

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ  
ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI  
YÖNETİM BİLİMLERİ BİLİM DALI**

**ULUSAL EGEMENLİK ESASINDA HAVA ÜLKESİNİN YÖNETİMİ**

**Doktora Tezi**

**Yusuf Volkan YÜCEL**

**Ankara, 2025**

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ  
ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI  
YÖNETİM BİLİMLERİ BİLİM DALI**

**ULUSAL EGEMENLİK ESASINDA HAVA ÜLKESİNİN YÖNETİMİ**

**Doktora Tezi**

**Yusuf Volkan YÜCEL**

**Tez Danışmanı  
Prof. Dr. Birgül AYMAN GÜLER**

**Ankara, 2025**

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ  
ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
SİYASET BİLİMİ VE KAMU YÖNETİMİ ANABİLİM DALI  
YÖNETİM BİLİMLERİ BİLİM DALI**

**ULUSAL EGEMENLİK ESASINDA HAVA ÜLKESİNİN YÖNETİMİ**

**Doktora Tezi**

**Tez Danışmanı  
Prof. Dr. Birgül AYMAN GÜLER**

**TEZ JÜRİSİ ÜYELERİ**

**Adı ve Soyadı**

- 1- Prof. Dr. Birgül AYMAN GÜLER**
- 2- Prof. Dr. Sertaç Hami BAŞEREN**
- 3- Prof. Dr. Can Umut ÇİNER**
- 4- Doç. Dr. Tekin AVANER**
- 5- Doç. Dr. Ozan ZENGİN**

**Tez Savunması Tarihi  
15.01.2025**

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ**  
**ANKARA ÜNİVERSİTESİ**  
**Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne,**

**Prof. Dr. Birgül AYMAN GÜLER** danışmanlığında hazırladığım “**Ulusal Egemenlik Esasında Hava Ülkesinin Yönetimi (Ankara, 2025)**” adlı doktora tezindeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallarına uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul edeceğimi beyan ederim.

**29.01.2025**

**Yusuf Volkan YÜCEL**

## İÇİNDEKİLER

<b>İÇİNDEKİLER</b>	<b>I</b>
<b>KISALTMALAR</b>	<b>III</b>
<b>TABLolar</b>	<b>VI</b>
<b>HARİTALAR VE RESİMLER</b>	<b>VIII</b>

<b>GİRİŞ</b>	<b>1</b>
--------------	----------

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### **SERBEST HAVADAN HAVA SAHASI VE HAVA ÜLKESİ YÖNETİMİNE: 15 YAPAY SAHA YÖNETİMİNİN DOĞUŞU (1900-1944)**

1. Hava Sahasında Egemenlik ve Serbestlik Kuramları	15
2. Dünya Hava Sahası Yönetim Yapısı Biçimlendirilmesi	32
2.1. ABD Hava Ülkesi Yönetimi	33
2.2. Fransa Hava Ülkesi Yönetimi	49
2.3. Yunanistan Hava Ülkesi Yönetimi	61
2.4. Türkiye Cumhuriyeti Hava Ülkesi Yönetimi	67
3. Bölüm Değerlendirmesi	83

### İKİNCİ BÖLÜM

#### **DÜNYA HAVA SAHASI YÖNETİMİ KURULUŞU: 94 YAPAY SAHA YENİ ADI FIR VE İKİNCİ YAPAY SAHA UIR (1944-1992)**

1. Hava Sahasında Egemenlik ve Serbestlik Düzenlemesi	97
2. Dünya Hava Sahası Yönetimi Biçimlendirilmesi	119
2.1. ABD Hava Ülkesi Yönetimi	119
2.2. Fransa Hava Ülkesi Yönetimi	128
2.3. Yunanistan Hava Ülkesi Yönetimi	132
2.4. Türkiye Cumhuriyeti Hava Ülkesi Yönetimi	135

3. Bölüm Değerlendirmesi	157
--------------------------	-----

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

<b>DÜNYA HAVA SAHASI YÖNETİMİNDE ABD, BİRLEŞİK KRALLIK, AB (FRANSA) İŞBİRLİĞİ: İKİ KATLI YAPAY SAHAYA ZEMİN KAT VE ÜÇÜNCÜ KAT (1992-2024)</b>	167
---	-----

1. Hava Sahasında Egemenlik ve Serbestlik Düzenlemesi ve Koronavirüs Hastalığı'nın (COVID) Sivil Hava Araçlarının Yönetimine Etkisi	168
2. Dünya Hava Sahası Yönetim Yapısı Biçimlendirilmesi	190
2.1. ABD Hava Ülkesi Yönetimi	191
2.2. Fransa Hava Ülkesi Yönetimi	200
2.3. Yunanistan Hava Ülkesi Yönetimi	202
2.4. Türkiye Cumhuriyeti Hava Ülkesi Yönetimi	205
3. Bölüm Değerlendirmesi	228

<b>SONUÇ</b>	238
--------------	-----

<b>KAYNAKÇA</b>	259
-----------------	-----

### **EKLER**

<b>EK-A</b> Barış Zamanında Aerostatlarla İlişkin Taslak Sözleşme	291
<b>EK-B</b> Birinci Komite Tarafından Oluşturulan Kurallar	293
<b>EK-C</b> Yapılandırılmış Görüşme Soruları	295

<b>ÖZET</b>	<b>301</b>
-------------	------------

<b>ABSTRACT</b>	<b>302</b>
-----------------	------------

## KISALTMALAR

*a.g.k.* : Adı geçen kaynak

*a.k.* : Aynı kaynak

*A4A*: Airlines for America (Amerika için Hava Yolu Taşıyıcıları)

*A4E*: Airlines for Europe (Avrupa için Hava Yolu Taşıyıcıları)

*AB / EU*: Avrupa Birliği / European Union

*ABD / USA*: Amerika Birleşik Devletleri / United States of America

*ACC / CCR* : Area Control Centre / Centre de Contrôle Régional (Saha [Bölge] Kontrol Merkezi)

*ACCA*: Aeronautical Chamber of Commerce of America (ABD Havacılık Ticaret Odası)

*ADS-B*: Automatic Dependent Surveillance-Broadcast (Otomatik Bağımlı Gözetim –Yayın)

*AEA*: Association of European Airlines (Avrupa Hava Yolu Taşıyıcıları Birliği)

*AET/EEC*: (Avrupa Ekonomik Topluluğu / European Economic Community)

*AGA*: Aerodromes and Ground Aids (Hava Limanları ve Yer Yardımcıları)

*AI*: Artificial Intelligence (Yapay Zekâ)

*AIA*: Aircraft Industries Association / Aerospace Industries Association of America

(Hava Aracı Sanayicileri Birliği / ABD Havacılık ve Uzay Sanayicileri Birliği)

*AIM*: Aeronautical Information Management (Havacılık Bilgi Yönetimi)

*AMA*: Aircraft Manufacturers' Association (Hava Aracı İmalatçılar Birliği)

*ANC*: Air Navigation Commission (Hava Seyrüsefer Komisyonu)

*ANS*: Air Navigation Service (Hava Seyrüsefer Hizmeti)

*ANSP*: Air Navigation Service Provider (Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcısı)

*ARB*: Air Research Bureau (Hava [Hava Yolu Taşıyıcıları] Araştırma Bürosu)

*ASA*: Air Service Agreement (Hava Hizmet Anlaşması)

*ATA*: Air Transport Association of America (ABD Hava Yolu Taşıyıcıları Birliği)

*ATC*: Air Traffic Control (Hava Trafik Kontrol)

*ATFM*: Air Traffic Flow Management (Hava Trafik Akış Yönetimi)

*ATM*: Air Traffic Management (Hava Trafik Yönetimi)

*ATS*: Air Traffic Service (Hava Trafik Hizmeti)

*BM / UN*: Birleşmiş Milletler / United Nations

*CAA*: Civil Aeronautics Authority (1938) / Civil Aeronautics Administration (1940)

(Sivil Havacılık Otoritesi / Sivil Havacılık İdaresi)

*CAB*: Civil Aeronautics Board (Sivil Havacılık Kurulu)

*CAUTRA*: Coordinateur AUtomatique de TRafic Aerien (Otomatik Hava Trafik Koordinatörü)

*CENA*: Centre d'expérimentation de la Navigation Aérienne (Hava Seyrüsefer Deney Merkezi)

*CENTO*: Central Treaty Organization (Merkezi Antlaşma Örgütü)

*CIANA*: Convention Euro-Américaine de Navigation Aérienne

(Lâtin Amerika Hava Seyrüsefer Sözleşmesi)

*CIDNA*: Compagnie International de Navigation Aérienne (Uluslararası Hava Seyrüsefer Şirketi)

*CINA/ICAN*: Commission Internationale de Navigation Aerien/

International Commission for Air Navigation (Uluslararası Hava Seyrüsefer Komisyonu)

*CİMER*: Cumhurbaşkanlığı İletişim Merkezi

*COVID*: Corona Virus Disease (Koronavirüs Hastalığı)

*DES*: Digital European Sky (Dijital Avrupa Hava Sahası)

*DGAC/SHGM*: Direction Générale de l'Aviation Civile / Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

*DHMI*: Devlet Hava Meydanları İşletmesi

*DHY*: Devlet Hava Yolları

*DPT*: Devlet Planlama Teşkilatı

*DSAC*: Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (Sivil Havacılık Emniyet Müdürlüğü)

*DSNA*: Direction des Services de la Navigation Aérienne (Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcı Müdürlüğü)

*DTA*: Direction du Transport Aerien (Hava Yolu Taşımacılığı M¼d¼rl¼ę¼)  
*EARB*: European Airlines Research Bureau (Avrupa Hava Yolu Taşıyıcıları Araştırma B¼rosu)  
*EAS*: Essential Air Service (Temel Hava Yolu Taşıma Hizmeti)  
*EASA*: European Aviation Safety Agency (Avrupa Havacılık Emniyet Kurumu)  
*EC*: European Community (Avrupa Topluluğu)  
*ECAC*: European Civil Aviation Conference (Avrupa Sivil Havacılık Konferansı)  
*ECOSOC*: Economic and Social Council (Ekonomik ve Sosyal Konsey)  
*EEA*: European Economic Area (Avrupa Ekonomik Alanı)  
*EEES*: Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών (Helenik Hava Yolu Taşıyıcısı)  
*EFTA*: European Free Trade Association (Avrupa Serbest Ticaret Birliği)  
*ENAC*: l'École Nationale de l'Aviation Civile (Ulusal Sivil Havacılık Okulu)  
*ETM*: Upper Class E Traffic Management (¼st Saha E Trafik Y¼netimi)  
*EUASA*: European Union Aviation Safety Agency (Avrupa Birliği Havacılık Emniyet Kurumu)  
*EUROCONTROL*: European Organisation for the Safety of Air Navigation  
(Avrupa Hava Seyr¼sefer Emniyet ¼rg¼t¼)  
*FAA*: Federal Aviation Agency (Federal Havacılık Kurumu) [23.08.1958] /  
Federal Aviation Administration (Federal Havacılık İdaresi) [15.10.1966]  
*FAB*: Functional Airspace Blocks (İşlevsel Hava Sahası Blokları)  
*FIAS*: la Formation Internationale Aéronautique et Spatiale (Uluslararası Havacılık ve Uzay Eğitimi)  
*FIR*: Flight Information Region (Uçuş Bilgi B¼lgesi)  
*FUA*: Flexible Use Of Airspace (Hava Sahasının Esnek Kullanımı)  
*GKRY*: G¼ney Kıbrıs Rum Y¼netimi  
*GPS*: Global Positioning System (K¼resel Konumlama Sistemi)  
*HASP*: Hellenic Aviation Service Provider (Yunanistan Havacılık Hizmet Sağlayıcısı)  
*HCAA*: Hellenic Civil Aviation Authority (Yunanistan Sivil Havacılık Otoritesi)  
*IATA*: International Air Traffic Association (Uluslararası Hava Trafik Birliği)  
International Air Transport Association (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği)  
*ICAO*: International Civil Aviation Organization (Uluslararası Sivil Havacılık ¼rg¼t¼)  
*IFALPA*: International Federation of Air Line Pilots' Associations (Uluslararası Pilotlar Federasyonu)  
*İHAS / UAS*: İnsansız Hava Aracı Sistemleri / Unmanned Aircraft System)  
*İT¼*: İstanbul Teknik ¼niversitesi  
*JAA*: Joint Airworthiness Authorities/Joint Aviation Authorities  
(Ortak Uçuşa Elverişlilik Otoriteleri/Ortak Havacılık Otoriteleri)  
*KHT (UAM)*: Kentsel Hava Yolu Taşımacılığı (Urban Air Mobility)  
*KKTC*: Kuzey Kıbrıs T¼rk Cumhuriyeti  
*MC*: Milletler Cemiyeti  
*MKE*: Makine ve Kimya End¼strisi  
*M.¼.* : Milattan ¼nce  
*NACA*: National Advisory Committee for Aeronautics (Ulusal Havacılık Danışma Komitesi)  
*NAFEC*: National Aviation Facilities Experimental Center (Ulusal Havacılık Tesisleri Deney Merkezi)  
*NAS*: National Airspace System (Ulusal Hava Sahası Sistemi)  
*NASA*: National Aeronautics and Space Administration (Ulusal Havacılık ve Uzay İdaresi)  
*NATO*: North Atlantic Treaty Organization (Kuzey Atlantik Anlaşması ¼rg¼t¼)  
*NBC*: National Broadcasting Company (Ulusal Yayın Kuruluşu)  
*NextGen*: Next Generation Air Transportation System (Yeni Nesil Hava Taşımacılığı Sistemi)  
*NSA*: National Supervisory Authority (Ulusal Denetim Otoritesi)  
*NTSB*: National Transportation Safety Board (Ulusal Ulaştırma Emniyet Kurulu)  
*OCGA*: Organe de Coordination Générale de L'aéronautique (Havacılık Genel Koordinasyon ¼rg¼t¼)  
*PANS*: Procedures for Air Navigation Services (Hava Seyr¼sefer Hizmetleri için Y¼ntemler)

*PICAO*: Provisional International Civil Aviation Organization  
(Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü)

*PSR*: Primary Surveillance Radar (Birincil Gözetim Radarı)

*RF*: Rusya Federasyonu

*SADAM*: Société Africaine d'Aviation Marchand (Afrika Ticari Havacılık Şirketi)

*SARPs*: Standards and Recommended Practices (Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar)

*SBAC*: Society of British Aerospace Companies (Birleşik Krallık Havacılık ve Uzay Kuruluşları Birliği)

*SCELA*: Société Centrale pour l'Exploitation de Lignes Aériennes (Merkezi Hava Yolu Taşıyıcı Birliği)

*SEFIR*: Single European Flight Information Region (Tek Avrupa Uçuş Bilgi Bölgesi)

*SES*: Single European Sky (Tek Avrupa Hava Sahası)

*SESAR*: Single European Sky [SES] Air Traffic Management [ATM] Research  
(Tek Avrupa Hava Sahası Hava Trafik Yönetimi Araştırma ve Geliştirme [SES ATM AR-GE])

*SEUIR*: Single European Upper Information Region (Tek Avrupa Üst Uçuş Bilgi Bölgesi)

*SFA*: le Service des Fabrications de L'aéronautique (Havacılık İmalat Hizmeti)

*SGAC*: Secrétariat General a l'Aviation Civile (Sivil Havacılık Genel Sekreterliği)

*SGACC*: Secrétariat General a l'Aviation Civile et Commerciale  
(Sivil ve Ticari Havacılık Genel Sekreterliği)

*SHDB*: Sivil Havacılık Daire Başkanlığı

*SLOT (CTOT)*: Calculated Time of Take Off (Hesaplanan Kalkış Süresi)

*SMART*: Systematic Modernization of ATM Resources in Türkiye  
(Türkiye Cumhuriyeti Hava Trafik Yönetim Kaynaklarının Sistemik Modernizasyonu)

*SNA/ANS*: le Service de la Navigation Aérienne / Air Navigation Service (Hava Seyrüsefer Hizmeti)

*SNCA*: Sociétés Nationales de Construction Aéronautique (Ulusal Havacılık Yapıları Şirketi)

*SSCB*: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği

*SSR*: Secondary Surveillance Radar (İkincil Gözetim Radarı)

*STA*: le Service Technique de L'aéronautiques (Havacılık Teknik Hizmeti)

*TAI*: Turkish Airspace Industries (TUSAŞ Havacılık ve Uzay Sanayi)

*TBMM*: Türkiye Büyük Millet Meclisi

*TDK*: Türk Dil Kurumu

*TEI*: TUSAŞ Engine Industries (TUSAŞ Motor Sanayi)

*THK*: Türk Hava Kurumu

*THY*: Türk Hava Yolları

*TOMTAŞ (TOMTASCH)*: Türk Tayyare ve Motor Anonim Şirketi

*TCUHÜ*: Türkiye Cumhuriyeti Ulusal Havacılık Üniversitesi

*TUSAŞ*: Türk Uçak Sanayii Anonim Şirketi

*UIR*: Upper Information Region (Üst Uçuş Bilgi Bölgesi)

*VOR/DME*: VHF Omnidirectional Radio Range/Distance Measuring Equipment (Mesafe Ölçüm Aracı)

## TABLULAR

	Sayfa No
<i>Tablo 1:</i> Hava Serbest ve Hava Sahasında Ulus Egemenliği Tablosu	19
<i>Tablo 2:</i> Atmosfer (Hava Alanı) Egemenlik ve Serbestlik Kuramları Tablosu	20
<i>Tablo 3:</i> Hava Seyrüseferinde 1910 Yılı Serbestlik ve Egemenlik Önerileri	22
<i>Tablo 4:</i> ABD 1926 Yılı Ticaret Bakanlığı Havacılık Şubesi Yapısı	39
<i>Tablo 5:</i> Hava Yolu Taşıyıcısı, Uçak ve Motor Gelişimi Tablosu	41
<i>Tablo 6:</i> ABD 1933 Yılı Ticaret Bakanlığı Havacılık Şubesi Yapısı	41
<i>Tablo 7:</i> 1937 Yılı ABD Ticaret Bakanlığı Hava Ticareti Bürosu Yapısı	43
<i>Tablo 8:</i> 1938 Yılı ABD Sivil Havacılık Kurumu Yapısı	45
<i>Tablo 9:</i> Tahmini Savaş Tayyaresi (Uçağı) Gücü	46
<i>Tablo 10:</i> 1940 Yılı ABD Sivil Havacılık Yönetim Yapısı	47
<i>Tablo 11:</i> 1944 Yılı ABD Sivil Havacılık Yönetim Yapısı	48
<i>Tablo 12:</i> 1919 Fransa OCGA Yapısı Tablosu	50
<i>Tablo 13:</i> 1929 Yılı Fransa Geçici Merkez Yönetim Yapısı	54
<i>Tablo 14:</i> 1930 Yılı Yunanistan Havacılık Bakanlığı Yönetim Yapısı	63
<i>Tablo 15:</i> 1932 Yılı Yunanistan Havacılık Bakanlığı Yönetim Yapısı	65
<i>Tablo 16:</i> Türkiye Cumhuriyeti 1939 Yılı Devlet Hava Yolları Yapısı	80
<i>Tablo 17:</i> 1900-1944 Yılları Arası Hava Sahası Yönetimi Üçlü Mülkiyet Tablosu	91-93
<i>Tablo 18:</i> Hava Sahasında Ulusal Egemenlik ve Hava Seyrüsefer Serbestliği Tablosu	98
<i>Tablo 19:</i> Şikago Sözleşmesine Göre ICAO Yapısı	100
<i>Tablo 20:</i> ICAO Yapısı (Doc 7099, 16.02.1951)	107
<i>Tablo 21:</i> 1956 Yılında Jet Motoru ile Uçağı Üçlü Mülkiyeti Bulunanlar	109
<i>Tablo 22:</i> ICAO 1962 ve 1972 Yılları Bütçelerinde %1 Üstünde Pay Sahibi Devletler	111
<i>Tablo 23:</i> 1973 Yılında Uçak ve Motor Üçlü Mülkiyeti Bulunanlar	112
<i>Tablo 24:</i> Dokuz Serbestlik Derecesi	116
<i>Tablo 25:</i> 1958 Yılı ABD Federal Havacılık Kurumu (FAA) Yapısı	121
<i>Tablo 26:</i> 1946 Yılı Fransa Sivil ve Ticari Havacılık Genel Sekreterliği Yapısı	129
<i>Tablo 27:</i> 1976 Yılı Fransa Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yapısı	131
<i>Tablo 28:</i> 1946 Yılı Yunanistan Sivil Havacılık Yapısı	132
<i>Tablo 29:</i> 1970 Yılı Yunanistan Sivil Havacılık Yapısı	133
<i>Tablo 30:</i> 1983 Yılı Yunanistan Sivil Havacılık Yapısı	135

<i>Tablo 31: Selahattin Beler'in 1947 Yılında Devlet Havacılık Yapısı Önerisi</i>	143
<i>Tablo 32: ABD CAA 1949 Yılı Türk Devletine Sivil Havacılık Yapısı Önerisi</i>	148
<i>Tablo 33: Türkiye Cumhuriyeti 1990 Yılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yapısı</i>	156
<i>Tablo 34: 1944-1992 Yılları Arası Hava Sahası Yönetimi Üçlü Mülkiyet Tablosu</i>	164-166
<i>Tablo 35: ICAO 1993 ve 2003 Yılları Bütçelerinde %1 Üstünde Pay Sahibi Devletler</i>	170
<i>Tablo 36: Dünya Hava Sahasında Bölgelerin Tarifeli Hava Yolu Taşıyıcılarının 1995 Yılı Payı ve 2000 Yılı Payı</i>	171
<i>Tablo 37: Dünya Önde Gelen 2000 Yılı Uçak ve Motor Üreticileri</i>	171
<i>Tablo 38: ICAO 2013 ve 2022 Yılları Bütçelerinde %1 Üstünde Pay Sahibi Devletler</i>	172
<i>Tablo 39: Hava Sahası Yönetiminde Roller ve Sorumluluklar</i>	174
<i>Tablo 40: Bermuda ve Open Skies Farkı</i>	180
<i>Tablo 41: Dünya ve Bölgelere Göre Hava Yolu Taşıyıcıları 2021-2024 Yılları Arasında Kâr ve Zarar Durumu</i>	190
<i>Tablo 42: ABD 2023 Yılı Federal Havacılık Yönetimi (FAA) Yapısı</i>	199
<i>Tablo 43: Fransa 2023 Yılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yapısı</i>	200
<i>Tablo 44: Yunanistan 2023 Yılı HCAA ve HASP Yapısı</i>	204
<i>Tablo 45: Türkiye Cumhuriyeti 2007 Yılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yapısı</i>	214
<i>Tablo 46: Türkiye Cumhuriyeti 2011 Yılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yapısı</i>	217
<i>Tablo 47: Türkiye Cumhuriyeti 2023 Yılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yapısı</i>	224
<i>Tablo 48: Türkiye Cumhuriyeti Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2007-2023 Yılları Faaliyet Raporları Misyon ve Vizyon Karşılaştırma Tablosu</i>	226
<i>Tablo 49: ICAO 1962, 1972, 1993, 2003, 2013 ve 2022 Yılları Bütçesinin %50'sini Karşılamanı Oranca Yüksek Devletler</i>	229
<i>Tablo 50: 1992-2024 Yılları Arası Hava Sahası Yönetimi Üçlü Mülkiyet Tablosu</i>	235-237
<i>Tablo 51: Türkiye Cumhuriyeti Hava Ülkesi Yönetim Yapısı Önerisi Tablosu</i>	253

## HARİTALAR

<i>Harita 1:</i> Hava Yolu Rota Haritası (16.10.1932)	56
<i>Harita 2:</i> Koloniler Haritası (1939)	57
<i>Harita 3:</i> Air France Hava Yolu Rotaları Haritası (1933)	59
<i>Harita 4:</i> CIDNA Hava Yolu Rotaları Haritası	75
<i>Harita 5:</i> Aero Espresso Hava Yolu Rotaları Haritası	78
<i>Harita 6:</i> Edirne Giriş ve Çıkış Kapısı ile Yeşilköy Çalışma Sahası Haritaları	80
<i>Harita 7:</i> Hava Seyrüsefer Bölgeleri Haritası	104
<i>Harita 8:</i> Orta Doğu Hava Trafik Kontrol Haritası	137
<i>Harita 9:</i> Türkiye Cumhuriyeti Devlet Hava Yolları 1949 Yılı Yaz Seferleri Haritası	147
<i>Harita 10:</i> Türkiye Cumhuriyeti Hava Trafik Kontrol Radar Kaplaması	157
<i>Harita 11:</i> Dokuz FAB'lı SES Haritası	183
<i>Harita 12:</i> Türkiye Cumhuriyeti Karadeniz 12 Deniz Mili Karasuyu Sınırı ve FIR sınırı Haritası	206
<i>Harita 13:</i> Türkiye Cumhuriyeti ve Yunanistan Ege Denizi 3, 6 ve 10 Deniz Mili Karasuları ve Atina FIR Haritası	208
<i>Harita 14:</i> Akdeniz'de 12 Deniz Mili Karasuları ve Ankara FIR – KKTC (Tavsiyeli) Hava Sahası Haritası	210

## RESİMLER

<i>Resim 1:</i> Hava Sahasında Çeşitli Hava Araçları	196
<i>Resim 2:</i> Hava Sahası Yönetim Planı	197
<i>Resim 3:</i> Karar Verme Şekli	197

## GİRİŞ

Tezimizin başlığında yer alan hava ülkesi temelinde kara ülkesi yer almaktadır. Kara ülkesi önce deniz ülkesini üretmiştir. Devletin temel üç unsurundan biri olan ülke (territory), kara ülkesi (land territory) ve varsa deniz ülkesi (territory under water) toplamı için kullanılmıştır. Bu ikisi üzerinde bir hava sahası (airspace) var olduğu ve burada ulusal egemenlik hak ve yetkisi kullanımı 1919 yılında Paris çok taraflı sözleşmesi ile kabul edildikten sonra kara ülkesi ile deniz ülkesi ve ikisinin üzerindeki hava sahası bütününe ülke denmiştir. Ulusal egemenlik hak ve yetkisinin geçerli olduğu hava sahası (airspace), hava ülkesi (aerial territory) adıyla da anılmaktadır.<sup>1</sup>

Hava sahası ve hava ülkesi (ulusal egemenliğin geçerli olduğu hava sahası) uzay ile sınırdadır. “Bütün varlıkların, gök cisimlerinin içinde bulunduğu sonsuz, sınırsız boşluk”<sup>2</sup> olarak tanımlanan uzay, “gezegen atmosferlerinin dış kısımlarını, güneş atmosferinin dış kısmını, gezegenler arası boşluğu; galaktik boşluğu ve galaksiler arası boşluğu içermektedir.”<sup>3</sup> Uzayda her şey (nesne, madde), Newton'un *etki-tepki yasasına* ve *yerçekimi yasasına*<sup>4</sup> uymakta, birbirine etki ederek ve tepki vererek, “samanyolu galaksisine benzeyen galaksiler sarmal ve benzemeyen galaksiler eliptik”<sup>5</sup> bir döngü ile yol almaktadır. Samanyolu galaksisindeki güneş sisteminde etki ve tepki vererek sarmal bir döngü ile hareket esnasında meydana gelen değişimlerden birinde, yaklaşık 4,5 milyar yıl önce dünya adını verdiğimiz gezegenimiz doğmuş, yeni yasa kodlanmış, yeni değişim ve gelişime doğru sarmal döngüye devam edilmiştir. Yeni yasaya göre hareket eden dünyada yaklaşık 200 bin yıl önce *doğa yasasına göre ihtiyaçlarını karşılayarak varlığını konforlu biçimde sürdürebilmesini içeren kendini koruma hakkı için akıl ve beden mülkiyeti*<sup>6</sup> verili sosyal insan, Newton'un *etki-tepki yasasına* ve *yerçekimi*

<sup>1</sup> Sertaç Hami Başeren, *Ege Sorunları*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları, İkinci Baskı, İstanbul 2006, s. 82; Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri İkinci Kitap*, Turhan Kitabevi, Dokuzuncu Baskı, Ankara 2013, s. 11-13, 411; Lucy Budd, “Airspace and Air Traffic Management”, *Air Transport Management* (ed. Lucy Budd ve Stephen Ison), Routledge, New York 2017, s. 216; Gbenga Oduntan, *Sovereignty and Jurisdiction in the Airspace and Outer Space*, Routledge, Abington ve New York 2012, s. 299.

<sup>2</sup> Türk Dil Kurumu (TDK), *Türkçe Sözlük Cilt 2*, Türk Tarih Kurumu, Dokuzuncu Baskı, Ankara 1998, s. 2300.

<sup>3</sup> Francis S.Johnson, Space Physics, *The Encyclopedia of Physics* (ed. Robert M.Besançon), Reinhold Publishing Corp., New York 1966, s. 666.

<sup>4</sup> *Etki-tepki yasası*: İki cismin birbirleri üzerindeki eylemleri her zaman büyüklük olarak eşit ve yön olarak zıttır. *Yerçekimi yasası*: Uzaydaki herhangi bir madde parçacığı, kütlelerinin çarpımı ile doğru orantılı ve aralarındaki mesafenin karesi ile ters orantılı bir kuvvetle diğerlerini çekmektedir. Anita Wolff (ed.), *Britannica Concise Encyclopedia*, Encyclopaedia Britannica, Chicago 2006, s. 1357.

<sup>5</sup> Thornton Page, Astrophysics, *The Encyclopedia of Physics* (ed. Robert M.Besançon), Reinhold Publishing Corp., New York 1966, s. 50, 51.

<sup>6</sup> “İnsan, doğanın sağladığı ve içinde muhafaza ettiği şeylerden akıl ve beden emeklerini katarak ve kendi özüne ait olan bir şeyleri birleştirdiği şeyi bu durumun dışına çekip çıkararak bu şeyi mülkiyeti haline getirebilir.” John Locke, *Two Treatises of Government (1690)*, Baldwin Printer, London 1824, s. 144-146.

yasasına dâhil olmuştur. Akli sayesinde düşünerek, kavrayarak, doğru ile yanlış ayırt ederek karar verebilen insan, zamanla yaşam ihtiyaçlarını karşılayacak yöntem ve teknikleri (yol ve araçları; politikayı) geliştirmiştir. M.Ö. 3500 yıllarında akıl emeği ve beden emeği ya da “kafa ve kol emeği ayrışması oluşmuş ve sonucunda yönetimin özü gerçek işbölümü ortaya çıkmıştır.”<sup>7</sup> İnsan, dünya atmosferinde ve dünya merkezinin (çekirdeğinin) dış çevresindeki toprak katmanında yerçekiminin etkisiyle temas halinde toprağa bağımlı olarak yaşamaktadır. Gezegenlerin atmosferleriyle birlikte uzayda yer işgal etmeleri gibi insan (görünen beden) hacmi, hava (görünmeyen beden) hacminde yer işgal etmektedir. Ama insanın toprağa ve suya temas etmeden doğrudan hava sahasında yer alması henüz çok yenidir.

Kuşlar gibi uçabilmeyi arzulayan insan, yön etmede sorun yaşasa da havadan hafif araç ile yerçekiminin etkisine tepki üreterek toprağa ve suya temas etmeden hava sahasının içinde yer almayı başarmıştır. Bu başarı derhal bir yasa ile taçlandırılarak, “balonların 1784 yılında Paris Polis Bölgesi tarafından yayınlanan bir yazılı buyruk ile özel izin olmadan serbest bırakılması yasaklanmıştır.”<sup>8</sup> Havadan hafif aracın yön edilebilir olmaya başladığı 1900 yılından itibaren hava (herkesin yaşamı için gerekli olduğundan “serbest”) ile hava sahası (yön edilebilecek araç ile var edilen, “serbestlik ve ulusal egemenlik” tartışmasına konu olan) tartışması başlamıştır. Eski Türklerde “kök”<sup>9</sup> ya da gök olarak bilinmekte olan hava<sup>10</sup>, “Arapça kökenlidir; kökünde esmek eylemi saklıdır.”<sup>11</sup> Dünya yaşamı için gerekli olan gök ya da hava, “17.yüzyılın ilk yarısında buhar, hareket halindeki hava, esmek anlamlarına gelen *atmo* ile küre anlamına gelen *sphere* kelimeleri birleştirilerek atmosfer olarak adlandırılmıştır.”<sup>12</sup> Dünyanın etrafında “yerçekimi tarafından yerinde tutulan ve hava dediğimiz gazların<sup>13</sup> karışımından oluşan hareket halindeki buhar küre, katmanlara bölünmüştür.”<sup>14</sup> Bu katmanlar ve kalınlıkları aşağıda özetlenmiştir. Buhar kürenin hareket hali yerçekimi ile

<sup>7</sup> Kurthan Fişek, *Yönetim* (Sunuş: Birgül Ayman Güler), Kilit, Beşinci Baskı, Ankara 2015, s. 87.

<sup>8</sup> Bin Cheng, “Air Law”, *Encyclopedia of Public International Law* (eds. Rudolf Dolzer vd.), Elsevier Science Publishers, Amsterdam 1989, s. 6.

<sup>9</sup> Besim Atalay, *Divanü Lugâti't-Türk Tercümesi Cilt 4*, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara 1985, s. 356.

<sup>10</sup> “Hava: Bütün canlıların solunumuna yarayan renksiz, kokusuz, akışkan gaz karışımı olan gökyüzü” Türk Dil Kurumu (TDK), *Türkçe Sözlük Cilt 1*, Türk Tarih Kurumu, Dokuzuncu Baskı, Ankara 1998, s. 958.

<sup>11</sup> Besim Atalay, a.g.k., s. 769; İsmet Zeki Eyuboğlu, *Türk Dilinin Etimoloji Sözlüğü*, Sosyal Yayınlar, İstanbul 1988, s. 161.

<sup>12</sup> Ernest Klein, *A Comprehensive Etymological Dictionary of the English Language Birinci Cilt (A-K)*, Elsevier Publishing, Amsterdam 1966, s. 42; 122. “İlk olarak İngiliz piskopos ve bilim adamı John Wilkins tarafından 1638 yılında (gerçekte atmosferi olmayan) aya atıfta bulunularak kullanılmıştır.”

<sup>13</sup> “Havada en çok nitrojen (yüzde 78), sonra oksijen (yüzde 21) vardır. Bunları argon (yüzde 0,9), karbondioksit (yüzde 0,036) ve az miktarda helyum, kripton, neon ve ksenon takip etmektedir.” Timothy Kusk, *Encyclopedia of Earth Science*, Facts on File, New York 2005, s. 31.

<sup>14</sup> Kristen Erickson, “Earth's Atmosphere”, <https://spaceplace.nasa.gov/atmosphere/en/>, (15.07.2021).

güneşin yaydığı ısının etkilerine tepki vermesiyle oluşmaktadır. Yerçekimi etkisinin sıfır olduğu değişken noktaların birleşimi ile biçimlenen hareket halindeki buhar kürenin ya da atmosferin dış sınırını varsayımsal olarak çizebiliriz ve bu hareket halindeki buhar kürenin değişken dış sınırının ötesine uzay diyebiliriz.

“Atmosferin 8-14 kilometre kalınlığında olan en alt katmanı *troposferde* soluduğumuz hava, gökyüzündeki bulutlar ve uçan kuşlar yer almaktadır. Troposferden sonra yerden yaklaşık 8-14 ile 50 kilometre arasındaki tabakanın adı *stratosfer* (35 kilometre kalınlığında) olup, güneşin bize gönderdiği ultraviyole radyasyonunun çoğunu emen ozon tabakasını barındırır. Stratosferden sonra yerden yaklaşık 50-85 kilometre arasında göktaşlarının yandığı *mezosfer* (35 kilometre kalınlığında) katmanı bulunmaktadır. Mezosferden sonra yerden yaklaşık 85-600 kilometre arasında Uluslararası Uzay İstasyonunun ve düşük dünya yörüngesindeki uyduların bulunduğu *termosfer* (513 kilometre kalınlığında) katmanı yer almaktadır. Uzaya geçmeden önce son katmanı olan ekzosfer yaklaşık 10 bin kilometredir.”<sup>15</sup>

“Saha”, derinlik ve genişliğin bütünü anlamında hacim olarak ifade edilebilir. Bu çerçevede hava sahası hareket halindeki buhar küre hacminin dikey sınırları uzayla temas eden dış sınır, kara ve deniz sahalarıyla temas eden bölümü ise iç sınır biçiminde adlandırılabilir. Dünyanın çekirdeği ile iç sınır arasındaki derinlik ve genişlik bütünü, “kara sahası” ve “deniz sahası” toplamıdır. Çekirdek ile dış sınır arasındaki derinlik ve genişlikten çekirdek ile iç sınır arasındaki derinlik ve genişliği çıkardığımızda kabaca hareket halindeki buhar kürenin ya da hava sahasının derinlik ve genişliğini hesaplayabiliriz. Kara sahası ve deniz sahası içinde de (doğal yaşam mekânı mağaralarda ve insan yapımı kapalı yaşam mekânlarında) yaşam için gerekli hareket halindeki buhar küre ya da hava olacağını dikkate aldığımızda tezimiz için hava sahası tanımı net olmayacaktır. Yapılan hava sahası tanımlarından biri “içinde atmosferin bulunduğu üç buutlu (boyutlu) sahadır”<sup>16</sup> biçimindedir. İçinde hareket halindeki buhar kürenin bulunduğu hacim/küre/saha biçiminde derleyebileceğimiz bu tanım net olmadığını ifade ettiğimiz tanıma benzediği için tezimiz için uygun değildir. Diğer bir hava sahası tanımı ise “ticari, askeri ve genel havacılık *hava araçları*”<sup>17</sup> ve sıcak hava

<sup>15</sup> Aynı yer.

<sup>16</sup> Ömer İlhan Akipek, *Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu*, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara 1959, s. 14.

<sup>17</sup> Hava aracı (aircraft): “Havada seyrüsefer yapmak için tasarlanmış her türlü araç: tayyareler, balonlar, zeplinler, helikopterler, uçurtmalar, uçurtma balonları, ornitopterler, planörler vb.; tayyare (airplane): Hareket için kanat yüzeylerine, dengeleyici yüzeylere, yönlendirme için dümenlere ve hava yoluyla sevk için motora sahip havadan ağır bir hava aracı biçimi, iniş takımı hem karada hem de denizde kullanıma uygun olabilir.” Manufacturers Aircraft Association, *The Aircraft Year Book for 1919* (ed. Fay L.Faurote), New York 1919, s. 366. “Tayyare: Uçak (20.yüzyıl)” açıklamasıyla airplane, tayyare olarak anlaşılmıştır. Mustafa Nihat Özön, *Küçük Osmanlıca-Türkçe Sözlük*, İnkılap Kitabevi, Dördüncü Basım, İstanbul 1988, s. 754. “Tayyare (uçma makineleri) kelimesi ilk kez Türkçe olarak 20 Aralık 1909 tarihinde kullanılmıştır.” Stuart Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, Dönence Basım ve Yayın, İstanbul 2002, s. 52.

balonları, planörler, uçurtmalar, kuşlar ve böcekler dâhil olmak üzere diğer havadaki nesnelere uçuşu tanımlanmış üç boyutlu bir gökyüzü hacmi”<sup>18</sup> biçiminde yapılmıştır. Gökyüzü yerine gökyüüzü hacmi ifadesini kullanan, hava araçlarını sayan ve uçuş eylemine yer veren bu tanım tezimiz için referans alınabilir. Bu çerçevede dünyanın kutuplara doğru basıklığı ile ekvatora doğru şişkinliğini ve hareket halindeki havanın etki-tepki çerçevesinde zaman boyutuyla sürekli değiştiğini dikkate alarak tezimiz için geliştirdiğimiz hava sahası tanımı şöyledir:

*Değişken kara ve deniz sahaları (derinlik, genişlik ve zaman boyutları) sınırları ile değişken uzay sahası sınırı arasında meteoroloji bilgisiyle yerçekimi etkisine tepki vererek yön edilebilir hava araçlarının uçuşu hareket halindeki buhar geodittir.*

Serbest olan “hava” yerine 20.yüzyıl başında yönetilebilecek araçların olduğu bir hava sahası var olunca egemenlik kavramıyla bütünleşen mantık yasası yapma gereği duyulmuştur. “Egemenlik” kavramı, bundan 400 yıl önce ortaya çıkmıştır. Batı doğumlu egemenlik kavramı Fransız düşünürü ve hukukçusu Jean Bodin (1530-1596) tarafından 16.yüzyılda tanımlanmıştır. Burjuva toplumunun ortak amacına ulaşabilmesi için Bodin egemenliği, “bir toplulukta ortak şeyleri yöneten en yüksek, mutlak ve daimi güç”<sup>19</sup> olarak açıklamıştır. Sonra “örf ve âdetin, yavaş yavaş topluluğun ortak rızasıyla ödül ya da ceza içermeden oluştuğunu; yasanın ise herkese hükmetme gücüne sahip olanın gücü ile bir anda ortaya çıkarak ödül ya da cezayı beraberinde getirdiğini”<sup>20</sup> beyan etmiştir. *Egemenlik sahibinin ağırlık merkezini sözleşme* olarak belirleyen Bodin, “yaptığı yasayla bağlanamayan Kral’ın, uyrukları ile *sözleşme* yapması durumunda bağlanabileceğini”<sup>21</sup> izah etmiştir. Bu genel felsefi bakış kısa bir süre içinde denizler için de söz konusu edilmiştir.

Westphalia Barış Konferansı öncesinde “uluslararası hukukun kurucusu olarak kabul edilen Hollandalı Hugo de Groot (Grotius, 1583-1645), uluslararası hukuku modern devletlerin egemenliği üzerine kurmuş ve egemenliği ‘doğal hukuk’<sup>22</sup> ile

<sup>18</sup> Lucy Budd, a.g.k., aynı yer.

<sup>19</sup> I. (Jean) Bodin, *The Six Bookes of a Common-Weale* (Fransızca ve Latince kopyalardan İngilizce’ye çev. Richard Knolles), Impensis G. Bishop, London 1606, s. 84.

<sup>20</sup> A.k., s. 161, 162.

<sup>21</sup> A.k., s. 93.

<sup>22</sup> “Doğal hukuk, kaynağını her zaman ve her yerde geçerliliğini koruyan doğadan almaktadır. Doğal hukukunun karşıtı olan Pozitif hukukun kaynağı ise, ilkçağda insan doğasının, ortaçağda ilahi iradenin ve günümüzde insan aklının ürünü yürürlükteki kanunlardır.” Ahmet M.Güneş, *Hukuk Metodolojisi*, Ekin, Üçüncü Baskı, Bursa 2020, s. 13, 14.

sınırlandırarak doğal hukukun temelini dine değil, mantığa yaslamıştır.”<sup>23</sup> Mantıklı doğa yasalarıyla sınırlı egemenliğin sahibi olan devletlerin (*modern devlet yerine bundan böyle devlet denecek*) ağırlık merkezini Bodin’den alıntılıyarak sözleşme olarak açıklayan Grotius, “herhangi bir hükümdardan izin alınmadan denizde gezinmenin herkese açık olduğunun evrensel olarak kabul gördüğünü”<sup>24</sup> iddia etmiştir. Daha sonra Selden’in itirazıyla “egemenlik yetkisine sahip halkın ülkenin kıyıları boyunca denizde yelken açıp gidebilmesiyle bu denizin ülke aracılığıyla kazanılmış olduğunu, ayrıca bir denizin iki yanındaki karaları elinde tutanın bu denizi, karanın bir parçası gibi görünmesi şartıyla edinebileceğini beyan etmiştir.”<sup>25</sup> İngiliz hukukçu John Selden tarihsel bir analiz yaparak “İngiltere krallarının, atalarınca âdet olduğu gibi söz konusu denizden geçen her türlü ulusu yönetmek için yaptıkları yasaları değiştirme, ilan etme ve yorumlama yetkisini muhafaza ettiklerini”<sup>26</sup> açıklayarak, sahillerde egemenlik hakkı kullanıldığını belirtmiştir. Grotius’un ve Selden’in tezleri çerçevesinde Hollandalı hukukçu Cornelius van Bynkershoek (1673-1743), *mare exterum* (dış deniz) ve *mare proximum* (bitişik deniz) ayrımını yapmıştır. Bynkershoek, dış denizi (açık deniz) bir devletin karadan hâkim olamadığı deniz olarak tanımlayarak, açık denizin işgal edilebileceğinin ve zaman zaman işgal edilmiş olduğunun inkâr edilemeyeceğini belirtmiştir.<sup>27</sup> “Egemenlik elde etmek için tek başına seyrüseferin veya balıkçılığın yeterli olmadığını”<sup>28</sup>, “işgal ve işgali sürekli korumak niyetinin bulunması gerektiğini”<sup>29</sup> açıklamıştır. “*Mare liberum*, sahip olunmayan veya tamamen sahip olunamayan; *mare clausum* ise, bir veya daha fazla gemi tarafından yasal olarak işgal edildikten sonra tahakkümün devamıyla sahip olunan”<sup>30</sup> anlamına geldiğini belirten Bynkershoek, “bitişik denizin anakaraya bağımlı tutulabilecek, karadan yönetilebilecek kadar uzak olabileceğini ifade ederek, bu uzaklık mesafesi için top menzilini önermiştir.”<sup>31</sup> Bu

<sup>23</sup> Hüseyin Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri Birinci Kitap*, Turhan Kitabevi, On İkinci Baskı, Ankara 2014, s. 52, 53; Cemil Bilsel, *Devletler Hukuku: Giriş*, Kenan Basımevi, İkinci Bası, İstanbul 1940, s. 211, 212; Malcolm N.Shaw, *International Law*, Cambridge University Press, Fifth Edition, Cambridge 2003, s. 23.

<sup>24</sup> Hugo Grotius, *The Freedom Of The Seas Or The Right Which Belongs To The Dutch To Take Part In The East Indian Trade* (çev. Ralph Van Deman Magoffin; ed. James Brown Scott), Oxford University, New York 1916, s. 44.

<sup>25</sup> Hugo Grotius, *Savaş ve Barış Hukuku* (çev. Seha L. Meray), Say, İstanbul 2011, s. 94-96.

<sup>26</sup> John Selden, *Of the Dominion, or, Ownership of the Sea Two Books* (çev. Marchamont Nedham), Special Command, London 1652, s. 350.

<sup>27</sup> Cornelius van Bynkershoek, *De Dominio Maris Dissertatio* (çev. Ralph Van Deman Magoffin; ed. James Brown Scott), Oxford University, New York 1923, s. 46.

<sup>28</sup> A.k., s. 61.

<sup>29</sup> A.k., s. 48, 49.

<sup>30</sup> A.k., s. 81.

<sup>31</sup> Kitabın editörü Scott, “Bynkershoek günlerinde bir topun menzilinin yaklaşık üç mil olduğunu ve bunun uluslar tarafından da kabul gördüğünü” belirtmiştir. A.k., s. 17; 43.

çerçevede, “İngilizlerin, Fransa ile İngiltere arasındaki boğazda<sup>32</sup> karadan uygulanan denetimin ötesinde herhangi bir hakka sahip olmadığını, her iki tarafın da sahip oldukları kara parçası sebebiyle denizde mülkiyet hakkı bulunduğunu”<sup>33</sup> açıklamıştır. Deniz, hava gibi herkes için serbesttir. Ama deniz sahası olunca sınırlanmış ve bu sınırlı sahada mülkiyetlik çerçevesinde mantık yasası yapabilme yetkisi var olmuştur.

Egemenlik kavramının bütünleştiği mantık yasası olan bir sözleşmenin ya da “bir antlaşmanın hüküm doğurabilmesine yönelik işlemler bir devletin anayasası ya da yasaları gereği resmi gazetesinde yayınlanmaktadır.”<sup>34</sup> Devletlerin kendi aralarında yaptıkları iki taraflı ya da çok taraflı sözleşmelerde yer almayan kural aynı durumlarda aynı davranış ve tutumların sürekli olarak tekrarlanması ve buna tarafların uymasıyla yapılageliş kuralı olmaktadır.<sup>35</sup> Mantık yasası ya da sözleşme resmi gazete yayınlanarak geçerlik kazandığına göre tezimiz için birincil kaynak olacaktır.

“Uluslararası hukuk kuralları devletlerin iradeleriyle değil, devletten bağımsız olarak uluslararası ticaretin, sivil toplumun ve devlet adamlarının düşünce ve istekleri olarak gelişmekte ve var olduğuna”<sup>36</sup> göre bir uluslararası sözleşme ya da mantık yasası belirleyicisi konu hakkında bilgi ve beceri bilgisi birikimi olan ve bunu koruyarak geliştirip genişletmeye ihtiyacı olanlardır. Konu hakkında bilgi ve beceri bilgisi birikimi olmayanlar ya da buna kafa emeği vermek istemeyen devlet adamları oturdukları koltuğun hakkını vermeden seyirci pozisyonunda verilecek karara ortak olacaktır. Bu çerçevede uluslararası sözleşme ya da mantık yasası devletlerin onayı ile geçerlilik

---

<sup>32</sup> “Güney İngiltere ile kuzey Fransa arasındaki İngiliz Kanalı (English Channel) veya Fransız Kanalı (La Manche) boğazı, Atlantik Okyanusu’nu Kuzey Denizi ile Dover Boğazı/Calais Boğazı aracılığıyla birbirine bağlamaktadır. En işlek ticaret yollarından birisidir. Batıda yaklaşık 112 mil (180 km); doğuda 21 mil (34 km)’dir.” Anita Wolff (ed.), a.g.k., s. 622.

<sup>33</sup> Cornelius van Bynkershoek, a.g.k., s. 64; 66.

<sup>34</sup> Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri Birinci Kitap*, a.g.k., s. 111-152. “Uluslararası hukukta bağlayıcılıkları aynı olmakla birlikte anlaşma, sözleşme, misak gibi farklı terimler kullanılmaktadır.” Türkiye Cumhuriyeti’nin imzalamadığı ancak BM’nin 1997 yılında teyit belgesi sunarak kabul ettiği 1986 yılındaki Viyana Sözleşmesi’nde antlaşmanın tanımı, “uluslararası hukuk tarafından yönetilen ve yazılı olarak akdedilen” olarak yapılmıştır. United Nations (UN) Treaty Collection, “Vienna Convention on the Law of Treaties between States and International Organizations or between International Organizations (21.03.1986), [https://treaties.un.org/doc/Treaties/1986/03/19860321%2008-45%20AM/Ch\\_XXIII\\_3.pdf](https://treaties.un.org/doc/Treaties/1986/03/19860321%2008-45%20AM/Ch_XXIII_3.pdf), (15.12.2021).

<sup>35</sup> Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri Birinci Kitap*, a.g.k., s. 223-235; Cemil Bilsel, *Devletler Hukuku: Giriş*, a.g.k., s. 42-47. İlave olarak yapılageliş, “bir şeyi yapma, bir şeyin yapılmasına karşı çıkma ya da bir şeyi yapmama biçiminde ortaya çıkabilmektedir. Bir yapılageliş kuralının varlığını ileri süren taraf, öteki tarafın da bunu kabul ettiğini kanıtlamakla yükümlüdür. Evrensel bir yapılageliş kuralının oluşumunda sessiz kalmak bunu kabul etmek anlamında yorumlanmaktadır. Sessiz kalmayıp karşı irade gösterilmesiyle yapılageliş engellenebilmektedir. Devletin, uluslararası yargı ya da hakemlik organları, uluslararası örgütler, uluslararası konferanslar önündeki tutum ve bildirimleri, yapılageliş kuralına ilişkin durumunu açıklayıcı veriler olarak değerlendirilebilmektedir. Uluslararası hukuk kişiliğine sahip olan uluslararası örgütler de uluslararası hukuk kurallarının ve dolayısıyla yapılageliş kurallarının oluşumuna katılabilmektedir.”

<sup>36</sup> Georg Jellinek, a.g.k., s. 479.

kazanarak, ulusların güçleriyle yaptırımları genişleyecektir.<sup>37</sup> “Uluslararası örgütler, hükümetler arası uluslararası örgütler (uluslararası örgütler adıyla anılmakta) ve hükümetler dışı uluslararası örgütler olarak iki grup altında toplanmaktadır.”<sup>38</sup> “Uygulanan uluslararası hukuk çerçevesinde sivil toplum kuruluşu sayılan hükümet dışı kuruluş hak ve sorumluluk<sup>39</sup> sahibi olma yeteneği bulursa, *de facto* (uygulamada) olarak uluslararası hukukta etkin bir konumda olsa bile, *de jure* (yasal, hukuki) olarak tanınmamaktadır.”<sup>40</sup>

“İç hukuk (devlet hukuku) ile uluslararası/devletlerarası hukuku birbirinden ayıran ve birbiriyle örtüştüren iki görüş bulunmakla birlikte, genelde izlenen yol, iç hukukta yer almaktadır. İki görüş esasta birleşmekte, teknik ve usulde farklılaşmaktadır.”<sup>41</sup> İki hukuku birbirinden ayıran “ikinci (düalist) görüşe göre birbirinden bağımsız iki hukuk arasında kurallar birbirlerine gönderme yaparak kabul edilebilir.”<sup>42</sup> İki hukuku birbiriyle örtüştüren “tekçi (monist) görüşe göre ise, iç hukukun uluslararası hukuktan üstün olduğunu ve tam tersini kabul eden iki düşünce bulunmaktadır. İlkinde devletler üstü bir otorite olmadığı ve sözleşme yapma yetkisinin anayasalarla tanındığı savunulurken, diğerinde ise devletlerin insanın doğası gereği benzeşme arzusundan ve dolayısıyla uluslararası hukuktan etkilenerek anayasalarını oluşturdukları belirtilmiştir.”<sup>43</sup> “Normcu okula göre uluslararası hukuk, devletlerin eylemlerinden oluşan örf ve âdetler çerçevesinde *pacta sunt servanda* (ahde vefa, verdiği sözde durma) ilkesine göre oluşturulmaktadır.”<sup>44</sup> Özetle, devlet hukuku ile devletler arası hukuk arasındaki ilişkide hem ikinci hem de tekçi görüş kabul görmekte; genelde devlet hukuku (mantık yasaları),

<sup>37</sup> Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri Birinci Kitap*, a.g.k., s. 6-8.

<sup>38</sup> Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri İkinci Kitap*, a.g.k., s. 112-118. “Hükümetler arası uluslararası örgütler, uluslararası ortamda oluşturulan fakat kendilerini oluşturan devletlerden ayrı ve sürekli bir iradeye sahip olan ve devlet niteliği taşımayan birleşmelerdir. Hükümetler dışı uluslararası örgütler ise, değişik uyruktan özel ya da kamu kişilerinin birleşmesi sonucu oluşan uluslararası düzeyde faaliyet gösteren örgütlerdir. Bir uluslararası örgütün doğması ancak üye devletlerin kesin irade beyanı ile gerçekleşmektedir.”

<sup>39</sup> “Yapılan bir yasa için hesap verme ve sebep olabileceği herhangi bir zararı onarma yükümlülüğü.” Henry Campbell Black, *Black's Law Dictionary*, West Publishing, Dördüncü Baskı, Saint Paul 1968, s. 1476.

<sup>40</sup> Kemal Başlar, *Uluslararası Hukukta Hükümet Dışı Kuruluşlar*, Nobel Yayınları, Ankara 2005, s. 33; 241.

<sup>41</sup> Cemil Bilsel, *Devletler Hukuku: Giriş*, a.g.k., s. 77-79; Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri Birinci Kitap*, a.g.k., s. 24, 25.

<sup>42</sup> Cemil Bilsel, *Devletler Hukuku: Giriş*, a.g.k., s. 70; Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri Birinci Kitap*, a.g.k., s. 19, 20; Malcolm N.Shaw, a.g.k., s. 29.

<sup>43</sup> Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri Birinci Kitap*, a.g.k., s. 21, 22; Cemil Bilsel, *Devletler Hukuku: Giriş*, a.g.k., s. 71, 72; Malcolm N.Shaw, a.g.k., aynı yer.

<sup>44</sup> Hans Kelsen, *General Theory of Law and State* (çev. Anders Wedberg), Harvard University Press, Massachusetts 1949, s. 369, 370. “Sözleşmelerin temelinde devletlerin örf ve âdetleri yer almaktadır. Bu durumda devletlerin örf ve âdetleri oluşmadan uluslararası hukuk oluşamayacağına göre, hiyerarşide uluslararası hukukun, ulusal hukuktan üstte olamayacağı itirazına, ilkel sosyal grupların, uluslararası hukukun gelişmesiyle eş zamanlı olarak devletlere dönüşmesinin oldukça olası olduğu yanıtını vermektedir.”

anayasa (ana sözleşme) üzerinden ilişkinin belirleyicisi olarak açıklanmaktadır. Ancak, devletler kendi özgür rızalarıyla uluslararası hukukun iç hukuka üstünlüğüne de onay vererek garantör<sup>45</sup> olabilmektedirler.

Ulusal hukuktan ve uluslararası hukuktan farklı olan üçüncü hukuk, uluslarüstü sayılan Avrupa Birliği (AB / European Union - EU) hukukudur. Tekçi görüşün ikinci düşüncesine göre AB üye devletleri vatandaşlarının onayını alarak sözleşmeyle ulusal hukuklarını AB hukukuyla benzeştirme iradelerini beyan etmişlerdir. AB Sözleşmesi *madde 4* ve *5* uyarınca AB'ye verilen yetkilerin beyan edildiği ve her üye devletin kendi ulusunun güvenliğinden sorumlu olduğu belirtilmiştir.<sup>46</sup> “AB kararları, üye devletlerin yasalarından ya da kurallarından üstündür. Bu kararlar, yönetmelik (tüzük, regulation: uygulanması zorunlu ulusal yasanın karşılığı), yönerge (directive), karar (decision), tavsiye (recommendation) ve görüş (opinion) olarak sayılmıştır.”<sup>47</sup>

Bilsel, “hukukun sert ve hükmedici, siyasetin ise yumuşak ve kaypak olduğunu, hava hukukunun kara ve deniz hukukundan ayrı, genel hukuk prensiplerine uyarak ve ayrılarak siyasî karakterde bulunduğunu beyan etmiştir.”<sup>48</sup> Bu çerçevede ihtiyaca, soruna, duruma göre yol ve araç değiştiren, boynunu dik tutan ya da eğen hava sahası hukuku (*hava hukuku değil*) kurallarının oluşumunda ve gelişiminde rol oynayan “*kamu politikasının*”<sup>49</sup> nasıl ve neden<sup>50</sup> yapıldığı açıklanabilir. “Hangi aktör için ve kimin çıkarı için yapıldığının”<sup>51</sup> ve “kimin kazandığının ve kimin kaybettiğinin

---

<sup>45</sup> “Güvence veren ve bunun gerçekleşmesini gözetken ve denetleyen kimse, kuruluş veya devlet.” TDK, *Türkçe Sözlük Cilt 1*, a.g.k., s. 814.

<sup>46</sup> “Madde 5’e göre AB yetkilerinin kullanımı, yetki ikamesi ve orantılılık ilkelerine tabidir. AB yalnızca üye devletlerin antlaşmalarda kendisine verilen hedeflere ulaşmak için kendisine verdiği yetkiler kapsamında hareket eder. Yetki ikamesi ilkesine göre, AB münhasır yetkisi dâhilinde olmayan alanlarda, sadece önerilen eylemin hedeflerine üye devletler tarafından merkezi düzeyde veya bölgesel ve mahalli düzeyde yeterince ulaşılmadığında, ancak bunun yerine teklif edilen eylemin ölçeği veya etkileri AB düzeyinde daha iyi elde edilebilirse harekete geçebilir. Orantılılık ilkesi çerçevesinde, AB eyleminin içeriği ve şekli antlaşmaların amaçlarına ulaşmak için gerekli olanı aşmayacaktır.” Official Journal of the European Union (OJEU: 07.06.2016, C 202/1), “Consolidated Version of the Treaty on European Union”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=OJ:C:2016:202:FULL&from=FR>, (22.05.2020).

<sup>47</sup> Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri Birinci Kitap*, a.g.k., s. 292, 293.

<sup>48</sup> Cemil Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku Cilt 1*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1948, s. 6; 8.

<sup>49</sup> “Kamu politikası, hükümet içindeki kamu görevlilerinin ve dolayısıyla temsil ettikleri vatandaşların, kamusal sorunlar hakkında yapmayı veya yapmamayı tercih ettikleri şeydir.” Thomas R. Dye, *Understanding Public Policy*, Pearson, Ondördüncü Baskı, New Jersey 2013, s. 3; Michael E. Kraft and Scott R. Furlong, *Public Policy: Politics, Analysis, and Alternatives*, SAGE, Sixth Edition, California 2018, s. 37.

<sup>50</sup> Michael E. Kraft and Scott R. Furlong, a.g.k., s. 75.

<sup>51</sup> Can Umut Çiner, “Kamu Politikaları: Perspektifler, Temalar ve Tezler”, *Türkiye’de Kamu Politikaları: Güncel Konular ve Eğilimler* (ed. Can Umut Çiner), Ankara Üniversitesi, Ankara 2020, s. 3.

belirlenebileceği,<sup>52</sup> hangi egemenlik ağırlık merkezi/merkezleri etkisini/etkilerini artırırken, hangisinin/hangilerinin tepkisinin/tepkilerinin azalacağını ortaya çıkarabiliriz.

Ulusun hava ülkesinden tam konforu nasıl sağlayacağını, sorunun, ihtiyacın ne olduğunun net olarak tanımlanması ve acil çözüm gerektiğine ikna edilmesiyle gündeme yerleşen problem için kamu politikası geliştirme süreci başlamaktadır. Bürokrasi<sup>53</sup> eşgüdümünde ihtiyaca yönelik yöntemler ve teknikler geliştirilir, politikalar formüle edilir. Hazırlanan alternatifli politikalar hükümetin kararına sunulur. Hükümet, ulustan anayasayla aldığı yetkiye dayanarak birini seçer, hukukçularından bunu kararname ve/veya yasa tasarısı biçiminde hazırlamalarını ister. Politikanın acilen uygulamaya alınmasına ihtiyaç bulunması durumunda kararname ile geçerlilik kazandırılabilir. Yasamaya sunulan yasa tasarısı önce ilgili komisyonlara sevk edilmektedir. Komisyonlarda tartışılarak kabul edilen yasa tasarısı yasama genel kurulunda görüşülmektedir. Hükümet yasa tasarısını geri çekebilir ya da oylamaya sunabilir. Yasa tasarısı, oylama sonucunda önceden belirlenen oy çoğunluğunu ya da oybirliğini elde ederse meşrulaşmaktadır. Problem için geliştirilen çözüm üçlü mülkiyet sarmal döngüsüyle uygulama ve denetlemeye girer. “Kamu politikası devlet kurumları tarafından yetkili bir şekilde belirlenir ve yürütülür.”<sup>54</sup> “Kamu kurumu verimsiz veya etkisiz politika üretiyorsa çözüm kurumu yeniden tasarlamaktır.”<sup>55</sup>

Üçlü mülkiyetin ilk ikisinin gerçek işbölümündeki yöneten (akıl, kafa) ve yönetilen (beden, kol) olduğundan bahsetmiştik. Üçüncüsü ise bu ikisinin emeğinin birikiminden (sonuç) ve bu ikisine yön eden karardan (sebeup) oluşmaktadır. Sebeup ve sonuçta olan üçüncü mülkiyet, sarmal döngünün işlemedi için gereklidir. Sarmal döngü ise diğer iki mülkiyetin ama öncelikle birinci mülkiyetin var olmasıyla işleyebilmektedir. Sarmal döngü sayesinde devlet gelişmekte ve genişlemektedir.

Bir insan (1) akli ve (2) bedeni ile ya da (1) kafa ve (2) kolu ile gerçek bir işbölümü ve işbirliği yaparak (3) kendisinde daha önce var olan ya da var ettiği aracı kullanarak

<sup>52</sup> Anne Schneider, “Policy Design and Transfer”, *Routledge Handbook of Public Policy* (ed. Eduardo Araral Jr. vd.), Routledge, New York 2013, s. 227.

<sup>53</sup> “Bürokrasi: ... Yönetim biçimi olarak bürokrasi, karar verme ve uygulama bakımından ikili bir yapı olarak ortaya çıkmaktadır. Karar verme, yönetimin hangi amaç ve ilke çerçevesinde işlediğine ve kararların nasıl verildiğine dayanırken, uygulama boyutu kamu politikalarının hayata geçirilme sürecini ve bu süreçteki idari yapılanmayı anlatmaktadır. Uygulama boyutu, karar verme boyutunda meydana gelen değişmelere bağlı olarak değişmektedir.” Barış Övgün, *Devlet ve Planlama*, Siyasal Kitabevi, Ankara 2010, s. 45-51.

<sup>54</sup> Thomas R. Dye, a.g.k., s. 17. “İnsanlar, diğer grup ve derneklerin (özel şirketler, kiliseler, mesleki kuruluşlar, sivil dernekler ve benzerleri) politikalarını önemli ve hatta bağlayıcı olarak görebilirler. Ancak yalnızca hükümet politikaları yasal yükümlülükler içermektedir. Yalnızca hükümet politikaları bir toplumdaki tüm insanları kapsamaktadır. Toplumu yöneten hükümet toplumda zorlamayı tekeline alır.”

<sup>55</sup> Kevin B. Smith and Christopher W. Larimer, *The Public Policy Theory Primer*, Westview Press, Boulder 2009, s. 50.

ihtiyaçlarını karşılar ve amacına ulaşır. Devlet, ülkesinde yaşayan ulus (ortak yarar için sözleşerek tek güç olan insanlar) tarafından kurulduğuna göre bu devletin (1) aklı (kafası) ve (2) bedeni (kolu) bulunmaktadır. (3) Devletin amaca ulaşmak için kullanacağı ilk aracı sözleşme (anayasa) ile ana yol ve ana araçlar belirlenmiştir. Sıra bu ana yolun ve ana araçların oluşturulması için var olan aklın ya da kafanın bilgi ve beceri bilgisi geliştirmesine gelmiştir. Sonraki sırada geliştirilen beceri bilgisinin kullanıcısı olan beden ya da kol bu bilgiye göre yolları ve araçları yapacak ve kullanacaktır. İnsanın ya da gücünü ulustan alan devletin akıl ve beden mülkiyetlerinin emekleri kendisinde var olan bilgi ve beceri (manevi birikim) kumbarasında toplanır. Bir de emeklerin yakıt ihtiyacı için para (maddi birikim) kumbarası vardır. Bu kumbaralar ulusun emekleri karşılığı birikimleridir. Bu birikim yabancı ulusun akıl emeğinin, beden emeğinin beslenmesi için yabancı kumbaralara da transfer edilebilir. Devlet buna karar verecek akla sahiptir. Bunu sözleşmeye (anayasa) uygun biçimde yollar ve araçlar geliştirmek ve bunları genişletmek için mantık yasaları yapmaya ya da bu mantık yasalarını yabancı devletlerle yaptığı sözleşmelere göre biçimlendirmeye karar verme yetkisini ulustan almıştır. Bu kararlar, mantık yasaları devlet aklının nasıl çalıştığını, kumbaralardaki birikimin kimin/kimlerin emeğiyle gerçekleştiğini, kime/kimlere kullandırıldığını gösterir. Üçlü mülkiyetin birincisi bilgi ve beceri bilgisi geliştiren yöneten akıl ya da kafa, ikincisi birinci mülkiyetin geliştirdiği bilgiyi kullanan yönetilen beden ya da kol ve üçüncüsü bu ikisinden elde edilen maddi ve manevi birikim ile bu birikimin kullanımına karar oluşturan mantık yasalarıdır. Üçüncü mülkiyet özellikle birinci mülkiyeti var edebildikçe ulusun refah derecesi artar. Devletin gelişebilmesi genişleyebilmesi için sarmal bir döngünün sürekli yön edilmesi gerekmektedir. Birinci mülkiyet olan akıl, geliştirdiği bilgiyi kendi bedeniyle ya da başka bir bedenle öncelikle test etmektedir. Testi geçen bilgi bilgisi tekrar birinci mülkiyette üçüncü mülkiyet tarafından beslenerek döngüsüne devam eder. Testi geçen beceri bilgisi ise ikinci mülkiyet kullanımına verilir, beden ya da kol seri üretime ya da montaja geçer. Birinci ve üçüncü mülkiyete rapor vererek beceri bilgisinin gelişimine destek veren ikinci mülkiyet, birinci mülkiyetin test için kullandığı kendi bedeni gibi yetki verildiği ölçüde karar verebileceği bir akla sahiptir. Üçüncü mülkiyetin özellikle birinci mülkiyeti beslemesi kesilir ve döngü durursa birinci mülkiyete yabancı aklı geçmiş demektir. Üçüncü mülkiyet, birinci ve ikinci mülkiyetin sonucu ve aynı zamanda sebebidir. Üçüncü mülkiyetin gelişmesi ve genişlemesinde ikinci mülkiyet birinci mülkiyetin aracı pozisyonundadır. Bu çerçevede tezimizde *birinci mülkiyetin unsurları*: (1) Uçak bilgi ve beceri (tasarım, üretim, kullanıcı) bilgisi geliştirme. (2) Uçak motoru bilgi ve beceri

(tasarım, üretim, kullanıcı) bilgisi geliştirme, (3) Seyrüsefer yardımcı sistemleri bilgi ve beceri (tasarım, üretim, kullanıcı) bilgisi geliştirme, (4) Uçak, uçak motoru, seyrüsefer yardımcı sistemleri bilgi ve beceri bilgisi gelişimi için politika üretme ve geliştirme. *İkinci mülkiyetin unsurları:* (1) Birinci mülkiyet bilgisine göre uçak seri üretim ve montaj becerisi. (2) Birinci mülkiyet bilgisine göre uçak motoru seri üretim ve montaj becerisi. (3) Birinci mülkiyet bilgisine göre seyrüsefer yardımcı sistemleri seri üretim ve montaj becerisi. (4) Birinci mülkiyet bilgisine göre uçak kullanım becerisi. (5) Birinci mülkiyet bilgisine göre seyrüsefer yardımcı sistemleri kullanım becerisi. (6) Üretimde, montajda, kullanımda yaşanan sorunu çözüm önerisi ile birlikte birinci mülkiyete raporlama. *Üçüncü mülkiyetin unsurları:* (1) Uçağa, motoruna, seyrüsefer yardımcı sistemlerine ilişkin tasarım, üretim, kullanım bilgi ve beceri tecrübesi (manevi birikim). (2) Para (maddi birikim). (3) Maddi ve manevi birikimi dikkate alarak birinci mülkiyetin ürettiği ve/veya geliştirdiği politikalardan birisinin uygulanması için karar verme.

Şimdiye kadar belirttiğimiz çerçevede tezimizin başlığı “Ulusal Egemenlik Esasında Hava Ülkesinin Yönetimi”ni ya da devletin hava ülkesi yönetimini şöyle tanımlayabiliriz:

*Devletin, kendi hava ülkesinde kendi ulusunun üçlü mülkiyetini koruyarak geliştirecek ve yabancı hava ülkelerine doğru genişlemesini sağlayarak koruyacak politikalar formüle etmesi, bu formülleri yaptırımlı yasalarıyla uygulama, denetleme sarmal döngüsünde eşgüdümleyerek kontrol etmesi ve sonuçta kendi üçlü mülkiyetini de geliştirerek genişletebilmesidir.*

Bu çerçevede tezimizin sorunu Türkiye Cumhuriyeti’ne (Türk devletine) tezimizin başlık tanımına uygun ulus yararını gözeten politika önerebilmektir. Konumuz sivil havacılığın egemenlik ile serbestlik çerçevesinde sınır geçişlerini içeren saha yönetimine ilişkindir. Terminal (yaklaşma) yönetim, kule yönetim, hava limanı yönetim ve arama-kurtarma faaliyetleri gerekmedikçe kapsam dışı bırakılmıştır. Ayrıca havadan ağır motorlu hava araçlarından uçağa odaklanılmıştır. Kaynakçada yer alan resmi belgelerden doğrudan yararlanılan bu tezde hava sahası yönetiminde herhangi bir deneyimi olmayanların yayınlarındaki hatalar ve bu yayınları kaynak olarak alan tezlerdeki ve yayınlardaki hatalar görünür olmuştur. Bu hatalar arasında hava sahası yerine hava[lar], gök[ler] denmesi ve uçak hem aircraft [hava aracı, uçak], hem de aircraft sınıf üyesi airplane [tayyare, uçak] için kullanılması öne çıkmaktadır. Tezimizde bu ayrıma dikkat edilmiş ve tayyare yerine genel kabul gören uçak kullanılmıştır.

Tezimizin zamansal sınırını Uluslararası Hukuk Enstitüsü'nün barış zamanı hava hukuku çalışmasına sebep olan ilk yön edilebilir hava aracının uçtuğu 1900 yılında başlattık ve politika önerimiz için 2024 yılı başında sonlandırdık. Bu zamansal sınırlar içinde hava sahası / hava ülkesi yönetimi 1900-1944, 1944-1992, 1992-2024 üç aşamalı bir gelişme göstermiştir.

Tez çalışmamızda yolculuğumuz tarihsel analiz yolunda üç ana hipotez aracımızla başladı. Hipotezlerimiz: (1) *Serbestlik*: Her insanın dolayısıyla kişinin doğa yasası gereği kendini koruma hakkı mantık yasasında da vardır. (2) *Serbestlik Savunucuları*: Hava aracı üreten ve hava sahasında taşımacılık yapan şirketlerin kayıtlı oldukları devletlerdir. (3) Dev şirketler, lider devletlerle birlikte temel güçtür: Sivil hava yolu taşımacılığında lider durumda olan şirketlerin de yer aldığı *Uluslararası Hava Trafik Birliği (International Air Traffic Association - IATA)* politikası, 1919-1944 yılları arasındaki dönemde *Uluslararası Hava Seyrüsefer Komisyonu (CINA/ICAN: Commission Internationale de Navigation Aerien – CINA / International Commission for Air Navigation – ICAN)* politikasına yön vermiştir. 1944-1992 yılları arasındaki dönemde ise *Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association – IATA)* politikası *Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization – ICAO)* politikasına etki etmektedir. Avrupa'da da *Avrupa Hava Yolu Taşıyıcıları Birliği (Association of European Airlines – AEA)* politikası, *Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (European Civil Aviation Conference – ECAC)* düzenleyi kurumu *Ortak Uçuşa Elverişlilik Otoriteleri/Ortak Havacılık Otoriteleri (Joint Airworthiness Authorities/Joint Aviation Authorities – JAA)* politikasına ve ECAC üzerinden ICAO politikasına etki etmiştir. 1992-2024 yılları arasındaki dönemde JAA yerini *Avrupa Havacılık Emniyet Kurumu (European Aviation Safety Agency – EASA)* ve AEA'nın yerini de *Avrupa için Hava Yolu Taşıyıcıları (Airlines for Europe - A4E)* almıştır. IATA politikasına ise iki ana aktör yön vermektedir. Biri eski adı ile *Amerika Birleşik Devletleri (ABD / United States of America - USA) Hava Yolu Taşıyıcıları Birliği (Air Transport Association of America – ATA)*, yeni adı ile *Amerika için Hava Yolu Taşıyıcıları (Airlines for America – A4A)*; diğeri ise eski adı ile AEA, yeni adı ile A4E'dir. Sivil hava aracı üreten şirketler devlet politikasına etki ederken, aynı zamanda çokuluslu *Avrupa Birliği (AB / European Union – EU)* uçak üreticisi Airbus, çokuluslu ABD uçak üreticisi Boeing ve Brezilya bölgesel uçak üreticisi Embraer A4E üyesi olarak EASA politikasını etkilemektedir. Günümüzde A4A ve A4E politikaları IATA politikasını biçimlendirerek ICAO politikasını belirlemektedir. A4E politikası aynı zamanda Avrupa hava sahası politikasını da biçimlendirmektedir. Avrupa hava

sahasında yer alan ancak AB üyesi olmayan devletlerin hava ülkelerinin yönetimleri *European Organisation for the Safety of Air Navigation (Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyet Örgütü - EUROCONTROL)* üzerinden düzenlenmektedir.

Bu yolda yön edilebilir hava aracı temelinde birinci mülkiyet unsuru olan motor tasarım bilgisinin var olması şartı, politika önerisi için yolumuzu karşılaştırmalı analiz ile genişletmemiz ve aracımızı bu yola uyarlamamızı gerektirdi. Bu çerçevede karşılaştırmalı analiz için farklı uçak motor tasarım bilgisine sayıca fazla sahip olan devletlerden Avrupa'da Fransa ve Amerika'da ABD seçildi ve bu ikisine sorunlu komşumuz Yunanistan ilave edildi. Üç hipotezli aracımıza önce tez başlığımızın tanımını, sonra serbestlik savunucularının geliştirdiği dokuz serbestlik derecesini (*Tablo 24*) ekledik. Tanımımızda yer alan üçlü mülkiyeti de aracımızın farları yaptık.

Birinci bölümde havanın serbestliğinden hava sahası ve hava ülkesi yönetimine geçişi ve emekleme dönemini açıkladık. Hava ülkesi yönetim gereksinimi 1909 yılında Fransa'dan Birleşik Krallık'a Manş denizi üzerinden ulaşılması sonucudur. Çok taraflı Paris Sözleşmesi 1919 yılında ve Havana Sözleşmesi 1936 yılında hava sahasında ulusal egemenlik hak ve yetkisini önce kabul etmiştir. Sonra ilki iki, sonraki beş serbestlik derecesini sözleşmeciler devletlere onaylatmıştır. ABD tek hava ülkesinde yapay saha yönetimini 1926 yılında kurarken, Fransa 1930 yılında kendi hava ülkesinde saha yönetim yetkisini hükümete vermiş ve sömürgelerine ulaşım yolundaki devletlerin hava ülkelerinde saha yönetimini tesis etmelerini 1933 yılında Paris Sözleşmesi aracılığıyla sağlamıştır.

İkinci bölümde dünya hava sahası yönetimi kuruluşunu açıkladık. ABD, çok taraflı Şikago Sözleşmesi ile Amerika'daki beş serbestlik derecesini evrenselleştirmek istemiş ama soğuk savaşın başlamasıyla Birleşik Krallık ve Fransa isteğiyle vazgeçmiştir. Bu beş serbestlik derecesi Birleşik Krallık tarafından ABD lehine iki taraflı Bermuda I sözleşmesiyle verilmiştir. Birleşik Krallık ise ICAO Hava Yolu Taşımacılığı Komitesi'ne verilecek olan ekonomik düzenleyicilik işini IATA'ya kazandırmıştır. Teknik düzenleyicilik işi Şikago sözleşmesiyle kurulan ICAO Hava Seyrüsefer Komisyonundadır. ABD'deki yapay saha adı 1948 yılında ICAO Kuzey Atlantik Bölge Toplantısında *Uçuş Bilgi Bölgesi (Flight Information Region – FIR)* adıyla evrenselleşir. Jet motorlu uçakların 1958 yılında hava sahasında yer alışı ile yeni bir sarmal döngü başlar ve FIR üstüne *Üst Uçuş Emniyet Bölgesi / Üst Uçuş Bilgi Bölgesi (Upper Flight Safety Region / Upper Information Region – UIR)* adıyla bir yapay saha eklenir. Bu yeni yapay saha yönetimi sivil-asker işbirliğini gerektirir. *Sovyet Sosyalist*

*Cumhuriyetler Birliği (SSCB)* 1970 yılında Şikago Sözleşmesi'ni onaylaması sonrası ABD serbestleştirme politikasını uygulamaya koyar. ABD'nin IATA'ya verdiği ekonomik düzenleyicilik işini sonlandırmasına Birleşik Krallık'ın yanıtı ABD lehine olan Bermuda I Sözleşmesi yerine karşılıklığı sağlayan Bermuda II Sözleşmesini yerleştirmesi olur. Fransa ise 1949 yılında kurduğu sivil havacılık okulu sayesinde tekrar ayağa kalkar ve 1975 yılında ABD'ye boyun bkenler listesinden çıkmayı baŐarır. ABD kendi hava ülkesi yönetiminde serbestlik politikasını 1978 yılında deregülasyon yasasıyla uygulama başlar.

nc bölümde dünya hava sahası yönetiminde ABD'deki deregülasyon yasası iki taraflı Open Skies Sözleşmesi ile evrenselleŐtirilir. Bu sözleşme çok taraflı Şikago Sözleşmesi'nin önüne geçer. ABD, Birleşik Krallık, AB (Fransa) işbirliğiyle dünya hava sahası yönetimi biçimlendirilmeye baŐlanır. FIR altına *Kentsel Hava Yolu Taşımacılığı (Urban Air Mobility - KHT)* için bir yapay saha ve fırlatılarak uçan hava araçları için UIR üstüne *st Saha E Trafik Yönetimi (Upper Class E Traffic Management – ETM)* için bir yapay saha açılmasına, dört yapay saha yönetiminin her biri için bir yönetim merkezi tesis edilmesine, dört saha yönetim merkezi zerine *Yapay Zekâ (Artificial Intelligence – AI)* destekli eŐgdmleyici ve denetleyici merkez tesis edilmesine ve bu sahalarda yer alacak uçaklar için sıfır karbon yayılımlı motoru bilgisi geliştirilmesine karar verilir.

Nitel ve nicel veri toplama tekniklerinin birlikte kullanıldığı tezimizde doküman incelemesinden yararlanılmıŐtır. Bunun için içinde bulunduğumuz elektronik bilgi işlem çağında ağlarla (*Koronavirüs Hastalığı [Corona Virus Disease - COVID]* ile birlikte test edilen) birbirine bağlanan elektronik bilgi işlem sistemleri olan bilgisayarlar aracılığıyla arŐiv bilgilerinin depolandığı sistemlere uzaktan erişim sağlanmıştır. Tezin tasarlanma aşamasında ilgili hizmet birimleriyle görüşme tekniği öngörülmüŐse de bu bakımdan sonuca varılamamıŐtır. Yapılandırılmış görüşme yapmak için EK-C'deki sorular hazırlanmış ve 7 Aralık 2023 tarihinde 150670 kayıt sayısı ile *Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)* Genel Evrak bölümüne teslim edilmiştir. Beş ay sonunda herhangi bir yanıt alınamayınca 13 Mayıs 2024 tarihinde telefonla aramada kurum santrali tarafından ilgili birimlerin telefon gŐŐmesi yapmayacakları, evrak takibi ve görüşme randevusu için e-posta adreslerine başvuru yapmam istendiği bilgisi verilmiştir. EK-C'deki sorular tekrar ek yapılarak verilen e-posta adreslerine gnderilmŐse de herhangi bir dönüş yapılmamıştır.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### SERBEST HAVADAN HAVA SAHASI VE HAVA ÜLKESİ YÖNETİMİNE: YAPAY SAHA YÖNETİMİNİN DOĞUŞU (1900-1944)

İngilizce ve Fransızca kökenli terminoloji Türkçeye çevrilirken yapılan hatalar düzeltilmediği sürece yanlış bilgi ve dolayısıyla yanlış yargı ve karara sebep olur. Örneğin 1942 yılında Taşkın tarafından yapılan “sevk ve idare kabiliyeti olsun olmasın, su üzerinde yüzün yüzmesin havaya yükselen, havadan hafif veya ağır her türlü vasıtalara tayyare denir”<sup>56</sup> tanımı, aslında 1910 yılında Uluslararası Hukuk Enstitüsü tarafından Fransızca aéronef (İngilizce aircraft, Türkçe hava aracı) tanımıdır. Hava aracı balonu, zeplini, füzeyi, planörü, helikopteri, tayyareyi ve bunun gibileri kapsamaktadır. Oysa *havadan ağır motorlu hava aracı olan tayyare (uçak, İngilizce airplane, Fransızca aéroplane) sözcüğü ilk defa 1903 yılında Wright kardeşler ile birlikte sözlüğe girmiştir*. Türkçe olarak ise ilk kez 1909 yılında kullanılmıştır.

Başlangıçta uçak için seyrüsefer yardımcı sistemi düzleştirilmiş toprak, karayolu ve demiryolu ağını takip, çatıların üstünden şehir isimlerini okumak olurken, uçak sayısı artışıyla radyo yardımcıları geliştirilmiştir.<sup>57</sup> Birinci Dünya Savaşı öncesinde, “1914 yılından önce çoğu önemli buluş, genelde bireyler tarafından yapılırken ve buluşun uygulamada kullanılabilmesine yönelik başka kişileri ikna etmek gerekirken, Birinci Dünya Savaşı sırasında ihtiyaca göre buluş yapılmaya başlanmıştır.”<sup>58</sup> Hava sahasının nasıl kullanılacağı iki temel kuram arasında ilerleyen tartışmalara konu olmuştur. Burada önce havanın, hava sahasının serbestliği ve ulusal egemenlik hak ve yetkisine verilmesi tartışılarak ulusal egemenlik esasında hava ülkesi yönetimine ne sebeple ve ne zaman ihtiyaç duyulduğu açıklanmıştır. Karşılaştırmalı analiz için model devletler belirlenerek hava sahası / hava ülkesi yönetim yol haritası çıkarılmıştır.

#### 1. Hava Sahasında Egemenlik ve Serbestlik Kuramları

Hareket halindeki buhar kürenin ve yerçekiminin etki bilgilerine göre tepki üreterek yön edilebilen havadan hafif hava araçları geliştirilmeye çalışıldığı 19.yüzyılın son çeyreğinde, havadan ağır buhar motoru (buhar etkisine buhar tepkisi) ile tepki üretebilme denemeleri de başlamıştır. İngiltere’de Hiram Maxim tarafından tasarlanan buhar motoru fırtınalı bir havada harap olmuş; Maxim gibi planlamaya değer vermeyen

<sup>56</sup> Rifat Taşkın, “Hava Hukuku”, *Adliye Ceridesi*, S 1 (1942), s. 98.

<sup>57</sup> Αντώνης Γ. Βασακίης (Antonis G. Vassakis), *Η Ιστορία των Δημοσίων Αερομεταφορών στην Ελλάδα* (Yunanistan’da Toplu Hava Yolu Taşımacılığının Tarihçesi), Πρώτη εκδοση: Νοεμβριος 2009 (İlk yayın tarihi: Kasım 2009), Σελιδοποίηση: Θανός Βλάχος (Sayfalandırma: Thanos Vlachos), ISBN: 978-960-98028-9-5 (eBook) 2020, s. 75, 76.

<sup>58</sup> A.k., s. 716, 717.

