrüseferde kullanılan kendi hava araçları ile aynı şekilde kullanılan yabancı hava araçları arasında ayırım gözetmemek ve hava araçlarının işletimi veya seyrüseferi veyahut mürettebat veya yolcuların emniyeti için gerekli olan aletlerin taşınması ve kullanılmasına müdahale etmemek gerekmektedir (Bal, 2019: 223-224).

Madde 36, fotoğraf aletlerine ilişkin bir maddedir. Bu madde taraf devletlerin ülkeleri üzerinde bulunan hava araçlarında fotoğraf makinelerinin kullanılmasını düzenleyip, yasaklayabileceğini öngörmektedir (Bal, 2019: 224).

Madde 68, rotaların ve havalimanlarının tayinine ilişkin olup, bir taraftan devletin hava sahasının hangi kısımlarının sivil havacılığa açık olduğunu belirleme yetkisi göstermektedir (Schubert,2003: 106). Diğer taraftan hava trafiğinin kontrolü konusunda işbirliği oluşturulmasına zemin hazırlayan bir maddedir (O'Brien,2001: 455).

Madde 89, öteden beri egemenlik konusuyla alakalı bulunan savaş ve olağanüstü durumlara ilişkin maddedir (Resmi Gazete, s.6029).

3.2. Devletin Hava Sahasında Yükümlülükleri

Chicago Sözleşmesi'nde devletin egemen olduğu hava sahasında spesifik birtakım yükümlülükler de yüklenmiştir. Yukarıda Madde 3 *Bis*, 5, 7, 9, 12 hükümlerinde ülke devleti için birtakım yükümlülükler öngörüldüğü belirtilmişti. Bu maddelere ilaveten, Sözleşmenin Madde 3, 14, 15, 22, 23, 24, 25, 26, 27,28, 33,37, 38 ve 67 numaralı devletin hava sahasında yükümlülüklerini teyit ettiğinden bu maddeler aşağıda ana hatlarıyla açıklanmaktadır.

Madde 3'ün (d) bendi gereğince taraflar, kendi devlet hava araçları için düzenlemeler getirirken sivil hava araçlarının seyrüsefer emniyetini göz önünde bulundurmak zorundadır. *Madde 14* gereğince taraflar, bulaşıcı hastalıkların hava seyrüseferi yoluyla yayılmasını önlemek için etkili önlemler alacak ve bu amaçla, hava araçlarına uygulanabilir sıhhi tedbirlere ilişkin uluslararası düzenlemelerle ilgisi bulunan örgütlerle de sıkı iştişarede bulunacaktır (Resmi Gazete, s.6029).

Madde 15, hava limanlarının ve hava seyrüsefer servislerinin kullanılmasıyla ilgili harçlara ilişkin maddedir. Oldukça kapsamlı olan bu madde, öncelikle, taraf devletlerin genel kullanım için tahsis etmiş olduğu havalimanları ile hava seyrüseferi servislerinden kendi hava araçlarıyla eşit şartlarda diğer taraf devletlerin sivil hava araçlarını yararlandıracağını, bu tesis ve servislerden yararlanmanın karşılığı olarak alınabilecek harçlar açısından da kendi hava araçları ile aynı sınıftaki diğer taraf devlet hava araçları arasında ayırım gözetemeyeceğini öngörmektedir. Maddenin son cümlesi gereğince, Sözleşmenin 5. Maddesinin 1. Fıkrasında tanınan serbestliklerden yararlanan hava araçlarına salt geçiş sebebiyle bir ücret, vergi veya harç yüklenmeyecektir (Matte,1981: 148).

Madde 22, formalitelerin kolaylaştırılmasına ilişkin maddedir. Bu maddeye göre, taraf devletlerin, ülkeleri arasındaki hava seyrüseferlerini kolaylaştırmak ve hızlandırmak ve özellikle de muhacerete, karantinaya, gümrüğe ve gümrükten çıkışa dair kanunların uygulanmasında hava aracının, mürettebatın, yolcuların ve yükün lüzumsuz gecikmeye maruz kalmasını önlemek amacıyla uygulanabilir bütün önlemleri alması gerekmektedir (de Leon ve Buissing, 2019: 386).

Madde 23'e göre, her bir taraf devlet, uygulanabilir gördüğü nispette, uluslararası hava seyrüseferine ilişkin ve Sözleşme uyarınca getirilebilecek usullere uygun olmak üzere gümrük ve muhaceret prosedürleri tesis edecektir. Bununla birlikte Sözleşme, gümrükten serbest havalimanları kurulmasına mani değildir (Resmi Gazete, s.6029).

Madde 24, devletin gümrük vergileri yükleme yetkisini ülkesine giren hava araçları ve ilgili diğer malzeme bakımından bir ölçüde sınırlandıran maddedir. Yakıt ücretleri ve havalimanı-hava seyrüseferi servisleri harçları ile birlikte, havayolu taşıyıcılarının en önemli maliyet kalemlerinden biri olan vergilerle ilgili birçok özel sorun bulunmaktadır (Bal, 2019: 228). Bu madde, bunlardan sadece bir kısmına yöneliktir.

ICAO Konseyi, hava ulaşımının verimli ve ekonomik gelişimini sağlama hedefleri kapsamında, gerek 24. madde hükmünü aydınlatmak gerek bazı ek konuları düzenlemek üzere 1951 yılından beri çeşitli karar ve tavsiyeler almaktadır. Konsey, uluslararası hava ulaşımının vergilendirilmesine ilişkin kararların bütünleştirilmiş ve güncellenmiş 3. Baskısını 24.02.1999'da kabul etmiş ve bu karara açıklayıcı bir şerh de eklemiştir (ICAO Doc. 8632).