Otto Lilienthal, Almanya’da uçuş denemesinde 50 metrede buhar kürenin hareketine yenilmiştir.<sup>59</sup> Bilimsel araştırmanın önemine dikkat çeken Washington Smithsonian Enstitüsü’nde matematik ve astronomi profesörü olan Samuel Pierpont Langley ise, 1891 yılında yayınlanan *Aerodinamikte Deneyler (Experiments in Aerodynamics)* adlı kitabında havadan ağır makinelerin uçuş olasılığını küçük modellerle kanıtlamıştır.<sup>60</sup> Newton’un hareket kanunundan yola çıkan Langley, “havanın ataletinden ve esnekliğinden yararlanılarak hızlı hava hareketinin gerçekleştirilebileceğini, mevcut motorlarla mekanik uçuşun yapılabileceğini”<sup>61</sup> savunmuştur.

“Fransa’nın ve umumiyetle büyük devletlerin menfaatlerine göre yazı yazdığına şüphe olmayan Fransız hukukçusu Paul Fauchille”<sup>62</sup>, 1902 yılında *Uluslararası Hukuk Enstitüsü*<sup>63</sup> Brüksel/Belçika oturumunda, aerostatların (balon ve zeplin gibi havadan hafif hava araçları) yasal düzenlemesine ilişkin bir rapor ve yönetmelik sunmuştur. Aşağıda bir kısmının yer aldığı raporunda özetle, yerçekimi etkisine tepki üretebilen havadan daha hafif olan hava araçlarının 1900 yılına kadar hava (hareket halindeki buhar) hareketlerinin etkisine tepki meydana getiremediği için yönlendirilemediğini ve bu sebeple barış zamanı yasasına gerek olmadığını belirtmiştir.

“Aerostatlar, yalnızca insanların eylemlerine uymazlarsa, rüzgârların kaprisi tarafından yönlendirilirse, atmosferin şu veya bu katmanına nasıl yaklaşabilecek veya uzaklaşabilecekler? Ve eğer öyleyse, aerostatların yasal durumu hakkında bir yönetmelik çıkarmaya çalışmak boşuna bir iş değil mi?... 1900 yılında Vincennes’de düzenlenen ücretsiz balon yarışmalarında, Expo (Exposition internationale) sırasında, havacılar kısa bir rotada, önerdikleri kesin noktaya ulaşmayı neredeyse başardılar... Benzer sonuçlar 1900 yılında Alman Zeplin tarafından Konstanz Gölü üzerinde ve 1901 yılında Saint-Cloud’da (Paris) Brezilyalı Santos-Dumont tarafından elde edildi... Ve onlar için savaş zamanı için olduğu kadar barış zamanı için de kurallar koymak artık mantıksız değildir...”<sup>64</sup>

Fauchille, karanın gücünün silahların gücünün bittiği yerde biteceğini belirten Bynkershoek’un aksine “havanın doğası gereği bir mülkiyet nesnesi olamayacağını; top ve görüşün egemenlik hakkı elde etme araçları değil, önceden kazanılmış bir egemenliği

<sup>59</sup> Manufacturers Aircraft Association, *The Aircraft Year Book for 1919*, a.g.k., s. 300, 301.

<sup>60</sup> A.k., s. 299.

<sup>61</sup> Samuel Pierpont Langley, *Experiments in Aerodynamics*, Smithsonian Institution, Washington 1891, s. 105-107.

<sup>62</sup> Cemil Bilsel, *Devletler Hukuku: Giriş*, Kenan Basımevi, İkinci Bası, İstanbul 1940, s. 113.

<sup>63</sup> Gent/Belçika’da 1873 yılında Uluslararası Hukuk Konferansı’nda bir uluslararası hukuk enstitüsü ve uluslararası birlik kurulması kararlaştırılmıştır. Enstitünün uluslararası bir yasanın bilimsel çalışmasını gerçekleştirmesi; birliğin ise kamuoyunu, ulusal temsilcileri ve hükümetleri etkilemeye çalışması hedeflenmiştir. Alberic Rolin, *Les Origines De L’Institut De Droit International 1873-1923*, Vromant, Bruxelles 1923.

<sup>64</sup> Institut de Droit International, *Annuaire C 19 (Session de Bruxelles, 1902)*, Schmidt Périodisas GmbH, Yeniden Basım, Bad Feilnbach 1994, s. 19-24.

garanti altına alma araçları olabileceğini”<sup>65</sup> ifade etmiştir. Bu ifadeye karşı Locke’un bir insanın akıl ve beden emeğiyle yaptığı bir aracı kullanarak mülkiyetlik elde edebileceği bilgisini hatırlarsak, bedenimiz havanın içinde yer aldığına, hava ile beslendiğimize, havanın içinde barınağımız (aracımız) bulunduğuna göre Fauchille’ye katılmadığımızı söyleyebiliriz. Fauchille, ulusun yasa yapma hakkını kendisi kullanmış, “5000 metreden (yaklaşık üç deniz mili) daha fazla yükseğe çıkamayan aerostatların yükseklikçe ve yanca en fazla 1500 metreden (yaklaşık bir deniz mili) casusluk amaçlı fotoğraf çekebilme durumunu dikkate alarak devlete korunma hakkı (işaretle inmeye zorlama, inmemesi durumunda top atışıyla düşürme) vermiştir.”<sup>66</sup>

Fauchille’den sonra sunulan ve aşağıda bir kısmı yer alan diğer rapor Belçikalı hukukçu Ernest Nys’e aittir. Nys raporunda özetle, ulusların havadan nasıl faydalanacaklarına ilişkin yasa yapmaları için vaktin henüz erken olduğunu savunmuş ve serbestlik taraftarı olduğunu beyan etmiştir.

“Hukuk tarihinde ortaya çıkmış bir olgu tekrarlanıyor; nasıl ki deniz hukuku kurumlarının hemen hepsi karasal kurumların uzantısıysa, hava hukukunun neredeyse tüm kurumları da deniz kurumlarının uzantısı olacaktır... Orta Çağ’da, hükümetlerin belirli denizlerin mülkiyetini talep ettikleri bir teori ortaya çıktı. Bu iddiaya ilham veren nedenlerden biri, mahkemelerin yargı yetkisini haklı çıkarma gerekliliği idi; başka bir neden de korsanlığı bastırmaya duyulan büyük ilgiydi. Her şeyden önce, kendini koruma içgüdüğü onaylandı... Ülke kavramından yola çıkılırsa, bir deniz ülkesinin varlığı kabul edildi. Bir hava ülkesi veya daha iyi bir ifadeyle hava sahası kabul edilebilir mi?... Fauchille’nin önlemlerinde abartı yok mu?... Aşırı düzenleme yok mu?... Gerçekten de yeryüzünde yasaların, yönetmeliklerin, her türden emirlerin çok fazla kurbanı var. Her şeyden önce, hukuk biliminin ilerlemenin düşmanı olarak göstermekten, havacılığın gelişimini zamansız önlemlerle engellemesini veya yavaşlatmasını sağlamaktan korkalım.”<sup>67</sup>

Fauchille ve Nys’in raporlarını sundukları zaman diliminde, ataları Fransız olan Brezilyalı *Alberto Santos-Dumont*<sup>68</sup>, Fransa’da, havadan hafif balon ile havadan ağır motoru birleştirmiştir. Üç tekerlekli bisiklet motoru üzerinde değişiklikler yapmış, küresel balon yerine uzun balon, bir zeplin (hava gemisi) inşa etmiş ve motor ile birleştirerek, 1900 yılında yapılan Uluslararası Havacılık Kongresi’nde sergilemiştir.<sup>69</sup> *Aerodinamikte Deneyler* kitabını yayınlayan ve bu kongrenin seçkin bir üyesi olan Profesör Langley, Santos-Dumont’un çalışmalarını takip ederek onu cesaretlendirmiştir.<sup>70</sup> Santos-Dumont, üçlü mülkiyeti ile havadan hafif hava aracına yön

<sup>65</sup> A.k., s. 32.

<sup>66</sup> A.k., s. 33-43.

<sup>67</sup> A.k., s. 87-89; 103, 104; 107, 108.

<sup>68</sup> Alberto Santos-Dumont, *My Airships: The Story of My Life*, Grant Richards, London 1904, s. 24.

<sup>69</sup> A.k., s. 64-67; 133.

<sup>70</sup> A.k., s. 138, 139.

etmeyi başararak kendisinin üçlü mülkiyetini geliştirirken, Fransa'nın da üçlü mülkiyetini geliştirmesine katkı sağlamıştır.

ABD'de de Wilbur ve Orville Wright kardeşler, bisiklet işinden elde ettikleri üçlü mülkiyetlerine Langley'in bilimsel çalışmasını katarak bir *rüzgâr tüneli* inşa etmişlerdir.<sup>71</sup> Rüzgâr tüneline çeşitli denemeler yaparak hareket halindeki buharın etkisine nasıl tepki üretebileceklerini test eden Wright kardeşler, motor ile hava aracını birleştirmişler ve bu ilk uçakla 17 Aralık 1903 tarihinde 59 saniye sürekli ve kontrol edilebilir ilk uçuşu gerçekleştirmişlerdir.<sup>72</sup> Wright kardeşlerden (ABD) sonra “hava gemisi olarak tanınan zeplin normal yerinin alçak irtifalarda olduğunu vurgulayan Santos-Dumont,”<sup>73</sup> 1906 yılında Paris'te Fransız Antoinette motorlu ve üçlü mülkiyeti tamamıyla kendisine ait olan tekerlekli uçağıyla 60 metreden fazla ve yerden 3 metre mesafede bir uçuş gerçekleştirmiştir.<sup>74</sup> İnsanın hava sahasında egemenliğinden söz edilmeye başlaması 20.yüzyıl başında motor probleminin çözülmesiyle mümkün olmuştur.<sup>75</sup>

Uluslararası bir yasanın bilimsel çalışmasını gerçekleştirmek için kurulan Uluslararası Hukuk Enstitüsü'nün 1906 yılı Gand/Belçika oturumunda, uluslararası telsiz telgraf yasal düzenlemesine ilişkin konu tartışmaya açılmıştır. Söz konusu tarihte henüz ABD'deki uçak bilgisi doğrulanmamış ve Fransa'da uçak yapılmamıştır. Mevcut durumda sadece yön edilebilir havadan hafif hava gemisi (balon, zeplin) bulunmaktadır ve telsiz telgraf cihazı taşınması sebebiyle konuya dâhil edilmiştir. Fauchille sunduğu raporda, “telsiz telgrafın, hareketli olan elektrik akımını ileten bir yazışma yolu olduğunu ve bir direğin ucuna yerleştirilmiş bir anten kullandığını, bir bina inşa etmenin maddi olarak mümkün olduğu yüksekliğe kadar (300 metre Eyfel kulesi artı 30 metre telsiz telgraf direği) mülkiyet veya egemenlik hakkından bahsedilebileceğini”<sup>76</sup> ifade etmiştir. Uluslararası Hukuk Enstitüsü Başkanı M.A. Rolin ise “hava sahasını, kara sahasına bağlı yapıyla 330 metre yüksekliğe kadar elde edilen saha, 5000 metre yüksekliğe kadar yapı olmayan ama telsiz telgraf direği taşıyabilen balonların bulunduğu saha ve 5000 metre üzeri yükseklikte balonların giremeyeceği

<sup>71</sup> Manufacturers Aircraft Association, *The Aircraft Year Book for 1919* (ed. Fay L.Faurote), a.g.k., s. 301, 302.

<sup>72</sup> A.k., s. 303-311.

<sup>73</sup> A.k., s. 315.

<sup>74</sup> A. Cléry, “Nouveau Triomphe de Santos-Dumont”, *L'aérophile*, C 14 S 12 (Décembre 1906), s. 294.

<sup>75</sup> Tahir Çağa, *Hava Hukuku Cilt 1: Genel Kısım*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1963, s. 13.

<sup>76</sup> Institut de Droit International, *Annuaire C 21 (Session de Gand, 1906)*, Schmidt Périodisas GmbH, Yeniden Basım, Bad Feilnbach 1994, s. 76-79.

saha olarak üçe ayırmıştır.”<sup>77</sup> Havanın sahiplenilemeyeceğini söyleyen Fauchille, kara sahasına bağlı olan bir yapı sebebiyle devletin havada 330 metreye kadar olan sahada egemenlik yetkisine sahip olduğunu beyan etmiştir. Havada 330 metre ile 5000 metre (yaklaşık 3 mil) arasındaki sahada toprağa bağlı olmadan telsiz telgraf cihazı taşıyan balona karşı devlete verdiği kendini koruma hakkını tekrarlayan Fauchille’nin bu formülüne İngiliz hukukçu Westlake karşı çıkmıştır. Westlake, “öncelikle hava değil, hava sahası diyerek düzeltme yapmış ve formülden deniz sahasındaki gibi koruma hakkı ve zararsız geçiş hakkının anlaşıldığını, ancak hava sahasında yükseldikçe tehlikenin daha da artacağı hesaba katılarak hava sahasında egemenlik hakkının gereğini”<sup>78</sup> vurgulamıştır. Başka bir deyişle, “Fauchille serbest geçiş hakkını kabul ederken, Westlake Anglo-Sakson görüşü olan devletin egemenlik hakkını savunmuştur.”<sup>79</sup>

İtalyan hukukçu Marquis Corsi, Westlake’i destekleyerek, “devlete hava sahasında yalnızca kendisini koruma hakkı verilemeyeceğini, devletin aynı zamanda yere sahip olmanın sağladığı tüm ekonomik avantajları gerçekleştirme hakkına da sahip olması gerektiğini”<sup>80</sup> belirtmiştir. Başka bir deyişle bir ulusun hava sahasından / ülkesinden üçlü mülkiyeti için fayda sağlayabileceğini vurgulamıştır diyebiliriz. Belçikalı hukukçu ve politikacı Edouard Rolin, “tartışmanın konusunun hava gemisiyle değil, telsiz telgrafla ilgili olduğunu, serbestlik veya egemenlik hakkında erken çözümden kaçınmak gerektiğini”<sup>81</sup> ifade ederek, dikkatlerin telsiz telgrafa ilişkin düzenlemeye verilmesini istemiştir. İtalyan hukukçu Pierantonine ve Roguin, Edouard Rolin’in düşüncesini desteklemiştir. Başkan M.A. Rolin, Renault ve Kebedgy ise, iki konunun birbirinden ayıramayacağını ifade ederek, Fauchille’i savunmuşlardır. Sonuçta her iki konu bir tutularak yapılan oylamada, “havanın serbest olduğu, devletlerin barış ve savaş zamanında yalnızca koruma hakkı bulunduğu 9 ret oyuna karşı 14 kabul oyuyla”<sup>82</sup> onaylanmıştır. Bu çerçevede havanın serbestliğini ve hava sahasında ulusal egemenliği savunanlar Tablo 1’de sunulmuştur.

**Tablo 1:** Hava Serbest ve Hava Sahasında Ulus Egemenliği Tablosu

Kuram No	Kuram	Belirlenen Savunucuları
1	<b>Hava serbest</b> *Devletin koruma hakkı ve *zararsız geçiş hakkı (ateşli silahların kullanımı, casusluk, gümrük, sağlık konuları)	Fauchille, Nys, Bluntschli, Rivier Merignhac, M.Alberio Rolin, Renault, Kebedgy, Uluslararası Hukuk Enstitüsü
2	<b>Hava Sahasında Ulus Egemenliği</b>	Westlake, Corsi, Edouard Rolin, Pierantonine, Roguin

<sup>77</sup> A.k., s. 294.

<sup>78</sup> A.k., s. 297, 298.

<sup>79</sup> Gbenga Oduntan, a.g.k., s. 61.

<sup>80</sup> Institut de Droit International, *Annuaire C 21 (Session de Gand, 1906)*, a.g.k., s. 299, 300.

<sup>81</sup> A.k., s. 300, 301.

<sup>82</sup> A.k., s. 305.

Atmosferi, hem hava alanı (hava limanı anlamında da kullanıldığından karışıklığa sebebiyet vermekte, alan yerine saha denmesi uygun) hem de havalar (atmosferin katmanlarından bahsetmiş olabilir) biçiminde ifade eden Göknil'in savunucularıyla birlikte açıkladığı kuramları aşağıda Tablo 2'de sunulmuştur. Bilsel ise, serbestlik ile egemenlik arasına sınırlı serbestliği yerleştirerek üç kuram olduğunu belirtmiştir. Bynkershoek'un tamamen sahip olunamayanı bile serbestlik olarak açıklamasını, Jellinek'in "ortak, parçalı, azalan, sınırlı, göreceli egemenliğin olmadığı"<sup>83</sup> izahını ve Fauchille'nin "egemenlik ya da serbestlikten söz edilebileceği, yarı egemenlik olamayacağı"<sup>84</sup> beyanını dikkate aldığımızda sadece iki kuram olabileceği sonucuna ulaşırız. Aslında egemenlik kavramının kurgulayıcısı bunun tek, bölünmez ve süresiz olduğunu açıklamıştır. Tezimizde de egemenliğin özü mantık yasası yapabilmek ve sözleşme yapmaya karar verebilmek biçiminde kabul edilmiştir. Bir karar ya verilir ya da verilmez, bir ya da sıfır olur. Alınacak kararda etki eden mi, yoksa etki edilen mi olduğu önem arz etmektedir. Etki eden olabilmek ve kararda doğruluk derecesini artırabilmek için insana verili olan aklın kullanılması ya da başka bir deyişle birinci mülkiyet olan bilgi ve beceri bilgisi geliştirebilmek yolunda kafa emeği harcanabilmesi gerekir.

**Tablo 2:** Atmosferde (Hava Alanı) Egemenlik ve Serbestlik Kuramları Tablosu<sup>85</sup>

No	Kuram	Destekleyenler
1	<b>Egemenlik :</b> Atmosfer, toprağın bölünmez bir parçası olarak yeryüzündeki devletin egemenliğine bağlıdır. Ama devlet imtiyaz yahut irtifak hakkı şeklinde zararsız geçiş hakkını tanıyabilir.	Westlake, Baldwin, Collard, Gemma, Lycklama, Meurer, Von Ulmann, Anzilotti, Scialoja
2	<b>Yükseklikte egemenlik ve serbestlik bölünmesi :</b> Devlet egemenliği, fiilen belirli bir yüksekliğe kadar hükümünü icra edebilir. Onun üstündeki hava kısmen serbesttir.	Fauchille, Von Bar, Bonefoy, Despagnet, Holland, Von Holtendorff, Hilty, Merignac, Neubauer, Oppenheim, Pietri, Rivier, Rolland, Schreder
3	<b>Kısıtlı egemenlik :</b> Devletlere yaşama ve koruma hakkı kaydıyla havalar serbest.	Meili, Stranz, Havacılık Hukuk Komitesi, Devletler Hukuku Enstitüsü
4	<b>Serbestlik :</b> Havalar tamamen serbesttir.	Nys, Bluntschli, Endemann, Pradier-Fodere
5	<b>Devletlerin müşterek egemenliği :</b> Atmosfer bölünmez bir bütündür.	Hooghe

Bilsel, "havanın devletin dışında değil, ülkesi üstünde olduğunu, devletlerarası hukuk çerçevesinde devletin, halkının menfaatini sağlama yetkisinin bulunduğunu"<sup>86</sup> belirtmiştir. Bilsel'in ülke üstündeki hava ifadesinden hava sahası demek istediğini

<sup>83</sup> Georg Jellinek, *Allgemeine Staatslehre* (Düzenleyen Walter Jellinek), Haring, Üçüncü Baskı, Berlin 1914, s. 496.

<sup>84</sup> Institut de Droit International, *Annuaire C 23(Session de Paris, 1910)*, Schmidt Périodisas GmbH, Yeniden Basım, Bad Feilnbach 1994, s. 299.

<sup>85</sup> Mazhar Nedim Göknil, *Hava Hukuku Notları*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1947, s. 44, 45.

<sup>86</sup> Cemil Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, a.g.k., s. 142-145.

anıyoruz. Sonuçta devletin, uçağa ilişkin üçlü mülkiyete sahip toplumun çıkarını sağlama yetkisine (motoruyla birlikte uçak bilgisi tasarlayabilme, üretebilme, kullanabilme, ihtiyacı karşılayacak sarmal döngüyü çalıştırabilme) devletlerarası hukuk çerçevesinde hakkı olduğu çıkarımıyla karşılaşıyoruz. Ancak Bilsel'in "devletin, havalarında en yüksekler kadar seyrüseferi kendisinin düzenlemesi ve bu düzenlemeye aykırı hareket edenleri cezalandırması"<sup>87</sup> açıklamasından, ulusal egemenlik esasında hava ülkesini yönetme yetkisinin devlette olduğu çıkarımını yapıyoruz. Bu çerçevede uçak ve motorunun tasarım ve kullanım bilgisi olmayan devletin hava ülkesini yönetmek için yaptırımlı mantık yasası yapabilme yeterliğini sorguluyoruz. Başka bir deyişle birinci mülkiyet olmadan üçlü mülkiyet sarmal döngüsünü çalıştırabilmenin ancak ve ancak birinci mülkiyeti bulunan yabancı devlete bağımlılık kararıyla ve onun mantık yasasını transfer etmekle mümkün olabileceği çıkarımını yapıyoruz.

Colomb'un okyanusları aşan gemi aracılığıyla Amerika kıtasını keşfetmesi<sup>88</sup> gibi Fransız Louise Bleriot<sup>89</sup> 1909 yılında İngiliz Kanalı'nı (Manş Denizi) en dar noktasından uçağı aracılığıyla geçen ilk kişi<sup>90</sup> olmuştur. Bu yeni bir uluslararası soruna sebep olmuş, uluslararası hukuk, haklar ve sorumluluklar hakkında sorular gündeme gelmiş<sup>91</sup> ve milli hudutlar hakkında sosyal ve askeri anlayış tarzının değişmesi tartışılmıştır.<sup>92</sup> Sonuçta 1910 yılında Uluslararası Hava Seyrüsefer Konferansı tertip edilmiştir. Konferanstan önce Uluslararası Hukuk Enstitüsü'nün Paris/Fransa oturumunda Fauchille, hazırladığı barış zamanında devletler için ortak aerostatlarla ilişkin taslak sözleşmesini sunmuştur. Aerostat kelimesi en geniş anlamıyla tüm hava araçlarını içermiş ve aeronef (aircraft, hava araçları [balon, zeplin, uçak, vb.]) kelimesi ile kapsanmıştır.<sup>93</sup> Fauchille, EK-A'da sunulan barış zamanında aerostatlarla ilişkin taslak sözleşmesi için "arzu edilen sonuca göre hazırladığını; hava seyrüseferinin serbestliğini ilan ettiğini; havayı res nullius (sahipsiz şey) ya da res communia (herkes

---

<sup>87</sup> A.k., s. 146.

<sup>88</sup> İsmail İşmen, *Havacılık Yıllığı (1956-1957)*, İstanbul Teknik Üniversitesi Sivil Havacılık Enstitüsü, İstanbul 1958, s. 113.

<sup>89</sup> "Mühendis olan Bleriot, o tarihte hava karardığında yol alamayan otomobillere birinci mülkiyeti ile deniz fenerlerinden esinlenmiş ve yollarını aydınlatması için far tasarlayarak üretmiş, üçlü mülkiyetini geliştirmiştir. Geliştirdiği bu üçlü mülkiyeti ile uçan makine tasarlayan, üreten ve uçuran Bleriot, 25 Temmuz 1909 tarihinde sabah saat 05.13'te yaklaşık saatte 60 km. hızla 43 km. mesafeyi 32 dakikada uçarak Fransa'dan ada devleti Birleşik Krallık'a ilk uçan kişi olmuştur." Aeroclub de la Rochelle, Partage de Lectures: Louis Bleriot (BB No:281), <https://www.aeroclub17.com/wp-content/uploads/2023/01/Louis-BLERIOT.pdf>, (23.11.2023).

<sup>90</sup> Stuart Banner, *Who Owns The Sky? The Struggle To Control Airspace From The Wright Brothers On*, Harvard University Press, Massachusetts 2008, s. 101.

<sup>91</sup> David MacKenzie, *ICAO: A History Of The International Civil Aviation Organization*, University of Toronto Press, Canada 2010, s. 13.

<sup>92</sup> İsmail İşmen, a.g.k., s. 8.

<sup>93</sup> Institut de Droit International, *Annuaire C 23(Session de Paris, 1910)*, a.g.k., s. 297.

için ortak şey) olarak görenlerin de ikna olacağını düşündüğünü”<sup>94</sup> ifade etmiştir. Arzu edilen sonuca göre hazırlanan bir sözleşme kuralı, Bilsel’in belirttiği gibi siyasi karakterdedir. Bununla birlikte EK-A’dan günümüzdeki uçağın kaydı, ruhsatı, üzerinde görünür ulus kodu ve bayrağı, uçuşa elverişlilik denetimi, uçak tipine göre ehliyet verilmesi belirlendiği anlaşılmıştır. Ayrıca askeri uçakların izinsiz yabancı devletin hava sahasında uçamayacağı, devletin hava sahasında uçuşa yasak sahalar belirleyebileceği, kendisinin ve ulusunun üçlü mülkiyetini koruyabileceği, kurallara uymayanları yargılayabileceği 1910 yılında henüz uluslara hava sahalarında egemenlik hak ve yetkisi verilmeden, serbestlik tanınırken verilmiş haklar olduğu belirlenmiştir. Fauchille kendisinden istendiği gibi zararsız geçiş hakkını muhafaza edebilmek için serbestlikten yana tutumunu değiştirmemekle birlikte yasak saha belirlemeyi devletlere bırakmış ve ayrıca motor gürültüsünün verdiği rahatsızlık sorununa 500 metre yüksekliğin altında uçuş yapılmasına yasak koyarak çözüm üretmiştir.<sup>95</sup>

Bir sözleşme hazırlamak üzere 18 Mayıs-29 Haziran 1910 tarihleri arasında Paris’te ilk Uluslararası Hava Seyrüsefer Konferansı yapılmıştır.<sup>96</sup> Hava seyrüseferinde serbestlik ve egemenliğe ilişkin tartışmada yapılan Fransa, Almanya ve Birleşik Krallık önerileri aşağıdaki Tablo 3’te özetlenmiştir.

**Tablo 3:** Hava Seyrüseferinde 1910 Yılı Serbestlik ve Egemenlik Önerileri<sup>97</sup>

Fransa	Almanya	Birleşik Krallık
<b>Esas: Kolaylıklar sağlanmalı ve devletlerin meşru çıkarları korunmalı</b>		
<p><b>Yöntemi:</b></p> <p><b><u>Hava seyrüseferi serbest</u></b></p> <p>Devletin ve sakinlerinin can ve mal güvenliğini garanti altına almak için gerekli olanlar dışında, devletler tarafından herhangi bir kısıtlama getirilemez.</p> <p><b><u>Kural 1:</u></b> Devletin <u>ulusal güvenliği</u>.</p> <p><b><u>Kural 2:</u></b> Devletin <u>sakinlerinin kişi ve mal güvenliği</u>.</p>	<p><b>Yöntemi:</b></p> <p><b><u>Hava seyrüseferi serbest</u></b></p> <p><b><u>Kural 1:</u></b> Hava aracının <u>yabancı ülkelere iniş ve yabancı ülkelere kalkış yapmasına ve yabancı ülkelerin üzerinden geçmesine izin verilecektir.</u></p> <p><b><u>Kural 2:</u></b> Devlet, bu hava seyrüsefer serbestliğini kısıtlama hakkını koşullu olarak elinde bulunduracaktır.</p> <p><b><u>Koşul 1:</u></b> Kısıtlamalar <u>devletin güvenliğinin menfaatleri veya sakinlerinin can ve mallarını koruma menfaati tarafından belirlenmelidir.</u></p> <p><b><u>Koşul 2:</u></b> <u>Yabancı hava araçlarına yerli hava araçlarıyla eşitlik.</u></p> <p><b><u>Kural 3:</u></b> Yalnızca iki istisna, <u>misilleme hakkı ve hava kabotajı hakkı</u> olacaktır.</p>	<p><b>Yöntemi:</b></p> <p><b><u>Ulusal egemenlik</u></b></p> <p><b><u>Varsayım:</u></b> Bir devlet gerekli olmayan kısıtlamalar getirmez.</p> <p><b><u>Şart 1:</u></b> Her devlet kendi ülkesi üzerinde hava seyrüseferini kısıtlamak için istediği her türlü tedbiri alma hakkına sahip olacaktır.</p> <p><b><u>Şart 2:</u></b> Her devlet, yabancı hava araçlarına tüm makul kolaylıkları sağlamayı taahhüt edecektir.</p> <p><b><u>Şart 3:</u></b> Yalnızca iki istisna, <u>misilleme hakkı ve hava kabotajı hakkı</u> olacaktır.</p>

<sup>94</sup> A.k., s. 298.

<sup>95</sup> A.k., s. 302.

<sup>96</sup> Conference Internationale de Navigation Aérienne, *Proces-Verbaux Des Séances Et Annexes*, Paris 1910, s. 3-7; Ömer İlhan Akipek, a.g.k., s. 31.

<sup>97</sup> Conference Internationale de Navigation Aérienne, a.g.k., s. 98, 99.

Esasta hemfikir olan üç devletin yöntem bakımından ayrıldığını söyleyebiliriz. Fransa, Fauchille'nın hazırladığı taslak sözleşmeyi savunmuştur. Almanya, Fransa gibi hava seyrüseferinin serbestliğini desteklemekle birlikte karşılıklılığı ve her ulusun kendi hava sahasında kendisinin taşımacılık yapabileceğini savunmuştur. Birleşik Krallık ise, bir devletin kendi ülkesi üzerinde hava seyrüseferini kısıtlamak dâhil her türlü tedbiri almaya karar verebilecek hak ve yetkisi olduğunu; Fransa'nın ya da başka bir devletin diğer bir devletin aldığı kısıtlama kararını çok bulup onu azaltmasını isteme hak ve yetkisinin bulunmadığını beyan etmiştir. Almanya'nın önerileri dikkate alınarak hazırlanan EK-B'deki kurallar hükümetlerce kabul edilmemiştir.<sup>98</sup> Fransa'nın geliştirdiği motor ile tayyere bilgi ve beceri bilgisiyle denizi aşarak bir ada devleti olan Birleşik Krallık toprağına inmesi Birleşik Krallığı ürkütmüştür. Bu sebeple Birleşik Krallık hava ülkesinde egemenlik hakkını savunurken, üstünlüğünü kanıtlayan Fransa başarısını sınırsızlıkla taçlandırmak istemektedir.

Kısa süre sonra, 1911 yılında, Birleşik Krallık hükümeti kendisi, kolonileri ve bölgeleri dâhil hava sahasında egemenlik hak ve yetkisinin bulunduğunu ilan eden Hava Seyrüsefer Yasası'nı (Aerial Navigation Act) kabul etmiştir.<sup>99</sup> “Birleşik Krallık hükümetinin havada mutlak bir hâkimiyet iddiası ve yayımladığı yasa bir müddet sonra her devlete sirayet etmiş ve her devlet birçok mıntikalarda hava seyrüseferlerini menetmiş ve hatta yasaklayıcı yasalar yapmıştır.”<sup>100</sup> Yasaklayıcı yasalardan biri de Rusya'ya aittir. “Rusya 16 Aralık 1912 tarihli kararname ile yabancı uçakların Rusya'ya girmelerini yasak etmiştir.”<sup>101</sup> Bölüm başında açıkladığımız Taşkın'ın hatalı uçak tanımından sonra açıkladığımız diğer hata Çağa'dan gelmiştir. Çağa'nın yabancı uçak dediği aslında yabancı hava araçlarıdır. Rusya'nın ilk uçak ve motorunun ve hatta yolcu uçağının üçlü mülkiyetini elde edeni Igor Sikorsky 1917 Rus Devrimi'nden ABD'ye kaçmış ve burada motor ve uçak tasarım bilgisi geliştirmeye devam etmiştir.<sup>102</sup> ABD üçüncü mülkiyetin karar verme unsuru için bilgi ve beceri bilgisi gelişim ve birikimine değer vermekte ve yabancı birinci mülkiyeti bulunanları kendi vatandaşı yapmaktadır.

Fauchille Uluslararası Hukuk Enstitüsü 1911 yılı Madrid oturumunda, “hava aracının uyruğunun sahibinin uyruğuna bağlı olması kabul edilmezse, ulusal savunma için tehdit oluşturacağını ve bu sebeple devletlerin hava sahalarında hava araçlarının

<sup>98</sup> Cemil Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, a.g.k., s. 146, 147. Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri İkinci Kitap*, a.g.k., s. 410.

<sup>99</sup> Lucy Budd, a.g.k., s. 217.

<sup>100</sup> Rifat Taşkın, a.g.k., s. 97.

<sup>101</sup> Tahir Çağa, a.g.k. s. 179.

<sup>102</sup> Paul B. Larsen, Joseph C. Sweeney, John E. Gillick, *Aviation Law: Cases, Laws and Related Sources*, Brill, Second Edition, Leiden and Boston 2012, s. 5, 6.

seyrüseferini yasalar veya sözleşmelerle düzenleyebileceği hakkının verilmesinde bir sakınca olmayacağını beyan etmiştir.”<sup>103</sup> Başka bir deyişle genelde bir Fransız hava aracının, özelde uçağının, bir Alman tarafından satın alınması ya da kiralanmasıyla Alman bayrağını ve işaretini taşıması gerektiğini belirtmiştir. Aksi durumda Fransa uyruğunda kalan bir uçağın bir Alman vatandaşı tarafından Fransa hava sahasında/sahalarında serbestçe uçurularak Fransa’ya ilişkin savaş zamanı kullanılabilir bilgilere erişim sağlanabileceğini ve muhtemel bir Almanya-Fransa savaşında Almanya’nın lehine üstünlük elde edileceğini açıklamıştır. Holland ise beyan için “Fauchille’nin kendisini hava seyrüsefer serbestliği ilkesine karşı ilan ettiği ve hatta bazı kısıtlamalar getirerek *Cujus Est Solum Ejus Usque Ad Coelum* ilkesine bağlı kalmayı tercih ettiği”<sup>104</sup> izahatında bulunmuştur. *Cujus Est Solum Ejus Usque Ad Coelum*, “toprak kiminse göğe kadar onundur; toprağın veya yerin yüzeyinin sahibi, üzerindeki sınırsız yükseklikteki her şeyin sahibidir veya münhasır hakkı vardır anlamına gelmektedir.”<sup>105</sup> Bu ilke “Roma’da kabul görmüş, daha sonra örf ve âdet hukuk kuralı olmuş ve Roma döneminden beri devletler tarafından tanınmıştır.”<sup>106</sup> “İngiltere’de Sir Edward Coke (1552-1634) desteği ile kabul gören ve ABD tarafından da uygun bulunan bu ortak hukuk (common law) ilkesi, 1903 yılında Wright kardeşlerin uçuşuyla tartışmaya açılmıştır.”<sup>107</sup> Bu ortak hukuk ilkesi askeri yargıç ve politikacı Taşkın tarafından, toprak sahanın sahibinin üzerindeki hava sahasında uçuşu men edebileceği ya da bu hava sahasından kullanım ücreti alabileceği ya da bu hava sahasını satabileceği biçiminde açıklanmış ve 1903 yılından itibaren bu sahiplik hakkının yerinin egemenlik hakkı ile doldurulduğu belirtilmiştir.<sup>108</sup> Cooper ise söz konusu hukuk ilkesini 1952 yılındaki duruma göre “özel mülkiyet dışındaki toprağın üzerindeki hava sahasıyla ilişkilendirmiş ve özel mülkiyeti devletin dayattığı sınırlamalara tabi olarak belirsiz bir yüksekliğe kadar ayrılan hava sahasına sahiplik ile izah etmiştir.”<sup>109</sup> Bu ilkeyi, *res*

---

<sup>103</sup> Institut de Droit International, *Annuaire C 24(Session de Madrid, 1911)*, Schmidt Périodisas GmbH, Yeniden Basım, Bad Feilnbach 1994, s. 321; 346.

<sup>104</sup> A.k., aynı yer.

<sup>105</sup> Henry Campbell Black, a.g.k., s. 453.

<sup>106</sup> Ronald Bartsch and Samantha Lucy Williams, “Aviation Law and Regulation”, *Air Transport Management* (ed. Lucy Budd ve Stephen Ison), Routledge, New York 2017, s. 11; John Cobb Cooper, “Roman Law and the Maxim Cujus Est Solum in International Air Law”, *McGill Law Journal*, V 1 N 2 (1952), p. 23-65.

<sup>107</sup> Colin Cahoon, “Low Altitude Airspace: A Property Rights No-Man's Land”, *Journal of Air Law and Commerce*, C 56 S 1 (1990), s. 161, 162.

<sup>108</sup> Rifat Taşkın, a.g.k., s. 93.

<sup>109</sup> John Cobb Cooper, a.g.k., s. 39. “ABD’li hukukçu olan Cooper, Pan Amerikan Hava Yolları (Pan Am) ikinci başkanı, IATA (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği) ilk yürütme kurulu üyesi, Şikago Sözleşmesi taslağı hazırlayıcısı, 1947 yılında ABD Başkanı hava politikası danışmanı, McGill Üniversitesi Hava Hukuku Enstitüsü kurucu müdürü olarak görev yapmıştır.” Stuart Banner, a.g.k., s. 261.

*communes omnium* (hava, akan su, deniz ve kıyıları gibi doğal hukuka göre tüm insanların ortak malı olan şeyler gerçek kişi tarafından sahiplenilemez)<sup>110</sup>, *dominium* (sahibi onu kullanma, ondan gelir elde etme ve serbestçe elden çıkarma hakkına sahiptir)<sup>111</sup> ve *imperium* (kanunları uygulamak için devletin gücünü kullanma hakkını da içeren komuta etme hakkı)<sup>112</sup> ile uyumlu hale getiren Cooper'ın açıklamaları, görev yaptığı yerler de dikkate alındığında, bir politikanın nasıl geliştirildiğine iyi bir örnek olarak gösterilebilir. Aksi durumda hava aracı sahibinin aracının üstünden geçeceği her bir toprak saha sahibi ile sözleşme yapması gerekeceği için işlem maliyetinin artacağı düşünülmüş olabilir. Lycklama a Nijeholt, "mülk sahibi hakkı, kullanım hakkı gibi hakkın niteliğine yönelik görüş farklılıklarının bulunduğunu; ancak hava sahasında egemenliğin ortaya çıkışıyla önemini kaybettiğini; çünkü kullanım hakkının da mülkiyet hakkının da bir egemenlik tapusu ile sağlandığını belirtmiştir."<sup>113</sup> Sonuçta Enstitü Fauchille'yi ikna eden bir yol bulmuş ve "aerostatların barış zamanı yasal rejimine ilişkin üç maddeyi"<sup>114</sup> kabul etmiştir. Bu üç maddeyi Oduntan "(1) devletler, kendi kara ve deniz ülkeleri üzerindeki trafiği düzenleme hakkına sahiptir ve (2) bu hakkı saklı tutarken, tüm ulusların hava gemilerine serbest geçişe izin vermelidirler"<sup>115</sup> biçiminde izah etmiştir.

Devlete henüz hava sahasında egemenlik yetkisi tanınmadığı dönemde Bilsel, devletlerarası ilk anlaşmanın 1913 yılında hava seyrüseferenin serbestliğini savunan Fransa ile Almanya arasında yapıldığını; sivil hava araçlarına uçuş izni vermenin ve askeri hava araçlarını resmi davete bağlamanın egemenliğin kabulü olarak sayılabileceğini<sup>116</sup> açıklamıştır. Akipek ise, muhtemelen Bilsel'in serbestlik ve

---

<sup>110</sup> Adolf Berger, *Encyclopedic Dictionary of Roman Law*, American Philosophy Society, Philadelphia 1991, s. 677.

<sup>111</sup> A.k., s. 441.

<sup>112</sup> Henry Campbell Black, a.g.k., s. 887.

<sup>113</sup> Johanna Francina Lycklama a Nijeholt, *Air Sovereignty*, Springer, ISBN 978-94-017-6329-5 (eBook) 1910, s. 35. "Werenberg, Jehring, Hesse, Dernburg, Windscheid, Meili, Planta, Huber, Wieland, Schey, Krainz, Thomas Brett, Blackstone, Stepben, Pollock, Baden-Powell, Law Journal, Solicitors' Journal, Mc.Clean, Reeves, Coke, Kent; hepsi, arazi sahibinin arazisini kaplayan hava sahası üzerinde yasal bir hakkı olduğu görüşündedir."

<sup>114</sup> "Madde (1): Hava araçları, kamu hava araçları ve özel hava araçları olarak ikiye ayrılır. Madde (2): Tüm hava araçlarının tek ve yalnızca bir uyuğu olmalıdır. Bu uyuğu, hava aracının tescil edildiği devletin uyuğu olacaktır. Her hava aracı özel tanıma işaretleri taşımalıdır. Tescilin talep edildiği devlet, tescili hangi kişilere ve hangi şartlar altında verebileceğini, askıya alabileceğini veya geri çekebileceğini belirler. Ancak yabancı bir sahibin hava aracını tescil eden bir devlet, söz konusu hava aracının sahibinin ait olduğu devletin sınırları içinde, o devletin vatandaşlarının uçağını yurtdışında tescil ettirmelerini yasaklayan yasaların uygulanmasına karşı koruma talep edemez. Madde (3): Uluslararası hava trafiği, devletler için, kendi güvenlikleri ve sakinlerinin can ve mal güvenliğini göz önünde bulundurarak, belirlenecek belirli önlemleri alma haklarına tabi olarak serbesttir." Institut de Droit International, *Annuaire C 24(Session de Madrid, 1911)*, a.g.k., s. 346.

<sup>115</sup> Gbenga Oduntan, a.g.k., aynı yer.

<sup>116</sup> Cemil Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, a.g.k., aynı yer.

egemenlik dışında kabul ettiği sınırlı serbestlik kuramından etkilenerek, “sivil hava gemilerinin ancak yasak bölgeler haricinde uçabilmelerinin ve askeri hava gemilerinin davet edilmeden gelemeyecek olmalarının egemenliğin olduğu kadar sınırlı bir serbestinin de ifadesi olabileceğini”<sup>117</sup> izah etmiştir. Kısmen sahip olmanın, sahip olmamakla bir olduğunu ve serbestlik anlamına geldiğini biliyoruz. Serbestliği savunan Fauchille'nin hazırladığı ve Uluslararası Hukuk Enstitüsü ile Fransa'nın kabul ettiği 1910 yılındaki taslak sözleşmede Bilsel'in egemenliğin kabulü olarak değerlendirdiği maddelerin var olduğunu da biliyoruz. Bu bilgilere dayanarak egemenlik hak ve yetkisine sahip olan Almanya'nın ve Fransa'nın 1910 yılındaki uluslararası hava seyrüsefer konferansındaki tezlerine sahip çıkarak hava sahasında egemenliği değil, hava seyrüsefer serbestliğini desteklediklerinde sözleştikleri, Bilsel ile Akipek'in tezlerinin hatalı olduğu çıkarımını yapabiliriz.

Devletin hava sahasında sivil hava seyrüseferine ilişkin uçuşa yasak sahalar belirlemesi, hava seyrüseferini düzenlemesi ve kontrol etmesi, serbestlik hakları olarak beyan edilmiştir. Bir devlete hava sahasında ulusal egemenlik hak ve yetkisi verildiğinde devletten ulusunun hava ülkesinden tüm faydayı elde etmesine, ihtiyaçlarını karşılamasına ilişkin yol ve araçlar belirlenmesinin beklendiği ifade edilebilir. Hava ülkesinden tüm faydayı elde etmekten kasıt “ABD *Hava Aracı İmalatçıları Birliği (Aircraft Manufacturers' Association - AMA)* başkanı Frank H. Russell tarafından hava aracı yapmanın temelini onun motorunu yapmak biçiminde açıklanmıştır.”<sup>118</sup> Başka bir deyişle hava ülkesinde/ülkelerinde etkili olabilmek için bir ulusun uçak motoru yapma ve kullanma bilgi ve beceri bilgisi geliştirebilme yeterliğine sahip olması ve bunu geliştirmek için sürekli sarmal bir döngü ile kafa emeği harcaması gerektiği beyan edilmiştir. Bu çerçevede 1913 yılında kendi hava ülkesini hangi ulusların kendisinin yönetebildiği, uçak motoru tasarım, üretim ve kullanım bilgi ve beceri bilgisi geliştirebilen devletler tespit edilerek belirlenmiştir. Bu devletler, İsviçre (1), Avusturya-Macaristan (2), Belçika (4), Birleşik Krallık (4), İtalya (6), Almanya (10), ABD (14) ve Fransa (15) olarak açıklanmıştır.<sup>119</sup> Bu motoru yine tasarım, üretim, kullanım bilgi ve becerisini kendi geliştirdiği uçakta kullananların uyuğu olduğu devletler ise İsviçre (1), Avusturya-Macaristan (2), Birleşik Krallık (5), İtalya (5), ABD

<sup>117</sup> Ömer İlhan Akipek, a.g.k., s. 33.

<sup>118</sup> Manufacturers Aircraft Association, *The Aircraft Year Book for 1919*, a.g.k., s. 49.

<sup>119</sup> Fred T. Jane (ed.), *Jane's All the World's Aircraft 1913*, ARCO, Tıpkı Basım (Sampson Low Marston, London 1913), New York 1969, e-book (02.01.2011): [https://www.gutenberg.org/files/34815/34815-h/34815-h.htm#Part\\_C](https://www.gutenberg.org/files/34815/34815-h/34815-h.htm#Part_C), s. 1c-16c.

(9), Almanya (20) ve Fransa (22) olarak belirlenmiştir.<sup>120</sup> Sonuç olarak 1913 yılında dünya hava sahasının yalnızca sekiz (İsviçre, Avusturya-Macaristan, Belçika, Birleşik Krallık, İtalya, Almanya, ABD ve Fransa) devletin yönetiminde olduğu çıkarımını yapabiliriz.

Birinci Dünya Savaşı başında “Alman Mercedes havacılık motorunun performansı üstünlüğü, Barselona ve Paris’te otomobil üreticisi Hispano-Suiza’nın (İspanya-İsviçre) tasarladığı havacılık motoruyla ele geçirilmiş ve Fransa’da, Birleşik Krallık’ta, İtalya’da, İspanya’da, Japonya’da ve son olarak ABD’de üretime başlanmıştır.”<sup>121</sup>

Birinci Dünya Savaşı bitimiyle hava sahası, devletin değerli doğal kaynaklarından biri haline gelmiştir.<sup>122</sup> Hava kamu hukukuna<sup>123</sup> göre ilk devletlerarası hava sözleşmesi olan Paris Sözleşmesi<sup>124</sup> 1919 yılında yapılmıştır. “Sözleşme birinci maddesi ile bütün devletlerin hava sahasında egemen olduğu beyan edilmiş ve ikinci maddesinde sözleşmeyi onaylayan devletler birbirlerine zararsız geçiş serbestisi tanımışlardır.”<sup>125</sup> Ulusların kara ülkesi/ülkeleri ve deniz ülkesi/ülkeleri (karasularında genel kabul kıyıda üç deniz mili mesafeye kadar) üzerinde hava ülkesi/ülkeleri bulunduğu kabul edilmiştir.<sup>126</sup> Bu dönemde sömürgelerin varlığı, kararların “devletin menfaatleri ile havacılığın menfaatleri uzlaştırılarak,”<sup>127</sup> geliştirildiğini gösterir. Devletlere “koloniler ve karasuları üzerindeki hava sahasında münhasır egemenliğin verilmesi, 19. ve 20. yüzyıllarda geliştirilen uluslararası hukukun Avrupa merkezliliğinin; hava hukukunun kolonici güçlerin çıkarlarını meşrulaştırma aracı olarak kullanıldığını kanıtlayan bir

<sup>120</sup> A.k., s. 15-220; 27d.

<sup>121</sup> A.k., s. 271-279.

<sup>122</sup> Rigas Doganis (2010), *Flying off Course*, Routledge, Fourth Edition, New York 2010, s. 83; 89.

<sup>123</sup> “Hava âme hukuku, hava seyrüseferlerinde daima devletin hazır bulunduğu ve karıştığı hukukî münasebetlere taallük eden hukuktur. Hava hususî hukuku ise, hava seyrüseferlerine dair sırf hususî şahıslar arasında zuhur ve teşekkül edebilen veyahut hava seyrüseferlerini malî yardımlarıyla himaye noktasından devlet ile fert arasında cereyan eden münasebetlere taallük eden hukuktur.” Rifat Taşkın, a.g.k., s. 98; “Hava araçları ve onların işleticileriyle (tasarımcı, üretici, taşıyıcı) devlet arasındaki münasebetleri düzenleyen hükümler kamu hukuku karakterini taşımaktadır.” Hikmet Belbez, “Hava Hukuku: Konusu ve Mahiyeti”, Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, C 1 S 4 (1943), s. 745; Hikmet Belbez, “Hava Hukuku: Konusu ve Mahiyeti”, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C 2 S 4 (1945), s. 82.

<sup>124</sup> Paris Sözleşmesi ekler hariç ana metin: Tahir Çağa, a.g.k., s. 355-373. “(Madde 1) Yüksek Âkit taraflar, her devletin ülkesi üzerindeki (anavatan, kolonileri ve karasuları) hava sahasında tam ve münhasır bir hâkimiyete sahip olduğunu kabul ederler. (2) Âkit devletlerden her biri barışta başka âkit devletlerin uçaklarına/hava gemilerine (aéronefs: doğrusu hava araçları) zarar vermeden kendi ülkesi üstünden geçme hakkını tanıır. (3) Âkit devletlerin uçaklarına/hava gemilerine (aéronefs: doğrusu hava araçları) ülkesinin bazı bölgeleri üstünde uçmayı yasak edebilirler. 1929 yılında (4) Âkit devletler diğer devletler ile de özel anlaşmalar yapabilirler.” (Mazhar Nedim Göknül, a.g.k., s. 19; Tahir Çağa, a.g.k., s. 355-357).

<sup>125</sup> Ömer İlhan Akipek, a.g.k., s. 62; O. Aldıkaçtı, B. Kodaman, E. Onulduran, H. Köni (1986, 22 Nisan), M. Sağlam (Oturum Başkanı), *Milli Egemenlik Kavramının Fikri Gelişmesi Paneli* (19 Mayıs Üniversitesi), TBMM Kültür, Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları No: 17, Samsun 1986, s. 34.

<sup>126</sup> Paul B. Larsen, Joseph C. Sweeney, John E. Gillick, a.g.k., s. 35.

<sup>127</sup> Ömer İlhan Akipek, a.g.k., s. 53.

gerçektir.”<sup>128</sup> Uluslararası Hukuk Enstitüsü 1911 yılı Madrid oturumunda kabul edilen kurallar ve devletlere hava sahalarında egemenlik hak ve yetkisi tanınırsa devletlerin kabul etmeyecekleri düşünülen zararsız geçiş hakkı, 1919 yılında Birinci Dünya Savaşı sonrası Paris Uluslararası Seyrüsefer Sözleşmesi’nde hayata geçirilmiştir.

Sözleşmenin madde 7’sinde Fauchille’nin 1911 yılında ısrarla savunduğu hava aracının tescilinin hava aracı sahibi gerçek kişiye onun ya da tüzel kişiye başkanı veya yönetim kurulu başkanı ve yöneticilerinin en az üçte ikisinin uyuşu ile aynı olacak biçimde yapılması şartı kabul edilmiştir. Bu madde 1929 yılında hava aracının tescilinin her akit devletin kendi yasalarına göre yapılacağı ifadesi ile değiştirilerek egemenlik hakkı olarak devletin terciğine bırakılmıştır.

Madde 16 ile devlete hava sahasında kabotaj (EK-B’de de açıklandığı gibi her devletin kendi uyuşlarının yararına kendi ülkesinde ticari taşımacılık yapma) hakkı verilmiştir. Çağa bu maddeye itiraz etmiş, hastalık gibi acil vaziyetlerde yabancı uyuşlu uçakların kullanılmasına izin verilmemesinin kabotajın müdafaasını zor ve hatta imkânsız hale getirdiğini<sup>129</sup> ifade etmiştir. Oysa Çağa’nın itiraz etmesi gereken 1946 yılında Danimarka’ya ithal edilen THK-5 hasta nakliye uçağının Türk devletinde neden kullanılmadığı olabilirdi.

Madde 34 ile uluslararası hukukun kurumu Milletler Cemiyeti (MC)<sup>130</sup> bağılı olarak CINA/ICAN kurulmuş ve bu komisyona yasama, yürütme, danışma, bilgiyi merkezleştirme ve uyuşmazlıkları çözme yetkisi verilmiştir.<sup>131</sup> Uluslararası düzeni tesis etmekte kendilerini yetkili görenlerden ABD, “yeni seçilen Başkan’ın Avrupa politikasından uzak durma ilkesini benimsemesi sebebiyle MC sözleşmesini onaylamamıştır.”<sup>132</sup> “MC, kuruluş amacının aksine evrensel de olamayıp, Avrupa’ya sıkışmış”<sup>133</sup> ve daimi üyeler kendi çıkarlarını gerçekleştiremediklerinden, hedeflerine

<sup>128</sup> Gbenga Oduntan, a.g.k., s. 62; 82.

<sup>129</sup> Tahir Çağa, a.g.k., s. 201.

<sup>130</sup> “Milletler Cemiyeti’nin Birinci Dünya Savaşı sonrası kuruluşu ile uluslararası hukukun evrenselleşmesi gerçekleşmiştir.” (Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri Birinci Kitap*, a.g.k., s. 58.) “ABD, Birleşik Krallık, Fransa, İtalya ve Japonya bütün işleri halle kendilerini salahiyyetli görmüşlerdir.” (Cemil Bilsel, *Devletler Hukuku: Giriş*, a.g.k., s. 276.) “Almanya’nın 1926 yılında MC daimi üyeliğine kabulüyle Konsey daimi üye sayısı beş olmuştur.” (Baskın Oran, *Türk Dış Politikası Cilt I: 1919-1980*, İletişim, Yirminci Baskı, İstanbul 2015, s. 311.) “Konsey ve Meclis arasındaki ilişkilerin ve her birinin yetkilerinin açıkça tanımlanmadığı ve üye devletlerin ulusal egemenliğe olan inancının bir yansıması olan oybirliği ile karar alındığı” (UN Geneva, “Organization of the League”, <https://www.ungeneva.org/en/history/league-of-nations>, [10.12.2021]) bir ortamda elastiki siyasetin (Meclis’in yürütme aracı olan Konsey daimi üyelerinin politikaları), hükmeden hukuk kurallarına dönüştürülmesinin basit olamayacağı açıktır. Nitekim “karasularının mesafesi üzerinde devletler uyuşmamışlardır.” (Cemil Bilsel, *Devletler Hukuku: Giriş*, a.g.k., s. 106.)

<sup>131</sup> Cemil Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, a.g.k., s. 20.

<sup>132</sup> Oral Sander, *Siyasi Tarih 1918-1994*, İmge, Yirmi Üçüncü Baskı, Ankara 2013, s. 35.

<sup>133</sup> Malcolm N.Shaw, a.g.k., s. 1166; Oral Sander, *Siyasi Tarih 1918-1994*, a.g.k., aynı yer.

ulaşamadıklarından MC'den teker teker ayrılmışlardır. “Japonya 1931 yılında Çin’i işgal ederek MC’den ayrılırken, Japonya yerine daimi üye olan Sovyetler Birliği MC’den 1939 yılında atılmıştır. İtalya ve Almanya ise toprak işgaline girişmiştir.”<sup>134</sup>

Birinci Dünya Savaşı öncesi uçak ile motoruna ilişkin üçlü mülkiyetini geliştirmiş olan devletlerden savaşın galipleri olan Fransa, Birleşik Krallık, ABD ve İtalya, dünya hava sahasını yönetmek için ihtiyaçlarına göre politika formüle etmişler ve sözleşme üzerinden amaçlarına ulaşmışlardır. Sözleşmeyi onaylayarak üye olan savaş galiplerinden beş büyük devlete (ABD, Fransa, İtalya, Japonya ve Birleşik Krallık) ikişer ve kalan yedi devlete (Brezilya, Küba, Portekiz, Belçika, Yunanistan, Romanya ve Sırbistan) birer oy hakkı verilmiştir.<sup>135</sup> ABD’nin Avrupa politikası gereği ne MC ne de bağlısı CINA/ICAN üyesi olmadığını belirtmişlerdir. Daha sonra her devlete bir oy hakkı tanınmış ama daha önce ayrı olarak sayılmayan Birleşik Krallık dominyonlarına da birer oy hakkı verilmiştir.<sup>136</sup> Sözleşmeyi onaylayan devletler kendi akıllarıyla karar vermedeki eşitsizliği kabul etmişlerdir.<sup>137</sup> Diğer taraftan dünya genelinde hava seyrüseferinin yönetici komisyonu olan CINA/ICAN’ın ilk ve tek Genel Sekreterinin Fransız hukukçu Albert Jean François Roper olması,<sup>138</sup> sözleşme aslının Fransızca olması, Fransa’da bulunması ve onay belgelerinin de Fransa’ya gönderilmesi, Fransa’nın kuralların oluşumundaki etkisinin göstergesi olarak kabul edilebilir.

Hükümetler arası uluslararası örgüt olan CINA/ICAN ile aynı yıl 25 Ağustos 1919 tarihinde Danimarka, Almanya, Norveç, İsveç, Hollanda ve Birleşik Krallık hava yolu taşıyıcıları Lahey’de günümüz British Airways’in atası olan *Air Transport and Travel*

<sup>134</sup> Malcolm N.Shaw, a.g.k., s. 30.

<sup>135</sup> John C.Cooper, a.g.k., s. 267; Büyük devletlerin, “başlıca güçlerin her birinin iki temsilcisi, kalanlar grubundaki sınırlı çıkarlara sahip devletler birer temsilci ile tüm devletleri temsil edecektir. Uluslararası Hava Seyrüsefer Sözleşmesini 13 Ekim 1919 tarihinde Belçika, Bolivya, Brezilya, Çin, Küba, Ekvador, Fransa, İtalya, Panama, Polonya, Portekiz, Romanya, Siam, Çeko-Slovakya, Birleşik Krallık ve Uruguay imzalamıştır.” (Manufacturers Aircraft Association, *The Aircraft Year Book for 1920*, New York 1920, s. 87).

<sup>136</sup> Mazhar Nedim Göknül, a.g.k., s. 21.

<sup>137</sup> “1922 yılında onay veren devletler: Belçika, Kanada, Avustralya, Güney Afrika, Yeni Zelanda, Hindistan, Fransa, Yunanistan, Japonya, Portekiz, Siyam, Yugoslavya, İrlanda, Birleşik Krallık. 1923 yılında onay veren devletler: İtalya, Bulgaristan, Çekoslovakya. 1924 yılında onay veren devletler: Romanya, Uruguay, Polonya. 1927 yılında İsveç ve Danimarka; 1928 yılında Hollanda; 1931 yılında Norveç ve Irak; 1932 yılında Finlandiya; 1934 yılında İsviçre; 1935 yılında İspanya ve Arjantin; 1937 yılında Avusturya, Peru ve Letonya ve 1939 yılında Paraguay onay vermiştir. ABD, Brezilya, Şili imzalamakla birlikte onamamışlardır. Almanya, Macaristan ve Sovyet Rusya ne imzalamış ne de katılmıştır. Türkiye Cumhuriyeti ise, Lozan Barış Andlaşması 100. maddesi gereği sözleşmeye katılmayı yüklenmiş ancak coğrafi durumunun gerektiği değişikliklere ulaşma kaydına bağlayarak katılmamıştır.” (Cemil Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, a.g.k., s. 20, 21).

<sup>138</sup> ICAO, “Albert Roper (France)”, <https://www.icao.int/secretariat/SecretaryGeneral/Pages/biography-secretary-general-roper.aspx>, (05.07.2022).

(AT&T) önerisiyle toplanmışlardır.<sup>139</sup> Toplantının amacı uluslararası hava trafiğinin düzenlenmesinde işbirliği yaparak çıkarların en üst seviyede karşılanabilmesi olarak açıklanmıştır.<sup>140</sup> Henüz bebeklik aşamasında olan hava yolu taşıyıcıları hava yolu rotaları boyunca nirengilerin oluşturulmasına, meteoroloji raporlama ağına, seyrüsefer yardımcılarını standartlaştırmaya ihtiyaçları olması sebebiyle teknik ve ticari yöntem ve araçları belirlemede işbirliği yapmışlardır.<sup>141</sup> Toplantıda amaca ulaşma yöntemi olarak Fransa'nın CINA/ICAN kurallarına kendi yararına yön etmesine engel olma ve özelde Birleşik Krallık yararını da gözetme aracı olarak kullanmak üzere IATA kurma kararı alınmıştır.<sup>142</sup> *Hükümetler dışı uluslararası örgüt olan sivil toplum kuruluşu*<sup>143</sup> 1919 doğumlu IATA, günümüzdeki IATA öncülü olarak bilinmektedir. Taşımacıların hemen tümü devlete ait olan yolcu ve yük taşıyan hava yolu taşıyıcı şirketleridir.

“IATA'nın 1937 yılında üyeleri: KLM (Hollanda), British Airways ve Imperial Airways (Birleşik Krallık), Air France (Fransa), Lufthansa (Almanya), OLAG (Avusturya), SABENA (Belçika), DDL (Danimarka), Hellenic Society of Air Communications (EEES, Yunanistan), Malert (Macaristan), Ala Littoria ve Avio Linee (İtalya), DNL (Norveç), LOT (Polonya), AB Aerotransport (İsveç), Swiss (İsviçre), CLS ve CSA (Çekoslovakya), Aeropot (Yugoslavya).”<sup>144</sup>

Pan American'ın üyeliğe kabul edildiği 1939 yılına kadar Avrupa boyutuyla sınırlanan IATA, hava yolu taşıyıcılarının ihtiyaçlarına yönelik standartları belirleyerek, yasa oluşumuna katkı sağlamıştır.<sup>145</sup> Bu çerçevede hava yolu taşıyıcıları işbirliğiyle ulusötesi altyapı standardizasyonu sağlanarak birbirleri arasında yolcu ve yük aktarılabilmiştir.<sup>146</sup>

Havacılıkta ağırlık merkezi olmak isteyen İspanya<sup>147</sup>, CINA'da kendisine Fransa, Birleşik Krallık ve İtalya gibi iki oy hakkı verilmediği ve MC Konseyi'nde de daimi delegelik elde edemediği için Paris Sözleşmesi dışında kalmayı seçmiştir.<sup>148</sup> İspanya ile Portekiz ve 19 Lâtin Amerika devleti 1926 yılında Paris Sözleşmesi'nin bir kopyası

<sup>139</sup> Les Ailes (01.04.1926; N250), “L’IATA N’est Pas D’inspiration Allemande”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9607261t>, (26.10.2022).

<sup>140</sup> L’Air (15.09.1929; N237), “Le Dixième Anniversaire de L’International Air Traffic Association”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9808889r/fl.image>, (26.10.2022).

<sup>141</sup> John C. Leslie, “International Air Transport Association: Some Historical Notes”, *Journal of Interamerican Studies and World Affairs*, C 13 S 3/4 (1971), s. 324, 325; L’Air (20.07.1937; N425), “La 37 Session de L’IATA”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9797421q>, (26.10.2022).

<sup>142</sup> Αντωνής Γ. Βασακίς (Antonis G. Vassakis), a.g.k., s. 73.

<sup>143</sup> Paul B. Larsen, Joseph C. Sweeney, John E. Gillick, a.g.k., s. 36.

<sup>144</sup> Les Ailes (15.07.1937; N839), “A Paris S’est Tenue la 37 Session de L’IATA”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k65605105>, (26.10.2022).

<sup>145</sup> International Air Transport Association (IATA), “Early Days”, <https://www.iata.org/en/about/history/history-early-days/>, (30.09.2021).

<sup>146</sup> Αντωνής Γ. Βασακίς (Antonis G. Vassakis), a.g.k., s. 74.

<sup>147</sup> Ömer İlhan Akipek, a.g.k., s. 68.

<sup>148</sup> Tahir Çağa, a.g.k., s. 202.

olan Lâtin Amerika Hava Seyrüsefer Sözleşmesini (Convention Ibero-Américaine de Navigation Aérienne - CIANA) imzalamış, ancak onaylamada yeterli sayıya ulaşamadığı için sözleşme yürürlüğe girmemiştir.<sup>149</sup> Oysa Bilsel ile Göknil tarafından yürürlüğe girmeyen sözleşmeden yürürlüğe girmiş gibi “CIANA adında bir komisyon kurduğundan, CINA/ICAN’ı etkilediğinden”<sup>150</sup> bahsedilmiştir. Ayrıca CIANA kısaltması Çağa tarafından ve onu Sorgucu gibi kaynak yapanlarca “Commission Ibero-Américaine de Navigation Aérienne olarak ifade edilerek, 1928 yılından sonra birçok güney Amerika devletinin Pan-Amerikan (Havana) Sözleşmesine girmeleri ve 1935 yılında da İspanya ve Arjantin’in Paris Sözleşmesine katılmaları neticesinde sözleşmenin ehemmiyetini kaybettiği”<sup>151</sup> belirtilmiştir. Oysa CIANA kısaltmasının ilk harfi Commission değil, Convention’dır. Türkiye Cumhuriyeti’nde yapılan tez çalışmalarında kullanılan Taşkın, Bilsel, Çağa, Göknil kaynakları bu tez için de önemli kaynaklar arasında yerini almıştır. *Ama bu tezi diğer tezlerden farklı yapan birincil kaynaklarla doğrulama yapması ve yanlışın yanlış devam etmesine dur denilmeye çalışılması olmuştur.*

Avrupa politikası gereği 1919 Paris Sözleşmesi’ni onamayan ABD, “1928 yılında Havana’daki Altıncı Pan-Amerikan Konferansı sırasında Paris Sözleşmesi’nin hükümlerinin çoğunu kopyalayan, bu hükümlere uluslararası hava yolu taşıyıcılarının kurulmasını teşvik eden Pan Amerikan (Havana) Sözleşmesini imzalamış ve onamıştır.”<sup>152</sup> Uluslararası hava yolu taşıyıcısı kurulması düşüncesinin olgunlaştırılarak 1944 yılındaki Şikago konferansında Avustralya-Yeni Zelanda önerisi olarak yer aldığı tezin sonraki sayfalarında belirginleşmiştir. Uluslararası Hukuk Enstitüsü tarafından 1910 ve 1911 yıllarında kabul edilen “barış zamanında ticari uçakların geçiş serbestisinin geçilen devlet tarafından oluşturulan düzenlemelere tabi olduğu ve devletlerin askeri bölgeler üzerinde uçuşu yasaklama hakkına sahip bulunduğu”<sup>153</sup> maddeleri on yedi yıl sonra Havana Sözleşmesi’nde yer almıştır. Bununla birlikte bu sözleşme ile zararsız geçiş hakkına ilave olarak bir serbestlik hakkı daha tanınmıştır. Ekleri olmayan bu Sözleşmeye göre âkit devletlerden biri, diğerinin hava limanına yolcu ve mal bırakabilecek ve buradan başka bir yabancı devlete yolcu ve mal

<sup>149</sup> Paul B. Larsen, Joseph C. Sweeney, John E. Gillick, a.g.k., aynı yer.

<sup>150</sup> Cemil Bilsel, a.g.k., s. 22; Mazhar Nedim Göknil, a.g.k., s. 22.

<sup>151</sup> Tahir Çağa, a.g.k., s. 35; 203; Ayhan Sorgucu, *Hava ve Uzay Hukuku*, Adalet Yayınevi, Beşinci Baskı, Ankara 2019, s. 40. (Ayhan Sorgucu’nun kaynağı Tahir Çağa’dır.)

<sup>152</sup> Paul B. Larsen, Joseph C. Sweeney, John E. Gillick, a.g.k., aynı yer. “Pan-Amerikan Konferansı, ABD ve Latin Amerika komşularından (Pan American Union) oluşan bir örgüt, 1889 yılında Washington, D.C.’de resmi olarak toplanmaya başlamıştır. Bunu güvenlik ve ticari konularla ilgili bir dizi konferans izlemiştir.”

<sup>153</sup> Aeronautical Chamber of Commerce of America (ACCA), *Aircraft Year Book for 1928*, New York 1928, s. 323.

alabilecektir.<sup>154</sup> Böylece ABD'nin herhangi bir hava limanından alınan yolcunun ve/veya malın bir kısmı Meksika'da bir hava limanına bırakılıp, buradan alınan yolcuyla ve/veya malla Brezilya'ya, Şili'ye ve diğerlerine bırakılıp alınarak ABD'de bulunan hava limanına geri dönüş yapılabilecektir.

Dünya hava sahası yönetimi Amerika'da ve Avrupa başta dünyanın geri kalanında 1919 Paris Sözleşmesi ve 1928 Pan Amerikan (Havana) Sözleşmesi ile biçimlendirilmeye başlanmıştır. Birinci Dünya Savaşı başında dünyada uçak motoru birinci mülkiyeti bulunanlar İsviçre, Avusturya-Macaristan, Belçika, Birleşik Krallık, İtalya, Almanya, Fransa ve **ABD**'dir. İkinci Dünya Savaşı öncesine gelindiğinde ise *CINA/ICAN üyesi devletlerden uçak motoru birinci mülkiyeti (üretim ve kullanım bilgi ve beceri bilgisi) geliştirenler Belçika, Birleşik Krallık, Çekoslovakya, Fransa, İspanya, İtalya, Japonya, Polonya, Romanya olarak belirlenmiştir.*<sup>155</sup> Geliştirilen birinci mülkiyet bilgisine göre *uçak motoru ikinci mülkiyet üretim, montaj, kullanım becerisi bulunan CINA/ICAN üyesi devletlerin sayısı ise on beş*<sup>156</sup> olarak tespit edilmiştir. CINA/ICAN üyesi devletlerden *uçak birinci mülkiyeti bulunan devletlerin sayısı ise on beş*<sup>157</sup> iken, *ikinci mülkiyeti bulunan devletlerin sayısı ise yirmi bir*<sup>158</sup> olmuştur.

## 2. Dünya Hava Sahası Yönetim Yapısı Biçimlendirilmesi

Birinci Dünya Savaşı'nda askeri uçağın ulusal egemenlik hak ve yetkisi tanımadığı, hava sahasında egemenlik tesis etmenin zor olduğu anlaşılınca devletlere iki serbestlik derecesini (zarar vermeden uçuş ve mecburi iniş) tanımaları şartıyla kara ve deniz ülkeleri üzerinde hava ülkesi/ülkeleri verilmesi sözleşmeyle geçerlik kazanmıştır. İkinci Dünya Savaşı'na kadar iki ana sorun ortaya çıkmıştır. İlki savaşta pazar sorunu yaşamayan üçlü mülkiyeti bulunanlar, savaş bitiminde üçlü mülkiyet sarmal döngüsünü sağlayacak üçüncü mülkiyetteki para unsurunun yok denecek kadar azlığı ve karar vericilerin ikna edilememesi sebebiyle uçak ve motorunun ikinci mülkiyetinin ve doğrudan etkilediği birinci mülkiyetin durma noktasına gelmiş olmasıdır. İkincisi

<sup>154</sup> Ömer İlhan Akipek, a.g.k., s. 71, 72; Tahir Çağa, a.g.k., s. 205, 206.

<sup>155</sup> C.G. Gray and Leonard Bridgman (ed.), *Jane's All the World's Aircraft 1938*, Sampson Low and Marston CD Company, London 1938, s. 1d-107d.

<sup>156</sup> "Uçak motoru ikinci mülkiyet becerisi bulunanlar: Avustralya, Belçika, Birleşik Krallık, Çekoslovakya, Finlandiya, Fransa, İspanya, İsveç, İsviçre, İtalya, Japonya, Kanada, Polonya, Portekiz, Romanya." A.k., aynı yer.

<sup>157</sup> "Uçak birinci mülkiyet bilgisi geliştirenler: Belçika, Bulgaristan, Birleşik Krallık, Çekoslovakya, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Hollanda, İsveç, İtalya, Japonya, Letonya, Polonya, Romanya, Yugoslavya." A.k., s. 1C-316C.

<sup>158</sup> "Tayyere ikinci mülkiyet becerisi bulunanlar: Avustralya, Arjantin, Belçika, Bulgaristan, Birleşik Krallık, Çekoslovakya, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Hollanda, İsveç, İsviçre, İtalya, Japonya, Kanada, Letonya, Norveç, Portekiz, Romanya, Yugoslavya, Yunanistan." A.k., aynı yer.

1929 yılı ABD kökenli ekonomik durgunluk sebebiyle meydana gelmiştir. Bu iki, ana sorun çerçevesinde dünya hava sahası yönetim yapısını biçimlendirme yeteneğine sahip daha önce ifade ettiğimiz devletlerden öne çıkan okyanus ötesindeki ABD'nin, Avrupa'da Fransa'nın kendi hava ülkelerine ilişkin yönetim yapılarını nasıl kurdukları ve geliştirdikleri belirlenmiştir. Bu belirleme sayesinde sorunlu komşu Yunanistan'ın ve sorunlar sebebiyle etki eden ve tepki veren Türk devletinin kendi hava ülkelerine ilişkin çalışmaları anlaşılır olmuştur.

## 2.1. ABD Hava Sahası Yönetim Yapısı

Hava ülkesinden tüm faydanın sağlanabilmesine ilişkin ilk üçlü mülkiyet Wright kardeşler ve dolayısıyla ABD tarafından korunarak geliştirilmeye başlanmıştır. Üçlü mülkiyetlerinin üçüncüsünde bisiklete ilişkin elde ettikleri bilgi, beceri, para birikimleri ile uçak ve motorunun bilgi ve beceri bilgisi geliştirmeye ve bunu test etmeye karar vererek üçlü mülkiyet sarmal döngüsünü başlatmışlardır. Birinci mülkiyeti Langley'in bilimsel çalışmaları ve rüzgâr tüneli ile geliştirerek uçak ve motorunun bilgi ve beceri bilgisini elde etmişler ve bunu test etmişlerdir. İlk patentlerini 22 Mayıs 1906 tarihinde kazanan<sup>159</sup> Wright kardeşler, üçüncü mülkiyetin para unsurunu geliştirmeyi “ABD ordusunu 25 bin ABD dolarına bir uçak almaya ikna ederek”<sup>160</sup> ABD federal devletinin üçüncü mülkiyetinin karar unsuru ve karar sonucunda para unsurundan ikinci mülkiyet ve dolayısıyla birinci mülkiyet çalışması için para sağlamışlardır. Üçlü mülkiyet sarmal döngüsü birinci mülkiyetinde Wright kardeşler, ikinci mülkiyetinde Wright kardeşler ve ABD ordusu, üçüncü mülkiyetinde Wright kardeşler ve ABD federal devleti tarafından çalıştırılmaya başlanmıştır. Diğer bir bisikletçi “Glenn Hammond Curtiss ise ABD donanması için deniz uçağı tasarlayarak ve üreterek”<sup>161</sup> üçlü mülkiyetini geliştirirken, üçüncü mülkiyetin bilgi ve becerisine su üstünden havalanan ve su üstüne inen uçağın ilk bilgi ve becerisini yüklemiştir. Otomobil parçası üreticisi Thomas Benoist, Curtiss'in birinci mülkiyetindeki uçan teknesini Tampa Körfezi boyunca hizmet vermesi için üçüncü mülkiyetindeki para unsuru (kendi finansmanı) ile Curtiss'in ikinci mülkiyetine inşa ettirmiştir. Curtiss'in birinci mülkiyetindeki beceri bilgisinden faydalanarak kendi ikinci mülkiyeti ile her seferinde 18 millik yolculuk için bir yolcuyu tek yön 5 ABD

---

<sup>159</sup> Paul B. Larsen, Joseph C. Sweeney, John E. Gillick, a.g.k., s. 4.

<sup>160</sup> A.k., aynı yer.

<sup>161</sup> A.k., s. 5.

doları ücretle taşımıştır.<sup>162</sup> Daha önce birinci mülkiyette büyük oranda kafa emeği harcanırken, daha düşük bir oranda kol emeği kullanıldığını ve ikinci mülkiyette tam tersine küçük bir oranda kafa emeği harcanırken, büyük oranda kol emeği kullandığını ifade etmiştik. Bu çerçevede Benoist'in birinci mülkiyeti bulunmadığı doğrudur.

ABD hava ülkesinden tüm faydayı sağlayabilmek için vatandaşlarının ve dolayısıyla devletin üçlü mülkiyetini koruyarak geliştirmeye başlamıştır. Bununla birlikte vatandaşları bir araya gelip ihtiyaçlarını ve önerilerini daha yüksek sesle duyurabilmek için sivil toplum kuruluşu kurmakta gecikmişlerdir. Gecikmelerin sebebi patent davaları ve kişisel kıskançlıklar olarak belirlenmiştir.<sup>163</sup> Nihayet üçlü mülkiyet sahibi gerçek ve özel tüzel kişiler 13 Şubat 1917 tarihinde endüstriyi etkileyen teknik ve ticari sorunları ancak birlikte çözebilecekleri düşüncesiyle AMA'yı kurmuşlardır.<sup>164</sup> Birlik başkanı Frank H. Russell, “hava aracının ticari kullanımının henüz gelişmediğini, tek müşterinin Sam Amca (ABD hükümeti) olduğunu”<sup>165</sup> ifade etmiştir. Aynı yıl, Nisan 1917'de savaşa dâhil olan ABD'de hükümet, *Ulusal Havacılık Danışma Komitesi (National Advisory Committee for Aeronautics – NACA)*<sup>166</sup> aracılığıyla birinci mülkiyeti bulunan Langley'in adının verildiği araştırma merkezinden üçüncü mülkiyeti ile Birleşik Krallık, Fransa ve kendisinin ihtiyacı olan uçak ile motorunun birinci ve ikinci mülkiyetlerini eşgüdümleyerek yön etmiştir. Hedefine ulaşabilmek için sisteme otomobil ikinci mülkiyet seri üretim ve montaj becerisi bulunan üreticilerini de katmış ve patent sorununu AMA'nın hazırlayarak önerdiği çapraz lisans sözleşmesini kabul ederek çözmüştür.<sup>167</sup>

Savaş sona erdiğinde hava ülkesinden tüm faydayı sağlamak için var edilen üçlü mülkiyetin nasıl korunarak geliştirileceği sorusuyla karşılaşmıştır. NACA Avrupa'da aynı sorunun nasıl çözüldüğünü araştırmış ve *Kongre*'ye,<sup>168</sup> Birleşik Krallık'ın ve Fransa'nın ticari havacılığın geliştirilmesine devlet bütçesiyle (devletin üçüncü mülkiyetininin para unsuru ya da ulusun parası) destek sağladığını, sübvans e ettiğini rapor

---

<sup>162</sup> Air Transport Association of America (ATA: 2000), “A New Century: A New Vision”, <https://airlines.org/wp-content/uploads/2014/08/2000.pdf>, (19.04.2023).

<sup>163</sup> Manufacturers Aircraft Association, *The Aircraft Year Book for 1919*, a.g.k., s. 32.

<sup>164</sup> A.k., s. 32, 33.

<sup>165</sup> A.k., s. 47.

<sup>166</sup> NACA: “Mart 1915'te Kongre kararıyla havacılıkla ilgili teknik konularda yardım ve bilgi sağlamak için ülkedeki en seçkin ve deneyimli mühendis ve bilim adamlarıyla oluşturulan komite, aerodinamik ve uçak motoru geliştirme alanlarında çok kapsamlı araştırma çalışmaları yürütmektedir. Komitenin araştırma çalışmalarının çoğu, Langley Field'daki aerodinamik laboratuvarında yürütülmektedir.” ACCA, *Aircraft Year Book for 1927*, New York 1927, s. 90, 91.

<sup>167</sup> Manufacturers Aircraft Association, *The Aircraft Year Book for 1919*, a.g.k., s. 35-39.

<sup>168</sup> Kongre'nin, ABD Anayasası madde 1'de “Senato ve Temsilciler Meclisinden oluştuğu” ifade edilmiştir. National Archives, “The Constitution of the United States: A Transcription”, <https://www.archives.gov/founding-docs/constitution-transcript>, (11.08.2022).

etmiş ve Ticaret Bakanlığı bünyesinde bir Havacılık Bürosu kurulmasını da kapsayan bir sivil havacılık yasası yapılmasını önermiştir.<sup>169</sup> Bu çerçevede Ticaret Bakanı 1921 yılında hava hukuku konferansı düzenlemiş ve yatırım sermayesine (vatandaşlarının üçüncü mülkiyetlerinin korunarak geliştirileceğine) güvence verecek bir yasa tasarısı hazırlamıştır.<sup>170</sup> Ancak yasa, tasarı halinde kalmıştır.

NACA 1924 yılında tekrar girişimde bulunmuş ve bu sefer ulusal savunma için uçak endüstrisinin (hava ülkesinden tüm faydayı koruyarak geliştirmede üçlü mülkiyetin) önemini belirten bir raporu Başkan'a sunmuştur. Detayı aşağıda yer alan raporda, sağlam bir sermayesi (üçüncü mülkiyeti) olan ve acil bir durumda hızla genişleyebilme kabiliyetine sahip ülke çapında dağılmış yeterli sayıda tasarımcı ve üreticilerden (birinci ve ikinci mülkiyeti bulunanlar) bahsedilerek önerilerde bulunulmuştur. Önerilerde özetle, bilimsel çalışmanın (birinci mülkiyetin), devlet yardımının (devletin üçüncü mülkiyetinin maddi ve manevi kumbarasının kullanımının karar unsuruyla kilidinin açılmasının), süreklilik ve uzmanlık (üçlü mülkiyetin korunarak gelişimi) için siparişlerin farklı üreticilere verilmesinin ve önceden bilgilendirmenin önemi vurgulanmıştır.

“Sivil havacılık umulduğu gibi gelişmedi. Hava aracı üreticileri siparişler için devlet kurumlarına güvenmek zorunda kaldı ve sınırlı miktardaki hükümet alımları bir dizi üreticiyi hava aracı işinden çıkmaya zorladı. Sanayinin üretken kapasitesinin tatmin edici bir çekirdek kalmayabilecek kadar azalması ciddi bir endişe meselesidir. *Tatmin edici bir çekirdek* ile, ülke çapında dağılmış, sağlam bir mali temelde faaliyet gösteren ve acil bir durumda hükümetin ihtiyaçlarını karşılamak için hızlı genişleme yeteneğine sahip bir dizi hava aracı üreticisi kastedilmektedir.”<sup>171</sup> “Komitenin sonuç ve genel önerileri: (1) Bilimsel araştırma, tüm havacılık gelişimi alanındaki en önemli konudur. Havacılıkta önemli ilerleme, yalnızca uzun süre devam eden ve iyi yönlendirilmiş bilimsel araştırmalarla elde edilebilecek bilginin sürekli edinilmesine bağlıdır. (2) Hava posta hizmeti Postane Departmanı altında sürdürülmeli ve gece uçuşları için yer ekipmanı New York ve San Francisco arasındaki tüm güzergâhı kapsayacak şekilde genişletilmelidir. (3) Ticari havacılığın hızlı gelişimi, öncelikle hava araçlarının emniyetini ve işletme ekonomisini artırmaya bağlıdır. Diğer devletler, özellikle Birleşik Krallık ve Fransa, doğrudan sübvansiyonlar yoluyla ticari havacılığı teşvik etmiştir ve deneyimleri göstermiştir ki,

---

<sup>169</sup> Manufacturers Aircraft Association, *The Aircraft Year Book for 1921*, Small and Maynard Company, Boston 1921, s. 229.

<sup>170</sup> ACCA, *Aircraft Year Book for 1922*, New York 1922, s. 33. ACCA (Havacılık Ticaret Odası) “1921 yılının son günü, 31 Aralık'ta New York eyaleti yasalarına göre havacılığı geliştirmek ve havacılıkla ilgili hem ulusal hem de eyalet çapında adil ve hakkaniyetli yasaların çıkarılmasını sağlamak için kurulmuştur. Üyeleri arasında Orville Wright ve Glenn H. Curtis yer almaktadır.” A.k., s. 2.

<sup>171</sup> ACCA, *Aircraft Year Book for 1925*, New York 1925, s. 7, 8.

doğrudan veya dolaylı olarak devlet yardımı verilmedikçe, ticari hava taşımacılığı finansal olarak başarılı olamamaktadır.”<sup>172</sup>

ABD’de bir asırdan daha kısa bir süre önce posta, *pony express* (atlı posta sistemi) ile taşınıyordu.<sup>173</sup> Kongre bu ticari ihtiyacı dikkate alarak 2 Şubat 1925 tarihinde ticari havacılığı teşvik eden ve Posta Müdürü’ne hava posta hizmeti için sözleşme yapma yetkisi veren bir yasa yapmıştır.<sup>174</sup> Ticari hava yolları taşımacılığının gelişimi için hükümetin posta idaresi tarafından sağlanan hava posta hizmeti, söz konusu yasa çerçevesinde özel sektör (hava yolu taşıyıcıları) tarafından sağlanmaya başlamıştır.

Devletin üçüncü mülkiyetinin para unsurunun ya da ulusun parasının kullanımı önerisi sebebiyle politikanın yasallaşmadığını değerlendiren Ticaret Bakanı Hoover, ticari havacılığın sorununun net olarak tespit edilip çözüm üretilmesi için Sivil Havacılık Ortak Komitesi kurmuş, bu komiteye bir rapor hazırlatmıştır. Sonra raporu, hükümetin ticari havacılığı sübvanses etmesine ihtiyaç bulunmadığını, ancak belirli hizmetleri karşılaması gerektiğini ifade eden önsözyle birlikte Kongre’ye iletmıştır.<sup>175</sup> Rapor’da Kongre’den, Ticaret Bakanlığı’nda sivil hava seyrüseferini düzenleme yetkisine sahip bir sivil havacılık bürosunun kurulması ve uluslararası hava seyrüsefer düzenlemelerinin yönetilmesini de kapsayan sivil havacılık yasasını çıkarması istenmiştir.<sup>176</sup> NACA ve Ticaret Bakanlığı tarafından iki kez girişimde bulunulmasına rağmen Kongre tarafından ihtiyacın sağlanmasına onay verilmemesi sebebiyle bu sefer ABD Başkanı, *ABD Havacılık Ticaret Odası’ndan (Aeronautical Chamber of Commerce of America - ACCA)* sorunlarla birlikte önerilerini iletmesini istemiştir. Hava ülkesinde tüm faydanın sağlanmasına ilişkin üçlü mülkiyetin korunarak geliştirilmesinde karşılaşılan sorunları ve önerileri içeren yanıt aşağıda yer alan mektupla iletilmiştir. Mektupta özetle belirsizlik ve sipariş alamama riskinin sermayeyi kaçırdığı gibi savaş zamanı kazanılan yeteneğin de geri dönüşü olmayacak biçimde kaybedilmek üzere olduğu (üçüncü mülkiyetin sıfırlanacağı) belirtilmiştir. İlave olarak özel sektörün ulusal egemenlik (mantık yasası yapabilme) yetkisi bulunan devlet ile

---

<sup>172</sup> A.k., s. 275.

<sup>173</sup> Manufacturers Aircraft Association, *The Aircraft Year Book for 1919*, a.g.k., s. 23.

<sup>174</sup> The Statutes Large of the United States of America (December, 1923 - March, 1925), “Public Laws of the Passed at the Sixty-Eight Congress (Vol. XLIII)”, Government Printing Office, Washington 1925, <https://tile.loc.gov/storage-services/service/l1/l1sl/l1sl-c68/l1sl-c68.pdf>, (11.08.2022), s. 805, 806; Air Mail Act: Public, No. 359 (1925 Hava Posta Yasası) madde 4: “Posta Müdürü, hava postasının hava postasından elde edilen gelirin beşte dördünü geçmemek üzere belirleyeceği noktalar arasında uçak ile taşınması için herhangi bir kişi, firma veya kuruluşla sözleşme yapmaya ve birinci sınıf postadan elde edilen gelirin beşte dördünü geçmeyecek bir oranda hava postası dışındaki birinci sınıf postanın uçak ile taşınması için ayrıca sözleşme yapmaya yetkilidir.”

<sup>175</sup> ACCA, *Aircraft Year Book for 1926*, New York 1926, s. 6-13.

<sup>176</sup> A.k., s. 111.

rekabet edemeyeceğinin kendileri tarafından bilindiği vurgulanmıştır. Ayrıca özel sektöre verilecek işin neredeyse bedavaya yapılmasının istenmesinin ve devlet gücünün tehdit olarak kullanılmasının kendilerini yok edeceğinin (birinci mülkiyetin ve üçüncü mülkiyetin sıfırlanacağı) bilinmesi istenmiştir. Son olarak tasarımcıya, düşünce (kafa) emeğine, bilgi üreten birinci mülkiyete saygı duyulması talep edilmiştir.

“(1) *Güvenli üretim sürekliliği*: Birleşik Devletler hükümetinin hava aracı kullanan tüm departmanları tarafından tasarım ve mühendislik gelişiminde ve gerekli tiplerin inşasında belirli bir süreklilik için bir tedarik politikasının benimsenmesi. Bu süreklilik politikası, dikkatli bir şekilde uygulanırsa, bilginin ve tesislerin gelişimini sınırlayan koşullar zamanla düzelecektir. (2) *Devletin özel sektör ile rekabetinin durdurulması*: Son zamanlarda Hükümet tarafından bu rekabeti azaltmak için övgüye değer çabalar gösterilmiş olsa da, bunun sürekli bir gelecek politikası olacağına dair kesin bir güvence henüz özel sektöre verilmemiştir. (3) *Ekipman alımında yıkıcı fiyat politikasının ortadan kaldırılması*: Büyük ölçüde hükümetin sözleşme görevlilerinin soruşturmalara maruz kalması ve tüm tedarik işinin esnek olmayan kurallara dayanması nedeniyle Temmuz 1919'dan günümüze kadar olan süreçte siparişlerin büyük bir kısmı riskle orantılı adil bir kâr getirmeyen fiyatlara verilmiş ve birçok durumda ağır kayıplara neden olmuştur. Bu nedenle, Birleşik Devletler'de güçlü, yetenekli, iyi donanımlı bir endüstri oluşturmaktan çok, yok etme eğilimi hâkimdi. Bu sonuca rekabetçi ihale, sözleşme görevlilerinin sözleşme müzakerelerinde aşırı titiz olma eğilimi ve hükümete ait fabrika ve tesislerin, fiyatları adil bir seviyenin altına çekmek için bir tehdit olarak kullanılması sebep olmuştur. (4) *Maddi mülkiyet olarak tasarım mülkiyet haklarının tanınması ve onurlandırılması*: Hükümetin sözleşme görevlileri, tasarımcıdan haklarını hükümete satmasını talep etti. Bu tasarımdan oluşturulan üretim siparişlerinin rekabetçi ihaleye açılmasının zorunlu bir nedeni haline geldi. Sonuçta hükümetin yeterli ekipman tedarik etmesini engelledi; üreticilere zorluk çıkardı ve kuşkusuz tasarım departmanlarının büyümesini kısıtladı.”<sup>177</sup>

Bu mektup sonrasında havacılık endüstrisi ile hükümetin ulusal savunma (harp ve donanma daireleri) temsilcileri bir araya gelmişler ve hükümet için detayı aşağıda sunulan bir politika geliştirmişlerdir.

“(1) Hükümet hava aracı, motorları ve teçhizatının devlet kurumları dışında tasarım ve üretimini teşvik edecek ve düzenleyecektir. Hükümet havacılık endüstrisi ile rekabet halinde bu tür çalışmalara girişmeyecektir. (2) Hükümet tüm havacılık malzemelerine uygulanan tescilli tasarım hakları ilkesini tanıyacak ve sürdürecektir. (3) Devlet, yerleşik üreticilerin ürünleri olan hava aracı, motorları veya aksesuarlarının tasarım haklarını satın alamaz veya edinemez. (4) Hükümet tasarım projesi geliştirilmesinde devlet yardımını talep edecek büyüklükte olmadığı sürece, asıl parçalar test için sunulduktan sonra veya söz konusu parçalar mevcut ve kabul edilen standart tiplere göre üstünlüklerini gösterene kadar yeni tasarımlı hava aracı, motorları veya aksesuarları satın almayacaktır. (5) Hükümet, tüm büyük onarım ve yeniden yapılanma için sanayinin olanaklarından mümkün olduğu kadar yararlanacaktır. (6) Hükümet, birimlerinin başarılı bir

<sup>177</sup> A.k., s. 314, 315.

şekilde çalışmasının devamı için sanayi ile işbirliği yapacak ve gerektiğinde sanayinin kendi içinde taşeronluk ilkesini tanıyacaktır. (7) Hükümet, sanayinin akredite temsilcileri ile karşılıklı sorunlarını göz önünde bulundurarak zaman zaman görüşme politikasını sürdürecektir. (8) Hükümet havacılık aksesuarlarını, malzemelerini ve donanımını mümkün olduğu kadar standart hale getirecek ve standart dışı malzeme ve malzemelerin tedarikine başka şekilde yardımcı olacaktır.”<sup>178</sup>

Sonunda Kongre ikna olmuş ve hava ticaret yasası (federal yasa) 20 Mayıs 1926 tarihinde kabul edilip Başkan tarafından onaylanmıştır. ABD Anayasası madde 1 bölüm 8’deki eyaletler arasında ve yabancı devletlerle ticareti düzenleme yetkisinin Kongre’ye ait olduğu açıklamasına dayanılarak hava yolu rotalarını belirleme yetkisi federal hükümete verilmiştir.<sup>179</sup> ABD Anayasası madde 6’da Anayasa ve buna uygun olarak yapılacak yasaların ve ABD’nin yaptığı ve yapacağı antlaşmaların en yüksek yasa olarak kabul edileceği ve her eyaletteki yargıçların, herhangi eyaletin anayasasında ve yasalarında yer alan herhangi bir şeyin Birleşik Devletler anayasasıyla bağlı olacağı<sup>180</sup> belirtilmiştir. Bu çerçevede yürürlüğe giren ve on dört maddeden oluşan *1926 Hava Ticaret Yasası*,<sup>181</sup> yirmi bir eyaletin birbiriyle uyumsuz sivil havacılık yasalarını rafa kaldırmıştır.<sup>182</sup> Söz konusu yasanın amacı, hava araçlarının ticarete ve diğer amaçlarla kullanılmasını teşvik etmek ve düzenlemek olarak belirlenmiş ve madde 2 ile Ticaret Bakanı’nın görevleri sayılmıştır. Görevleri arasında Birleşik Devletler’de hava ticaretinin ve havacılık endüstrisinin gelişmesi için olasılıkları incelemesi yer almıştır. Madde 5 ile girişin başında açıkladığımız hava sahası yönetim safhalarından hava limanı ve yaklaşma safhaları yönetimi belediyelere verilirken, saha yönetimine ilişkin hava yolu rotalarını belirleme ve seyrüsefer yardımcı sistemlerini tesis etme, işletme ve bakımını yapma görevi Ticaret Bakanlığı’na verilmiştir. Madde 6 ile Panama Kanal Bölgesi dâhil Birleşik Devletler karaları ve denizleri üzerindeki hava sahasının tam egemenliğine sahip olduğunu beyan etmiştir. Ayrıca yabancı devletlerin sivil hava araçlarının Birleşik Devletler hava ülkesinden fayda sağlayabilmesi için, Birleşik Devletler sivil hava araçlarına kendi hava ülkelerinden faydalanma izni vermesini şart koşmuştur. İlave olarak hava kabotaj hakkına sahip çıkarak, Birleşik Devletler eyaletleri içinde ve eyaletleri arasında hava ülkesinde ikinci ve üçüncü mülkiyetini koruyarak

<sup>178</sup> A.k., s. 316.

<sup>179</sup> National Archives, “The Constitution of the United States: A Transcription”, <https://www.archives.gov/founding-docs/constitution-transcript>, (11.08.2022); ACCA, *Aircraft Year Book for 1927*, a.g.k., s. 5.

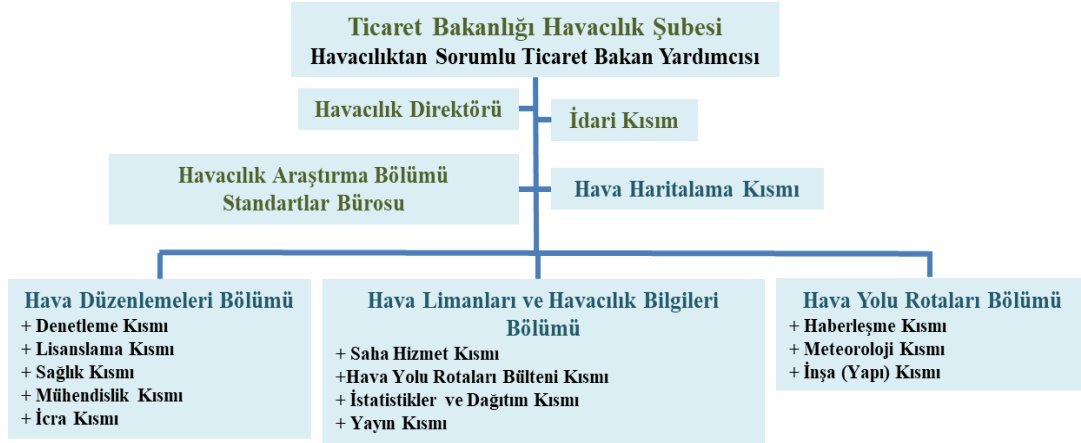
<sup>180</sup> National Archives, a.g.k., aynı yer.

<sup>181</sup> The Statutes Large of the United States of America (December, 1925 - March, 1927), “Public Laws of the Passed at the Sixty-Ninth Congress (Vol. XLIV)”, United States Government Printing Office, Washington 1926, <https://tile.loc.gov/storage-services/service/l1/lsl/lsl-c69/lsl-c69.pdf>, (11.08.2022), s. 568-576.

<sup>182</sup> ACCA, *Aircraft Year Book for 1927*, a.g.k., s. 3-5.

geliştirme hakkını sadece kendi vatandaşlarına (kendi gerçek ve tüzel kişilerine) vermiştir. Madde 8 ile Ticaret Bakanı'na verilen görevleri yerine getirmesi için yardımcı kadrosu açılmıştır. Ticaret Bakan Yardımcısı'na bağlanan Havacılık Şubesi yapısı aşağıda Tablo 4'te sunulmuştur. *Hava seyriüsefer hizmeti (Air Navigation Service – ANS)* sağlama işi on dokuz bölgede örgütlenmiş olan Deniz Feneri Servisi'ne verilmiş ve denetlemek üzere havayolları şubesi görevlendirilmiştir.<sup>183</sup>

**Tablo 4:** ABD 1926 Yılı Ticaret Bakanlığı Havacılık Şubesi Yapısı<sup>184</sup>



Bu yasaya göre Havacılık Şubesi tarafından Paris Sözleşmesi de dikkate alınarak taslak kurallar hazırlanmış, bu kurallara ilişkin görüşü alınmak üzere sivil havacılık şirketlerinin temsilcilerinden oluşan bir komite kurulmuş ve taslak kurallar geliştirilmiştir. Taslak kurallar 31 Aralık 1926 tarihinde sivil havacılığı düzenleyen kurallar olarak yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.<sup>185</sup> Hava aracı üçlü mülkiyeti bulunanlar ile müşterisi olan devlet işbirliğiyle formüle edilen politika Ordu ve Donanma'nın hava aracı tedarikine ilişkin beş yıllık programının yürürlüğe girmesiyle uygulanmaya başlamış ve ikinci mülkiyeti bulunanların ve aslen bağımlı oldukları birinci mülkiyetin yolu açılmıştır.<sup>186</sup>

Sıra üçlü mülkiyetin yabancı hava ülkelerine doğru etki alanını genişleterek korunmasına gelmiştir. Buna ilişkin geliştirilmesi istenen politika<sup>187</sup> çerçevesinde Orta ve Güney Amerika'da ikinci mülkiyet becerisi için hava aracı sanayi ve hava yolu rotaları kurulmasına yardımcı olmak üzere havacılık ticaret komisyonu görevlendirilmiştir.<sup>188</sup>

<sup>183</sup> A.k., s. 6, 7.

<sup>184</sup> ACCA, *Aircraft Year Book for 1929*, New York 1929, s. 383.

<sup>185</sup> ACCA, *Aircraft Year Book for 1927*, a.g.k., s. 10.

<sup>186</sup> A.k., s. 217.

<sup>187</sup> ACCA, *Aircraft Year Book for 1928*, a.g.k., s. 331.

<sup>188</sup> A.k., s. 145.

Hava ülkesinden tam fayda sağlayabilmek için ABD’de üçlü mülkiyetin temeline birinci mülkiyet bilgi ve beceri bilgisi yerleştirildiği görülmektedir. Bu çerçevede havacılık mühendisliğinin sürekli gelişimi gerektiği açıklanmıştır.<sup>189</sup> Bu maksatla Daniel Guggenheim havacılık teşvik fonu ile ülkenin farklı bölgelerindeki New York, Purdue, Detroit, Michigan, Minnesota, Nebraska, Wisconsin ve Wyoming üniversiteleri ile yine farklı merkezlerinden Rensselaer Politeknik, Şikago Zırh Teknoloji, Kaliforniya Teknoloji ve Massachusetts Teknoloji enstitülerinde havacılık sektörünün uzmanları yetiştirilmeye başlanmıştır.<sup>190</sup> Televizyonun henüz icat edilmediği bu yıllarda radyo, halkın genel havacılık eğitiminde önemli bir rol oynamıştır. Curtiss-Wright, sahibi olduğu ve işlettiği radyo istasyonu Station WRNY ve ACCA ise Ulusal Yayın Kuruluşu (National Broadcasting Company - NBC) kanalı üzerinden tüm ulusa havacılığı tanıtmıştır.<sup>191</sup> Havacılık terminolojisi gazeteler ve dergiler aracılığıyla öğrenilmeye başlanmıştır.<sup>192</sup> Dünya havacılığının standart referans kitabını 1919 yılından beri yayınlayan ACCA, 31 Temmuz 1928 tarihinde yeni tüzüğü ile yeniden örgütlenmiştir.<sup>193</sup> Havacılığa ilişkin tüm düzenlemelerde Ticaret Bakanlığı Havacılık Şubesi ile Havacılık Ticaret Odası ACCA (devlet-sivil toplum kuruluşu) arasında yakın işbirliği sağlanmıştır.<sup>194</sup>

ACCA tarafından 1927 yılı sonunda yapılan bir anketin Tablo 5’te sunulan sonuçlarına göre “bir önceki yıla göre küçük hava yolu taşıyıcıları ve uçak sayısı

<sup>189</sup> Manufacturers Aircraft Association, *The Aircraft Year Book for 1919*, a.g.k., s. 17.

<sup>190</sup> ACCA, *Aircraft Year Book for 1928*, a.g.k., s. 173-182. “*New York Üniversitesi* havacılık mühendisliği alanında verilen dersler: Uçak Teorisi ve Tasarımının Temelleri; Uçak Tasarımı Teorisi ve Uygulaması; Aerodinamik; Uçak Motorları ve Montajı; Hava Aracı Motor Tasarımı; Uçak Taşımacılığı; Pervane Tasarımı; İleri Düzey Uçak Tasarım Teorisi; İleri Düzey Aerodinamik Teorisi; Hava Aracı Yapımında Kullanılan Malzeme ve Yöntemler; Seyrüsefer Unsurları, Aletler ve Meteoroloji; İleri Düzey Hava Aracı Dinamiği; Hava Gemisi Tasarım Teorisi ve Uygulaması. *Detroit Üniversitesi*: Aerodinamik, Uçak Tasarımı, Meteoroloji, Pervane Tasarımı, Stres Analizi, Hava Aracı Motorları, Deniz Uçağı Tasarımı ve Aerostatik hava limanları ve hava yolları alanlarında dersler verilmektedir. *Şikago Zırh Teknoloji Enstitüsü*: Aerodinamik dersi verilmektedir. Test, araştırma ve lisansüstü eğitim amacıyla hava soğutmalı ve su soğutmalı motorlarla donatılmış bir otomotiv laboratuvarı mevcuttur. *Kaliforniya Teknoloji Enstitüsü*: Genel Havacılık; Aerodinamik Laboratuvarı; Malzemeler; Uçağın Gerilme Analizi ve Tasarımı; İleri Düzey Uçak Tasarımı; İleri Düzey Termodinamik ve Uçak Motorları; Akışkanların Özellikleri ve Temel Hidrodinamik; Aerodinamik; Gelişmiş Aerodinamik; Kararlılık ve Kontrol Teorisi; Pervane Teorileri; Winci Tüneli ve Havacılık Semineri. *Massachusetts Teknoloji Enstitüsü*: Rüzgâr tüneline sahip ilk eğitim kurumudur. Altı üyeden oluşan daimi bir araştırma kadrosuna sahiptir. Motor laboratuvarı ve iki rüzgâr tüneli dışındaki laboratuvar donanımının büyük bir kısmı Daniel Guggenheim Havacılık Laboratuvarlarında bulunmaktadır.”

<sup>191</sup> ACCA, *The Aircraft Year Book for 1930*, D.Van Nostrand Company, New York 1930, s. 251, 252.

<sup>192</sup> A.k., s. 254, 255.

<sup>193</sup> ACCA, *Aircraft Year Book for 1929*, a.g.k., s. 356, 357. Bu birlikte üç üyelik sınıfı vardır. “A sınıfı: Hava aracı üreticileri, motor üreticileri, hava yolu taşıyıcıları, hava seyrüsefer yöneticileri, finansal kurumlar, sigortacılar, ikmalciler. B sınıfı: Uçak, motor, seyrüsefer yardımcı sistemleri (hava limanları, hava yolu rotaları, hava sahası yönetim sistemleri) tasarım, üretim, kullanım bilgisi tasarlayıcı ve model test edicileri. C sınıfı: Satıcılar ve pazarlayıcılar, öğretim ve eğitim kurumları.”

<sup>194</sup> ACCA, *The Aircraft Year Book for 1930*, a.g.k., s. 198.

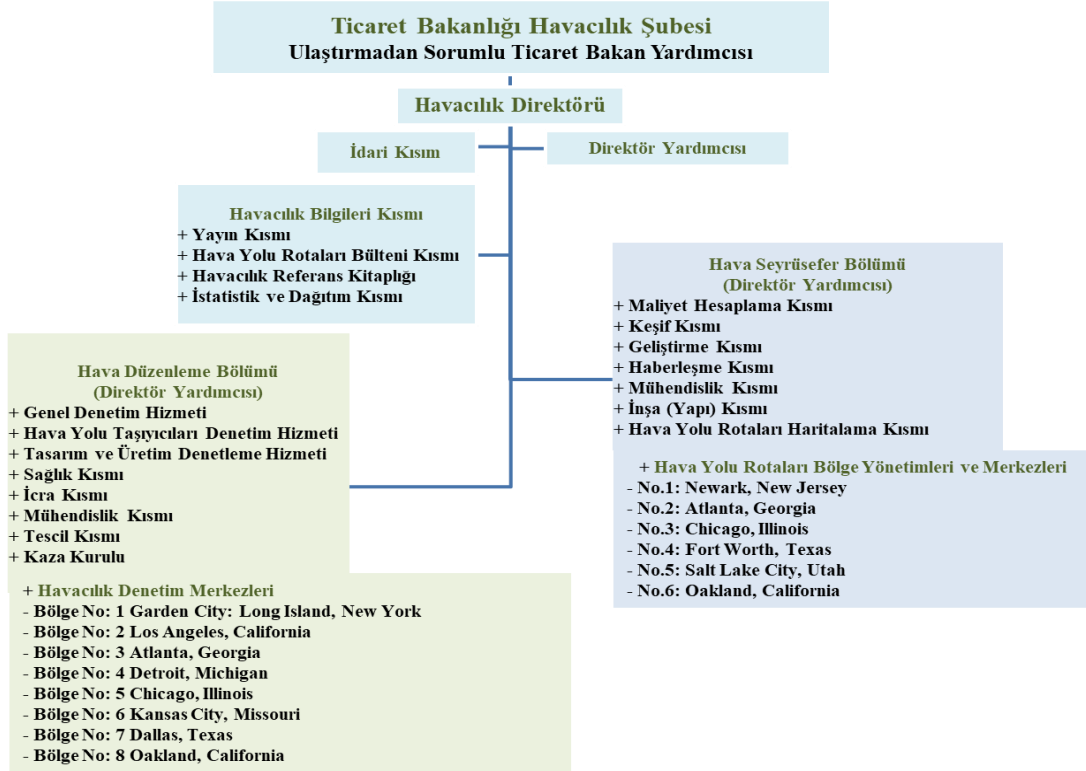
azalmış ama yolcu sayısı, uçulan mil ve taşınan yük artmıştır.”<sup>195</sup> Başka bir deyişle uçak ve motoru üçlü mülkiyet sarmal döngüsüyle daha büyük gövdeli uçak ve onun için daha güçlü motor bilgi ve beceri bilgisi geliştirilerek test edilmiş ve ikinci mülkiyet becerisi ile seri üretim ve kullanıma geçilmiştir. Üçüncü mülkiyet eşgüdümünde birinci ve ikinci mülkiyet işbölümü ve işbirliği başarıya ulaşmıştır.

**Tablo 5:** Hava Yolu Taşıyıcısı, Uçak ve Motor Gelişimi Tablosu<sup>196</sup>

	1926 Yılı	1927 Yılı
Hava Yolu Taşıyıcı Sayısı	420	357
Hizmetteki Uçak Sayısı	969	710
Uçulan Mil	7.656.492 (12.321.929,461 km.)	8.471.517 (13.633.585,055 km.)
Taşınan Yolcu Sayısı	380.201	463.367
Taşınan Yük Miktarı	182.508 pounds [lb.] (82.784 kg.)	241.300 lb. (109.451 kg.)

Havacılık Şubesi yapısı 1933 yılında aşağıda Tablo 6'daki gibi yeniden düzenlenmiştir. Havacılıktan sorumlu Ticaret Bakan Yardımcısı tüm ulaşımdan sorumlu olurken, havacılık sorumluluğu Havacılık Direktörü'ne verilmiştir.<sup>197</sup> Hava yolu rotaları bölümü yerine, hava araçlarının emniyetli uçuşu için seyrüsefer yardımcı sistemlerine (hava limanları ve aydınlatması dâhil) ilişkin düzenlemeler yapmak ve yerelde altı Bölge Müfettişliği ile uygulamayı eşgüdümleyerek kontrol etmek görev ve sorumluluğu verilen Hava Seyrüsefer Dairesi tesis edilmiştir.

**Tablo 6:** ABD 1933 Yılı Ticaret Bakanlığı Havacılık Şubesi Yapısı<sup>198</sup>



<sup>195</sup> ACCA, *Aircraft Year Book for 1928*, a.g.k., s. 85-87.

<sup>196</sup> Aynı yer.

<sup>197</sup> ACCA, *The Aircraft Year Book for 1934*, Colonial Press, New York 1934, s. 81.

<sup>198</sup> A.k., s. 459.

Birleşik Krallık, Fransa, İtalya ve Almanya'nın 1934 yılına gelindiğinde kendi uçak sanayilerini maliyet gözetmeden desteklemeye başladıkları görülmektedir.<sup>199</sup> Avrupa'da dört devlet kendi uluslarının üçlü mülkiyetlerinin para unsurunu kendi uluslarının yararına kendi hava ülkelerinden tam faydalanabilmeleri için kullanmış, uluslarının birinci ve ikinci mülkiyetlerini üçüncü mülkiyetlerindeki maddi (para) ve manevi (bilgi ve beceri) birikimleriyle geliştirerek korumaya karar vermişlerdir. ABD'de ise 1934 yılı için sektörden yaklaşık %40 kesinti yapılarak 5 milyon 200 bin ABD doları tahsis edilmiş olması,<sup>200</sup> uçak üreticilerinin kitlesel üretim yöntemlerini kullanmasına izin verecek bir pazarının bulunmayışı, askeri ve sivil havacılığın uçak siparişlerindeki azalma<sup>201</sup> gibi sebeplerden dolayı üçlü mülkiyetin gelişimi durma noktasına gelmiştir. Bu soruna Kongre tarafından yasa ile üretilen çözüme göre, ABD başkanı tarafından atanacak beş üyeli bir Federal Havacılık Komisyonu kurulmuş ve bu komisyon Kongre'ye politika önerisi hazırlamıştır.<sup>202</sup> Bu raporun tavsiyeler bölümünde<sup>203</sup> özetle ABD'nin sektördeki dünya liderliğini kaptırmamak için özel sektör üçlü mülkiyetinin Avrupalı dört devletin yaptığı gibi ulusun üçüncü mülkiyeti ile desteklenmesi yer almıştır. Ayrıca raporda ABD sınırları içinde rekabetin kabul edilebileceği, ancak sınırlar dışındaki uluslararası ve yabancı hava sahalarında ABD'nin tekel olması için gerekli mali yardımın (ulusun üçlü mülkiyetinin para unsurunun) genişletilmesini düzenleyen yasaların çıkarılmasının önemli olduğu belirtilmiştir. "ABD dışında askeri ve sivil havacılıkla ilgili teknik ilerleme genellikle hükümetler tarafından finanse edilirken, ABD'de özel sektör, özellikle hükümete sattığı havacılık teçhizatından elde ettiği gelirin büyük payını birinci mülkiyetinin bilgi ve beceri bilgisi (yeni yol ve araçlar ile bunların nasıl kullanılacağı) geliştirmeye harcamıştır."<sup>204</sup>

Hava yolu taşıyıcısı şirketler (ikinci ve üçüncü mülkiyeti bulunanlar) ortak yararlarına ortak ihtiyaçlarını karşılayabilmek için 1936 yılında kendi aralarında işbirliği yaparak ATA'yı kurmuşlardır.<sup>205</sup> ATA kuruluşuna Boeing hava aracı üreticisinin stratosferde (üst uçuş bölgesinde [20 bin feet üzeri]) daha hızlı ve konforlu

<sup>199</sup> ACCA, *The Aircraft Year Book for 1936* (ed. Howard Mingos), Colonial Press, New York 1936, s. 15, 16. S. 933.

<sup>200</sup> ACCA, *The Aircraft Year Book for 1935*, New York 1935, s. 96.

<sup>201</sup> ACCA, *The Aircraft Year Book for 1934*, a.g.k., s. 20.

<sup>202</sup> The Statutes Large of the United States of America (March, 1933 - June, 1934), "Public Laws of the Passed at the Seventy-Third Congress (Vol. XLVIII)", United States Government Printing Office, Washington 1934, <https://tile.loc.gov/storage-services/service/l1/lsl/l1sl-c73/l1sl-c73.pdf>, (11.08.2022), s. 933; 938.

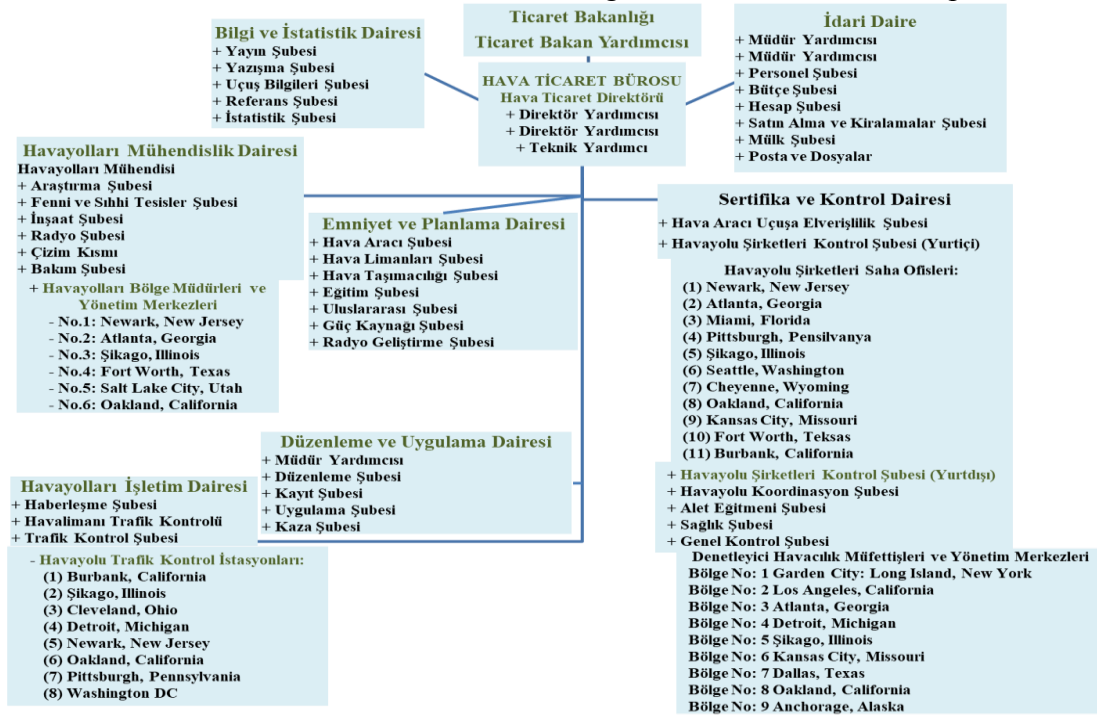
<sup>203</sup> ACCA, *The Aircraft Year Book for 1935*, a.g.k., s. 56-76. Federal Havacılık Komisyonu raporu tam metni 74. Kongre Birinci Oturumu, 15 Sayılı Senato Belgesi olarak yayınlanmıştır.

<sup>204</sup> ACCA, *The Aircraft Year Book for 1936*, a.g.k., s. 17.

<sup>205</sup> ACCA, *The Aircraft Year Book for 1937* (ed. Howard Mingos), Colonial Press, New York 1937, s. 33.

uçabilecek uçağı kullanıma sunarak katkı sağladığı söylenebilir.<sup>206</sup> ATA'nın, bulutlarda kör uçuş yapan pilotun diğer uçakları görememesi sebebiyle uçakların aralarındaki mesafenin korunarak emniyetli uçabilmeleri ihtiyacı, uçuşlarının bir merkezden, Hava Ticareti Bürosu Havayolları İşletim Dairesi tarafından kontrol edilmeye başlanması ile çözülmüştür.<sup>207</sup> Bu yeni görev Tablo 7'de sunulan "Hava Ticaret Bürosu"<sup>208</sup> yapısını ortaya çıkarmıştır. Federal Hava Yolları Sistemi on yıl sonra 1936 yılı ikinci yarısından itibaren Hava Yolu Rotaları Trafik Kontrol Merkezleri tarafından kontrol edilmeye ve tüm düzenlemeler tek tipe dönüştürülmeye başlanmıştır.<sup>209</sup> Hava Yolu Rotaları Trafik Kontrol Merkezleri kuruluş aşamasında, hava limanlarında faaliyet gösteren hava yolu taşıyıcıları ve belediyeler tarafından işletilen hava limanı trafik kontrol kulesi ile işbirliği içinde çalışmıştır.<sup>210</sup>

**Tablo 7: 1937 Yılı ABD Ticaret Bakanlığı Hava Ticaret Bürosu Yapısı<sup>211</sup>**



<sup>206</sup> ACCA, *The Aircraft Year Book for 1938* (ed. Howard Mingos), Colonial Press, New York 1938, s. 266.

<sup>207</sup> A.k., s. 96.

<sup>208</sup> "1934 yılında Havacılık Şubesi adı Hava Ticareti Bürosu olmuştur." ACCA, *The Aircraft Year Book for 1935*, a.g.k., s. 492.

<sup>209</sup> A.k., s. 96-99.

<sup>210</sup> A.k., s. 97. Belirli bir hava sahasında "bir hava yolu trafik kontrol istasyonu, giden bir uçak için irtifa ve uçağın ilk radyo kontrol noktası üzerinden yaklaşık ne zaman varacağı, korunacak seyir irtifası, varış noktasına tahmini uçuş süresi, uçak tipi ve diğer gerekli bilgiler dahil olmak üzere uçuş planına ilişkin önceden bilgi alır. Bu plan havadaki diğer trafikle herhangi bir çatışmayı içeriyorsa, pilota tavsiye edilir ve yeni bir uçuş planı hazırlanır. Uçak havalandığında, kontrol odasına bir mesaj gönderilir ve oradaki bir operatör, uçağın yerini belirtmek için haritaya bir uçak işaretleyicisi koyar. İşaretleyici her 15 dakikada bir, uçağın önceden hesaplanmış seyir hızında yapması gereken ilerlemeyi, rüzgâr, hava durumu ve daha önce yapılmış olan diğer faktörleri göstermek için hareket ettirilir. Pilotun pozisyon raporları alındığından, işaretleyici pozisyonu bu raporlara göre kontrol edilir ve gerekirse düzeltilir."

<sup>211</sup> ACCA, *The Aircraft Year Book for 1938*, a.g.k., s. 480, 481.

Ticaret Bakanlığı'na 1926 Hava Ticaret Yasası madde 5 ile verilen saha yönetimine ilişkin hava yolu rotalarını belirleme ve seyrüsefer yardımcı sistemlerini tesis etme, işletme ve bakımını yapma görevine hava limanı kule ve yaklaşma safhaları yönetimi de ilave olmuştur. Hava Seyrüsefer Bölümü adı Hava Yolu Rotaları Mühendislik Bölümü yapılarak, bu bölüme (*hava limanı*) *kule*, *yaklaşma*, *saha* üçlüsünün yönetimi görevi verilmiştir. Uçak ve motorunun tasarımı ve üretimine ilişkin ihtiyaçlarından sonra hava limanları dâhil seyrüsefer yardımcı sistemlerinin de tek merkezden düzenlenerek standartlaştırılması, uygulanması ve denetlenmesi ihtiyacı karşılanmaya başlanmıştır.

Federal Havacılık Komisyonu raporunda yer alan “sivil havacılık ve özellikle hava yolu taşımacılığı üzerinde geniş düzenleme ve denetleme yetkilerine sahip komisyon kurulması, hava yolu rotalarının hava yolu taşıyıcılarıyla bir eşgüdümlemlenerek düzenlenmesi önerisi, 1938 Sivil Havacılık Yasası'yla uygulamaya girmiştir.”<sup>212</sup> 1926 Hava Ticaret Yasasının amacını, ABD federal devlet tüzel kişisi ile Havacılık Ticaret Odası ACCA özel tüzel kişisi işbirliği ve işbölümü yaparak çekirdek üçlü mülkiyeti, özellikle birinci mülkiyeti korumak ve geliştirmek biçiminde açıklayabiliriz. 1938 Sivil Havacılık Yasası amacını ise, işbirliği ve işbölümüne ikinci mülkiyet kullanım becerisi sahipleri birliği ATA özel tüzel kişisi de ilave edilerek ikinci mülkiyet araç yapılarak birinci mülkiyetin genişletilmesi ve korunması diye izah edebiliriz.

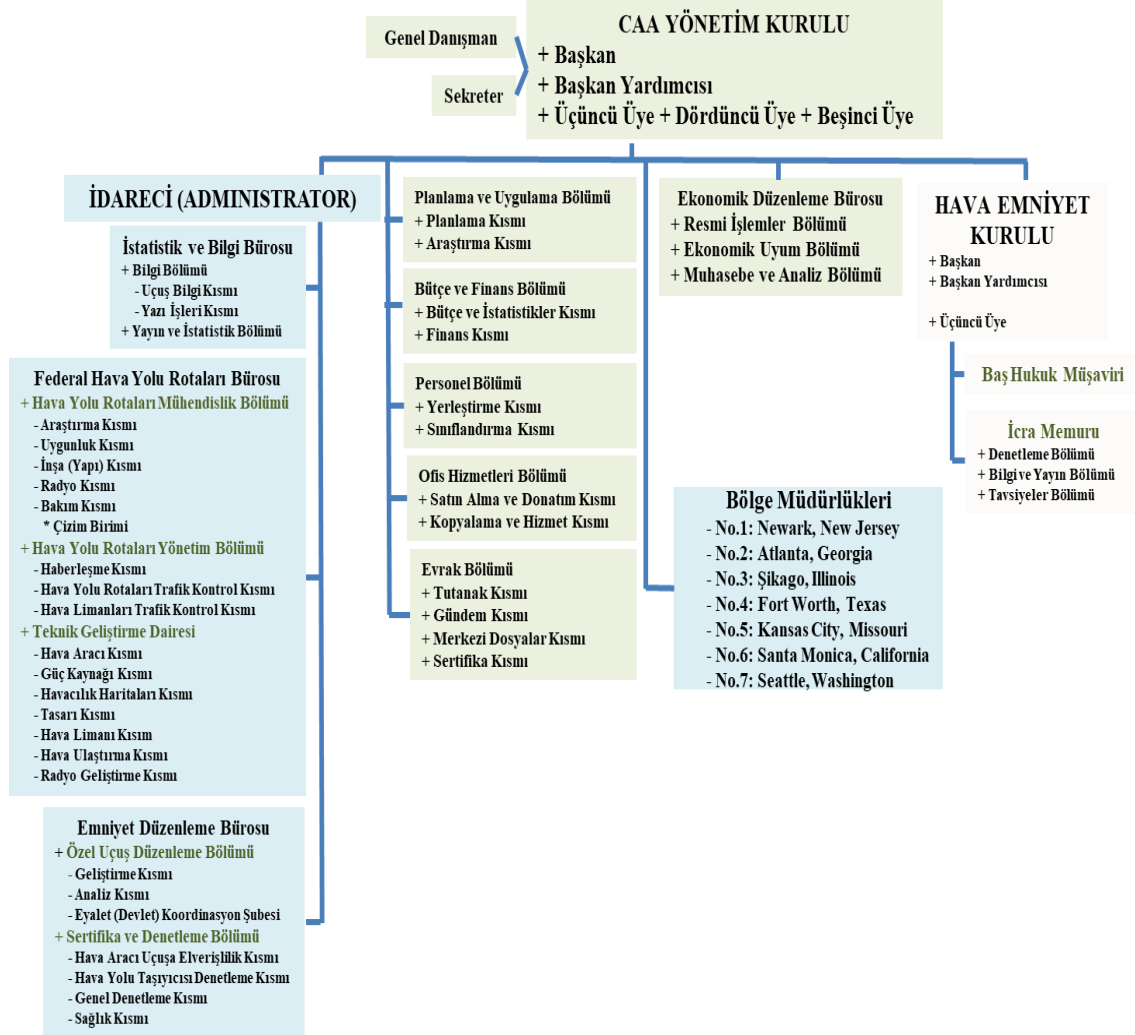
Ticaret Bakanlığı Hava Ticareti Bürosu, 22 Ağustos 1938 tarihinde Büro'nun personelini ve mülkünü Sivil Havacılık Yasası gereği kurulan Sivil Havacılık Otoritesi'ne (Civil Aeronautics Authority – CAA) devretmiştir.<sup>213</sup> CAA başında ABD Başkanı tarafından altı yıllığına atanacak beş üyeli bir yönetim kurulu yer almaktadır. Aşağıda Tablo 8'de yapısı yer alan kurul, Senato'nun tavsiyesi ve onayı ile Başkan tarafından atanacak bir İdareci'ye (Administrator) ve Birleşik Devletler vatandaşı üç üyeden oluşan Hava Emniyet Kurulu'na sahiptir. CAA yönetim kurulu Birleşik Devletler'de ve yurtdışında ACCA ve ATA ihtiyaçlarını gözeterek üçlü mülkiyeti eşgüdümlemekle yetkilendirilmiş ve Kongre'ye yıllık rapor vermek ile görevlendirilmiştir. İdareciye federal hava yolu rotalarını kurma, işletme, bakımını yapma sorumluluğu verilmiştir. Bu yapıda yer alan Ekonomik Düzenleme Bürosu, ATA'nın talebiyle diğer kara ve deniz ülkelerinde taşımacılık yapanlar için var olan

<sup>212</sup> United States Statutes At Large (1938), “The Laws and Concurrent Resolutions Enacted During the Third Session of the Seventy-Fifth Congress of the United States of America and Treaties, International Agreements Other Than Treaties, and Proclamations” (ed. the Secretary of State), Vol. 52, United States Government Printing Office, Washington 1938, <https://tile.loc.gov/storage-services/service/l1/l1sl/l1sl-c75s3/l1sl-c75s3.pdf>, (11.08.2022), s. 973-1030.

<sup>213</sup> ACCA, *The Aircraft Year Book for 1939* (ed. Howard Mingos), Colonial Press, New York 1939, s. 93.

ücret ayarlama ve hizmet gereklilikleri gibi düzenlemelerin hava ülkesinde taşımacılık yapanlara da uyarlanması için kurulmuş ve CAA, Eyalatlararası Ticaret Komisyonu ile benzer yetkilere sahip olmuştur.<sup>214</sup>

**Tablo 8:** 1938 Yılı ABD Sivil Havacılık Otoritesi (CAA) Yapısı<sup>215</sup>



İkinci Dünya Savaşı'nın ayak sesleri duyulmaya başlandığı "1939 yılı başında uçak üreticileri tarafından hükümete verilen rapora göre sipariş programı iyi eşgüdümленirse, testlerden geçmiş modeller ve tipler sipariş edilirse, çalışan ve tezgâh sayısı iki katına çıkarılabilirlerse, yıllık üretilen savaş uçağı sayısının 2400'den 5500'e çıkabileceğı belirtilmiştir."<sup>216</sup> Başka bir deyişle üçüncü mülkiyet karar unsuru birinci mülkiyet çıktısına onay verip, ikinci mülkiyeti genişletilebilirse ihtiyaç karşılanabilecektir. Aşağıda Tablo 9'da yer alan yedi devlet tarafından üretilen tahmini savaş uçağı sayısı ve ABD'de Birinci Dünya Savaşı tecrübesinin de yer aldığı çekirdek üçlü mülkiyetin varlığı dikkate alınarak yıllık 5500 savaş uçağı üretmenin yeterli olmayacağı

<sup>214</sup> A.k., s. 95, 96.

<sup>215</sup> ACCA, *The Aircraft Year Book for 1939*, a.g.k., s. 104; 536, 537.

<sup>216</sup> ACCA, *The Aircraft Year Book for 1941* (ed. Howard Mingos), Colonial Press, New York 1941, s. 19, 20.

anlaşılmasıdır. “Başkan Franklin D. Roosevelt’in ifadesiyle yılda en az 50.000 uçak üretebilecek kapasiteye ulaşmaya ihtiyaç bulunmaktadır.”<sup>217</sup> “Üreticiler, işgücüne fabrikalarda tek bir basit işlem becerisini kazandırarak, işgünü fabrikada eğiterek ihtiyacı karşılamaya başlamıştır. Çalışan en basit beceride uzmanlaştıkça, bir sonraki en basit beceriye bir adım yükseltilmiştir. Becerileri gelişerek yeterlik kazanan çalışan alt ustalık gibi bir denetim pozisyonuna getirilmiştir.”<sup>218</sup> Bu çerçevede üçlü mülkiyette bilgi ve beceri sarmal bir döngü ile korunarak ve geliştirilerek 1942 yılında 48 bin savaş uçağı üretilmiştir.<sup>219</sup>

**Tablo 9: Tahmini Savaş Uçağı Gücü<sup>220</sup>**

<b>Devlet</b>	<b>Tarih</b>	<b>Ocak 1935</b>	<b>Ocak 1936</b>	<b>Ocak 1937</b>
<b>Birleşik Krallık (BK)</b>		2800 uçak	3600 uçak	4000 uçak
<b>Fransa</b>		3600 uçak	3400 uçak	3600 uçak
<b>SSCB</b>		3000 uçak	3300 uçak	3400 uçak
<b>İtalya</b>		2300 uçak	2800 uçak	3200 uçak
<b>Almanya</b>		600 uçak	1600 uçak	3000 uçak
<b>ABD</b>		2060 uçak	1900 uçak	2200 uçak
<b>Japonya</b>		1850 uçak	1800 uçak	2000 uçak

Başkan tarafından hazırlanarak, Kongre tarafından yasalaştırılan “Yeniden Yapılanma Yasası No: 3 ve No: 4”<sup>221</sup> çerçevesinde CAA Yönetim Kurulu’nun Bölge Müdürlükleri dâhil bazı görevleri İdareci’ye devredilerek Sivil Havacılık Otoritesi CAA adı Sivil Havacılık İdaresi (Civil Aeronautics Administration – CAA) olmuştur. Hava Emniyet Kurulu kaldırılmış ve bağımsız araştırma dâhil görevleri Sivil Havacılık Otoritesi Yönetim Kurulu’na devredilerek adı Sivil Havacılık Kurulu (Civil Aeronautics Board – CAB) olarak değiştirilmiştir. Tablo 10’da sunulan yeni yapıya göre CAA, CAB ve Tarım Bakanlığı bağlı Hava Durumu Bürosu Ticaret Bakanlığı’na bağlanmıştır.<sup>222</sup> CAA görevlerini Ticaret Bakanı’nın yönlendirmesi ve kontrolü altında yürütmeye başlamıştır. CAB’ın kendisine bağlı Ekonomi (Ekonomik Düzenleme) Bürosu ve Emniyet Bürosu (Hava Emniyet Kurulu) yaptırımlı düzenleme ve denetleme işlevlerini Ticaret Bakanı’ndan bağımsız olarak yerine getirmesi kabul edilmiştir. Ancak

<sup>217</sup> ACCA, *The Aircraft Year Book for 1941*, a.g.k., s. 17, 18.

<sup>218</sup> A.k., s. 104.

<sup>219</sup> ACCA, *The Aircraft Year Book for 1943* (ed. Howard Mingos), Colonial Press, New York 1943, s. 33.

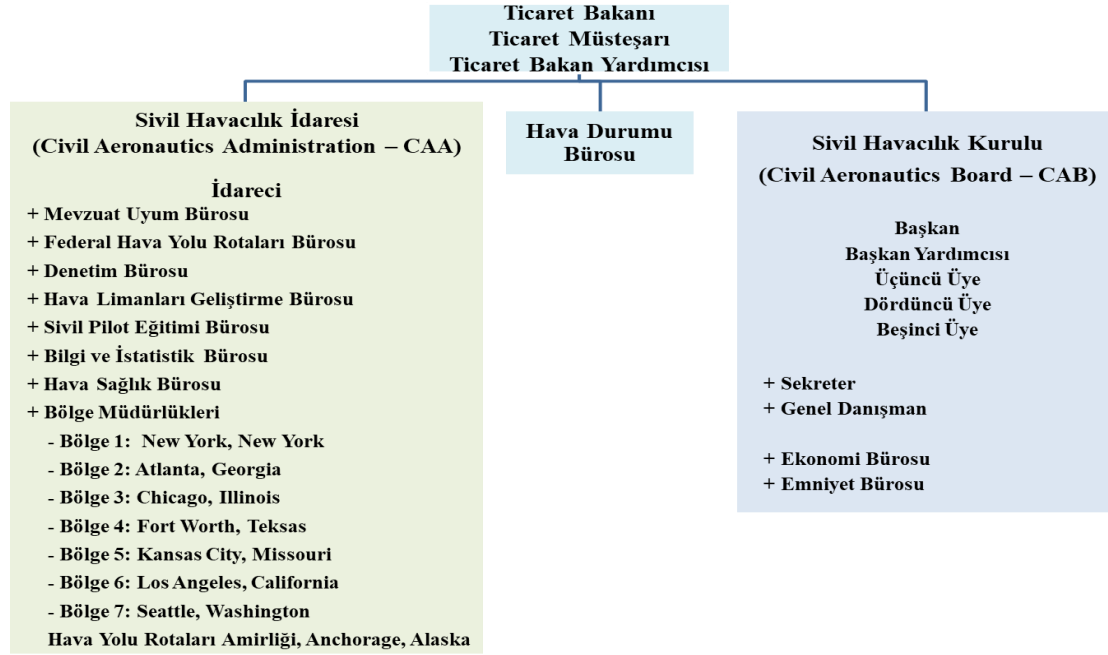
<sup>220</sup> ACCA, *The Aircraft Year Book for 1937*, a.g.k., s. 37.

<sup>221</sup> United States Statutes At Large (1939-1941), “The Laws and Concurrent Resolutions Enacted During the Second and Third Sessions of the Seventy-Sixth Congress of the United States of America and Treaties, International Agreements Other Than Treaties, Proclamations, and Reorganization Plans” (ed. the Secretary of State), Vol. 54, United States Government Printing Office, Washington 1941, <https://tile.loc.gov/storage-services/service/l/lsl/lsl-c76s2-s3/lsl-c76s2-s3.pdf>, (27.08.2022), s. 1233-1236.

<sup>222</sup> A.k., s. 1236.

bütçeleme, muhasebe, personel, satın alma ve ilgili rutin yönetim işlevlerinde Ticaret Bakanı'nın yönlendirme ve gözetimine girmiştir. Ayrıca Kongre'ye ve Başkan'a raporlarını Ticaret Bakanı aracılığıyla vermesi istenmiştir.

**Tablo 10:** 1940 Yılı ABD Sivil Havacılık Yönetim Yapısı<sup>223</sup>



CAA tarafından seyrüsefer yardımcı sistemleri ile yönetilen hava yolu rotaları savaş zamanı önemli bir rol oynamış ve 1942 yılında hava yolu trafik kontrol merkezi sayısı dokuz olmuştur.<sup>224</sup> CAB ise, hava yolu taşıyıcılarının sahip olduğu uçakların yarısının hükümet tarafından satın alınması ve geri kalan yarısının da askeri taşımacılık için kullanılmasına yönelik sözleşme formüle etmiştir.<sup>225</sup> Uçak üreticileri tarafından savaş uçaklarının üretimini hızlandırmak için 1942 yılında *Hava Aracı Savaş Üretim (West Coast) Konseyi*,<sup>226</sup> yedi ay sonra *East Coast Konseyi*<sup>227</sup> ve 1943 yılında da her iki konseyin üçer temsilcisinden oluşan *Ulusal Hava Aracı Savaş Üretim Konseyi* kurulmuştur. Hükümetle ve diğer sanayi gruplarıyla eşgüdümlü çalışarak mühendislik, malzeme, insan gücü ve benzeri sorunların çözülmesi hedeflenmiştir.<sup>228</sup>

<sup>223</sup> ACCA, *The Aircraft Year Book for 1941*, a.g.k., s. 524.

<sup>224</sup> A.k., s. 145.

<sup>225</sup> A.k., s. 147, 148.

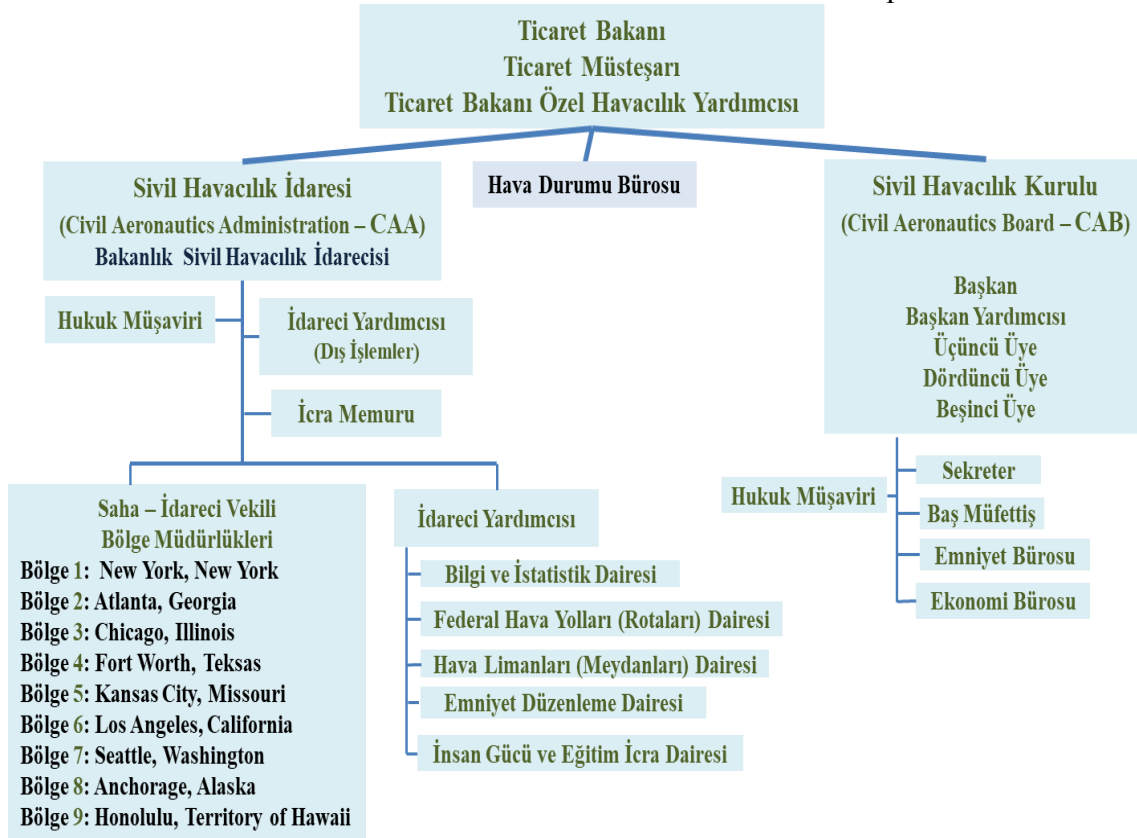
<sup>226</sup> West Coast Konseyi: “Boeing Hava Aracı Şirketi, Consolidated Vultee Hava Aracı Şirketi, Douglas Hava Aracı Şirketi, Lockheed Hava Aracı Şirketi, North American Havacılık A.Ş., Northrop Hava Aracı A.Ş. ve Ryan Havacılık Şirketi.” ACCA, *The Aircraft Year Book for 1944* (ed. Howard Mingos), Colonial Press, New York 1944, s. 222, 223.

<sup>227</sup> East Coast Konseyi: “Aviation Şirketi, Bell Hava Aracı Şirketi, Brewster Havacılık Şirketi, Curtiss-Wright Şirketi, General Motors Şirketi Doğu Hava Aracı Bölümü, Fairchild Motor ve Uçak Şirketi, Glenn L. Martin Şirketi, Republic Havacılık Şirketi. 1943 yılında üye olanlar: Curtiss-Wright Pervane Bölümü, Aviation Şirketi Amerikan Pervane Bölümü, Aviation Şirketi Lycoming Motor Bölümü, Fairchild Şirketi Ranger Motor Bölümü ve Wright Havacılık Şirketi.” ACCA, *The Aircraft Year Book for 1943*, s. 204.

<sup>228</sup> A.k., s. 198; ACCA, *The Aircraft Year Book for 1944*, a.g.k., s. 220, 221.

Konsey savaş biterken 1944 yılında yapılan Uluslararası Sivil Havacılık Konferansı için CAA ile CAB işbirliğiyle küresel sivil havacılığın emniyeti için teknik standartlar formüle edilmesine yardımcı olmuş ve savaş uçaklarını ticari uçuşa hazırlamıştır.<sup>229</sup> Aynı zamanda Sivil Havacılık Yönetim yapısı aşağıda Tablo 11’de sunulduğu gibi barış dönemi için biçimlendirilmiştir. CAA yöneticisine karargâhı yöneten bir yardımcıya ilave olarak okyanus ötesi hava sahası yönetimi standardizasyonunda yabancı hükümetlere verilecek teknik destekten sorumlu bir yardımcı kadrosu açılmıştır. Henüz ABD eyaleti olmayan Hawaii, Hawaii ülkesi adıyla dokuzuncu bölge olarak yönetilmeye başlanmıştır. Ayrıca Federal Hükümet’in bağımsız bir kurumu olan NACA’nın uçak ve motorunun sorunlarının bilimsel yöntemlerle çözülmesi ve yeni tasarımlar için rüzgâr tünelleri inşa edilmesini sağlayarak Langley ve Ames havacılık laboratuvarları ile Cleveland uçak motoru araştırma laboratuvarında çalışmalarına devam ettiği belirtilmiştir.<sup>230</sup>

**Tablo 11:** 1944 Yılı ABD Sivil Havacılık Yönetim Yapısı<sup>231</sup>



<sup>229</sup> ACCA, *The Aircraft Year Book for 1945* (ed. Howard Mingos), Colonial Press, New York 1945, s. 158, 159.

<sup>230</sup> A.k., s. 153; “NACA üyeleri Ticaret bakan yardımcısı, CAA idarecisi, CAB başkan yardımcısı, Hava Durumu Bürosu temsilcisi, Ulusal Standartlar Bürosu temsilcisi, Bilimsel Ar-Ge Ofisi temsilcisi, Cambridge, Stanford üniversitelerinden birer temsilci, Smithsonian Enstitüsü temsilcisi, Ordu ve Donanma temsilcileri, American hava yolu taşıyıcısı temsilcisi, Wright kardeşlerden Orville Wright olarak yer almıştır.” A.k., s. 448

<sup>231</sup> A.k., s. 446-448.

## 2.2. Fransa Hava Sahası Yönetim Yapısı

Fransa Üçüncü Cumhuriyet Anayasası (1875-1940) döneminde, yasama yetkisi iki meclis (Temsilciler Meclisi ve Senato) tarafından kullanılmakta; Cumhurbaşkanı yasayı onaylamakta, yürütülmesini sağlamakta ve denetlemekte; her bir işlemi hükümetin genel politikasından sorumlu olan bakanlar tarafından imzalanmaktadır.<sup>232</sup> “Cumhurbaşkanı anlaşmaları müzakere etmekte ve onaylamaktadır. Barış antlaşmaları, ticaret antlaşmaları,... her iki meclis tarafından da kabul edilmedikçe nihai değildir.”<sup>233</sup>

Louis Bleriot’un (1872-1936) 1909 yılında İngiliz Kanalı da denilen Manş Denizi’ni uçarak geçmesinden sonra 1910 yılında düzenlenen Uluslararası Hava Seyrüsefer Konferansı sırasında Fransa’da Bayındırlık, Posta ve Telgraf Bakanı tarafından bir hava seyrüsefer komisyonu kurulmuştur. Komisyon, Fauchille’nin Fransa’dan anafikrini aldığı EK-A’daki taslak sözleşmesini dikkate alarak *Fransız Ülkesi Üzerinde Hava Seyrüseferini Düzenleyen 21 Kasım 1911 Kararnamesini* hazırlamıştır. Rousseau’nun 18.yüzyılda açıkladığı “dünyanın bütün hükümetlerinin, egemenliği bir kez ellerine geçirdikten sonra aynı yöntemle er geç egemen güç olacakları”<sup>234</sup> sözü 20.yüzyıl başında Fransa’da gerçek olmuştur. Bakan, komisyonun aynı zamanda bir yasa tasarısı da hazırladığını, ancak iki meclisli parlamentodan geçmesinin zaman alacağı ve bunun da temel güvenliği engelleyeceği gerekçesiyle ve *yürütme gücünün, kamu düzeninin korunması ve suçların bastırılması hakları nedeniyle zaten yasama yetkisine sahip olduğunu* vurgulayarak kararname olarak çıkarılmasının uygun olacağını beyan etmiştir.<sup>235</sup> Hava aracına uçuşa elverişlilik sertifikasının ve bu aracı kullanma yeterlik belgesinin nasıl verileceğinin açıklandığı kararnamede, yasaklı sahalarda uçulamayacağı, yerleşim bölgelerine iniş ve kalkışın yasak olduğu, hava yolu rotalarında, iniş ve kalkışta uyulacak kurallar yer almıştır.

Birinci Dünya Savaşı süresince Fransa’da sivil hava araçlarının seyrüseferi yasaklanmıştır. Savaş bitiminde bu yasağın devam ettiği 27 Ocak 1919 tarihinde *Savaş*

<sup>232</sup> Journal Officiel de la République Française (28.02.1875; N58), “LOI relative à l’organisation des pouvoirs publics (27.02.1875)” <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000876884>, (20.09.2022).

<sup>233</sup> Journal Officiel de la République Française (18.07.1875; N195), “LOI constitutionnelle sur les rapports des pouvoirs publics (17.07.1875)”, <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000691910>, (20.09.2022).

<sup>234</sup> Jean-Jacques Rousseau, *Toplum Sözleşmesi* (çev. Vedat Günyol), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Yirmi Sekizinci Baskı, İstanbul 2020, s. 96.

<sup>235</sup> Journal Officiel de la République Française (25.11.1911; N320), “Décret portant réglementation de la navigation aérienne (18.11.1911)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6342173w#>, (20.09.2022).

*Bakanlığı raporunda*,<sup>236</sup> Fransa’da uçak, motoru ve teçhizatının tasarımına, üretimine ve testlerine ilişkin yol ve araçların standardizasyon çalışmaları yapmak üzere kararname ile Havacılık Birleştirme Komitesi oluşturulmuştur. Ardından da 5 Şubat 1919 tarihli bir kararname ile Paris Barış Konferansı için bir danışma komisyonu kurulmuştur. Danışma Komisyonu’ndan hükümetin konferansta destekleyeceği uçak seyrüseferinin bir merkezden eşgüdüm ve kontrolünü sağlayacak düzenlemeyi hazırlaması istenmiştir. Fransa’da ulusal standardizasyonun başı olan Havacılık Birleştirme Komitesi Direktörü, ilk devletlerarası hava sözleşmesi olan Paris Sözleşmesi’nin hazırlanmasında Barış Konferansı Havacılık Komisyonu Başkanı olmuştur.<sup>237</sup>

Sivil hava araçlarının seyrüseferine tekrar izin verilmesinin ardından *Havacılığın Genel Koordinasyonu İçin Bir Örgüt Kuran Kararname*<sup>238</sup> ile ulusun hava sahalarından (ülkelerinden) tüm faydayı sağlayacak üçlü mülkiyeti koruyarak geliştirebilmesi için tek bir merkezden eşgüdümlenmesine ve genel hizmetlerin birleştirilmesine karar verilmiştir. Bu çerçevede aşağıda Tablo 12’de yapısı yer alan Savaş Bakanlığı’na bağlı *Havacılık Genel Koordinasyon Örgütü (Organe de Coordination Générale de L’aéronautique - OCGA)* kurulmuştur. OCGA’ya, havacılığa ilişkin konularda hükümetin eşgüdümleyicisi olma görev ve sorumluluğu verilmiştir. Askeri Havacılık Direktörü aynı zamanda eşgüdüm birimi olan OCGA Direktörü olarak atanmıştır.

**Tablo 12: 1919 Fransa OCGA Yapısı**<sup>239</sup>



<sup>236</sup> Journal Officiel de la République Française (10.02.1919; N40), “Arrête relatif à la création d’un comité d’unification de l’aéronautique (27.01.1919) et Décret relatif à la commission consultative de l’aéronautique (05.02.1919)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k63611808#>, (23.09.2022).

<sup>237</sup> A.Ducrot, “Chroniques et Informations: La Commission de L’Aéronautique de la Conference de la Paix”, *Revue de l’Aéronautique*, C 1 S 1 (Juin 1919), s. 40, 41.

<sup>238</sup> Journal Officiel de la République Française (08.06.1919; N155), “Décret portant création d’un organe de coordination générale de l’aéronautique suivi d’un arrête nommant le directeur de cet organe (06.06.1919)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k63824234>, (23.09.2022).

<sup>239</sup> A.k., aynı yer.

Kararnamede her bakanlığın kendisine tahsis edilen kaynaklarını nasıl kullanacağını detaylı programını yaparak yürütülmesi için eşgüdüm birimi OCGA'ya göndereceği belirtilmiştir. Üretici seçimi, üretimin denetlenmesi ve kabulü programın sahibi olan bakanlığın OCGA ile koordinasyonu sonrası onayıyla yerine getirileceği izah edilmiştir. Ayrıca *Havacılık İmalat Hizmeti (le Service des Fabrications de L'aéronautique – SFA)* tarafından ürünün, ilgili bakanlığın teknik komitesi onayıyla alınacağı ve bakanlığa teslim edileceği ifade edilmiştir. Bu çerçevede aynı ürün için farklı maliyetlerin engellenebileceği ve kaynakta israfın önüne geçilebileceği, üreticilerin ve ihtiyaç sahiplerinin belirlenmiş standartlara göre üretim yapmasının, denetlenmesinin ve ürünü kabul etmesinin sağlanacağı açıklanmıştır. Havacılık Birleştirme Komitesi de çalışmalarını 1 Eylül 1919 tarihli kararname ile *Havacılık Teknik Hizmeti'ne (le Service Technique de L'aéronautiques – STA)* devretmiştir.<sup>240</sup> OCGA ve ona bağlı kuruluş ve hizmetler 30 Ocak 1920 tarihli kararname ile Savaş Bakanlığı'ndan Bayındırlık Bakanlığı (havacılık ve hava taşımacılığında sorumlu Devlet Müsteşarı) yetkisine geçmiştir.<sup>241</sup>

Fransa, kendisinin hazırlanmasında başat rol aldığı 13 Ekim 1919 tarihinde imzalanan Paris Hava Seyrüsefer Sözleşmesi onay sürecindeyken, bu sözleşmeyle uyumlu olan kendi hava seyrüsefer yasa tasarısını Temsilciler Meclisi'ne sunmuştur. Diğer taraftan da *Hava Seyrüsefer Kararnamesi*<sup>242</sup> ile vakit kaybetmeden uygulamaya geçmiştir. Bu çerçevede kendi hava ülkelerinde karşılaşılan sorunlara çözüm geliştirerek diğer sözleşme üyesi devletlerin önünde yer almayı ve onlara da sözleşme üzerinden model olarak etki sahasını genişletmeyi düşünmüş olabilir. Bu kararname ile yasa tasarısının aynı olan ilk maddesi, Paris Sözleşmesi ilk maddesine göre Fransa'nın hava ülkesini belirlemiştir. *Fransa ana kara sahası ve deniz sahası üzerindeki hava ülkesi ile Fransa kolonilerinin kara sahaları ve deniz sahaları üzerlerindeki hava ülkeleri toplamı Fransa'nın hava ülkesi* olarak açıklanmıştır. Sonra Fransa hava ülkesinde uçulması yasaklanan sahaların, hava yolu rotalarının, bu rotalara yabancı hava ülkeleri sınırlarından girişte ve bu sınırlara geçişte kullanılacak giriş ve çıkış kapılarının nasıl belirleneceği izah edilmiştir. Fransa'nın kendi hava ülkesinde hava kabotaj hakkını kullanacağını beyan ettiği cezalar da içeren bu kararnamede, Fransa hava ülkesinde

<sup>240</sup> Journal Officiel de la République Française (07.09.1919; N242), “Décret abrogeant le décret instituant un comité d'unification de l'aéronautique (01.09.1919)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2025362m/fl.item.zoom>, (23.09.2022).

<sup>241</sup> Journal Officiel de la République Française (31.01.1920; N30), “Décret rattachant au ministère des travaux publics l'organe de coordination générale de l'aéronautique (30.09.1919)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6476927q>, (24.09.2022).

<sup>242</sup> Journal Officiel de la République Française (13.07.1920; N190), “Décret réglementant la navigation aérienne (08.07.1920)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2025667q>, (24.09.2022).

hava yolu taşımacılığı için izin başvuru adresinin Bayındırlık Bakanlığı havacılık ve hava taşımacılığında sorumlu müsteşarlık olduğu belirtilmiştir. Kararnameden yaklaşık altı ay sonra Paris Sözleşmesi Senato ve Temsilciler Meclisi tarafından kabul edilmiş ve 29 Ocak 1921 tarihinde Cumhurbaşkanı tarafından onaylanmıştır.<sup>243</sup>

Fransa’da ulusun yararına vatandaşların hava ülkesinden tüm faydayı sağlayabilmeleri için üçlü mülkiyetlerinin hükümet tarafından *ulusun üçlü mülkiyeti ile desteklenmesi gerektiğine* karar verilmiştir. Bu çerçevede yayınlanan *4 Mart 1922 tarihli hava yolu taşıyıcılarına destek kararnamesi*<sup>244</sup> ile devletin belirlediği şartları karşıladıklarını ispat edenlere en fazla on yıl destek vereceği beyan edilmiştir. Şartlardan öne çıkanları hava yolu taşıyıcısının Fransız yasalarına göre kurulmuş, kurucunun/kurucuların, karar vericinin/vericilerin, uçuş ve bakım görevlilerinin Fransa vatandaşı ve teçhizatının Fransa üretimi olması biçiminde sayabiliriz. En öne ise “hava yolu taşıyıcılarının hava araçlarının Havacılık ve Hava Taşımacılığında Sorumlu Devlet Müsteşarı tarafından onaylanan Fransız hava aracı üreticilerine ait olması”<sup>245</sup> şartını koyabiliriz. Bunu Fransa’nın kendi vatandaşının üçlü mülkiyetini ve özellikle bilgi ve beceri bilgisi geliştirerek test eden birinci mülkiyetini koruyarak geliştirmesine verdiği önemin göstergesi olarak beyan edebiliriz. Hükümet, ulusun hava ülkesinden tüm faydayı sağlayabilmesinde birinci mülkiyetin önemini kavramış ve bu çerçevede birinci ve ikinci mülkiyette rekabet eden değil, destek veren olmayı seçmiştir.<sup>246</sup> Uçak, motoru, seyrüsefer yardımcı sistemleri birinci ve ikinci mülkiyetine ulusun üçlü mülkiyeti ile destek vermiş, siparişlerini bunlara düzenli olarak dağıtarak istikrarlı bir

---

<sup>243</sup> Journal Officiel de la République Française (30.01.1921; N29), “Loi portant approbation de la convention conclue à Paris, le 13 octobre 1919, et signée par la France, la Belgique, la Bolivie, le Brésil, l’empire britannique, la Chine, Cuba, l’Équateur, la Grèce, le Guatemala, l’Italie, le Panama, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Siam, l’État tchécoslovaque, l’Uruguay relative à la navigation aérienne (29.01.1921)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2025862b>, (29.09.2022). Sözleşme ekler dâhil ana metin için bakınız: Journal Officiel de la République Française (14.07.1922; N189), “Décret portant promulgation de la convention relative à la navigation aérienne, en date à Paris du 13 octobre 1919, conclue entre la France, les États-Unis d’Amérique, la Belgique, la Bolivie, le Brésil, l’Empire britannique, la Chine, Cuba, l’Équateur, la Grèce, le Guatemala, l’Italie, le Japon, le Panama, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, l’État serbe-croate-slovène, le Siam, l’État tchécoslovaque, l’Uruguay, et du protocole additionnel à la convention du 13 octobre 1919 portant réglementation de la navigation aérienne, en date a Paris du 1<sup>er</sup> mai 1920, conclu entre la France, les États-Unis d’Amérique, la Belgique, la Bolivie, l’Empire britannique, la Chine, Cuba, l’Équateur, la Grèce, le Guatemala, l’Italie, le Japon, le Panama, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, l’État serbe-croate-slovène, le Siam, l’État tchécoslovaque et l’Uruguay (08.07.1922)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2026377c>, (29.09.2022).

<sup>244</sup> Journal Officiel de la République Française (11.03.1922; N69), “Décret relatif aux conditions d’allocation de subventions aux entreprises qui assurent des services réguliers de transports aériens (04.03.1922)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6439486p>, (29.09.2022).

<sup>245</sup> Journal Officiel de la République Française (01.01.1925; N1), “Décret Approuvant le cahier des charges communes aux compagnies de navigation aérienne subventionnées (27.12.1924)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6479041t>, (01.10.2022).

<sup>246</sup> ACCA, *Aircraft Year Book for 1922*, a.g.k., s. 72; ACCA, *Aircraft Year Book for 1924*, New York 1924, s. 188.

şekilde çalışabilmelerinin önünü açmıştır.<sup>247</sup> Ayrıca üçlü mülkiyeti koruyarak gelişmesini eşgüdümleyen, etki sahasını yabancı hava ülkelerine doğru genişletmeye yön etmiştir.<sup>248</sup>

Hava Seyrüsefer Kararnamesi ile aynı olan yasa tasarısı, kararnameden yaklaşık iki buçuk yıl sonra, 31 Mayıs 1924 tarihinde, kararname uygulamasında ortaya çıkan sorunların çözümleriyle birlikte güncellenerek kabul edilmiştir. Fransa'nın vatandaşlarınca da kabul görmüş olan *ilk seyrüsefer yasası*<sup>249</sup> toplam 82 maddeden (yaklaşık dördte biri 19 madde cezaya ilişkin) oluşmuştur.

Fransa'da 1928 yılında basın, ulusun hava ülkesinden tüm faydayı sağlayacağı üçlü mülkiyetine yön etmede yapısal hatanın olduğunu, bu durumun ancak Havacılık Bakanlığı kuruluşu ile düzeltilebileceğini açıklayarak, çözümleriyle birlikte sorunu gündeme getirmiştir.<sup>250</sup> Bu çerçevede savaş, donanma ve koloni bakanlıkları da kapsanarak hava ülkelerinin saha yönetimi kapsamında tek bir merkezden eşgüdümlenerek kontrol edilebilmesi politikası geliştirilmiştir. Bu politika Ticaret ve Sanayi Bakanı'nın ve *Uluslararası Hava Seyrüsefer Şirketi (Compagnie Internationale de Navigation Aérienne - CIDNA)* Genel Sekreteri'nin 2 Eylül 1928 tarihinde uçak kazasında ölümünden<sup>251</sup> sonra 14 Eylül 1928 tarihinde havacılık hizmetlerinden sorumlu bir Havacılık Bakanı atanmasıyla aktifleştirilmiştir.<sup>252</sup> Fransa'nın hava ülkesinden tüm faydayı sağlayan üçlü mülkiyetinin korunması ve geliştirilmesi ve hatta genişletilmesi için ulusun üçüncü mülkiyetindeki para unsurundan alınan pay, savaş, donanma ve koloniler bakanlıkları ile istişare etmesi koşuluyla Havacılık Bakanlığı kullanımına tahsis edilmiştir.<sup>253</sup>

Çıkarılan kararnamelerle OCGA yapısı yerine Tablo 13'te sunulan Havacılık Bakanlığı merkezi yönetim yapısı kurulmuştur. Yapının temeline Genel Teknik Yönetim yerleştirilerek ulusal üçüncü mülkiyet ile sarmal döngü başlatılmıştır. Birinci

<sup>247</sup> ACCA, *Aircraft Year Book for 1929*, a.g.k., s. 205.

<sup>248</sup> ACCA, *Aircraft Year Book for 1924*, a.g.k., s. 185, 186.

<sup>249</sup> Journal Officiel de la République Française (03.06.1924; N151), "Loi Relative à la Navigation Aérienne (31.05.1924)", <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2027049b>, (01.10.2022).

<sup>250</sup> Revue des Deux Mondes, "Un Cas De Folie Collective: La Création D'un Ministère De L'air", *Revue des Deux Mondes*, C 48 S 1 (Novembre 1928), s. 44, 45.

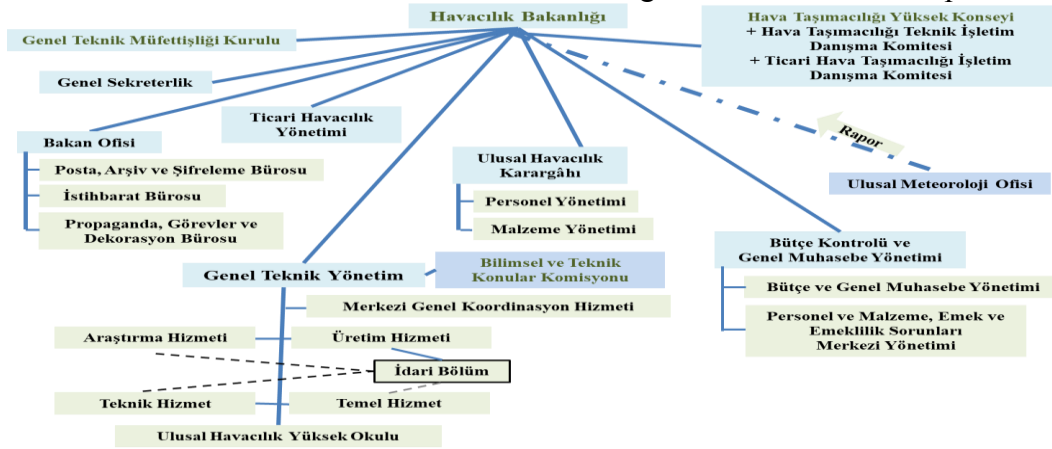
<sup>251</sup> Journal Officiel de la République Française (03.10.1928; N233), "Citations à l'ordre de la nation (14.09.1928)", <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2028381w>, (08.09.2022). "CIDNA, eski adı Franco-Roumaine, sübvansiyon almakta ve İstanbul üzerinden geçen Uzak Doğu rotasının (hava trafiğinin) kontrolünü ya da doğal kaynağını ele geçirebilmek için Dutch Air Line (KLM) ve German Junkers ile rekabet etmektedir." ACCA, *Aircraft Year Book for 1926*, a.g.k. s. 158.

<sup>252</sup> Journal Officiel de la République Française (15.09.1928; N218), "Décret portant nomination du ministre de l'air (14.09.1928)", <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k20283666>, (07.10.2022).

<sup>253</sup> Journal Officiel de la République Française (03.10.1928; N233), "Décret fixant les attributions du ministre de l'air (14.09.1928)", <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2028381w>, (07.10.2022).

mülkiyet Araştırma Hizmeti'nde araştırma geliştirme çalışmalarını yürütmeye ve Teknik Hizmet'te model araçlar üreterek test etmeye başlamıştır. İkinci mülkiyet birinci mülkiyet bilgisine göre testten geçen araç modelinin Üretim Hizmeti'nde seri üretimine geçmiş ve Temel Hizmet'te altyapıyı (hava limanları, hava yolu rotaları, hava haritaları, seyrüsefer yardımcı sistemleri ve benzeri) hazırlamıştır. Birinci ve ikinci mülkiyet personel istihdamı havacılık mühendisliği diploması veren Ulusal Havacılık Yüksek Okulu'ndan (üçüncü mülkiyet bilgi ve beceri birikim unsuruyla öğrenim [bilgi] ve eğitim [beceri]) sağlanmıştır. Havacılık Bakanı'na danışmanlık hizmeti için kurulan *Hava Taşımacılığı Yüksek Konseyi*<sup>254</sup> (birinci mülkiyet politika üretme ve geliştirme unsuru) ulusal ve uluslararası hava seyrüseferine ilişkin politikalar formüle etmiştir.

**Tablo 13:** 1929 Yılı Fransa Havacılık Bakanlığı Merkezi Yönetim Yapısı<sup>255</sup>



<sup>254</sup> Journal Officiel de la République Française (01.01.1930; N1), "Décret modifiant le décret du 10 mai 1929 portant création, organisation et fonctionnement du conseil supérieur des transports aériens et de comités consultatifs technique et commercial des transports aériens (30.12.1929)", <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2028766k>, (10.09.2022); Journal Officiel de la République Française (02.02.1930; N28), "Décret portant modifications aux décrets du 10 mai 1929 et du 30 décembre 1929 fixant les conditions d'organisation et de fonctionnement du conseil supérieures transports aériens et de comités consultatifs de l'exploitation technique et commerciale des transports aériens (30.01.1930)", <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2028793g>, (10.09.2022); Journal Officiel de la République Française (30.03.1930; N78), "Décret modifiant le décret du 30 janvier 1930 relatif à l'organisation et au fonctionnement du conseil supérieur des transports aériens (26.03.1930)", <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2028843x>, (10.09.2022).

<sup>255</sup> Journal Officiel de la République Française (20.01.1929; N17), "Arrête Portant Organisation de L'administration Centrale (18.01.1929)", <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2028475h>, (10.09.2022); Journal Officiel de la République Française (11.02.1929; N36), "Décret Portant Organisation des Services Techniques du Ministère de L'air (09.02.1929)", <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2028494v>, (10.09.2022); Journal Officiel de la République Française (14.02.1929; N38), "Arrête Régulant Provisoirement Attributions et le Fonctionnement de la Direction Générale Technique (09.02.1929); Arrête Instruction Relatifs à la Création D'une Inspection Générale Technique du Ministère de L'air; Instruction Ministérielle Pour L'application de L'arrête Créant Une Inspection Générale Technique au Ministère de L'air (06.02.1929)", <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2028496p>, (10.09.2022); Journal Officiel de la République Française (15.05.1929; N113), "Décret portant création, organisation et fonctionnement du conseil supérieur des transports aériens et de comités consultatifs technique et commercial des transports aériens (10.05.1929)", <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k20285716>, (10.09.2022); Journal Officiel de la République Française (27.11.1929; N277), "Instruction provisoire sur le fonctionnement de l'école nationale supérieure de l'aéronautique (25.11.1929)", <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k20287351>, (10.09.2022); Journal Officiel de la République Française (30.03.1930; N78), "Arrête instituant une commission permanente des questions scientifiques et techniques (20.03.1930)", <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2028843x>, (10.09.2022).

“Konsey beş grup temsilciden oluşmuştur: (1) Havacılık Bakanı’nın teklifini dikkate alarak kararname ile atanan Konsey Başkanı ve ulusun genel çıkarlarının elli temsilcisi. (2) Devlet desteği alan hava yolu taşıyıcılarının her birinin yönetim kurulu tarafından atanan üç Fransız direktör, genel müdürleri, birer uçuş temsilcisi. (3) Hava yolu taşıyıcıları merkez komitesi temsilcisi. (4) Devlet desteği almayan hava yolu taşıyıcılarının beş Fransız temsilcisi. (5) Hükümet komiseri olarak Ticari Havacılık Yönetim Direktörü.”<sup>256</sup>

Konsey üyeleri incelendiğinde üyelerin ulus yararına politika üretebilmesi için konseyin, hükümet temsilcileri ile sivil toplum kuruluşu ve özel sektörün hükümet tarafından onaylanan Fransız vatandaşı temsilcilerinden oluştuğu çıkarımı yapılabilir. İlave olarak kararların oy çokluğu ile alındığı ve eşitlik halinde başkanın oyunun belirleyici olduğu belirtilmiştir.

Uluslararası Paris Hava Seyrüsefer Sözleşmesi madde 15, 15 Haziran 1929 tarihinde (yürürlük: 16 Mayıs 1933) değiştirilince,<sup>257</sup> Fransa’nın 31 Mayıs 1924 tarihli ulusal Hava Seyrüsefer yasası madde 9’u da 20 Mayıs 1930 tarihinde bu yönde düzeltilmiştir.<sup>258</sup> Bu değişiklik Fransa iç hukuk düzenine göre önce Temsilciler Meclisi ve Senato tarafından kabul edilmiş ve Cumhurbaşkanı onayından sonra resmi gazetede yayınlanarak yasalaştırmıştır. Değişiklik, uluslararası hava yolu rotası kurulmasına ve bu rotada uçuş yapacak hava yolu taşıyıcısına izin vermenin hükümete ait olduğu ifadesinin ilave edilmesidir. Bu basit bir ilave değildir; böylece yasama tarafından yürütmeye uluslararası hava yolu rotası kurmaya ve bu rotada uçuş yapacak hava yolu taşıyıcısına karar vermeye ilişkin uluslararası sözleşme yapabilme yetkisi verilmiştir. Değişiklik CINA/ICAN’da kabul edilmeden 18 gün önce 28 Mayıs 1929 tarihinde Fransa Temsilciler Meclisi’ne yasa tasarısı olarak sunulmuş ve Sivil, Ticari, Askeri, Denizcilik ve Koloniler Havacılığı Komisyonu’na sevk edilmiştir.<sup>259</sup> Komisyonun raporunda<sup>260</sup> Fransa dâhil 26 devletin onayladığı Paris Sözleşmesi madde 15’te yer alan

<sup>256</sup> Aynı yer.

<sup>257</sup> Tahir Çağa, a.g.k., s. 355-373.

<sup>258</sup> Madde 9: “Fransa ülkesindeki iki nokta arasında ve Fransa ile Fransız kolonileri arasındaki ticari insan ve eşya taşımacılığı, kararname ile verilebilecek özel ve geçici istisnalara tabi olmak kaydıyla, Fransız hava araçlarına mahsustur.” Journal Officiel de la République Française (03.06.1924; N151), a.g.k., aynı yer. Yeni madde 9: “Uluslararası hava seyrüsefer yollarının kurulması ve ayrıca düzenli uluslararası hava seyrüsefer hatlarının oluşturulması ve işletilmesi, hükümetin önceden iznine tabi olacaktır. Fransız ülkesindeki iki nokta arasında ve Fransa ile Fransız kolonileri arasındaki ticari insan ve eşya taşımacılığı, kararname ile verilebilecek özel ve geçici istisnalara tabi olmak üzere, Fransız hava araçlarına mahsustur.” Journal Officiel de la République Française (19-20.05.1930; N120), “LOI modifiant la loi du 31 mai 1924 sur la navigation (16.05.1930)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k20288858>, (12.09.2022).