Konseyin bu kararında belirtildiği üzere, vergiye tabi olabilecek kalemler ve yüklenebilecek vergi türleri dikkate alındığında konunun çok yönlü olduğu anlaşılmaktadır. Uçuş sırasında hava aracı tarafından kullanılan yakıt, yağ ve diğer tüketilebilir teknik levazım; hava aracının işletiminden elde edilen gelir; hava aracının kendisi, parçaları, yedek parçaları ve işletim için gerekli yer ekipmanı, genellikle vergilendirilebilir ve geçmişte çoklu vergilendirmeyi önleme kapsamında ele alınmış olan kalemler arasında sayılabilir. Yüklenen vergiler de, gelir, ithalat, ihracat, işlem, satış ve tüketim vergileri olabilmektedir (ICAO, Doc. 8632).

Konseyn söz konusu kararında, uluslararası ticaret ve seyahatin gelişiminde önemli bir rol oynayan uluslararası hava ulaşımına yüklenecek vergilerin, amaç ve uygulama açısından adil, şeffaf ve objektif olması gerektiği belirtilmiştir. Kararda bildirildiği üzere, ICAO politik hedefleri açısından harç ve vergi arasında ayırım yapmaktadır. Harç, sivil havacılık için sağlanan tesis ve servislerin maliyetlerini karşılamak üzere; vergi ise ulusal ve yerel gelirleri arttırmak üzere yüklenmektedir. Söz konusu kararda vergiler ve vergilendirme yakıt, yağ ve diğer tüketilebilir teknik levazımın vergilendirilmesi, uluslararası hava yolu teşebbüslerinin gelirlerinin, hava araçlarının ve işletimle ilgili diğer taşınır malların vergilendirilmesi ve uluslararası hava ulaşımı servisinin satışı ve kullanımı üzerine yüklenen vergiler olmak üzere üç temelde ele alınmıştır (Çelik, 2017: 85). Bunlardan ilk iki vergilendirme konusu, yaygın şekilde ikili hava anlaşmaları çerçevesinde düzenlenmektedir.

Madde 25 gereğince, her iki taraf devlet, ülkesi dâhilinde zaruret halinde bulunan hava araçları için mümkün olan bütün yardım tedbirlerini alma ve kendi makamlarının denetimi saklı kalmak kaydıyla, böyle bir hava aracının maliklerinin veya sicilinde kayıtlı bulunduğu devletin makamlarının şartlar çerçevesinde gerekli görülebilecek bu gibi yardım tedbirlerini almalarına izin verme yükümlülüğü altındadır. Yine, kayıp bir hava aracının aranması işini üstlenen bir taraf devlet, Sözleşmeye dayanılarak tavsiye edilebilecek koordine edilmiş tedbirleri tatbik etmekle yükümlüdür (Abeyratne, 2014: 315).

Havacılıkta zaruret hali, hava aracı ve aracın içindekilerin yakın ve ciddi bir tehlike tehdidi altında olması veya acil yardıma ihtiyaçlarının olması anlamına gelmektedir. Zaruret, sistem veya motor arızası, yön kaybı, yangın çıkması gibi durumlardan doğabilir. Bu gibi durumlarda hava aracı ekibinin yer servisleriyle ve hava sahasında kendisine yakın olan hava araçlarıyla iletişime geçmesi, pozisyonunu bildirmesi ve talep edilen yardımın ne olduğunu açıklaması önem arz etmektedir (Milde, 2016: 95). Ek 6 ve Ek 10`da bildirildiği üzere, 121.5 MHz radyo frekansı uluslararası alanda acil durumlar için kullanılmaktadır (Annex 6 ve Annex 10).

Uygulamada, hukuka aykırı şekilde alıkoyma, yani kaçırılmaya maruz kalmış hava araçlarının zaruret halinde kabul edilip edilmeyeceği sorusu gündeme gelmiştir. Asambenin 33. Toplantısında konuya ilişkin bir karar alınmıştır. Kararda, bu durumdaki hava araçlarına seyrüseferle ilgili yardımların ve hava trafik servislerinin verilmemesi, pistlerin (runways), hızlanma pistlerinin (taxiways) ve havalimanlarının kapatılması ve ayrıca alıkonma sürüyorken kalkış izni verilmesi halinde, uçuş emniyetinin daha büyük tehlikelere maruz kalabileceğine dikkat çekilmiştir. Asambenin kararında, bu tür hava araçlarına iniş izninin verilmesi dâhil gereken yardımların yapılması ve karaya inmiş olanların da, her şeyden önemli olan insan hayatını koruma ödevi kalkışı zorunlu kılmadıkça, yerde tutulmasının sağlanması tavsiye edilmiştir (ICAO Doc. 9790, s. VII-6).

Madde 26, Kazaların soruşturulması ile ilgili maddedir. Bu maddeyle ilgili teknik prosedürler Sözleşmenin 13 numaralı Ekinde düzenlenmiştir. Buna göre kazanın veya hadisenin soruşturulmasının tek hedefi kazaların ve hadiselerin önlenmesi olacaktır. Bu aktivitenin amacı, kusuru ve sorumluluğu taksim etmek değildir (Annex 13: 13-1). Soruşturma mercii görevini icra ederken bağımsızlığa ve sınırlanmamış bir yetkiye sahip olacaktır. Soruşturma, kaza veya hadiseyle ilgili bütün bilgilerin toplanmasını, kaydedilmesini ve analizini; eğer uygunsa emniyet tavsiyelerinin yayımlanmasını; eğer mümkünse sebebin ve katkı sağlayan etkenlerin belirlenmesini; nihai raporun tamamlanmasını içermektedir (Diederiks-Verschuur, 2006: 30).

*Madde 27*de Maddede, taraf devlet hava araçlarının, bir diğer taraf devlet ülkesine müsaadeyle girmesi veya onun ülkesinden müsaadeyle gerek iniş yaparak gerek transit şekilde geçmesi sırasında, patent iddialarına dayanarak, hacze, yolundan alıkoymaya veya sair müdahaleye maruz bırakılmayacağı kabul edilmiştir. *Madde 28*, taraf devletlere, belirli bir takdir yetkisiyle birlikte, ülkelerinde hava seyrüseferi tesisi ve servislerinin sağlanması yükümlülüğünü yüklemektedir.

Madde 33 gereğince, her bir taraf devlet, hava aracının tescil edilmiş bulunduğu bir diğer taraf devletçe verilmiş veya tasdik edilmiş hava aracı uçuşa elverişlilik sertifikaları ile mürettebat yeterlilik sertifika ve lisanslarını, bunların ICAO tarafından oluşturulacak asgari standartları karşılaması

koşuluyla, tanıma yükümlülüğü altındadır. *Madde 37 ve 38'*de taraflar, ICAO'nun zaman zaman kabul edeceği normlarla azami birlik/uygunluk sağlamak üzere işbirliği yapma; bunlara uyulamayacağı veya bunlardan farklı bir uygulamaya gerek görülmesi durumunda da, farkı ICAO'ya bildirme yükümlülüğü altındadır.

*Madde 67'*ye göre taraflar, uluslararası alanda çalışan havayolu taşıyıcılarının trafik raporlarını, maliyet istatistiklerini ve diğerleri yanında bütün makbuz ve ilgili kaynakları gösteren mali raporlarını –Konsey tarafından belirlenen şartlara uygun olarak- Konsey nezdinde tescil etmelerini sağlayacaktır (Resmi Gazete, s.6029).

3.3. Hava Sahasının Hukuki Statüsü

Hava sahası ulusal ve uluslararası olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Ulusal hava sahasında devletin egemenliği geçerli iken, uluslararası hava sahasında serbestlik rejimi uygulanmaktadır.

3.3.1. Ulusal Hava Sahası

Chicago Sözleşmesi'nin 1. maddesini "Egemenlik" hususunun oluşturduğundan yukarıda bahsedilmişti. Bu Madde 1'e göre, hava sahasında devletin egemenliği ihdas edilmemiş, beyan edilmiştir. Ayrıca bu, taraflar için değil, bütün devletler için tanınmıştır. Eğer ki devletin üzerindeki hava sahasının tamamen serbest olduğu, ülkeye dâhil sayılmayacağı ve egemenliğe konu olamayacağı kabul edilmiş olsaydı, devlet ülkesinin sınırı karanın ve denizin sathından yukarıya uzanmayacaktı. Böyle bir durumda, yabancı hava araçları devlet ülkesi üzerinde ancak satih sınırıyla kısıtlı olacak ve istedikleri yükseklikte serbestçe uçuş yapabilecek; ancak yere indiklerinde devletin egemenlik sahasında devletin egemenliği benimsendiği içindir ki, devletin ülkesi, Yerkürenin merkezinden uzaya kadar uzayan ters bir konu şeklindeki bütün olarak tanımlanmaktadır. Dünya neredeyse küre şeklinde olduğu için bu koniler çakışmamaktadır (Cheng, 1997: 32; Milde, 2016: 37).

Sözleşme hava ülkesinin dikey sınırı hakkında bir bilgi içermemektedir. Ancak, yatay olarak devletin ulusal hava sahası açık bir şekilde 2. maddede yer almaktadır. 2. Maddeye göre,

"İşbu Sözleşmenin amaçları açısından bir devletin ülkesinin, o devletin egemenliği, hükmü, himayesi ve mandası altında bulunan arazi ile ona bitişik bulunan kara suları olduğu kabul edilir." Bu maddeye dayanarak, bir devletin ulusal hava sahasının dış sınırı, kara sularının bittiği çizgidir (Toluner, 1996: 40).

"Ulusal hava sahasında yetki sınırı", Sözleşmeye sonradan eklenen "Madde 3 Bis" ile belirlenmiştir. Bu maddeye göre hava sahasını ihlal edilen devlet, bu uçağı yolundan çevirebilmekte ve inişe zorlayabilmektedir. Ancak tepki ölçülü olmalıdır, uçaktaki insanların yaşam güvenliği zedelenmemelidir. Sivil uçakları ilgilendiren bu esas, 1983 Kore Hava Yolları Boeing 747'nin düşürülmesi olayından sonra 10 Mayıs 1984 tarihli Montreal Protokolüyle Chicago Sözleşmesi'ne getirilen ek maddede yer almaktadır. Bu maddeye, bu çalışmanın "devletin hava sahasında egemenliği" kısmında yer verilmiştir (Abeyratne, 2014: 67-68).

"Madde 3 Bis" in yürürlüğe konmasından sonra, Dünya Ticaret Merkezine 11 Eylül 2001'de terör saldırıları yapılmış ve bunun bir sonucu olarak yolcu uçaklarının kullanılması ile yeni tedbirlerin alınması zorunlu hale gelmiştir. Ulus devletler, milli otoriterin karar yetkisi ile istisnai durumlarda, terörist uçak ilan edilmiş yolcu uçaklarını düşürme hakkına sahip olmuşlardır (ICAO Doc. 9826-Supplement).

3.3.2. Uluslararası Hava Sahası

Devletlerin ulusal hava sahası kara sularının bittiği yerde son bulduğuna göre, kara sularına bitişik bulunan açık deniz üzerindeki hava sahasında devletlerin egemenlik hakları bulunmamaktadır. Dolayısıyla, *"açık denizler üzerindeki saha, milletlerarası hava sahasını oluşturmaktadır"* (Bozkurt vd. , 2003: 97, Resmi Gazete, s.6029).