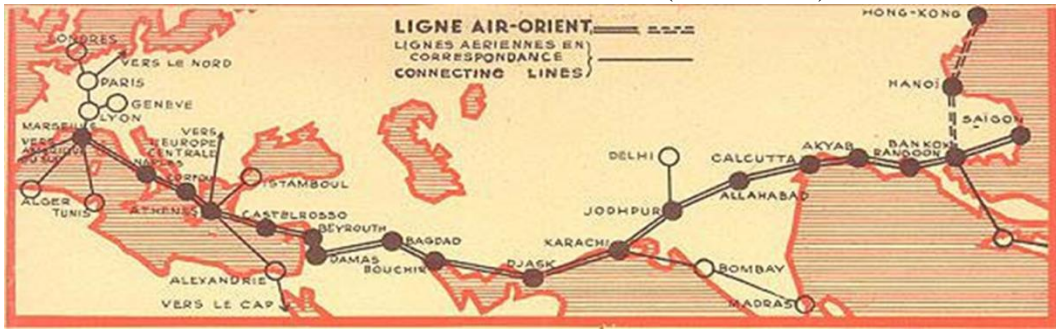
<sup>259</sup> Journal Officiel de la République Française: Débats Parlementaires (29.05.1929; N46), “Dépôt de Projets de LOI: Projet de LOI Portant Modification à la LOI sur la Navigation (No: 1698; 28.05.1929)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6450994q/fl.image>, (12.09.2022).

<sup>260</sup> Journal Officiel de la République Française: Débats Parlementaires (27.02.1930; N28), “Rapport fait au nom de la Commission chargée d’examiner le projet de LOI, adopte par la Chambre des Députés,

“uluslararası hava seyrüsefer yollarının tesisi” ifadesinden, biri hava limanlarının inşası, diğeri hava yolu rotası dâhil rota boyu seyrüsefer yardımcılarının inşası biçiminde iki boyutu bulunduğu açıklanmıştır. Standartlık sağlamada iki farklı yaklaşım olması maddenin gözden geçirilerek düzenlenmesini gerektirmiştir. Bir devletin hava ülkesinden zararsız geçiş yapmanın zorunlu olmadıkça devletin belirlediği kapılardan devletin hava ülkesine girilerek, belirlediği yasak sahalara girmeden hava yolu rotasından ilgili devlet tarafından tesis edilecek saha kontrol seyrüsefer yardımcılarının (hava limanı dışındaki) desteğiyle uçulması ve belirlenen kapılardan diğeri hava ülkesine çıkış yapılması anlamına geldiği, dolayısıyla ikinci yaklaşımın doğru olduğu belirtilmiştir.

Bu değişiklik meyvesini çok taraflı Paris Sözleşmesi ile bağlı Fransa ile Yunanistan arasında yapılan hava yolu taşımacılığı için hava yolu rotası kurulmasına ilişkin iki taraflı sözleşmeyle bir kez daha birbirleriyle bağlanmalarıyla vermiştir. Bu bağlilik Fransa tarafından yürütmeye verilen yetki ile sağlanmış ve bir *kararname*<sup>261</sup> ile onanarak yürürlüğe girmiştir. Kararnameye göre kurulan hava yolu rotalarından birisi Fransa-Suriye (Fransa kontrolünde) arasında Napoli [İtalya], Korfu [Yunanistan], Atina [Yunanistan] ve Castelrosso [Meis – İtalya] üzerinden, Korfu ve Atina duraklama hakkı ile ve diğeri Fransa-Yunanistan arasında tesis edilmiştir. Paris Sözleşmesinde 1933 yılında yürürlüğe giren maddeye göre yapılan iki devlet arasındaki sözleşme aşağıda yer alan Harita 1’den de anlaşılacağı gibi 1932 yılında uygulamaya girmiştir. Fransa’nın, Yunanistan’da iki nokta arasında hava yolu taşımacılığı hakkını (kabotaj hakkı) elde ederek etki sahasını büyüttüğünü, üçlü mülkiyetini genişlettiğini ve Harita 2’deki kolonilerine hava yolu aracılığıyla ulaşarak kontrolünü artırdığını söyleyebiliriz.

**Harita 1:** Hava Yolu Rota Haritası (16.10.1932)<sup>262</sup>

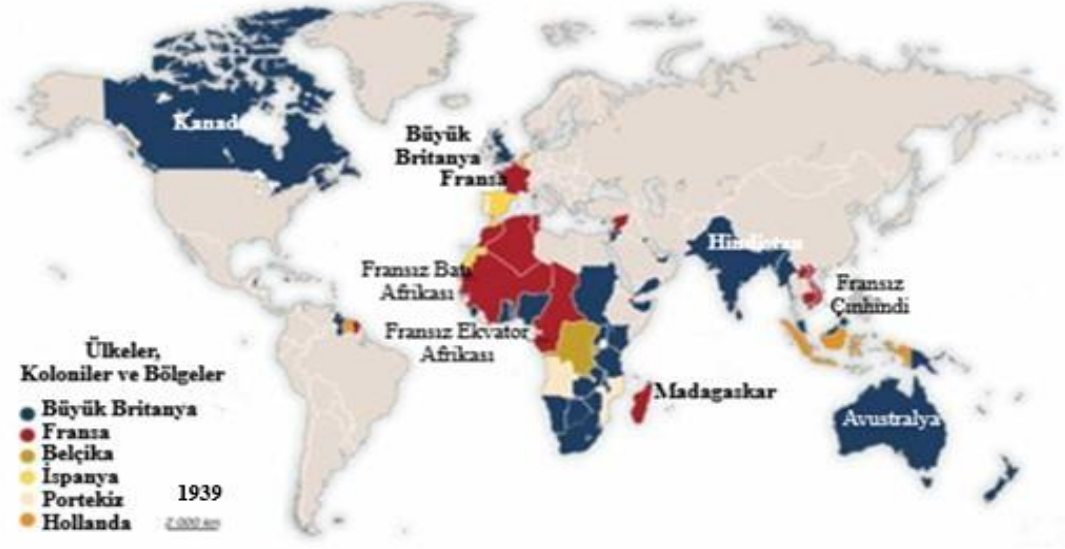


portant modification à la loi sur la navigation aérienne du 31 mai 1924 (Annexe au procès-verbal de la séance du 27 février 1930)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64624922/f1.image#;https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6579100g>, (12.09.2022).

<sup>261</sup> Journal Officiel de la République Française (10.08.1932; N186), “Décret portant promulgation de la convention portant réglementation des lignes aériennes signée à Athènes le 5 juin 1931 entre la France et la Grèce (01.08.1932)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2029564c>, (14.09.2022).

<sup>262</sup> Björn Larsson and David Zekria, “Airline Timetable Images: Air Orient (16.10.1932)” <https://www.timetableimages.com/timages/airorii.htm>, (09.12.2023).

**Harita 2: Koloniler Haritası (1939)<sup>263</sup>**



Fransa ile Afrika'daki kolonileri arasındaki hava yolu rotalarını işletmekten sorumlu *Afrika Ticari Havacılık Şirketi (Société Africaine d'Aviation Marchand - SADAM)* adlı hava yolu taşıyıcısını kuran 1931 tarihli yasa tasarısının Temsilciler Meclisi'ndeki tartışması,<sup>264</sup> *ticari havacılığın statüsünü belirleyen yasa*<sup>265</sup> ile sonuçlanmıştır. Tartışma hükümetin kamu ve özel hava yolu taşıyıcısı (yarı kamu teşebbüsü) politikasını oluşturmasıyla tamamlanmıştır. Politikanın temeline fren (devlet) ile motor (özel) arasında bir denge kurulabileceği düşüncesi yerleştirilmiştir. Bu çerçevede devlet ve özel tüzel kişilikler (üçlü mülkiyet) biraraya gelerek, yönetim kurulunu oluşturmuşlardır. Uluslararası havacılıkta aslen geçerli olan MC (ve bağlısı CINA/ICAN) bayrağından faydalanılarak Fransa bayrağının dünya hava sahasında dalgalandırılabilceği belirtilmiştir. Yasa tasarısı olan bu politika Temsilciler Meclisi tarafından ticari havacılığın statüsünü belirleyen metin kabul edilmiştir.<sup>266</sup> Ancak "Senato tarafından yirmi dokuz maddeden yirmi ikisinde değişiklik yapılması istendiği için yasa tasarısı derhal görüşülmesi talebiyle Meclis'e gelmiştir."<sup>267</sup> Özetle, yasa tasarısı Senato'nun değişiklik istediği yirmi iki maddeden dördü hiç değiştirilmeden ve

<sup>263</sup> Manuela France, "1830-1939 : la France des Colonies", <https://www.caminteresse.fr/histoire/1830-1939-la-france-des-colonies-11133063/>, (09.12.2023).

<sup>264</sup> Journal Officiel de la République Française (24.06.1931; Débats Parlementaires No:82), "Discussion D'un Projet de LOI Concernant les Entreprises de Navigation Aérienne (23.06.1931)", <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6236924w/fl.image>, (14.10.2022).

<sup>265</sup> Journal Officiel de la République Française (15.12.1932; N292), "Loi fixant le statut de l'aviation marchande (11.12.1932)", <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2029670f>, (14.10.2022).

<sup>266</sup> Journal Officiel de la République Française (25.06.1931; Débats Parlementaires No:83), "Suite de la Discussion D'un Projet de LOI Concernant Les Entreprises de Navigation Aérienne (24.06.1931)", <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k62369259/fl.image>, (14.10.2022).

<sup>267</sup> Journal Officiel de la République Française: Débats Parlementaires (31.03.1932; N48), "Adoption, Après Demande de Discussion Immédiate, D'un Projet De LOI Fixant Le Statut De L'aviation Marchande (30.03.1932)", <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6236905j/fl.image>, (14.10.2022).

dördü Senato'nun isteğinden farklı değişiklik yapılarak yasalaşmıştır. Fransa'yı kolonilerine, himaye ettiği ülkelere veya mandalarına doğrudan bağlayan hava yolu rotalarının işletilmesi ile ilgili olan bu yasa destek verilecek hava yolu taşıyıcılarının nasıl belirleneceği ve sözleşme yapılacağı izah edilmiştir.<sup>268</sup> Yönetim kurulu başkanı dâhil üst yöneticilerin tamamının ve diğer yöneticilerin en az üçte ikisinin Fransa vatandaşı olması, genel kurulda yer alacak devlet temsilcilerinin Havacılık Bakanı tarafından atanması, sözleşme yapılan destek verilecek hava yolu taşıyıcılarının hisselerinin Havacılık Bakanı tarafından onay verilen Fransız vatandaşlarına ait olması, bu yasa ile kabul edilmiştir. Bu hava yolu taşıyıcılarının Havacılık Bakanı tarafından kurulacak kontrol komisyonunca denetlenmesi ve bu taşıyıcılara ilişkin her yıl Havacılık Bakanı'nın her iki meclise rapor vermesi istenmiştir.

Kararnamelerle oluşturulan Havacılık Bakanlığı yapısı dört yıl sonra yasa ile sağlamlaştırılmıştır. Ulus tarafından Havacılık Bakanı'na kolonileri dâhil Fransa'nın hava ülkelerinden ulusun tüm faydayı sağlaması için üçlü mülkiyeti koruyarak geliştirmesi ve genişletmesi işi verilmiştir. Bu işe sivil ve askeri uçakları, motorlarını, seyrüsefer yardımcı sistemlerini tasarım, üretim, kullanım bilgisini ve beceresini eşgüdümleyerek kontrol etme tanımlanmıştır. Bu işi yerine getirebilmesi için teknik hizmet, bölgesel hava seyrüsefer hizmetleri, ordu ve donanma hava kuvvetleri ve meteoroloji bürosu yetkisine verilmiştir.<sup>269</sup>

Havacılık Bakanlığınca, kamu ve özel hava yolu taşıyıcısı (yarı kamu teşebbüsü) kurulması kararlaştırılmıştır. Kararın uygulanması için öncelikle ulusun üçüncü mülkiyetinin para unsuru ile ulusun ikinci mülkiyet uçak kullanım unsuru *Merkezi Hava Yolu Taşıyıcı Birliği (Société Centrale pour l'Exploitation de Lignes Aériennes - SCELA)* kurulmuştur. Sonra SCELA çatısı altında özel hava yolu taşıyıcıları Batı Avrupa'ya dönük Air-Union,<sup>270</sup> Uzak Doğu'ya dönük Air-Orient,<sup>271</sup> Romanya ortaklıklı

---

<sup>268</sup> Journal Officiel de la République Française (15.12.1932; N292), a.g.k., aynı yer.

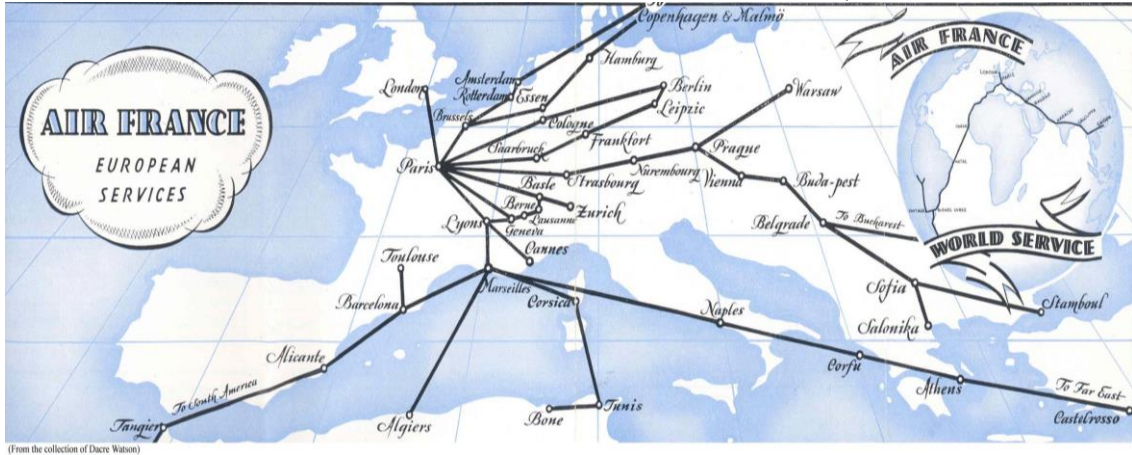
<sup>269</sup> Journal Officiel de la République Française (01.07.1933; N153), "LOI Portant Organisation du Ministère de L'air (30.06.1933)", <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2029839b>, (14.10.2022).

<sup>270</sup> "Air-Union, Havacılık Devlet Müsteşarlığı talimatları doğrultusunda, 1919 yılında kurulan Messagerie Aériennes (Fransa'nın 1909 yılında ilk havayolu şirketi olan Compagnie Générale Trans-Aérienne (CGT) 1921 yılında kapsanmış) ve Grands Express Aériens birleşmesiyle 1923 yılında sahneye çıkmıştır. Yine 1919 yılında kurulan Aéronavale, 1926 yılında Air-Union'a katılmıştır. Air-Union Batı Avrupa'daki seyrüsefer rotalarında hizmet vermiştir." Musée Air France, "L'histoire d'Air France", <https://museeairfrance.org/fr/l-histoire-d-air-france>, (23.10.2022).

<sup>271</sup> "Air-Orient, Air Union Lignes d'Orient tarafından 1919 yılında kurulan Messageries Transaériennes'i devralmasından sonra 1930 yılında Air Asia ile birleşmesiyle doğmuş ve Uzak Doğu seyrüsefer rotalarında hizmet vermiştir." A.k., aynı yer; L'Éveil Économique de L'Indochine (23.02.1930; N662), "Air Asie + Air Union = Air Orient", <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5563019w/f17.item>, (14.10.2022).

CIDNA<sup>272</sup> ve Avrupa odaklı Soci t  G n rale de Transport Aerien<sup>273</sup> birleŒmiŒlerdir. Hava yolu rotalarını daha önce kendi aralarında ve hatta BirleŒik Krallık hava yolu taŒıyıcıları ile hükümetlerinin bilgisi dâhilinde paylaŒan bu özel hava yolu taŒıyıcıları,<sup>274</sup> SCELA hava yolu taŒıyıcısı adıyla belirlenen hava yolu rotalarında belirlenen devlet desteği ve seyrüsefer sıklığı ile uçuŒ yapmak için s zleŒmiŒlerdir.<sup>275</sup> S zleŒme ile SCELA'nın tüm yöneticilerinin Havacılık Bakanı tarafından onaylanması ve Fransa'daki at yelerde  alıŒacak iŒilerin %98'inin Fransa vatandaŒı olması kabul edilmiŒtir. SCELA'nın adı 30 Ağustos 1933 tarihinde Fransa Hava Yolu TaŒıyıcı Birliği (Societe Air-France) olmuŒtur.<sup>276</sup> Fransa Hava Yolu TaŒıyıcı Birliği hava yolu rotaları Harita 3'de yer almıŒtır.

**Harita 3: Air France Hava Yolu Rotaları Haritası (1933)**<sup>277</sup>



Havacılık Bakanlığı Genel Teknik Yönetimi'nde gecikmelere sebebiyet veren yetki  atıŒmaları Havacılık Yapıları Yönetimi kurularak  z lm Œt r.<sup>278</sup> Havacılık Yapıları Yönetimi Direktörü'n n Almanya ile çıkabilecek bir savaŒta tek bir merkezde, Paris çevresinde yoęunlaŒan havacılık endüstrisinin dağıtılarak merkezden uzakta çok

<sup>272</sup> "CIDNA, 1920 yılında *Compagnie Franco-Roumaine*'den doęmuŒtur. Fransa, Çekoslovakya, Romanya, Yugoslavya ve Polonya'dan devlet sübvansiyonu alan Őirketin orijinal sermayesi tamamen Rumen iken, 1929 yılında %50'si Fransız olmuŒtur." ACCA, *Aircraft Year Book for 1930*, a.g.k. s. 275.

<sup>273</sup> "Soci t  G n rale de Transport Aerien, 1919 yılında kurulmuŒ olan Lignes Farman olup, Batı Avrupa'daki seyrüsefer rotalarında hizmet vermiŒtir." Musée Air France, a.g.k., aynı yer.

<sup>274</sup> Les Entreprises Coloniales Françaises, "Air Union (1919-1933)", [https://www.entreprises-coloniales.fr/empire/Air\\_Union.pdf](https://www.entreprises-coloniales.fr/empire/Air_Union.pdf), (27.10.2022).

<sup>275</sup> Journal Officiel de la République Française (01.06.1933; N128), "Décret Portant Approbation D'une Convention Pour L'exploitation de Lignes Aériennes (31.05.1933)", <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2029814h>, (19.10.2022).

<sup>276</sup> Bulletin de la Navigation Aérienne (septembre 1933; N162), "Société Air-France", <https://en.calameo.com/ppmac/read/0051166337acc59a48018>, (27.10.2022).

<sup>277</sup> Dacre Watson, "Carte des Itinéraires de Air France", <https://www.timetableimages.com/timages/af/af3309uk/af3309i2.jpg>, (09.12.2023).

<sup>278</sup> Journal Officiel de la République Française (31.03.1934; N77), "Décret et Arrête Relatifs   la Réorganisation des Services et établissements Extérieurs de la Direction des Constructions Aériennes (29-30.03.1934)"; "Arrête Fixant les Conditions D'application du Décret du 5 Mars 1934 Créant Une Direction des Constructions A riennes (30.03.1934)", <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2030070v>, (14.10.2022).

merkezli olarak tesis edilmesi önerisi<sup>279</sup> dikkate alınmış ve 1936 yılında *savaş ekipmanı üretiminin ulusallaştırılması yasası*,<sup>280</sup> *donanım listesini belirleyen kararname*<sup>281</sup> ve *Havacılık Bakanı'nın ademi merkeziyetçilik ve endüstriyel seferberlik direktifi*<sup>282</sup> çerçevesinde Fransa'nın ilk modern bölgesel planlama politikası hayata geçirilmiştir.<sup>283</sup> Havacılık Yapıları Yönetimi kendisine verilen sorumluluğu, Paris-Grande Banlieue'da bulunan havacılık endüstrisi üretim merkezlerini coğrafi olarak ademi merkezileştirerek yerine getirmiştir.<sup>284</sup> Sermayesinin üçte ikisi devletin olan *Ulusal Havacılık Yapı Şirketleri (Sociétés Nationales de Construction Aéronautique – SNCA)* kurulmuştur. Sayısı yirmi üç olan özel üreticiler birleştirilerek altıya düşürülmüş ve altı coğrafi bölgede kurulan yeni kamu üretim merkezleri, yeni kamu yöneticileri olan eski yöneticileri tarafından yönetilmeye başlanmıştır.<sup>285</sup> Bu yeniden yapılanmanın hedefi tasarımcıları ve üreticileri farklı bölgelerde gruplandırarak bir merkezin yön edişine (merkeziyet) bağlı her birinin kendi eşgüdümleme ve kontrolü sağlayabilmesi (ademi merkeziyet) ve bir bölgenin kaybında bile teknik ve endüstriyel üretimin devam edebilmesi olarak ifade edilmiştir.<sup>286</sup>

Fransa Sömürgeler Bakanı 1938 yılında *Hava Seyrüseferine İlişkin 31 Mayıs 1924 tarihli yasadan* esinlenerek kolonilerde uyulacak kararnameyi oluşturmuştur.<sup>287</sup> Söz konusu yasanın seyrüsefer emniyeti başlığı ilk maddesi ile kararnamenin aynı başlıktaki ilk maddesinin birebir aynı olmasını geliştiren Fransa üçlü mülkiyetinin genişlemekte olduğu göstergesi olarak kabul edebiliriz. Birinci mülkiyeti Fransa'ya ait olan hava araçlarının uluslararası seferlerde kullanılması ve ikinci mülkiyet kullanım unsurunda sadece Fransızların yer alması kararı üçlü mülkiyet genişlemesine iyi bir örnek olmuştur.

<sup>279</sup> Nicolas Nogue, *L'architecture Aéronautique en France (1850-2006)*, Docomomo France sur contrat Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), Paris 2006, s. 91; 289.

<sup>280</sup> Journal Officiel de la République Française (12.08.1936; N188), "LOI sur la Nationalisation de la Fabrication des Matériels de Guerre (11.08.1936)", <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k20307953>, (30.10.2022).

<sup>281</sup> Journal Officiel de la République Française (15.08.1936; N191), "Décret Fixant la Liste des Matériels Soumis aux Dispositions de la LOI du 11 Aout 1936 sur la Nationalisation de la Fabrication des Matériels de Guerre (14.08.1936)", <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2030798b>, (30.10.2022).

<sup>282</sup> L'Aviation Française (24.01.1937; N334), "La Nationalisation des Industries Aéronautiques", <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9377470p/f1.image>, (30.10.2022).

<sup>283</sup> Nicolas Nogue, a.g.k., s. 91.

<sup>284</sup> E. Boutry, "Les Conditions de L'équilibre Économique", *Revue Industrielle*, C 65 (1935), s. 237, 238, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9768985v/f1.image#>, (29.10.2022).

<sup>285</sup> A.k., s. 92, 93. Altı SNCA: "Kuzey SNCA; Batı SNCA; Güney Batı SNCA; Güney SNCA; Güney Doğu SNCA ve Merkez SNCA." Uluslaştırılmayan şirketler: "Levasseur, Caudron, Breguet, Latécoère, Renault, Mauboussin."

<sup>286</sup> L'Aviation Française (24.01.1937; N334), a.g.k., aynı yer.

<sup>287</sup> Journal Officiel de la République Française (15.03.1938; N63), "Décret Relatif à la Navigation Aérienne dans les Territoires sous Mandat Français Places sous L'autorité du Ministre des Colonies (09.03.1938)", <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2031281n>, (30.10.2022).

Fransa beklediği gibi Almanya'nın işgaline uğramıştır. Almanya teknolojik yeniliğin (teknik yöntem ve araç geliştirebilme) üst düzey bir öğretim ve eğitim sisteminin kurulmasıyla sağlanabileceğini dikkate almış ve politikasını “mevcut yapılarda hızlı ve ucuz yatırım yap, ulusal üretim araçlarını kendi çıkarına kullan, Fransızları herhangi bir üst düzey bilimsel ve teknolojik faaliyetten men et” olarak açıklamıştır.<sup>288</sup> Başka bir deyişle Almanya Fransa birinci mülkiyetine el koymuş, Fransa ikinci mülkiyetini kendi birinci mülkiyetine bağlayarak kullanmaya başlamış ve Fransa birinci mülkiyetinin çalışmasına izin vermemiştir.

### 2.3. Yunanistan Hava Sahası Yönetim Yapısı

1830 yılında Yunan temsilcisinin Londra Antlaşması masasında yer almadan bağımsızlığını kazanan ve 1923 yılına kadar Birleşik Krallık, Fransa ve Rusya koruması altında kalan Yunanistan,<sup>289</sup> korumaları Birleşik Krallık ile Fransa katkısıyla hazırlanan 1919 Paris Sözleşmesi'ni 19 Nisan 1921 tarihinde onaylamıştır.<sup>290</sup> Yunanistan için artık iç hukukun bir yasası olan bu sözleşmeyi takip etme ve değişiklikleri onaylama yetkisi Dışişleri Bakanı'na verilmiştir.<sup>291</sup> Yunanistan'a kayıtlı *Helenik Hava Yolu Taşıyıcısı (H Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών - EEES)* IATA'ya 1931 yılında üye olmuştur.<sup>292</sup> Bu üyelikle ikinci mülkiyet beceri sahibi IATA üyelerini izleyerek kendi ikinci mülkiyet becerisini geliştirmeyi hedeflemiştir. Yunanistan'da “*Küçük Asya Felaketi*” sayılan Türk Devrimi sonrasında 1924 yılında Cumhuriyet ilan edilmiş, Fransa'da bulunan Eleftherios Venizelos Yunanistan'a dönmüş, 1928 yılı seçimlerini kazandıktan sonra Türkiye Cumhuriyeti ile dostluk antlaşması imzalamıştır.<sup>293</sup>

<sup>288</sup> Nicolas Nogue, a.g.k., s. 290; 296.

<sup>289</sup> Barbara Jelavich, *Balkan Tarihi: 18. ve 19. Yüzyıllar* (çev. İhsan Durdu, Gülçin Tunalı Haşim Koç), Küre Yayınları, Üçüncü Baskı, İstanbul 2013, s. 246-280; Semih Vaner (Der.), *Türk-Yunan Uyuşmazlığı*, Metis Yayınları, İstanbul 1990, s. 22.

<sup>290</sup> Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνησεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 26.04.1921, 68), “Περί Κυρωσεως Της Εν Παρισίοις Υπογραφεισης Την 30 Σεπτεμβριου / 13 Οκτωβριου 1919 Διεθνους Συμβασεως Περί Αεροπλοιας; Νομος 2569 (30 Eylül / 13 Ekim 1919 Tarihinde Paris'te İmzalanan Uluslararası Havacılık Sözleşmesi'nin Yaptırımı Hakkında; Yasa 2569)”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19210100068](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19210100068), (08.11.2022).

<sup>291</sup> Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνησεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 31.12.1923, 390), “Περί Της Διεθνους Συμβασεως Αεροπλοιας; 13.12.1923 (Uluslararası Havacılık Sözleşmesi Hakkında)”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19230100390](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19230100390), (08.11.2022).

<sup>292</sup> Γεωργιος Παπανδρωνου (Georgios Papandronou) “Η Γεννηση Και Η Αναπτυξη Της Πολιτικης Αεροποριας Στην Ελλάδα Του Μεσοπολεμου (İki Savaş Arası Dönemde Yunanistan'da Sivil Havacılığın Doğuşu ve Gelişimi)”, *Διδακτορικής Διατριβής (Doktora Tezi)*, Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου (Aristoteles Üniversitesi Tarih ve Arkeoloji Bölümü), Θεσσαλονικη 2005 (Selanik 2005), s. 157, 158.

<sup>293</sup> Barbara Jelavich, *Balkan Tarihi: 20. Yüzyıl* (çev. Zehra Savan, Hatice Uğur), Küre Yayınları, İkinci Baskı, İstanbul 2009, s. 182-185.

Yunanistan'ın *Küçük Asya Felaketi*, korumaları ile oturduğu masada Lozan Barış Anlaşması<sup>294</sup> ile noktalanmıştır. Bu sözleşmeye göre deniz sınırları, kıyıdan üç mil uzaklığa kadar olan su sahasında bulunan adaları ve adacıkları içine almış ve Limmi, Semadirek, Midilli, Sakız, Sisam ve Nikarya adalarında Yunan egemenliği tanınmıştır. Ayrıca Kıbrıs adasında Birleşik Krallık ve Stampalia, Rodos, Kalki, Skarpanto, Kazos, Piskopis, Miziroz, Kalimnos, Leros, Patmos, Lipsos, Simi ve İstanköy adaları ile bunlara bağlı adacıklar ve Meis adasında İtalya egemenlikleri tanınmıştır. Karasuları genişliğine ilişkin uluslararası örgütler tarafından henüz ortak karar alınamamış olmakla birlikte daha önce belirttiğimiz gibi uygulamada genel kabul kıyıdan üç deniz mili mesafeye kadar uzanmaktadır. Bu çerçevede Paris Sözleşmesi ile de bağlanan Yunanistan, ulusal egemenlik yetkisi bulunan kara ülkesi ve deniz ülkesi üzerindeki hava ülkesinde de bu yetkiye sahiptir. Başka bir deyişle uluslararası örgüt olan MC bağlısı CINA/ICAN, bitişik su ya da karasuyu genişliğinden daha geniş bir hava ülkesinin ya da sahasının var olabileceğini beyan etmemiştir.

Yunanistan'da 1924 yılında Cumhuriyet ilan edildikten sonra sivil havacılık yönetimi, Haberleşme Bakanlığı'na bağlı Hava Taşımacılığı Bürosu tarafından üstlenilmiştir.<sup>295</sup> Yunanistan hükümeti bir 'Fransız hava yolu taşıyıcısı'<sup>296</sup> ve bir 'İtalyan hava yolu taşıyıcısı'<sup>297</sup> ile sözleşmiştir.<sup>298</sup> Birleşik Krallık Blackburn uçak üreticisi Birleşik Krallık sermayesi ile Yunanistan'da uçak fabrikasını kurmuş, ticari amaçla uçak ve parçalarını üretmiş ve devlet uçaklarının bakımını ve tamirini gerçekleştirmiştir.<sup>299</sup> Başka bir deyişle Fransa, İtalya ve Birleşik Krallık üçlü mülkiyetlerini Yunanistan üçüncü mülkiyet karar unsuruna onaylatarak ve karşılığında Yunanistan ikinci mülkiyet becerisini geliştirip kendi birinci mülkiyetlerine boyun eğdirerek kendi üçlü mülkiyetlerini genişletmişlerdir. Yunanistan'da 1924 yılında sivil havacılığa haberleşme bakanlığınca yön verilmesi, yabancı hava araçlarının emniyetli

---

<sup>294</sup> 340-341-342-343 Sayılı Kanunlar, "Lozan Sulh Muahedenamesinin Kabulüne Dair Kanunlar", *TBMM Kavanin Mecmuası*, D: II İ: 1 C: 2, İkinci Baskı, Ankara 1942.

<sup>295</sup> ACCA, *Aircraft Year Book for 1928*, a.g.k., s. 219.

<sup>296</sup> Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 20.07.1925, 183), "Περί Κυρώσεως Της Μετα Της Εταιρείας Messageries Transaériennes Συναφθεισής Συμβάσεως Εναερίου Συγκοινωνίας; 18.07.1925 (Hava Taşıma Sözleşmesi Yapıldıktan Sonra Messageries Transaériennes Şirketinin Yapıtımına İlişkin)", [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19250100183](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19250100183), (08.11.2022).

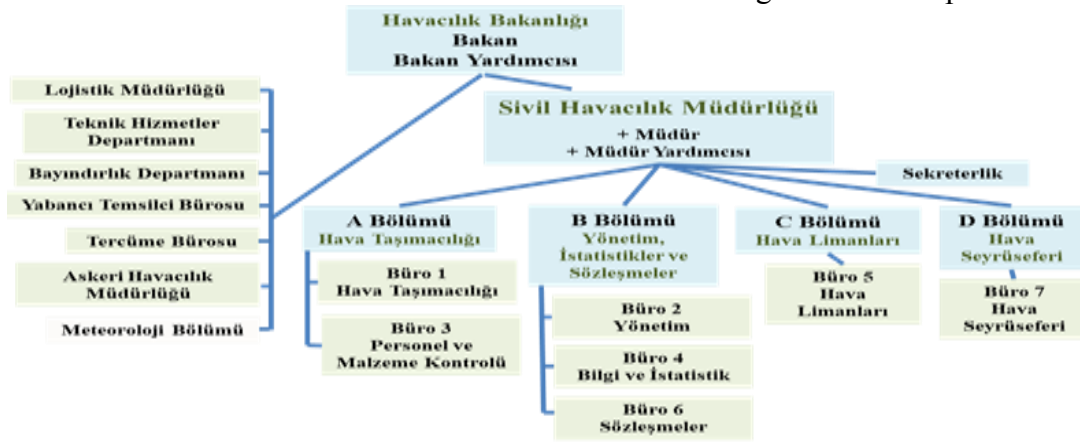
<sup>297</sup> Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 20.07.1925, 183), "Περί Κυρώσεως Της Μετα Της Εταιρείας Anonima Aeroes-Presso Συναφθεισής Συμβάσεως Εναερίων Συγκοινωνιών; 18.07.1925 (Hava Taşıma Sözleşmesi Yapıldıktan Sonra Anonima Aeroes-Presso Yapıtımına İlişkin)", [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19250100183](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19250100183), (08.11.2022).

<sup>298</sup> Γεωργίος Παπανδρόνου (Georgios Papandronou), a.g.k., s. 59.

<sup>299</sup> ACCA, *Aircraft Year Book for 1928*, a.g.k., s. 219; ACCA, *The Aircraft Year Book for 1930*, a.g.k., s. 282.

uçuşlarına hizmet edildiğinin göstergesi olarak ifade edilebilir. Bununla birlikte aynı tarihlerde iki Yunan vatandaşı Kampanis ile Valasakis tarafından Ikaros hava yolu taşıyıcı şirketi kurulmuştur. Birleşik Krallık ulusunun yararı ile kendi yararını birleştiren Kampanis, Birleşik Krallık'ın sömürgelerine ulaşım yolu olan Yunanistan-Mısır hava yolu rotasında Birleşik Krallık desteğini alma karşılığında Birleşik Krallık'a Ikaros hava yolu taşıyıcı şirketinin yönetimini kontrol yetkisi teklif etmiştir. Aero Espresso (İtalya) hava yolu taşıyıcı şirketinin Yunanistan temsilcisi de olan Kampanis, Birleşik Krallık yanıtı gecikince İtalya ile de görüşmüştür. Birlik Krallık'ın yabancı bir hava yolu taşıyıcı şirketini desteklemeyeceği ve İtalya'nın da olumsuz cevabı Ikaros'un sonunu hazırlamıştır.<sup>300</sup>

**Tablo 14:** 1930 Yılı Yunanistan Havacılık Bakanlığı Yönetim Yapısı



Yunan ulusunun hava ülkesinden kendi üçlü mülkiyeti için fayda sağlayamadığını gözlemleyen Başbakan Venizelos, 1929 yılında Havacılık Bakanı olacak Alexandros Zannas'ı (1892-1963) Fransa, Birleşik Krallık ve Almanya'da havacılık birimlerini ve okullarını ziyaret ederek bir yasa tasarısı hazırlaması için görevlendirilmiştir.<sup>301</sup> Birleşik Krallık danışmanların yardımıyla hazırlanan<sup>302</sup> Havacılık Bakanlığı kuruluş yasası<sup>303</sup> ile ülkenin havacılık güçlerini eşgüdümleyen ve kontrol eden en yüksek yönetim idaresi oluşturulmuştur. Bakana, Bakanlar Kurulu onayı ile yabancılara işe alabilme yetkisi tanınmıştır. Söz konusu yasaya dayanarak çıkarılan kararname<sup>304</sup> ile Tablo 14'teki

<sup>300</sup> Γεωργιος Παπανδρωνου (Georgios Papandronou), a.g.k., s. 123-131.

<sup>301</sup> Βασίλειος Α. Οικονόμου (Vasilios A. Economou), *Η Πορεία Προς Την Ενιαία Πολιτική Αεροπορία (Birleşik Hava Kuvvetlerine Doğru Yolculuk)*, Μουσείο Ιστορίας Π.Α. (PA Tarih Müzesi), Αθήνα (Atina) 2010, s. 91, 92.

<sup>302</sup> Αντωνης Γ. Βασακης (Antonis G. Vassakis), a.g.k., s. 91.

<sup>303</sup> Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνησεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 23.12.1929, 442), "Περί συστασεως Υπουργείου Αεροπορίας; Νομος 4451 (Havacılık Bakanlığının Kuruluşu Hakkında; Yasa 4451)", [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19290100442](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19290100442), (08.11.2022).

<sup>304</sup> Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνησεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 07.10.1930, 340), "Περί Οργανισμού Του Υπουργείου Αεροπορίας Διάταγμα; 23.09.1930 (Havacılık Bakanlığı Örgütlenmesi Hakkında Kararname; 23.09.1930)", [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19300100340](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19300100340), (08.11.2022).

Birleşik Krallık'tan transfer edilen Yunanistan Havacılık Bakanlığı yönetim yapısı kurulmuştur. Sivil Havacılık Müdürlüğü, CINA/ICAN ile eşgüdümü ve kontrolünde bilgileri, hava haritalarını, istatistikleri derlemiş ve ikili sözleşmeler yapmıştır.

Yunanistan'ın sivil havacılığa ilişkin kavram ve usulleri tanımlayan 1931 tarihli sivil havacılık yasasını,<sup>305</sup> aynı tarihte sivil hava yolu taşımacılığını düzenleyen yasa<sup>306</sup> ve hava trafiğini düzenleyen kararnameyi<sup>307</sup> birer ay ara ile çıkararak iç hukuku ile çok taraflı (Paris Sözleşmesi) ve iki taraflı uluslararası sözleşmelerini uyumlulaştırdığını söyleyebiliriz. *Paris Sözleşmesi*'ni temel alan *sivil havacılık yasası* madde 3'ünde yasanın *hükümlerinin sadece sivil hava araçlarına uygulanacağı* ve madde 2'sinde *Yunan sahası (ülkesi) karalar, sular ve üzerlerindeki atmosferik boşluk biçiminde tanımlanarak*, madde 9'unda *hükümete Havacılık Bakanı tavsiyesi ile havacılık emniyetini Cumhurbaşkanlığı kararnamesi ile sağlama yetkisi verildiği* beyan edilmiştir.<sup>308</sup> Verilen yetki kullanılarak *havacılık emniyetini sağlamaya ilişkin karasuları genişliği adlı kararname* 1931 yılı Eylül ayında yayınlanmıştır. Kararnameye göre *karasuları genişliği kıyılardan itibaren on (10) deniz mili olarak kabul*<sup>309</sup> edilmiştir. Hükümet Yunanistan hava ülkesinde sivil havacılığın emniyetinin sağlanmasına ilişkin kurallar koyabilecektir. Söz konusu tarihlere diğer devletlerde olduğu gibi Yunanistan'ın da hava ülkesini evrak, telsiz, telefon, saha gözetleyicileri aracılığıyla kontrol ettiği söylenebilir. Hükümetin ulusunun üçlü mülkiyetini korumak için hava ülkesinden gelen bir tehlikeye karşı (yetki sadece emniyete ilişkin olduğundan tehdidi ve dolayısıyla güvenliği içermemekte) Limni, Midilli, Sakız, Sisam adaları merkezinden on (10) deniz mili yarıçaplı bir daire çizerek emniyet sınırı olarak beyan etmek yerine karasularını on (10) deniz miline genişletmeyi tercih ettiği izah edilebilir. Ancak kararname adı dikkate alınmadan niyeti net olarak belirtilmeyen içerikten, Yunanistan'ın karasularını on (10) deniz miline genişlettiğini beyan etmek yanlış

<sup>305</sup> Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 13.06.1931, 158), “Περί Πολιτικής Αεροπορίας; Νομός 5017 (Sivil Havacılık Hakkında; Yasa 5017)”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19310100158](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19310100158), (08.11.2022).

<sup>306</sup> Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 11.07.1931, 193), “Περί Πολιτικής Αεροπορίας; Νομός 5100 (Sivil Havacılık Hizmetlerinin Örgütlenmesi Hakkında; Yasa 5100)”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19310100193](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19310100193), (08.11.2022).

<sup>307</sup> Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 14.08.1931, 273), “Περί Κανονισμού Της Εναερίου Κυκλοφορίας; (Hava Trafikinin Düzenlenmesi Kararnamesi)”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19310100273](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19310100273), (08.11.2022).

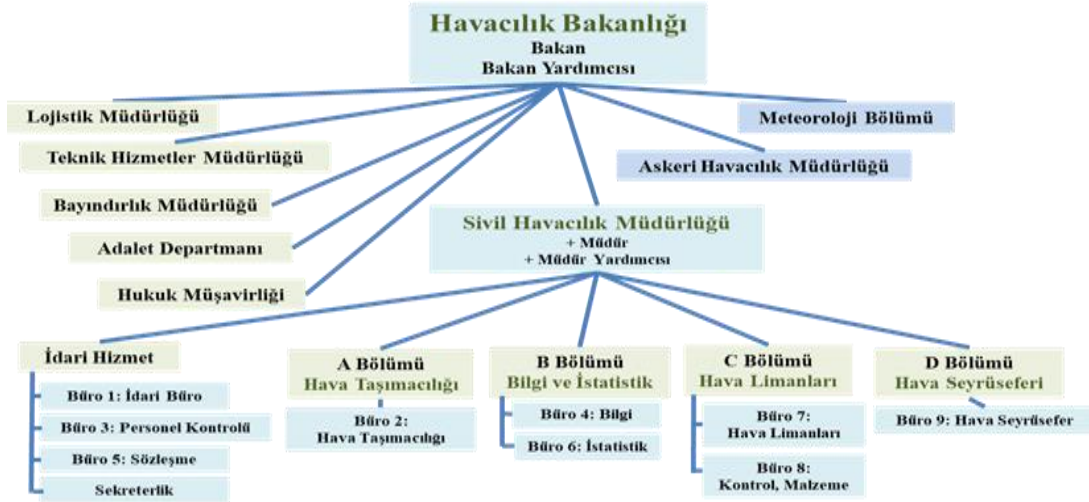
<sup>308</sup> Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (13.06.1931, 158), a.g.k., aynı yer.

<sup>309</sup> Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 18.09.1931, 325), “Περί Καθορισμού Πλατους Χωρικών Υδάτων, Οσον Αφορα Τα Ζητήματα Της Αεροπορίας Και Αστυνομίας Αυτης; 06.09.1931 (Havacılık ve Emniyete İlişkin Karasularının Genişliği Kararnamesi; 06.09.1931)”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19310100325](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19310100325), (08.11.2022).

olmayacaktır. Bu karara Birleşik Krallık ve Birleşik Krallık'ın sivil hava yolu taşıyıcısı Imperial Airways tarafından yapılan itiraza Yunanistan, uluslararası bir hukuk kuralının olmadığı ve yabancı hava araçlarının kendi ülkesi üzerinden geçişine kendi koşullarını dayatabileceği, komşuları İtalya ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından da farklı yöntemlerle emniyet sınırlarının genişletildiği yanıtını vermiştir.<sup>310</sup>

Havacılık Bakanı ekonomik durgunluk sebebiyle devlet korumacılığının öne çıktığı bu dönemde hava ülkesinden ulusun fayda elde etmesini sağlama amacıyla hisseleri kamuya açık İkaros ile 5 Haziran 1930 tarihinde sözleşmiştir.<sup>311</sup> Sözleşme özetle hükümetin uçulan her mil için destek vermesini, ilk uçuş ve bakım personeli ihtiyacının uçağın alındığı devletten karşılanarak sonrakilerin eğitilmesinin sağlanmasını, hava seyrüsefer yardımcı sistemlerinin (hava yolu rotaları, hava limanları dâhil) tesis edilmesini içermiştir. Kısa bir süre sonra 24 Aralık 1930 tarihinde hisselerinin yarısından fazlasına devletin sahip olduğu yarı kamu teşebbüsü yaparak *EEES* adıyla devlet çatısı altına almıştır.<sup>312</sup>

**Tablo 15:** 1932 Yılı Yunanistan Havacılık Bakanlığı Yönetim Yapısı<sup>313</sup>



Havacılık Bakanlığı yönetim yapısı ihtiyaca göre Tablo 15'te yer aldığı gibi biçimlendirilmiş, 1932 yılı yapısındaki yabancı temsilcilik ve tercümanlık büroları kaldırılmıştır. Sivil havacılık, idari hizmetler oluşturularak sivil havacılık müdür

<sup>310</sup> Γεωργιος Παπανδρωνου (Georgios Papandronou), a.g.k., s. 36; 276.

<sup>311</sup> Ελληνικη Δημοκρατια Εφημερις Της Κυβερνησεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 11.07.1930, 237), “Περί Κυρωσεως Της Μετα Της Εταιρειας ΙΚΑΡΟΣ Συναφθεισος Συμβασεως Περί Παραχωρησεως Εισ Αυτην Του Προνομιου Της Αποκλειστικης Εκμεταλλευσεως Εναεριων Μεταφορων; Νομος 4809 (IKAROS Şirketi ile İmzalanan Hava Taşımacılığının Münhasır İşletme İmtiyazının Kendisine Verilmesine İlişkin Sözleşmenin Onaylanması Hakkında; Yasa 4809)”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19300100237](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19300100237), (08.11.2022).

<sup>312</sup> Αντωνης Γ. Βασακης (Antonis G. Vassakis), a.g.k., s. 97.

<sup>313</sup> Ελληνικη Δημοκρατια Εφημερις Της Κυβερνησεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 03.02.1932, 31), “Περί Οργανισμου Του Υπουργειου Αεροποριας Διάταγμα; 19.01.1932 (Havacılık Bakanlığı Örgütlenmesi Hakkında Kararname; 19.01.1932)”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19320100031](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19320100031), (08.11.2022).

yardımcısı sorumluluğuna verilmiştir. Bilgi ve istatistik bürosu CINA/ICAN, IATA ve diğer uluslararası havacılık sözleşmelerindeki yükümlülüklerin yerine getirilmesini koordine etmekle görevlendirilmiştir.

Monarşi yanlısı Halkçı Parti'nin 1933 yılı seçimlerinde Cumhuriyet yanlısı Liberal Parti karşısındaki zaferi ve 1935 yılında polis kontrolündeki halk oylaması sonunda anayasal monarşiye geçilmiştir.<sup>314</sup> 1924 yılından beri Yunanistan dışında olan Kral Atina'ya geri dönmüş,<sup>315</sup> “siyasi istikrarsızlık kaynağı olan Monarşi, bağımsızlığın bedeli olarak ortaya sürülmüştür.”<sup>316</sup> Başka bir deyişle Yunanistan devleti ulusunun üçlü mülkiyetini ülkesinden faydalanması için koruyarak geliştirmeyi amaçladığında koruyucusu Birleşik Krallık, Yunanistan'ı tekrar kendi etki sahasına girmeye zorlamıştır diyebiliriz. Bir devletin amacını ulusunun üçlü mülkiyetini önce kendi ülkesinden faydalanmasını koruyarak geliştirmek ve sonra yabancı ülkelere genişleterek bunları korumak olarak belirtmiştik. Bu çerçevede Birleşik Krallık da tam anlamıyla genişlettiğini korumaya çalışmakta başarılı olmuş, yaklaşık yüz günde bir değişen Havacılık Bakanı atamalarıyla hava sahası eşgüdümlenerek kontrol edilmesini zorlaştırmıştır.<sup>317</sup> Kral, Ioannis Metaksas'ı başbakanlığa getirmiş ve sonra da 4 Ağustos 1936 tarihinde Metaksas'ın Meclis'i fesh etmesine ses çıkar(a)mamıştır.<sup>318</sup> Metaksas 1931 yılındaki kararnameyi, yasamanın onayına sunmadan 8 Ekim 1936 tarihinde zorunlu yasa ile özel haller (havacılığa ilişkin karasuyu genişliği on deniz mili) saklı kalmak koşuluyla diyerek Yunan karasularının kıyılardan itibaren altı (6) deniz mili olarak belirlenmesini Kral'a onaylatmıştır.<sup>319</sup> Buna göre denize düşen bir insanın su üstündeki kısmı Yunan hava ülkesinde, suyun içindeki kısmı ise uluslararası sahada olacaktır. Bu durumda kararnamenin nasıl uygulanacağı merak konusu olmuştur.<sup>320</sup> Bu sebeple karasuları genişliğinin deniz sahası ve hava sahası ayrımıyla azaltılıp çoğaltılamayacağı, ancak karasuları genişliği net olarak belirtildikten sonra yapay bir güvenlik sınırı oluşturulabileceği ve bu yapay sınır ile gerçek karasuyu sınırı arasının uyarı ve gerekirse silah kullanımına hazırlık amaçlı olduğu izah edilebilir.

<sup>314</sup> Barbara Jelavich, *Balkan Tarihi: 20. Yüzyıl*, a.g.k., s. 220, 221.

<sup>315</sup> Çiğdem Kılıçoğlu Cihangir, “Yunanistan'da Monarşi Üzerine Bir Değerlendirme”, *Atatürk Yolu Dergisi*, C. 5 S. 58 (2016), s. 112-113.

<sup>316</sup> Richard Clogg, *Modern Yunanistan Tarihi* (Çev. Dilek Şendil), İletişim Yayınları, İstanbul 1997, s. 212.

<sup>317</sup> Γεωργιος Παπανδρονου (Georgios Papandronou), a.g.k., s. 46.

<sup>318</sup> Barbara Jelavich, *Balkan Tarihi: 20. Yüzyıl*, a.g.k., s. 222.

<sup>319</sup> Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνησεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 13.10.1936, 450), “Περί Καθορισμού Αιγιαλιτιδος Ζωνης Της Ελλαδος (Yunanistan'ın Karasularının Belirlenmesi Hakkında 230 Sayılı Zorunlu Yasa; 08.10.1936)”, [https://www.et.gr/api/Download/FeksApiNomoiSmall?fek\\_pdf=19360100450](https://www.et.gr/api/Download/FeksApiNomoiSmall?fek_pdf=19360100450), (08.11.2023).

<sup>320</sup> Semih Vaner (Der.), a.g.k., s. 17.

Yunan ülkesine uçakların belirlenen kapılardan girerek hava yolu rotalarından uçaacağı ve kurallara uymayanlara yaptırımları içeren *Yunan ülkesi üstündeki uçak hareketleri hakkındaki zorunlu yasa*<sup>321</sup> 1937 yılından 1940 yılına kadar geçerliliğini korumuştur. İkinci Dünya Savaşı'na girmeden hemen önce 1937 yılı yasasını kaldıran yeni zorunlu yasa kabul edilmiştir. Öncekini kaldıran *yeni Yunan ülkesi üstündeki uçak hareketleri hakkındaki zorunlu yasanın*<sup>322</sup> madde 22'sinde Yunan ülkesi teriminin, altı (6) deniz mili genişliğindeki Yunan karasularını da kapsadığı (1936 yılı yasası) beyan edilmiştir. İlk maddesinde Paris Sözleşmesine katılan 29 devletin sivil hava araçlarının Yunanistan hava ülkesinden serbestçe geçebileceği, kara ve deniz ülkelerine inip kalkabileceği, ama ikili sözleşme yapılan devletler dâhil tüm diğer devletlerin hava araçlarının Yunanistan ülkesine girişinin yasak olduğu belirtilmiştir. Karışıklığa sebebiyet veren hava sahası emniyetine ilişkin karasuları ifadesi Birleşik Krallık'ın istediği gibi kaldırılarak savaşa girme riski azaltılmaya çalışılmıştır. Başka bir deyişle Yunanistan havacılık emniyet sınırını (karasuları sınırından dört [4] deniz mili ötesi) kaldırmıştır. Ama zorunlu yasa daha kendi varlığını duyurmadan Yunanistan İtalya tarafından savaşa dâhil edilmiş ve 1941 yılından itibaren Almanya'nın işgaline uğramıştır.<sup>323</sup>

Sonuç olarak “Batı-Doğu hava yolu rotalarını kullananlar Yunanistan sayesinde bölgeyi kesintisiz geçerek sömürgelerine ulaşırken, Yunanistan kendi sınırlarının dışına çıkmayı becerememiştir. Zannas, yabancı hava yolu taşıyıcı şirketlerine verilen imtiyazları kısmen kaldırabilmiştir.”<sup>324</sup>

## 2.4. Türkiye Cumhuriyeti Hava Sahası Yönetim Yapısı

Hava sahasında uçuşların emniyetli (safety: tehlikesiz) ve güvenli (security: tehditsiz) bir biçimde yapılmasını sağlamak, devletin hava sahasını/hava ülkesini yönettiği anlamına mı gelir?

<sup>321</sup> Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 09.04.1937, 136), “Περί Κινήσεως Αεροσκαφών Ανωθεν Της Ελληνικής Επικρατείας (Yunan Ülkesi Üstündeki Uçak Hareketleri Hakkında 602 Sayılı Zorunlu Yasa; 26.03.1937)”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19370100136](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19370100136), (08.11.2023).

<sup>322</sup> Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 23.10.1940, 335), “Περί Κινήσεως Αεροσκαφών Υπερανω Της Ελληνικής Επικρατείας (Yunan Ülkesi Üzerindeki Uçak Hareketleri Hakkında 2597 Sayılı Zorunlu Yasa; 18.10.1940)”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19400100335](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19400100335), (09.05.2023).

<sup>323</sup> Oral Sander, *Siyasi Tarih: 1918-1994*, a.g.k., s. 253.

<sup>324</sup> Γεωργιος Παπανδρωνου (Georgios Papandronou), a.g.k., s. 361, 362.

Uzlaşmanın sağlanamadığı 1910 yılında uluslararası hava seyrüsefer konferansı sonrası hava ülkesini sahiplenene Osmanlı da katılmıştır. On dokuz maddeli *Sefain-i Havaiyeye Ait Menâtik-ı Memnua Nizamnamesi*<sup>325</sup> (Hava Gemilerine Ait Yasak Mıntıklar Tüzüğü) ile 1914 yılında sivil ve askeri hava araçlarının Osmanlı hükümetinden izin almaları şartı getirilmiştir. Hava seyrüsefer işinin Osmanlı hava sahasında aynı standart kurallarla yapılabilmesi için getirilen bu nizamnamenin Hariciye Nazırlığı koordinatörlüğünde Harbiye Nazırlığı ve Bahriye Nazırlığı tarafından uygulanması kararlaştırılmıştır. Osmanlı hava sahasında seyrüsefer yapma izni verilip verilmediği, Harbiye Nazırlığı ve Bahriye Nazırlığı görüşleri alınarak Hariciye Nazırlığı tarafından diplomasi yoluyla izni isteyene iletilecektir. Eğer izin verildiyse Hariciye Nazırlığı olumlu yanıtı ilettiği yazısına, hava seyrüseferinde hava aracını kullananın takip edeceği hava yolu rotasını ve girilmesi yasak olan (meteoroloji sebebi dışında) hava sahalarının yer aldığı haritayı ek yapacaktır. Bu haritanın nüshaları da hava yolu rotası üzerinde yer alan askeri ve mülki makamlara iletilmiş ve söz konusu hava aracının ve içindekilerin kontrol edilerek gerekli kolaylıkların sağlanması ve kendilerine rapor gönderilmesi istenmiştir. Sadece barış zamanında geçerli olan Nizamnamenin yaptırımını, kurallara uyulmaması durumunda verilecek cezalar açıklanarak sağlanmıştır.

Birinci Dünya Savaşı sonrası yenilen Osmanlı'nın “egemenliğin kayıtsız şartsız ulusun”<sup>326</sup> olduğunda sözleşenleri, öz ülkesini (sahada Kurtuluş Savaşı ve masada Lozan Barış Andlaşması ile) 24 Temmuz 1923 tarihinde kazanmıştır. Daha Kurtuluş Savaşı devam ederken 20 Ekim 1921 tarihinde Ankara Anlaşması ile savaşı terk eden Fransa, yirmi gün sonra “10 Kasım 1921 tarihinde gönderdiği mektupla Kemalist Hükümetin Başkanı Mustafa Kemal'e Türk devletinde askeri ve sivil havacılığın düzenlenmesi için işbirliği teklifinde bulunmuştur.”<sup>327</sup> *Lozan Anlaşması*<sup>328</sup> ile Türk devletinin sınırları belirlenmiş, kıyıda üç mil yakın olan ada ve adacıklar deniz sınırının içinde sayılmıştır. Bu aynı denize (Karadeniz, Ege Denizi, Akdeniz) kıyısı olan devletlerin tümü için geçerlidir. Bu çerçevede Yunanistan'ın Türk devleti kıyılarından üç deniz mili ötesinde bir sınırı var olmadığı gibi, her iki devlet deniz sınırlarına ilişkin

<sup>325</sup> Düstur (Tertib 2, Cilt 6), “Numara 328: Sefain-i Havaiyeye ait Menâtik-ı Memnua Nizamnamesi (Rumi: 24 Mayıs 1330; Hicri: 12 Recep 1332; Miladi: 06 Haziran 1914)”, <https://acikerisim.tbmm.gov.tr/xmlui/handle/11543/71>, (25.05.2023), s. 765-767.

<sup>326</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 07.02.1921, 01), “85 Sayılı Teşkilâtı Esasiye Kanunu”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/1T.pdf>, (25.05.2023).

<sup>327</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (230-0-0-0/56-1-1 [Dosya Ek: 34HY]) 10 Kasım 1921 tarihli Societe De Constructions Aeronautiques & Navales Marcel Besson Mektubu.

<sup>328</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 10.09.1923, 22), “Lozan Sulh Muahednamesi Hakkındaki Kanunlar”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/22.pdf>, (25.05.2023); Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM: 11 Ağustos 1923 – 19 Ekim 1924), “Lozan Sulh Muahednamesinin Kabulüne Dair Kanunlar”, *Düstur: Üçüncü Tertip Cilt 5*, Necmi İstikbal, İstanbul 1931, s. 765-767.

iki taraflı sözleşme yapmadıkları için de bir deniz sınırı varlığından bahsedilemez. Türk devleti üçlü mülkiyetinin makarri merkezini (karargâh, karar yeri, devlet başkenti, kamu işlerinin eşgüdömlenerek kontrol edilme merkezi)<sup>329</sup> Ankara olması 13 Ekim 1923 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde (TBMM) karara bağlanarak ilan edilmiştir.<sup>330</sup>

Ulusal egemenlik hak ve yetkisini yeni kazanmış Türkiye Cumhuriyeti ulusu üçlü mülkiyetini koruyarak geliştirebileceği kara, deniz ve hava ölkelerinde sırasıyla yapılanmaya başlamıştır. Bu çerçevede 1923 yılı son günlerinde dünya hava sahasında yer edinen dört devlette (Fransa, Almanya, İtalya, Birleşik Krallık) incelemeler yapmak üzere ziyarette bulunmuştur. Bu ziyarete ilişkin Vecihi Hürkuş (1896-1969) anılarında Fransa'nın motora, İtalya'nın deniz uçağına, Birleşik Krallık'ın teknik bilgiye ve motora, savaş kaybeden Almanya'nın ise geliştirmesi yasaklanan uçak ve motorunu tasarlama ve üretme bilgi ve becerisini kaybetmemek için sivil uçak tasarımına ve üretimine yoğunlaştığını ifade etmiştir.<sup>331</sup> Heyet başkanı Ergüder'in raporunu ise, barış zamanından savaş zamanına hazırlık için havacılık sanayisinin gelişimini sağlamak, yeni tip uçakları test ederek onay vermek, masrafı gelirinden fazla olan hava yolu taşıyıcılarını eşgüdömlenerek kontrol etmek, milli meteoroloji kurumuna sahip olmak, konuya ilişkin yasaları yapmak biçiminde özetleyebiliriz.<sup>332</sup>

Lozan Anlaşması sonrası hava yolu taşımacılığı için Türk devletinden izin isteyen Alman Junkers'a ve Franco-Roumaine hava yolu taşıyıcısı CIDNA'ya hükümet tarafından Lozan Anlaşması gereği izin verme ve uçak fabrikası kurmaya ilişkin taslak sözleşme metni gönderme kararı alınmıştır.<sup>333</sup> Ancak Türk devletinde uçak ve motorunu üreten fabrika kurmaya olumlu yanıt vermeyen CIDNA, Paris-Prag hava yolu rotasının İstanbul ve hatta Ankara'ya kadar uzatma isteğini tekrarlamıştır.<sup>334</sup>

Türkiye Cumhuriyeti Lozan Anlaşması ile verdiği sözü tutarak 9 Eylül 1925 tarihinde kamu hukukuna ilişkin otuz beş maddeden oluşan ve Paris Sözleşmesini

<sup>329</sup> Mustafa Nihat Özön, a.g.k., s. 456.

<sup>330</sup> Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Tutanak Dergisi (13.10.1923), "Malatya Mebusu İsmet Paşa ile Arkadaşlarının; Ankara'nın Makarri İdare İttihazı Hakkındaki Teklifi ve Kanunu Esasi Encümeni Mazbatası (Cilt 2, Birleşim 39)", <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d02/c002/ehltbmm02002039.pdf>, (27.05.2023), s. 701-707.

<sup>331</sup> Vecihi Hürkuş, *Bir Tayyarecinin Anıları*, Yapı Kredi, Sekizinci Baskı, İstanbul 2021, s. 143-156.

<sup>332</sup> H.İbrahim Fırtına, *Orgeneral Muzaffer Ergüder'in Havacılık Anıları (1922-1930)*, Kırmızı Kedi, İstanbul 2018, s. 221-223.

<sup>333</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-18-1-1/10-41-18) 27 Ağustos 1340 (1924) tarihli Türkiye Cumhuriyeti Baş Vekâlet Kararnamesi.

<sup>334</sup> ACCA, *Aircraft Year Book for 1924*, a.g.k., s. 13.

model alan *Seyrüsefer-i Havai Talimatnamesini*<sup>335</sup> icra vekilleri (hükümet) kararıyla yayınlanmıştır.<sup>336</sup> Türk devletinin hava ülkesindeki yasak sahalar her devletin yaptığı gibi emniyet ve güvenlik için o zamanın genel kabul gören üç deniz mili olan karasularını üç [3] deniz mili daha aşarak altı deniz mili olarak belirlenmiştir. Söz konusu talimatname madde 2’de yasak sahalar İzmir, Çatalca, İzmit, Amasya, Samsun, Trabzon, Erzurum ve Kars hava sahaları başlıkları altında tanımlanmıştır. Özetle Kuşadası-Çandarlı arasındaki sahillere, Trakya bölgesinin Karadeniz sahillere, Marmara Denizi sahillere on kilometre (yaklaşık altı [6] mil) ve Anadolu bölgesi Karadeniz sahillere yirmi kilometre (yaklaşık on iki [12] mil) uzağına kadar yasak sahalar oluşturulmuştur. Madde 3 ile Türk hava ülkesinden transit geçebilecek sivil hava yolu taşıyıcı şirketlerin kayıtlı oldukları Paris Sözleşmesini imzalayan devletler (ABD, Belçika, Birleşik Krallık, Bolivya, Brezilya, Çinhindi, Ekvator, Fransa, Guatemala, Haiti, Hicaz, Honduras, İtalya, Japonya, Polonya, Portekiz, Romanya, Sırp-Hırvat-Sloven, Siyam, Çekoslovakya, Uruguay, Yunanistan) sayılmıştır. Madde 4’de bu devletlerin hava yolu taşıyıcılarının Türk hava ülkesinden transit geçerken kullanabilecekleri deniz ve kara hava yolu rotaları çizilmiştir. Madde 9 ile Türk hava ülkesinde kabotaj hakkının Türk ulusuna ait olduğu beyan edilmiştir. Türk uçağının bilimsel yöntemlere uygun inşasının askeri havacılık kurumunca kontrol edilerek uçabilme ruhsatının verileceğinin yer aldığı talimatnamede, bir hava aracının Türk devletine kayıt edilebilmesi için sahibinin Türk vatandaşı olması gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca Türkiye Cumhuriyeti devleti ülkesi (kara, deniz, hava ülkeleri) sınırları içinde Paris Sözleşmesi ile Türk yasalarının geçerli olduğu beyan edilmiştir. Bilsel, söz konusu talimnamenin Paris Sözleşmesi çerçevesinde yapıldığını ama hava sahasının Genelkurmay görüşlerine dayanarak yabancı hava seyrüseferine kapandığını belirtmiştir.<sup>337</sup> Bu kapanışın sebeplerinden birisini güvenlik, diğerini mütekabiliyet olarak ifade eden Bilsel, mütekabiliyeti Türk devleti yabancı hava ülkesinden fayda sağlayamıyorsa, yabancıya da Türk hava ülkesinden faydalanamayacağı biçiminde açıklamış ve Genelkurmay’ın da bu açıklamaya göre hareket ederek Türk hava ülkesini yabancı hava seyrüseferine kapattığını ileri sürmüştür. Bu çerçevede uluslararası ilişkilerde ulusal hak ve yetki kullanımında mütekabiliyetin önemli olduğunu, ABD’nin de ya da Fransa’nın da farklı bir yol izlemeyeceğini hatırlamak faydalı olabilir. Ancak

<sup>335</sup> Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) ve İcra Vekilleri Heyeti Kararları, “Seyrüseferi Havai Talimatnamesi – No: 2455 (9 Eylül 1341 [1925]), *Düstur: Üçüncü Tertip Cilt 6*, Başvekâlet Devlet Matbaası, İkinci Baskı, Ankara 1953, s. 363-370.

<sup>336</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-18-1-1/15-56-9) 9 Eylül 1341 (1925) tarihli Seyrüsefer-i Havai Talimatnamesinin Yürürlüğe Girdiğine İlişkin Kararname.

<sup>337</sup> Cemil Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, a.g.k., s. 70, 71.

Bilsel'in açıklamasının tam aksine Genelkurmay, *deniz ülkesinde kaldırılan kabotajın hava ülkesinde yeniden diriltilmemesine özen göstermeye çalışmış*,<sup>338</sup> Türk hava ülkesini kapatmamış, 1928 yılında *yabancı uçakların transit geçiş isteklerinin karşılanması için Seyrüsefer-i Havai Talimatnamesi dördüncü maddesine hava yolu rotası ilave edilmesi kararının alınmasını sağlamıştır*.<sup>339</sup>

1925 Talimatnamesinde bir uçağın ve balonun Türk uyuğuna kaydını askeri havacılık kurumunun yapacağı ve uçuş ruhsatı vereceği belirtilmiştir. Ancak muhtemelen bir Türk tarafından kendi üçüncü mülkiyetindeki bilgi ve beceri bilgisi unsurunun ve para unsurunun, karar verme unsuruyla birinci mülkiyet uçak bilgi ve beceri bilgisi geliştirme unsuruna ve ikinci mülkiyet uçak motoru montaj beceri unsuruna tahsis edileceği göz ardı edilmiştir. Hürkuş'un üçlü mülkiyetinin eseri olan uçağa uçuş kontrolü yapabilecek uçak mühendisli bir heyet çıkaramayan askeri kurum, Hürkuş'a sözlü olarak risk almasını önermiştir.<sup>340</sup> Hürkuş kendi birinci mülkiyet yeterliğini kendi ikinci mülkiyetini kullanarak 28 Ocak 1925 tarihinde Gaziemir hava limanı üzerindeki hava sahasında test etmiştir. Oysa 1925 Talimatnamesi test uçuşundan yedi ay sonra 9 Eylül 1925 yayınlanmıştır. Sonuçta izin almadan test uçuşu yapan Wright kardeşlerin uçağı ABD'de de atanmış tarafından satın alınarak Wright kardeşler ödüllendirilirken, aynı şekilde hareket eden Hürkuş bir atanmış tarafından cezalandırılmıştır.

Hürkuş'un görev aldığı Türk Tayyare Cemiyeti Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Paşa himayesinde ve İsmet Paşa başkanlığında 16 Şubat 1925 tarihinde Ankara'da kurulmuştur.<sup>341</sup> *Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk sivil havacılık teşekkülü olan Türk Tayyare Cemiyeti*<sup>342</sup> amacı Nizamname madde 2'de, Türkiye Cumhuriyeti'nde havacılığın toplumsal, ekonomik, siyasi ve askeri önemi açıklanarak havacılığa ilişkin üçlü mülkiyeti geliştirmek biçiminde belirtilmiştir. Ancak yaklaşık yedi ay sonra çıkarılan *Talimatname ile* havacılık işleri sivil olan Cemiyet'ten alınmış ve askeri olan Hava Kuvvetleri Müfettişliği'ne verilmiştir. Hava Kuvvetleri Müfettişliği talimatnemenin gereğini yerine getirebilmek için yurt dışına mühendislik öğrenimine

<sup>338</sup> H.İbrahim Fırtına (2018), a.g.k., s. 93.

<sup>339</sup> "Akdeniz kıyıları ve Silifke-Mut-Karaman-Konya-Afyonkarahisar-Kütahya-Bandırma-Tekirdağ-Edirne hava yolu rotası." Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-18-1-1/29-44-12) 22 Temmuz 1928 tarihli Seyrüsefer-i Havai Talimatnamesi İkinci Faslıının Dördüncü Maddesine İlave Kararnamesi.

<sup>340</sup> Vecihi Hürkuş, a.g.k., s. 164-168.

<sup>341</sup> Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM: 15.03.1925), "Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname-i Esasisi", <https://acikerisim.tbmm.gov.tr/xmlui/bitstream/handle/11543/1091/197306509.pdf?sequence=1&isAllowed=y>, (31.05.2023).

<sup>342</sup> Gaetan Pirou, *Hava Yolu Ulaştırması ve Türkiye'de Sivil Havacılık* (Çev. Sahir Kozikoğlu), Milli Kütüphane, Ankara 1949, s. 79.

personel göndermiştir. Uçak mühendisi olarak geri dönen personel uçak tasarım, üretim, kullanım bilgi ve beceri bilgisi (birinci mülkiyet) geliştirmek yerine, yabancı ulusların geliştirdiği birinci mülkiyet bilgisini transfer etmek işinde (tercüme işi) kullanılmaya başlanmıştır. Tercüman uçak mühendisleri tam da öğrenim gördükleri yabancı devletlerin istediği gibi onların uçaklarının ikinci mülkiyet beceri işini yapmak için lisanslarını satın almayı savunmuşlardır.<sup>343</sup>

1919 Versay Anlaşması ile yasaklanan ve 1922 yılından itibaren ağırlık ve motor gücü bakımından kısıtlı sivil uçak tasarım ve üretim izni verilen savaşın yenilmiş tarafındaki Alman Junkers,<sup>344</sup> yabancı devletlerde olduğu gibi Türk devletinde de yasa dışı faaliyette bulunma girişiminde bulunmuştur. Türkiye Cumhuriyeti'nde havacılıkla ilgili tüm konuların koordinesi hükümet, kontrolü Müdafaa-i Milliye Vekâleti tarafından yerine getirildiği<sup>345</sup> 1924 yılında taslak sözleşme metni üzerinden başlayan görüşmeler, 15 Ağustos 1925 tarihinde imzalanan sözleşme ile Türkische Flugzeug und Motoren AG (Türk Uçak ve Motor Anonim Şirketi – TOMTASCH [TOMTAŞ]) kurulmasına karar verilerek tamamlanmıştır.<sup>346</sup> Almanya'nın Türkiye Cumhuriyeti büyükelçisi Nadolny Almanya Dışişleri Bakanlığı'na sunduğu gizli gizlilik dereceli raporda, "taslak sözleşmede tartışılan Junkers'a başta petrol olmak üzere uçak üretimi için gerekli hammaddelerin kullanımı konusunda Türkiye Cumhuriyeti tamamında ya da en azından belli bir bölgesinde bir nevi tekellik verilmesi maddesinin imzalanan sözleşmede yer almadığını"<sup>347</sup> beyan etmiştir. Ayrıca raporun devamında bunun sebebi olarak Musul konusu sonuçlandırıldığında Fransa'nın Türkiye Cumhuriyeti tamamında petrol işletme imtiyazı alacağı yorumu yer almış ve Büyükelçi Nadolny Junkers'a destek verilmesi önerisini tekrarlamıştır. Aşağıda yer alan Sözleşmenin madde 11'ine göre Türkiye Cumhuriyeti'nde petrol aramasının TOMTAŞ'a verilmediği, TOMTAŞ'ın veya ortak olarak kurulması düşünülen hava yolu taşıyıcısının hammadde ihtiyaçlarının Türk yasaları çerçevesinde Türk madenlerinden

<sup>343</sup> Fatih M.Derivoğlu, *Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsânesi*, On Birinci Basım, Ötügen, İstanbul 2020, s. 109.

<sup>344</sup> August Dresel, *Die Junkers-Lehrschau: Eine Führung durch die Lehrschau der Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG*, 2. Auflage, Junkers Flugzeug- und Motorenwerke, Dessau 1939, s. 74.

<sup>345</sup> ACCA, *Aircraft Year Book for 1926*, a.g.k., s. 187.

<sup>346</sup> Osman Yalçın, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Üçüncü Baskı, İstanbul 2019, s. 87; Aus dem Archiv des Auswärtigen Amtes (Serie A: 15.08.1925; Band XIV; Nr. 31), "Junkers Unternehmungen in der Türkei", *Akten zur Deutschen Auswärtigen Politik 1918-1945*, Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 1995, [https://digi20.digitale-sammlungen.de/de/fs1/object/display/bsb00040142\\_00150.html?txB=%22Akten+zur+deutschen+Ausw%C3%A4rtigen+Politik%22&txC=&txA=&opC=%2B&opD=%2B&opA=%2B&rows=10&mode=advanced&opB=%2B&start=20&yearFr=&context=&flA=monogrTitle&flB=seriesTitle&flC=publisher&fulltext=](https://digi20.digitale-sammlungen.de/de/fs1/object/display/bsb00040142_00150.html?txB=%22Akten+zur+deutschen+Ausw%C3%A4rtigen+Politik%22&txC=&txA=&opC=%2B&opD=%2B&opA=%2B&rows=10&mode=advanced&opB=%2B&start=20&yearFr=&context=&flA=monogrTitle&flB=seriesTitle&flC=publisher&fulltext=), (11.10.2023), s. 93-96.

<sup>347</sup> Aus dem Archiv des Auswärtigen Amtes (Serie A: 15.08.1925; Band XIV; Nr. 31), a.g.k., s. 92.

karşılanabileceği, bu madenlerin işletilebilmesi için ortaklık kurulması düşünülürse teklifte önceliğin Junkers'a verileceği izah edilmiştir.

“Madde 11: Hükümet, uçak ve motor üretim tesislerinin ihtiyaçlarıyla doğru orantılı olarak alüminyum, demir ve petrol gibi hammaddeleri başkalarına bağımlı olmamak için Junkers'la ortak işletmeyi taahhüt eder. Ancak Junkers işletmek istemiyorsa bu hammaddelerin işletimi başkalarına bırakılabilir. Akit taraflar bu madde hükümlerinin, Maden Kanunu kapsamında gerçek veya tüzel kişilere işletim ve kullanım haklarının verilmesini etkilemeyeceğini kabul ederler.”<sup>348</sup>

Sözleşme imzalandıktan on dört gün sonra 29 Ağustos 1925 tarihinde Almanya Dışişleri Bakanlığı Türkiye Cumhuriyeti'ndeki büyükelçiliğini, Junkers tarafından OrientBank'tan TOMTAŞ için aldığı krediyi Dessau/Almanya'daki fabrikasında kullanabileceğinden endişe ettiklerine yönelik uyarmıştır.<sup>349</sup> Bu durumu Junkers, Alman iradesinin tam desteğini alamadığı için kısmi bir başarı elde edebildiğini, içeride ve dışarıda tam hükümet desteği alanların Junkers'ı baltalayarak sonunda çökertmelerinin şaşırtıcı olmadığını söyleyerek izah etmiştir.<sup>350</sup> Ayrıca Profesör Junkers, Dessau'yu ziyaret eden MC görevlisi Nansen'e itilaf devletlerinin Almanya'da sivil uçak geliştirilmesine izin vermeyerek Alman birinci mülkiyetinin yabancı devletlere açılmasına yardımcı olduklarını, yabancı devletlerin ise kendilerinden öncelikle askeri uçak tasarlayıp üretmelerini istediğini ve bunun sorumlusunun itilaf devletleri olduğunu ifade etmiştir.<sup>351</sup> Türk hükümeti sözleşmeye ulusal egemenlik onayı alabilmek için yasa tasarısı hazırlamıştır. TBMM'de yasa tasarısı görüşmelerinde dönemin Müdafaa-i Milliye Vekili Recep Bey, her yıl iki yüz elli uçağın teslim alınacağı üretim tesisi için bütçe ayrıldığını söylemektedir. Sonuçta TBMM genel kurulundan 1931 yılına kadar beş yıl için Müdafaa-i Milliye ve Maliye Vekillerine 150 milyon Lira tahsisi ile birlikte onay alınmıştır.<sup>352</sup> Alman birinci mülkiyetine bağımlı Türk ikinci mülkiyetini temin için

<sup>348</sup> A.k., s. 95.

<sup>349</sup> Aus dem Archiv des Auswärtigen Amtes (Serie A: 29.08.1925; Band XIV; Nr. 40), “Für Botschafter Persönlich!”, *Akten zur Deutschen Auswärtigen Politik 1918-1945*, Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 1995, s. 111-112.

<sup>350</sup> August Dresel, a.g.k., s. 83.

<sup>351</sup> Aus dem Archiv des Auswärtigen Amtes (Serie A: 14.09.1925; Band XIV; Nr. 60), “Zu den Derzeitigen Internationalen Luftverkehrsfragen Enthalt”, *Akten zur Deutschen Auswärtigen Politik 1918-1945*, Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 1995, s. 157.

<sup>352</sup> Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Gizli Celse Zabıtları (18 Teşrinisani 1341 [18 Kasım 1925]), “Ordunun Teslihi ve Harp Sanayii Kurulmasına Dair Lâyiha Kanuniye (Cilt 4, Birleşim 10)”, <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/GZC/d02/CILT04/gcz02004010.pdf>, (26.08.2023); Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Zabıt Ceridesi (19 Teşrinisani 1341 [19 Kasım 1925]), “Müdafai Milliye Vekâletince Bazı Taahhüdât İcrası Hakkında Kanun Lâyihası (1/720) ve Müdafai Milliye ve Muvazenei Maliye Encümenleri Mazbataları (Cilt 19, Birleşim 11)”, <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d02/c019/tbmm02019011.pdf>, (26.08.2023).

Türk üçüncü mülkiyet para unsurunun kullanılması Türk üçüncü mülkiyet karar unsurunca onaylanmıştır.

“TOMTAŞ idare meclisi (yönetim kurulu) çoğunluğu Türk üyeleri (%51) olsa da özellikle havacılıkla ilgisi olmayan TBMM mensupları” tarafından oluşturulmuş ve uçak ile motoruna ilişkin birinci mülkiyet bilgi ve beceri bilgisi bulunmayanlar doğal olarak fikir beyan edememişlerdir. Hatta bu üyeler sadece görüntü olarak buldukları toplantılarda anlamadıkları konuşmalardan sıkıldıklarından toplantılara katılmayarak, kararların azınlıkta ama birinci mülkiyeti bulunan Alman üyelerce alınmasına seyirci olmuşlardır.<sup>353</sup> Diğer taraftan Fransa’dan ve Çekoslovakya’dan askeri uçak satın alımında aracı olan iki özel tüzel kişi (Yılmazlar ve Cudiler), Müdafaa-i Milliye Vekâleti havacılık şubesini TOMTAŞ karşıtı söylemlerle etkilemeyi başarmış ve sözleşme gereği TOMTAŞ’a verilmesi gereken işin engellenmesi sağlanmıştır.<sup>354</sup> Bu çerçevede ulusun yararına çalışmaları gereken seçilmiş ile atanmış arasında işbirliği ve işbölümünde eksiklik olduğu ve teknik bilgi noksanlıkları sebebiyle yön etmeleri gerekirken yön edildikleri söylenebilir. Ayrıca 1924 yılında hava trafik bölümü (hava seyrüsefer yardımcı sistemleri üçlü mülkiyeti) kuran Junkers’ın, 1926 yılında da Aero Lloyd hava yolu taşıyıcısı ile ortak olarak günümüzdeki Lufthansa hava yolu taşıyıcı şirketini kurduğunu hatırlatabiliriz.<sup>355</sup> Sonuçta devletin hatalı politikası sonucu Türkiye Cumhuriyeti’nde TOMTAŞ kapatılırken, 1924 yılında Alman Junkers ile işbirliği yapan SSCB ise 1928 yılında Türkiye Cumhuriyeti’ne yolcu uçağı hediye etmiştir.<sup>356</sup> Tam da bunu uygun bir söz Profesör Junkers tarafından çalışanlarına söylenmiştir: “Başarıyı veya başarısızlığı belirleyen şey sermaye (para), binalar ve makineler ya da tek başına teknik fikir değildir, yalnızca insanlardır.”<sup>357</sup> Başka bir deyişle mantık yasası yapabilecek akla sahip olan insan bu akli gelişimi desteklemek ya da gelişime kösteklemek için kullanmaya karar verebilir. Havacılık işlerini koordine eden hükümet, TOMTAŞ tesislerinin ve Alman Junkers hisselerinin Türk Tayyare Cemiyeti tarafından satın alınmasına karar vermiştir.<sup>358</sup>

Fransa’nın 1921 yılında başlayan talebi kısmen başarıya ulaşmış, Fransa’nın hava yolu taşıyıcısı CIDNA Paris’ten İstanbul’a uzanan hava yolu rotasında siyasi ve

<sup>353</sup> Osman Yalçın, a.g.k., s. 125; Vecihi Hürkuş, a.g.k., s. 223

<sup>354</sup> İhsan Tayhani, *Atatürk’ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii(1923-1950)*, Türk Hava Kurumu, Ankara 2001, s. 225, 226; Osman Yalçın, a.g.k., s. 125; Vecihi Hürkuş, a.g.k., s. 224.

<sup>355</sup> August Dresel, a.g.k., s. 141.

<sup>356</sup> Vecihi Hürkuş, a.g.k., s. 226, 227; Tuncay Deniz, a.g.k., s. 10.

<sup>357</sup> August Dresel, a.g.k., s. 144.

<sup>358</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-18-1-2/6-57-15) Başvekâlet Muamelât Müdürlüğü 27 Kasım 1929 tarihli ve 8591 sayılı Kararnamesi.

ekonomik olarak çok sağlam bir şekilde yerleşmiştir.<sup>359</sup> Aşağıda Harita 4'teki hava yolu rotasında ilk uçuş 17 Mart 1927 tarihinde gerçekleşmiş, İstanbul'dan saat 14.00 kalkışlı uçak ertesi gün saat 20.00'de Paris'e varmıştır.<sup>360</sup> Sıra Yunan hava ülkesinde olduğu gibi Türk hava ülkesinde de kabotaj hakkını elde etmeye gelmiştir. Bu hedefine ulaşabilmek için yeni aracını *Nakliyatı Havaiyye Türk Anonim Şirketi* kurmak olarak beyan etmiştir. Hava yolu taşıyıcı şirketine ve kullanmak istediği hava yolu rotasına (İstanbul–Ankara–Konya–Adana–Halep) izin verilmesi için başvurusunu yapmıştır.<sup>361</sup> Bu başvuru belgesinde hava yolu taşıyıcısının sermayesinin yarısının ve seyrüsefer yardımcı sistemlerinin kurulmasının CIDNA tarafından karşılanacağı, Türk tarafı diğer yarıyı karşılamak istemezse CIDNA'nın tamamını vermeye hazır olduğu, yedi üyeli yönetim kurulunun dört üyesinin Türk tarafınca belirleneceği belirtilmiştir. Nafia Vekâleti'nce söz konusu başvuru belgesi yıllardır Fransa'nın ve hava yolu taşıyıcısı CIDNA'nın ihtiyacı olan üçlü mülkiyetini genişletmek için denediği yeni bir araç olarak değerlendirilmiş ve 1925 Seyrüsefer-i Havai Talimatnamesi madde 9'a göre Türk hava sahasında kabotaj hakkının sadece Türk ulusuna ait olduğu hatırlatılmıştır.

**Harita 4:** CIDNA Hava Yolu Rotaları Haritası<sup>362</sup>



Bu arada Vecihi Hürkuş bir önceki uçağı gibi yaptığı yeni uçağını İstanbul-Ankara hava yolu rotasında hava seyrüsefer kurallarına uygun olarak 16 Eylül 1930 tarihinde test etmiştir. Önceki testten farkı bu teste seçilmişler de tank olmuşlardır. Başta Başbakan İsmet Paşa olmak üzere vekillerin ve kumandanların takdirini alan Hürkuş, seyrüsefer ruhsatı (Vecihi XIV tip uçağı) alabilmek için *Seyrüsefer-i Havai Talimatnamesi gereği* Milli Müdafaa Vekâleti'ne (Milli Savunma Bakanlığı) başvurusunu yapmıştır. Kendisine 14 Ekim 1930 tarihinde verilen cevap bir önceki cevap gibi uçağın aerodinamik vasıflarını tespit edecek araca sahip bulunmadıkları

<sup>359</sup> ACCA, *Aircraft Year Book for 1926*, a.g.k., s. 159.

<sup>360</sup> ACCA, *Aircraft Year Book for 1928*, a.g.k., s. 243.

<sup>361</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (230-0-0-0/61-24-2) 18 Aralık 1929 tarihli İstanbul-Halep Arasında Hava Nakliyatını Gerçekleştirmek Üzere Nakliyatı Havaiyye Türk Anonim Şirketi Kurulmasına İlişkin Müracaat ve İnceleme yazısı.

<sup>362</sup> Athanasios Gklavas, "Airline Timetable Images: CIDNA - Compagnie Internationale de Navigation Aérienne", <https://www.timetableimages.com/i-bc/cidna31a.jpg>, (19.11.2023).

olmuştur. Ayrıca testten başarıyla geçen uçak uçasın diye Büyük Erkânı Harbiye (Genelkurmay Başkanlığı) atanmışına tutuklatılmıştır. Hürkuş, tutuklamayı yapan Büyük Erkânı Harbiye'deki atanmıştan 1925 yılındaki ilk uçuşuna benzer biçimde kendisinden izin alınmadan bu sefer de Türk ulusunun, hatta seçilmişlerin gözleri önünde uçuş yapmış olduğu için cezalandırıldığını öğrenmiştir. Bu atanmışın gösterdiği yolda kendi üçlü mülkiyeti ile ilerleyen Hürkuş, Çekoslavakya'da 23 Nisan 1931 tarihinde CINA/ICAN standartlarında ilk Türk eğitim ve spor uçağı olarak Çekoslavakya Bayındırlık Bakanlığı onaylı seyrüsefer ruhsatını almıştır.<sup>363</sup> İlk Türk uçağı birinci mülkiyetinin Hürkuş'a ait olduğu bilgi ve beceri birikimi yeterli olan günümüz Çekya devletince onaylanmıştır. Bu aynı zamanda Türk devletinin var olan birinci mülkiyetinin yok gibi gösterilerek, aslında devlet aklına bazı atanmışlarca zarar verildiğinin göstergesidir.

Türk Tayyare Cemiyeti tarafından satın alınan TOMTAŞ 1930 yılında Millî Müdafaa Vekâleti'ne devredilmiş ve 1932 yılında da adı Kayseri Uçak Fabrikası olarak değiştirilmiştir.<sup>364</sup> Bu çerçevede Milli Müdafaa Vekâleti Curtiss-Wright Grubu (ABD) ile ortak olarak Kayseri Uçak Fabrikası'nı işletme sözleşmesi yapmakla hükümet tarafından yetkilendirilmiştir.<sup>365</sup> Curtiss tarafından gönderilen uzmanlar İstanbul, Eskişehir, Ankara, Kayseri, Diyarbakır, Adana, Gaziantep, Urfa, Mardin ve İzmir sahalarında incelemelerde bulunmuşlar ve analiz yapmak için bu sahalara ilişkin bilgi toplamışlardır.<sup>366</sup> Bu bilgiler posta dağıtım sistemi, telsiz ve telefon hatları, tren, otobüs, kamyon taşımacılığına ilişkin olmuştur. Posta dağıtım sistemi hakkında posta miktarı ve ağırlığı, posta dağıtımını yapanlara verilen ücretler ve ölçütü (ağırlık ya da mesafe ya da her ikisi), posta dağıtım süresi (normal, acele), posta dağıtımından elde edilen gelir ve masraf bilgilerini elde etmişlerdir. Tren, otobüs ve kamyon taşımacılığına ilişkin yollar, bu yollarda işleyen araçların miktarı ve hızları, her hatta taşınan yolcu ve mal miktarı ve ücretleri (buldukları ve oturdukları yere göre), elde edilen gelir ve masraf bilgileri öğrenilmiştir. Ayrıca söz konusu isimleri sayılan şehirlerin nüfusları, bu şehirlerde bulunan bankalar, oteller, hastaneler ve şehir sahasının geliri ve masrafı hakkında bilgi almışlardır. Başka bir deyişle Türkiye Cumhuriyeti ulaşım ağının fotoğrafını çekmişlerdir. Curtiss-Wright personelinin gözetiminde Kayseri Uçak Fabrikası'nda ABD'den gelen malzemelerle ve motorlarla uçak montajı becerisi

<sup>363</sup> Vecihi Hürkuş, a.g.k., s. 229-261.

<sup>364</sup> Tuncay Deniz, *Türk Uçak Üretimi*, Ertem Matbaa, Ankara 2004, s. 10.

<sup>365</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-18-1-2/24-72-17) Başvekâlet Muamelât Müdürlüğü 03 Kasım 1931 tarihli ve 1895 sayılı Kararnamesi.

<sup>366</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/59-398-6) 16 Şubat 1932 tarihli ABD Curtiss İnceleme yazısı.

kazanılmıştır.<sup>367</sup> Türk devlet aklı Alman özel tüzel kişinin birinci mülkiyeti yerine ABD özel tüzel kişinin birinci mülkiyetine pazar olma ve bunun karşılığında ikinci mülkiyet becerisi sahipliğine razı olmaya karar vermiştir.

Hava yolu taşımacılığında uçak kullanan bir pilotun, bir devletin ülkesini kuşların bakış açısıyla derinliğine görmekte ve zihnine yerleştirmekte olduğu için her ulusun kendi yerli ve milli hava yolu taşıyıcısı ve kullanıcısı olmasının mecburiyeti zihinlerde yer etmiştir.<sup>368</sup> Kullanılacak tayyerenin motoruyla birlikte üçlü mülkiyetinin devlet tarafından elde edilmesi başarısız, ikinci mülkiyet kol emeği ile ABD özel tüzel kişisi birinci mülkiyet kafa emeğinin ihtiyacının karşılanması ve hizmet bedeline razı olunması için 1933 yılında *hava yolları devlet işletme idaresi teşkilâtı hakkında yasa*,<sup>369</sup> tasarı olarak TBMM Genel Kurulu'na sunulmuştur. Burada Millî Müdafâa Vekili hava kabotaj hakkının sadece Türk vatandaşlarına ait olduğunu, yabancıların uluslararası ikili ve çoklu sözleşmelere uyması gerektiğini, giderlerinin gelirlerinden fazla olacağı bilinen kurulacak idarenin altyapısının (seyrüsefer yardımcı sistemlerinin) Millî Müdafâa Vekâleti'nde mevcut bulunması sebebiyle bu vekâlete bağlanacağını açıklamıştır.<sup>370</sup> İlave olarak Merkezi Ankara'da olacak katma bütçeli idarenin müdürünün Millî Müdafâa Vekâleti tarafından teklif edileceği ve hükümet tarafından atanacağı belirtilmiştir. Kanunda ücretsiz seyahat edilemeyeceğine ve taşıma tarifelerinin Millî Müdafâa Vekili teklifi ve hükümet tasdiki ile yürürlüğe gireceğine yer verilmiştir. Bu çerçevede Hava Müsteşarlığı İstanbul –Ankara hava yolu rotasının Türk Tayyare Cemiyeti tarafından test edildiği, haftada üç gün sefer yapılmasının yeterli olacağı değerlendirildiği belirtilmiştir.<sup>371</sup>

Türkiye Cumhuriyeti 1933-1934 yıllarına ilişkin yapılan tetkikte Türk Tayyare Cemiyeti gelirinin yarısına kadar bir tutarın ticari hava yolu taşıyıcılığının gelişimine ayrılması ile öncelikle İstanbul-Ankara hava yolu rotasında tecrübe kazanılması ve sonra bakım ve onarım için Kayseri Uçak Fabrikası'ndan faydalanılacak biçimde Kayseri hava yolu rotası tesis edilmesi önerilmiştir.<sup>372</sup> Ayrıca Kayseri'den Orta

<sup>367</sup> ACCA, *The Aircraft Year Book for 1934*, a.g.k., s. 232, 233.

<sup>368</sup> Şakir Hâzım, “Hava Nakliyatının Faydaları: İyi Malzeme, İyi Teşkilat”, *Kadro*, S 19 (Temmuz 1933), s. 55-57.

<sup>369</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 27.05.1933, 2411), “2186 Sayılı Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi Teşkilâtı Hakkında Kanun (20.05.1933)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/2411.pdf>, (03.06.2023).

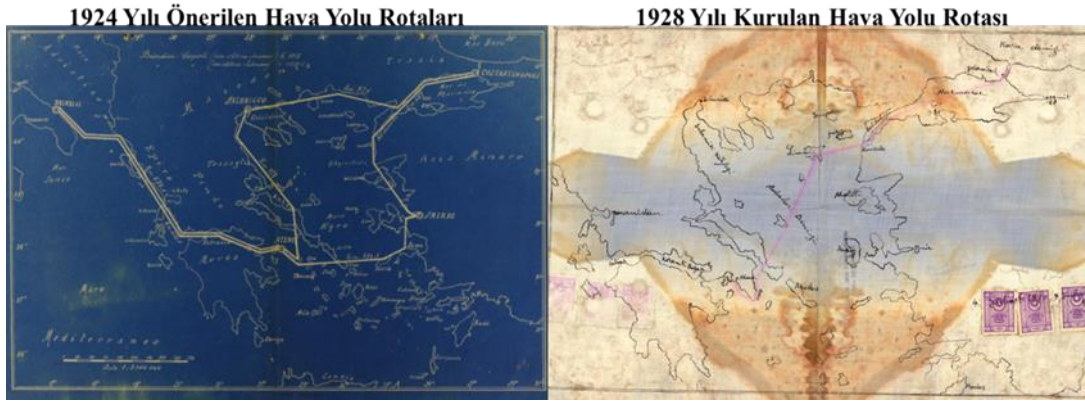
<sup>370</sup> Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Tutanak Dergisi (1933), “Türkiye Hava Yolları İdaresi Hakkında 1/499 Numaralı Kanun Lâyihası”, [https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d04/c015/tbmm\\_04015054.pdf](https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d04/c015/tbmm_04015054.pdf), (03.06.2023).

<sup>371</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/60-404-12) 27 Mayıs 1933 tarihli Hava Hatları Hakkında yazısı.

<sup>372</sup> Walker D.Hines, Brehon Somervell, O.F.Gardner vd., *Türkiye'nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki (1933-1934) Cilt IV*, Mehmed İhsan Matbaası, Ankara 1936, s. 450-452.

Doğu'ya ve İstanbul'dan Avrupa'ya doğru hava yolu rotalarının gelir ve tecrübenin gelişimiyle doğru orantılı olarak kurulabileceği açıklanmıştır. İlave olarak diğer ulaşım vasıtaları ile eşgüdümlenerek kontrol edilebilmesi için sivil tayyareciliğin Nafia Vekâletine bağlanması gerektiği vurgulanmıştır. Bu çerçevede Türk devletinde hava yolu rotaları tesis etme ve bu yollar üzerinde taşımacılık yapma görevi verilen Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi Genel Müdürlüğü 1935 yılında Nafia Vekillğine bağlanmıştır.<sup>373</sup> Katma bütçeli Genel Müdürlük bütçesine yardımın Milli Müdafaa Vekâleti bütçesi yerine Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü bütçesinden karşılanacağı açıklanmıştır. Türk devletinde Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi Genel Müdürlüğü tarafından ilk hava yolu taşımacılığı 1933 yılında Ankara-Eskişehir-İstanbul hava yolu rotasında yapılmış olmakla birlikte muntazam seferler 1936 yılında başlayabilmiştir.<sup>374</sup>

### Harita 5: Aero Espresso Hava Yolu Rotaları Haritası<sup>375</sup>



Brindisi/İtalya ile İstanbul/Türkiye Cumhuriyeti arasında Harita 5'te yer alan hava yolu rotaları (İzmir-İstanbul arası için Türk hava yolu taşıyıcı şirketi kurulana kadar) tesis edilmesi için 1923 yılı sonunda İtalya'da kurulan Aero Espresso hava yolu taşıyıcı şirketi tarafından 1924 yılında sözleşme yapılması teklif edilmiştir.<sup>376</sup> Hava yolu rotalarından Atina-İstanbul rotasını Harita 5'te çizildiği biçimiyle kabul eden sözleşme Aero Espresso hava yolu taşıyıcı şirketi ile 1928 yılında yapılmıştır.<sup>377</sup> Bu hava yolu rotasına Yunanistan ile sözleştiği Midilli adasını ilave etmek için izin isteyen söz konusu hava yolu taşıyıcısına Türk devletinin yanıtı 1928 yılında yapılan sözleşmenin

<sup>373</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 05.06.1935, 3020), "2744 Sayılı Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi Teşkilâtı Hakkındaki 2186 Sayılı Kanunun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesine ve Bazı Maddeler İlave Edilmesine Dair Kanun (30.05.1935)", <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/3020.pdf>, (03.06.2023).

<sup>374</sup> Gaetan Pirou, a.g.k., s. 86.

<sup>375</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (230-0-0-0/56-2-1) 17 Eylül 1924 tarihli İtalya Hava Yolu Taşıyıcısı Aero Espresso yazısı; Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (230-0-0-0/61-24-1) 18 Temmuz 1930 tarihli Nafia Vekâleti İmtiyazlı Şirketler Umum Müdürlüğü yazısı.

<sup>376</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (230-0-0-0/56-2-1) 17 Eylül 1924 tarihli İtalya Hava Yolu Taşıyıcısı Aero Espresso yazısı.

<sup>377</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (230-0-0-0/60-21-4) 4 Aralık 1928 tarihli Hariciye Vekâleti yazısı.

devam etmesi için Türk karasularına bu rota dışında giriş yapılmaması olmuştur.<sup>378</sup> Bu çerçevede yasak sahalarda uçuş yaptığı tespit edilen Aero Espresso hava yolu taşıyıcı şirketi ile yapılan sözleşme Nafia Vekâleti iptal isteği ve Bakanlar Kurulu onayı ile fesh edilmiştir.<sup>379</sup>

Çağdaş ileri insanın düşüncesel ortamına erişmenin ve hatta onu geride bırakmanın yolunun onları okumak ve anlamaya çalışmaktan geçtiğini belirten Mustafa Kemal Atatürk, “eskimiş teknolojilerin değil, en yeni teknolojinin ülkeye getirilmediği, getirilemediği sürece yabancı ülkelere bağımlı olmaktan kurtulunamayacağını” vurgulamıştır.<sup>380</sup> Başka bir deyişle eskiyen değil, en güncel yabancı birinci mülkiyet bilgi ve beceri bilgisi milli ve yerli üçüncü mülkiyet bilgi ve beceri birikimine ilave edilip, bu birikim milli ve yerli birinci mülkiyet bilgi ve beceri bilgisi ile geliştirilirse yabancı birinci mülkiyete boyun eğilmeyeceği belirlenmiştir. Havada kuvvetli olmak için havacılık endüstrisi vücuda getirmenin gerektiği, motoruyla birlikte uçak yapmadıkça gelişmiş devlet olunamayacağı ifade edilmiş ve Hollanda örnek gösterilmiştir.<sup>381</sup> Atatürk’ün Konya’da Alâeddin Tepesi’nde “*zafer zafer benimdir diyebilenindir; muvaffakiyet, muvaffak olacağım diye başlayanın ve muvaffak oldum diyebilenindir*”<sup>382</sup> sözüyle gösterdiği yolda Türkiye Cumhuriyeti’nin en büyük maddi sermaye aracı ile (üçüncü mülkiyet para birikim kapısı ardına kadar açık) Nuri Demirağ yola çıkmıştır. Yolda kopyacılık, bağımlılık, eskimiş bilgiyi satın alma biçiminde değerlendirilen yabancı lisansla uçak üretme yönü girilmesi sakıncalı yol olarak tarif edilmiştir.<sup>383</sup> Türk devletinin ilk uçak mühendisi Alan ise, ulusal uçak endüstrisi kurulmamasının her yıl avuç dolusu paranın Türk fabrikatörünün, Türk işçisinin cebine girmesi yerine yabancı fabrikatörün, yabancı işçinin cebine konması anlamına geldiğini beyan etmiştir.<sup>384</sup>

Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi Genel Müdürlüğü adı 1938 yılında *Devlet*

<sup>378</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (230-0-0-0/61-24-1) 18 Temmuz 1930 tarihli Nafia Vekâleti İmtiyazlı Şirketler Umum Müdürlüğü yazısı.

<sup>379</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-18-1-2/56-56-15) 27 Haziran 1935 tarihli İcra Vekilleri Heyeti kararı.

<sup>380</sup> Sabiha Gökçen, *Atatürk’ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti* (Kaleme Alan: Oktay Verel), Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul 1982, s. 53, 54; 67.

<sup>381</sup> Cumhuriyet Gazetesi (11 Kasım 1935), “Havada Kuvvetli Olmak İçin Hava Endüstrisi Kurmak Gerekir”, s. 6.

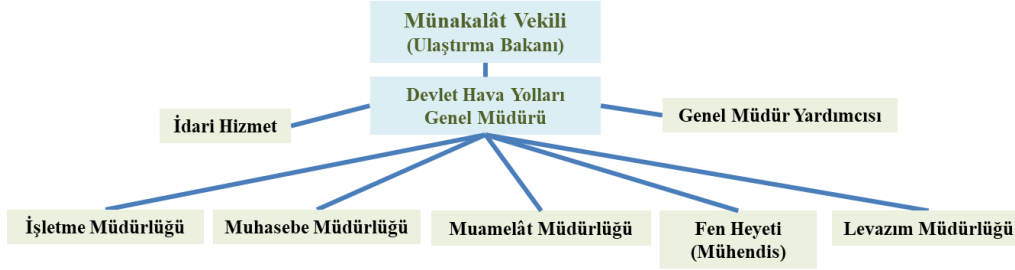
<sup>382</sup> Mustafa Kemal Atatürk, “Konya’da Bir Konuşma (11.01.1925)”, *Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri II (Hâkimiyeti Milliye Gazetesi [12.01.1925])* Der: Nimet Arsan, Sadi Borak-Utkan Kocatürk), Beşinci Baskı, Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara 1997, s. 214.

<sup>383</sup> Fatih M.Dervişoğlu, a.g.k., s. 90; Ziya Şakir, *Nuri Demirağ Kimdir?*, Kenan, İstanbul 1947, s. 54-62; M.Bahattin Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, Türk Hava Kurumu, Ankara 2006, s. 127.

<sup>384</sup> Selâh (Selâhattin) Alan, “Memlekette Milli Tayyare Endüstrisinin Büyük Ehemmiyeti”, *Tan Gazetesi (02 Ağustos 1936)*, s. 5.

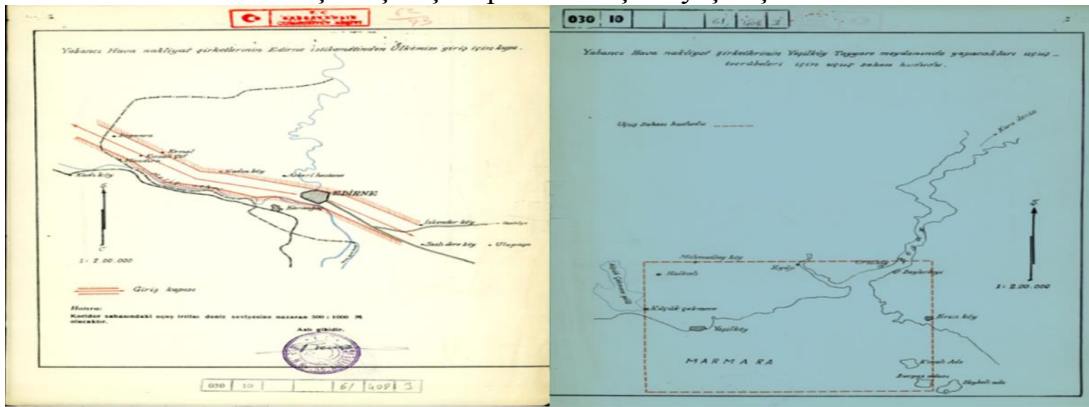
*Hava Yolları (DHY)* Genel Müdürlüğü yapılmış ve sadece Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde değil, dışında da hava yolu rotaları tesis etme ve bu yollar üzerinde yolcu, mal ve posta taşımacılığı yapma görevi verilmiştir.<sup>385</sup> Genel Müdürlük yapısı aşağıda Tablo 16'da sunulmuştur. Muamelât Müdürlüğü yasa, kararname ve ikili sözleşmelere göre düzenleyici ve denetleyici, bu düzenlemeye göre Fen Heyeti hava seyrüsefer yardımcı sistemlerinin alt yapısını tesis eden ve İşletme Müdürlüğü hava seyrüsefer yardımcı sistemlerini kullanan uygulayıcılar biçiminde açıklanabilir. Nafia Vekâletine bağlı olan DHY Genel Müdürlüğü 1939 yılında tüm taşımacılık ve muhabere işlerini tek merkezden eşgüdümleyerek kontrol etmesi ve politika geliştirmesi için kurulan Münakalât Vekâletine bağlanmıştır.<sup>386</sup>

**Tablo 16:** Türkiye Cumhuriyeti 1939 Yılı Devlet Hava Yolları Yapısı<sup>387</sup>



Nafia Vekâleti yalnız bir inşa vekâleti olmuştur. Taşıma tarifeleri artık doğrudan Münakalât Vekili tarafından tasdik edilmeye başlanmıştır. Hazırlanan yabancı hava yolu taşıyıcılarının uçaklarının Türk hava ülkesine Edirne'den giriş ve çıkış kapısı ve Yeşilköy hava limanında yapacakları uçuş tecrübeleri için uçuş sahası Harita 6'da sunulmuştur.<sup>388</sup>

**Harita 6:** Edirne Giriş ve Çıkış Kapısı ile Yeşilköy Çalışma Sahası Haritaları<sup>389</sup>



<sup>385</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 14.06.1938, 3933), “3424 Sayılı Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü Teşkilât Kanunu (03.06.1938)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/3933.pdf>, (03.06.2023).

<sup>386</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 31.05.1939, 4220), “3613 Sayılı Münakalât Vekâleti Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanun (27.05.1939)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/4220.pdf>, (03.06.2023).

<sup>387</sup> A.k., aynı yer; T.C. Resmi Gazete (RG: 14.06.1938, 3933), aynı yer.

<sup>388</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/61-408-3) 31 Mayıs 1939 tarihli ve Genelkurmay Başkanlığı Hava Kısmı 25466 sayılı yazısı.

<sup>389</sup> A.k., aynı yer.

DHY Genel Müdürlüğü personel ihtiyacı (altı pilot ve on telsiz memuru) 1943 yılı başında Birleşik Krallık Şark Orduları Hava Komutanlığı izni ile Mısır ve Güney Afrika'da alınan ücretsiz kursla karşılanmıştır.<sup>390</sup> Oysa uçamayan ulusun yenilmeye mahkûm olduğunu 1942 yılında ifade eden Daver, *uçmayı pilotlukla değil uçakla, uçağı uçuracak motorla ve motoru yapacak fabrikayla özdeşleştirmiştir.*<sup>391</sup> Daver'in bu ifadesinden yıllar önce 1925 yılında İsmet İnönü tayyarecilik denildiğinde uçak düşünerek uçağı tasarlayabilecek mühendisi, uçak hammaddesinin vatandan temin edilmesini, uçağı vatanda üretecek yol ve araçların geliştirilmesini, bu uçağın ulusal egemenlik hak ve yetkisinin kullanıldığı vatanın hava ülkesinde vatandaşlar tarafından kullanılmasını tasavvur ettiğini açıklamıştır.<sup>392</sup> Bu açıklamaları gidilmesi gereken yol olarak gösteren Mustafa Kemal Atatürk, ölümünden bir yıl önce uçakların ve motorlarının Türk devletinde yapılması gerektiğini tekrarlamıştır.<sup>393</sup> İnönü, havacılık konusuna en az Atatürk kadar gönül vermiştir.<sup>394</sup>

Adı 1935 yılında Türk Hava Kurumu (THK) olarak değişen Türk Tayyare Cemiyeti Başkanı Fuat Bulca'nın önerisi ve Mustafa Kemal Atatürk'ün onayı ile Türkkuşu başöğretmeni Vecihi Hürkuş olmuştur.<sup>395</sup> Hürkuş, THK tarafından 1937 yılında mühendislik öğrenimi için Almanya'ya gönderilmiştir. Almanya'da bilgi ve beceri bilgisi takdir gören Hürkuş 27 Şubat 1939 tarihinde uçak ve makine mühendisliğine hak kazanmıştır. Ancak diploması Türk devleti Bayındırlık Bakanlığı tarafından geçerli sayılmamıştır.<sup>396</sup> Hürkuş, Danıştay kararıyla 10 Ekim 1940 tarihinde hakkını alabilmiştir.<sup>397</sup> Dervişoğlu'nun tespit ettiği gibi "*Atatürk'ün ölümü ve Fevzi Paşa'nın görevinden ayrılmasıyla Türkiye Cumhuriyeti'nde yerli bir endüstri kurulmasına zihniyet olarak akli yatmayan ve çıkarı sebebiyle karşı çıkan çevreler idareyi ele geçirerek, havacılık endüstrisi alanındaki bütün gelişmeleri engellemeye başlamışlardır.*"<sup>398</sup> Söz konusu bu çevreler Avrupa'da bile küçük devletlerin büyük devletlerle rekabet edemediklerini, model üretmekten vazgeçtiklerini, Hürkuş'tan daha

---

<sup>390</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/61-410-17) 06 Ocak 1943 tarihli ve 876 7973/13869 sayılı karar.

<sup>391</sup> Abidin Daver, "Etimesgut'ta Türk Havacılık Sanayiinin Temeli Atılmıştır", *Havacılık ve Spor*, S: 312/13 (1-15 Haziran 1942), s. 10.

<sup>392</sup> Türk Hava Kurumu, "26 yıl Önce Bugün, 16 Şubat 1925 de Türk Tayyare Cemiyeti – Türk Hava Kurumunu Kuran K. Atatürk ve Başvekil İsmet İnönü ne düşünüyorlardı?", *Havacılık ve Spor*, S: 412 (16 Şubat 1950), s. 1.

<sup>393</sup> Mustafa Kemal Atatürk, "Beşinci Dönem Üçüncü Toplanma Yılına Açarken (1 Kasım 1937)", *Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1997, s. 421.

<sup>394</sup> İhsan Tayhani, a.g.k., s. 194.

<sup>395</sup> Vecihi Hürkuş, a.g.k., s. 350.

<sup>396</sup> A.k., s. 382.

<sup>397</sup> Tuncay Deniz, a.g.k., s. 24.

<sup>398</sup> Fatih M.Dervişoğlu, a.g.k., s. 109.

kıdemli tayyareciler tarafından yapılamayanın Hürkuş tarafından gerçekleştirilmesinin mümkün olmadığını beyan etmişlerdir.<sup>399</sup> Bir milletin havacıyım diyebilmesi için kendi uçaklarını kendisi yapması icap ettiği bilindiği halde 1941 yılına gelindiğinde hâlâ en basit motor yapılamamıştır.<sup>400</sup>

Hava sahasının kontrolünün sınırlardan başlayarak ülkenin içine doğru boşluk bırakmayacak biçimde çepeçevre, görülmeden hiç bir uçağın geçemeyeceği şekilde on beşer kilometrelik mesafelerle 6-8 kişilik hava haber verme postaları yerleştirilerek, gözetleme, dinleme ve standartlaştırılmış formata göre derhal telefonla belirlenen merkeze haber verme biçiminde sağlanacağı belirtilmiştir. Merkezde bilgi haritaya işlenerek görsel takip canlandırması yapılırken diğer merkezlerle bilginin paylaşılması talimatı verilmiştir.<sup>401</sup>

*THK'nun 1941 yılındaki Yüksek Mühendis Mektebi'nde Uçak Mühendisliği Şubesi açılması önerisi,*<sup>402</sup> İkinci Dünya Savaşı sırasında kendilerine çalışma yeri arayan Polonyalı uçak mühendislerinden olan Jerzy Wedrychowski'nin proje teklifiyle hayat bulmuştur.<sup>403</sup> Wedrychowski amacının basitçe ikinci mülkiyeti eğitmek değil, birinci mülkiyet bilgi ve beceri bilgisini geliştirebilmeyi öğretmek olduğunu söylemiş ve güncel uçak bilgi ve beceri bilgisinin gelecek nesillere aktararak geliştirilmesini, Türk devletinin kendisine yeterli bilgiyi üretebilmesini sağlamayı arzuladıklarını belirtmiştir. Bu çerçevede hükümet, THK ve Nafia Vekâleti işbirliğiyle hazırladığı rapora göre savaş sebebiyle Avrupa devletlerinden öğrenim ve eğitim alınamayacağından uçak üretim tesislerindeki mühendis kadroları için gerekli öğrenim ve eğitimin verilmesini sağlamak üzere Yüksek Mühendis Mektebi'nde (günümüz İstanbul Teknik Üniversitesi – İTÜ) Uçak Mühendisliği Şubesi'nin kurulmasına karar vermiştir. Ancak şube olarak tanımlanabilmesi için aerodinamik enstitüsü, uçak ve motor için tecrübe laboratuvarları gerektiği izah edilmiştir. Bu izaha göre Polonyalı uçak mühendisleri Rogalski (veya Janik), Teisserye, Duleba, Anczutin, Dziewonski (veya Belkowski), Lewczuk, Romer, Janiszewski ve Tuszynski tarafından uçak mühendisliği öğrenimini verilecektir. Bu öğrenimde verilecek dersler: Aerodinamik, uçuş mekaniği, uçak inşaatı (statik, mukavemet, uçak planları), motor inşaatı, hava seyrüseferi ve meteoroloji, bordo

<sup>399</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/59-399-22) 18 Ekim 1939 tarihli ve Millî Müdafaa Vekâleti Hava Müsteşarlığı 33982 sayılı yazısı.

<sup>400</sup> Abidin Daver, "Havacılık Sanayii İstiyoruz", *Havacılık ve Spor*, S: 288 (1 Haziran 1941), s. 9.

<sup>401</sup> T.C. Genelkurmay Başkanlığı 4.Şube (Sayı: 19312, 25.09.1939), *Hava Haber Verme Hizmeti Talimatı (D-112)*, Genelkurmay Matbaası, Ankara 1939, s. 5-9.

<sup>402</sup> Ruhi Kafescioğlu, *Yüksek Mühendis Mektebi'nden İstanbul Teknik Üniversitesi'ne Bir Dönüşümün Öyküsü ve Anılar*, Yapı-Endüstri Merkezi (YEM) Yayın, İstanbul 2010, s. 148.

<sup>403</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/61-409-15) 13 Mayıs 1941, 14 Mayıs 1941, 15 Mayıs 1941, 5 Haziran 1941, 10 Haziran 1941 tarihli Türkiye'de Tayyare Mühendisliği Tahsili yazışmaları.

aletleri, havacılık malzemeleri teknik bilgisi olarak belirtilmiştir. Öğrenimini tamamlayan altı Türk mühendisin labarutuar eğitimlerini tamamlamak üzere De Havilland (Birleşik Krallık) ve Curtiss-Wright (ABD) tesislerine gönderilmeleri için girişimde bulunulmuştur.<sup>404</sup> Bu çerçevede Birleşik Krallık'tan henüz yanıt alınmadığı, ABD'nin ise üç Türk mühendisi beklediklerini ve isterlerse sivile ilave askeri uçak ve motor tesislerini de ziyaret edebilecekleri cevabı alındığı belirtilmiştir.

Münakalât Vekâleti adı yeni bir kanunla<sup>405</sup> Ulaştırma Bakanlığı olmuş ve bakanlığa kara, deniz ve hava yollarında kamu ulaştırma hizmetlerini görmek üzere kurulmuş devlet işletmelerinin amaçlarına ulaşmalarını sağlamak için eşgüdümleyerek kontrol etme görevi verilmiştir. Ayrıca yabancı devletlerin ilgili işletmeleriyle ulaştırma konusu üzerine anlaşmalar yapma görevi de tahsis edilmiştir.

### 3. Bölüm Değerlendirmesi

Samuel Pierpont Langley'in 1891 yılındaki birinci mülkiyeti ile biçimlenmeye başlayan 1900-1944 yılları arası hava sahası yönetimi üçlü mülkiyet tablosu (Tablo 17) değerlendirme sonundadır.

Roma döneminden beri bilinen ve Birleşik Krallık ile ABD tarafından ortak hukuk ilkesi kabul edilen toprağın sahibinin üzerindeki sınırsız yükseklikteki her şeyin sahibi olabilmesi kuralına göre 1784 yılında Paris bölgesinde yön edilemeyen balon uçuşu yasaklanmıştır. Sınırları olan devleti yönetme hak ve yetkisinin uluslara ait olduğu kabulünün ve en azından havadan hafif olsa bile yön edilebilmeye başlayan hava araçlarının varlığı, 1900 yılından itibaren Avrupa'da uluslararası hukuk enstitüsünde dünya hava sahasının serbestleştirilmesinin mi yoksa devletlerin faydalanmasına bırakılmasının mı doğru olacağı tartışılmaya başlanmıştır. Avrupalı hukukçular önce toprak sahibinden hava sahasının alınmasına, bunun da dünya hava sahasının serbestleştirilerek, kuralsızlaştırılarak yapılmasına oy çokluğuyla karar vermişlerdir. Bununla birlikte kuralsızlaştırılan hava sahasında devletlerin doğa yasalarıyla hareket edebilmesinin önünü de açmışlardır.

Avrupa'dan okyanusla ayrılan Amerika'da ABD vatandaşı Wright kardeşler kendi üçüncü mülkiyetleriyle havadan ağır bir hava aracı olan uçağı hava sahası içinde nasıl

---

<sup>404</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/61-410-20) 11 Mayıs 1943, 7 Haziran 1943, 15 Eylül 1943 ve 22 Eylül 1943 tarihli ABD ve Birleşik Krallık'a Gönderilecek Uçak Mühendisleri Hakkında yazışmalar.

<sup>405</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 06.07.1945, 6050), "4770 Sayılı Ulaştırma Bakanlığı Görevleri ve Kuruluşu Hakkında Kanun (27.06.1945)", <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/6050.pdf>, (03.06.2023).

tutabileceklerine ilişkin birinci mülkiyetlerini Langley'in üçüncü mülkiyetindeki bilgi ve beceri birikiminden faydalanarak geliştirmişler ve 1903 yılında dünya hava sahasına isimlerini yazmışlardır. Avrupa'da 1909 yılında Fransa vatandaşı Bleriot üçlü mülkiyeti kendisine ait olan motorlu uçağı ile ada devleti Birleşik Krallık hava sahasında serbestçe uçunca ve Birleşik Krallık seyirci kalınca, kuralsızlaştırılan hava sahasının zorlayıcı kurallarla yön edilmesi ihtiyacı doğmuştur. Bir devletin hava sahası yönetimine ya da hava sahasına izinsiz girişi engellemeye ilişkin 1909 yılında koyabileceği mantık kuralının yaptırımını nasıl olabilir? Devletin kara sahası ya da ülkesi üzerindeki hava sahasında kendisini koruması doğa yasası gereğince zaten kabul görmüştür. Önemli olan izinsiz uçuşun nasıl engeleneceğine, caydırılacağına çözüm üretilebilmesidir. Buna çözüm üretmek üzere ilk uluslararası konferans kuralsızlıktan fayda sağlayan Fransa'da yapılmıştır. Osmanlı'nın da yer aldığı on sekiz Avrupa devleti katılımıyla yapılan konferansta sorunu yaratan Fransa, sorunu yaşayan Birleşik Krallık ve ikisini memnun edecek formül sunmaya çalışan Almanya olmak üzere üç devletin tezi tartışılmıştır. Birinci olarak Jellinek'in uluslararası hukuk kurallarının uluslararası ticaretin, sivil toplumun ve devlet adamlarının ihtiyaçlarına göre geliştirildiğini tekrar hatırlayalım. Bu konferans izinsiz sınır geçişine ilişkin devlet adamlarının isteğiyle toplandığına göre devletlerin ortak ihtiyacını karşılayacak kuralların belirleneceği açıktır. İkinci olarak 1913 yılında Birleşik Krallık'ın dört motor ve beş uçak, Almanya'nın on motor ve yirmi uçak ve Fransa'nın on beş motor ve yirmi iki uçak üçlü mülkiyetine sahip olduğunu, bu durumun 1910 yılında da yaklaşık olarak geçerli olduğunu hatırmıza getirelim. Konferansta mantık yasası belirleyenler farklı değildir. Bu çerçevede birinci mülkiyet bilgi ve beceri bilgisi geliştirebilenlerin devletlerinin mantık yasası yapabilme bilgi ve beceri bilgisine sahip olduğu çıkarımı yapılabilir. Uçak ve motoruna ilişkin birinci mülkiyete sahip olmayan bir devlet kendisini ve vatandaşını sahip olandan nasıl koruyabilir? Kara sahasından gözle, dürbünle tespit ederek, uçağın üzerindeki işaretlere göre teşhis ederek, varsa telsizle inmesini isteyerek, inmezse onu indirebilecek silaha sahipse zorlayarak, bu uçağın bağlı olduğu devlete bu izinsiz girişe ilişkin bilgi isteyerek, doğru olduğu şüpheli bilgiye boyun eğerek vatandaşını ve devletini doğa yasasına göre koruyabilir. Motoruyla birlikte uçağa sahip olan bu devletlerden ulusun üçüncü mülkiyetindeki para unsuruyla onları satın alıp, kendi mantık yasalarına göre hava sahasına izinsiz gireni inmeye zorlayabilir ama daha sonra satın aldığı devletin mantık yasasına göre uçağın ve motorunun yedek parçalarını tedarik edemeyebilir. Daha birçok olasılık ve seçenek sunulabilir. Tüm seçeneklerin sonunda kendi birinci mülkiyetine sahip olmayanın olana boyun eğdiği sonucuna ulaşılabacaktır. Uçak ve

motorunun birinci mülkiyet sahipliği için akıl (kafa emeği) ve para gerektiği yanlış değildir. Ama bir devlette akıl ve/veya para olmadığını söylemenin doğruluğunu ispatlamak da hiç kolay değildir. Bu ispatlaması zor olana dayanarak başka bir ulusa boyun eğilmesine karar verilmesini ancak seçilmişin ve atanmışın üçüncü mülkiyetindeki bilgi ve beceri birikimindeki eksiklikle ve bu birikime dayalı birinci mülkiyetindeki kafa emeğini kullanamamasıyla açıklayabiliriz. Ucuz olanın her zaman daha pahallıya geldiği genel kabul görmüştür.

Wright kardeşlerden ABD ordusu ve Curtiss'den ABD donanması için uçak satın alarak hem onların hem de ABD'nin üçlü mülkiyetini koruyarak geliştirmesinin önünü açan ABD hükümeti, Avrupa'da özellikle Fransa ve Birleşik Krallık gibi kolonilerine ulaşabilmek için birden fazla ulusal hava sahası engelini nasıl geçeceği sorununa çözüm geliştirme ihtiyacı duymamıştır. Birinci Dünya Savaşı'na katılmadan hemen önce üreticiler arasındaki düşmanca rekabet dostluk sözleşmesi ile çözülerek üreticiler sivil toplum kuruluşu AMA kurulurken, ABD kongresi uçak ve motor tasarım bilgisi geliştirerek laboratuvarında test edecek liyakatlı mühendislerini bir araya getirmiş ve NACA'yı tesis etmiştir. Savaşa katılınca Fransa ve Birleşik Krallık'ın tahmin ettiği kadar çok daha fazla sayıda uçak ihtiyacını öğrendiğinde şaşırarak ABD hükümeti, NACA ve AMA işbirliğini eşgüdümleyerek sorunları çözmüştür. Savaş sonrası ise ABD ordusunda ve donanmasında yeterince fazla uçak mevcuttur. Ancak hızla gelişen teknik bilgi bu askeri uçakların caydırıcılığını sorgulatır. Bu sebeple *Pony express (atlı posta sistemi) politikası* model alınarak askeri uçakların sivil kullanımına hazırlanması ve posta taşımacılığında kullanılması kongre tarafından yasalaştırılmıştır. Ancak AMA için çözüm yeterli bulunmamıştır. Üyeleri arasında Wright'ın ve Curtiss'in bulunduğu ACCA, hükümetten ve kongreden eyaletlerin hava sahası yönetimine ilişkin farklı yasalarının sınırları her geçişte sorun yarattığı için ABD tek hava sahası politikasını benimsemesini ve bu yolda üçlü mülkiyette oyunun kurallarını belirleyerek standardizasyonu sağlamasını önermiştir. Aşağıdan yukarıya doğru bildirilen ihtiyaçlar ve öneriler ABD anayasasına göre 1926 yılında yasa ile kabul edilmiş ve ABD tek hava sahası kurulmuştur. Bu yasaya göre Ticaret Bakanlığı'na bağlanan havacılık şubesi standartları belirleyerek kontrol edecek, eyaletleri (ya da devletleri) arasındaki hava yolu rotalarını ve bunların saha uçuşları için seyrüsefer yardımcı sistemlerini tesis edecek ve kullanacaktır. Hava limanları ve saha uçuşuna kadar olan safha ve eyalet içi saha uçuş safhası seyrüsefer yardımcılarını tesis etme ve kullanma işi havacılık şubesinin belirlediği standartlara göre eskisi gibi hava yolu taşıyıcılarınca ve belediyelerce ortak yapılacaktır.

Hava yolu taşımacılığında kullanılan uçakların henüz kapasiteleri az, hızları ve yükseklikleri düşük olması sebebiyle kullanıcılar kendi geliştirdikleri haritalarından kara sahası üzerindeki belli işaretleri gözle takip ederek kısa mesafelerde ihtiyaçlarını karşılayarak, ilerleyen zamanda okyanusu geçerken deniz fenerleri hizmetinden faydalanarak ve adalarda konaklayarak uçmuşlardır. Bu uçakların seyrüsefer yardımcı sistemlerinden sayılan bakım ve haberleşme (telsiz ve telefon) dâhil ihtiyaçlarının karşılandığı kalkış ve iniş hava limanları, bu hava limanları arasındaki hava yolu rotaları ve tüm bu sistemin düzenlenerek kontrolü uçak sahibi hava yolu taşıyıcısı ve yerelde belediye tarafından yerine getirilmiştir. Uçak kalkışından itibaren iniş yapacağı yere kadar yol boyu belirli zaman aralıkları ile telsiz ile meteoroloji bilgisini kuleden alırken bulunduğu yeri, yüksekliğini ve hızını kuleye bildirmiştir. Kuleler birbirleriyle irtibat halinde uçağın durum bilgisini haritalarına işlemişlerdir.

Avrupa'da Fransa savaş bitiminde savaş öncesi liderliğine tekrar kavuşabilmek ve Paris Sözleşmesi hazırlığında, uygulamasında ve geliştirilmesinde aktif olabilmek için hızlı kararlar alması gerektiği inancıyla parlamentosuna yasa tasarısını sunarken kararname ile işe başlamayı tercih etmiştir. Fransa hükümetinin ana sorunu Fauchille'nin tezi doğru çıkarsa endişesi olmuştur. Ulusal hak ve egemenlik yetkisi bulunan devletlerden savaş galiplerinin sözleşebilmesi için hazırlanan Paris Sözleşmesi ile savaş galipleri birbirlerinin kara ve deniz ülkeleri üzerinde hava ülkelerinin bulunduğunu kabul etmişler ve birbirlerine hava ülkelerinden zararsız geçiş hakkı tanımışlardır. Endişenin yersiz olduğu, devletin temelini dayanağı olan sözleşme ile sorunların çözülebileceğinin doğruluğu birkez daha kanıtlanmıştır. Aynı zamanda Fransa savaştan aldığı derse göre merkezi yönetiminde önce 1919 yılında savaş bakanlığına bağlı havacılık genel koordinatörlüğünü kurmuş, sonra 1920 yılında bayındırlık bakanlığına bağlamıştır. Bu çerçevede Fransa hükümeti hava sahasında hâkimiyet için, savaşa barışta hazırlık için, barışta savaşı caydırmak için yukarıdan aşağıya doğru üçlü mülkiyet sarmal döngüsünü para desteği vermek dâhil başlatmıştır.

Avrupa'da Paris Sözleşmesi ile galip devletler bir çatı altında işbirliği yaparken, bu işbirliğine etki etmek için 1919 yılında Fransa'nın hava yolu taşıyıcısının bulunmadığı altı hava yolu taşıyıcısı IATA'yı kurarak bağlı oldukları devletler arasında hava yolu rotalarını ve seyrüsefer yardımcı sistemlerini birlikte tesis etmede ve birbirlerine yolcu ve yük aktarmada işbirliği yapmışlardır.

Avrupa'da Yunanistan ise kurucuları ve yön edicileri Birleşik Krallık ve Fransa ile birlikte savaşın galiplerinden sayılmış ve Paris sözleşmesini onaylayarak CINA/ICAN

yapısında hamilerinin yanında yerini almıştır. Sözleşme gereği hava ülkesinden zararsız geçiş hakkı olan devletlerden Fransa ve İtalya'ya kabotaj hakkı da vermiştir. Fransa kolonilerine doğru hava yolu rotasını kurarken hava yolu taşımacılığına ilişkin ikinci ve üçüncü mülkiyetini genişletmiştir. Birleşik Krallık ise birinci ve üçüncü mülkiyeti ile Yunanistan'da, Yunanistan ikinci ve üçüncü mülkiyetini kullanarak kendi üçüncü mülkiyetini genişletmeye başlamıştır. Yunanistan söz konusu bu hakları kendi kararıyla sözleşmeler yaparak verdiği için ulusal egemenlik hak ve yetkisinden herhangi bir şey kaybettiğini söyleyemeyiz ama etkiye tepki veremediği, üçlü mülkiyetini koruma ve geliştirmede sorun yaşadığı çıkarımını yapabiliriz.

Türk devleti hava sahası yönetimini Birleşik Krallık'ın 1910 yılı tezini ve 1911 yılı yasasını temel alan 6 Haziran 1914 tarihli Osmanlı yazılı kuralları ile başlatabiliriz. Uygulaması ve denetlemesi hariciye nazırlığı (günümüz dışişleri bakanlığı) koordinesine verilen kurallar mülkiye ve askeriye aracılığıyla uygulanmıştır. Lozan Sözleşmesi ile Yunanistan'a, İtalya'ya ve Türkiye Cumhuriyeti'ne bırakılan ada ve adacıklar belirlenmiş ve bunlar dışındaki ada ve adacıklar hiçbir ulusa verilmemiştir. Osmanlı üçüncü mülkiyetinin bilgi ve beceri unsuruna Paris Sözleşmesini ilave ederek, 1925 yılında üçüncü mülkiyet karar verme unsuru ile bir talimatname yayınlayan Türkiye Cumhuriyeti, hava ülkesini yönetmek için sarmal döngüyü başlatmıştır. Talimatnamede uluslararası yapılageliş kuralına uyulmuş ve karasuları üç deniz mili kabul edilmiştir. Yeni kurulan Türk devleti de diğer devletlerde olduğu gibi hava ülkesini yazışmalarla, gözcülerle, yasak sahalarla ve giriş çıkış kapıları tesis ederek yönetmiştir. Hatta yasak sahalarda tespit, teşhis, önleme kurallarını uygulayabilmek için karasularının ötesinde güvenlik sınırı oluşturmuştur.

Bu Talimatname yayınlanmadan önce kendi üçlü mülkiyeti ile tamamladığı uçağını, ABD'de de ya da Fransa'da yapılageldiği gibi, ilkleri tasarlayanın üretip kullanarak test ettiği modele uygun hareket eden Hürkuş, ABD'de ya da Fransa'da görülmemiş bir biçimde atanmış askeri bürokrasi tarafından cezalandırılmıştır. Ardından Almanya'dan Junkers ile ortak kurulan TOMTAŞ yönetim kuruluna seçilmiş milletvekili kadrolarının görevlendirilmesi, uçak ve motoruna ilişkin birinci mülkiyete sahip olmayan bu seçilmişlerin masadaki koltukları dolduramamalarıyla sonuçlanmıştır. Bu da Hürkuş'u cezalandıran yetkili atanmışın, diğer yabancıların Türk vatandaşı olan temsilcileri ile kişisel yarar çerçevesinde işbirliği yaparak TOMTAŞ yönetim kurulundaki kendi seçilmişlerini sabote etmelerini kolaylaştırmıştır. TOMTAŞ kapatıldıktan sonra 1930 yılında vatandaşın, seçilmişin ve atanmışın coşkulu tanıklığında İstanbul-Ankara hava

seyrüseferi ile motoru hariç kendi üçlü mülkiyetiyle yaptığı uçağını test eden Hürkuş Milli Müdafaa Vekâleti'ndeki atanmışın bir kez daha cezalandırmasından kurtulamamıştır. Milli Müdafaa Vekâleti'ndeki atanmışın verdiği cezayı uygulayan Büyük Erkân Harbiye'deki atanmış Hürkuş'un sorununa çözüm üretmiş ve ona kullanması gereken yol ile aracı açıklamıştır. Hürkuş kendisine gösterilen bu yolda ilerleyerek Çekoslovakya'dan CINA/ICAN yeterlik belgesini almıştır. Bu çerçevede yeni kurulmaya çalışılan Türkiye Cumhuriyeti'nde kişisel yarar ile ulusal yarar dengesinde ulusal yararın öncelikli tutulması gerektiği bilgisinde sorun olduğu, her devlette olabileceği gibi bazı atanmışların sağlık problemlerinin devlete zarar verdiği ve asıl önemlisi değerlendirme yapabilme yeteneğini geliştirebilecek öğrenim kurumlarına ihtiyaç olduğu çıkarımı yapılabilir.

ABD'de 1926 yılında eyaletler (ya da devletler) arası hava yolu rotalarını ve seyrüsefer yardımcı sistemlerini tesis ederek saha kontrol işi ABD hükümetine verilirken, Avrupa'da Paris sözleşmesindeki devletler arasında hava seyrüsefer yollarının tesisinin yer aldığı madde, 1929 yılında tartışılmış ve hava limanı dâhil seyrüsefer yardımcı sistemlerini kurma değil, devletler arası hava yolu rotaları ve bu rotalar boyunca seyrüsefer yardımcı sistemlerini tesis ve kontrol işinin anlaşılması gerektiği belirtilmiştir. IATA'nın 1919 yılındaki işbirliği de zaten buna yöneliktir.

Fransa'da 1928 yılında askeri, sivil, anakara ve koloniler hava sahalarının bir havacılık bakanlığı kurularak eşgüdümlemesi ve kontrolü basın tarafından gündemde tutulmuş ve hükümete tarafından önce kararname ile bakanlık kurularak kararnamelerle yapılandırılmıştır. Yapıda birinci mülkiyette havacılık yüksekokulu da yerini almıştır. Çoklu bir sözleşmeyi model alarak kolonileri üzerindeki hava sahalarından zararsız geçiş hakkı elde edebilmek için ikili sözleşmelere yönelen Fransa hükümeti, bunun için yasamadan uluslararası hava yolu rotalarını ve bu rotalarda uçacak hava yolu taşıyıcılarını belirleme yetkisini almıştır.

Yunan hava ülkesi yönetimi 1930 yılında sivil havacılığa ilişkin yasalarla biçimlendirilmiştir. Sivil havacılık yasası çerçevesinde 1931 yılında havacılık ve emniyete ilişkin karasularının genişliği adındaki kararname ile karasularının genişliğini on deniz mili olarak beyan etmiştir. Birleşik Krallık hükümetinin ve hava yolu taşıyıcısının itirazlarına uluslararası kesin bir kuralın bulunmadığını, Paris sözleşmesinde de kesin bir rakam olmadığını, İtalya ve Türk devleti tarafından da farklı biçimlerde havacılığa ilişkin emniyet sınırları oluşturulduğunu açıklamıştır.

Türkiye Cumhuriyeti 1932 yılında ABD'nin kendi üçlü mülkiyeti ile uçaklar geliştiren iki bisikletçisinin kurduğu Curtiss-Wright tasarım ve üreticisiyle TOMTAŞ'ı, sonraki adıyla Kayseri Uçak Fabrikası'nı işletmek için sözleşmiştir. Curtiss-Wright uzmanları yaptıkları durum değerlendirmesine göre kendi üçüncü mülkiyetleri üzerinden Türk devletinin ikinci ve üçüncü mülkiyetlerine yön etmeye başlamıştır. Kayseri Uçak Fabrikası ABD'den getirilen uçak ve motor parçalarının birleştirilmesinde Türk devleti ikinci mülkiyetinin kullanıldığı bir tesis olmuş, Türk vatandaşının ikinci mülkiyetiyle çalışabileceği bir iş imkânı yaratılmıştır. Ayrıca hava ülkesinde kabotaj hakkını korumaya çalışan Türk devleti, 1933 yılından itibaren hava yolu rotaları tesis etmesi ve bu rotalarda uçuşu için DHY'nı kurmuştur. Bu çerçevede İkinci Dünya Savaşı başında 1939 yılında yabancı birinci mülkiyetin (Curtiss-Wright) yol ve araçları ile yerli ikinci mülkiyetin (Kayseri Uçak Fabrikası ve DHY) eşgüdümленerek kontrol edilmeye başlandığı çıkarımını yapabiliriz. Üçüncü mülkiyette ise Türk devlet tüzel kişinin para unsurundan (hazinesinden) Curtiss-Wright özel tüzel kişinin para unsuruna (hazinesine) ve dolayısıyla ABD devleti tüzel kişinin para unsuruna (hazinesine) doğru para transfer edilirken, uçak ile motorunun ve seyrüsefer yardımcı sistemlerinin ikinci mülkiyet beceri sahipliği Türk vatandaşları tarafından elde edilmiştir. Üçüncü mülkiyetin uygulanacak politika karar verme unsurunda ise önce kararname ile Türk devleti hava ülkesini yönetme işinin ABD vatandaşı Curtiss-Wright'a verilmesi için sözleşme yapılmasına karar verilmiş ve sonra yasalarla Curtiss-Wright'ın politikası uygulamaya başlanmıştır.

ABD'de de hava yolu taşıyıcıları ve belediyeler hızları ve yükseklikleri artan uçakların sayıları da artınca seyrüsefer yardımcı sistemi (hava limanları dâhil alt yapı) ihtiyaçlarını karşılayamaz ve kontrol edemez olmuşlar ve çareyi 1936 yılında ATA'yı kurarak işbirliği yapmakta bulmuşlardır. ATA, federal devlete saha yönetimine ilave olarak kule ve yaklaşma yönetimlerini de terk etmiş ve hava sahasında tek tip merkezi yönetimin kurulmasını sağlamıştır.

ABD kaynaklı ekonomik durgunluk sebebiyle parlamento tartışmaları ile devlet korumacılığı başlamış ve Yunanistan'dan sonra Fransa'da da 1932 yılında yasa ile yarı kamu teşebbüsü hava yolu taşıyıcısı kurulmuştur. CIDNA dâhil devlet desteği ile devletler arası hava yolu rotalarında taşımacılık yapan hava yolu taşıyıcıları bu çatı altında birleşmiştir. Bir yıl sonra 1933 yılında da Fransa'nın devletler arası hava yolu rotalarında kolonilere doğru taşımacılık yapacak devlet destekli bu hava yolu taşıyıcısının adı Air France olmuştur. Üç yıl sonra 1936 yılında ise Havacılık Bakanlığı

Havacılık Yapıları Yönetimi Direktörü'nün önerisi ile yaklaşan savaşa hazırlık çerçevesinde uçak üretiminin bir merkezde toplanmasının sorun olacağı tespiti ile yarı kamu teşebüsü olarak SNCA'yı kurmuştur. SNCA altı sahada üçlü mülkiyeti ile kendi kontrol ve eşgüdümlemelerini yapacak biçimde konuşlandırılmıştır. Muhtemelen bu son dakika konuşlandırılması sayesinde Almanya'nın işgaline uğramasına rağmen Fransa uçak ve motoruna ilişkin üçüncü mülkiyet bilgi ve beceri birikim unsuru korunmuş ve birinci mülkiyet bilgi ve beceri bilgisi geliştirme hafızası yitirilmemiştir.

Yunanistan'da 1936 yılında meclisi kapatan hükümet 1937 yılında *Yunan ülkesi üstündeki uçak hareketleri* hakkındaki adli zorunlu yasa ile 1931 yılındaki *kararnamedeki havacılık ve emniyete ilişkin karasularının genişliğini on deniz mili* olarak tanımıştır. Sonra Birleşik Krallık'ın baskıları ve savaşın ayak sesleri ile 1940 yılında 1937 yılındaki zorunlu yasayı yeni zorunlu yasa ile güncellemiş ve *havacılık ve emniyete ilişkin karasularının genişliğini altı deniz mili* olarak beyan etmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti'nde *kuruluş amacının anafikri*<sup>406</sup> Atatürk tarafından verilen sivil toplum kuruluşu *THK*, İkinci Dünya Savaşı sırasında Polonyalı uçak mühendisleri işbirliğiyle günümüz İstanbul Teknik Üniversitesi'nde Uçak Mühendisliği kürsüsü kurulmasını önermiş ve bu öneri kabul görmüştür. Teorik öğrenim kısmını Türkiye Cumhuriyeti'nde günümüz İstanbul Teknik Üniversitesi'nde 1941-1943 yılları arasında tamamlayanlara, beceri eğitim kısmı ABD'de Curtiss-Wright'ın tesislerinde verilmiştir. *THK* politikasıyla Türk devletinin üçüncü mülkiyetindeki bilgi ve beceri birikim unsurunun doldurulmaya ve birinci mülkiyet bilgi ve beceri bilgisi geliştirebilme yeterliğinin (öğrenim ve eğitim ile) kazanılmaya başlandığı çıkarımını yapabiliriz.

Savaş biterken 1944 yılında dünya hava sahası yönetimine yön edecek ABD tek hava ülkesi sivil havacılık yapısı Ticaret Bakanlığına bağlı olarak CAB, CAA ve meteoroloji bürosu ile oluşturulmuştur. CAA'da dünya hava sahasına yön edecek çoklu ve ikili sözleşmeleri eşgüdümleyerek kontrol eden bir yönetici yardımcılığı oluşturulmuştur. Bir yönetici vekiline de ABD tek hava sahası yönetim standartlarına göre dokuz saha kontrol merkezinin uygulamasını kontrol etme ve eşgüdümleme ile vazifelendirilmiştir. CAB ise aslen ATA'nın önerisi ile hava yolu taşıyıcılarının ücret ve hizmet standartlarını belirleme görevini üstlenmiştir.

---

<sup>406</sup> *THK kuruluş amacı anafikri: Uçak ve motoru tasarım bilgisi geliştirip bu bilgiye göre üretmeden hava ülkesinde ulusal egemenlik hak ve yetkisinin varlığından bahsetmenin doğru olamayacağı.*

**Tablo 17: 1900-1944 Yılları Arası Hava Sahası Yönetimi Üçlü Mülkiyet Tablosu**

Devletler ve Uluslararası Örgütler	ABD	Fransa	Yunanistan	Türkiye Cumhuriyeti	CINA/ICAN	IATA
Birinci Mülkiyet Unsurları	Uçak Tasarım, Üretim, Kullanım Bilgi ve Beceri Bilgisi Geliştirme	1891 (Langley)	1906 (Dumont)	1925 (Hürkuş) 1931 (Hürkuş)	Belçika, Bulgaristan, Birleşik Krallık, Çekoslovakya, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Hollanda, İsveç, İtalya, Japonya, Letonya, Polonya, Romanya, Yugoslavya	
		1903 (Wright)				
		1915 (NACA)	1909 (Bleriot)			
		1917 (AMA)				
		1928 (New York, Purdue, Detroit Üniversiteleri, Massachusetts, Şikago, Kaliforniya Teknoloji Enstitüleri, Langley Field ve Danial Guggenheim Laboratuvarları)	1919 (OCGA)			
		1944 (NACA Langley ve Ames Laboratuvarları)	1929 (Genel Teknik Yönetim, Ulusal Havacılık Yüksek Okulu)			
	Uçak Motoru Tasarım, Üretim, Kullanım Bilgi ve Beceri Bilgisi Geliştirme	1903 (Wright)	1906 (Antoinette)	1941 (Yüksek Mühendis Mektebi) 1943 (Curtiss-Wright [ABD])	Belçika, Birleşik Krallık, Çekoslovakya, Fransa, İspanya, İtalya, Japonya, Polonya, Romanya	
		1915 (NACA)	1913 (Anzani, Gnome, ...)			
		1917 (AMA)	1919 (OCGA)			
		New York, Purdue, Detroit Üniversiteleri, Massachusetts, Şikago, Kaliforniya Teknoloji Enstitüleri, Langley Field ve Danial Guggenheim Laboratuvarları	1929 (Genel Teknik Yönetim, Ulusal Havacılık Yüksek Okulu)			
	1944 (Cleveland Laboratuvarları - NACA)	1936 (SNCA)				
	Seyrüsefer Yardımcı Sistemleri Tasarım, Üretim, Kullanım Bilgi ve Beceri Bilgisi Geliştirme	Belediyeler ve Hava Yolu Taşıyıcıları	1919 (OCGA)	1919 (Paris Sözleşmesi)	1925 (Askeri Havacılık Kurumu)	BK, Danimarka, Hollanda, İsveç, Belçika, Çekoslovakya, Fransa, İtalya, Japonya, Polonya, Yugoslavya
1926 (Havacılık Şubesi)		1929 (Genel Teknik Yönetim, Ulusal Havacılık Yüksek Okulu)	1939 (Hava Haber Verme Hizmeti Talimatı)			
1938 (CAA Yöneticisi)						
Uçak, Uçak Motoru, Seyrüsefer Yardımcı Sistemleri Tasarım, Üretim ve Kullanım Politikası Geliştirme	1917 ve 1924 (NACA)	1910 (Fauchille)	1919 (Paris Sözleşmesi)	1914 (Osmanlı Hükümeti)	1919 (Paris Sözleşmesi [ABD, Birleşik Krallık, Fransa ve İtalya]) CINA/ICAN	
	1925 (ACCA)			1923 (TBMM)		
	1936 (Hava Ticaret Bürosu)	1919 (OCGA - CINA/ICAN)		1941 (THK : Tayyare Mühendisliği Şubesi açılması)		
	1938 (CAA)	1934 (Havacılık Bakanlığı)				

**Tablo 17: 1900-1944 Yılları Arası Hava Sahası Yönetimi Üçlü Mülkiyet Tablosu**

Devletler ve Uluslararası Örgütler	ABD	Fransa	Yunanistan	Türkiye Cumhuriyeti	CINA/ICAN	IATA	
<b>Üçlü Mülkiyet Unsurları</b>							
İkinci Mülkiyet Unsurları	Bilgiye Göre Uçak Üretme Becerisi	1903 (Wright)	1906 (Dumont)	1926 (Birleşik Krallık)	1925 (Hürkuş)	Avustralya, Arjantin, Belçika, Bulgaristan, Birleşik Krallık, Çekoslovakya, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Hollanda, İsveç, İsviçre, İtalya, Japonya, Kanada, Letonya, Norveç, Portekiz, Romanya, Yugoslavya, Yunanistan	
		1913 (Aerial Exhibition, Baldwin, Benoist, Boland, Burgess, Curtiss, Kirkham, Thomas, Wright)	1909 (Bleriot)		1926 (TOMTAŞ [Almanya])		
		1942 (Boeing, Consolidated Vultee, Douglas, Lockheed, North American, Northrop, Ryan, Aviation, Bell, Brewster, Curtiss-Wright, General Motors, Fairchild, Glenn L. Martin)	1913 (Clement-Bayard, Bleriot, Borel, Breguet, D'artois, Deperdussin, Donnet-Leveque, Doutre, Farman, Goupy, Hanriot, Morane-Saulnier, Moreau, Nieuport, R.E.P., Sanchez Besa, Savary, Sommer, Train, Vinet, Voisin, Zodiac)		1930 (Hürkuş)		
					1931 (Kayseri [Curtiss-Wright: ABD]) – Montaj Becerisi		
	Bilgiye Göre Uçak Motoru Üretme Becerisi	1903 (Wright)	1906 (Antoinette)			Avustralya, Belçika, Birleşik Krallık, Çekoslovakya, Finlandiya, Fransa, İspanya, İsveç, İsviçre, İtalya, Japonya, Kanada, Polonya, Portekiz, Romanya	
		1913 (Adams-Farwell, Albatross, Call, Curtiss, Detroit Aeroplane., Elbridge, Hall-Scott, Kemp, Kirkham, Maximotor, Roberts, Sturtevant, Welles - Adams ve Wright)	1913 (Anzani, Bertin, Burlat, Canton-Unne, Chenu, Clerget, de Dion, Duthel Chalmers, Gnome, Labor Aviation, Panhard, Renault, R.E.P., Rossel-Peugeot ve Viale)				
		1942 (General Motors, Fairchild, Aviation)	1929 (Genel Teknik Yönetim)				
	Bilgiye Göre Seyrüsefer Yardımcı Sistemleri Üretme Becerisi	Belediyeler ve Hava Yolu Taşıyıcıları	1919 (OCGA)	1925 (Fransa, İtalya)	1925 (Müdafaa-i Milliye Vekâleti Havacılık Şubesi ve Türk Tayyare Cemiyeti)	IATA	1919 (6 Taşıyıcı) 1937 (20 Taşıyıcı) 1939 (21 Taşıyıcı)
		1926 (Havacılık Şubesi)	1929 (Genel Teknik Yönetim)		1933 (Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi - DHY)		
		1938 (CAA)					
Bilgiye Göre Uçak Kullanım Becerisi	1903 (Wright)	1929 (Genel Teknik Yönetim)	1925 (Fransa ve İtalya Hava Yolu Taşıyıcıları)	1925 (Hürkuş ve Türk Tayyare Cemiyeti)	IATA	1919 (Almanya, Birleşik Krallık, Danimarka, Hollanda, İsveç, Norveç) + 1937 (Avusturya, Belçika, Çekoslovakya, Fransa, Macaristan, Polonya, Yugoslavya, Yunanistan) +	
	1925 (Hava Yolu Taşıyıcıları)		1930 (ΕΕΕΣ)	1927 - 1928 (Fransa ve İtalya Hava Yolu Taşıyıcıları)			1933 (Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi) : 1938 (DHY)
Bilgiye Göre Seyrüsefer Yardımcı Sistemleri Kullanım Becerisi	Belediyeler ve Hava Yolu Taşıyıcıları	1929 (Genel Teknik Yönetim)	1924 (Hava Taşımacılığı Bürosu)	1914 (Hariciye Nazırlığı)	IATA	1919 (6 Taşıyıcı) 1937 (20 Taşıyıcı) 1939 (21 Taşıyıcı)	
	1926 (Havacılık Şubesi)			1925 (Müdafaa-i Milliye Vekâleti Havacılık Şubesi ve Türk Tayyare Cemiyeti)			
	1936 (Trafik Kontrol Merkezleri)			1933 (Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi)			
Birinci Mülkiyete Üretimde ve Kullanımda Yaşanan Sorunu Çözüm Önerisi İle Birlikte Raporlama	1917 (AMA)			1930 (Büyük Erkân Harbiye – Hürkuş'a Öneri)	IATA	1919 (6 Taşıyıcı) 1937 (20 Taşıyıcı) 1939 (21 Taşıyıcı)	
	1925 (ACCA)						
	1936 ve 1938 (ATA)						

**Tablo 17: 1900-1944 Yılları Arası Hava Sahası Yönetimi Üçlü Mülkiyet Tablosu**

Devletler ve Uluslararası Örgütler	ABD	Fransa	Yunanistan	Türkiye Cumhuriyeti	CINA/ICAN	IATA
Üçlü Mülkiyet Unsurları						
Uçak, Uçak Motoruna, Seyrüsefer Yardımcı Sistemlerine İlişkin Tasarım, Üretim, Kullanım Bilgi ve Beceri Tecrübesi	1903 (Wright)	1906 (Dumont)	1919 (Paris Sözleşmesi)	1925 (Hürkuş)	1911 (Uluslararası Hukuk Enstitüsü)	1919 (6 Taşıyıcı) 1937 (20 Taşıyıcı) 1939 (21 Taşıyıcı)
	1915 (NACA)	1909 (Bleriot)	1921 (CINA/ICAN)	1926 (TOMTAŞ)		
	1919 (Paris Sözleşmesi)	1910 (Fauchille)	1925 (Fransa, İtalya, BK)	1930 (Hürkuş)		
	1926 (Havacılık Şubesi)	1919 (OCGA)				
	1934 (Federal Havacılık Komisyonu)	1919 (Paris Sözleşmesi)	1930 (Havacılık Bakanlığı)	1931 (ABD Kayseri'de tayyare montajı) 1933 (Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi) 1938 (DHY)		
	1940 (Hava Aracı Üreticileri ve CAA)			1941 (Yüksek Mühendis Mektebi) 1943 (Curtiss-Wright [ABD])		
	1943 (Ulusal Hava Aracı Savaş Üretim Konseyi)	1929 (Havacılık Bakanlığı)	1931 (IATA)			
Üçüncü Mülkiyet Unsurları	Para	Tüzel ve Gerçek Kişiler	Tüzel ve Gerçek Kişiler	Tüzel ve Gerçek Kişiler	Tüzel ve Gerçek Kişiler	1919 (6 Taşıyıcı) 1939 (21 Taşıyıcı)
Birinci Mülkiyetin Ürettiği ve/veya Geliştirdiği Politikalardan Birisinin Uygulanması için Karar Verme	1926 (Kongre: Saha kontrol federe devlet tüzel kişilerinden ve özel tüzel kişilerden federal hükümet tüzel kişisine yetki devri)	1911 (Kararname) 1919 (Kararname) 1924 (Parlamento)	1921 (Parlamento) 1929 (Parlamento) 1930 (Kararname)	1914 (Nizamname) 1923 (Lozan Anlaşması)	1922 (14 devlet)	1919 (KLM, AT&T [British Airways, Imperial Airways], Lufthansa, DDL, DNL, AB Aerotransport) 1937 (Air France, ÖLAG, SABENA, EEEEΣ, Malert, Ala Littoria, Avio Linee, LOT, Swiss, CLS, CSA, Aeropot)
	1938 (Kongre: ABD hava ülkesi yönetiminin federal hükümet tüzel kişisine yetki devri)	1928 (Kararname) 1933 (Parlamento)	1930 (Parlamento)	1925 (Kararname) 1925 (TBMM) 1928 (Kararname)		
		1930 (Parlamento) 1933 (CINA/ICAN)	1931 (Parlamento) 1931 (Kararname)	1931 (Kararname)		
	1940 (Kongre)	1936 (Kararname)	1936, 1937, 1940 (Kral)	1933, 1935, 1938, 1939 (TBMM) 1941 (Başvekâlet Kararı)		
				1933 (26 devlet)	1939 (Pan Am)	

## İKİNCİ BÖLÜM DÜNYA HAVA SAHASI YÖNETİMİ KURULUŞU: YAPAY SAHA YENİ ADI FIR VE İKİNCİ YAPAY SAHA UIR (1944-1992)

İkinci Dünya Savaşı öncesinde dünyada uçağa ve motoruna ilişkin üçlü mülkiyeti bulunan ve geliştiren devletler Almanya, Birleşik Krallık, Fransa, ABD ve SSCB, İtalya, Japonya, Hollanda, İsveç, Çekoslovakya, Polonya, Avustralya ve Brezilya olarak sayılmıştır.<sup>407</sup> Savaş sonrasında ise Avrupa'nın yaklaşık 30 yıl süren bir rehavete girdiği, ABD'nin ve kısmen Birleşik Krallık'ın uçak, motoru ve seyrüsefer yardımcı sistemleri tasarım ve üretim bilgisini geliştirmeye devam ettiği belirtilmiştir.<sup>408</sup>

“Dönemin başlangıcı çoğunlukla Churchill'in 1946'daki *demir perde* konuşmasına dayandırılmakla birlikte, 1947 Truman doktrinine de istinad ettirilmektedir. Bitişi olarak ise 1989'da Berlin duvarının yıkılışı veya 1991'de SSCB'nin dağılması kabul edilmektedir.”<sup>409</sup> İkinci Dünya Savaşı sona yaklaşırken müttefikler ABD-Birleşik Krallık ve SSCB arasında dünya etki sahası paylaşımı başlanmış, “Yunanistan 1944 yılında Yüzdeler Sözleşmesi ile Birleşik Krallık etki bölgesi olarak kabul edilmiştir.”<sup>410</sup> MC'nin devamı niteliğinde olan Birleşmiş Milletler (BM) temeli atılmış, Genel Kurul'da, kendisini oluşturan on altı devletin ayrı ayrı yer almasını isteyen SSCB, ABD'nin olur ama bu olursa kendisinin de kırk sekiz devletle yer alması gerekeceğini ifade etmesi üzerine isteğini geri çekmiştir.<sup>411</sup> SSCB'nin Japonya'yı etki sahasına almasından çekinen ABD, Japonya hava sahasına girip iki adet atom bombasıyla savaş suçu işleyerek Japonya'yı kendi etki sahasına almıştır. Almanya'nın savaş boyunca sürdürdüğü Fransızları *herhangi bir üst düzey bilimsel ve teknolojik faaliyetten men et politikası* tersine dönmüştür. Uçağa ilişkin üçlü mülkiyete sahip ABD, kurduğu sistemi dünya hava sahasını eşgüdümlemek ve kontrol etmek için transfer etmekte araç olarak kullanacağı uluslararası kurumu biçimlendirirken, BM Anlaşması ikinci maddesinde *üyelerin egemen eşitliği prensibi*<sup>412</sup> kabul edilmiştir. *Egemen eşitlik*, üye devletlerin ekonomik, siyasi veya diğer nitelikteki farklılıklarına bakılmaksızın milletlerarası toplumun eşit üyeleri olduğu ve eşit hak ve görevleri bulunduğu anlamına

<sup>407</sup> Societe d'Etudes et d'Informations Economiques, “Le commerce mondial des avions”, *Revue Industrielle*, C 67 S 1 (1937), s. 267, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k97737476>, (29.10.2022).

<sup>408</sup> Αντωνής Γ. Βασακίς (Antonis G. Vassakis), a.g.k., s. 117.

<sup>409</sup> Baskın Oran, *Türk Dış Politikası Cilt 1*, a.g.k., s. 527-536.

<sup>410</sup> Oral Sander, *Siyasi Tarih: 1918-1994*, a.g.k., s. 254.

<sup>411</sup> A.k., s. 195.

<sup>412</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 24.08.1945, 6092), “4801 Sayılı Sanfransisko'da 26 Haziran 1945 Tarihinde Yapılmış ve İmzalanmış Olan Birleşmiş Milletler Andlaşması ile Milletlerarası Adalet Divanı Statüsünün Onanması Hakkında Kanun”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/6092.pdf>, (20.04.2020).

gelmektedir.<sup>413</sup> “SSCB’ye göre egemenlik, devletin işlevlerini yerine getirirken yasal ve fiili bağımsızlığıdır. Gerçek bağımsızlığın temeli ise ekonomik bağımsızlıktır.”<sup>414</sup> BM’nin en önemli organı olarak düşünülmüş olan Güvenlik Konseyi’nde sürekli temsil hakkı (ABD, Birleşik Krallık, Çin, Fransa, SSCB) ve tüm kararları durdurabilecek veto yetkisi eşitlik ilkesi ile bağdaşabilir mi?<sup>415</sup> Birinci mülkiyetini geliştiren ile geliştirmeyen eşit olabilir mi? MC’de kararlar oybirliği ile alınırken, BM’de oy çokluğu ilkesi benimsenmiştir. Bu çerçevede bir devlet, ulusunun egemenlik hak ve yetkisini kendi iradesi ile kendi iradesi dışında alınan karara uyduracağına söz vermiştir.

Kolonilerin bağımsızlıklarını almaya başladığı bu dönemde, 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sonrasında imzalanan Berlin Antlaşması sonucunda Birleşik Krallık’ın egemenliğine bırakılan Kıbrıs’ta, 1960 yılında Birleşik Krallık, Türkiye Cumhuriyeti ve Yunanistan’ın ortak garantörlüklerini içeren Londra ve Zürih Sözleşmeleri ile iki toplumlu (Türkler ve Rumlar) Cumhuriyet kurulmuştur. *Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü (North Atlantic Treaty Organization - NATO)* ve ABD’nin çıkarları uğruna Helenizm davasına itaatsizlik ettiği için ülkesindeki muhalefet tarafından topa tutulan Yunanistan Başbakanı Konstantinos Karamanlis, 1957 yılında kurulan *Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET)* ile 1961 yılında ortaklık anlaşması imzalayarak Yunanistan’ın yerini sağlamlaştırmıştır.<sup>416</sup> Topa tutan muhalefet sadece muhalefet yapıyormuş görüntüsü vererek siyasetin kaypak olduğunu kanıtlamıştır. Türk devletinin AET ile ilişkisi ise Yunanistan’ı örnek model olarak 1963 yılında Ankara Sözleşmesi ile başlamıştır. Yunanistan’da yapılan 1967 yılındaki askeri darbe ile gelen Albay Dimitrios Ioannidis yönetimi, Kıbrıs’ı Yunanistan ile birleştirerek halkın desteğini almak istemiştir.<sup>417</sup> Bu hedefine ulaşabilmek için Kıbrıs Türk toplumu katledilmeye başlanmıştır. Gürel, “Yunanistan’da 1967-1974 dönemindeki söz konusu Albaylar Cuntasına ABD’nin destek verdiğinin bir sır olmadığı”<sup>418</sup> belirtir. Anlaşmaların uygulanması için Türk devleti tarafından yapılan girişimler sonuçsuz bırakılınca kendisine tanınan tek taraflı müdahale hakkını kullanan Türk devleti, 1974 yılında

---

<sup>413</sup> United Nations (UN) General Assembly, Declaration on Principles of International Law Concerning Friendly Relations and Cooperation among States in accordance with the Charter of the United Nations (Resolution 2625, 24.10.1970), <https://digitallibrary.un.org/record/202170#record-files-collapse-header>, (15.07.2021), s. 123, 124.

<sup>414</sup> Mintauts Chakste, “Soviet Concepts of the State, International Law and Sovereignty”, *The American Journal of International Law*, C 43 S 1 (1949), s. 30.

<sup>415</sup> Mehmet Gönlübol, *Uluslararası Politika: İlkeler, Kavramlar, Kurumlar*, Siyasal, Beşinci Baskı, Ankara 2000, s. 515.

<sup>416</sup> Richard Clogg, a.g.k., s. 189.

<sup>417</sup> A.k., s. 205.

<sup>418</sup> Şükrü Sina Gürel, *Tarihsel Boyutları İçinde Türk-Yunan İlişkileri (1821-1993)*, İmge, Ankara 2018, s. 21.

Kıbrıs Barış Harekâtını düzenlemiştir. Bu harekâtın sonucunda, bir grup ordu subayı Ioannidis'i istifa ettirip Karamanlis'i durumu kontrol altına alması için göreve çağırmıştır.<sup>419</sup> Karamanlis, Yunan halkını sakinleştirmek ve durumu kontrol altına alabilmek için öncelikle 1952 Anayasası'nı yeniden hayata geçirmiş; ABD'nin ve Birleşik Krallık'ın kendilerini Türkiye Cumhuriyeti'ne karşı korumadıkları gerekçesiyle NATO askeri kanadından çekilmiştir.<sup>420</sup> Emekli Hava Orgeneral Özgür, "Kıbrıs harekâtının ABD ve Avrupa tarafından kendilerine bir meydan okuma olarak algılandığını ve Türkiye Cumhuriyeti'nden hâlâ onun intikamının alınmakta olduğunu"<sup>421</sup> söylemektedir. Dikta yönetimi sırasında Avrupa'nın umursamazlığından ötürü suçluluk duymasından ustaca yararlanmasını bilen Karamanlis, 1975 Anayasası kabulüyle birlikte AET'ye başvurmuş, 1980 yılında Cumhurbaşkanı seçilmiş ve 1981 yılında da Yunanistan'ın AET tam üyesi olmasını sağlamıştır.<sup>422</sup> Türk devletinde 1980 yılında askeri yönetim, ulusal çıkarı yazılı olmayan söze (Rogers Planı) ezdirmiş ve Yunanistan'a vetoyu kaldırmıştır.<sup>423</sup> Yunanistan NATO askeri kanadına dönmüş ama NATO komutanı Rogers Ege hava sahası sorununu çözmeye ilişkin verdiği asker sözünü tutmamıştır.<sup>424</sup> Ayrıca 15 Kasım 1983 tarihinde ilan edilen *Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC)*, BM Güvenlik Konseyi tarafından kınanmış, geçersiz ilan edilmiş ve tüm devletler Kıbrıs Cumhuriyeti'nin egemenliğine, bağımsızlığına, toprak bütünlüğüne ve bağlantısızlığına saygı duymaya çağırılmıştır.<sup>425</sup>

Birinci Dünya Savaşı sonrası devletlerin hava ülkesi/ülkeleri olduğu, ama sivil havacılık için devletlere ve uluslara zarar vermeden uçuş yapma ve olağanüstü bir durumla karşılaşıldığında inme serbestliği kabul edilmiştir. Bu iki serbestlik derecesi ya da ikili serbestliktir. İkinci Dünya Savaşı sonlanırken ABD, Amerika kıtasında olduğu gibi beş serbestlik derecesini devletlere onaylatarak dünya hava sahasına yön etmek istemiştir. Ama soğuk savaş bunun çok taraflı bir sözleşme yerine iki taraflı çok sözleşmeyle gerçekleştirilmesine sebep olmuştur. İki kutuplu soğuk savaşın başında SSCB hava sahasını uluslararası havacılığa açmaya direnmiştir.<sup>426</sup> Direnci azaltarak ICAO üyesi olan SSCB, yumuşama politikasıyla kendisini sonlandırmıştır.

<sup>419</sup> Barbara Jelavich, *Balkan Tarihi: 20. Yüzyıl*, a.g.k., s. 467.

<sup>420</sup> Richard Clogg, a.g.k., s. 209.

<sup>421</sup> H.İbrahim Fırtına (2020), *Alçalmadan Yükselenler*, Kırmızı Kedi, İstanbul 2020, s. 374.

<sup>422</sup> Richard Clogg, a.g.k., s. 217, 218.

<sup>423</sup> TRT Haber, "Darbe Yapacağımızı ABD'ye Bildirdik", <https://www.trthaber.com/haber/gundem/darbe-yapacagimizi-abdye-bildirdik-1.html>, (18.06.2021).

<sup>424</sup> Şükrü Sina Gürel, a.g.k., s. 23, 24; 111, 112; 136; 154, 155.

<sup>425</sup> United Nations Security Council Resolutions (15.11.1983), "Resolution 541 Cyprus", <http://unscr.com/en/resolutions/doc/541>, (23.08.2021); United Nations Security Council Resolutions (11.05.1984), "Resolution 550 Cyprus", <http://unscr.com/en/resolutions/550>, (23.08.2021).

<sup>426</sup> David MacKenzie, a.g.k., s. 217, 218.

## 1. Hava Sahasında Egemenlik ve Serbestlik Düzenlemesi

Savaşta ve barışta herhangi bir yerde ya da mekânda kısa zaman aralığında ihtiyaç duyulan lojistik ve idari hizmeti karşılayabilen uçak, hızlı bir iç düzenleme ile savaş ve barış durumuna uyum sağlayabilmektedir. Değiştirilip dönüştürülebilen uçak, sivil ya da askeri amaçlı kullanımında aynı seyrüsefer kolaylıkları ile donatılmış hava yolu rotalarına aşınadır. Ulusal ve uluslararası trafik yüküne hizmet eden hava limanları, taktik veya stratejik muharebe filolarını da üslendirebilir.<sup>427</sup> “Ulusların iç ve dış emniyetleri konusunda hava sahasının ve hava araçlarının önemli rolü sebebiyle özellikle hava (sahası/ülkesi) kamu hukukunda politik mülâhazalar hâkim bir rol oynamaktadır.”<sup>428</sup> Aslında konu sadece iç ve dış emniyet (tehlikeyi bertaraf etmek) değil, aynı zamanda güvenlidir (tehditi bertaraf etmek). “Nasıl denizlerde hâkimiyeti sağlayan devletler çok geçmeden ticaret filoları ile ticari hâkimiyeti de elde etmekte gecikmediyseler hava hâkimiyetini ele alanların da dünya ekonomisine liderlik etmeleri beklenebilir.”<sup>429</sup> Daha önce de ifade ettiğimiz gibi hava hâkimiyeti değil, bir hava sahasında hâkimiyetten bahsedilebilir. Deniz değil, deniz sahası ve hava değil, hava sahası düzeltilmesi sonrası konumuza tekrar devam edebiliriz.

Birinci Dünya Savaşı sonrası ABD, kendi tek hava ülkesinde önce eyaletleri (ya da devletleri) arası, sonra eyaletleri içinde uçağın hava limanlarındaki ihtiyaçları dâhil kalkış ve inişi arasındaki kule, yaklaşma, saha yönetimleri için gerekli seyrüsefer yardımcı sistemlerini tesis etmiş, kullanmış ve sarmal bir döngü ile koruyarak geliştirmiş ve genişletmiştir. İkinci Dünya Savaşı sonrası liderliğini perçinlemek isteyen ABD, tek ABD hava ülkesi yönetiminden elde ettiği tecrübeyi kullanarak korumak ve genişletmek için tek dünya hava sahasını inşa etmeyi amaçlamış ve 1944 yılında Şikago’da Uluslararası Sivil Havacılık Konferansı’nı düzenlemiştir.<sup>430</sup>

Tablo 18’e göre ABD Tablo 24’teki ilk beş serbestlik derecesini ve Birleşik Krallık ise ilk iki serbestlik derecesini savunmuştur. Kanada sözleşme ile kurulacak örgütün yapısını ve işlevlerini açıklamıştır. Avustralya ve Yeni Zelanda ise ana devletler arası hava yolu rotalarında uçacak hava yolu taşıyıcısının sözleşmeyle kurulacak örgütün üyelerince ortak tesisini önermiştir. Sonuçta Birleşik Krallık ile ABD arasında Şikago

<sup>427</sup> United States Congress Aviation Policy Board, *National Aviation Policy: Report Pursuant to Public Law 287, 80th Cong. (Report No: 949)*, U.S. Government Printing Office, Washington 1948, s. 4.

<sup>428</sup> Tahir Çağa, a.g.k. s. 7.

<sup>429</sup> Mazhar Nedim Göknül, a.g.k., s. 10.

<sup>430</sup> Albert Pelsser, “1944: The Chicago Conference”, *The Postal History of ICAO*, <https://applications.icao.int/postalhistory>, (15.01.2023).

Konferansı'nda uzlaşma Hollanda'nın EK 3 ve EK 4 teklifiyle sağlanmıştır.<sup>431</sup>

**Tablo 18:** Hava Sahasında Ulusal Egemenlik ve Hava Seyrüsefer Serbestliği Tablosu<sup>432</sup>

ABD	Birleşik Krallık	Kanada	Avustralya-Yeni Zelanda	Uzlaşma
<ul style="list-style-type: none"><li>* Devletin hava ülkesi ve ulusal egemenlik hak ve yetkisi varlığı</li><li>* Hava seyrüseferi serbest</li><li>*Kabotaj hakkı varlığı</li><li>* Kurulacak teşkilatın teknik hususlarda yetkili, ekonomik ve siyasi hususlarda danışma niteliğinde olması, ilerleyen zamanda duruma göre yetkinin genişletilmesi</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>* Devletin hava ülkesi ve ulusal egemenlik hak ve yetkisi varlığı</li><li>* Serbestliğin tayini</li><li>* Kontrollü rekabet</li><li>* Taşıma miktarının tespiti ve fiyatların tayini</li><li>* Gizli ve açık devlet yardımının kaldırılması</li><li>* Havayollarının tayini ve sınırlanması</li><li>* Kabotaj hakkı varlığı</li><li>* Teknik işlerin standartizasyonu</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Kurulacak Teşkilat</li><li>+ Katılanların temsilcilerinden GENEL KURUL</li><li>+ 12 üyeli KOMİSYON (Teknik ve ekonomik hava taşımacılığı)</li><li>+ Bölge Meclisleri (Devletler arası hava yolu rotalarının ve seyrüsefer yardımcı sistemlerinin paylaşımı)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Dünya büyük hava yolu rotalarını işletmek için uluslararası tek bir şirket kurulması</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li><b>EK 3: Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Anlaşması</b> (Birleşik Krallık iki serbestiyet)</li><li>+ Devletin hava sahasından iniş yapmadan geçme serbestliği</li><li>+ Yolcu, yük, posta alıp bırakmaksızın teknik (acil durum) iniş serbestliği</li><li><b>EK 4: Uluslararası Hava Ulaştırma Anlaşması</b> (ABD beş serbestiyet)</li><li>EK 3'teki iki madde</li><li>+ Kayıtlı olduğu devletten başka bir devlete</li><li>+ Başka bir devletten kayıtlı olduğu devlete</li><li>+ Kayıtlı olduğu devlet dışında başka bir devletten başka bir devlete yolcu, yük, posta taşıma</li></ul>

Konferans 7 Aralık 1944 tarihinde kapanırken beş ekli bir nihai senet hükümet temsilcileri tarafından imzalanmıştır.<sup>433</sup> EK 5'te yer alan 12 teknik ek<sup>434</sup> alfabeyle dayalı harf sistemi ile gösterilirken, diller arası karışıklığa sebebiyet vermemek için rakam sistemine geçilmiş ve standartların geliştirilmesiyle doğru orantılı olarak ya eklerin konuları bölünmüş ya da yeni ekler tasarlanmış ve başlıkların çoğu revize edilmiştir. Nihai senet imzalanırken devletlerin, teknik alt komitelerce tavsiye edilen usulleri

<sup>431</sup> John C. Leslie, a.g.k., s. 319-320; Tahir Çağa, a.g.k. s. 211.