Devletlerin kara suları dışında kalan deniz yetki alanlarında sahip olduğu birtakım haklar, hava sahasındaki egemenliğine hukuksal bir zemin oluşturmamaktadır (August, 1995: 401-403). Açık deniz üzerinde bulunan ve uluslararası hava sahası olarak nitelendirilen bölgede geçerli hukuksal rejim,

serbestliktir (Kantar, 1943: 252; Bilsel, 1948: 156; Diederiks-Verschoor, 2006: 39). Uluslararası hava sahasında bulunan bütün devletler uçuş serbestliğine sahiptir. Günümüzde yürürlükte olan Chicago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi kendinden önce yürürlükte olan sözleşmeler gibi öncelikle hava ülkesinin sınırlarını belirlemiş ve uluslararası hava sahasının nereden başlayacağına açıklık getirmiştir. Ulusal hava sahasında devletlerin egemenliğinin geçerli olduğuna, uluslararası hava sahasında ise serbestlik ilkesine atıfta bulunmuştur (Wagner, 1970: 13-29).

Gerek 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nin 2.maddesinde, gerek 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 87. madde 1. fıkrasının (b) bendinde, açık deniz üstünde bulunan hava sahasında, bütün devletlerin uçuş serbestliğine sahip olduğu bildirilmektedir. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Konseyi de, Chicago Sözleşmesi'nin 2 numaralı eki olarak kabul ettiği Nisan 1948 tarihli kararlarında, açık deniz üstünde bulunan hava sahasında açık deniz rejiminin geçerli olacağını kabul etmiştir (Annex 2).

3.4. Sivil Ve Devlet Uçakları

Sivil ve devlet uçaklarına genel olarak bakıldığında, aynı hava sahasını paylaşan sivil hava araçları ile tipik türü askeri hava araçlarının, hava seyrüseferinin emniyeti açısından yakın işbirliği içinde olup, benzer standartlara tabi olması beklenmektedir. Bununla birlikte, uluslararası hava hukuku büyük ölçüde sivil hava araçlarının işletimini düzenlemektedir; havacılıkla ilgili uluslararası kurumların tamamına yakını da sivil havacılıkla sınırlı yetkilere sahiptir. Devlet hava araçları hakkında ise, çok taraflı anlaşmalarla genellikle, bunlara neyin uygulanmayacağını veya bunların neye mezun olmadıklarını öngören negatif kurallar getirmektedir (Bourbonniere-Haack,2000: 887; Milde,2016: 60-61). Chicago Sözleşmesi açısından bakıldığında ise, delegelerin mutabakata vardıkları sözleşmeler, hava ticaretinin gelişmesini kapsamaktadır. Bu nedenle Chicago Sözleşmesi hava araçlarını sivil ve devlet vasıtaları olarak ikiye ayırmıştır (Diederiks-Verschoor,2006: 40).

Chicago Sözleşmesi'ni imzalayan ülkeler, sözleşmenin 3. Maddesinin (a) bendine göre, nevine bakılmaksızın devletin sahip olduğu hava araçlarını, anlaşmada belirlenen ulaşım rejimi kapsamına almamıştır. Aynı maddenin (b) bendine göre, devlet hava vasıtalarını tanımlarken askeri, zabıta, gümrük, yangın, ambulans vs. olmak üzere, fonksiyonuna bakılmaksızın kamuya ait olmasını yeterli kabul edilmiştir. (c) bendine göre ise, devlet hava nakil vasıtaları sözleşmenin dışında tutulmuş, bu araçların diğer bir ülkenin hava sahasını kullanmasını farklı izin veya anlaşma ile meşru kılacağını belirtmiştir. Dolayısıyla konvansiyon yalnızca sivil hava araçlarına uygulanmaktadır (Madde 3/a) (Bozkurt, 1999: 244). Devletler taahhüt altına aldıkları konuları sivil hava araçları ile sınırlamışlardır. Ayrıca aynı maddenin (d) bendine göre, Akit Devletler egemen oldukları ulusal hava sahasını sivil vasıtalara açma konusunda rızalarını beyan etmişlerdir (Belbez, 1945: 671). Dolayısıyla, devlet uçaklarının ilgili devlet birimleri tarafından kontrolü sağlanarak, ayrıca sivil hava seyrüseferler hizmetinin yine devlet tarafından verilmesi "Madde 28" ile belirtilmiş ve egemenlik ilkesine halel gelmemiş olmaktadır.

Sözleşme "madde 12" ile akit devlete kendi tabiiyet işaretini taşıyan uçakların manevralarının, sivil hava vasıtalarını engellese dahi cezalandırma yetkisini bırakmıştır. Chicago Sözleşmesi'nin maddeleri genel olarak eşitliğe ve ulus devletinin egemenliğine dayanan hükümler içermektedir (Bozkurt, 1999: 247). Buna dayanarak Chicago ile sivil havacılıkta uluslararası rejim kurma yoluna gidilmiştir. Madde 3 çalışmanın "devletin hava sahasında egemenliği" açısından da önemlidir.

3.5. Sivil Havacılığın Suiistimali

Sivil havacılık siyasi, teknik, ekonomik ve hukuki boyuta sahip çok yönlü bir rejim içerisinde oluşmuştur. Rejim içerisinde devletler birbirleri ile karşılıklı bağlantı ağları örmüşlerdir. Böylece uçakların, sahip olduğu sürat ve esneklikle devletlerin işbirliği amacıyla vücuda getirmiş olduğu sistem içerisinde hareket sahası bulmaktadır. Devletlerin uluslararası örgütler ve baskı grupları ile sivil havacılık rejimini, şahsi çıkarları doğrultusunda kullanmaları olumsuz yönde küresel etkiler doğurmaktadır.