<sup>432</sup> Ömer İlhan Akipek, a.g.k., s. 75-80; Cemil Bilsel, a.g.k., s. 91-95; Tahir Çağa, a.g.k. s. 210, 211; T.C. Resmi Gazete (RG: 12.06.1945, 6029), “Şikago'da 7 Aralık 1944 Tarihinde Akit ve İmza Edilmiş Olan Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması ile Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve Bunların Eklerinin Onanması Hakkında Kanun”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/6029.pdf>, (20.04.2020).

<sup>433</sup> **Beş Ek:** “EK 1: Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Anlaşması, EK 2: Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, EK 3: Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Anlaşması, EK 4: Uluslararası Hava Ulaştırma Anlaşması ve EK 5: Taslak Teknik Ekler Projeleri.” International Civil Aviation Organization (ICAO) Chicago Conference, “Final Act and Appendixes”, *Proceedings of the International Civil Aviation Conference (November 1 – December 7, 1944)*, <https://www.icao.int/ChicagoConference/Pages/proceed.aspx>, (18.01.2023); T.C. Resmi Gazete (RG: 12.06.1945, 6029), a.g.k., aynı yer.

<sup>434</sup> **Teknik Ekler:** “EK A: Havayolu Sistemleri, EK B: Muhabere İşlemleri ve Sistemleri, EK C: Hava Kuralları, EK D: Hava Trafik Kontrol Uygulamaları, EK E: İşletme ve Makine Personelinin Ruhsatlandırılmasına İlişkin Standartlar, EK F: Kayıt Defteri Gereksinimleri, EK G: Uluslararası Hava Seyrüseferinde Görev Alan Sivil Hava Araçları İçin Uçuşa Elverişlilik Gereksinimleri, EK H: Hava Aracı Tescil ve Kimlik İşaretleri, EK I: Uluslararası Havacılığın Meteorolojik Korunması, EK J: Havacılık Haritaları ve Tabloları, EK K: Gümrük İşlemleri ve Beyannameler, EK L: Arama Kurtarma ve Kazaların İncelenmesi.” International Civil Aviation Organization (ICAO), “The Postal History of ICAO: International Standards and Recommended Practices”, [https://applications.icao.int/postalhistory/standards\\_and\\_recommended\\_practices.htm](https://applications.icao.int/postalhistory/standards_and_recommended_practices.htm), (18.01.2023).

mümkün olan en kısa sürede kendi milli usulleri olarak kabul etmelerinin bekleneceği belirtilmiştir. Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (*Şikago Sözleşmesi*)<sup>435</sup> 4 Nisan 1947 tarihinde yürürlüğe girene kadar *otuz devletin*<sup>436</sup> kurduğu *Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (Provisional International Civil Aviation Organization - PICA0)* görev yapmıştır. Geçiş süresi bittiğinde PICA0'dan görevi alan ICAO Ekim 1947'de *BM Ekonomik ve Sosyal Konsey (Economic and Social Council - ECOSOC)* uzman kuruluşu olmuştur.<sup>437</sup>

Şikago Sözleşmesi birinci maddesinde, Paris Sözleşmesi birinci maddesinde olduğu gibi devletlerin hava ülkesi/ülkeleri varlığı kabul edilmiş ve uluslara hava ülkelerinde egemenlik hak ve yetkisi tanınmıştır. İkinci maddede devletin hava sahası ya da ülkesi, devletin kara ve deniz ülkeleri üzeri olarak tanımlanmıştır. Paris Sözleşmesi ikinci maddesindeki zararsız geçiş hakkı Şikago Sözleşmesi EK 3 ve EK 4 (Tablo 18 Uzlaşma kısmı) ile genişletilmiştir. Madde üç ile sözleşmenin devlet hava araçlarını kapsamadığı (sadece sivil hava araçlarıyla ilgili olduğu) vurgulanmıştır. Ancak devletlerin kendi devlet hava araçlarına ilişkin düzenleme yaparken sivil hava araçlarının seyrüseferinin emniyetini dikkate alacağı kabul görmüştür. Tarifeli hava yolu taşımacılığının madde altı ile özel izin kapsamında kurallara uyma şartıyla serbest olacağı belirtilmiştir. Madde yedide bu serbestinin kabotaj hakkı ile kısıtlanabileceği ya da tüm hava yolu taşıyıcılarına aynı şartlarla serbest bırakılacağı beyan edilmiştir. Her devlet kendi kararıyla hava ülkesi yönetim kurallarını standartlaştırmayı kabul etmiştir. Madde otuz sekiz ile ise *standartlaştırma*<sup>438</sup> yapamayan devlet farklı uygulamayı bildirmekle yükümlü tutulmuştur. “*Madde otuz sekiz emredicidir. Sözleşmeye taraf olan devletlerin kendi milli sivil havacılık mevzuatlarını süratle sözleşmeye istinaden çıkarılan*

<sup>435</sup> Tahir Çağa, a.g.k. s. 375-420.

<sup>436</sup> PICA0'yu kuran otuz devlet: “ABD, Afganistan, Avustralya, Belçika, Birleşik Krallık, Brezilya, Çekoslovakya, Çin, El Salvador, Etiyopya, Fransa, Haiti, Hindistan, Hollanda, Irak, İrlanda, İzlanda, Kanada, Kolombiya, Liberya, Lübnan, Meksika, Mısır, Norveç, Peru, Polonya, Portekiz, Şili, Türkiye Cumhuriyeti, Yeni Zelanda.” Provisional International Civil Aviation Organization (PICA0) Doc 1554 (30.04.1946), “Report on the Work of the Organization for the Period 6 June 1945 – 30 April 1946 Presented by Interim Council to the First Interim Assembly”, [https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a\\_interim](https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a_interim), (18.01.2023), s. 2.

<sup>437</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7300, “Convention on International Civil Aviation Done at Chicago on the 7th Day of December 1944”, [https://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_orig.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf), (18.01.2023).

<sup>438</sup> “**Standart:** Emniyetli ve düzenli uluslararası hava seyrüseferi için gerekli olan fiziksel özellikler, konfigürasyon, malzeme, performans, personel veya yönetime ilişkin şartname anlamına gelir.” International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 4411, “Resolutions Adopted by the First Assembly (May 6-27, 1947)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a01>, (18.01.2023), s. 28.

standartlara uydurmaları gerekmektedir.”<sup>439</sup> Bu çerçevede ilk *Standart ve Tavsiye Edilen Uygulamalar* 25 Mart 1949 tarihinde Sözleşme EK 9’u olarak kabul edilmiştir.<sup>440</sup> Paris Sözleşmesi madde yedideki hava aracının sahibinin uyuğu ile hava aracı uyuğunun aynı olması kuralı (Şikago Sözleşmesi madde 17 ile 21 arasında düzenlenmiş) kaldırılmış ve hava araçlarının arzu edilen bir devlete tescil ettirilebileceği kabul edilmiştir.

Önceki dönemin MC bağılı CINA/ICAN yerine kurulan BM bağılı ICAO yapısı Tablo 19’da sunulmuştur. CINA/ICAN aslında ICAO yapısında *Hava Seyrüsefer Komisyonu’na* (Air Navigation Commission – ANC) denk gelmektedir ve ICAO kuruluşuyla feshedilinceye kadar PICAQ ile yakın işbirliği yapmıştır. Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi’ne göre ICAO’nun amacı dünya genelinde sivil havacılık için uygulanacak emniyetli, düzenli, ekonomik hava taşımacılığı ihtiyaçlarını karşılayacak yeterli hava seyrüsefer yardımcı sistemlerini tesis etmek ve kullanmak için standartlar belirlemektir. ICAO yapısında en tepedeki Genel Kurul olarak adlandırılan ve tüm üye devletlerin birer oy hakkıyla yer aldıkları organ, teknik yöntemleri incelemek, tavsiyelerde bulunmak ve standardizasyonu teşvik etmek, teknik bilgileri yaymak, uluslararası sözleşmeyi incelemek, değiştirmek ve üyeler arasındaki anlaşmazlıkları çözmekle görevlidir.<sup>441</sup>

**Tablo 19: Şikago Sözleşmesine Göre ICAO Yapısı**<sup>442</sup>



<sup>439</sup> Mahmut Marşan, *Türk Sivil Havacılık Mevzuatı*, İstanbul Teknik Üniversitesi Sivil Havacılık Enstitüsü, İstanbul 1954, s. 35.

<sup>440</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Annex 9 (2017), “International Standards and Recommended Practices: Facilitation”, [https://www.icao.int/WACAF/Documents/Meetings/2018/FAL-IMPLEMENTATION/an09\\_cons.pdf](https://www.icao.int/WACAF/Documents/Meetings/2018/FAL-IMPLEMENTATION/an09_cons.pdf), (20.01.2023), s. IX.

<sup>441</sup> David MacKenzie, a.g.k., s. 36.

<sup>442</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7300, “First Edition, Signed at Chicago on 7 December 1944”, [https://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_1ed.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/7300_1ed.pdf), (18.01.2023).

Şikago Sözleşmesi maddeleri için önerilen herhangi bir değişikliğin yürürlüğe girebilmesi için madde 94'e göre Genel Kurul'un üçte iki oyu ile kabulü ve ardından sözleşmeciler devletlerin üçte ikisi tarafından onaylanması gerektiği belirtilmiştir. Herhangi bir sözleşmeciler devlet sözleşmeden ayrılmak, üyelikten çıkmak isterse madde 95'e göre sözleşmenin yürürlüğe girmesinden üç yıl sonra koordinatör olan ABD'ye bildirmesi ve bu bildiriden sonra bir yıl beklemesi gerektiği kaydedilmiştir. Ayrıca Genel Kurul ICAO'nun amacına ulaşabilmesi için Konsey'de görev yapacak üye devletleri seçmektedir. Bu devletler tarafından oluşturulan Hava Seyrüsefer Komisyonu Genel Sekreter'i ve Hava Taşımacılığı Komitesi'ni atamaktadır. Komisyon, hava seyrüseferine ilişkin sözleşme ekleri olarak uluslararası standartları ve tavsiye edilen uygulamaları belirleyerek devletlere bildirmektedir.

ICAO yapısı öncesi tesis edilen PICAQ yapısında kimin başkan, kimin genel sekreter ve kimlerin kilit komitelerin başkanlıklarında görev alacağı ABD, Birleşik Krallık, Kanada işbirliğiyle ve aralarında işbölümü yapılarak çözülmüştür.<sup>443</sup> Geçici Konsey tarafından Geçici Genel Kurul'a sunulan rapora göre Hava Seyrüsefer Komitesi kendisine bağlı bölümlerin çalışmalarını (EK 5'teki teknik eklerin hazırlanması) koordine etmiştir. Hava Taşımacılığı Komitesi ise uluslararası hava yolu taşıyıcılarının faaliyetlerini standartlaştırılmış formlar aracılığıyla aylık ve yıllık olarak raporlanacağı bir sistem kurmuştur.

İkinci Dünya Savaşı öncesi *Uluslararası Hava Trafik Birliği (International Air Traffic Association-IATA)* yerine, 19 Nisan 1945 tarihinde Küba'nın Havana kentinde *Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği (International Air Transport Association-IATA)* kurulmuştur. *IATA*<sup>444</sup>, *İkinci Dünya Savaşı öncesinde geliştirilen ABD hava yolu taşımacılığı yasasıyla ICAO aracılığıyla geliştirilen uluslararası sözleşmenin iç içe geçmesine yardımcı olmuştur.*<sup>445</sup> IATA Genel Direktörü (eski Birleşik Krallık Sivil Havacılık Genel Müdürü), 1946 yılında dünyadaki en iyi sivil ulaşım araçlarının tek bir büyük devletten çıkmasının sorun oluşturmadığını, ana sorunun standardizasyonda ve ulusal egemenlikte olduğunu açıklamıştır. Ayrıca ABD ile Birleşik Krallık'ın 1946 yılında yaptıkları *Bermuda I Sözleşmesi*<sup>446</sup> ile zincirleri kırdığını, Tablo 18'de açıklanan

<sup>443</sup> David MacKenzie, a.g.k., s. 67.

<sup>444</sup> European Communities (EC) Commission (COM 79/311), "Contribution of the European Communities to the Development of Air Transport Services: Memorandum of the Commission", <http://aei.pitt.edu/8587/1/8587.pdf>, (15.03.2023), s. 25.

<sup>445</sup> International Air Transport Association (IATA), "The Founding of IATA, Early Days", <https://www.iata.org/en/about/history>, (25.01.2023).

<sup>446</sup> United States Statutes At Large (1946), "Air services agreement between the United States of America and United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (TIAS 1507: Bermuda, 11.02.1946)",

ABD önerisi beş serbestlik derecesinin beşincisinin (kayıtlı devletten diğerine ve ötesindeki devletlere tekrar kayıtlı devlete geri dönerek yolcu ve yük taşıma) genel olarak kabul edilmedikçe uluslararası hava yolu taşımacılığının ucuzlamayacağını beyan etmiştir.<sup>447</sup> Dünya uçak üretiminin 1959 yılında %46,5'inin ABD'de ve %40,7'sinin Birleşik Krallık'ta, dünya uçak motoru üretiminin ise tek başına %57'sinin Birleşik Krallık'ta<sup>448</sup> bulunması, IATA'nın başındaki Birleşik Krallık vatandaşının izahı, dünya hava sahası yönetiminin asıl olarak ABD ile Birleşik Krallık işbirliğine geçtiğini yeterince gösterir.

ABD, kendi hazırladığı ve savunduğu beş serbestiyete ilişkin EK 4: Uluslararası Hava Ulaştırma Anlaşması evrensel olarak kabul edilmeyince<sup>449</sup> 8 Şubat 1945 tarihinde onayladığı Uluslararası Hava Ulaştırma (Taşımacılık) Anlaşması'ndan<sup>450</sup> Bermuda I Sözleşmesi sonrasında 1946 yılı ikinci yarısı başında çıkararak ikili hava ulaştırma sözleşmelerine yönelmiştir. ABD'nin Birleşik Krallık ile 1946 yılında yaptığı Bermuda I Sözleşmesi ise iki taraflı sözleşmeler için örnek model olmuştur. İki taraflı sözleşmeler ile (1) uluslararası hava yolu taşıyıcıları (carriers), (2) bu taşıyıcıların rotaları, (3) kapasite ve sıklık, (4) tarife belirleme yöntem ve araçları, (5) anlaşmazlık durumunda başvurulacak hakem belirlenmektedir.<sup>451</sup> Bu ikili anlaşmaların başına Birleşik Krallık'ın savunduğu EK 3: Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Anlaşması iki maddesini koymuştur. Söz konusu birinci Bermuda I Sözleşmesi, ABD liberalizmi (savaş sonrası dünya lideri - serbestlik) ile Birleşik Krallık korumacılığı (savaş sonrası toparlanma, tekrar kurulma – ulusal egemenlik) arasındaki uzlaşmanın ürünü olarak yerini almıştır. İkili sözleşmelerde tesis edilecek hava yolu rotalarında uçuş yapacak hava yolu taşıyıcılarını belirleme hükümlerine, kapasite ve sıklığın belirlenmesi bu hava yolu taşıyıcı şirketlerine ve ücretlerin belirlenmesi IATA'ya bırakılmıştır. *IATA'nın belirleyeceği ücretin yürürlüğe girebilmesi için ulusal hükümetlerin onaylaması şartı*

---

<https://tile.loc.gov/storage-services/service/lv/lsl/lsl-c79s2/lsl-c79s2.pdf>, United States Government Printing Office, Washington 1947, s. 1499 – 1516, (25.01.2023).

<sup>447</sup> Provisional International Civil Aviation Organization (PICAO) First Interim Assembly Doc 1735 (29.05.1946), “Statement by Sir William Hildred, Director General of the International Air Transport Association, at the Fourth Meeting of Commission No. 3 on May 27, 1946”, [https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a\\_interim](https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a_interim), (27.01.2023).

<sup>448</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 8063, “Annual Report of the Council to the Assembly for 1959 (15.04.1960)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a13>, (06.02.2023), s. 9.

<sup>449</sup> “EK 4: Uluslararası Hava Ulaştırma Anlaşması'nı onayan devletler: Afganistan, Bolivya, El Salvador, Etiyopya, Yunanistan, Honduras, Liberya, Hollanda, Paraguay, Siyam, İsveç, Türkiye Cumhuriyeti, Venezuela.” International Civil Aviation Organization (ICAO) 3rd Session of the Assembly (Montreal - June 1949) Doc 6433 Appendix 1, “Report of Council to the Assembly”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a03>, (27.01.2023).

<sup>450</sup> Provisional International Civil Aviation Organization (PICAO) Doc 1554 (30.04.1946), a.g.k., s. 6.

<sup>451</sup> Hussein Kassim and Handley Stevens, *Air Transport and the European Union*, Palgrave Macmillan, Hampshire 2010, s. 25, 26.

getirilmiştir.<sup>452</sup> Sonuçta sivil havacılığın teknik yönlerini düzenleme işi ICAO'ya, ekonomik yönleri düzenleme işi ise IATA'ya verilmiştir.

İhtiyaca göre formüle edilen düzenlemeleri hayata geçirmek için sözleşmeciler ulusal egemenlik hak ve yetkisi bulunan devletler kullanılmış ve dünya hava sahası yönetiminde standardizasyon sarmal döngüsü başlatılmıştır. Bu çerçevede *Standartlar ile Tavsiye Edilen Uygulamalar (Standards and Recommended Practices - SARPs)* ve *Hava Seyrüsefer Hizmetlerine İlişkin Yöntemler (Procedures for Air Navigation Services - PANS)* merkezi olarak geliştirilmiş ve yetki yoğunlaşması ile yön birliği sağlanmıştır. Bununla birlikte ABD tek hava sahası yönetimi ABD anayasası ile tesis edilebilirken, dünya tek hava sahası yönetiminin ihtiyaçları farklı coğrafyalardaki birçok anayasa ile tesis edilmesi gerektiği için sorunların bütüncül olarak çözülebilmesi, ancak coğrafi bölgeler tesis edilerek mümkün olabilmektedir. Bölgelere yetki genişliği verilerek bölgesel hava seyrüsefer toplantıları aracılığıyla ihtiyaçlar karşılanmaya başlanmıştır. Bu toplantıların sonuçları Konseye tavsiye niteliğinde sunulmuştur. Tavsiyelerden Konsey tarafından onaylananlar diğer bölgeler tarafından da uygulamaya geçirilmiştir. Bu çerçevede Geçici Konsey tarafından dünya ABD, Kanada ve SSCB hariç on hava seyrüsefer bölgesine (Kuzey Atlantik, Avrupa-Akdeniz, Orta Doğu, Karayipler, Güneydoğu Asya, Güney Atlantik, Güney Pasifik, Kuzey Pasifik, Güney Amerika ve Afrika-Hint Okyanusu) bölünmüştür. Belirli miktarda örtüşmesi gereken bölgelerin yaklaşık sınırlarını örtüştürerek ABD Dışişleri Bakanlığı Coğrafya ve Haritacılık Bölümü tarafından Ekim 1944 çizilen harita, aşağıda Harita 7 olarak sunulmuştur.<sup>453</sup> İlk bölgesel hava seyrüsefer toplantısı Kuzey Atlantik bölgesine ilişkin olup, İrlanda'nın Dublin kentinde yapılmıştır.<sup>454</sup> Toplantıda hava sahasının emniyetli ve ekonomik bir şekilde kullanılabilmesi için *hava sahasındaki trafik miktarının kontrol edilmesi gerektiği* kabul edilmiştir.<sup>455</sup> Bu çerçevede kontrol sahalarının tesis edilebilmesi için sınırların belirlenmesine ihtiyaç olduğu tespit edilmiş, açık denizlerde sınırlı kontrol merkezleri belirlenmiş ve Konsey'e sunulurken onay alınmıştır. Bu ilk toplantı ve karar diğer bölgesel toplantılar için model oluşturmuştur.

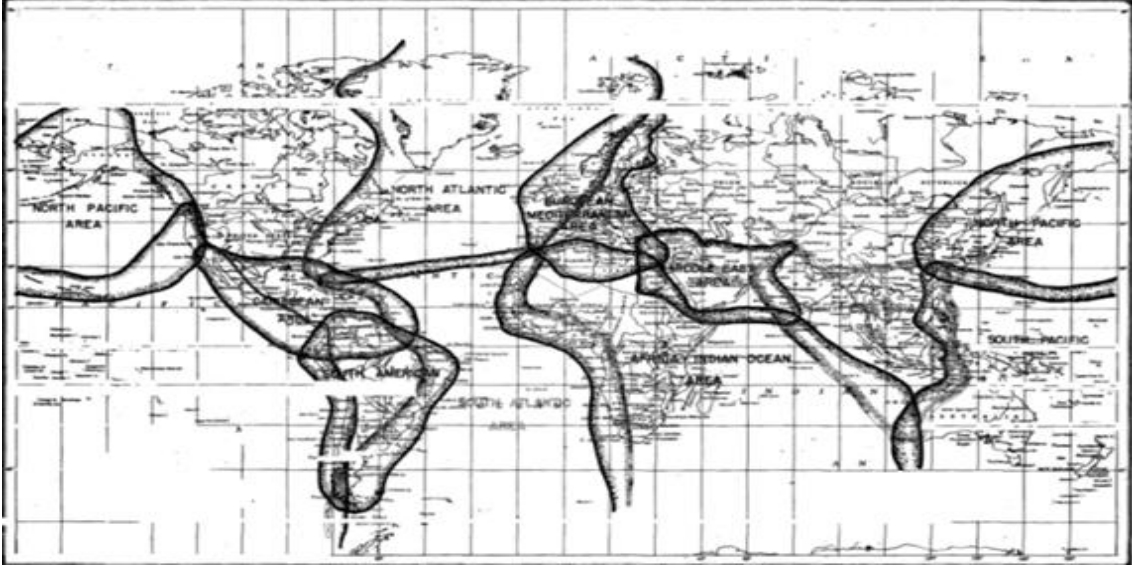
<sup>452</sup> International Transport Forum (ITF) 2019, *ITF Research Report: Liberalisation of Air Transport*, OECD Publishing, Paris 2019, s. 44, 45; John C. Leslie, a.g.k., s. 324.

<sup>453</sup> A.k., s. 18; International Civil Aviation Organization (ICAO), "Regional Offices Established for Localized Approach", <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/establishment-of-regional-offices.aspx>, (18.01.2023).

<sup>454</sup> "Kuzey Atlantik Bölgesi Devletleri: ABD, Belçika, Danimarka, Fransa, Hollanda, İrlanda, İspanya, İsveç, İzlanda, Kanada, Norveç, Portekiz, Birleşik Krallık. Gözlemci Devletler: Avustralya, Çekoslovakya, Çin, Lüksemburg, Mısır. Gözlemci Uluslararası Kuruluşlar: IATA, ICAN, IMO (International Meteorological Organization), ITU (International Telecommunications Union), CATAAC-E (Combined Air Traffic Advisory Committee - Europe)." PICAOC Doc 1554 (30.04.1946), a.g.k., s. 74.

<sup>455</sup> John C. Leslie, a.g.k., s. 321.

**Harita 7: Hava Seyrüsefer Bölgeleri Haritası**<sup>456</sup>



İkinci bölgesel hava seyrüsefer toplantısı Avrupa-Akdeniz bölgesine ilişkin olup, Fransa'nın Paris kentinde yapılmıştır.<sup>457</sup> Bu bölgesel toplantıda Kuzey Atlantik ile Avrupa-Akdeniz sorumluluk bölgeleri arasındaki sınır çizilmiş olmakla birlikte bu sorumluluk bölgeleri içinde kontrol sahalarının sınırlarının devlet sınırlarını dikkate almadan çizilmenin oldukça zor olduğu ortaya çıkmıştır. Başka bir deyişle hava trafik kontrolünün bir devlet hizmeti olması gerektiğine karar verilmiştir.<sup>458</sup> Ayrıca uzun menzilli uçuşlar düşünülerek hava sahası üst üste gelecek şekilde iki kısma ayrılmıştır. Uzun menzilli uçakların uçuş yapacağı bu üst kısma UIR adı verilmiştir. UIR'da uçak rotasında ilerlerken hava trafik kontrolüne konumunu, yüksekliğini ve istikametini bildirmekle yükümlü tutulmuştur. Hava sahasının alt kısmı üst kısma tırmanan ve üst kısımdan inen uzun menzilli uçaklar ve iç hat ile kısa menzilli uçuşlar için daha küçük kontrol sahalarına bölünmüştür. Hava sahasının alt kısmında söz konusu trafiğin üç kademeli olarak (saha kontrol, yaklaşma kontrol ve kule kontrol) yönlendirilmesi düşüncesi oluşturulmuştur. ABD tek hava sahasında 1936 yılı ATA ihtiyacına göre hükümet tarafından formüle edilen politikanın 1938 yılında yasalaşarak uygulanması, sekiz yıl sonra 1946 yılında dünya hava sahası yönetiminde standartlaştırmaya model olmuştur.

<sup>456</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO), "The Postal History of ICAO: The Regional Offices and the Regional Organization, [https://applications.icao.int/postalhistory/the\\_regional\\_offices\\_and\\_the\\_regional\\_organization.htm](https://applications.icao.int/postalhistory/the_regional_offices_and_the_regional_organization.htm), (18.01.2023).

<sup>457</sup> "Avrupa-Akdeniz Bölgesi Devletleri: ABD, Belçika, Çekoslovakya, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Hollanda, İrlanda, İtalya, İspanya, İsveç, İsviçre, Lüksemburg, Mısır, Norveç, Portekiz, Türkiye Cumhuriyeti, Birleşik Krallık, Yugoslavya. Ayrıca Suriye ve Lübnan. Gözlemci Uluslararası Kuruluşlar: IATA, ICAN, IMO, ITU, CATAC-E, FAI (Federation Aeronautique Internationale)." Provisional International Civil Aviation Organization (PICA) Doc 1698 (24.05.1946), "Report on the European-Mediterranean Air Navigation Meeting", [https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a\\_interim](https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a_interim), (02.02.2023).

<sup>458</sup> David MacKenzie, a.g.k., s. 69.

PICAO 1946 yılı toplantısında uluslararası sivil havacılık emniyeti ile bağlantılı olarak numaralandırma ve boyutlandırma sistemlerinin birleştirilerek standardizasyonun sağlanması gündeme alınmıştır.<sup>459</sup> Tartışma sırasında önce CINA/ICAN tarafından hava seyrüseferi için metrik sistemin bir standart olarak kabul edildiği ve ulusal bir standart olarak metrik sistemi benimseyen devletleri bu politikalarından vazgeçirmenin zor olacağı ifade edilmiştir. Sonra ABD tarafından dünyadaki uçak ve hava trafik kontrol personelinin çoğunluğunun metrik sistem dışındaki ölçüm yöntemlerini kullandığı, uçak aletlerinin çoğunluğunun metrik olmayan birimlerde kalibre edildiği, uçuşta kullanılan haritaların çoğunun metrik sistemde olmadığı belirtilmiştir. Uçak ve motor birinci mülkiyet sahibi ABD bilgisi metrik sisteme dayanmadığından dikey ölçü birimi olarak foot (feet) yerine metrenin kullanılmasının bir tehlike unsuru teşkil edeceği vurgulanmıştır. PICAO Geçici Kurulu bu vurguyu dikkate alarak, Geçici Konsey'in özel komite kurmasını ve konuyu inceleyip raporlamasını istemiştir. Şikago Sözleşmesi madde 91 gereği yirmi altıncı devletin onayını ABD'ye sunmasından otuz gün sonra 4 Nisan 1947 tarihinde yürürlüğe girmiştir.<sup>460</sup> PICAO yerini alan BM bünyesindeki sivil havacılık örgütü ICAO'nun 1947 yılı toplantısında ölçü birimlerinin standardizasyonu tekrar gündeme gelmiştir.<sup>461</sup> IATA'nın başında Birleşik Krallık vatandaşının bulunduğu, uçak ve motor üretiminde ABD ve Birleşik Krallık üstünlüğü ve IATA içindeki ATA üstünlüğü dikkate alındığında IATA'nın ICAO'ya yaptığı deniz mili ve knot'ın dâhil olduğu metrik sistem tavsiyesi anlaşılabilir olmuştur. ICAO Genel Kurulu, Konsey'den IATA'nın tavsiyesine uymasını istemiştir. Ayrıca Konsey'in bazı devletlerin bu birimleri kullanmayı pratik bulamayacağı olasılığını dikkate alması ve pound, foot (feet), kara mili gibi alternatifleri standartlara dâhil etmesi tavsiye edilmiştir.

Bölgesel hava seyrüsefer toplantıları, uluslararası sivil hava seyrüseferlerinin emniyetini ve düzenliliğini sağlamak için gerekli olan seyrüsefer yardımcı sistemlerini

---

<sup>459</sup> Provisional International Civil Aviation Organization (PICA) Doc 1837, "Resolutions Adopted by the Interim Assembly (21 May - 7 June 1946)", [https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a\\_interim](https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a_interim), (18.01.2023), s. 15, 16.

<sup>460</sup> United States Statutes At Large (1947), "Convention between the United States of America and other governments respecting International Civil Aviation. Formulated at Chicago December 7, 1944; signed on the part of the United States of America December 7, 1944; ratification advised by the Senate of the United States of America July 25, 1946; ratified by the President of the United States of America August 6, 1946; ratification of the United States of America deposited at Washington August 9, 1946; proclaimed by the President of the United States of America March 17, 1947; effective April 4, 1947 (TIAS 1591: 07.12.1944)", <https://tile.loc.gov/storage-services/service/ll/lsl/llsl-c80s1/llsl-c80s1.pdf>, United States Government Printing Office, Washington 1948, s. 1180 – 1212, (18.01.2023).

<sup>461</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) (May 6-27, 1947) Doc 4411, "Resolutions Adopted by the First Assembly (May 6-27, 1947)", <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a01>, (18.01.2023), s. 32, 33.

(Hava Limanları ve Yer Yardımcıları [Aerodromes and Ground Aids –AGA], Hava Trafik Kontrol [Air Traffic Control –ATC], Muhabere [Communications – COM], Meteoroloji [Meteorological – MET] tesis ve kullanım standartların bölgesel uygulamalarını kolaylaştırmayı hedeflemiştir.<sup>462</sup> Üçüncü ve dördüncü bölgesel hava seyrüsefer toplantıları sırasıyla Karayipler<sup>463</sup> ve Orta Doğu<sup>464</sup> bölgelerine ilişkin olup, öncekiler model alınmış ve sınırların belirlenmesi çalışmasına devam edilmiştir.

*Uçuş Bilgi Bölgesi (Flight Information Region – FIR)* adı ilk olarak 1948 yılındaki Kuzey Atlantik bölgesel hava seyrüsefer toplantısında Hava Kontrol Komitesi tarafından kullanılmıştır. Bu toplantıda Kuzey Atlantik bölgesinde uçuşların emniyeti için oluşturulacak bilgilerin bölge devletlerince tesis edilmesi, devletlerin uçuş kurallarının geçerli olacağı ve devletlerin onayıyla kabul edilecek FIR (alt sınırı kara sahasının veya deniz sahasının 200 metre [700 feet] üstü) adıyla “yerel kontrol sahaları” oluşturulması kararı alınmıştır.<sup>465</sup> ABD’de ACCA tarafından geliştirilen politikanın ve 1926 yılında yasalaşan tek ABD hava sahası yapısı bu kez ICAO ve IATA aracılığıyla dünya hava sahası düzeyine taşınmaktadır. Sözleşmeciler devletler, oy çokluğuyla alınan kararları iç hukuklarıyla bütünleştirmeyi kendi özgür iradeleriyle en baştan kabullenmişlerdir. Bu nedenle “FIR’ın hiçbir şekilde hükümler anlamı taşımadığı açıklanmıştır.”<sup>466</sup> Havacılık hukuku ve yönetimi uluslararası hukukçusu ve kamu politikacısı Abeyratne tarafından da, “ICAO’da 1950’li yıllarda uluslararası hava sahasında sivil uçaklara kolaylık ve hizmet sağlamak üzere tasarlanan FIR’ların, uluslararası hukuka göre açık denizler üzerindeki hava sahasının serbest statüsünü değiştirmeyeceği vurgulanmıştır.”<sup>467</sup> Buna göre FIR’lar, sivil hava yolu taşımacılığının ihtiyaçlarını eş zamanlı ve kesintisiz karşılayabilmek için sözleşmeciler devletlerin rızasıyla tesis edilmiştir.

<sup>462</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) (May 6-27, 1947) Doc 4043, “Review of Work Performed by Regional Air Navigation Meetings and Consideration of the Sphere of Regional Action”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a01>, (27.01.2023).

<sup>463</sup> “Karayipler Bölgesi Devletleri: ABD, Arjantin, Brezilya, Çekoslovakya, Dominik Cumhuriyeti, El Salvador, Fransa, Haiti, Hollanda, Honduras, Irak, Meksika, Peru, Şili, Birleşik Krallık, Venezuela. Gözlemci Devletler: Avustralya, Çin, Kosta Rika, Küba, Panama. Gözlemci Uluslararası Kuruluşlar: Inter-American Radio Office, IATA, IMO, ITU.” A.k., s. 3.

<sup>464</sup> “Orta Doğu Bölgesi Devletleri: ABD, Afganistan, Belçika, Etiyopya, Fransa, Güney Afrika Birliği, Hindistan, Hollanda, Irak, Lübnan, Mısır, Suriye, Birleşik Krallık, Yunanistan. Gözlemci Devletler: Çin, İran, İtalya, Ürdün. Gözlemci Uluslararası Kuruluşlar: FAI, IATA, ICAN, IMO.” A.k., s. 6.

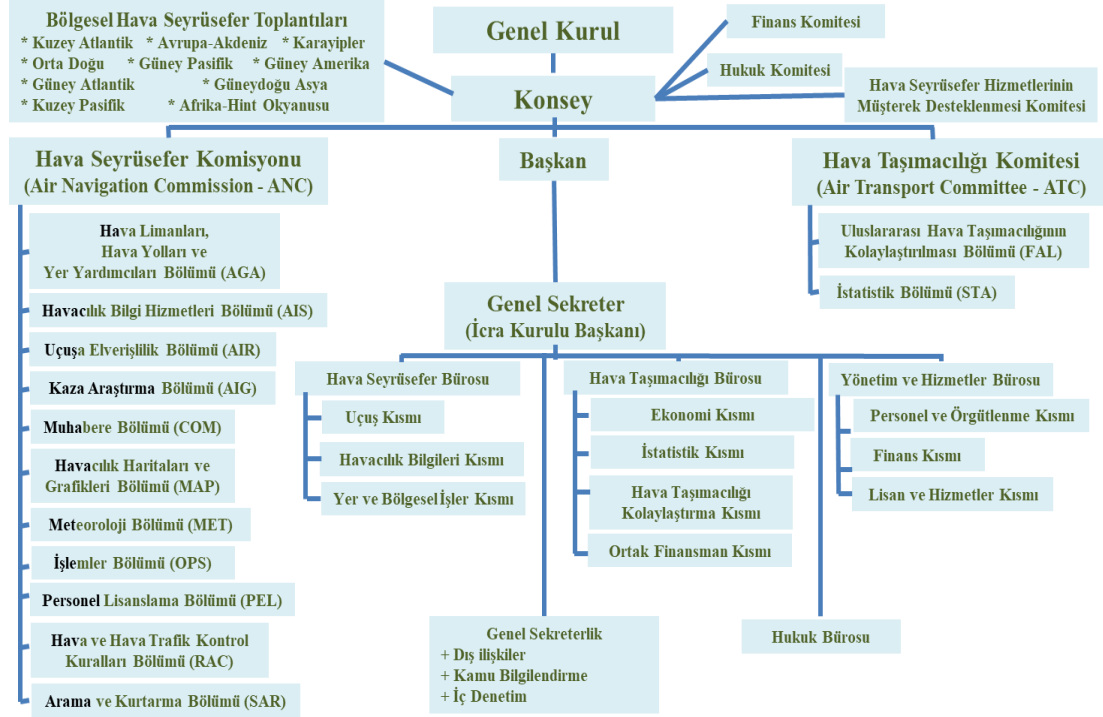
<sup>465</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) North Atlantic Regional Air Navigation Meeting Air Control Committee (13.02.1948), “Report and Recommendations on Facilities”, <https://www.icao.int/EURNAT/EUR%20and%20NAT%20Documents/NAT%20Documents/NAT%20SPG%20Reports/NAT%20MEETING%20MAY%201948%20ATC%20NA.pdf>, (27.01.2023).

<sup>466</sup> Cihat Yaycı, *Yunanistan Talepleri (Ege Sorunları) Soru ve Cevaplarla*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2020, s. 153.

<sup>467</sup> Ruwantissa Abeyratne, *Strategic Issues in Air Transport: Legal, Economic and Technical Aspects*, Springer-Verlag, Heidelberg 2012, s. 70.

Sivil hava yolu taşımacılığının teknik ICAO ve ekonomik IATA yön vericileri arasındaki işbirliği, genel merkezlerinin aynı şehirde (Montreal/Kanada) ve hatta aynı binada bulunması ile en üst seviyede sağlanmıştır. ICAO 1950 yılında IATA'nın hava yolu taşımacılığının emniyetli ve düzenli seyrüseferinin ya da trafiğinin kontrol edilerek eşgüdümlenebilmesi ihtiyacını İkinci Dünya Savaşı icadı gözetleme radarı tesisi ve kullanımı ile karşılama kararını almıştır.<sup>468</sup> ICAO yapısı 1951 yılında Tablo 20'de sunulduğu gibi olmuştur.

**Tablo 20: ICAO Yapısı (Doc 7099, 16.02.1951)<sup>469</sup>**



Doğu Akdeniz'de hava seyrüseferinin emniyetli akışını devletler arasında ayırım gözetmeksizin sağlayabilecek bir Uçuş Bilgi Merkezi ihtiyacının karşılanması görevi Konsey tarafından Genel Sekretere verilmiştir. Genel Sekreterlik tarafından bölgedeki devletlerle görüşükten sonra hazırlanan ayrıntılı plan, küçük değişikliklerle önce Hava Seyrüsefer Komisyonu'nda ve sonra da Konsey'de onaylanmıştır.<sup>470</sup> Ancak Hava Trafiği Koordinasyon Merkezi adı ile oluşturulması düşünülen Uçuş Bilgi Merkezi'nin uluslararası olarak finanse edilmesi fikri kabul görmemiştir.<sup>471</sup> Maliyetleri tek başına

<sup>468</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7148, "Report of the Council to the Assembly on the Activities of the Organization in 1950 (Montreal, June 1951)", <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a05>, (05.02.2023), s. 15.

<sup>469</sup> A.k., s. 87- 91.

<sup>470</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7367, "Report of the Council to the Assembly on the Activities of the Organization in 1952 (Brighton, June 1953)", <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a07>, (06.02.2023), s. 42.

<sup>471</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7456, "Report of the Council to the Assembly on the Activities of the Organization in 1953 (Montreal, June 1954)", <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a08>, (06.02.2023), s. 38.

karşılama kararı veren Birleşik Krallık, 1955 yılında bu merkezi Lefkoşa’da (Kıbrıs) kurma isteğini bildirmiştir.<sup>472</sup> Konsey çözüm önerisini 1956 yılında değerlendirmiş ve Doğu Akdeniz su sahasının bulunduğu batı kısmını Lefkoşa FIR (merkezi Lefkoşa) adıyla 1957 yılından itibaren aktif kullanımını Birleşik Krallık sorumluluğuna vermeyi onaylamıştır.<sup>473</sup>

Doğu Akdeniz’de FIR sorumluluğu tartışılırken Avrupa Konseyi’nde hava yolu taşıyıcılarının koordinasyonuna ilişkin ortak hareket etmeye 1950 yılında başlayan ICAO üyesi olan on dokuz Avrupa devleti, hava yolu taşıyıcıları arasındaki ticari ve teknik işbirliğini geliştirmek ve ticari hakların değiş tokuşuyla daha yakın bir işbirliği sağlamak için ECAC’ı kurmuştur. ICAO sekreterlik hizmetlerinden yararlanan ECAC, Brüksel’de bazı Avrupa hava yolu taşıyıcılarının bir Hava Araştırma Bürosu tesis ettiğini belirtmiştir.<sup>474</sup> Özellikle yer hizmetlerinin masraflarını azaltmak için 1952 yılından itibaren işbirliği yapan Air France [Fransa], KLM [Hollanda], Sabena [Belçika], Swissair [İsviçre], daha sonra BEA [Birleşik Krallık] ve SAS [İskandinav] hava yolu taşıyıcı şirketleri 1954 yılında *Hava Araştırma Bürosu (Air Research Bureau - ARB)* çatısı altında çalışmalarına başlamışlardır. Bu Fransa, Birleşik Krallık, İskandinav (Danimarka, Norveç, İsveç), İsviçre, Belçika, Hollanda devletlerinin hava yolu taşıyıcıları birliğinin adı 1960’lı yıllarda *Avrupa Hava Yolu Taşıyıcıları Araştırma Bürosu (European Airlines Research Bureau - EARB)* olmuştur.<sup>475</sup> Avrupa hava yolu taşımacılığına ilişkin tüm konularda fikir birliği sağlamak için 1973 yılı petrol kriziyle birlikte EARB’in adı AEA olarak değiştirilmiştir.<sup>476</sup> Uluslararası hava yolu taşıyıcıları 1954 yılında IATA yıllık genel kurul toplantısında AEA’nın selefi ARB’nin gündem

---

<sup>472</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7636, “Annual Report of the Council to the Assembly for 1955 (Caracas, June - July 1956)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a10>, (06.02.2023), s. 27.

<sup>473</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7788, “Annual Report of the Council to the Assembly for 1956 (Montreal, 1958)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a11>, (06.02.2023), s. 21.

<sup>474</sup> “Avusturya, Belçika, Birleşik Krallık, Danimarka, Federal Almanya Cumhuriyeti, Finlandiya, Fransa, Hollanda, İrlanda, İspanya, İsveç, İsviçre, İtalya, İzlanda, Lüksemburg, Norveç, Portekiz, Türkiye Cumhuriyeti, Yunanistan.” International Civil Aviation Organization (ICAO) A10-WP/9 EX/7 (28.03.1956), “Relationship of ICAO with the European-Civil Aviation Conference”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a10>, (05.02.2023).

<sup>475</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7564, “Report of the Council to the Assembly on the Activities of the Organization in 1954 (Montreal, June 1955)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a09>, (06.02.2023), s. 11; Association of European Airlines, “History”, <http://www.aea.be/about/history/index.html>, (07.04.2023).

<sup>476</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 9085, “Annual Report of the Council – 1973: Documentation for the Session of the Assembly in 1974”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a21>, (06.02.2023), s. 26.

maddesi olan Avrupa’da askeri ve sivil hava trafiği yoğunluğu sorununu tartışmışlar ve bu sorunun acilen ilgili devletlere bildirilmesine karar vermişlerdir.<sup>477</sup>

Aynı yıllarda hava yolu taşımacılığı uçaklarının motoru pistonludan jete değişime girmiş, dünya hava sahasında yerini almak için test edilmeye ve bu uçaklar için özel trafik kontrol kuralları geliştirilmeye başlanmıştır.<sup>478</sup> Aşağıda yer alan Tablo 21’e göre 1956 yılında jet motoru üçlü mülkiyeti ABD (iki tip), Birleşik Krallık (bir tip) ve SSCB (bir tip) tarafından elde edilmiştir. İlk jet motorlu uçak ABD’nin uluslararası hava yolu rotalarındaki lider hava yolu taşıyıcısı Pan American tarafından 26 Ekim 1958 tarihinde New York-Gander-Paris hava yolu rotasında kullanılmıştır.<sup>479</sup>

**Tablo 21:** 1956 Yılında Jet Motoru ile Uçağı Üçlü Mülkiyeti Bulunanlar<sup>480</sup>

Jet Motoru ve Uçağı Üçlü Mülkiyeti Bulunan Devletler	Jet Motorlu Uçak Üçlü Mülkiyeti Bulunanlar	Jet Motoru Üçlü Mülkiyeti Bulunanlar
ABD	Boeing 707-120 Boeing 707-320 (Kıtalararası)	Pratt & Whitney
ABD	Douglas DC – 8 / (Kıtalararası)	Pratt & Whitney
ABD	Convair – 880	General Electric Aviation
Birleşik Krallık	De Havilland Comet 4/4A	Rolls Royce
Fransa / ABD	SNCASE SE-210 Caravelle	Pratt & Whitney
SSCB	Tupolev Tu – 104	Mikulin

Jet motorlu uçaklar test edilirken IATA tarafından 1957 yılında kurulan tarifeli hava yolu taşıyıcı şirketleri ücret yapısı Kuzey Atlantik hava yolu rotasında uçan hava yolu taşıyıcı şirketlerini memnun etmemiş ve vatandaşı oldukları devletlerden acilen %5’lik bir artış istemişlerdir. ABD dışında hava yolu taşıyıcı şirketlerinin istekleri karşılanmıştır. ABD’de ise CAB tarafından hava yolu taşıyıcılarına giderlerini karşılamak için ücret artışı yerine kapasitenin tamamını kullanacak biçimde yeniden düzenleme yapmaları önerilmiştir. CAB aynı öneriyi iç hat (iç hava yolu rotalarındaki) hava yolu taşımacılarından gelen yaklaşık %6’lık acil ücret artış talebine karşı da yapmıştır. Ancak bir yıl sonra 1958 yılında bilet başına %4 + 1 ABD Doları artış (yaklaşık %6,6) yapılmasına onay vermiştir.<sup>481</sup>

Aynı dönemde IATA’da tartışılan Avrupa’da başlayan hava trafik yoğunluğu sorunu devletlere ve ICAO iletilmiştir. Hava sahasına jet motorlu uçakların ilave

<sup>477</sup> ICAO Doc 7564, a.g.k., s. 32.

<sup>478</sup> A.k., s. 14.

<sup>479</sup> Kıvanç Hürtürk, *Türkiye’de Ticari Havacılık Tarihi II: 1967-1993 - Jet Uçaklar Devri*, Derlem Yayınları, İstanbul 2016, s. 102.

<sup>480</sup> ICAO Doc 7788, a.g.k., s. 1.

<sup>481</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7866, “Annual Report of the Council to the Assembly for 1957 (Montreal, May – June 1958)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a11>, (06.02.2023), s. 8, 9.

olmasıyla derinleşen soruna hava yolu taşımalarında kalkışlar ve inişler geciktirilerek ve uçuş irtifaları ile hava yolu rotaları yeniden düzenlenerek çözüm üretilmeye çalışılmıştır.<sup>482</sup> Bu, hava sahasının kullanılma sisteminde yeni bir düzenin kurulduğu noktadır. Hava sahası altı bin metre (yirmi bin feet) irtifa altı ve bunun üstü olarak dikey iki sahaya bölünmüştür. Alt sahanın adı FIR olarak kalırken, jet motorlu uçakların uçuğu üst sahanın adı UIR olarak belirlenmiştir. Özellikle askeri ve sivil jet motorlu uçakların yer aldığı UIR’da emniyetli uçuş için müşterek askeri ve sivil kontrol merkezleri kurularak koordineli çalışmalarının önemli olduğu gündeme gelmiştir.<sup>483</sup> Bu çerçevede ECAC üyesi yedi Batı Avrupa devleti işbirliği yapmış ve üst uçuş bilgi bölgesi UIR için EUROCONTROL kurulum çalışması başlamıştır.<sup>484</sup> EUROCONTROL kurulum sözleşmesi ise altı Batı Avrupa devleti (Belçika, Birleşik Krallık, Federal Almanya Cumhuriyeti, Fransa, Hollanda ve Lüksemburg) tarafından imzalanmıştır.<sup>485</sup> ICAO Avrupa-Akdeniz Bölgesel Hava Seyrüsefer Planı’nda (Doc 7754/4) yanca sınırları belli olan Amsterdam (Hollanda), Brüksel (Belçika), Frankfurt (Almanya), Hannover (Almanya), Fransa (Fransa), Londra (Birleşik Krallık), Preston (Birleşik Krallık), İskoçya (Birleşik Krallık) UIR’ları birleştirilerek tek bir UIR olarak kabul edilmiştir. Bu tek UIR, EUROCONTROL’ün eşgüdümlemesine bırakılmıştır.<sup>486</sup>

ICAO’nun 1962 yılındaki 98 üyeli Genel Kurul toplantısında, Şikago Sözleşmesi madde 50’de değişiklik yapılmıştır. Üç yıllık bir dönem için seçilen Tablo 19’da yer alan Konsey’in üye sayısı yirmi birden yirmi yediye yükseltilmiştir. Üç devlet grubunun her biri dokuzar üyeli olmuştur.<sup>487</sup> ICAO Genel Kurulu üye sayısı 1970 yılında Şikago Sözleşmesini onaylayarak katılan SSCB ile 120’ye ulaşmıştır.<sup>488</sup> Soğuk savaş yumuşama dönemi başlangıcı olarak kabul gören SSCB’nin katılımı olağanüstü toplantı gerektirmiştir. Şikago Sözleşmesi madde 50’de tekrar bir düzenleme yapılarak Konsey

---

<sup>482</sup> A.k., s. 12, 13.

<sup>483</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7960, “Annual Report of the Council to the Assembly for 1958 (San Diego [California, USA], June - July 1959)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a12>, (06.02.2023), s. 27, 28.

<sup>484</sup> ICAO Doc 8063, a.g.k., s. 20.

<sup>485</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 8140, “Annual Report of the Council to the Assembly for 1960 (15.04.1961)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a14>, (06.02.2023), s. 19.

<sup>486</sup> Organisation Européenne Pour la Sécurité de la Navigation Aérienne Eurocontrol, “Decision No:2 (07.10.1963)”, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/pc/commission-act/cn-decisions-2-fr.pdf>, (06.02.2023).

<sup>487</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 8317, “Annual Report of the Council to the Assembly for 1962 (April 1963)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a15>, (06.02.2023), s. 104, 105; International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7300/3, “Convention on International Civil Aviation”, [https://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_3ed.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/7300_3ed.pdf), (06.02.2023).

<sup>488</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 8918, “Annual Report of the Council to the Assembly for 1970 (March 1971)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a18>, (06.02.2023), s. 138.

üye sayısı yirmi yediden otuza yükseltilmiştir.<sup>489</sup> Ayrıca madde 56'daki Hava Seyrüsefer Komisyon üye sayısı da on ikiden on beşe artırılmıştır. Bu çerçevede Şikago sözleşmesinde yapılan düzenleme Madde 94'e göre sözleşmeciler devletlerin 2/3'ü tarafından onaylanmıştır.<sup>490</sup>

Tablo 22'de sunulan ICAO 1962 yılı bütçesinde %1 üstünde payı olan on yedi devletten sekizinin (ABD, Avustralya, Birleşik Krallık, Brezilya, Fransa, Hollanda, İtalya, Kanada, Norveç) ICAO Konseyi birinci grupta yer alarak politika üretiminde ve karar sürecinde etkili oldukları söylenebilir. On yedi devletten ikisi Kuzey Amerika, dokuzu Avrupa, üçü Güney Amerika, üçü Asya ve Pasifik devletidir. ICAO'nun 1972 yılındaki 122 sözleşmeciler devletinin ICAO bütçesine katkı payları BM yöntem ve araçları ile devletin sivil havacılığa ilgisi ve önemi de dikkate alınarak hesaplanmıştır. Bu çerçevede ICAO bütçesinin %50'sinin Tablo 21'de yer alan jet motoru ve uçağı üçlü mülkiyeti bulunan devletler tarafından karşılandığını ifade etmek yanlış olmayacaktır. 1972 yılı tablosunda on yıl önceki tabloda yer alan üç Güney Amerika devleti (Brezilya, Meksika, Arjantin) yerine iki Avrupa devleti (SSCB, İspanya) yerleşmiştir.

**Tablo 22: ICAO 1962 ve 1972 Yılları Bütçelerinde %1 Üstünde Pay Sahibi Devletler<sup>491</sup>**

1962 Yılı			1972 Yılı		
Sıra No	Devlet	Bütçe Payı	Sıra No	Devlet	Bütçe Payı
1	ABD	%32,16	1	ABD	%28,75
2	Birleşik Krallık	%9,64	2	SSCB	%13,48
3	Fransa	%7,65	3	Birleşik Krallık	%5,87
4	Federal Almanya	%5,05	4	Fransa	%5,54
5	Kanada	%4,59	5	Federal Almanya	%5,51
6	Hindistan	%2,50	6	Japonya	%4,51
7	Hollanda	%2,45	7	İtalya	%3,37
8	Avustralya	%2,44	8	Kanada	%3,27
9	İtalya	%2,37	9	Avustralya	%1,60
10	Japonya	%2,16	10	Hollanda	%1,56
11	İsveç	%1,77	11	İspanya	%1,24
12	Brezilya	%1,64	12	Hindistan	%1,17
13	Belçika	%1,59	13	İsveç	%1,15
14	İsviçre	%1,50	14	Polonya	%1,09
15	Meksika	%1,31	15	Belçika	%1,04
16	Polonya Halk Cumhuriyeti	%1,19	16	İsviçre	%1,02
17	Arjantin	%1,17			
<b>ICAO bütçesinin %50'sinden fazlası (%54,50)</b> <b>ABD, Birleşik Krallık, Fransa ve Federal Almanya</b> <b>Ulusal egemenlik hak ve yetkisi olan 17 Devletin</b> <b>ICAO bütçesindeki payı: %81,18</b>			<b>ICAO bütçesinin %50'sinden fazlası (%53,64)</b> <b>ABD, SSCB, Birleşik Krallık ve Fransa</b> <b>Ulusal egemenlik hak ve yetkisi olan 16 Devletin</b> <b>ICAO bütçesindeki payı: %80,17</b>		

<sup>489</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 9124, "Assembly Resolutions in Force (as of 15 October 1974)", <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a21>, (06.02.2023), s. 6-11; International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7300/5 (1975), "Convention on International Civil Aviation", [https://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_5ed.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/7300_5ed.pdf), (06.02.2023).

<sup>490</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7300/6 (1980), "Convention on International Civil Aviation", [https://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_6ed.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/7300_6ed.pdf), (06.02.2023).

<sup>491</sup> ICAO Doc 8317, a.g.k., s. 139-141; Doc 9124, a.g.k., s. 147-150.

IATA uluslararası ücretler ve oranlar için referans para birimleri olarak kullanılan ABD doları ve Birleşik Krallık poundu 1973 yılındaki dünya petrol krizinden etkilenmiş ve artan uçak yakıt fiyatı uluslararası hava yolu taşıyıcılarının gelir gider dengesini olumsuz yönde bozmuştur. IATA üyesi AEA artan yakıt fiyatı sorununa kapasite azaltımı için ikili görüşmeler çözümünü üretmiştir. Bu çözüme göre Birleşik Krallık ile ABD tarifeli hava yolu taşıyıcıları arasında kapasite azaltım anlaşması yapılmıştır.<sup>492</sup>

ICAO üyelerinin 1973 yılında uçak ve motor üçlü mülkiyeti bulunanları aşağıda Tablo 23'te yer almıştır. Hava yolu taşıyıcılarının ihtiyaçlarını karşılamak için jet uçağı ve jet motoru ikilisinin üçlü mülkiyeti bulunan devlet sayısı dünyada üç (ABD, Birleşik Krallık, SSCB) olarak belirlenmiştir. Sadece jet uçağı üçlü mülkiyeti olan devlet sayısı altıdır (ABD, Birleşik Krallık, SSCB, Fransa, Almanya, Hollanda). Bu çerçevede ICAO bütçesinde payı yüksek olanlar sıralamasındaki ilk üç devlet aynı zamanda jet motoru üçlü mülkiyeti bulunan üç devlettir çıkarımını yapabiliriz.

**Tablo 23:** 1973 Yılında Uçak ve Motor Üçlü Mülkiyeti Bulunanlar<sup>493</sup>

Sıra No	Tayyare (Uçak) Tipi	Motor Tipi
<b>Turbo-Prop</b>		
1	Aerospatiale-Nord 262 (Fransa)	Turbomeca Bastan (Fransa)
2	Antonov AN-24 (SSCB)	Ivchenko AI-24A (SSCB)
3	Fairchild F-27/ FH-227 (ABD)	Rolls Royce Dart (Birleşik Krallık)
4	Fokker F-27 (Hollanda)	Rolls Royce Dart (Birleşik Krallık)
5	Hawker-Siddeley-748 (Birleşik Krallık)	Rolls Royce Dart (Birleşik Krallık)
6	Lockheed L-382/100 (ABD)	Allison T56 (ABD)
7	NAMCOYS-11 (Japonya)	Rolls Royce Dart (Birleşik Krallık)
<b>Turbo-Jet</b>		
1	Fokker VFW F-28 (Hollanda)	Rolls Royce (Birleşik Krallık)
2	Sud-Caravelle (Fransa)	Rolls Royce (Birleşik Krallık)
3	Marcel Dassault Mercure (Fransa)	Pratt & Whitney (ABD)
4	Aerospatiale A-300 B (Fransa ve Federal Almanya)	Pratt & Whitney (ABD) / General Electric (ABD)
5	BAC/ Aerospatiale-Concorde (Fransa ve Birleşik Krallık)	Bristol Siddeley Engines Limited (Birleşik Krallık)
6	BAC One Eleven (Birleşik Krallık)	Rolls Royce (Birleşik Krallık)
7	Hawker-Siddeley Trident (Birleşik Krallık)	Rolls Royce (Birleşik Krallık)
8	McDonnell Douglas DC – 8 / 9 / 10 (ABD)	Pratt & Whitney (ABD) / General Electric (ABD)
9	Boeing 707 // 727 // 737 // 747 (ABD)	Pratt & Whitney (ABD)
10	Lockheed L-1011 (ABD)	Rolls Royce (Birleşik Krallık)
11	Ilyushin IL-62 (SSCB)	Soloviev D-30 (SSCB)
12	Tupolev TU-134 / TU-154 (SSCB)	Soloviev D-30 (SSCB)
13	Yakovlev Y AK-40 (SSCB)	Ivchenko AI-25 (SSCB)

<sup>492</sup> IATA ve AEA üyesi hava yolu taşıyıcıları: “Aer Lingus (İrlanda), Air France ve UTA (Fransa), Alitalia (İtalya), Austrian Airlines (Avusturya), British Airways (Birleşik Krallık), Finnair (Finlandiya), Iberia (İspanya), Icelandair (İzlanda), KLM (Hollanda), Lufthansa (Federal Almanya Cumhuriyeti), Olympic (Yunanistan), Sabena (Belçika), SAS (İsveç, Danimarka, Norveç), Swissair (İsviçre), TAP (Portekiz), THY (Türkiye Cumhuriyeti) ve Yugoslav Air Transport (Yugoslavya)” ICAO Doc 9085, a.g.k., s. 21-27.

<sup>493</sup> A.k., s. 32.

SSCB'nin 1970 yılındaki ICAO üyeliği sonrası başlayan değişim, Avrupa'da da aynı yıl ABD *Federal Havacılık İdaresi (Federal Aviation Administration - FAA)* eş değeri olarak JAA tesis edilmesinin yolunu açmıştır. JAA, FAA ile işbirliği yaparak hava sahasında üst seviyede emniyete ve rekabete ilişkin birinci ve ikinci mülkiyet standardizasyonunu sağlamaya ve yeterlik belgesi vermeyle görevlendirilmiştir. ECAC üyelerini kabul eden JAA'nın 1994 yılındaki üyeleri Fransa, Almanya, İtalya, İspanya, Birleşik Krallık, Hollanda, Lüksemburg, İrlanda, Yunanistan, Danimarka, Belçika, Portekiz, Monako, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY [Kıbrıs adıyla]), Polonya, Malta, Slovenya olmuştur.<sup>494</sup>

Şikago Konferansı nihai senedi EK 5'te yer alan teknik eklerden biri olan *Hava Trafik Hizmetleri* EK 11 olarak 1950 yılında Konsey tarafından onaylanmış ve yürürlüğe girmiştir.<sup>495</sup> Bu EK ile hava sahasında hava trafiğinin kontrolü, uçuş bilgileri ve uyarı hizmetlerine ilişkin standartlar ve tavsiyeler belirlenmiş ve EK 2 *Hava Kuralları* için çerçeve çizilmiştir. Bölgesel hava seyrüsefer planında *Hava Trafik Hizmeti (Air Traffic Service – ATS)* sağlanan hava sahaları özellikle ulusal egemenlik hak ve yetkisinin geçerli olduğu hava sahası ile karıştırılmaması için ICAO Genel Kurulu tarafından 1977 yılında Doc 9215 A22-RES'te tekrar tanımlanmıştır.<sup>496</sup> Tanıma göre bir sözleşmecî devlet, hava trafik hizmetleri için saha kontrol, yaklaşma kontrol, kule kontrol, hava limanı kontrol seyrüsefer yardımcı sistemlerini tesis etmesi ve yönetmesi gerekmektedir. Sözleşmecî devletin kendi iradesiyle kabul ettiği hava trafik hizmeti sağlama görev ve sorumluluğunu anlaşma yoluyla diğer bir devlete devredebileceği ve bu devirden istediği zaman vazgeçebileceği belirtilmiştir. Ulusal hak ve yetkisinin bulunmadığı açık denizler üzerindeki hava sahasında hava trafik hizmetlerinin nasıl sağlanacağını bölgesel hava seyrüsefer toplantılarında belirleneceği ve Konsey onayıyla yürürlüğe gireceği ifade edilmiştir. Saha kontrolün yapıldığı yapay saha olan FIR'ların (iki veya daha fazla FIR) birleştirilebileceği ancak bunun için hava trafik hizmeti sağlama görev ve sorumluluğu olan birbirine komşu ilgili sözleşmecî devletlerin anlaşması gerektiği vurgulanmıştır. Anlaşmaya varan devletlerin içlerinden birine hava trafik hizmeti tesis etme ve uygulama görev ve sorumluluğu yetkilerini

---

<sup>494</sup> Maureen A.Pettitt and Joseph H.Dunlap, "The European Joint Aviation Authorities: Meeting the Challenges of International Cooperation", *Journal of Aviation/Aerospace Education & Research*, C 5 S 2 (1995), s. 11; Joint Aviation Authorities Training Organisation (JAA TO), "Press Release: JAA Training Organisation Officially Relocated to Schiphol-Rijk (01.07.2019)", [https://jaato.com/news/JAATO\\_officially\\_relocated\\_schiphol-rijk](https://jaato.com/news/JAATO_officially_relocated_schiphol-rijk), (06.02.2023).

<sup>495</sup> ICAO Doc 7148, a.g.k., s. 36.

<sup>496</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 9215 A22-RES [1977], "Resolutions Adopted by the Assembly and Index to Documentation", <https://www.icao.int/Meetings/AMC/ArchivedAssembly/en/a22/>, (06.02.2023), s. 74,75.

devredebilecekleri ve hatta açık deniz üzerindeki hava sahası için de onay verebilecekleri beyan edilmiştir. Ayrıca tekrar gerçek hava ülkesi ile yapay hava sahası olan FIR'da görevlendirme yetkisinin karıştırılmaması gerektiği ve özellikle açık deniz sahalarının ve üzerlerindeki hava sahalarının tüm uluslar için serbest olduğu, hava seyrüseferinin emniyeti ve düzeni için bölgedeki devletlerce ve Konsey onayıyla bir devlete görev ve sorumluluk verildiği açıklanmıştır. Son olarak açık deniz sahası üzerindeki hava sahasında hiçbir devletin egemenlik hak ve yetkisi kullanamayacağı yeniden vurgulanmıştır. Genel Kurul özellikle Konsey'den açık deniz üzerindeki hava sahasında hava trafik hizmeti sağlayan (FIR sorumluluğu alan) devletleri, bitişik FIR'larda hava trafik hizmetleri sağlayan devletlerle sözleşme yapmaya teşvik etmesini istemiştir. Eğer açık deniz sahası üzerindeki hava sahasında hava trafik hizmeti sağlamakla görevli devlet kontrol ve eşgüdümlemede otoriteyi sağlayamıyorsa FIR sınırında geçici değişikliklerin ICAO Konseyi onayı ile yürürlüğe girebileceği beyan edilmiştir.

Hava sahasının sivil ve askeri uçaklar tarafından ortak kullanımı sorunu için Şikago Sözleşmesi madde 3 işaret edilmiş ve sivil hava araçlarının emniyetli uçuşuna destek verilmesi gerektiği belirtilmiştir. Sivil hava yolu taşımacılığının emniyetli ve ekonomik uçuşu için 1954 yılından beri ATA ve AEA tarafından ABD ve ECAC ile birlikte ICAO'ya devlet hava araçlarına ilişkin karar alması isteği sürekli gündemde yer almıştır. ICAO genel kurulu Şikago Sözleşmesi madde 3 çerçevesinde açık denizler üzerindeki uluslararası hava sahasında uçuş yapacak devlet (askeri) hava aracı için planlamayı yapan devletin, EK 2 Hava Kuralları dokümanını dikkate alarak faaliyette bulunması ve sivil-askeri hava trafiği koordinasyonunun geliştirilmesi kararını almıştır.<sup>497</sup>

ICAO Genel Kurulu 1973 yılı petrol krizi sonrası 1974 yılındaki ilk olağan toplantısında Konsey üye sayısını tekrar değerlendirmiş ve Konsey'in ikinci ve özellikle üçüncü grubunda seçilen devletlerin sayısında artış (birinci grup on devlet temsilcisi, ikinci grup on bir devlet temsilcisi, üçüncü grup on iki devlet temsilcisi) kararı vermiştir. Petrol krizi sebebiyle artan yakıt ücretlerinden birinci grup olan hava taşımacılığında büyük öneme sahip devletlerin kârının etkilenmemesi için uluslararası sivil hava seyrüseferi için kolaylıklar sağlamaya en fazla katkıda bulunan devletlerin yer aldığı ikinci gruptaki devletler ile ICAO bölgelerinin temsilini sağlayan devletlerin sayılarında artışa gidildiği söylenebilir. Bu çerçevede sözleşmeciler tarafından da

---

<sup>497</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 9275, "Assembly Resolutions in Force (04.10.1977)", <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a22>, (06.02.2023), s. II-20, 21.

madde 94 çerçevesinde Konsey üye sayısının otuz üç olması onaylanmıştır.<sup>498</sup>

Yeni bir referans para oluşturma girişiminde başarılı olamayan IATA, Avrupa ECAC ile ABD arasında yapılan görüşmeler sonucunda kurulan Kuzey Atlantik hava yolu taşıyıcı ücretleri yapısına razı olmuştur. Ücretlerin her yıl belirli sınırlar içinde otomatik olarak onaylanması kabul edilmiştir. Bu yapı dışındaki ücretlendirmelerin ikili anlaşmalar ile çözümlenmesine devam edileceği teyit edilmiştir.<sup>499</sup> Diğer taraftan Avrupa’da 1957 yılında kurulan AET’nin üye devletleri [Almanya, Fransa, İtalya, Hollanda, Belçika, Lüksemburg] kendi iradeleriyle kurucu anlaşma madde üç (c) ve (e) ile kendi aralarında kişilerin, hizmetlerin ve sermayenin (üçlü mülkiyetin) serbest dolaşımının önündeki engellerin kaldırılmasına ve ortak bir ulaştırma politikasının oluşturulmasına ilişkin sözleşmişlerdir.<sup>500</sup> Bununla birlikte hükümetler AET’nin havacılık sektörüne dâhil olmasına karşı çıkmış ve havacılık konularını ECAC’ta yönetmeyi tercih etmiştir. Ancak soğuk savaşta sakinleme dönemine giriş, petrol krizi, ABD’nin beş serbestlik politikası etkilerine doğrudan AET’nin cevap vermesi istenmiştir. Bu çerçevede 1974 yılında AET kurumu olarak Konsey tesis edilmiştir. Altı üyeli AET’ye 1975 yılında üç üye (Birleşik Krallık, İrlanda, Danimarka) daha kabul edilmiştir. Dünya hava sahası yönetiminde ABD ile işbirliği yapan diğer ada devleti Birleşik Krallık’ın AET’ye katılımıyla birlikte AET Komisyonu tarafından Avrupa havacılık sektörü için bir eylem programı hazırlanmış ve AET’nin yeni kurumu olan Konsey’e önerilmiştir.<sup>501</sup> *Komisyon*, toplam yüzölçümünün ABD’nin yaklaşık altıda biri kadar olan AET üyesi devletlerin, hava sahalarındaki egemenlik hak ve yetkilerini kullanarak her birinin kendi politikasını ürettiği ve kendi aralarında işbirliği ile sorunlarını çözmeye çalıştığını ifade etmiştir. Bunun yerine savaş zamanında ihtiyacın karşılanması için zorunlu olan hava aracı endüstrisinin barış zamanında kaynakların birleştirilerek üçlü mülkiyetin uyumlaştırılmasında işbirliği ve işbölümü yapılmasını ve *tek Avrupa hava sahası (Single European Sky – SES) tesis edilmesini önermiştir.*

AET üyesi olan Birleşik Krallık 22 Haziran 1976 tarihinde ABD hava yolu taşıyıcılarının 1946 yılındaki Bermuda I Sözleşmesine uymayarak aşağıdaki Tablo 24’te tanımlarıyla birlikte sunulan serbestlik derecelerinden beşincisinden daha fazla

<sup>498</sup> A.k., s. 7, 8; ICAO Doc 7300/6 (1980), a.g.k., aynı yer.









<sup>499</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 9356, “Annual Report of the Council – 1981: Documentation for the Session of the Assembly in 1983”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a24>, (06.02.2023), s. 18-21.

<sup>500</sup> European Economic Community (EEC) Document 11957E/TXT, “Treaty Establishing the European Economic Community (EEC)”, <http://data.europa.eu/eli/treaty/teec/sign>, (14.03.2023).

<sup>501</sup> European Communities (EC) Commission (COM 75/475), “Action Programme for the European Aeronautical Sector (Commission Communication and Proposals to the Council forwarded on 3 October 1975)”, <http://aei.pitt.edu/5569/1/5569.pdf>, (15.03.2023).

faýdalandıklarını savunmuştur. Tablo 24’te bir hava yolu taşıyıcı şirketinin yolcu ve/veya kargo uçağına nereye nasıl uçabileceğı (verilen izin) açıklanmıştır. Birinci serbestlik: Kayıtlı olduğu devletten kalkar ve başka devletlerin hava ülkelerinden iniş yapmaksızın ve devlete (ulusuna, ülkesine, ulusal egemenlik hak ve yetkisine) zarar vermeksizin uçabilir. İkinci serbestlik: Kayıtlı olduğu devletten kalkar ve başka devletlerin hava ülkelerinde uçarken emniyete ve güvenliğe ilişkin bir problem yaşamaması durumunda iniş yapabilir. Yolcu ve kargo bırakıp almaksızın sorununu çözdükten sonra yoluna devam eder. Üçüncü serbestlik: Kayıtlı olduğu devletten başka bir devlete yolcu ve kargo taşıyarak bırakabilir ama alamaz. Boş yükü kayıtlı devletine döner. Dördüncü serbestlik: Başka bir devletten kayıtlı olduğu devlete yolcu ve kargo olarak taşıyabilir. Beşinci serbestlik: Kayıtlı olduğu devletten başka bir devlete yolcu ve kargo bırakıp alabilir ve ötesindeki başka bir devlete bu yolcuları ve kargoyu taşıyıp bırakabilir. Buradan da yolcu ve kargo olarak kayıtlı devletine doğru uçuşuna devam edebilir. Altıncı serbestlik: İki yabancı devlete yolcu ve kargoyu kayıtlı devlete uğratarak taşıma, indirme ve bindirme. Yedinci serbestlik: Kayıtlı olduğu devlet dışındaki iki devlet arasında yolcu ve kargo taşıma, indirme, bindirme. Sekizinci serbestlik: Kayıtlı devletten başka bir devlete yolcu ve kargo taşıma, indirme, bindirme ve aynı devletin hava ülkesinde uçarak başka bir noktasına yolcu ve kargo taşıyıp, bindirme, indirme ve bunun tam tersi yönünde kayıtlı devletine doğru uçuş. Dokuzuncu serbestlik: Kabotaj hakkı olarak kayıtlı devleti dışındaki bir devletin ülkesinde yolcu ve kargo taşıma, indirme, bindirme hakkını kullanma.

**Tablo 24: Dokuz Serbestlik Derecesi<sup>502</sup>**

Serbestlik Dereceleri	İsmi	Tanımı	
Birinci	Üzerinden Uçuş	Kayıtlı olduğu devletten gelen bir taşıyıcının başka bir devlet üzerinden iniş yapmadan uçuş hakkı.	
İkinci	Teknik Duruş	Başka bir devlette trafik (yolcu ve kargo) almadan ya da bırakmadan teknik duruş yapmak.	
Üçüncü	Trafiği Bırakma	Hava yolu taşıyıcısının kayıtlı olduğu devletten başka bir devlete trafik (yolcu ve kargo) taşıması.	
Dördüncü	Trafiği Alma	Başka bir devletten kayıtlı olduğu devlete trafik (yolcu ve kargo) taşıma.	
Beşinci	Üçüncü Devlete/Devletten Trafik Taşıma	Kayıtlı devletten /devlete yabancı bir devlete/devletten trafik (yolcu ve kargo) taşıma ve bu yabancı devletten/devlete trafik (yolcu ve kargo) alma/bırakma ve ötedeki diğer bir yabancı devlete/devletten trafik (yolcu ve kargo) taşıma.	
Altıncı	Kayıtlı Olunan Devlet Üzerinden Trafik Taşıma	Hava yolu taşıyıcısı tarafından kendi kayıtlı devleti üzerinden iki yabancı devlet arasındaki trafiğin (yolcu ve kargo) taşınması.	
Yedinci	Yabancı Devletler Arasında Uçuş	İki yabancı devlet arasında trafiğin (yolcu ve kargo) taşınması.	
Sekizinci	Sıralı Kabotaj	Hava yolu taşıyıcısının başlangıç yeri ve/veya varış yeri kayıtlı devleti olan bir rota üzerinde, yabancı bir devlette iki nokta arasında trafik (yolcu ve kargo) taşıması.	
Dokuzuncu	Kabotaj	Hava yolu taşıyıcısının yabancı bir devletteki iki nokta arasında trafik (yolcu ve kargo) taşıması.	

<sup>502</sup> Guillaume Burghouwt, Pablo Mendes de Leon, Jaap de Wit, “EU Air Transport Liberalisation: Process, Impacts and Future Considerations (Discussion Paper No. 2015-04)”, *OECD International Transport Forum*, Paris 2015, s. 47; ITF 2019, a.g.k., s. 40.

ABD uluslararası hava yolu taşıyıcıları iki taraflı Bermuda I Sözleşmesi modeli ikili sözleşmeler ile Avrupa devletlerinin uluslararası hava limanlarına ve bu hava limanları arasında yolcu ve kargo bırakıp alırken, Avrupa havayolu taşıyıcıları ABD’de belirlenmiş uluslararası hava limanlarına kendi devletlerinden yolcu ve kargo taşıyabilmişlerdir.<sup>503</sup> Bu çerçevede dünya hava sahasında tarifeli ABD hava yolu taşıyıcılarının payının %37,5, AET üyesi devletlerin hava yolu taşıyıcılarının payının ise %15 olduğu açıklanmıştır.<sup>504</sup> ABD soğuk savaş başında Birleşik Krallık lehine çok taraflı sözleşmede beş serbestlik derecesi yerine iki serbestlik derecesini kabul etmiş ve ekonomik standartları belirlemesi görevinin IATA’ya verilmesine müsaade etmiştir. Karşılığında da Birleşik Krallık’tan iki taraflı sözleşmeyle lehine beş serbestlik derecesi olarak Avrupa’ya serbest giriş bileti kazanmıştır. Soğuk savaş sakinleme dönemine giriş ile ABD politika değişikliğine giderek IATA’nın ekonomik düzenleyicilik görevini sonlandırırken, Birleşik Krallık’ta AET tam üyesi olmuş ve Bermuda I sözleşmesinin lehten karşılıklıya değişimini istemiştir. Sonuçta 23 Temmuz 1977 tarihinde imzalanan Bermuda II Sözleşmesi 1978 yılında yürürlüğe girerek üçüncü, dördüncü ve beşinci serbestiyet derecelerinin karşılıklı eşitliğine özen gösterilmeye başlanmıştır.<sup>505</sup>

AET Konseyi 1977 yılında AET Komitesi’nden hava yolu taşımacılığı sorunlarını incelemek üzere bir çalışma grubu kurmasını isterken, ABD yeni bir yasa ile hava yolu taşıyıcılarının ekonomik düzenlemesinde devletin rolünü sonlandırmaya karar vermiştir.<sup>506</sup> *Hava Yolu Deregülasyon Yasası* ile ABD hava yolu taşıyıcıları için tarifeler, rotalar ve hizmetler ile ilgili federal düzenlemeyi aşamalı olarak kaldırmayı hedeflemiştir.<sup>507</sup> Avrupa’da da Birleşik Krallık’ın hava yolu deregülasyonunun AET aracılığıyla yapılabileceği düşüncesi kabul görmeye başlamıştır. Hatta Thatcher hükümeti, 1979 yılında Birleşik Krallık iç hava hizmetlerini deregüle etmeye başlamış ve Fransa ile Almanya’yı serbestleşmeye ilişkin ikna etmeye çalışmıştır.<sup>508</sup> Avrupa’da 1980’li yıllarda havacılığa ilişkin konularda politika belirleyicinin ECAC mı, yoksa AET mi olacağı tartışılmıştır. Tarifeli hava yolu taşıyıcılarının ilişkili oldukları hava yolu rotalarında hükümetlerin değerlendirmesi ve onayı için ürün ve fiyat belirlemede etkili bir araç olan IATA, 1980’li yılların ilk çeyreğinde tarife koordinasyonu üzerinde artan baskılarla ve değişen devlet (serbestlik ya da korumacılık) düzenleyici

<sup>503</sup> Yusuf Volkan Yücel, “Hava Sahası Egemenliği’nde Dönüşüm: Türkiye’de Hava Sahası Esnek Kullanımı”, *Memleket Siyaset Yönetim (MSY)*, C 16 S 35 (2021), s. 232.

<sup>504</sup> EC Commission (COM 79/311), a.g.k., s. 16.

<sup>505</sup> ITF 2019, a.g.k., s. 45.

<sup>506</sup> David MacKenzie, a.g.k., s. 347-350.

<sup>507</sup> ITF 2019, a.g.k., s. 48.

<sup>508</sup> Hussein Kassim and Handley Stevens, a.g.k., s. 85-87.

politikalarıyla uğraşmıştır. Değişime ayak uyduran IATA, daha kısa süreli ve sık tarife konferansları modeline geçmiştir.<sup>509</sup> Bu arada yerel hava yolu rotaları (iç hatlar) genellikle ya bayrak taşıyıcı ya da devlete ait başka bir hava yolu taşıyıcısı tarafından tekel olarak işletilmiştir.<sup>510</sup>

Birleşmiş Milletler 1982 yılı Deniz Hukuku Sözleşmesi, denize kıyısı olan devletlerin ulusal egemenlik hak ve yetkisini karasuyunu esas hattan itibaren 12 deniz miline kadar genişleterek kullanabileceğini beyan etmiştir.<sup>511</sup> Serbestleştirme politikasının model olduğu yıllarda denizlere kıyısı olan devletlerin ulusal egemenlik hak ve yetkisi kullanacağı ülkelerinin genişletilmesi, batılı olan mantığa dayalı hukukun ihtiyaçları nasıl çözdüğünün bir göstergesi olarak kabul edilebilir. Bu uluslararası hukuk kuralı ile açık deniz üzerindeki serbest hava sahası küçülürken, ulusal egemenlik hak ve yetkisindeki hava ülkesi büyümüştür. Bu sözleşmenin hava sahasının serbestleştirilmesi politikası ile çeliştiği düşünülebilir. Ancak tam tersine, aslında açık deniz üzerindeki hava sahasında serbestçe uçan devlet (askeri) hava araçları kısıtlanarak sivil hava yolu taşıyıcılarının ihtiyaçları karşılanmıştır diyebiliriz.

Soğuk savaş SSCB'nin 1970 yılında ICAO'da yer almasıyla bitiş çizgisine yaklaşırken, AET üyeleri 1987 yılında Tek Avrupa Senedi ile siyasal işbirliği yapmayı kabul etmişlerdir. Bu çerçevede ulusal sınırları kaldırarak tek bir iç pazar yaratmada, uluslarının bireylerinin üçlü mülkiyetlerinin bu pazarda serbest dolaşımını sağlamada, AET sanayiisinin teknolojik temellerini uluslararası rekabet için sağlamlaştırmada ve üçüncü devletlere karşı sadece kendi uluslarının yararına değil tüm üye ulusların ortak yararına (ortak karar alarak) ortak politika geliştirmede sözleşmişlerdir.<sup>512</sup>

SSCB'nin ICAO'ya katılımıyla başlayan soğuk savaş yumuşama süreci, SSCB'nin Güney Kore'den Korean Air hava yolu taşıyıcı şirketinin 007 sefer sayılı uçağını 1983 yılında kendi hava ülkesine giren ABD istihbarat uçağı olarak teşhis ederek tahrir ettiği için özür dilediği 1991 yılında ICAO'da sonlanmış ve soğuk savaş bitmiştir.<sup>513</sup>

---

<sup>509</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) A24-WP/37, "International Air Transport Fares and Rates: IATA Tariff Machinery in the 1980's", <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a24>, (06.02.2023), s. 18-21.

<sup>510</sup> Hussein Kassim and Handley Stevens, a.g.k., s. 245.

<sup>511</sup> United Nations (Law of the Sea) "United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982", [https://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf), (16.03.2023).

<sup>512</sup> Official Journal of the European Communities (OJEC: 29.06.1987, L 169), "Single European Act", <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L:1987:169:FULL&from=EN>, (18.03.2023).

<sup>513</sup> David MacKenzie, a.g.k., s. 325; Vasily Gatov, "Eight Years to an Apology: Russia's Reaction to MH17 and KAL007", *The Moscow Times* (6.10.2016), <https://www.themoscowtimes.com/2016/10/06/eight-years-to-an-apology-russias-reaction-to-mh17-and-kal007-a55609>, (18.03.2023).

## 2. Dünya Hava Sahası Yönetim Yapısı Biçimlendirilmesi

ABD hava ülkesine girerek Pearl Harbor'da ABD askeri hedeflerini imha ederek güneşini kesen Japonya'ya, ABD'de de Japonya hava ülkesine girip Japon sivil insanlarını katlederek boyun eğdirmiştir. İkinci Dünya Savaşı sonlanmış ama savaş galipleri etki sahası paylaşımında anlaşamamışlardır. Doğal olarak SSCB'nin ICAO üyesi olduğu 1970 yılına kadar SSCB hava ülkesinde SSCB standartları geçerli olmuştur. SSCB 1970 yılından sonra ICAO standardizasyonuna uymaya başlamıştır.

Dünya hava sahasında yönetimin var olabilmesi için gereken uçak motoru, özelde jet motoru üçlü mülkiyetinin Tablo 21'de ve Tablo 23'te beyan edildiği gibi üç devlette ve her birinin ikişer motor üçlü mülkiyeti var olanda bulunduğunu biliyoruz. Avrupa'da uçak motoru tasarım bilgisinde lider olduğu için incelemeye aldığımız Fransa, bir süre boyun eğen konumunda kalmış ama koruduğu çekirdek uçak, motor, seyrüsefer yardımcı sistemleri birinci mülkiyetini canlandırmayı başararak boyun eğdirenler arasındaki yerini tekrar kazanabilmiştir.

### 2.1. ABD Hava Sahası Yönetim Yapısı

ABD sivil havacılık 1944 yılı yönetim yapısının yer aldığı Tablo 11'e göre CAA'da yabancı hükümetlere teknik destek verileceği için bir yardımcı kadrosu oluşturulduğunu ifade etmiştik. CAA bu yardımcı kadrosu aracılığıyla Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü PICAÖ için geçici anlaşmayı imzalayan kırk bir hükümetten otuz üçüne teknik havacılık yardımı vermiş ve PICAÖ Montreal toplantısında standartların oluşturulmasını koordine etmiştir.<sup>514</sup> CAA, New York bölgesindeki hava trafiğinin kontrol edilerek eşgüdümlemesinde emniyet artırıcı araç olan radarın 1947 yılında New York hava limanlarına kurulmasını planlamıştır. Bu radar ATA'nın iştiraki olan Hava Aletleri Laboratuvarı tarafından geliştirilerek üretilmiştir.<sup>515</sup> Ayrıca, ABD tarafından 1928 yılında geliştirilen aletli iniş sisteminin 1947 yılında PICAÖ'da standart olarak kabul görmesini sağlayarak tüm devletlerde kullanılmasının yolunu açmıştır.

Soğuk savaş ile birlikte ABD hükümeti üreticiler ve taşıyıcılar ile koordine etmeden elindeki fazla sayıdaki savaş yapımı uçakları uygun fiyatlarla yabancı devletlere verince uçak üreticileri ve hava yolu taşıyıcıları iflas tehdiyle karşılaşmıştır.

<sup>514</sup> ACCA, *The Aircraft Year Book for 1946* (ed. Howard Mingos), Lanciar Publishers, New York 1946, s. 277-279.