Havacılık küreselleşmenin en önemli iletişim araçlarından birisidir. Bu nedenle devletlerin veya uluslararası örgütlerin siyasi hedefleri doğrultusunda, sivil havacılığı kullanması küresel veya bölgesel çatışma noktaları yaratabilmektedir. Devletler ulusal çıkarları doğrultusunda, Chicago Sözleşmesi'ni ihlal edebilmektedir. Bu durumda komşu ülkeler ile uyumsuzluk alanları oluşabilmektedir. İhlal, hukuki ve teknik konuları kapsayabilmekte ayrıca egemenlik boyutuna geçebilmektedir. Anılan kaygılardan dolayı, Chicago Sözleşmesi sivil havacılığın suiistimalini önlemek amacıyla 4. maddeyi düzenlemiştir (Yücel, 2010: 83).

3.6. Tahditler (Sınırlamalar)

Chicago Sözleşmesi ile akit devletler gümrük, zabita işleri, uçuş emniyeti, kamu güvenliği, askeri gerekler ve ekonomik sebeplerle gökyüzünde yasak sahalar ilan etme hakkına elinde tutmaktadır. Anılan sahalara gerekli olduğunda hava yolunun geçtiği hatlarda olabilmekte ve trafiğin farklı yollar ile akışını gerektirebilmektedir. Chicago Sözleşmesi akit devletlere gereksinim duydukları sürece, yasak sahalara ilan etme yetkisi vererek bir kez daha egemenlik ilkesine hâle getirmemiştir. Anılan tahditli sahaların çeşitlerine gümrük ve zabita işleri için konmuş tahditler, kamu güvenliği için konmuş tahditler, askeri gereksinimler nedeniyle konmuş tahditler, kamu sağlığı ile ilgili tahditler olmak üzere dört kısma ayrılmaktadır.

- **Gümrük ve zabita işleri için konmuş tahditler**, Sözleşmenin 10. Maddesine göre, her devlet hava sahasına giriş kapılarını, gümrük ve zabita kontrolünün yapılacağı uluslararası hava limanlarını belirleme yetkilerine sahiptir. Ayrıca 68. Maddeye göre ise, giriş kapsamında itibaren "...kendi ülkesi dâhilinde herhangi bir beynelmilel hava servisinin takip edeceği hava yolunu ve kullanabileceği hava limanlarını tayin edebilir". Akit devletler hangi yükseklik derecesinde olursa olsun hava ülkesindeki rotaların meydana getirme yetkisine sahiptir (Bilsel, 1948: 278).
- **Kamu güvenliği için konmuş tahditler**, Chicago Sözleşmesi'nin 9. maddesine göre akit devletler kamu güvenliği nedeniyle ülkesi üzerinde belirli bölgelerde tehlikeli, yasak veya uçuşa kapalı sahalara ilan edebilecektir. İstisnai veya olağanüstü durumlarda ülkesi üzerinde geçici olarak uçuşu kısmen veya tamamen men etme yetkisine sahiptir. Bu ilke yine genel olarak sözleşmenin tüm maddelerinde yer alan eşitlik ilkesi ile çelişmemesi gerekmektedir. Yani uçuşa kapalı alan, tüm devletlere ve kendisine tatbik olması gerekmektedir (Kaya, 2016: 192).
- **Askeri gereksinimler nedeniyle konmuş tahditler**, Sözleşme'nin 9. maddesinde ayrıca devletlere güvenlik nedeniyle askeri tedbirler kapsamında hava sahasının belirli kısmını uçuşa kapatma yetkisini tanımıştır. Gerektiğinde akit devlet güvenlik nedeniyle tüm hava ülkesini geçici olarak uluslararası uçuşa kapatma hakkına da sahiptir. Ayrıca devletler askeri amaçla NOTAM'lar (Notice To Air Men) ilan ederek, hava yolları üzerinde geçici olarak uçuşa kapalı sahalara yayınlayabilmektedir (de Leon ve Buissing, 2019: 40).
- **Kamu sağlığı ile ilgili tahditler**, Chicago Sözleşmesi'nin 14. maddesi SARS gibi salgın halindeki hastalıkların sivil havacılık aracılığı ile yayılmasını önlemek için tedbirler almayı taahhüt eder. Bu nedenle salgın hastalıkların tespit edildiği uçuşların ülke içerisine girmesini önleme hakkı bulunmaktadır. Chicago Sözleşmesi akit devletlerin ekonomik, askeri ve kamu güvenliğini tehdit edebilecek her durumda, üniter devlete oluşabilecek olumsuz durumu ortadan kaldıracak yetkiler tanımıştır (Abetrayne, 2014: 213).

SONUÇ

Yirminci yüzyılda uluslararası ticaretin önündeki en büyük engelin gümrük duvarları ve tarife dışı engeller olduğu saptanmıştır. Özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrasında yeniden yapılanma gerçekleşmiş, uluslararası ticaretin önündeki engellerin kaldırılması için bir dizi girişimde bulunulmuştur. Bu girişimlerden en önemlisi Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması(GATT)'dir. Bu anlaşma, savaş sonrası çökmüş ekonomileri yeniden ayağa kaldırmayı amaçlamış ve bu amaçla uluslararası ticaretin kurallarını yeniden belirlemiştir.

GATT, “en çok kayırılan ülke kuralı”, “ulusal muamele kuralı”, “gümrük vergilerinin indirilerek konsolide edilmesi kuralı” ve “korumanın sadece gümrük vergileri ile gerçekleştirilmesi” olarak sıralanabilecek dört temel prensip üzerinde kurulmuştur. En çok kayırılan ülke kuralında temel ilke, üye ülkelerin ticari partnerleri arasında ayırım yapmamasını zorunlu kılmaktadır. Bir başka ifade ile, bir üye ülke, herhangi bir ülkeye tanıdığı elverişli bir rejimi koşulsuz olarak tüm üye ülkelere uygulamak zorundadır. Ulusal muamele kuralı, iç pazara ilişkin düzenleme ve uygulamalar yönünden ithal ve yeni mallar arasında ayırım yapılmamasını öngörmektedir.