<sup>515</sup> ACCA, *The Aircraft Year Book for 1947* (ed. Howard Mingos), Lanciar Publishers, New York 1947, s. 139-142.

Kongre konuya ilişkin bir çalışma yapılması ve tehdimin nasıl önlenebileceğinin rapor edilmesi için bir kurul oluşturmuştur. Havacılık politikası kurulu 1 Mart 1948 tarihinde Kongre'ye verdiği *raporunda*,<sup>516</sup> ulusal hava gücünün temelde bir silah veya bir taşıyıcı olarak bölünemez bir varlık olduğu ve hava gücüne ilişkin tüm politikaların Dışişleri, Savunma ve Ticaret bakanlıkları ile koordine edilmesi gerektiği açıklaması öne çıkmıştır. Ayrıca raporda hükümetin ulusal savunma ve güçlü bir hava aracı endüstrisinin korunması adına üretilen sivil hava araçlarının yurtdışında *satılmasını ve kullanılmasını teşvik etmeye* devam ederken *kendi uluslararası hava yolu taşıyıcılarının gücünü koruyarak geliştirmesi* için gereken özeni göstermesinin de önemli olduğu hatırlatılmıştır. İlave olarak ICAO üyesi bir devletin uluslararası hava yolu taşıyıcılığı için gerekli alt yapıyı kurmadığının IATA'da yer alan ATA tarafından bildirilmesi durumunda ilgili devlete *ABD doları kredisi tahsis* ederek, alt yapının kurulumunda destek verilmesi önerisi yapılmıştır.

ABD, İkinci Dünya Savaşı'ndan çıkarak soğuk savaşa giren Avrupalı müttefikleri Birleşik Krallık ile Fransa'nın hava yolu taşıyıcılarının güçlenip rekabet edebilir duruma gelinceye kadar uluslararası hava yolu taşımacılığındaki ücretlerin yüksek tutulması isteğini geri çevirmemiş ve IATA'nın varlığını CAB aracılığıyla sorgulamamıştır.<sup>517</sup>

ABD'de 1957 yılında hava sahasında artan trafik yoğunluğuna ilave olacak yüksek hızlı jet motorlu uçaklara ilişkin hava yolu taşıyıcıları birliği ATA ile sivil havacılık kurulu CAB hazırlıklarını yapmışlar, CAB yeni hava trafik kurallarını ilan etmiş ve hava sahasının 24 bin feet üzerinde kontrollü hava sahasının kurulmasını sağlamıştır.<sup>518</sup> CAB, büyük hava limanlarında yüksek yoğunluklu trafik kontrol bölgesi kurulması yetkisini Washington bölgesinde test ettikten sonra CAA'ya vermiştir. Büyük Kanyon üzerindeki hava sahasında ulusal iki hava yolu taşıyıcısının uçaklarının 1956 yılında çarpışmasında hava trafik yönetim sisteminin yetersiz olduğu rapor edilmiştir. CAA yapısı sorgulanmış ve hava sahasının sivil-asker işbirliği ile yönetiminden sorumlu tek bir bağımsız kuruluş kurulması kararı alınmıştır.

---

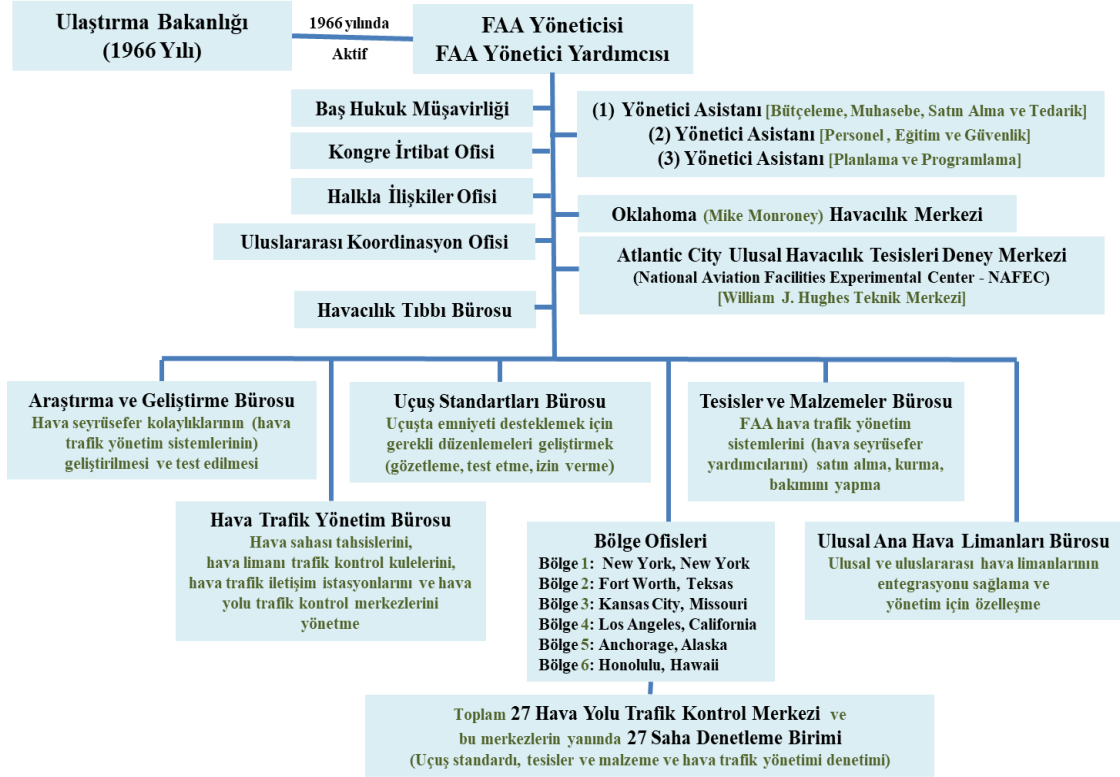
<sup>516</sup> The Congressional Aviation Policy Board of the United States, *Report Pursuant to Public Law 287 (Eightieth Congress)*, US Government Printing Office, Washington 1948.

<sup>517</sup> National Archives and Records Administration (15.06.1978), "Civil Aeronautics Board (Docket 32851 Agreement CAB 1175 as Amended: Order 78-6-78] Agreements: Order To Show Cause", *Federal Register*: <https://tile.loc.gov/storage-services/service/ll/fedreg/fr043/fr043116/fr043116.pdf> (23.04.2023), V 43 N 116 (1978), p. 25840.

<sup>518</sup> Aircraft Industries Association (AIA), 1957-1958 *Aircraft Year Book*, American Aviation Publications, Baltimore 1958, s. 217.

Kongre onayladığı 1958 yılı *Federal Havacılık Yasası*<sup>519</sup> ile Tablo 11'deki CAA yapısı kaldırılarak Tablo 25'te sunulan Federal Havacılık Kurumu (Federal Aviation Agency – FAA) yapısı tesis edilmiştir.

**Tablo 25:** 1958 Yılı Federal Havacılık Kurumu (FAA) Yapısı<sup>520</sup>



Tablo 11'deki beş üyeli CAB yapısı korunmuştur. CAB'a mevcut yasalar çerçevesinde hava yolu taşıyıcılarını ulusal ve uluslararası hava sahasında haksız ve yıkıcı rekabet uygulamalarından koruyacak düzenleme yapma ve geliştirme yetkisi tanınmıştır. CAB'tan her yıl Kongre'ye sorunları ve tavsiyeleri içeren bir rapor sunması istenmiştir. Tablo 25'i kuran yasada FAA yöneticisinin havacılık bilgi ve tecrübesine sahip sivil ABD vatandaşları arasından Senato'nun tavsiyesi ve onayı ile Başkan tarafından atanacağı belirtilmiştir. FAA'dan, ABD hava sahasının sivil ve askeri taraflarca emniyetli ve etkin kullanımı için hava seyrüsefer kolaylıklarının tasarlanmasını, üretilmesini, kurulmasını, iyileştirilmesini ve işletilmesini sağlayıcı düzenlemeler yapması ve geliştirmesi istenmiştir. FAA'da yönetici gibi ataması yapılacak bir yönetici yardımcısı kadrosu oluşturulmuştur. Yönetici yardımcısının, yöneticinin emekli asker olmaması durumunda aktif havacı asker olabileceği

<sup>519</sup> United States Statutes At Large (1958), "Public Law 85-726: Federal Aviation Act of 1958 (23.08.1958)", <https://www.govinfo.gov/app/collection/statute/1958/publiclaw>, United States Government Printing Office, Washington 1959, s. 731 – 811, (17.04.2023).

<sup>520</sup> Aerospace Industries Association of America (AIA: A1960), *The Aerospace Year Book for 1960*, American Aviation Publications, Washington 1960, s. 246-250; Aerospace Industries Association of America (AIA: A1961), *The Aerospace Year Book for 1961*, American Aviation Publications, Washington 1961, s. 271.

belirtilmiştir. Aynı anda iki havacı asker kökenli tercih edilmemiştir. Bununla birlikte FAA yapısında planlama ve programlama yönetici asistanının, uluslararası koordinasyon ofisi başkan yardımcısının, araştırma ve geliştirme bürosu ile hava trafik yönetim bürosu direktör yardımcılarının asker olacağı kabul edilmiştir. Ulusal savunmanın çıkarları gözetilerek sivil-asker birleşik ulusal hava sahası sistemi kurmak ve geliştirmek için yetkilendirilen Yönetici eşgüdümleyiciliğinin ABD silahlı kuvvetlerince kabul edilmesi istenmiştir. FAA çatısı altında bir yönetici yardımcılığı kadrosu açılacağı gibi görevlendirme de yapılabileceği ifade edilmiştir. Yöneticiye seyrüsefer kolaylık sisteminin yanı sıra hava aracı ve motoru tasarım ve üretimini kontrol ederek eşgüdümleme yetkisi de verilmiştir. İlave olarak Yönetici, FAA çalışanlarının eğitimi için okullar açabilme ve bu okullarda diğer hükümet personeli ile yabancı hükümetlerin personelini de eğitebilme yetkisiyle donatılmıştır. Bağımsız FAA yöneticisinin, CAB gibi her yıl doğrudan Kongre'ye ve ayrıca Başkan'a rapor sunacağı ifade edilmiştir. Hava yolu taşıyıcısı olabilmek için CAB'tan yetki belgesi almanın zorunlu olduğu açıklandıktan sonra hava yolu taşıyıcısı yetki belgesinde (CAB ile hava yolu taşıyıcısı arasındaki sözleşme) taşımacılık yapacağı hava yolu rotası/rotaları, süresi, kamu yararına kısıtlamalar gibi bilgilerin yer aldığı belirtilmiştir. Söz konusu sözleşme niteliğindeki yetki belgesindeki hava yolu rotasını ya da bu rotanın bir kısmını taşıyıcının, kamu yararını gözeterek CAB onayını almadan terk edemeyeceği vurgulanmıştır. Yasa ile CAB'ın belirleyeceği taşıma ücretlerinin yer aldığı tarifelerin kamuya açık olarak yayınlanacağı, para birimi olarak ABD Doları kullanılacağı ve CAB'ın belirlediği kurallara aykırı tarifelerin geçersiz olacağı beyan edilmiştir. Bir hava aracının ABD'ye kayıt edilebilmesi için söz konusu hava aracının ABD vatandaşına ait olması ve hiçbir devlete kayıtlı bulunmaması ya da ABD hava aracı olması gerektiği belirtilmiştir. CAB'ın özellikle ABD içinde eyaletler arasında ve ABD'den dışarıya doğru uluslararası hava taşımacılığında hava taşıyıcısı ya da taşıyıcıları tarafından belirlenen ücretleri ve oranlarını kontrol edebileceği ve hem kamu yararını hem de hava yolu taşıyıcısının yararını gözeterek adil ve makul bir azami veya asgari değeri belirleyerek önerebileceği açıklanmıştır. Yabancı devletlerin askeri hava araçlarının Kanal Bölgesi dâhil ABD hava sahasında bulunabilmesi Dışişleri Bakanlığı yetkisine verilmiştir. ATA Başkanı Tipton bu yasa sonrası kamu yararına gelişimin artık hükümet ile hava yolu taşıyıcılarının birlikte çalışabilme becerisine bağlı olduğu ifade edilmiştir.<sup>521</sup> Aynı yıl NACA kapatılmış ve personel ile mal varlığı yeni tesis edilen

---

<sup>521</sup> Air Transport Association of America (ATA: 1959), "On Stage in 1958: The Civil Jet Age", <https://airlines.org/wp-content/uploads/2014/08/1959.pdf>, (17.04.2023).

*Ulusal Havacılık ve Uzay İdaresi'ne (National Aeronautics and Space Administration – NASA) devredilmiştir.*<sup>522</sup>

CAB tarafından tesis edilen 24 bin feet üstü kontrollü hava sahasının kontrol ve eşgüdümü FAA'nın kuruluş amacına uygun olarak sivil-asker işbirliği için sivil kontrolörlerin ABD Hava Savunma Komutanlığı radar birliklerinde görevlendirmesiyle sağlanmıştır. Yüksek irtifa jet motorlu uçakların hava trafik kontrol ve eşgüdümünün dokuz askeri FAA merkezinden yapılması ve mevcut otuz sivil FAA hava sahası trafik kontrol merkezinin 24 bin feet altı hava sahasının kontrol ve eşgüdümünden sorumlu olması kararlaştırılmıştır. Ancak ana sorun bu merkezlerde kontrolörlerin radar ekranlarındaki görüntüyü nasıl analiz edecekleri, bu analizi aynı zamanda birbirleriyle (çok ses = gürültü kirliliği) ve diğer merkezlerle eşzamanlı nasıl hızla yapacakları ve tüm bilgileri nasıl kayıt altına alacakları olmuştur. Bu ana sorun birinci ve üçüncü mülkiyet ile araştırılmış, geliştirilmiş ve elektronik bilgi işlem sistemleri olan bilgisayarların analiz, depolama ve iletişim aracı olarak tesis edilmesiyle çözülmüştür.<sup>523</sup> Kanada'dan 1957 yılında CAA tarafından kiralanan bir bilgisayar CAA test merkezinde hava sahası trafik kontrol benzetim sistemine dönüştürmede kullanılmıştır.<sup>524</sup>

Sivil-askeri havacılık ortak ihtiyaçlarını karşılamak için oluşturulmuş olan FAA kurulduktan sonra hizmet verilemeyen kısıtlı hava sahası kamu malına dönüştürülerek düzenlenmiş, hava trafiği kontrolü için dünyanın ilk bilgisayar ağı faaliyete geçmiş ve hava yolu taşıyıcılarının daha emniyetli uçabilmesi sağlanmıştır.<sup>525</sup> Hava sahası yönetim sistemine bilgisayarın dâhil olması ile hava trafik kontrolörleri yetkili oldukları hava sahasında bulunan her bir uçağın alfanümerik etiketini (uçağın kimliğini, irtifasını, hızını, konumunu vb. bilgiler) görerek kontrol sağlayabilmişler ve yetki sahalarındaki uçakları daha emniyetli eşgüdülemeye başlamışlardır.<sup>526</sup> Zamanla bilgisayar sistemi tamamen otomatik hale geldiğinde, hava sahasında iki hava aracının çarpışmasını önceden tahmin ederek çarpışmayı önleyici işlem önerisinde bulunacağı, trafiğin yoğunlaşma (sıkışma) merkezini belirleyerek yeni trafik akış düzenlemesi önereceği

---

<sup>522</sup> United States Statutes At Large (1958), “Public Law 85-568: To Provide for Research into Problems of Flight within and Outside the Earth's Atmosphere, and for other Purposes (29.07.1958)”, <https://www.govinfo.gov/app/collection/statute/1958/publiclaw>, United States Government Printing Office, Washington 1959, s. 426 – 438, (17.04.2023).

<sup>523</sup> AIA: A1960, a.g.k., s. 248, 249.

<sup>524</sup> Aerospace Industries Association of America (AIA: A1957-1958), *Aircraft Year Book for 1957-1958*, American Aviation Publications, Washington 1958, s. 215.

<sup>525</sup> AIA: A1961, a.g.k., s. 270.

<sup>526</sup> Aerospace Industries Association of America (AIA: A1966), *The 1966 Aerospace Year Book*, Spartan Books, Washington 1966, s. 200.

belirtilmiştir.<sup>527</sup> *Ulusal Havacılık Tesisleri Deney Merkezi'nde (National Aviation Facilities Experimental Center – NAFEC)* hava trafik kontrol benzetim sistemi kurulmuş, hava trafik kontrolündeki sorunlar yaşamları tehlikeye atmadan denenebilmiş, üretilen çözümler test edilerek değerlendirilmiştir.<sup>528</sup> Ulusal hava sahasındaki başarılı politika uluslararası hava sahasında da sürdürülmüş, FAA tarafından geliştirilen *Mesafe Ölçüm Aracı (VHF Omnidirectional Radio Range/Distance Measuring Equipment – VOR/DME)*, Uluslararası Koordinasyon Ofisi aracılığıyla ICAO'da dünya standardı olarak kabul edilmiştir. Sonraki yıllarda 1958 yılı federal havacılık yasasını yazan ve savunan Senetör Mike Monroney'in adının verileceği Oklahoma Havacılık Merkezi, ulusal ve uluslararası havacılığa ilişkin teknik, uçuş ve yönetim öğretim ve eğitiminin yapıldığı sivil havacılık üniversitesi olarak devletlerin havacılığa ilişkin kurum ve kuruluşlarının personelini standartlaştırmaya başlamıştır.<sup>529</sup>

Jet motorlu uçakların hava sahasında yerini almasıyla ABD hava yolu taşıyıcılarının ortak sorunu ATA tarafından hükümete iletilmiştir. Bu ATA üçlü mülkiyeti sorunu olmakla birlikte aynı zamanda *Hava Aracı Sanayicileri Birliği (Aircraft Industries Association - AIA)* ve dolayısıyla ABD üçlü mülkiyeti için de sorun olarak ortaya çıkmıştır. ABD hava yolu taşıyıcıları jet motorlu uçakları AIA'dan satın alırken sahip oldukları piston motorlu uçakları yabancı devletlere satmak istemişlerdir. Bu satış işlemi için politika geliştirilmiş ve satış işlemlerinde ana sorumluluk piston motorlu uçağı satacak hava yolu taşıyıcısına verilmiştir. Yabancı devlete satış işlemleri için bilgilendirmede ve bu işlemlerin yürütülmesinde hava yolu taşıyıcısına yardımcı olması için Ticaret Bakanlığı görevlendirilmiştir. Yabancı devletin para ihtiyacının İhracat-İthalat Bankası tarafından karşılanmasının yolu açılmıştır. Savunma Bakanlığı, ABD vatandaşı sivil hava yolu taşıyıcılarının zarara uğramaması için sivil hava yolu taşımacılığında kullanılabilecek tipteki askeri uçaklarını mecbur olmadıkça yabancı devletlere hibe ve/veya satış yapmaması konusunda ikaz edilmiştir.<sup>530</sup>

Federal ulaşım yollarının ve araçların en düşük maliyetle emniyetli, hızlı ve verimli olacak biçimde bir merkezden eşgüdümlenerek kontrol edilmesi ihtiyacı doğmuştur. Bu çerçevede politikalar geliştirmesi, Başkan'ın ve Kongre'nin onayını alması ve

---

<sup>527</sup> Aerospace Industries Association of America (AIA: A1968), *The 1968 Aerospace Year Book*, Books, Washington 1968, s. 200.

<sup>528</sup> Aerospace Industries Association of America (AIA: A1967), *The 1967 Aerospace Year Book*, Spartan Books, Washington 1967, s. 197.

<sup>529</sup> AIA: A1961, a.g.k., s. 276.

<sup>530</sup> AIA: A1960, a.g.k., s. 254.

uygulaması için 1966 yılında *Ulaştırma Bakanlığı*<sup>531</sup> kurulmuştur. Bağımsız *Federal Havacılık Kurumu (Federal Aviation Agency – FAA)*, bu bakanlığa bağlanarak *Federal Havacılık İdaresi (Federal Aviation Administration – FAA)* olmuştur. FAA Yöneticisi ve Yönetici Yardımcısı Senato'nun tavsiye ve onayı ile Başkan tarafından atanmaları devam edecek olmakla birlikte doğrudan Başkan'a ve Kongre'ye rapor verme sonlanmıştır. Sivil Havacılık Kurulu CAB'ın hava aracı kazası inceleme görev ve yetkisi Ulaştırma Bakanlığı bağlısı olarak kurulan *Ulusal Ulaştırma Emniyet Kurulu'na (National Transportation Safety Board – NTSB)* devredilmiştir.

ABD'nin birinci ve üçüncü mülkiyeti olan sivil toplum kuruluşu AIA, ikinci ve üçüncü mülkiyeti bulunan ATA'ya yedek parça yönetimini birlikte yapmayı, ürün iyileştirme-geliştirmede birlikte çalışmayı ve aynı zamanda hem bakım hem de maliyet desteği vermeyi önermiştir. Havacılık ürünleri üçlü mülkiyetini koruma, geliştirme, genişletmede AIA ile ATA işbirliğine Birleşik Krallık Havacılık ve Uzay Kuruluşları Birliği (Society of British Aerospace Companies – SBAC) ilave olmuş ve IATA ile birlikte çalışma kararı almışlardır.<sup>532</sup> Bu çerçevede dünya hava sahasında yer alan ve alacak uçak ve motoruna yönelik ihtiyaçlar IATA üyesi hava yolu taşıyıcılarından tespit edilerek ABD ve Birleşik Krallık üçlü mülkiyeti dünya hava sahasını etkisine alabilecek ve korunabilecektir diyebiliriz. Sonuçta ABD jet motorlu uçak üçlü mülkiyetinin dünya hava yolu taşımacılık pazarında hâkimiyetini ilan ettiği söylenebilir.<sup>533</sup>

ATA Başkanı Tipton 1970 yılında CAB'a, hava yolu taşıyıcıları ücretlerinde onayladığı miktarın jet motorlu uçakların kredi borcu ödemesinde soruna yol açtığını bildirmiştir. CAB sorunun uymakla yükümlü olduğu formülde tespit edilen bir hatanın düzeltilmesine çalışıldığını ATA'ya bildirmiştir.<sup>534</sup> Formül hava sahasında yer kaplayan uçağın tam kapasite ile uçtuğu varsayımına göre yapıldığı için ücret artış oranı yetersiz olduğu çıkarımı yapılmıştır. Bu çerçevede formüldeki eksiklik tarifeli hava yolu taşıyıcısının uçağının zamana uyarak hava yolu rotasında yerini alması olarak belirlenmiştir. Zamanında hava sahasında yerini alan uçağın yolcusunun ve/veya yükünün eksik olabileceği dikkate alınmamıştır.

---

<sup>531</sup> United States Statutes At Large (1966), “Public Law 89-671: Department of Transportation Act (15.10.1966)”, <https://www.govinfo.gov/app/collection/statute/1966>, United States Government Printing Office, Washington 1967, s. 931 – 950, (18.04.2023).

<sup>532</sup> Aerospace Industries Association (AIA: 1968), “Annual Report 1968”, <https://www.aia-aerospace.org/wp-content/uploads/aia-1968-annual-report.pdf>, (19.04.2023).

<sup>533</sup> Aerospace Industries Association (AIA: 1991), “Annual Report 1991”, <https://www.aia-aerospace.org/wp-content/uploads/aia-1991-annual-report.pdf>, (19.04.2023).

<sup>534</sup> Air Transport Association of America (ATA: 1970), “1970: The Airline Commitment: A New Jet Age”, <https://airlines.org/wp-content/uploads/2014/08/1970.pdf>, (19.04.2023).

ATA Başkanı Tipton'un hava trafiği sıkışıklığını sona erdirmeye ilişkin yaptığı hava sahası yönetim sistemini geliştirme ve hava limanlarını genişletme önerisi<sup>535</sup> FAA tarafından Kongre'ye sunulmuş ve kaynağın sistem kullanıcılarından karşılanacağı *1970 Hava Limanı ve Hava Yolu Rotaları Geliştirme Yasası*<sup>536</sup> onaylanmıştır. Kaynağın oluşturulması için Hava Limanı ve Hava Yolu Rotaları adıyla fon tesis edilmiştir. Yasa ile ABD'de kamu hava limanları sisteminin kurulması ve hava seyrüsefer tesislerinin satın alınması, kurulması ve iyileştirilmesi için Ulaştırma Bakanı yetkilendirilmiştir.

Birleşik Krallık ile Fransa'nın hava yolu taşıyıcılarının rekabet edebilir duruma gelmesi için IATA'nın varlığını CAB aracılığıyla sorgulamayan ABD, soğuk savaşı ICAO'da yer almasıyla sakinleştiren SSCB'nin nefesini Tablo 22'den ve Tablo 23'ten anlaşılacağı gibi ensesinde hissetmeye başlamış ve rakabet zamanının geldiğine karar vermiştir. Politika geliştirmeye çalışan ABD, 1973 petrol krizinden etkilenen hava yolu taşıyıcılarının ihtiyaçlarını karşılamaya öncelik vermiştir. İhtiyaç Federal Enerji Ofisi'nin jet yakıtı üretimini artırma direktifi vermesi ve CAB'ın ABD sınırları içinde uçak biletlerinde yüzde altı yakıt ek ücretini onaylaması ile kısmen karşılanmıştır.<sup>537</sup> İki sorun birleştirilerek ana bir politika oluşturulmaya çalışılmıştır. Bunun için CAB'ın kaldırılarak serbestleştirmenin maliyeti tartışılmıştır. ABD sınırları içinde ve dışında tarifeli hava yolu taşıyıcılarının bir örümcek ağı gibi birbiriyle irtibatlandırıldığı ifade edilmiştir. Bu ağda eyaletler içinde küçük ile büyük şehirlerin, eyaletlerin büyük şehirlerinin ve bu büyük şehirlerin bir kısmından diğer devletlerin büyük şehirlerine doğru yaklaşık 58 bin şehir çiftinin birbirine bağlandığı belirtilmiştir. Örümcek ağını özenle ören tarifeli hava yolu taşıyıcıları CAB'ın kaldırılarak kuralsızlaşmanın sağlanması durumunda örümcek ağına zarar verileceği endişesinde olduklarını beyan etmişlerdir.<sup>538</sup> Dönemin ABD Ulaştırma Bakanı'nın politika sorumlusunun yardımcısı Snow, Tablo 24'teki üçüncü serbestlik derecesine izni olan hava yolu taşıyıcısının yabancı devlete dolu gittiğini ama dördüncü serbestlik derecesi izni olmadığı için dönüşünü boş yaptığını ve kıt enerjinin CAB'ın düzenlemeleri sayesinde israf edildiğini

<sup>535</sup> Air Transport Association of America (ATA: 1968), "1968: Air Transportation and National Goals", <https://airlines.org/wp-content/uploads/2014/08/1968.pdf>, (19.04.2023).

<sup>536</sup> United States Statutes At Large (1970-1971), "Public Law 91-258: Airport and Airway Development Act of 1970 (21.05.1970)", <https://www.govinfo.gov/app/collection/statute/1970>, United States Government Printing Office, Washington 1971, s. 219 – 253, (19.04.2023).

<sup>537</sup> Air Transport Association of America (ATA: 1974), "1974: Energy/Economics/Environment: A Time to Look Back – A Time to Look Forward", <https://airlines.org/wp-content/uploads/2014/08/1974.pdf>, (19.04.2023).

<sup>538</sup> Air Transport Association of America (ATA: 1975), "1975: An Anniversary Approaches", <https://airlines.org/wp-content/uploads/2014/08/1975.pdf>, (19.04.2023).

açıklamıştır.<sup>539</sup> Ayrıca Snow, CAB'ın diğer bir düzenleme hatasının büyük uçak yerine küçük uçak (daha fazla uçak, yakıt, personel) kullanımı sebebiyle ortaya çıktığını belirtmiştir. Hava yolu taşıyıcılarına yeni veya mevcut bir pazara giriş ve çıkışta serbest olacakları, ücretleri serbestçe belirleyerek rekabetle gelişip genişleyebilecekleri yanıtı verilmiştir. Bu yanıtta hava yolu taşıyıcıları yakıt fiyatını düşürmeden, vasıflı çalışanı ucuza çalıştıramadan, hava yolu rota ve hava limanı hizmetlerini ücretsiz karşılayamadan, ucuza uçak alamadan ve bakımını yaptıramadan yolculuk maliyetinin nasıl düşürülebileceğini, üçlü mülkiyetin nasıl geliştirilip genişletilebileceğini anlayamadıkları ifadesiyle karşılık vermişlerdir. Ayrıca mevcut veya yeni bir pazara giriş ve çıkış serbestliği ile kârlı olan hava yolu rotalarında yığılma olurken birçok rotada taşımacılığın sonlanacağı ve böylece dünyanın en iyi hava yolu taşımacılık ağının çökeceği sonucuna ulaştıklarını belirtmişlerdir. Hava yolu taşıyıcıları kendi ihtiyaçlarının sadece herhangi bir müdahale olmadan ücretlerde %15 artış ya da azalış yapabilme hakkının verilmesiyle karşılanabileceğini bildirmişlerdir.<sup>540</sup>

Kuralsızlaştırmanın rekabeti artırarak kamu yararına ücretleri düşüreceğini ve bu sebeple CAB'ın kapatılmasını savunan Alfred E.Kahn, CAB Başkanı olarak atanmıştır.<sup>541</sup> Bu çerçevede SSCB ile rekabet hazırlığı yapan CAB, sorgulama adı altında beş kişilik özel bir görev gücü ile IATA'ya tavsiyelerini iletmiştir.<sup>542</sup> Tartışmalar sonrası her ne kadar başta hava yolu taşıyıcıları olmak üzere yönetimin bazı kesimleri itiraz etmiş olsa da 24 Ekim 1978 tarihinde *Hava yolu taşıyıcısı deregülasyon yasası*<sup>543</sup> onaylanmıştır. Bu yasa ile ABD tek hava ülkesinde hava yolu taşıyıcıları rota seçiminde, hizmet ve ücret düzenlemesinde serbesttir. Yasada hava yolu taşıyıcılarının kâr getirmeyen hava yolu rotalarını terk edeceği bilgisi dikkate alınmış ve küçük şehirlere hava yolu taşımacılığı hizmeti vermeye devam etmek için on yıl süreli hükümet destekli *Temel Hava Yolu Taşıma Hizmeti (Essential Air Service - EAS)* programı oluşturulmuştur.

Temeli Birleşik Krallık tarafından atılan ve genel direktörlük koltuğuna genelde AB üyesi devletlerin vatandaşlarının oturduğu (Birleşik Krallık [1946-1966], İsveç [1966-

<sup>539</sup> John W. Snow, "The Regulatory Era: President Ford and Deregulation", <https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/docs/50/308721/regulatory-era.pdf>, (19.04.2023).

<sup>540</sup> Air Transport Association of America (ATA: 1976), "1976: A Stamp of Approval", <https://airlines.org/wp-content/uploads/2014/08/1976.pdf>, (19.04.2023).

<sup>541</sup> National Air and Space Museum, "Airline Deregulation: When Everything Changed", <https://airandspace.si.edu/stories/editorial/airline-deregulation-when-everything-changed>, (22.04.2023)

<sup>542</sup> National Archives and Records Administration (15.06.1978), a.g.k., s. 25841- 25845.

<sup>543</sup> United States Statutes At Large (1978), "Public Law 95-504: Airline Deregulation Act of 1978 (24.10.1978)", <https://www.govinfo.gov/app/collection/statute/1978>, United States Government Printing Office, Washington 1967, s. 1705 – 1754, (22.04.2023).

1984], Almanya [1984-1992], Kanada [1992-2002], İtalya [2002-2011], Birleşik Krallık [2011-2016], Fransa [2016-2021], İrlanda [2021-...]) IATA, CAB'ın tavsiyelerine uyarak 1979 yılında iki katmanlı olmuştur. Birinci katmanda ticaret birliği (teknik, yasal, mali, trafik hizmetleri ve çoğu acentelik konusu) ve ikinci katmanda tarife koordinasyonu (yolcu ücretleri, kargo ücretleri ve ilgili koşul ve ücretler) yer almıştır.<sup>544</sup> Bu çerçevede 1981 yılında CAB'ın rota girişi, 1983 yılında ücretler üzerindeki yetkisi sonlandırılmış ve 1984 yılından itibaren de CAB'ın kendisi kapatılmaya başlanmıştır.<sup>545</sup>

IATA'nın eski baş hukuk müşaviri Jeffrey N.Shane, önce 1979 yılında ABD Ulaştırma Bakanlığı baş hukuk müşavir yardımcılığına ve sonra 1985 yılında ABD Dışişleri Bakanlığı ikili havacılık müzakerelerinin başına getirildiğinde, hangi hava yolu taşıyıcısının yabancı devletlere uçuş yapabileceğine hükümetlerin karar verdiğini ifade etmiştir. Ulaştırma Bakanlığı'na 1989 yılında politika ve uluslararası ilişkilerden sorumlu Bakan Yardımcısı olarak atandığında önceki görevindeki düşüncesini geliştirebilme imkânı bulmuştur. Ulaştırma Bakanı desteğini alarak geliştirdiği politika (EAS temelli unserved cities: hizmet verilmeyen şehirler) yabancı bir hava yolu taşıyıcısı hiçbir ABD hava yolu taşıyıcısının hizmet vermediği bir ABD şehrine uçmak isterse taşıyıcının kayıtlı olduğu devletten mütekabiliyet beklenmeksizin izin verilebileceğine ilişkin olmuştur. Soğuk savaş sonrasına kalan bu *politika*,<sup>546</sup> ABD tek hava sahasında hava yolu taşıyıcılarını serbestleştirme yasasını model almıştır. Politikanın dünya hava sahasında yer alan hava yolu taşıyıcılarını iki taraflı sözleşme ile serbestleştirerek ABD ulusu yararına hizmet edeceği çıkarımı yapılabilir.

## 2.2. Fransa Hava Sahası Yönetim Yapısı

İkinci Dünya Savaşı bitimiyle birlikte Fransa hava yolu taşımacılığı için ABD Marshall yardımı aracılığıyla uçak ve yedek parçası alınmaya başlanmıştır.<sup>547</sup> Fransa'da Hava Bakanlığı'nın görev ve sorumluluğunda olan sivil havacılık 22 Aralık 1945 tarihinde kanun hükmünde kararname ile Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı'na

<sup>544</sup> International Air Transport Association (IATA), "History - A Two Tier IATA", <https://www.iata.org/en/about/history/history-two-tier-IATA/>, (23.04.2023).

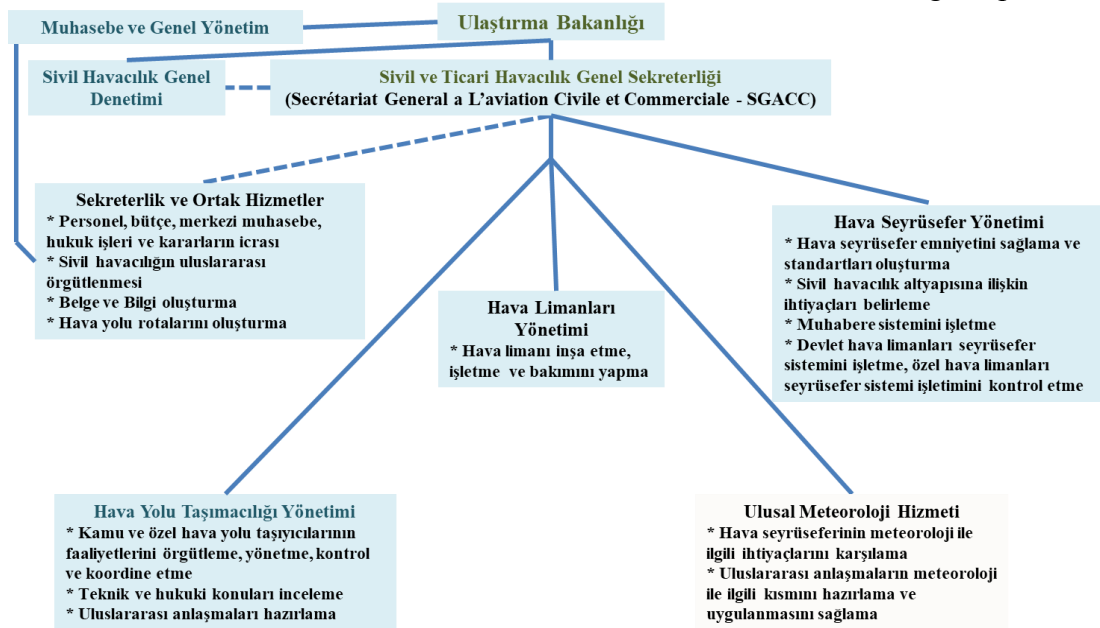
<sup>545</sup> Hussein Kassim and Handley Stevens, a.g.k., s. 32.

<sup>546</sup> Jeffrey N.Shane, "The Regulatory Era: How Dot Opened The Global Skies", <https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/docs/50/308721/regulatory-era.pdf>, (19.04.2023), s. 45-52.

<sup>547</sup> Nicolas Neiertz, "Air France: an Elephant in an Evening Suit?", *Flying the Flag: European Commercial Air Transport since 1945* (ed. Hans-Liudger Dienel, Peter Lyth), Palgrave Macmillan, New York 1998, s. 22, 23.

(Fransa’da Ulaştırma Bakanlığı kuruluşu) devredilmiştir.<sup>548</sup> Bu çerçevede 12 Eylül 1946 tarihinde Tablo 26’da merkezi yönetim yapısı ve görevleri sunulan *Sivil ve Ticari Havacılık Genel Sekreterliği (Secrétariat General a l’Aviation Civile et Commerciale - SGACC)* kurulmuştur.<sup>549</sup> Ayrıca birinci ve üçüncü mülkiyet sarmal döngüsü için hava seyrüsefer ve emniyetinin örgütlenme ve yönetiminden sorumlu uçuş ve yer personelinin öğretim ve eğitimini sağlamak için Bayındırlık, Ulaştırma ve Turizm Bakanı yetkisi altında *Ulusal Sivil Havacılık Okulu (l’École Nationale de l’Aviation Civile – ENAC)* tesis edilmiştir.<sup>550</sup> Fransa geçici hükümeti 13 Kasım 1946 tarihli kararıyla Şikago Sözleşmesi 25 Mart 1947 tarihinde yürürlüğe girmiştir.<sup>551</sup>

**Tablo 26:** 1946 Yılı Fransa Sivil ve Ticari Havacılık Genel Sekreterliği Yapısı<sup>552</sup>



Cam panellerin üzerine uçağın tipi, kayıtlı olduğu yer, kalkış saati, varış yeri ve tahmini varış saati yazıldığı *Saha (Bölge) Kontrol Merkezi (Centre de Contrôle Régional – CCR / Area Control Centre - ACC)* temelleri hava seyrüsefer yönetimi ile

<sup>548</sup> Journal Officiel de la République Française (23.12.1945; N303), “Décret no 45-0127 du 22 Décembre 1945 Portant Transfert au Ministre des Travaux Publics et des Transports des Attributions Précédemment Dévolues au Ministre de L’air en Matière D’aviation Civile”, [https://www.legifrance.gouv.fr/download/securePrint?token=WehNg\\$P@xV\\$NBN3U4L\\$D](https://www.legifrance.gouv.fr/download/securePrint?token=WehNg$P@xV$NBN3U4L$D), (12.05.2023).

<sup>549</sup> Journal Officiel de la République Française (14.09.1946; N215), “Décret no 46-2000 du 12 Septembre 1946 Relatif à L’organisation du Secrétariat General a l’Aviation Civile et Commerciale”, <https://www.legifrance.gouv.fr/download/securePrint?token=OKNYRrBDTxvMFZ8hEeg2>, (12.05.2023).

<sup>550</sup> Journal Officiel de la République Française (02.09.1949; N207), “Décret no 49-1205 du 28 Aout 1949 Portant Organisation de l’École Nationale de l’Aviation Civile”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k15689790/f1.item>, (16.05.2023).

<sup>551</sup> Journal Officiel de la République Française (02-03.06.1947; N130), “Décret no 47-974 du 31 Mai 1947 de Publication de la Convention Relative à l’Aviation Civile Internationale Signée à Chicago le 7 Décembre 1944”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1564460x/f7.item#>, (16.05.2023).

<sup>552</sup> Journal Officiel de la République Française (14.09.1946; N215), aynı yer; Journal Officiel de la République Française (01.04.1949; N79), “Décret no 49-448 du 31 Mars 1949 Relatif à l’Organisation du Secrétariat General a l’Aviation Civile et Commerciale”, <https://www.legifrance.gouv.fr/download/securePrint?token=kVYDfo9b@4DnaWkRH476>, (12.05.2023).

atılmıştır.<sup>553</sup> Bu çerçevede yol kontrolü (en route) telsiz operatörleri aracılığıyla sağlanmıştır. Bilgi gelmediğinde arama kurtarma çalışması başlatılmıştır. Fransa hava sahasında sivil havacılık 1947 yılında üç CCR (Bordeaux, Aix-en-Provence, Orly) ve yirmi dört hava limanı kulesi ile kontrol edilmiştir. Uçakların uçuş sırasında doğrudan radyo bağlantısı dışında birbirlerinin yerini belirleme veya tanımlama araçlarına sahip olmadığı söz konusu tarihlerde (ilk radar Orly CCR’de 1954 yılında hizmette) uçağı kullanan ile CCR’de onu kontrol eden birbirlerinin sorularını telsiz aracılığıyla yanıtlamış ve bilgilerin doğru olduğu kabul edilmiştir.<sup>554</sup>

Ulaştırma Bakanlığı bünyesindeki SGACC adı 31 Ağustos 1960 tarihinden itibaren *Sivil Havacılık Genel Sekreterliği (Secrétariat General a l’Aviation Civile - SGAC)* adıyla anılmaya başlanmıştır.<sup>555</sup> Jet motorlu uçakların hava sahasında yer aldığı ve radar ile elektronik bilgi işlem sistemleri olan bilgisayarların işbirliğiyle hava seyrüseferini kontrole başladığı 1960’lı yıllar Fransa için de dönüm noktasıdır. Jet motorlu uçaklar ile hava yolu taşımacılığın yapıldığı bir hava sahasında hem daha yükseğe çıkılmış, hem menzil uzatılmış ve hem de hız artışıyla mesafeler kısaltılmıştır. SGACC tarafından 1959 yılında tesis edilen *Hava Seyrüsefer Deney Merkezi (Centre d’expérimentation de la Navigation Aérienne – CENA)* radar bilgilerini analiz edecek *Otomatik Hava Trafik Koordinatörü (Coordinateur AUtomatique de TRafic Aerien – CAUTRA)* adını verdiği bilgisayar sistemini geliştirmiştir. Sonra UIR’daki askeri uçakları eşgüdümleyerek kontrol eden askeri hava savunma merkezleri ile koordineli çalışan üç CCR’da kullanıma girmiştir.<sup>556</sup>

Hava sahasında hava yolu taşıyıcılarının uçaklarındaki artış hava sahası yönetim kapasitesini aşmış ve sorun yaratmıştır. Paris hava limanlarından kalkışlar geciktirilerek hava sahasında uçuş akışının emniyetli ve düzenli olabilmesine çalışılırken, Bordeaux CCR yöneticisi ENAC mezunu Philippe Jaquard’ın, Birleşik Krallık ve diğer devletlerden gelecek hava yolu taşıyıcılarının uçaklarının kalkışlarının onar dakika aralıklarla planlama önerisi kabul görmüştür.<sup>557</sup> Bu öneriden hava sahası yerine kara sahasında beklemeye daha az yakıt tüketimi sağlayan belirli zaman aralığında kalkış

<sup>553</sup> Henri Cormier, “1944 - 1947 Un Contrôle Qui Se Met En Route”, *Le Magazine de la Direction Générale de l’Aviation Civile*, Mai 2007, s. 6-10.

<sup>554</sup> Régis Noyé, “1948 – 1959 Le Contrôle En-Route S’instaure Dans la Navigation Aérienne”, *Le Magazine de la Direction Générale de l’Aviation Civile*, Mai 2007, s. 11-15.

<sup>555</sup> Journal Officiel de la République Française (10.09.1960; N211), “Décret no 60-964 du 31 Aout 1960 Portant Organisation du Secrétariat General a l’Aviation Civile”, <https://www.legifrance.gouv.fr/download/secure/file/mdFWa4stFeR8SahX0vyy>, (12.05.2023).

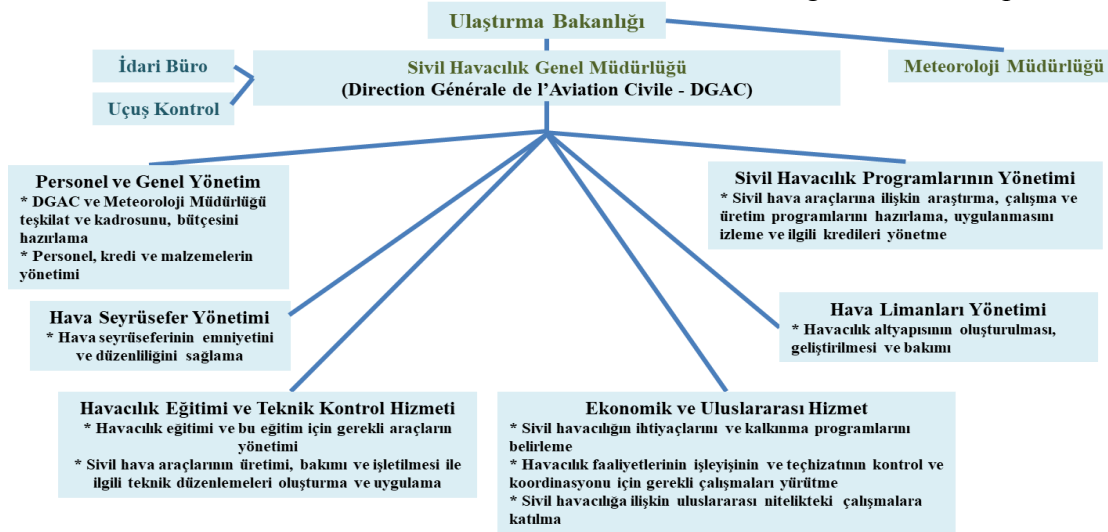
<sup>556</sup> Régis Noyé, “1960-1970 Une Période de Modernisation Intense”, *Le Magazine de la Direction Générale de l’Aviation Civile*, Mai 2007, s. 16-20.

<sup>557</sup> Germain Chabots, “1971-1986 Le Mariage du Radar et du Calculateur”, *Le Magazine de la Direction Générale de l’Aviation Civile*, Mai 2007, s. 21-24.

izni tahsisi anlamına gelen *Hesaplanan Kalkış Süresi (Calculated Time of Take Off - SLOT/CTOT)* kavramı geliştirilmiştir.<sup>558</sup> Fransa'nın saha kontrol merkezi CCR/ACC sayısı kuzeyde 1973 yılında Brest CCR ve 1983 yılında Reims CCR ile beşe yükselmiştir.<sup>559</sup>

Ulaştırma Bakanlığı bünyesindeki SGAC 30 Mart 1976 tarihinden itibaren *Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (Direction Générale de l'Aviation Civile – DGAC)* adı ve Tablo 27'de sunulan yapısı ve görevleri ile çalışmaya başlamıştır.<sup>560</sup> ENAC aracılığıyla birinci ve üçüncü mülkiyet sarmal döngüsünü başlatan Fransa, uçak motoru birinci mülkiyetinde ABD bağımlılığından kurtulmuştur. Hava yolu taşımacılığı yönetimi kaldırılmış, ekonomik ve uluslararası hizmet, havacılık eğitimi ve teknik kontrol hizmeti, sivil havacılık programlarının yönetimi birimleri kurulmuştur. DGAC kendi personel ve bütçesi ile özerk oluşu sebebiyle Sayıştay tarafından aşırı bağımsız olarak değerlendirilmiştir.<sup>561</sup>

**Tablo 27:** 1976 Yılı Fransa Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (DGAC) Yapısı<sup>562</sup>



AET içinde serbestleşmeye karşı çıkan Fransa'nın istikrarlı ve yaygın bir hava yolu taşımacılığı ağının sağlanması için Ticari Havacılık Yüksek Konseyi kabulü ve Ulaştırma Bakanı Joël Le Thulé onayı ile *tek hava yolu rotası, tek hava yolu taşıyıcısı* politikasını kabul etmiştir. Bu politika ile rekabetin uyuşmadığı ifade edilmiştir.<sup>563</sup>

<sup>558</sup> EUROCONTROL (2016), "What is a slot?", <https://www.eurocontrol.int/article/what-is-a-slot>, (16.05.2023).

<sup>559</sup> A.k., s. 25.

<sup>560</sup> Journal Officiel de la République Française (31.03.1976; N77), "Décret no 76-284 du 30 Mars 1976 Relatif Aux Attributions de Diverses Directions Relevant du Secrétariat d'État Aux Transports", <https://www.legifrance.gouv.fr/download/securePrint?token=qeG07ODDc@7tznvAereE>, (16.05.2023).

<sup>561</sup> Pierre Lau roua, *L'aviation Civile une Administration dans Paris 1919-2009*, Mémoire de l'Aviation Civile Edition, Paris 2012, s. 122-124.

<sup>562</sup> Journal Officiel de la République Française (31.03.1976; N77), aynı yer.

<sup>563</sup> Hussein Kassim and Handley Stevens, a.g.k., s. 225; Pierre Lauroua, a.g.k., s. 127.

### 2.3. Yunanistan Hava Sahası Yönetim Yapısı

Yunanistan 1944 yılında Yüzdeler Sözleşmesi ile Birleşik Krallık etki sahasında yerini almıştır.<sup>564</sup> Birleşik Krallık hükümeti o zamana dek sürdürdüğü Yunanistan'ın içişlerine karışma politikasını ABD'ye devretmiştir.<sup>565</sup> İkinci Dünya Savaşı sonrası 21 Eylül 1945 tarihinde Şikago Geçici Sözleşmesi'ni imzalayan Yunanistan,<sup>566</sup> sivil havacılık yapısı Tablo 28'de sunulduğu gibi tekrar yapılandırılmıştır.

**Tablo 28:** 1946 Yılı Yunanistan Sivil Havacılık Yapısı<sup>567</sup>



Havacılığa ilişkin kamu ve özel hava limanlarının, iç ve dış hava yolu rotalarının kurulmasından, eşgüdümlenerek kontrol edilmesinden ve sivil havacılığa ilişkin tüm konulardan sorumlu olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından, Danışma Konseyi görüşü dikkate alınarak politikalar geliştirileceği ve bu politikaların Havacılık Bakanı kararıyla yasalaştırılarak uygulamaya gireceği belirtilmiştir.<sup>568</sup> ABD'den uzmanlar Yunanistan hava yolu taşımacılığının gelişimi için davet edilmiştir. ABD CAA'da görevli Kenneth Matucha liderliğindeki on dört sivil havacılık uzmanı Yunanistan sivil havacılık yapısını düzenlemiştir.<sup>569</sup> Yunanistan'da iki yıl kalan ABD sivil havacılık grubu raporlarından Yunanistan'da ABD'nin sivil havacılık üçlü mülkiyetini geliştirmesine ilişkin politikasına uygun sivil havacılık yapısı kurulduğunun anlaşıldığı açıklanmıştır.<sup>570</sup> Yunanistan'da 1948 yılından önce hava sahası yönetimine ilişkin sadece Elliniko hava limanı kule yönetiminin bulunduğu, Şikago Sözleşmesi

<sup>564</sup> Oral Sander, *Siyasi Tarih 1918-1994*, a.g.k., s. 254, 255.

<sup>565</sup> Richard Clogg, a.g.k., s. 171.

<sup>566</sup> PICA0 Doc 1554 (30.04.1946), a.g.k., s. 5.

<sup>567</sup> Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνησεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 21.02.1946, Αναγκαστικός Νομος 970), "Περί Οργανωσεως Της Κρατικης Πολιτικης Αεροποριας Υ.Α.", [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19460100059](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19460100059), (19.05.2023); Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνησεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 28.04.1948, Νομοθετικο Διαταγμα 634), "Περί Συστασεως Κλαδου Τηλεπικοινωνιας Και Ραδιοαντιλας Κρατικης Υπηρεσιας Πολιτικης Αεροποριας Υ.Α. Και Κλαδου Τηλεπικοινωνιας ΕΜΥΥΑ", [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19480100109](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19480100109), (19.05.2023).

<sup>568</sup> Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνησεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 30.09.1946, Νομοθετικό Διάταγμα 303), "Περί Οργανισμου Της Ελληνικης Βασιλικης Αεροποριας", [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19460100303](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19460100303), (19.05.2023).

<sup>569</sup> ACCA, *The Aircraft Year Book for 1949* (ed. Fred Hamlin, Arthur Clawson, William G. Key, Eleanor Thayer), Lincoln Press, Washington, D.C. 1949, s. 155.

<sup>570</sup> ACCA, *The Aircraft Year Book for 1952* (ed. Fred Hamlin, Arthur Clawson, Eleanor Thayer, Robert McLaren), Lincoln Press, Washington, D.C. 1953, s. 219, 220.

çerçevesinde ilk Saha Kontrol Merkezi ACC yönetiminin tesis edildiği belirtilmiştir.<sup>571</sup>

Hava yolu taşıyıcılarının kurulması veya işletilmesinden, hava limanlarının işletilmesinden, ruhsat ve ehliyetlerin verilmesinden, çok taraflı ve ikili anlaşmaların hazırlanmasından, devlet politikalarının izlenmesinden sorumlu olan Devlet Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 1952 yılında Ulaştırma Bakanlığına bağlanmıştır.<sup>572</sup> Bakanlık adı 1960 yılında Ulaştırma ve Bayındırlık Bakanlığı ve bağlısı Devlet Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü adı Sivil Havacılık Otoritesi CAA olmuştur. Sivil Havacılık Otoritesi bir merkez müdürlük ve bölge müdürlüklerinden oluşmuştur.<sup>573</sup> KHK ile 1970 yılında özerk ve bağımsız bir kamu hizmeti olan CAA, devletin tüm haklarından yararlanırken kendi yönetim kurulu tarafından yönetilmiş ve Ulaştırma Bakanlığı'nca denetlenmiştir.<sup>574</sup> Bu çerçevede CAA'nın görevi, hava yolu taşımacılığının örgütlenmesi, geliştirilmesi ve kontrolüne ilişkin politika önerilerini hazırlamak, aşağıda Tablo 29'da yer alan hava ulaştırma müdürlüğü tarafından politikaların uygulanmasını sağlamak, standartları detaylandırmak, ruhsat ve ehliyetleri vermek, hava sahasının kontrolünü sağlamak, hava limanları ağını oluşturmak, bütçesini yönetmek ve personeli eğitmek biçiminde belirtilmiştir.

**Tablo 29:** 1970 Yılı Yunanistan Sivil Havacılık Yapısı<sup>575</sup>



Yunanistan iç hava yolu rotalarında hava yolu taşımacılığında tekel olan Aristotle

<sup>571</sup> Αντωνής Γ. Βασακής (Antonis G. Vassakis), a.g.k., s. 125.

<sup>572</sup> Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 02.11.1952, Βασιλικό Διάταγμα 27), “Περί Μεταφοράς Της Γενικής Διευθύνσεως Κρατικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας Εκ Του Υπουργείου Εθνικής Αμύνης Εισ Το Υπουργείον Συγκοινωνιών”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19520100027](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19520100027), (19.05.2023).

<sup>573</sup> Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 29.12.1960, Βασιλικό Διάταγμα 863), “Περί Διαρθρώσεως Του Υπουργείου Συγκοινωνιών Και Δημοσίων Έργων Και Περί Οργανισμού Της Παρα Αυτώ Γενικής Διευθύνσεως Δημοσίων Έργων”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19600100210](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19600100210), (19.05.2023).

<sup>574</sup> Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 11.07.1970, Νομοθετικό Διάταγμα 714), “Περί Ιδρύσεως Διευθύνσεως Εναερίων Μεταφορών Παρα Τω Υπουργείω Συγκοινωνιών Και Οργανώσεως Της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19700100238](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19700100238), (19.05.2023).

<sup>575</sup> Aynı yer.

Onassis'e ait Olympic Airways, 1975 yılında Yunan hükümeti tarafından devralınmış ve liyakat yerine kayırmacılıkla destekçilerine iş imkânı yaratılmıştır. Olympic hava yolu taşıyıcısı yönetim kurulu üyeleri ve üst düzey yöneticisi hükümet tarafından değiştirilmiş ve alt kadrolar bu yönetim tarafından zamanla yandaşlar tarafından doldurulmuştur.<sup>576</sup>

Yunanistan Genelkurmay Başkanlığı elektronik bilgi işlem sisteminde Atina FIR'ın sınırlarının, ICAO Avrupa Bölgesel Hava Seyrüsefer Anlaşmaları (1950, 1952, 1958) tarafından tanımlandığını ve uluslararası hava sahasında ICAO'nun sivil-askeri uçuşların koordine edilmesi isteğini yerine getirmemenin Şikago Sözleşmesine uymamak anlamına geldiğini beyan etmiştir.<sup>577</sup> Yunanistan Genelkurmay Başkanlığı uluslararası hava sahasına ilişkin cümlesinin dayanağını Şikago Sözleşmesi olarak belirtmiştir. Şikago Sözleşmesi ve eklerine ilişkin daha önce yapmış olduğumuz açıklamada koordine etmenin FIR sorumlusuna verildiğini ve sorumluluk yerine getirilemiyorsa ICAO Konseyi onayı ile FIR sınırında değişiklik yapılabileceğini ifade etmiştik. Atina FIR sınırları, 3605K 03000E, 3330K 03000E, 3400K 02710E, 3400K 02410E, 342000N 02335E, 3630K 01900E, 4025K 01900E, daha sonra Yunanistan-Arnautluk sınırının deniz kenarı boyunca ve Yunanistan'ın kuzey ve doğu sınırı ile Türkiye Cumhuriyeti'nin batı sınırı olarak belirtilmiştir.<sup>578</sup> Yunanistan'ın doğu sınırı ile Türkiye Cumhuriyeti'nin batı sınırı ifadesinden ülke ya da ulusal egemenlik hak ve yetkisinin kullanıldığı sınır değil, ICAO çerçevesinde belirlenen emniyetli hava seyrüseferi için oluşturulan yapay FIR sınırı demek istediği ikinci bölümde izah edilmiştir.

Sivil Havacılık Otoritesi CAA'ya ilişkin askeri yönetim döneminin kanun hükmünde kararname, Yunan devleti AET'ye alınarak yola sokulduğu 1983 yılında AET ile uyumlulaştırılmış ve yasalaştırılmıştır. Bu yasa<sup>579</sup> çerçevesinde Tablo 30'da sunulan CAA yapısı ile hava yolu taşıyıcılarının emniyetli uçuşuyla ilgili ICAO

---

<sup>576</sup> Rigas Doganis (2010), a.g.k., s. 185; 191.

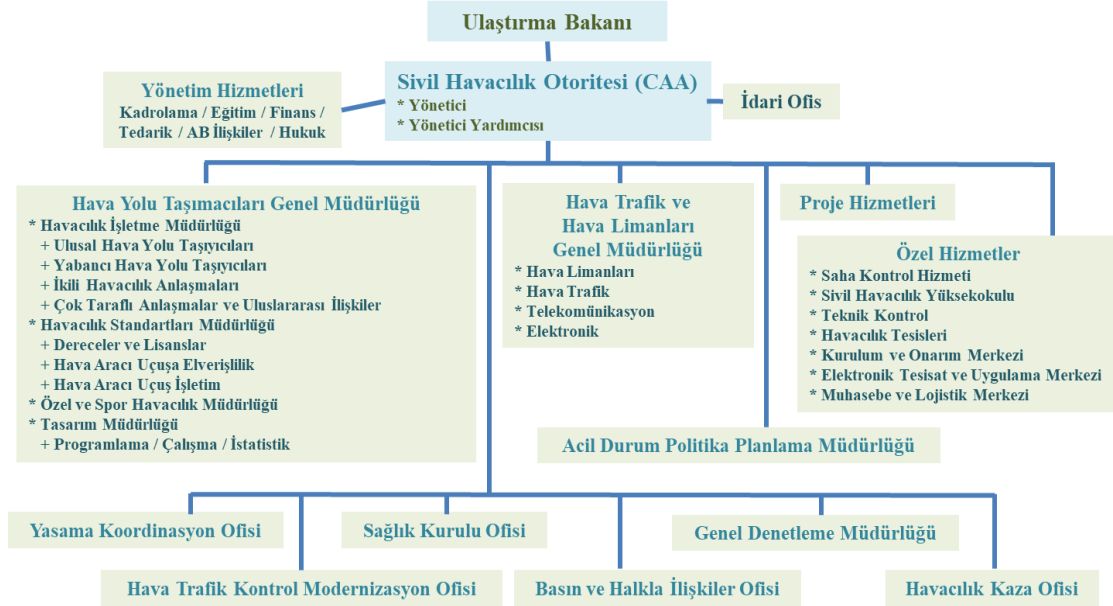
<sup>577</sup> Γενικό Επιτελείο Εθνικής Αμυνας, “Επεξηγήσεις Όρων: FIR Αθηνών”, <https://geetha.mil.gr/epexigiseis-oron/>, (21.05.2023).

<sup>578</sup> Hellenic Aviation Service Provider Aeronautical Information Services (AIS), AIP Greece: Enr 1 General Rules and Procedures Enr 1.1 General Rules, [https://aisgr.hasp.gov.gr/aipgr\\_incl\\_amdt\\_0523\\_wef\\_18may2023/cd/ais/index.html](https://aisgr.hasp.gov.gr/aipgr_incl_amdt_0523_wef_18may2023/cd/ais/index.html), (21.05.2023); Maria Kaparounaki, Aggelos Beligiannis, Despoina Papandreou, “The EUROCONTROL Local Single Sky Implementation (LSSIP) 2022 - Greece Local Single Sky Implementation”, <https://www.eurocontrol.int/service/local-single-sky-implementation-monitoring>, (05.10.2023), s. 22.

<sup>579</sup> Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 18.03.1983, Νόμος 1340), “Τροποποίηση Διαταξέων Ν.Δ. 714/1970 (Περί Ιδρύσεως Διευθύνσεως Εναερίων Μεταφορών Παρα Τω Υπουργείω Συγκοινωνιών Και Οργανώσεως Της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας) Και Συναφών Διαταξέων”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19830100035](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19830100035), (20.05.2023).

standartlarının AET eşgüdümünde detaylandırıldığı, bu standartlara göre personel eğitildiği ve hava sahasındaki uçakların emniyetli uçuşu için hava seyrüsefer yardımcı sistemlerinin tesis edilerek yenilendiği açıklanabilir.

**Tablo 30:** 1983 Yılı Yunanistan Sivil Havacılık Yapısı<sup>580</sup>



## 2.4. Türkiye Cumhuriyeti Hava Sahası Yönetim Yapısı

İkinci Dünya Savaşı sona yaklaşırken, Burhan Belge Ulus Gazetesi'ndeki yazısında havacılıkta hâkimiyet denilince akla yalnız ABD'nin geldiğini, en büyük sermayenin insan olduğunu ve Türk devletinin havacılık politikasında önceliğini iç havacılığa vermesi gerektiğini yazmaktadır.<sup>581</sup> Aynı yıl Demirağ altı kişilik Nu.D-38 adlı ilk yerli yolcu uçağı ile İstanbul-Ankara hava sahasında yerini almıştır.<sup>582</sup> Bu yolcu uçağının üçlü mülkiyeti Nuri Demirağ'a ait olmakla birlikte uçabilmesi için gerekli motorunun birinci ve ikinci mülkiyetleri yabancı devlet vatandaşlarıdır. "Ankara Güvercinlik hava limanına 26 Mayıs 1944 tarihinde ilk inişini yapan Nu.D-38 adlı yolcu uçağını karşılayan DHY Genel Müdürü Ferruh Bey'in yanındaki adı bilinmeyen bir ABD'li uzman yolcu uçağını 'mükemmel' biçiminde tanımlamıştır."<sup>583</sup> Ayrıca "Nuri Demirağ tesislerini inceleyen ve Demirağ'ın uçağı ile uçan ABD AIA Başkanı, Türklerin zekâ ve tekniğe hayran kaldığını dile getirmiştir."<sup>584</sup> Ancak yabancıların tam bekledikleri gibi

<sup>580</sup> Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 26.06.1981, Προεδρικό Διάταγμα 647), "Περί Του Οργανισμού Της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας Του Υπουργείου Συγκοινωνιών", [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19810100163](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19810100163), (20.05.2023).

<sup>581</sup> Burhan Belge, "Yarının Havacılığında Doğru", *Ulus Gazetesi* (17 Şubat 1944), s. 3.

<sup>582</sup> Ziya Şakir, a.g.k., s. 137-151.

<sup>583</sup> M.Bahattin Adıgüzel, a.g.k., s. 151.

<sup>584</sup> A.k., s. 217.

bu sözleri Türk otoritelerini mutsuz etmiş ve mantık dışı bir hareketle kendi uluslarının başarısını yok etmeye yönelmiştir.<sup>585</sup> Bu arada birçok devlette olduğu gibi devlet desteğiyle hava yolu taşımacılığı yapmak için Antalya Umumi Nakliyat Türk Anonim Şirketi tarafından da izin istenmiştir. Ancak Ticaret Bakanlığı tarafından Ulaştırma Bakanlığı görüşü alınarak verilen cevapta hava yolu taşımacılığına ilişkin bir yasa tasarısı bulunduğu, talebin yasa yürürlüğe girdikten sonra değerlendirilebileceği bildirilmiştir.<sup>586</sup>

Türk devletinin 1945'te imzaladığı Şikago Sözleşmesi ve ekleri iç hukuka göre onaylanması ve Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmesi için hazırlanan yasa tasarısı İçişleri, Gümrük ve Tekel, Millî Savunma, Ulaştırma ve Dışişleri komisyonlarında görüşülmüştür. Yasa tasarısı gerekçesinde Türk devletinin İkinci Dünya Savaşı başlayana kadar hava sahasını kendi emniyeti için yabancılara kapalı tuttuğu, uluslararası anlaşmalardan kaçındığı gibi ikili anlaşmalar da yapmadığı ve bu sebeple uzak doğuya giden hava yolu taşıyıcılarının Yunanistan ve Mısır hava yolu rotalarını kullandığı belirtilmiştir.<sup>587</sup> Gerekçede ayrıca İkinci Dünya Savaşı'nın, hava ülkesi kapatılarak savunma yapılamayacağını gösterdiği, başka devletlerin hava ülkelerini serbestleştirerek ekonomik avantaj elde etmesine seyirci kalınmayacağı, bununla birlikte hava kabotaj hakkının korunabileceği beyan edilmiş ve Şikago sözleşmesinin onanması istenmiştir. Türk hükümeti yasa tasarısı gerekçesini Harita 1, 2, 3, 4, 5, 6'dan bihaber hazırlarken, vekillerin de bu haritalardan, iki taraflı sözleşmelerden, talimatnameden, talimattan bihaber oldukları çıkarımını yapabiliriz. Örneğin Lozan Sözleşmesi gereği Paris Sözleşmesini model alan 1925 yılındaki *Seyrüsefer-i Havai Talimatnamesi* ile başta ABD, Birleşik Krallık, Fransa, İtalya, Yunanistan olmak üzere yirmi iki devlete Türk hava ülkesinden zararsız geçiş hakkının tanındığının bilinmediği açıklanabilir. Hatta dönemin uçaklarının kısa mesafede ve alçak irtifada kara sahası üzerindeki işaretleri takip ederek uçabildikleri ve dominyonlarına ve sömürgelerine doğru kendi hava sahalarını kullanmayı tercih ettikleri ilave edilebilir. Son olarak ta Uzak Doğu'ya giden hava yolu rotalarının dünyanın geoit olması sebebiyle zaman ve maliyet açısından kutuplara doğru eğrisel çizilerek oluşturulduğu bilgisini hatırlatabiliriz.

<sup>585</sup> A.k., s. 130; 141; 160; 213; 218; 281.

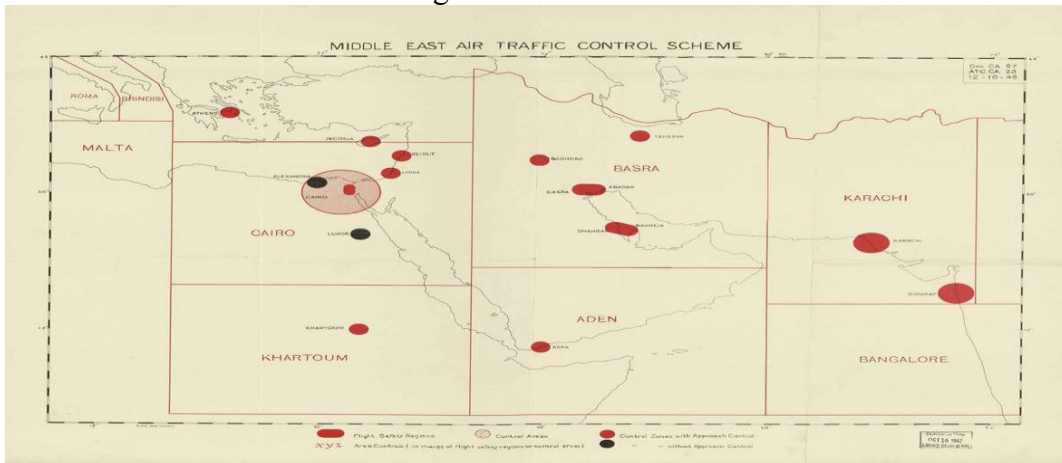
<sup>586</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/61-410-322) 21 Mart - 31 Temmuz 1945 tarihli Antalya Umumi Nakliyat T.A.Ş. tarafından Kurulacak Hava Nakliyat Şirketi hakkında yazışma.

<sup>587</sup> TBMM Tutanak Dergisi (05.06.1945), "Sıra Sayısı 123: Şikago'da 7 Aralık 1944 Tarihinde Akit ve İmza Edilmiş Olan Milletlerarası Sivil Havacılık Konvansiyonu ile Sivil Havacılık Geçici Anlaşması ve Bunların Eklerinin Onanması Hakkında Kanun Tasarısı ve İçişleri, Gümrük ve Tekel, Millî Savunma, Ulaştırma ve Dışişleri Komisyonları Raporları [1/425] (Cilt 18, Birleşim 69)", <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d07/c018/tbmm07018069.pdf>, (15.06.2023).

Tablo 24'teki ilk beş serbestlik derecesini öneren ABD bile kendi önerisini onaylamaktan vazgeçmiş, ama Türk devleti 12 Haziran 1945 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanan çok taraflı Şikago Sözleşmesi'nin beş serbestlik derecesine ilişkin EK 4'ü çekince ile onaylamıştır. Çekince sadece beşinci serbestlik derecesine yapılmış, bu serbestlik derecesinin iki taraflı sözleşmelerde hükümet yetkisine bırakıldığı beyan edilmiştir. Birleşik Krallık ile ABD arasında Bermuda I Sözleşmesi iki taraflı sözleşmeler için model olmak üzere imzalanırken, bu iki devlet Türk devletine sekizinci serbestlik derecesini de kapsayan iki taraflı sivil havacılık taslak sözleşmesi göndermiştir. Türk devletinin 6 Aralık 1945 tarihinde bakanlıklar arası komisyonunda tartışılan bu taslak sözleşmeye, 15 Ocak 1946 tarihinde Genelkurmay Başkanlığı yabancı hava yolu taşıyıcılarının uçaklarına iniş meydanı olarak başkent olduğu için Ankara, ticaret merkezi olduğu için İstanbul hava limanlarının açılacağı görüşünü iletmiştir.<sup>588</sup> Türk devletinde Tablo 24'e göre yetki aşımı yapılmış, kabotaj hakkının korunacağı beyan eden Türk hükümeti sekizinci serbestlik derecesini (sıralı kabotaj) vermiştir.

Türk hava ülkesi 1939 yılında yayınlanan Hava Haber Verme Hizmeti Talimatı'na göre haber verme postaları sistemi ile gözetlenerek, dinlenerek, telefonla haberleşerek ve durum harita üzerine işlenerek kontrol edilmekte ve uçaklara yön edilmektedir. Türk devletinin yer almadığı ama Yunanistan'ın katıldığı 1-18 Ekim 1946 tarihleri arasında Kahire, Mısır'da yapılan PICA0 Birinci Orta Doğu bölge toplantısında henüz Harita 7'deki bölgeler oluşturulmaya ve yöntem belirlenmeye çalışılmaktadır. Aşağıda sunulan Harita 8 taslak bir çalışma olarak toplantıdan sonra Türk devletine önerilmiştir.<sup>589</sup>

**Harita 8: Orta Doğu Hava Trafik Kontrol Haritası**<sup>590</sup>



<sup>588</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/61-410-35) 15 Ocak 1946 tarihli Genelkurmay Başkanlığı yazısı.

<sup>589</sup> ICAO Doc 4043, a.g.k., s. 36.

<sup>590</sup> Library of Congress, "Middle East Air Traffic Control Scheme (15.10.1947)", <http://hdl.loc.gov/loc/gmd/g7421p.ct003824>, (15.06.2023).

Ankara, İstanbul ve Atina FIR'ların belirlenişine ilişkin detaylı bilgi için ana kaynak olarak başvurulacak Sertaç Hami Başaren Harita 8'e ilişkin kaynağını ICAO'nun Türk devletine yazdığı mektup, ICAO Doc.CA.143, ATC/CA.44 olarak açıklamıştır. Bu kaynağına dayanarak Başaren “batıda ... Brindizi FIR hududu ile doğuda Rus ve İran hudutları, kuzeyde Türkiye Cumhuriyeti ve Yunanistan hudutları ile Karadeniz’de 42°15’K, güneyde 35°00’ enlemi arasında kalan sahanın bütünü ile Ankara FIR olarak Türk devletine teklif edildiğini, Türk devletinin bu öneriyi değerlendiremediğini belirtmiştir.”<sup>591</sup> Ayhan Sorgucu “zabıtları inceledikten sonra ... temsilcilerimizin FIR işlemlerini ülke üzerine bir yük, hatta angarya olarak kabul ettiklerini ve mümkün olduğunca bu sorumluluğu başka ülkelere yüklemeye çalıştıklarını değerlendirmiştir.”<sup>592</sup> Cihat Yayıcı *Güneydoğu Avrupa Müttefik Kara Kuvvetleri Komutanlığı'nın 1995 yılındaki yayınının sayfa 33'üne dayanarak* “... Türk devletine Yunan ulusal hava sahasını da içine alan ve merkezi Ankara’da bulunan bir FIR limiti önerildiği halde, Türk devletinin bu öneriyi o zaman ki teknik güçlükler nedeniyle kabul etmediğini belirtmiştir.”<sup>593</sup>

Daha önce açıkladığımız bazı bilgiler özetle: (1) İlk Kuzey Atlantik Bölge Toplantısı’nda (Mart 1946) *hava sahasının emniyetli ve ekonomik bir şekilde kullanabilmesi için kontrol sahaları sınırlarının ve merkezlerinin belirlenmesi gerektiği açıklanarak ABD'nin 1944 yılında hazırladığı hava seyrüsefer bölgelerini gösteren Harita 7 üzerinden çalışma başlatılmıştır.* ABD toplantıdan iki yıl önce hazırlığını yapmıştır. (2) İlk Avrupa-Akdeniz Bölge Toplantısı’nda (Nisan 1946) *Kuzey Atlantik ile Avrupa-Akdeniz bölgeleri arasındaki sınır çizilmiş, ancak bölgeler içindeki kontrol sahalarının sınırlarını devlet sınırlarını dikkate almadan çizebilmenin zor olduğu anlaşılmıştır.* (3) İlk Orta Doğu Bölge Toplantısı’nda (Ekim 1946) *önceki bölge toplantılarında alınan kararlar teyit edilmiş, bölge sınırı oluşturulmaya çalışılmıştır. Toplantıdan bir yıl sonra 1947 yılında yapılan Harita 8'in bu toplantıda ortaya çıkararak önerildiğini söylemenin doğruluğunu kabul edebilme olasılığı neredeyse hiç yok.* ABD'nin evrenselleştirmeyi tasarladığı bir modeli önceden hazırlayarak kendisinde test ettiğini biliyoruz. (4) İkinci Kuzey Atlantik Bölge Toplantısı’nda (Mayıs 1948) *control area (kontrol sahası) adı Flight Information Region (Uçuş Bilgi Bölgesi – FIR) olarak değiştirildiğini ve 1948 yılı ikinci yarısından önce FIR adının kullanılmadığını da biliyoruz.* Bu çerçevede Başer ve Yayıcı merkezi Ankara olan bir FIR’dan, Sorgucu ise

<sup>591</sup> Sertaç Hami Başaren, a.k., s. 183, 184.

<sup>592</sup> Ayhan Sorgucu, a.g.k, s. 146, 147.

<sup>593</sup> Cihat Yayıcı, a.g.k., s. 151.

merkezini açıklamadan bir FIR'dan (kaynaklarında saha kontrol değil FIR yazdığını kabul ederek) bahsettiğine göre 1947 yılında yapılmış olan Harita 8'in Türk devletine en erken 1948 yılı ikinci yarısında önerilebileceği çıkarımını yapmamız yanlış olmayacaktır.

Bu çıkarımdan sonra Türk devletinin kendisine yapılan öneriyi kabul etmeme sebebini sorgulayabiliriz. Yayıncı'nın teknik yetersizlik tespiti doğru olabilir mi? (5) *Türkiye Cumhuriyeti'nde 1939 yılında hava haber verme hizmetinin bir talimatı olduğunu ve bu talimatın uygulandığını biliyoruz.* (6) *Radarın sivil havacılıkta ABD'de 1947 yılından, Fransa'da ise 1954 yılından önce kullanılmadığını da biliyoruz.* Bu çerçevede Türkiye Cumhuriyeti'nde teknik yetersizlik olmadığını açıklayabiliriz.

Sorgucu'nun FIR sorumluluğunun devletler tarafından istenmediği tespiti doğru olabilir mi? (7) İkinci Dünya Savaşı'ndan henüz çıkmış ve Soğuk Savaş'a girilen yıllarda devletler için devlet sınırı son derece önemliyken, gerçek devlet sınırlarını dikkate almayan yapay sınırlar oluşturmanın neredeyse imkânsız olduğunun PICAÖ Avrupa-Akdeniz Bölge Toplantısı'nda rapor edildiğini biliyoruz. Bu çerçevede uluslararası hava sahasında bile FIR sorumluluğunu kabul eden devlete komşularının itiraz ettiği bir dönemde Sorgucu'nun tespitini doğru kabul edemeyiz.

Teknik yetersizliği olmayan Türkiye Cumhuriyeti'nde devlet yardım alabilmek için teknik yetersizlik kurgusunu geliştirmiştir çıkarımını yapabiliriz. Çünkü (8) *ABD, Türkiye Cumhuriyeti'nin teknik ve mali yardıma ihtiyacı olmadığını çeşitli kanallardan açıklarken, Türk basını da ulusun sesi olmuştur. Ama nedense Türk devletinde çoğunluğu ele geçiren seçilmiş ve atanmışlar kendi ulusunun birinci mülkiyet bilgi ve beceri bilgisi geliştirenlerine saygı duymaya katlanamamıştır.* Sonuçta ABD'nin belirlediği gibi teknik yardıma ihtiyacı olmayan Türkiye Cumhuriyeti, Yayıncı'nın belirttiği gibi teknik yetersizlik oluşturularak yabancı birinci mülkiyete boyun eğdirilmiştir. (9) *Marshall yardımı 1948 yılı ikinci yarısında onanmıştır. 1948 yılı ikinci yarısından önce FIR adı kullanılmadığına göre Harita 8'in Türk devletinin Truman ve Marshall yardımlarını alması sonrasında yapıldığı açık ve nettir. Türk devletine birbirine bağlı iki seçenek sunulmuştur. Teknik ve mali yardım almama karşılığında Harita 8'deki FIR sorumlusu olmak ya da teknik ve mali yardım alma karşılığında Harita 8'deki FIR'dan vazgeçmek. Türk devleti teknik ve mali yardım almayı seçmiş ve Başer'in açıkladığı gibi Türk devleti kendisine yapılan öneriyi değerlendirememiştir.*

İstanbul'da 1950 yılında yapılan İkinci Orta Doğu bölge toplantısında Akdeniz'in doğusunda Kıbrıs'ta Nikosia FIR'ın, ayrıca Yunanistan'da Atina FIR'ın ve Türkiye

Cumhuriyeti’nde İstanbul FIR’ın kurulması tavsiye edilmiştir.<sup>594</sup> “İstanbul FIR koordinatları: 3555K-300D/ oradan Türkiye Cumhuriyeti’nin batı sınırını izleyerek 4045K-2610D/ oradan kuzeybatı sınırını izleyerek 4200K-2810D/ 4215K-3000D/4215K-4000D/4138K-4130D/ oradan doğu sınırını izleyerek 3730K-4430D/3720K-4200D/3650K-3640D/3555K-3550D/35550D/3555K-3000D yan sınırlarını belirleyen noktalar”<sup>595</sup> olarak belirtilmiştir. İstanbul’da yapılan bu toplantıya katılan Türk tarafı nedense “batı sınırı” ifadesine itiraz etmemiştir. Oysa Türkiye Cumhuriyeti’nin Lozan Sözleşmesi ile belirlenmiş bir batı sınırının (Ege Denizi için) olmadığı açıklaması yapılarak düzeltilmesi istenebilirdi. Günümüzde de devam eden *Türkiye Cumhuriyeti’nin batı sınırı* ifadesi sorununa Başeren ve Yayıcı “Türkiye Cumhuriyeti’nin anlaşmalarla (sözleşmelerle) belirlenmiş bir batı sınırı bulunmadığı, sadece teknik amaçlarla kullanılan hayali (yapay) bir sınırdan söz edildiği, zaten bir siyasi sınırın diğer bir siyasi sınır içinden geçmesinin siyasi sınır kavramına ters düştüğü”<sup>596</sup> yanıtını vermektedirler. Şükrü Sina Gürel ise Yunanistan’ın yapay Atina FIR’ın doğu sınırını, siyasi sınır olarak kabul ettirmeye çalıştığını ve Türkiye Cumhuriyeti’ne yakın kendi (Yunan) adaları ile kıta ülkesini ayırmadan bir bütün olarak ele alınması gerektiğini iddia ettiğini belirtmiştir.<sup>597</sup> Yunanistan’ın yapay Atina FIR’ın doğu sınırını devletin gerçek doğu sınırı gibi kabul ettirmeye çalışmasının sadece mantık yasalarına değil doğa yasalarına da hiç uymadığı ifade edilebilir.

Yapay FIR oluşturma çalışmaları devam ederken Dışişleri Bakanlığı tarafından ABD ve Birleşik Krallık’tan bu FIR’da ve Türk devletinde hava seyrüseferinin emniyetini sağlayacak, hava limanlarına iniş, hava limanlarından kalkış ve hava limanlarında duruşu düzenleyecek ve icra edecek bir kolluk teşekkülü kurmaya model olacak mevzuat ve hava seyrüsefer zabıtası hakkında bilgi istenmiştir.<sup>598</sup> ABD, Türk devletinin Washington Büyükelçiliği aracılığıyla Dışişleri Bakanlığı’na ABD CAA sivil havacılık yönetmeliğini, ABD CAA el kitabını, ABD Kara-Donanma-CAA standart hava limanı trafik kontrol işlemleri ve ABD’nin 1938 yılı sivil havacılık yasasını göndermiştir.<sup>599</sup> ABD ile Türkiye Cumhuriyeti arasında yapılan iki taraflı sivil havacılık sözleşmesine göre kurulan New York – Ankara hava yolu rotasında 33 saat sürecek ilk

<sup>594</sup> İsmail İşmen, a.g.k., s. 85-94.

<sup>595</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7055, “Second Middle East Regional Air Navigation Meeting (Istanbul, October - November 1950)”, <http://www.hri.org/docs/imia-hol/icao1.htm>, (07.09.2023).

<sup>596</sup> Sertaç Hami Başeren, a.g.k., s. 185; Cihat Yayıcı, a.g.k., s. 153; 156.

<sup>597</sup> Şükrü Sina Gürel, a.g.k., s. 123.

<sup>598</sup> Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi (23777-103887-4) 18 Şubat 1946 tarihli Hava Seyrüsefer Zabıtasına Dair Yabancı Mevzuat hakkında yazısı.

<sup>599</sup> Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi (23777-103887-3) 29 Mayıs 1946 tarihli Hava Seyrüsefer Zabıtasına Dair Yabancı Mevzuat hakkında yazısı.

uçuşun Pan American World Airways (PAN AM) hava yolu taşıyıcı şirketinin yolcu uçağı ile 31 Ocak 1947 tarihinde başlayacağı ABD Dışişleri Bakanı Marshall tarafından mektupla bildirilmiştir.<sup>600</sup> Bu mektupta Türk devletinin emniyetli hava yolu taşımacılığı için gerekli tesislerin kurulmasına yönelik ABD ile işbirliği yapmasından memnuniyet duyulduğu belirtilmiştir. Ankara-İstanbul-Atina hava yolu rotasında da taşımacılığın 12 Mart 1947 tarihinden itibaren başlayacağı beyan edilmiştir.<sup>601</sup> ABD Başkanı Truman, BM'ye gönderdiği mesajda Türk devletinin büyük bir orduyu ayakta tutma ihtiyacı olmasa yeterli kaynaklara sahip bulunduğunu, ancak askeri ihtiyacı için sermaye, malzeme ve teknik bakımdan yardım isteyebileceğini ve bu ihtiyacı karşılayabilecek tek devletin de ABD olduğunu belirtmiştir.<sup>602</sup> Kline Birleşik Krallık'ın hava yolu taşıyıcısı British European Airways (BEA) uçağının bir gün önce Londra'dan Atina'ya gelerek bir gece burada konakladığını ve 22 Mayıs 1947 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti -ABD Truman yardım sözleşmesi imzalanırken Atina-İstanbul-Ankara hava yolu rotasında uçuş yaparak önce İstanbul'a ve sonra Ankara'ya indiğini açıklamıştır.<sup>603</sup> Oysa zaten BEA uçağı Kasım 1946 hava yolu rotaları uçuş tarifesine göre Londra-Marsilya-Roma-Atina-İstanbul-Ankara hava yolu rotasında Salı günleri ve tersine hava yolu rotasında Perşembe günleri uçuş yapmaktadır.<sup>604</sup> Bu çerçevede Birleşik Krallık'ın gönderdiği taslak ikili sözleşmenin kabul edildiği, Birleşik Krallık'a beşinci serbestliğe ilave sekizinci serbestlik derecesi (sıralı kabotaj hakkı) verildiği ve Kline'in tespitinin aksine BEA'nın 1946 yılından beri İstanbul-Ankara hava yolu rotasında uçuş yaptığı çıkarımı yapılabilir.