Gümrük vergilerinin indirilerek konsolide edilmesi kuralına göre, GATT çerçevesinde öncelikle gümrük tarifelerinin indirilmesi üzerinde odaklanılmıştır. Her üye ülkenin taviz listesinde yer alan oranlar, bağlı oranlar olarak adlandırılmış; üye ülkelerin, söz konusu oranların üzerine çıkamaması esas kabul edilmiştir. Tarifeler yoluyla koruma kuralına göre ise, ticarete şeffaflığın sağlanmasının en etkin yolunun korumaların tarifeler yoluyla yapılması esasının kabul edilmesidir. GATT, tarife dışı engellerin bazı istisnalar dışında tümüyle yasaklanmasını, tarifelerin de giderek azaltılmasını öngörmektedir.

1948-1995 yılları arasındaki yaklaşık 50 yıllık bir süre zarfında GATT, uluslararası ticareti düzenleyen ve üzerinde anlaşılan tek uluslararası sözleşme olmuştur. GATT yürürlükte kaldığı dönemde uluslararası ticaret ilişkilerinde rekabeti bozan ve ticareti kısıtlayan engellerin görüşülerek kaldırıldığı tek uluslararası kurum konumunda bulunmaktaydı ve Dünya Ticaret Örgütü(DTÖ)'ne yerini bırakana kadar dünya ticaretinin serbestleşmesi yolunda önemli adımların atılmasını sağlayan gelişmelere imza atmıştır.

DTÖ'nün temel amaçları ekonomik kalkınma ve gelişme için ticaret akışının olabildiğince özgürleşmesi, şirketlerin, bireylerin, hükümetlerin, dünya ticaretine ilişkin kuralların ve politikaların aniden değiştirilemeyeceğinin tüm dünyaca bilinmesi sebebiyle güven içinde olmalarıdır. Bunlara ek olarak; hayat standartlarını yükseltmek, tam istihdamı gerçekleştirmek, mal ve hizmet üretim ve ticaretini geliştirmek, dünya kaynaklarının sürdürülebilir kalkınma hedefine uygun şekilde kullanımını sağlamak, az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin ekonomik kalkınma ihtiyaçları ile orantılı olarak dünya ticaretinden pay almalarını sağlamak ve çok taraflı ticaret sistemini geliştirmek DTÖ'nün amaçları arasındadır.

GATT'in temelini oluşturan temel ilkeler ve onun yerini alan DTÖ'nün amaçları incelendiğinde her ikisinin de temeli uluslararası ticaretin serbestleşmesine dayanmaktadır. Uluslararası ticaretin önündeki engellerin kalkmasıyla uluslararası ticaret serbestleşmiş ve bu durum ekonomik büyümeyi de beraberinde getirmiştir. Havacılık sektörü son dönemde uluslararası ticarete önemli paya sahip olan bir sektördür ve bu alandaki uluslararası kurallar Chicago Sözleşmesi olarak da anılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi tarafından belirlenmektedir.

96 maddeden oluşan sözleşmenin temel düzenlemeleri devletin hava sahasında egemenliği, devletin hava sahasında yükümlülüğü, sivil ve devlet uçakları, hava sahasının hukuki statüsü, sivil havacılığın suiistimali, tehditler olarak sıralanabilmektedir. Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi hakkında, daha geniş ya da tümüyle değişiklik gerekip gerekmediği bir tartışma konusudur çünkü sözleşmenin bir maddesi uluslararası ticaretin serbestleşmesi ile ters düşmektedir. Bu madde “Kabotaj” isimli “Madde 7”dir. Sözleşmenin 1944'ten bu yana değişikliğe uğramayan bu maddesi, ticareti millileştirmeye yöneliktir. Küreselleşme ile artan uluslararası ticaret ve aynı zamanda temele dayanan GATT Anlaşması ilkeleri ve bugün hala varlığını sürdüren DTÖ amaçları açısından Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin hava taşımacılığı ile yapılan ticareti millileştiren 7. maddesinin yürürlükten kalkması gerekmektedir.

Kabotaj hakkı, devletin kendi hava seyrüseferini koruyabilmesi amacıyla tanınmış bir haktır. Sözleşmenin bu maddesiyle, kabotaj hakkında eşitlik prensibi çerçevesinde haksız bir rekabetin önüne geçmek istenmiştir. Ancak bu madde, uluslararası ticaretin serbestleşmesinin önünde büyük bir engeldir.

Sözleşmenin baştan sonra değiştirme gerekliliği yoktur çünkü bu tür kapsamlı değişiklikler zahmetli, masraflı ve yüksek çaba gerektiren ve genel bir uzlaşma sağlanmasında zorlukların yaşandığı bir

süreçtir. Sözleşmede Kabotaj Kanunu olarak anılan "Madde 7"nin değiştirilmesi uluslararası ticarete önemli bir paya sahip havacılık sektörü için önemlidir. Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin ikili, bölgesel, diğer çok taraflı anlaşmalar ve genel prensiplerle ve ayrıca başta ICAO olmak üzere çeşitli uluslararası kurumlar tarafından takviye edilmesi ve tamamlanması her ne kadar sözleşmede değişikliğe gidilmesinin önünde bir engel olsa da, "Madde 7"nin değiştirilmesi gerekliliğinin önüne geçememektedir.

KAYNAKÇA

KİTAPLAR

- Akipek, Ö. İ. (1959). *Hava sahasının devletler hukuku bakımından durumu*. Ankara: AÜHF Yayınları.
- András I. and Harald S. (1996). *World Trade After the Uruguay Round: Prospects and Policy Options for the Twenty First Century*. New York: Routledge.
- August, R. (1995). *Public International Law*. W. State: Prentice Hall.
- Bairoch, P. (1995). *Economics and world history: myths and paradoxes*. ABD: University of Chicago Press.
- Bal, A. (2019). *Uluslararası Hava Hukuku*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Bhagwati, J. N. (1995). *Protectionism (Seventh Edition)*. London: The Mit Press Cambridge.
- Bilsel, C. (1948). *Milletlerarası Hava Hukuku*. İstanbul: Akgün Matbaası.
- Bozkurt, E. (1999). *Türkiye'nin Uluslararası Hukuk Mevzuatı*. Ankara: Nobel Yayıncılık.
- Bozkurt, E., Kütükçü, M. A. ve Poyraz, Y. (2003). *Devletler Hukuku*. Ankara: Asil Yayın Dağıtım.
- De Leon, P. M. (1992). *Cabotage in air transport regulation*. Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers.
- Diederiks-Verschoor, I. H. (2006). *An introduction to air law, (8. Edition)*, Netherlands: Kluwer Law International, (Air Law).
- Eitürk, E. (1997). *İktisadi Birleşmeler Teorisi ve Türkiye'nin İçinde Bulunduğu İktisadi Birleşme Hareketleri*. Bursa: Alfa Aktüel Kitabevleri.
- Goedhuis, D. (1952). *Questions of Public International Air Law*. Netherlands: Martinus Nijhoff.
- Garner, B. A.(edt.) (2009). *Black's Law Dictionary*. St.Paul: Thomson West.
- Günel, R. V. (2010). *" Açık semalar" antlaşmaları sürecinde Uluslararası havacılık hukuku:(eleştirel yaklaşım)*.İstanbul: Beta.
- Haanappel, P. P. (2003). *The law and policy of air space and outer space: a comparative approach*. Netherlands: Kluwer Law International BV.
- Huang, J. (2009). *Aviation Safety Through the Rule of Law. (Aviation Law and Policy) ICAO's Mechanism and Practices (1. Edition)*. Netherlands: Kluwer Law International.
- Kalaycıoğlu, S. (1991). *Dış ticarete korumacılık ve liberasyon: teori ve dünyadaki uygulamalar*. İstanbul: Beta.
- Karluk, S. R. (2003). *Uluslararası Ekonomik Mali Ve Siyasal Kuruluşlar (5. Baskı)*. Ankara: Turhan Kitabevi.
- Kelsen, H. (1967). *Principles of International Law (2nd edition)*. New York: Holt, Rinehart, Winston.
- Kılınc, S. U. (2011). *Avrupa Birliği Eurocontrol Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve Türkiye*. İstanbul: On İki Levha Yayınları.

- Kreinin, M. (1998). *International Economics (8. Edition)*. New York: The Dryden Press.
- Larsen, P. B., Sweeney, J. C. ve Gillick, J. E. (2012). *Aviation Law: Cases, Laws and Related Sources (Second Edition)*. Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers.
- Matte, N. M. (1981). *Treatise on air-aeronautical law (Air-aeronautical)*. Montreal: ICASL-McGill University
- De Leon P.M. and Buissing N.(Edt.), (2019). *Behind and Beyond the Chicago Convention: The Evolution of Aerial Sovereignty (Aerospace Law and Policy)*. Netherlands: Wolters Kluwer.
- Milde, M. (2016), *International Air Law and ICAO 10*. The Hague: Eleven International.
- O'Brien J. (2001). *International Law*. Australia: Cavendish Publishing Limited.
- Pazarıcı, H. (2013). *Uluslararası Hukuk Dersleri (9. Baskı)*. Ankara: Turhan Kitabevi.
- de Leon, P.M. and Buissing, N. (Edt.), (2019) *Behind and Beyond the Chicago Convention: The Evolution of Aerial Sovereignty (Aerospace Law and Policy)*. Netherlands: Wolters Kluwer.
- Malcolm, N. S. (2008). *International Law (6. Edition)*. New York: Cambridge University Press.
- Seyidoğlu, H. (1999). *Uluslararası İktisat (13. Baskı)*. İstanbul: Güzem Yayınları.
- Sorgucu, A. (2012). *Hava ve Uzay Hukuku (Air and Space Law)*. Ankara: Adalet Basım Yayım Dağıtım San. ve Tic. Ltd. Şti.
- Soysal, H.C. (2007). *Lojistik Hukuku (1. Basım)*. İstanbul: Üysen Yayınları.
- Stadlmeier, S. (1998). *International commercial aviation: from foreign policy to trade in services (Vol. 5)*. Paris: Atlantica Séguier Frontières.
- Sur, M. (2018). *Uluslararası Hukukun Esasları (12. Baskı)*. İstanbul: Beta.
- Toluner, S. (1996). *Milletlerarası Hukuk Dersleri*. İstanbul: Beta Yayınları.
- Turhan, A. (1997). *Dünya Ticaret Örgütü*. Ankara: DPT.
- Wagner, W. J. (1970). *International air transportation as affected by state sovereignty*. Brussel: Bruylant.
- Weber, L. (2007). *International Civil Aviation Organization: An Introduction*. Netherlands: Kluwer Law International.
- World Trade Organization. (2011). *Understanding the WTO*. Switzerland: World Trade Organization Publications.
- Zylicz M. (1992). *International Air Transport Law*. Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers.

KİTAP BÖLÜMLERİ

- Baldwin, R. E. (1992). The new protectionism: A response to shifts in national economic power. In *International Economic Policies and their Theoretical Foundations* (pp. 661-678). US: Academic Press.
- Çeştepe, H. (2005). Dünya Ticaretinin Serbestleştirilmesi: GATT'tan Dünya Ticaret Örgütü'ne. İçinde *Ekonomik Entegrasyon–Küresel ve Bölgesel Yaklaşım*, 1, 203-223.
- Fischer, Worlfarm (1987) "Swings between Protection and Free Trade in History." In Herbert, Giersch (ed.), *Free Trade in the World Economy: Towards an Opening of Markets*. Tubingen: J.C.B. Mohr (Paul Siebeck), and Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel.
- Milde, M. (1986). Interception of civil aircraft vs. misuse of civil aviation. IN: *Annals of air and space law.*, 11, 105-130. Canada: McGill University.

Salazar, J. C., & van Fenema, P. (2017). International air transport agreements. *In Routledge Handbook of Public Aviation Law* (pp. 252-294). London: Routledge.

MAKALELER

Abeyratne, R. (2004). ICAO's Involvement in Outer Space Affairs-A Need for Closer Scrutiny. *J. Space L.*, 30, 185-202.

Belbez, H. (1945). Hava Alanı Üzerinde Devletin Egemenliği ve Şikago Konvansiyonu. *Siyasal İlimler Mecmuası*, 14 (168).

Berge, G. W. (1927). Case of the SS Lotus. *Mich. L. Rev.*, 26, 361.

Bourbonnière, M. and Haeck, L. Military Aircraft and International Law: Chicago Opus 3'(2000–2001). *Journal of Air Law and Commerce*, 66, 885-893.

Chang, Y. C. and Williams, G. (2001). Changing the rules—amending the nationality clauses in air services agreements. *Journal of Air Transport Management*, 7(4), 207-216.

Cooper, J. C. (1964). The Chicago Convention-after twenty years. *U. Miami L. Rev.*, 19, 333.

Çelik, D. S. (2017). The Airline Transport Industry And Its Economic Impacts. *The Journal of International Scientific Researches*, 2(8), 82-89.

Gerechtshof, I. (1928). Island of Palmas case. *RIAA II*, 829.

Huber, M. (1928). Island of Palmas case (Netherlands, USA). *Reports of International Arbitral Awards*, 2(829-71).

Mrs. Frank G. Brooks and Fordyce, J. A. (1960). The Chicago Convention. *Bios*, 41-49.

Jennings, R. Y. (1945). International civil aviation and the law. *Brit. YB Int'l L.*, 22, 191.

Kantar, B. (1943). Ceza Hukukunda Hava Sahası. *Adliye Ceridesi*, (4), 249-259.

Kelsen, H. (1944). The principle of sovereign equality of states as a basis for international organization. *The Yale Law Journal*, 53(2), 207-220.

Keser, A. ve Meral, Ö. E. (2016). Türk hava sahasını ihlal eden rus uçağının düşürülmesi: uluslararası anlaşmalar ve hukuk çerçevesinde bir inceleme. *Türk Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 29-44.

Kaya, İ. S. 2016. Chicago Sözleşmelerinin Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi. *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 7(2), 187-200.

Mann, F. A. (1984). The doctrine of jurisdiction in international law revisited after twenty years. *Recueil des Cours*. 186(9).

Milde, M. (1996). Enforcement of Aviation Safety Standards: Problems of Safety Oversight/Die Durchsetzung von Sicherheitsstandards in der Luftfahrt-Die Probleme von Sicherheitsversaumnissen/Execution des Standards de Securite Aeriens-Problemes de Defauts de Securite. *ZLW*, 45, 3.

Özlük, D. (2018). GATT ve Dünya Ticaret Örgütü'nün Uluslararası Politik Ekonomideki Yeri. *Turkish Studies*, 13, 7.

Sirmen, K. S. ve Asar, B. E. Şikago Konvansiyonu'nun 83 Bis Maddesinin Uluslararası Ve Türk Havacılık Hukukuna Etkileri. *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 8(1), 287-318.

Saxena, S. S. (1988). The Uruguay Round: expectations of developing countries. *Intereconomics*, 23(6), 268-276.

Schubert, F. P. (2003). The Liability of Air Navigation Services in the Single European Sky. *Annals of Air & Space Law*, 28, 57-93.

WTO (World Trade Organization). (1999). *WTO Agreements Series* (No. 2). World Trade Organization.

Yücel, S. (2010). Ege'de Bitmeyen Sorunun Bir Unsuru Olarak Türk ve Yunan Karasuları ve Ulusal Hava Sahaları. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 6(12), 83-101.

RAPORLAR

ICAO Doc. 8632: ICAO's Policies on Taxation in the Field of International Air Transport, 3. Edition, 2000.

ICAO Doc. 8632: ICAO's Policies on Taxation in the Field of International Air Transport. <https://www.icao.int/publications/pages/publication.aspx?docnum=8632>

ICAO Doc. 9790, s. VII-6. (Assembly Resolutions in Force (as of 5 October 2001) <https://www.icao.int/publications/pages/publication.aspx?docnum=9790>

ICAO Doc. 9826-Supplement

Annex 2,4,6 and 15 The Convention on International Civil Aviation, Annexes 1 to 18. https://www.icao.int/Documents/annexes_booklet.pdf

Annex 6, Part I, s.7-1. The Convention on International Civil Aviation, Annexes 1 to 18. https://www.icao.int/Documents/annexes_booklet.pdf

Annex 6, Part II, s.II-5-1. The Convention on International Civil Aviation, Annexes 1 to 18. https://www.icao.int/Documents/annexes_booklet.pdf

Annex 6, Part III, s.II-5-1. The Convention on International Civil Aviation, Annexes 1 to 18. https://www.icao.int/Documents/annexes_booklet.pdf

Annex 10, Vol.5, s.4-5. The Convention on International Civil Aviation, Annexes 1 to 18. https://www.icao.int/Documents/annexes_booklet.pdf

Annex 13: 3-1. The Convention on International Civil Aviation, Annexes 1 to 18. https://www.icao.int/Documents/annexes_booklet.pdf

RESMİ GAZETE

Resmi Gazete 12.06.1945, s. 6029.

Resmi Gazete 03.12.1977, s. 16128.

Resmi Gazete, 07.09.1995, s. 22397.

WEB KAYNAKLARI

WHO https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/org6_e.htm

ICAO, 2020.

<https://www.icao.int/secretariat/legal/lists/current%20lists%20of%20parties/allitems.aspx>