*Soğuk savaşın başlamasıyla az gelişmiş devletlere doğru dışarıdan ve yukarıdan yaklaşımla bir borç verme ve teknik transfer etme çağı açılmıştır.*<sup>605</sup> Bu çağı açan ABD Türk ülkesinde kuracağı hava limanı dâhil hava seyrüsefer yardımcı sistemleri için isteklerini Türk devletinin Dışişleri Bakanlığı'na bildirmiş, o da Ulaştırma, İçişleri, Gümrük ve Tekel, Milli Savunma Bakanlıkları ile Genelkurmay Başkanlığı'nı bilgilendirmiştir.<sup>606</sup> Bu bilgilendirmede ABD Afrika ve Orta Şark orduları komutanı Korgeneral Benjamin F.Giles'in koordinatör olduğu; ABD hükümetinin ABD CAA'nın

<sup>600</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/268-806-6) 28 Ocak 1947 tarihli Türkiye-ABD Hava Servisinin Başlaması Münasebetiyle General Marshall'ın Gönderdiği Mektup.

<sup>601</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/61-410-641) 10 Mart 1947 tarihli Ulaştırma Bakanlığı yazısı.

<sup>602</sup> Cumhuriyet Gazetesi (27 Mart 1947), "Truman'ın Yardıma Dair Basına Yeni Beyanati", s. 3.

<sup>603</sup> Stuart Kline, a.g.k., s. 294, 295.

<sup>604</sup> Michael Dawes, "Airline Timetable Images: BEA - British European Airways/United Kingdom November 1946 International Routes", <https://www.timetableimages.com/i-bc/be4611a.jpg>, (09.12.2023).

<sup>605</sup> Birgül Ayman Güler, *Türkiye'nin Yönetimi: Yapı*, İmge, Altıncı Baskı, Ankara 2021, s. 60.

<sup>606</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/61-410-33) 28 Eylül 1945 tarihli Amerikalıların Muhtelif Hava Meydanlarımızda Yapacakları Tesisat ve İnşaat hakkında yazısı.

Ankara, Yeşilköy (İstanbul) ve Adana hava limanları çalışmalarını onayladığı; Silifke, Konya ve Eskişehir hava limanları için onay aşamasında olduğu ifade edilmiştir. İstek olarak Türkiye Cumhuriyeti'ne getirilecek gerekli malzemenin gümrük vergisinden muaf tutulmasına ve Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde trenle ücretsiz taşınmasına ilişkin sözleşme yapılması yer almıştır. Sözleşme için kullanılan malzemenin Türkiye Cumhuriyeti'nin malı olacağı hatırlatılmış ve artan malzemenin Türk devleti tarafından satın alınabileceği bildirilmiştir.

ABD ile ikili ilişkiler yürürken, bir yandan da Atatürk'ün himayesiyle kurulan Türk Tayyare Cemiyeti (1935 yılında Türk Hava Kurumu [THK]) 1946 yılında üçlü mülkiyeti ile Etimesgut Uçak Fabrikası'nda beş kişilik yolcu taşıma ve hasta nakliye uçağı: THK-5 tasarlayarak üretmiştir. Bu uçak Danimarka tarafından da satın alınmıştır. Danimarka'nın yeni siparişleri, Türk devletinin ABD teknik ve mali yardımını alabilmesi için engellenmiştir.<sup>607</sup> Aslında savaş sonunda 1946 yılında yaklaşık 100 milyon ABD doları dış ticaret fazlası veren Türk devletinin dış yardım arama çabasına girmesinin hiçbir ekonomik mantığı da yoktur.<sup>608</sup> Hatta ABD uzmanlarının raporunda Türk devletinin yardıma ihtiyacı olmadığı gibi Avrupa'nın kalkınmasına yardım edebileceği açıklanmıştır.<sup>609</sup> Bu çerçevede ABD tarafından bile yanlış yola sapmaması için uyarılan Türk hükümeti, Atatürk'ün yolunda ilerleyen isimler tarafından da sürekli ikaz edilmiştir. Bunlardan biri olan Yavuz Kansu (1918-1982) Türk hükümetine küresel seviyede olmasa bile bölgesel seviyede askeri ve sivil uçak ve motoru üçlü mülkiyetinin gelişimi ve korunması için Türk devletinin müşteri olması gerektiğini hatırlatmıştır.<sup>610</sup> Atatürk'ün yolunda ilerleyenlerden bir diğeri olan Abidin Daver (1886-1954) ise 1927 yılında Kayseri Uçak Fabrikası kurulduğunda havacılığın hayati önemi hakkında kavranmış ve gerek uçak gerekse motoru üretiminde acele edilmesi gerektiği anlaşılmış olsaydı, şimdi bu işte acemilik ve tecrübe devirlerinin çoktan tamamlanmış olacağını beyan etmiştir.<sup>611</sup> Ayrıca Türkiye Cumhuriyeti'nde bir sivil havacılık kanunu çıkarılması gerektiğini ve sivil havacılık işlerinin yönetimi için merkezi devlet yapısına ihtiyaç bulunduğunu izah etmiştir.<sup>612</sup> Atatürk'ün yolunda ilerleyenlerden bir diğeri olan Selahattin Beler ise, genelde devletlerin iki (sivil ve askeri) ana havacılık yapısı bulunduğunu ve hava yolu taşıyıcılarının uçaklarını prensip olarak ulusal hava

<sup>607</sup> M.Bahattin Adıgüzel, a.g.k., s. 260-263.

<sup>608</sup> Korkut Boratav, *Türkiye İktisat Tarihi (1908-2002)*, Dokuzuncu Baskı, İmge, Ankara 2005, s. 99.

<sup>609</sup> Doğan Avcıoğlu, *Türkiye'nin Düzeni: Dün-Bugün-Yarın (Birinci Kitap)*, Tekin, İstanbul 1996, s. 557.

<sup>610</sup> Yavuz Kansu, "Havacılık Politikası: Hava Sanayiinin, Bu Aziz Vatanda İnkişafı, Mutlak Bir Milli Zarurettir", *Havacılık ve Spor*, S: 406 (Ağustos 1949), s. 5-7.

<sup>611</sup> Abidin Daver, "Gökler Kadar Geniş Bir Mevzu: Havacılık", *Havacılık ve Spor*, S: 383 (Eylül 1947), s. 9.

<sup>612</sup> Havacılık ve Spor, "Sivil Hava Kanunu İhtiyacımız", *Havacılık ve Spor*, S: 395 (Eylül 1948), s. 4.

sanayilerinden tedarik ettiklerini belirterek aşağıda Tablo 31’deki devlet havacılık yapısını önermiştir.<sup>613</sup>

**Tablo 31:** Selahattin Beler’in 1947 Yılında Devlet Havacılık Yapısı Önerisi<sup>614</sup>



Havacılık politikamız ile yapımızın uyumlu olmadığını belirten Cemil Bilsel (1879-1949), Samsun vekili olarak hava seyrüseferinin düzenlenmesi hususunda hükümetin düşüncesini açıklamasını soru önergesi vererek istemiştir.<sup>615</sup> Soru önergesinde dönemin Ulaştırma Bakanı Şükrü Koçak’a (1886-1961) önce Türk heyet başkanı olarak katıldığı 1944 yılında yapılan Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Konferansı’nda ABD Dışişleri Bakanlığı Havacılık Dairesi Başkanı’nın sorusunu ve onun verdiği yanıtı hatırlatmıştır. *Soru: Türk devletinin ABD ülkesine hava yolu taşımacılığı yapma düşüncesi var mı? Yanıt: Öncelik Türk hava ülkesinde hava seyrüseferi yapabilmektir.*<sup>616</sup> Koçak, Bilsel’in sorusuna Şikago Sözleşmesi çerçevesinde hazırlanan yasa tasarısının komisyonlarda görüşülmeye başlandığı yanıtını vermiştir.<sup>617</sup> Ancak yıllar geçtiği halde TBMM genel kuruluna yasa tasarısı gelememiş ve hatta Bilsel tarafından dört yıl sonra “yeter artık” denilerek hazırlanan tasarı da görüşülmemiştir.<sup>618</sup> Son tasarı, *Türk Hava Seyrüsefer Kanunu Tasarısı* adı ile 1948 yılındaki Kahire Konferansı hükümlerini de dikkate alarak

<sup>613</sup> Selahattin Beler, “Milli Havacılık: Devlet Havacılık Teşkilatı”, *Ulus Gazetesi*, 18 Ocak 1947, Ankara, s. 5.

<sup>614</sup> Aynı yer.

<sup>615</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-01-0-0/53-314-12) 16 Mayıs 1947 tarihli Samsun Milletvekili Cemil Bilsel Soru Önergesi.

<sup>616</sup> Cemil Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, a.g.k., s. 73.

<sup>617</sup> Cemil Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, a.g.k., aynı yer.

<sup>618</sup> Mazhar Nedim Göknül, *Hava Hukuku*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1951, s. 54.

geliştirilmiş beş kısımda 135 maddeden oluşmuştur.<sup>619</sup> Denetim yetkisinin Ulaştırma Bakanlığı'na verildiği tasarıda hava yolu rotalarını, hava limanlarını ve Türk hava ülkesine giriş ve hava ülkesinden çıkış kapılarını belirleme işi Bakanlar Kurulu'na bırakılmıştır. Türk hava ülkesinde Bakanlar Kurulu tarafından belirlenen hava yolu rotalarında hava kabotaj yetkisi sadece Türk hava araçlarına tanınmış ve hava yolu taşıyıcısına bu rotalarda taşıyıcılık yapma izni verme yetkisi de Bakanlar Kurulu'na verilmiştir.

*DHY 1948 yılı raporunda*<sup>620</sup> acil ihtiyaç olarak uçakların Türk hava ülkesinde yerini alabilmesi için yedek parça isteğinin karşılanması, bunun için de döviz bütçesinin tahsis edilmesi gerektiği belirtilmektedir. Dönemin ABD Tümgenerali Hoag ise ABD'den hava trafik kontrolü ve radar sistem eğitimi vermek üzere askeri uzmanların Türk ülkesinde bulunduğunu açıklamaktadır. Bu çerçevede Türk hava ülkesinde var olabilmek için uçağa ihtiyaç olduğu ama yedek parça sorunu nedeniyle bedava gelen uçakların uçamadıkları, bu bedava uçaklar için yabancı üçüncü mülkiyetin para unsuruna para transfer edilmesi gerektiğini söylemek yanlış olmaz. Hatta ABD'nin asıl amacının ABD birinci mülkiyet ürünü askeri araçları Türk devletinin ikinci mülkiyet askeri becerisinin kullanabilmesini sağlayarak, Türkiye Cumhuriyeti'nin komşusu olan SSCB'nin askeri hava araçlarına karşı en ileriden güvenlik hattı oluşturmak olduğunu belirtebiliriz. Diğer taraftan hava sahasında yabancı üçlü mülkiyetin eseri uçağı) uçuramayan Türk devletinin ABD'deki hava ataşesi Albay Arıburnu ise ABD'nin yardımında örnek bir dostluk gösterdiğini, bu yardımla Türk havacılığının büyük adımlarla kalkınacağını açıklamaktadır.<sup>621</sup> Bu açıklamayı anlayamayan Nedim Cankat isimli bir Türk vatandaşı 10 Nisan 1948 tarihinde dönemin Cumhurbaşkanı'na telgraf göndermiştir. Bu telgrafta, Nuri Demirağ'ın uçak fabrikalarını gezdiğini, onu ve onun kurduğu bu tesisleri çekemeyenlerin aslında yabancıları sevindirdiğini arz etmiş ve devletin bu tesislere el vermesini önererek yardım istemiştir.<sup>622</sup> Bu çerçevede Cankat'ın Arıburnu'nu neden anlayamadığı anlaşılır olmuştur. Cankat doğru yolda giden devlet aracınının niçin yoldan çıkarılmak istendiğini sorgulamaktadır. İncelenmesi ve önerinin dikkate alınması için Milli Savunma Bakanlığı'na gönderilen telgraf, nedense savunma gereksinimi uyandırmış ve Hava Müsteşarlığı 28 Haziran 1948 tarihinde Başbakanlığa

---

<sup>619</sup> A.k., s. 281-356.

<sup>620</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/61-410-44) 13 Şubat 1948 tarihli Devlet Hava Yolları Genel Müdürlüğü Raporu.

<sup>621</sup> Ulus Gazetesi (18 Mart 1948), "General Hoag'ın Demeci: Türkiye'ye Uçak ve Malzeme Sevkiyatı Başlamıştır ve Aralıksız Devam Edecektir", s. 3.

<sup>622</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/61-413-34) 28 Haziran 1948 tarihli Milli Savunma Bakanlığı Hava Müsteşarlığı'nın Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası hakkındaki yazısı.

bir savunma yazısı göndermiştir. Nuri Demirağ'ın Beşiktaş'taki fabrikasında üretilen iki tip uçağa Milli Savunma Bakanlığı tarafından uçuş izni verildiği, ancak müşteri (Hava Kuvvetleri) ile koordine edilmeden üretilen uçakların ihtiyacı karşılamadığı için satın alınmadığı ifade edilmiştir. Ortaya çıkan zararın kısmen karşılanabilmesi için yaptığı müracaat sonrası kendisiyle İkinci Dünya Savaşı süresince tamir ve yedek parça ihtiyacının temin ve tedarikine ilişkin sözleşme yapıldığı, sözleşme süresi bitiminde kendisinin müracaatı bulunmadığı belirtilmiştir. Atatürk'ün vefatından sonra siyasi çekememezlik yüzünden tüm işlerine engel olduğu ifade edilen Nuri Demirağ'ın aldığı İran ve Irak uçak siparişlerine de *yakarız ama yine de sattırmayız* sözü hiç hoş karşılanmamıştır.<sup>623</sup> Oysa Makine Uçak Yüksek Mühendisi Şükrü Er'in kendi ifadesiyle, "havacılık endüstrisinin başına gelenler, endüstrinin zorluğundan veya ekonomik olmayacağından değil, ulusun isteğine rağmen çıkar odaklarının ve aşağılık duygusundan kurtulamayan bazı yöneticilerin engellemesinden kaynaklanmıştır."<sup>624</sup> Yurt içinde ve dışında yetişmiş değerli beyinlerin yöneticiler tarafından etkin bir şekilde kullanılamamasını eleştiren Er, söz konusu yıllarda tasarımını yaptığı uçağı açıklamıştır. Helikopterde olduğu gibi tayyerenin dikine kalkış ve iniş yapabilmesini sağlayarak pist sorununu kaldırmayı hedeflemiş, bunun için kanatların ortasına bir pervane yerleştirmiş ve bu pervaneyi normal uçuş sırasında gövde içinde tutacak bir düzenek kurgulamıştır.<sup>625</sup> Bunun benzeri tasarımlar, günümüzde büyük şehirlerde kara sahasındaki trafik sıkışıklığını hava sahasına taşıyarak çözme amacıyla hayata geçirilen en son yeniliklerdir. Birinci mülkiyet bilgi ve beceri bilgisi geliştirmede ve bunun için gerekli olan üçüncü mülkiyetteki bilgi ve beceri birikim unsuru ile para unsurunda problem olmadığı nettir. Problemin ana kaynağı devletin birinci mülkiyet politika geliştiren atanmışları ile devletin üçüncü mülkiyet karar verme unsurundaki seçilmişler olarak belirlenmiştir. Profesör Junkers tarafından açıklandığı gibi başarının ya da başarısızlığın belirleyicisi insandır.

THK tarafından Etimesgut Uçak Fabrikası açılışından yedi yıl sonra 1948 yılında öncelikle eğitim uçaklarının motorlarını üretmek için Birleşik Krallık'ta hava aracı üçlü mülkiyeti bulunan De Havilland özel tüzel kişisi desteğiyle *Gazi Orman Çiftliği Motor Fabrikası* kurulmuştur.<sup>626</sup> Fabrikada beş ve on beygir gücünde *ilk yerli benzin motoru*

---

<sup>623</sup> Tuncay Deniz, a.g.k., s. 31.

<sup>624</sup> M.Bahattin Adıgüzel, a.g.k., s. 218.

<sup>625</sup> A.k., s. 257.

<sup>626</sup> Fikret Çeltikçi, "Türk Hava Kurumu Motor Fabrikası", *Havacılık ve Spor*, S: 396 (Ekim 1948), s. 3-7; Fikret Çeltikçi, "Motor Fabrikamız Törenle Açıldı", *Havacılık ve Spor*, S: 397 (Kasım 1948), s. 5.

1949 yılında tasarlanmış ve otuz adet üretilmiştir.<sup>627</sup> Milli Savunma Bakanlığı ve THK tarafından hazırlanan *hava sanayi gelişim raporunda*<sup>628</sup> öncelikle uçak üretim fabrikasına Genelkurmay Başkanlığı tarafından verilmesi beklenen eğitim uçağı tipi isteğı yapılmadığı, ihtiyacın ABD'den karşılandığı ve bakanlıkların bütçelerinin sipariş vermeye yeterli olmadığı için fabrikada personel ve malzemenin atıl kaldığı tespiti yapılmıştır. Ayrıca ulusal egemenlik hak ve yetkisinin korunabilmesi için hava sanayisinin gerekli ve zorunlu bir ihtiyaç olduğu tekrar ifade edilmiştir. Uçak sanayisi olan devletlerin hizmetten çıkardığı uçaklarını, motorlarını ve yedek parçalarını dövizle satın almanın ulusun zararına olduğu tekrarlanmıştır. Hatta sivil havacılığın devlet tarafından koordine edilmemesi sebebiyle gelişemediğı açıklanmıştır. Bu çerçevede hava sanayiinin bir bütün olarak hükümet tarafından örgütlenmesi, uçak ve motor fabrikalarının devlet otoritesi altında iktisadi bir teşekkül olarak toplanması önerilmiştir. İlave olarak askeri uçak ve motor ihtiyaçlarının acil durum dışında bu fabrikalara sipariş verilerek satın alınması, kamu hizmetlerinde kullanılacak uçakların benzer biçimde bu fabrikalardan tedarik edilmesi tavsiye edilmiştir. Ayrıca esas olarak havacılığın ve hava sanayiinin gelişimi için enstitü ve laboratuvarların kurulması ve tüm bu işlerin eşgüdümlenerek kontrolü için tam yetkili Milli Sanayi Koordinasyon Kurulu kurulması teklif edilmiştir. ABD'nin yaptığı yardımların ebedi olmadığını, günün birinde sona ereceğini ifade eden Daver'in, çalışmazsak uçakları dışarıdan tedarik etmek zorunda kalacağımızı, motorlarıyla beraber kendimiz yapmadıkça havacı bir ulus olamayacağımızı, her kuşun kendi kanatlarıyla uçtuğı gibi her ulusun da kendi uçaklarıyla uçması gerektiğini tekrar tekrar Türk devletine izah etme çabaları işitilmemiştir.<sup>629</sup>

Başbakanlık Genel Denetleme Heyeti bu rapor sonrasında THK Etimesgut Uçak Fabrikasını denetlemiştir. Denetleme raporunda THK'nun uçak ve motor fabrikalarını çalıştırmak için müşteri (DHY ve Milli Savunma Bakanlığı) ile işbirliği noksanlığı tespiti yer almıştır. Bu tespite göre fabrikaların tekrar çalıştırılabilmesi için müşteri ihtiyacına ve işbirliğine özen gösterilmesi, ücret dâhil program için bir sözleşme yapılması, yönetimin THK'ndan alınarak bakanlığa bağlanmasına ya da bağımsız

---

<sup>627</sup> M.Bahattin Adıgüzel, a.g.k., s. 259.

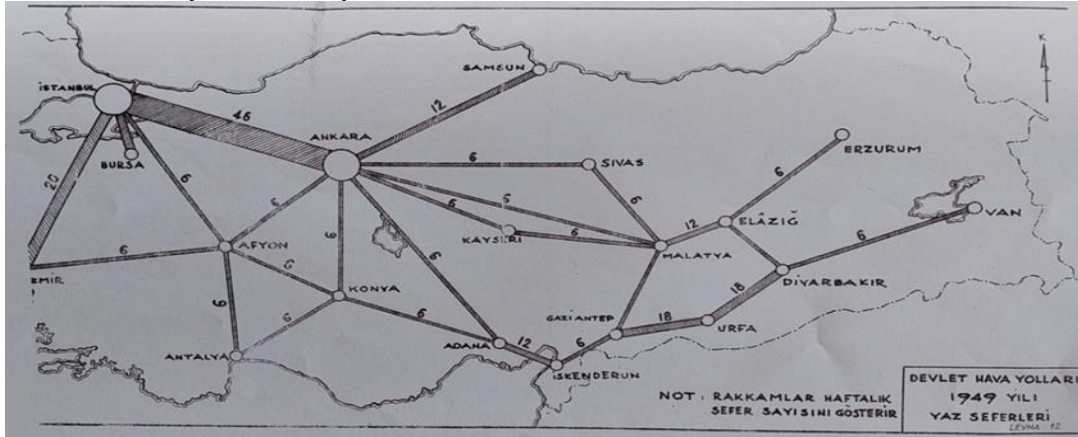
<sup>628</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-01-0-0/100-619-2) 29 Mart 1948 tarihli Hava Sanayii Gelişim Raporu.

<sup>629</sup> Abidin Daver, "Havacılık Politikası: Havacılığımızı İlerletme ve Yükseltme Bakımından Türk Hava Kurumuna Düşen Mühim Vazifeler", *Havacılık ve Spor*, S: 403 (Mayıs 1949), s. 3.

olmasına karar verilmesi önerilmiştir.<sup>630</sup> Hükümet tarafından 1951 yılında alınan bir karara göre THK fabrikalarında üretilen uçakların Milli Savunma Bakanlığı görüşü ve Ekonomi ve Ticaret Bakanlığı izni ile ihraç edilebileceği yazısı<sup>631</sup> hâlihazırda yabancılara uçak satabilecek bir fabrikanın varlığını göstermektedir. Ama uçak fabrikasının en büyük destekçisi olması gereken Türk devleti sipariş vermediği için üretim resmen durmuştur.<sup>632</sup> Yalçın'ın açıklamasına göre “Genelkurmay ısrarla jet motoru üretilmesini istediği halde karar vericiler tecrübe ve öngörü sahibi olmadıkları için bu ihtiyacı karşılamamışlardır.”<sup>633</sup> Yalçın'a göre karar vericiler ya da seçilmişler büyük resmi görme ve okuma birinci mülkiyetine sahip olmadıklarından Tablo 21'deki jet motoru teknik bilgisi geliştirebilen üç devlete bir dördüncüsünün ilavesine engel olmuşlardır. Genelkurmay'daki atanmışlar ihtiyaç bildirmişler, seçilmiş olan dönemin Başbakanı Şemsettin Günaltay'da THK kongresinde askeri ve sivil uçakların ABD yardımı ile geldiği, uçak fabrikasına ayrılacak paranın olmadığı açıklaması ile ihtiyacın karşılandığını beyan etmiştir.<sup>634</sup> THK motor fabrikası 1951 yılında Makine ve Kimya Endüstrisine (MKE) devredilmiş ve sonra traktör fabrikası haline getirilmiştir.<sup>635</sup>

ABD CAA'dan Hiram Brooiles, Francis J.Rhody, Cecil S.Fuller tarafından 1949 yılında Türkiye Cumhuriyeti'ndeki sivil havacılık etüt edilmiş ve Harita 9'un da yer aldığı rapor hazırlanmıştır.<sup>636</sup>

**Harita 9:** Türkiye Cumhuriyeti Devlet Hava Yolları 1949 Yılı Yaz Seferleri Haritası<sup>637</sup>



<sup>630</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-01-0-0/100-619-6) Türk Hava Kurumu Tayyare Fabrikası 1948 Yılı Faaliyeti Hakkında Başbakanlık Umumî Murakabe Heyeti Uzmanlarından Murekkep Bir Ekip Tarafından Hazırlanan Rapor.

<sup>631</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-18-1-2/126-63-8) 16 Ağustos 1951 tarihli Başbakanlık kararı.

<sup>632</sup> M.Bahattin Adıgüzel, a.g.k., s. 269, 270.

<sup>633</sup> Osman Yalçın, a.g.k., s. 159.

<sup>634</sup> Zafer Orbay, *Türkiye'de Havacılık ve Uçak Yapımı*, Türk Bilim Tarihi Kurumu, İstanbul 2009, s. 41.

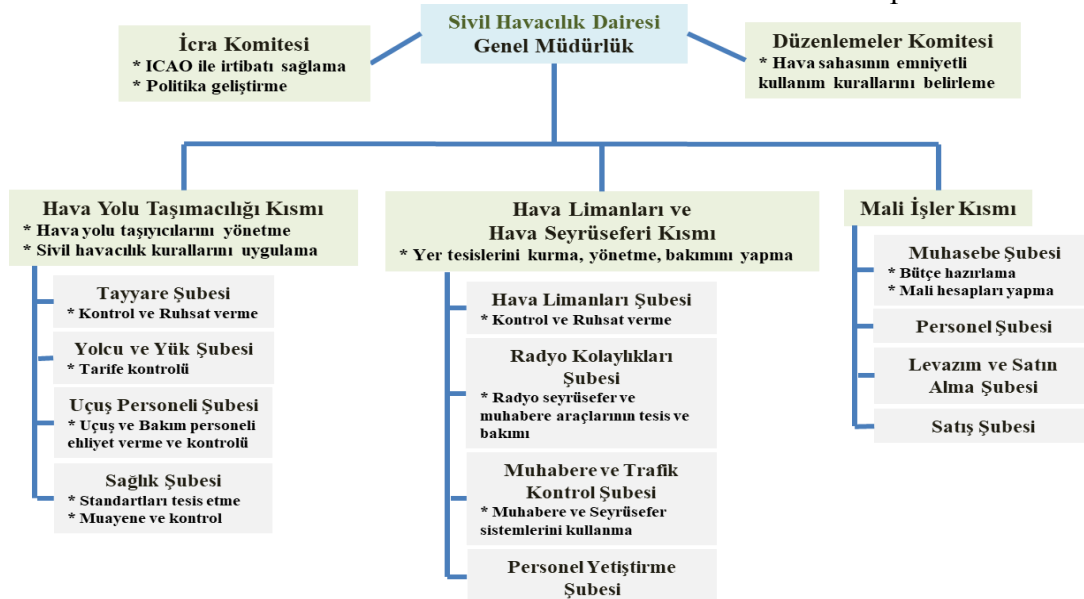
<sup>635</sup> Osman Yalçın, a.g.k., s. 158.

<sup>636</sup> ACCA, The Aircraft Year Book for 1949, a.g.k., s. 155; United States (US) Civil Aeronautics Administration (CAA), *Türkiye'deki Sivil Havacılık Hakkında Etüt: ABD Sivil Havacılık İdaresinin 1 Kasım 1949 Tarihli Raporu* (Çev. İsmail İşmen), İstanbul Teknik Üniversitesi Sivil Havacılık Enstitüsü, İstanbul 1952.

<sup>637</sup> US CAA, *Türkiye'deki Sivil Havacılık Hakkında Etüt*, a.g.k., Levha 12.

Bu rapora göre 1946 yılında ABD tarafından yapılan etüt sonrasında Westinghouse Electric International Company'den yaklaşık 4,5 milyon ABD doları tutarında elektronik teçhizat ve malzeme alınmıştır. Ayrıca J.G.White Engineering Corporation'dan mühendislik hizmeti temin edilmiştir. İstanbul, Ankara ve Adana hava limanları yeniden inşa edilmiş, İzmir, Afyon, Diyarbakır hava limanları ışıklandırma ve kontrol kuleleri ile donatılmaya başlanmıştır. ABD hava kuvvetlerinin 1945 yılında tesis ettiği istikamet verici radyo yardımcısının teknik personel yetiştirilmediği için çalıştırılmadığı ve bakımlarının yapılamadığı tespit edilmiş ve aksaklığın ivedilikle giderilmesi önerilmiştir. Ayrıca Türk devleti tarafından satın alınan aletle iniş sistemlerinin gümrükte uzun süre bekletilmesi ve kötü depolanması sonucu hasar gördüğü tespit edilmiştir. Seyrüsefer emniyeti için gerekli olan bu sistemlerin bekletilmeden kullanılması, bakımlarının yapılması ve uçuşların kontrolü için gerekli telekomünikasyon sisteminin acilen kurulması tavsiye edilmiştir. Raporda bundan başka Türk devletinin hava yolu rotalarını tespit ve tayin etmediği ve hava trafik kontrol hizmeti bulunmadığı beyan edilmiş, müşterek muhabere ve hava trafik kontrol hizmetinin kurulması ve İngilizce bilen personel yetiştirilmesi önerilmiştir. ABD CAA yetkilileri 1946 yılında gönderdikleri dokümanların aynısını DHY Genel Müdürlüğü'ne tekrar vermiş ve kendi dokümanlarını hazırlaması için bunları model alması gerektiğini özellikle vurgulanmıştır. Son olarak Türk devletine Tablo 32'de sunulan sivil havacılık yapısını kurması, bunun için ivedilikle yasalar yaparak onaması gerektiğinin altı çizilmiş ve Şikago Sözleşmesi ile ICAO üyesi olduğu ve sözleşmeye uyması gerektiği hatırlatılmıştır.

**Tablo 32:** ABD CAA 1949 Yılı Türk Devletine Sivil Havacılık Yapısı Önerisi<sup>638</sup>



<sup>638</sup> A.k., s. 26, 27.

Türk devletinin Ulaştırma Bakanı Şikago Sözleşmesi gereği Tablo 32'deki Sivil Havacılık Dairesi'nin kurulacağını beyan etmiştir.<sup>639</sup> Ulaştırma Bakanı kendi ulusunun vatandaşı Beler'in Tablo 31'deki Türk ulusunun faydasına olacak, birinci mülkiyetini geliştirme önerisini görmemiş, işitmemiş ama ABD vatandaşının faydasına olacak, onun geliştirdiği ve geliştireceği birinci mülkiyete ikinci ve üçüncü mülkiyetleri ile hizmet edecek onun Tablo 32'deki önerisine boynunu bükümüştür.

PAN AM hava yolu taşıyıcısı Genel Müdürü Türk devletinin ABD Büyükelçisine İstanbul'a giden yolcu sayısının artırılabilmesi ve taşıma ücretinin düşürülebilmesi için turistik otel yapılmasına ihtiyacı olduğunu açıklamış ve bu otelin *Marshall yardımıyla*<sup>640</sup> yapılmasını önermiştir. Büyükelçi konuyu Marshall planı yöneticisi Foster ile görüşmüş ve masrafın Marshall yardımından karşılanabileceğini bildirmiştir.<sup>641</sup> Dönemin Hava Kuvvetleri Komutanı Hava Orgeneral Necioğlu'nun tespit ettiği gibi "ABD, Marshall yardımı ile ana teçhizatı vermekte, NATO Altyapı (ENF) kanalıyla altyapıyı yapmakta, NATO kanalıyla komuta etmektedir."<sup>642</sup> ABD hava yolu taşıyıcısının geliştirdiği bu politika model olarak kullanıma açılmıştır.

ABD CAA görevlilerinin 1949 yılında altını çizerek yaptıkları Şikago Sözleşmesi gereği ICAO kurallarına uyma ikazına 1951 yılına gelindiğinde Türk devleti henüz tepki verememiş, kuralları takip ve tasnif edecek bir yapı tesis etmemiştir.<sup>643</sup> Türk devletinin ABD CAA'nın gösterdiği yolda ilerleyebilmesi için ihtiyacı olan araç, 1941 yılında Uçak Mühendisliği şubesi açılan ve adı 1944 yılında İTÜ olan Yüksek Mühendis Mektebi'nde 1952 yılında Sivil Havacılık Enstitüsü ABD etkisiyle kurulmuştur.<sup>644</sup> Bu enstitüye özetle sivil havacılık sahasında iktisadi, idari ve hukuki konularda yapılan yenilikleri takip etme, ICAO ve IATA dokümanlarını ve kararlarını toplama ve yayımını sağlama, hükümetçe istenen konuları inceleme, teknik eleman yetiştirme görevleri verilmiştir. Tablo 32'deki sivil havacılık yapısı için 1954 yılında Münakalât Vekâleti (Ulaştırma Bakanlığı) yasasında değişiklik yapılmıştır.<sup>645</sup> Sivil

<sup>639</sup> Akşam Gazetesi (23 Aralık 1948), "Sivil Havacılık: Yeni Bir Teşekkül Kuruluyor", s. 2.

<sup>640</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 13.07.1948, 6956), "5253 Sayılı Türkiye ile Amerika Birleşik Devletleri arasında 4 Temmuz 1948 Tarihinde İmzalanan Ekonomik İşbirliği Anlaşması ve Eki ile Aynı Tarihte Teati Edilen Mektupların Onanması Hakkında Kanun (08.07.1948)", <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/6956.pdf>, (06.06.2023).

<sup>641</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-01-0-0/102-630-13) 30 Aralık 1950 tarihli Basın Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğü yazısı.

<sup>642</sup> H.İbrahim Fırtına (2020), a.g.k., s. 204, 205.

<sup>643</sup> İsmail İşmen, a.g.k., s. 120, 121.

<sup>644</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 26.03.1952, 8069), "İstanbul Teknik Üniversitesi Sivil Havacılık Enstitüsü Yönetmeliği (07.03.1952)", <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/8069.pdf>, (12.06.2023).

<sup>645</sup> Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Zabıt Ceridesi (10.03.1954), "Sıra Sayısı 213: Ulaştırma Vekâleti Görevleri ve Kuruluşu Hakkındaki Kanunda Değişiklik Yapılmasına ve Bu Kanuna Bazı Maddeler Eklenmesine Dair Kanun Lâyihası ve Münakalât ve Bütçe Encümenleri Mazbataları [1/764]

havacılık hizmetlerini kamu emniyetini dikkate alarak düzenlemesi için yasa ile Ulaştırma Bakanlığı *Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı (SHDB)* kurulmuştur. SHDB görevleri ICAO ile işbirliği yapma, Türk hava sahasında hava seyrüseferinin kamu emniyeti gözetilerek düzenlenmesi, trafik kontrol ve muhabere hizmetlerinin düzenlenmesi ve denetlenmesi, kullanılacak hava yolu rotalarının ve hava limanlarının tayin edilmesi ve hava limanlarının düzenlenmesi olarak sayılmıştır.<sup>646</sup>

ABD’de 1926 yılında saha kontrol ve 1936 yılında kule kontrol dâhil hava sahasının tümünün yönetim yetkisi özel tüzel kişiler (hava yolu taşıyıcı şirketleri) ile kamu tüzel kişiliklerinden (federe ve yerel yönetimler) federal devlet tüzel kişisine geçtiğini biliyoruz. Türkiye Cumhuriyeti’nde ise devlet tüzel kişiliğince var olan Türk gerçek kişisi ve özel tüzel kişisi gelişimi korunmamış ve hatta yok edilmiştir. Yeni yapıda DHY’nın sivil hava limanları ile buralardaki tesislerin yönetim görevinin devam ettiği belirtilmiştir.<sup>647</sup> Ancak ABD CAA önerisiyle yirmi sekiz yıl sonra 1954 yılında tesis edilen “yeni yapı” ile gerçekte ABD’nin 1926 yapısına geçildiği çıkarımı yapılabilir. DHY’na yerli ve yabancı gerçek ve tüzel kişilerin üçüncü mülkiyetleriyle katılmasıyla anonim şirket olması için hazırlanan yasa tasarısı ulaştırma, maliye ve bütçe komisyonlarında görüşülmüş ve 1955 yılında TBMM Genel Kurulu tarafından sadece hava yolu taşımacılığı yapacak *Türk Hava Yolları (THY) Anonim Ortaklığı* kurulmuştur.<sup>648</sup> SHDB tarafından düzenlemeler İTÜ Sivil Havacılık Enstitüsü tarafından tercüme edilen ICAO ve IATA düzenlemelerine göre yapılmaya başlanmıştır. Bu düzenlemelere uygun olarak seyrüsefer yardımcı sistemleri tesis ederek ve kullanarak hava sahasını kontrol edecek ve eşgüdümleyecek *Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürlüğü* kurulmasına ilişkin yasa tasarısı ulaştırma ve bütçe komisyonlarında görüşülmüş ve TBMM Genel Kurulu’na gelmiştir.<sup>649</sup> Münakalât

---

(Cilt 29, Birleşim 63)”, <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d09/c029/tbmm09029063.pdf>, (06.06.2023).

<sup>646</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 20.03.1954, 8663), “6382 Sayılı Ulaştırma Vekâleti Görevleri ve Kuruluşu Hakkındaki 4770 Sayılı Kanunda Değişiklik Yapılmasına ve Bu Kanuna Bazı Maddeler Eklenmesine Dair Kanun (10.03.1954)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/8663.pdf>, (06.06.2023).

<sup>647</sup> Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Zabıt Ceridesi (21.05.1955), “Sıra Sayısı 342: Türk Havayolları Anonim Ortaklığı Kanunu lâyihası ve Münakalât, Maliye ve Bütçe Encümenleri Mazbataları [1/254] (Cilt 7, Birleşim 79)”, <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d09/c029/tbmm09029063.pdf>, (07.06.2023).

<sup>648</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 31.05.1955, 9016), “6623 Sayılı Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı Kanunu (21.05.1955)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/9016.pdf>, (07.06.2023).

<sup>649</sup> Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Zabıt Ceridesi (28.02.1956), “Sıra Sayısı 105: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Umum Müdürlüğü Teşkilât ve Vazifeleri Hakkında Kanun Lâyihası ve Münakalât ve Bütçe Encümenleri Mazbataları [1/340] (Cilt 10, Birleşim 47)”, <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d10/c010/tbmm10010047.pdf>, (07.06.2023).

Vekâletine bağlı katma bütçeli tüzel kişilik DHMİ kurularak, THY ile birlikte 1 Mart 1956 tarihinden itibaren faaliyete geçmişlerdir.<sup>650</sup>

Türk devleti 27 Mayıs 1960 tarihinden itibaren asıl varlık amacı ulusun güvenliği olan atanmış asker tarafından yönetilmeye başlanmıştır. ABD'nin SSCB etki sahasını sınırlandırma kapsamında kurulan *Merkezi Antlaşma Örgütü (Central Treaty Organization – CENTO)* üyelerinin hava sahası yönetim kabiliyetini artırmak için Türkiye Cumhuriyeti-İran-Pakistan hava yolu rotası boyunca hava trafik kontrol ve muhabere ihtiyaçlarının ABD tarafından karşılanması kabul edilmiştir.<sup>651</sup> Bu çerçevede sivil hava yolu taşımacılığı uçaklarının emniyetli uçuşu için ABD'den 1960 yılında Ankara Esenboğa hava limanına radar (Texas Instrument, ASR-4A modeli) kurulmuştur.<sup>652</sup> Türk devletinde askeri yönetimin ilk görevi soğuk savaşın başından beri Türk devletine verilen yardımların ve borçların nasıl kullanıldığının ve kullanılacağına, borç ödeme programının ve ekonomik gelişiminin kontrol edilebilmesi için *Devlet Planlama Teşkilatı (DPT)* kurmak olmuştur.<sup>653</sup> Askeri yönetimin ya da Milli Birlik Komitesi'nin Ulaştırma Bakanı tarafından şimdiye kadar ulaşım ile ilgili işlerin makamın yetkisini kullanarak yöntem ve aracıyla yapılmaya çalışıldığı, devletin ulaşım politikası bulunmadığı ve bu sebeple zarar edildiği tespiti yapılmıştır.<sup>654</sup> Bu çerçevede ulaşım politikası geliştirilebilmesi için ulaşıma ilişkin üçlü mülkiyeti bulunanlardan bir yüksek istişare (danışma) kurulu oluşturulması hakkında hazırlanan tasarı yasalaşmıştır.<sup>655</sup>

Türk devletinin tek yapay hava sahası olan İstanbul FIR 1963 yılında ikiye bölünmüş ve yapay hava sahası Ankara FIR kurulmuştur. İstanbul FIR'ın 4215N 3100E, 4215N 4000E, 4138N 4130E, Türkiye Cumhuriyeti hududunu takiben 3555N 3550E, 3555N 3343E, 3603N 3044E, 3605N 3000E, 3900 N 3000E, 3930N 3100E koordinatları arasında kalan hava sahası sorumluluğu Ankara FIR'a devredilmiştir.<sup>656</sup>

<sup>650</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 01.03.1956, 9247), “6686 Sayılı Devlet Hava Meydanları İşletmesi Umum Müdürlüğü Teşkilat ve Vazifeleri Hakkında Kanun (28.02.1956)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/9247.pdf>, (07.06.2023).

<sup>651</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-18-1-2/161-33-15) 24 Haziran 1961 tarihli Bakanlar Kurulu kararı.

<sup>652</sup> Fuat Bölük, “DHMİ Elektronik Daire Başkanlığı Radar Şubesi: Tanıtım”, *Havacılık Elektroniği Dergisi*, C 1 S 4 (1995), s. 11.

<sup>653</sup> Barış Övgün, a.g.k., s. 235.

<sup>654</sup> Ulay Sıtkı, “Yüksek İstişare Kurulu Teşkiline Dair Kanun Tasarısı (13.10.1960)”, *TBMM Tutanak Dergisi (Cilt: 2, Birleşim: 23)*, [https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/MBK\\_/d00/c002/mbk\\_00002023.pdf](https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/MBK_/d00/c002/mbk_00002023.pdf), (25.05.2023).

<sup>655</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 19.10.1960, 10633), “101 Sayılı Ulaştırma Bakanlığı Yüksek İstişare Kurulu Teşkiline Dair Kanun”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/10633.pdf>, (25.05.2023).

<sup>656</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-01-0-0/83-526-9) 01 Eylül 1963 tarihli Devlet Hava Meydanları havacılık bilgilendirme yayını (Aeronautical Information Publication-AIP).

Türkiye Cumhuriyeti karasularının genişliğine ilişkin hazırlanan kanun tasarısında genelde üç deniz mili olarak kabul edilen karasuları genişliğinin 1958 Deniz Hukuk Konferansı'nda belirlenemediği ifade edilmiştir. Sonra 1960 yılında BM Genel Kurulu'nda toplanan konferansta Türk devleti tarafından da desteklenen *esas hattan itibaren en fazla altı deniz mili(1 deniz mili=1852 metre)* kuralının kabul edildiği belirtilmiştir.<sup>657</sup> Dışişleri ve İçişleri komisyonlarında 1964 yılında görüşülerek Millet Meclisinde kabul edilen kanun tasarısı, Cumhuriyet Senatosu Dışişleri, Turizm ve Tanıtma Komisyonu ile İçişleri Komisyonu tarafından tartışıldıktan sonra Senato'dan da geçmiştir.<sup>658</sup> BM'de kabul edildiği gibi altı deniz mili olarak yasalaşan karasuları genişliği, karşılıklı iki devlet kara ülkesi arasındaki su mesafesi iki devletin karasuları genişliği toplamından az ise, orta hattın karasularının dış sınırı olacağı benimsenmiştir.<sup>659</sup> “Bu yasa ile karasuları ve doğal olarak üzerindeki hava sahası üç deniz milinden Ege Denizi'nde (Antalya Kemer burnu batısı) altı deniz miline, Karadeniz ve Akdeniz'de (Antalya Kemer burnu doğusu) on iki deniz miline genişletilmiştir.”<sup>660</sup>

DPT ulaştırma koordinasyon proje merkezi, Türk devletinin hava ülkesini nasıl yöneteceğine ilişkin yasanın bulunmadığını, hava ülkesini Şikago Sözleşmesi üyelerince hazırlanan ve kabul edilen ICAO standartlarına göre yönettiğini açıklamıştır.<sup>661</sup> Bir politika geliştirebilmek için Tablo 24'e göre sekizinci serbestiyet verilen yabancı hava yolu taşıyıcılarının 1963 yılı programında İstanbul-Ankara arasında iki kez inme ile elde ettikleri faydanın tespit edilmesi ve iki taraflı havacılık sözleşmelerinin ulusal yarar için sürekli gözden geçirilmesi istenmiştir.<sup>662</sup> DHMİ tarafından *Türk hava sahasından* transit uçan ve hava kontrol merkezi ACC'den yardım alan bütün uçaklardan *1 Ağustos 1969 tarihinden itibaren ücret alınmaya* başlanmıştır.<sup>663</sup> THY ilk jet motorlu uçağı 1971 yılında PAN AM'dan kiralamıştır. Bu uçağı kullanacak yabancı uyruklu on bir pilota bir ay, uçağın bakımını yapacak altı

<sup>657</sup> Millet Meclisi Tutanak Dergisi (10.04.1964), “Sıra Sayısı 156 Ek 1: Karasuları Kanunu Tasarısı ve Dışişleri ve İçişleri Komisyonları Raporları [1/206] (Cilt 29, Birleşim 88)”, [https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/MM\\_/d01/c029/mm\\_01029088.pdf](https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/MM_/d01/c029/mm_01029088.pdf), (07.06.2023).

<sup>658</sup> Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi (15.05.1964), “Sıra Sayısı 452: Karasuları Kanunu Tasarısının Millet Meclisince Kabul Olunan Metni ve Cumhuriyet Senatosu Dışişleri, Turizm ve Tanıtma ve İçişleri Komisyonları Raporları [1/401] (Cilt 20, Birleşim 74)”, [https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/CS\\_/t03/c020/cs\\_03020074.pdf](https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/CS_/t03/c020/cs_03020074.pdf), (07.06.2023).

<sup>659</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 25.05.1964, 11711), “476 Sayılı Karasuları Kanunu (15.05.1964)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/11711.pdf>, (07.06.2023).

<sup>660</sup> Cihat Yaycı, a.g.k., s. 89.

<sup>661</sup> Ülkü Türk Güven, Ramazan Taşdurmaz, Vehbi Ünver, *Türkiye'de Sivil Havacılık Mevzuatı*, Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), Ankara 1971, s. 1.

<sup>662</sup> A.k., s. 21-24.

<sup>663</sup> A.k., s. 55.

teknisyene kiralama süresince Türk devletinde çalışma izni verilmiştir.<sup>664</sup> Bu çerçevede Türkiye Cumhuriyeti'nin 1971 yılında jet motorlu uçak üçlü mülkiyeti bulunmadığı (üçüncü mülkiyetin para unsurunu ve karar verme unsurunu kullanmak hariç) çıkarımını yapabiliriz. Hürtürk, “1970’li yılların ilk yarısında SHDB’nin bir havacılık otoritesi olmaktan uzak olduğu, hava trafik kontrolörlerinin yetki belgelerinin DHMİ tarafından verildiği, THY’nin hava yolu rotasına uygunluğuna bakmadan ucuz olmasına göre uçak satın aldığı”<sup>665</sup> tespitini yapmıştır. Türk devletinin ulaştırma sorunlarına ve çözümüne ilişkin DPT Özel İhtisas Komisyonu *1971 yılı raporunda*<sup>666</sup> kamu taşımacılığının hangi hizmetler için ve hangi şartlarla destekleneceğine ilişkin bir kuralın bulunmadığı, yönetim ve uygulama ile yetkili üst makamlara havacılığa ilişkin öğrenim, eğitim ve tecrübe niteliklerine sahip olan personelin atanmadığı ve sık sık değiştirildiği belirtilmiştir.

Türk devleti 1972 yılında eğitim için maddi sermayesi Hava Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı’ndan karşılanan devlet kontrolünde uçak üretimine başlanması kararını almıştır.<sup>667</sup> (E) Hava Orgeneral Fırtına, “Türk devletinin kendi uçağını kendisinin yapması politikasına aslında 1964 yılında yapılacak Kıbrıs harekâtını durduran ABD Başkanı Johnson’dan ABD yardımı teçhizatın Kıbrıs’ta kullanılamayacağı ve SSCB müdahale ederse NATO’dan yardım beklenmemesi mektubu alındığında dönüldüğünü belirtmektedir.”<sup>668</sup>

Türk ülkesinde ikinci saha kontrol radarı, İstanbul Yeşilköy hava limanına İtalya’dan 1975 yılında mobil, 1978 yılında sabit radar (Selenia) satın alınarak kurulmuştur.<sup>669</sup> Hava sahası yönetim sistemine bilgisayar, 1978 yılında bu radar ile birlikte dâhil olmuştur.<sup>670</sup> Hava ulaştırması komisyonunun dördüncü beş yıllık kalkınma planı kapsamında hazırladığı raporunda sivil havacılık yapısında görev, yetki ve sorumlulukların açık ve net olarak belirlenmediği, personel ve uçak yeterlik belgelerinin sivil havacılık kurumu yetkisinde olması gerektiği ve sivil havacılığın düzenlenebilmesi için hava seyrüsefer yasasına ivedilikle ihtiyaç olduğu belirtilmiştir.<sup>671</sup>

<sup>664</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-18-1-2/261-4-1) 22 Ocak 1971 tarihli Bakanlar Kurulu kararı.

<sup>665</sup> Kıvanç Hürtürk, a.g.k., s. 9.

<sup>666</sup> T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) Müsteşarlığı, *Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı: Genel Ulaştırma Sorunları ve Koordinasyon Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, DPT, Ankara 1971.

<sup>667</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 27.11.1972, 14374), “Üçüncü Beş Yıllık (1973 -1977) Kalkınma Planının Onaylandığına Dair Karar (26.10.1972)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/14374.pdf>, (13.06.2023).

<sup>668</sup> H.İbrahim Fırtına (2020), a.g.k., s. 253; Şükrü Sina Gürel, a.g.k., s. 99, 100.

<sup>669</sup> Fuat Bölük, a.g.k., aynı yer.

<sup>670</sup> Kıvanç Hürtürk, a.g.k., s. 36.

<sup>671</sup> T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) Müsteşarlığı, *Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1978-1982) Hava Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, DPT, Ankara 1976, s. 28-46.

Türk devleti 12 Eylül 1980 tarihinden itibaren tekrar atanmış asker tarafından yönetilmeye başlanmıştır. Bölüm başında açıkladığımız ABD’li General Rogers’ın yazılı olmayan asker sözüyle (Yunanistan’ın NATO askeri kanadına dönüşüne onay karşılığında Ege Denizi hava sahası sorunun çözülmesi) kandırılan bu seferki askeri yönetim, bir önceki askeri yönetimce kararlaştırılan “Türk karasuları genişliğinin mütakabiliyetle belirlenmesi” kuralını kaldırmıştır. Bu kural yerine Bakanlar Kurulu tarafından kıyıların bitişik ve karşılıklı olduğu devletlerle sözleşme yaparak belirlenmesi kararı geçmiştir.<sup>672</sup> Bakanlar Kurulu bir kararname ile Karadeniz ve Akdeniz için mevcut durumun (karasuları 12 deniz mili) sürdürüleceğini beyan etmiştir.<sup>673</sup>

Nihayet 1983 yılında Ulaştırma Bakanlığının *McGill Üniversitesi*<sup>674</sup> öğretim üyelerinden hava hukuku uzmanı Prof. Martin A.Bradley’e hazırlattığı tasarıdan ve İsviçre, Almanya ve Fransa sivil havacılık yasalarından yararlanılarak hazırlanan sivil havacılık yasası onaylanmıştır.<sup>675</sup> Sivil Havacılık Yasası onaylanmadan önce Milli Güvenlik Konseyi Danışma Meclisi’nde havacılıkta ilerleyebilmek ve söz sahibi olabilmek için mutlaka hava sanayisinin kurulması gerektiğinin altını çizen Tefrik Fikret Alpaslan’a (Danışma Meclisi üyesi) göre, “kanunları değiştirmek zor ve bürokrasiyi de bağlayacağı için Bakanlık 159 ilmekle kendini bağlamış durumdadır.”<sup>676</sup> *Türk Sivil Havacılık Yasası*<sup>677</sup> ile devlet bir hava ülkesinin olduğunu ve bu ülkeyi ulusun hak ve yetkisiyle yöneteceğini beyan etmiştir. Hava kabotaj hakkının Türk vatandaşlarına ait olduğu belirtilen yasada Türk devlet hava araçlarının Türk hava ülkesinde ve uluslararası hava sahasında yapacakları uçuşlarla ilgili kurallar koyma yetkisinin Türk hükümetine ait olduğu vurgulanmıştır.

<sup>672</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 29.05.1982, 17708), “2674 Sayılı Karasuları Kanunu”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/17708.pdf>, (14.06.2023).

<sup>673</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 29.05.1982, 17708 Mükerrer), “8/4742 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı”, [https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/17708\\_1.pdf](https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/17708_1.pdf), (14.06.2023).

<sup>674</sup> “McGill Üniversitesi Hava Hukuku Enstitüsü Rockefeller, Carnegie, Ford mali desteğiyle hava ve uzay alanında bilimsel araştırmalar yapan dokümantasyon merkezidir. Enstitü, IATA ve ICAO üçlüsü Kanada, Montreal’de konuşlandırılmışlardır. Enstitü’den mezun olanların çoğunluğu kendi devletlerinde ya da diğer devletlerde devlet ve özel sektörde önemli görevler almaktadırlar.” Seha L.Meray, “McGill Üniversitesi Hava ve Uzay Hukuku Enstitüsü”, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, C 18 S 3 (1963), s. 341-344.

<sup>675</sup> Milli Güvenlik Konseyi Tutanak Dergisi (13.11.1983), “Türk Sivil Havacılık Kanunu Tasarısının Danışma Meclisince Kabul Olunan Metni ve Milli Güvenlik Konseyi İhtisas Komisyonu Raporu [D.Meclisi: 1/586; M.G.Konseyi:1/580; Sıra Sayısı: 688] (Cilt 10, Birleşim 172)”, [https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/MGK\\_/d01/c010/mgk\\_01010172.pdf](https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/MGK_/d01/c010/mgk_01010172.pdf), (13.06.2023).

<sup>676</sup> Danışma Meclisi Tutanak Dergisi (31.08.1983), “Türk Sivil Havacılık Kanunu Tasarısı ve Mali İşler, Adalet, Milli Savunma, İçişleri ve Dışişleri, Bayındırlık, Ulaştırma, İmar ve İskân, Turizm ve Tanıtma Komisyonları Raporları [Sıra Sayısı: 470](Cilt 21, Birleşim 154)”, [https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/DM\\_/d02/c021/dm\\_02021154.pdf](https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/DM_/d02/c021/dm_02021154.pdf), (13.06.2023).

<sup>677</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 19.10.1983, 18196), “2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu (14.10.1983)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/18196.pdf>, (13.06.2023).

İkinci Dünya Savaşı sonrası kendi kararıyla birinci mülkiyet sahipliğinden vazgeçen Türk devleti, Johnson mektubu sonrası kendi uçağını kendin yap politikasına geri dönmek istemiştir. Bu politika için 1973 yılında Sanayii ve Teknoloji Bakanlığı'nın iktisadi devlet teşekkülü olan Türk Uçak Sanayii Anonim Şirketi (TUSAŞ) kurulmuştur.<sup>678</sup> Ancak amaç kendi uçak ve motor bilgi ve beceri bilgisini kendin geliştir, modeli kendin test et olması gerekirken (birinci mülkiyet yaratılması), yabancı birinci mülkiyetin ikinci mülkiyeti olarak seri üretim ve montajı yap (ikinci mülkiyet için eğitil, kafanın kolu ol) olmuştur. Johnson mektubu unutulmuş/unutturularak ABD General Dynamics ile 1984 yılında ortak TUSAŞ Havacılık ve Uzay Sanayi (Turkish Aerospace Industries-TAI) ve ABD General Electric ile 1985 yılında ortak TUSAŞ Motor Sanayi (TUSAŞ Engine Industries-TEI) oluşturulmuştur.<sup>679</sup>

Ulaştırma Bakanlığı merkez kuruluşunda ilk kez 1954 yılında yer alan SHDB, 1984 yılında çıkarılan kanun hükmünde kararnameyle Ulaştırma Bakanlığı merkez kuruluşunda ana hizmet birimi; DHMİ Genel Müdürlüğü ve THY Anonim Ortaklığı, Ulaştırma Bakanlığı Kamu İktisadi Kuruluşu olmuştur.<sup>680</sup> Türk devletinin Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı tarafından EUROCONTROL'e yapılan üyelik başvurusu 12 Kasım 1987 tarihinde kabul edilmiştir.<sup>681</sup> Katılıma onay alabilmek için TBMM genel kurulunda Orta Doğu, Yakın Doğu - Avrupa devletleri arasında hava yolu rotalarının Türk hava ülkesinden geçtiği ifade edilmiştir. Hava seyrüsefer sorunlarını çözen, hava sahası kullanım ücretlerini tek elden tahsis eden, 1988 yılında Yunanistan'ın da üye olduğu EUROCONTROL'e Türk devletinin de katılmasının ulus yararına olacağı belirtilmiştir.<sup>682</sup> Türkiye Cumhuriyeti'nin EUROCONTROL'e üyeliği 1989 yılı başında

---

<sup>678</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 11.07.1973, 14591), "1784 Sayılı Türk Uçak Sanayii Anonim Ortaklığı Kanunu (28.06.1973)", <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/14591.pdf>, (14.06.2023). "İktisadi Devlet Teşekkülü: Sermayesinin tamamı devlete ait olan, mali ve idari özerk, özel hukuk tüzel kişisi." T.C. Resmi Gazete (RG: 04.07.1938, 3950), "3460 Sayılı Sermayesinin Tamamı Devlet Tarafından Verilmek Suretile Kurulan İktisadî Teşekküllerin Teşkilâtîle İdare ve Murakabeleri Hakkında Kanun (17.06.1938)", <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/3950.pdf>, (14.06.2023).

<sup>679</sup> Zafer Orbay, a.g.k., s. 60.

<sup>680</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 18.06.1984 [Mükerrer], 18435), "Kanun Hükmünde Kararnameler (Karar Sayısı: 211, 233)", [https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/18435\\_1.pdf](https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/18435_1.pdf), (14.06.2023). "KİK: Sermayesinin tamamı devlete ait olan ve tekel niteliğindeki mallar ile temel mal ve hizmet üretmek ve pazarlamak üzere kurulan, kamu hizmeti niteliği ağır basan kamu iktisadi teşebbüsüdür."

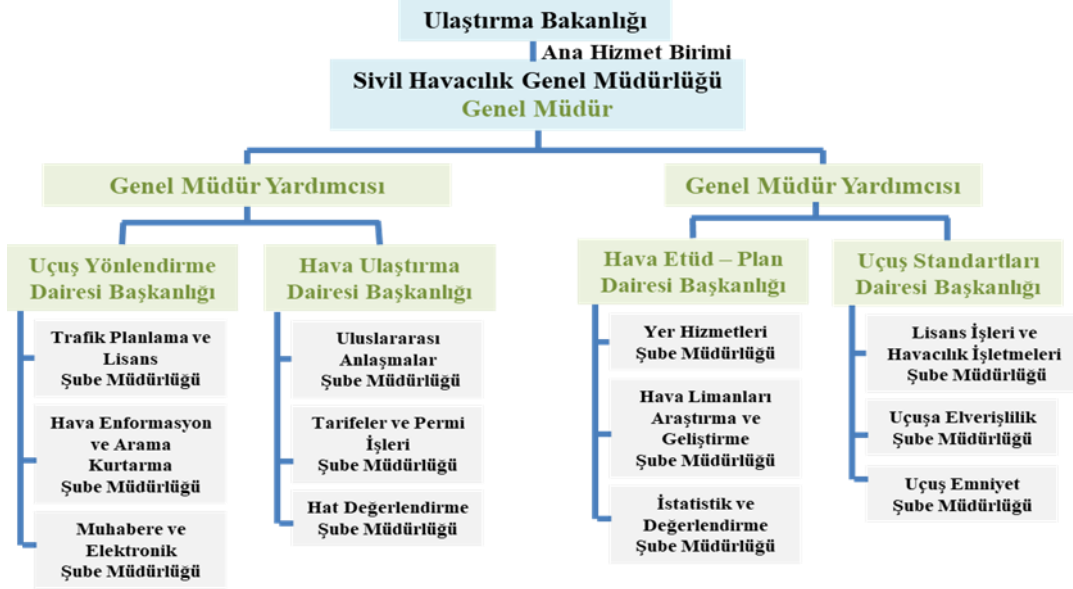
<sup>681</sup> European Organisation for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL), "Decision of the Permanent Commission: Decision No: 43 (12.11.1987)", <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/pc/commission-act/cn-decisions-43-en.pdf>, (03.07.2023).

<sup>682</sup> Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi (30.11.1988), "Sıra Sayısı 133: Hava Seyrüseferinin Emniyeti İçin İşbirliğine Dair 13 Aralık 1960 Tarihli Uluslararası EUROCONTROL Sözleşmesini Değiştiren Protokole İlişkin Diplomatik Konferansın Nihai Senedinin; Hava Seyrüseferinin Emniyeti İçin İşbirliğine Dair 13 Aralık 1960 Tarihli Uluslararası EUROCONTROL Sözleşmesini Değiştiren Protokol ile Eklerinin ve Yol Ücretlerine İlişkin Çok Taraflı Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm; Dışişleri Komisyonları Raporları [1/513]

Resmi Gazete’de yayınlanarak başlamıştır.<sup>683</sup>

Ulaştırma Bakanlığı ana hizmet birimlerinden SHDB, bu hizmet diğer devletlerde genel müdürlük düzeyinde olduğu ve görevleri genişletildiği gerekçesiyle 1987 yılında genel müdürlük yapılmıştır.<sup>684</sup> Kurulduktan üç yıl sonra, DPT’nin altıncı beş yıllık planının hava ulaştırma raporu Tablo 33’te yer alan *Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü* (SHGM) yapısının kırk bir personel ile görev yaptığı yazmaktadır.<sup>685</sup>

**Tablo 33:** Türkiye Cumhuriyeti 1990 Yılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yapısı<sup>686</sup>



SHGM hiyerarşik yapısında genel müdüre iki yardımcı, her bir yardımcıya ikişer daire başkanlığı ve her bir daire başkanlığına üçer şube müdürlüğü bağlanmıştır. SHGM genel müdürü 3348 sayılı kanun madde 12 gereği sivil havacılık faaliyetlerinin kamu yararına ve millî güvenlik amaçlarına uygun olarak kurulmasını ve geliştirilmesini sağlayacak esasları belirleyerek düzenleme yapmak ve uygulanmasını denetlemek ile

(Cilt 18, Birleşim 32)”, <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d18/c018/tbmm18018032.pdf>, (03.07.2023).

<sup>683</sup> T.C. Resmî Gazete (RG: 04.01.1989, 20039), “3504 Sayılı Hava Seyrüseferinin Emniyeti İçin İş Birliğine Dair 13 Aralık 1960 Tarihli Uluslararası EUROCONTROL Sözleşmesini Değiştiren Protokole İlişkin Diplomatik Konferansın Nihai Senedinin, EUROCONTROL Sözleşmesini Değiştirmek Üzere 12 Şubat 1981 Tarihinde Brüksel’de İmzalanan Protokol ile Eklerinin ve 12 Şubat 1981’de Brüksel’de İmzalanan Yol Ücretlerine İlişkin Çok Taraflı Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/20039.pdf>, (03.07.2023).

<sup>684</sup> Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi (09.04.1987), “Sıra Sayısı 532: Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında 182 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Bu Kanun Hükmünde Kararnamenin Bazı Hükümlerinin Değiştirilmesi Hakkında 211 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm; Anayasa Komisyonları Raporları [1/114; 1/509] (Cilt 39, Birleşim 88)”, <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d17/c039/tbmm17039088.pdf>, (20.10.2023).

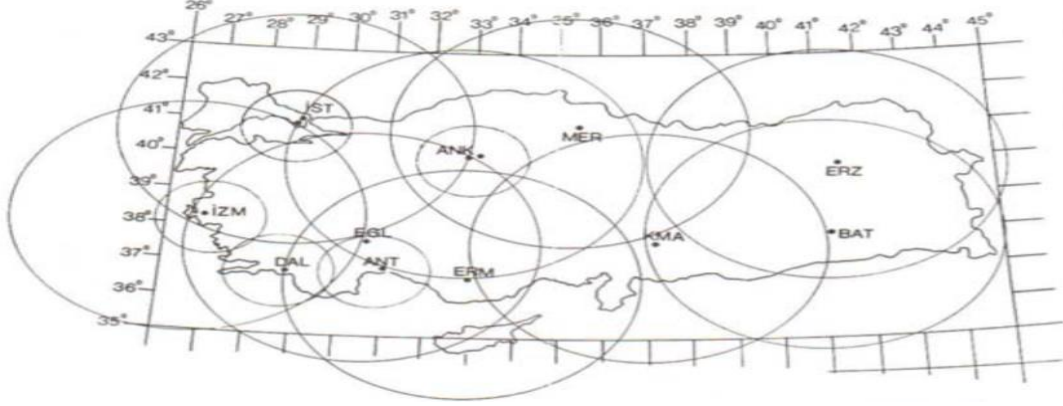
<sup>685</sup> T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) Müsteşarlığı (1990-1994), *Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı Hava Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, DPT, Ankara 1990, s. 2, 3.

<sup>686</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 17.04.1987, 19434), “3348 Sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun (09.04.1987)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/19434.pdf>, (13.06.2023); T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) Müsteşarlığı (1990-1994), a.g.k., s. 4.

görevlendirilmiştir. Bir genel müdür yardımcısı Türk hava sahasında bir uçağın emniyetli bir biçimde bir hava limanında motor çalıştırıp diğer hava limanında susturmasına kadar uçuşa ilişkin gerekli görevlerin kendisine bağlı iki daire başkanı tarafından standartlaştırılarak denetlenmesini kontrol ve eşgüdümleme ile görevlendirilmiştir. Diğer genel müdür yardımcısının görevi ise kendisine bağlı iki daire başkanının hava limanları ve muhabere sistemleri dâhil hava seyrüsefer yardımcı sistemlerine, hava araçlarına, hava yolu taşıyıcılarına, kullanıcılara, bakımcılara standartları tespit ederek yeterli belgesi vermesi, emniyet için denetlemesi ve sorunları çözmesini kontrol ederek eşgüdümlenmek olarak belirlenmiştir.

Türk hava sahası emniyetli yönetimi için bilgisayar ve radar teknik bilgisindeki gelişim de dikkate alınarak aşağıda sunulan Harita 10'daki *Türkiye Cumhuriyeti Hava Trafik Kontrol Radar Kaplaması* projesi hazırlanmış ve 1989 yılında İtalya'dan (Selenia/Alenia) tedarik edilmesine karar verilmiştir.<sup>687</sup> Haritadaki radar kaplama çizimleri hatalı (kara sahasındaki doğal ve yapay engeller sebebiyle yükseklik ve yanca farklılıklar olması gerekirken tam daire gösterimi) olmakla birlikte genel bir fikir vermiştir.

**Harita 10:** Türkiye Cumhuriyeti Hava Trafik Kontrol Radar Kaplaması<sup>688</sup>



### 3. Bölüm Değerlendirmesi

Şikago Konferansı ve çok taraflı sözleşmesiyle biçimlenmeye başlayan ve jet motoru birinci mülkiyet sahiplerinin politikalarıyla yön edilen bu dönemin hava sahası yönetimi üçlü mülkiyet tablosu (Tablo 34) değerlendirme sonunda sunulmuştur.

ABD hükümeti İkinci Dünya Savaşı bitiminde dünya hava sahasında etki sahasını genişletmek isterken AIA ve ATA ve hatta kendi içinde bakanlıkları ile koordine kurmadan hareket ettiği için kendi ulusunun üçlü mülkiyetine zarar verdiği söylenmiştir.

<sup>687</sup> Fuat Bölük, a.g.k., 10, 11.

<sup>688</sup> A.k., s. 11.

Oysa tam aksine AIA'nın ve ATA'nın ihtiyaçlarını karşılamıştır. Eski bilgi ve beceri ürününün kullanılabilmesinde gereken malzeme için AIA ve ATA'ya bağımlı yaparak kendi ulusunun l mülkiyetini genişletme amacını gerçekleştirmeye başlamıştır. ABD CAA ve CAB tarafından taslağı hazırlanan şikago Sözleşmesi Birleşik Krallık ile Kanada'da biçimlendirilmiş ama şikago'da Birleşik Krallık savaş sonrası alt yapısını ayağa kaldırmadan rekabete giremeyeceği düşüncesiyle ABD'nin beş serbestlik derecesi isteğini kabul etmekten vazgeçmiştir. Soğuk savaşın başlamasıyla birlikte ABD, Fransa ile Birleşik Krallık'ın SSCB'ye karşı glenebilmeleri için rekabetten kaçınma isteklerini kabul etmiş ve kendi beş serbestlik derecesi fikrini dondurmuştur. İkinci Dünya Savaşı'nda işgale uğrayan Fransa havacılığa ilişkin hafızasını diriltme çalışmasına başlamıştır. Ulaştırma Bakanlığı'nı 1945 yılında kurduktan sonra SGACC'ı tesis ederek bu bakanlığa bağlamıştır. SGACC yapısında ICAO ve IATA ile ilgili işlere bakacak bir birim ve ulus içi hava yolu rotalarına ilişkin CAA ve CAB karşılığı birer birim oluşturmuştur. Havacılığa ilişkin hafızayı yerleştireceği (devletin nc mülkiyetinin bilgi ve beceri birikim hazinesinin ana üssü) l mülkiyetin temelini ENAC sivil havacılık okulu ile atmıştır. Birleşik Krallık tarafından kontrolü ve eřėdmlenmesi ABD'ye bırakılan Yunanistan'da, ABD CAA uzmanları tarafınca ABD'nin dünya hava sahası yönetimine ilişkin l mülkiyetini genişletmesine uygun sivil havacılık yapısı tesis edilmiştir. Yunanistan ilk saha kontrol merkezine 1948 yılında kavuşmuştur. 1952 yılında Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanan sivil havacılık yapısı adı 1960 yılında Yunanistan CAA olmuştur.

Türkiye Cumhuriyeti'nde ise İkinci Dünya Savaşı bitiminde Demirağ'ın Türk hava ülkesinde yer alan motorun birinci mülkiyeti hariç l mülkiyetinin tamamı kendisine ait olan yolcu uçağı ve tesisleri ABD AIA başkanının dikkatini çekmiştir. Bu erevede Türkiye Cumhuriyeti'nde bir özel tüzel kişinin varlığı ABD AIA başkanının hoşuna gitmemiştir diyebiliriz. Türk hava ülkesinde uçan Demirağ yolcu uçağı, devletin l mülkiyetiyle değil, Atatürk'ün aydınlattığı yolda Atatürk'ün tarif ettiği gibi Demirağ'ın kendi l mülkiyet aracıyla yapılarak yer almıştır. Ancak rakip Türk zel tüzel kişisi yerine boyun eğen Türk zel ve devlet tüzel kişisi istenmektedir. Her devlette bu isteği yerine getirecek seçilmiş, atanmış, akademisyen gerçek kişilerin var olduğu bir gerçektir.

şikago Sözleşmesini onayan TBMM, Tablo 24'te yer alan nc devlete/devletten trafik taşıma *beşinci serbestlik derecesini* doğrudan tanımamış, bunu tanıma yetkisini hükümete vermiştir. Hükümet 1945 yılı sonunda Birleşik Krallık'ın sıralı kabotaj

*sekizinci serbestlik derecesi* isteyen taslak sözleşmesini tartışmış ve TBMM'nin kendisine verdiği beşinci serbestiyet derecesini (Londra-Atina-İstanbul hava yolu rotası) tanıma yetkisini aşarak, sınırlı kabotaj hakkını içeren sekizinci serbestiyet derecesini (Londra-Atina-**İstanbul-Ankara** hava yolu rotası) kabul etmiştir. Lozan Sözleşmesi ile boyun eğmeyi kabul etmeyen Türk ulusuna ABD'nin 4 Temmuz (1776) bağımsızlık gününde Marshall yardım sözleşmesi imzalatılmış ve ABD CAA uzmanları Türk devletinin sivil havacılık yapısını denetlemeye gelmişlerdir. ABD kendisine gönüllü boyun eğen Türk seçilmiş ve atanmışlarını kullanarak THK ile Demirağ'ın uçak ve THK'nın motor üçlü mülkiyetini 1950'li yıllarda imha ettirmiştir. Bu imha sonrası ABD CAA, İTÜ'de 1952 yılında kurulmasını sağladığı sivil havacılık enstitüsü aracılığıyla ABD hava sahası yönetim politikasını ICAO ve McGill Üniversitesi üzerinden bu araca transfer ederek ABD yararına hizmet edecek Türk akademisyenini, atanmışını, seçilmişini yetiştirmeye başlamıştır. Günümüz SHGM yapısının temeli İTÜ'den 1954 yılında yeterlik belgelerini alanlarla atılmıştır. Bu yapı Türk hava ülkesi yönetim düzenlemesini ICAO standartlarını transfer ederek yapacak ve bu düzenlemeyi denetleyerek ICAO'ya rapor edecektir. Sonra 1955 yılında IATA'da hava yolu taşımacılığı için belirlenen hizmet ve ücret standartlarını transfer ederek uygulayacak günümüz hava yolu taşıyıcısı THY, daha sonra 1956 yılında seyrüsefer yardımcı sistemlerinin standart tesisini ve hizmetini uygulayacak DHMİ Genel Müdürlüğü kurulmuştur.

Eğer soğuk savaş başlamasaydı ve Şikago sözleşmesi ile beş serbestlik derecesi kabul edilerek onaylansaydı, ICAO yapısındaki Hava Seyrüsefer Komisyonu ABD CAA'nın, Hava Taşımacılığı Komitesi ise ABD CAB'ın karşılığı olacaktı. İki serbestiyet derecesinin ve rekabetten kaçınmanın kabulü ile ABD CAB'ın karşılığı IATA (Genel Direktörü Birleşik Krallık vatandaşı) olmuş, ICAO Hava Taşımacılığı Komitesi IATA bilgilerini toplama ve istatistik yapma görevini üstlenmiştir. Paris Sözleşmesi'ndeki Fransa'nın rolü, Şikago Sözleşmesi'nde ABD'nin rolü olmuştur. Teknik düzenleme işi ICAO'ya, ekonomik düzenleme işi IATA'ya verilmiştir. Beşinci serbestlik derecesi için çok taraflı sözleşme araç olamayınca yerine iki taraflı sözleşmeler araç kabul edilmiş ve model araç olarak ABD ile Birleşik Krallık arasında yapılan Bermuda I sözleşmesi sunulmuştur. ICAO'ya Şikago Sözleşmesini onaylayarak 1970 yılında SSCB'nin katılımıyla soğuk savaş sakinlemeden hemen önce 1968 yılında dünya hava sahasını yönetmede üçlü mülkiyetlerini koruma, geliştirme, genişletmede ABD ve Birleşik Krallık özel tüzel kişileri (AIA, ATA, SBAC) anlaşmışlardır. Fransa ve Birleşik Krallık isteğiyle IATA kurularak dondurulan rekabet, soğuk savaşın

sakinleşmesi ve petrol krizi sebebiyle çözülmüştür. Rekabet için hava yolu taşımacılığının serbestleştirilmesi ya da kuralılaştırılması politikasını uygulamaya başlayan hükümet CAB başkanını değiştirmiştir. Fransa 1976 yılında ENAC sayesinde uçak motorunun üçlü mülkiyetini tekrar tesis etmeyi başarmış, özerk SGAC yapısıyla sarmal döngüyü çalıştırarak rekabete hazır hale gelmeye çalışmıştır. Avrupa'da da AEA tarafından ECAC üye devletlerine iki taraflı sözleşmeleri tekrar gözden geçirmeleri ve kapasite azaltımına gitmeleri önerisi Birleşik Krallık tarafından dikkate alınmıştır. Bermuda I sözleşmesi ile rekabeti dondurması karşılığında ATA yararına olan beşinci serbestlik derecesi, IATA'nın ekonomik düzenleyiciliğinin sona erdirilmesine tepki olarak 1978 yılında Bermuda II sözleşmesiyle mütekabiliyete dönüştürülmüştür. Bu sözleşmeyi onaylayan ABD bu arada dünya hava sahası yönetimi için birinci mülkiyetiyle yeni bir politika hazırlamıştır. Bunu daha önce olduğu gibi kendi tek ABD hava sahasında test etmeye ATA'nın fikrini alarak başlamıştır. ATA'nın önerisi dikkate alarak üçüncü mülkiyet karar unsuruna sunulan politika kabul edilerek yasalaşmıştır. ABD hava yolu taşıyıcılarına hizmet sunmak istedikleri hava yolu rotasını kendilerinin seçmesi, bu rotalarda verecekleri hizmetleri ve ücretleri kendilerinin belirlemesi serbest bırakılmış, devletin ekonomik düzenleyicilik rolü sonlandırılmıştır. Ancak bu serbestleştirme devletin kâr getirmeyen küçük şehirlerin hava yolu rotalarında çalışacak hava yolu taşıyıcılarına destek vermesini gerektirmiştir. Fransa ise henüz hazır olmadığı için hava yolu taşıyıcılarını destekleme politikasına devam etmiştir. Avrupa'da 1980'li yıllarda havacılığa ilişkin konularda politika belirleyicinin ECAC mı, yoksa AET mi olacağı tartışmasında Birleşik Krallık AET'yi işaret etmiştir. Birleşik Krallık'tan kontrolünü ve eşgüdümlemesini teslim aldığı Yunanistan'ı ABD, 1981 yılında AET'ye devretmiştir. Bu çerçevede 1983 yılında AET tarafından bir sivil havacılık yüksekokulu da ilave edilerek tekrar yapılandırılan Yunanistan CAA, AET (Fransa) kontrolünde eşgüdümlemeye başlanmıştır.

ABD'nin 1958 yılında kurduğu özerk FAA, 1966 yılında kurulan Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanmıştır. CAB ise 1984 yılında kapatılmıştır. IATA, ABD Ulaştırma Bakanlığı ve ABD Dışişleri Bakanlığı çalışanı hukukçu Jeffrey N.Shane, ABD Ulaştırma Bakan yardımcılığı görevinde üçüncü mülkiyetindeki bilgi birikiminden (tecrübelerinden) faydalanarak birinci mülkiyeti ile geliştirdiği politikayı soğuk savaş bitimiyle 1991 yılından itibaren hayata geçirmeye başlamıştır. Politika özetle 1978 yılında uygulamaya giren yasayla ABD tek hava sahasında ABD hava yolu taşıyıcılarına verilen hava yolu rotası, bu rotada sunacakları hizmeti ve ücreti

belirlemede serbestlik hakkının çok taraflı Şikago Sözleşmesi üzerinden değil, iki taraflı sözleşmelerle evrenselleştirilmesi biçiminde ifade edilebilir.

ABD CAA'nın ABD tek hava sahası yönetimini tek merkezden standartlaştırırken değişken sayılı sahada (bölgede) yetki genişliği ile kontrol ve eşgüdümü gerçekleştirdiği gibi ICAO'da da dünya hava sahasını yönetimi tek merkezden standartlaştırılırken değişken sayılı sahada (bölgede) yetki genişliği ile kontrol ve eşgüdümü sağlamayı hayata geçirmiştir. ABD tek hava sahasının ve bölgelere ayrılarak bir merkezden hükümet tarafından yönetilmesi politikası, 1945 yılında adı AIA olan 1921 yılındaki uçak ve uçak motoru tasarım ve üretim üçlü mülkiyeti bulunanların sivil toplum kuruluşu olan ACCA tarafından geliştirilmiş ve 1926 yılında ABD'de yasalaşarak uygulamaya girmiştir. ABD'de saha kontrol safhasına, ATA'nın 1936 yılındaki ihtiyacıyla yaklaşma kontrol ile kule kontrol safhaları ilavesi ve tüm hava seyrüsefer yardımcı sisteminin tesisi ve kullanımının hükümete verilmesi, 1946 yılında dünya hava sahası yönetiminde standartlaştırmaya model olmuştur. Kuzey Atlantik bölgesinde yapılan 1948 yılındaki toplantıda özellikle okyanus üstü emniyetli uçuş için devletlerin onayıyla alt sınırı toprağın veya suyun 200 metre üstünden başlayan ve devletlerin uçuş kurallarının geçerli olacağı adı FIR olan yerel yapay kontrol sahaları oluşturulması kararı alınmıştır. Ancak *açık denizler üzerindeki uluslararası hava sahasının serbest olduğu ve sahada sorumluluk alan devletin ICAO standartları dışında bir kural uygulamak istemesi durumunda komşu devletlerini ikna ederek onların onayını alması gerektiği* ICAO tarafından izah edilmiştir.

Avrupa devletleri hava sahası yönetiminde ABD CAA ve CAB gibi Avrupa'da sivil havacılık politikalarında ve uygulamalarında standartlığı sağlayarak ICAO ve IATA standartlarına ve uygulamalarına yön verebilmek için teknik ve ticari işbirliği yapmışlar ve ICAO altyapısından da destek alarak ECAC'ı kurmuşlardır. ABD'de 1936 yılında kurulan sivil toplum kuruluşu ATA gibi Avrupa'da da 1973 yılında kurulan sivil toplum kuruluşu AEA'nın 1954 yılında ARB ile temeli atılmıştır. Avrupa hava sahasında uçuş yoğunluğu sorunu ARB tarafından 1954 yılında IATA'da tartışmaya açılmış ve çözüm için devletlere ve ICAO'ya sorun iletilmiştir. İlk jet uçağının ABD-Kanada-Fransa hava yolu rotasında 1958 yılında uçuşuyla sorun daha karmaşık hale gelmiştir. ABD'de sivil hava yolu taşıyıcısının jet motorlu uçağının bulut üstünde stratosfer uçuşu ile stratosferde sivil-asker işbirliğine ihtiyaç duyulmuş ve personeli sivil olan ABD CAA yerine personeli sivil ve asker olan özerk FAA yapısı kurulmuştur. ICAO'da hava sahası yönetim sorunu FAA politikası ile FIR üstünde UIR oluşturularak, ayrıca UIR

için mevcut olan askeri radarlar araç olarak tahsis edilerek askeri kontrol merkezleri sivil işbirliği ile müşterek kullanıma açılmıştır. Avrupa'da ICAO kararına uygun olarak altı devlet işbirliğiyle 1963 yılında UIR'larında sınırları kaldırmış, sivil ve askeri personelin görev yaptığı EUROCONTROL'ü kurarak tek UIR'ın bu merkezden yönetimini sağlamışlardır.

ATA'nın IATA ve ABD CAA aracılığıyla ICAO'ya etki etmesiyle 1950 yılından itibaren ICAO'da standart kullanıma alınarak tesis edilmeye başlanan radar, ATA'nın üçlü mülkiyetinin de katkısıyla ATA'nın laboratuvarında geliştirilmiş ve 1947 yılından itibaren ABD'de kullanıma alınmıştır. FIR ve UIR'da sivil-asker işbirliği, hava seyrüsefer yardımcı sistemlerinin geliştirilmesi, elektronik bilgi işlem sistemleri olan bilgisayarların radarlarla 1958 yılından itibaren ABD'de ve 1960 yılından itibaren Fransa'da bütünleştirilmesi hava sahasının emniyetli yönetimini geliştirmiştir. Hava yolu taşıyıcılarının sorununa yazılan bir diğer reçete BM 1982 yılı Deniz Hukuku Sözleşmesi olmuştur. Karasuyu genişliğinin 12 deniz miline kadar artırılabilmesi ile açık deniz sahaları ulusal egemenlik hak ve yetkisi lehine azalmış ve dolayısıyla devlet (askeri) hava araçların serbestçe uçabildikleri uluslararası hava sahaları küçülmüştür.

ABD Türk devletinde 1950'li yıllarda tesis ettiği yapıdan beklediği raporları alamayınca, Türk devletini yönetme görevinin 1960 yılında sivil seçilmişten asker atanmışa geçmesini sağlamış ve DPT'yi kurdurtmuştur. DPT, Türk hava ülkesi yönetimine havacılığa ilişkin öğrenim ve eğitim yaparak tecrübe kazanmış liyakatlı vatandaş (muhtemel İTÜ yeterlik belgesi sahibi) yerine, havacılıkla ilgisi olmayan kayırılmışın seçildiğini ve atandığını tespit ettiği raporunu sunmuştur.

Ulusun yeni sözleşmesi 1961 Anayasası ile tekrar sivil seçilmişin yönettiği Türk devleti, 1964 yılında Kıbrıs Türk toplumu sorununu çözmek için garantörlük hakkını kullanma yoluna girmiştir. ABD'ye ihtiyacı yokken teknik ve mali yardım için boyun büken Türk devleti, eğer ABD yardımlarını kullanırsa ulusal egemenlik hak ve yetkisini kaybetmekle tehdit edilmiştir. Bu tehdit *uçak ve uçak motoru tasarlayıp üretmeden hava ülkesinde ulusal egemenlik hak ve yetkisinin varlığından bahsetmenin zaten doğru olamayacağını* savunan Atatürk'ün ve onun aydınlattığı yolda ilerlemeye çalışan Türk vatandaşlarının haklılığını doğrulamıştır. Soğuk savaş sakinliğinde, ABD izniyle Yunanistan devletini yöneten asker atanmışların lideri 1974 yılında Yunan ulusunun onayını alabilmek için Kıbrıs'ta Türk toplumunu imha etmeye girişmiştir. ABD, Birleşik Krallık, Fransa üçlüsünün petrol krizi sorununa çözüm arayışında bulunduğu ve SSCB'yi zayıflatarak dönüşüme uğratacak politikayı uygulamaya başladığı bu dönemde

Türk devleti, Yunan soykırımına sessiz kalamayacağını ve garantörlük hakkını kullanacağını beyan etmiştir. Yunan soykırımını durduran Türk devleti ABD ve Birleşik Krallık tarafından verilen koruma güvencesinin yetersizliğinden şikâyet etmezken, soykırım yapmaya başlayan Yunanistan devleti ABD'ye ve Birleşik Krallık'a kendisine yeterli destek vermediklerini haykırarak NATO askeri kanadından ayrılmıştır. Bu duruma çok üzülen ABD, Türk devletine ambargo uygulamaya girişmiştir. Uçak, uçak motoru ve seyrüsefer yardımcı sistemleri tasarım, üretim, kullanım bilgi ve beceri bilgisi geliştirilmesi bazı seçilmiş ve atanmışlarca engellenen Türk devleti sivil hava yolu taşımacılığına seyrüsefer yardımı için ilk bilgisayar destekli radarını 1978 yılında İtalya'dan almıştır. Türk devleti birinci mülkiyeti üçüncü mülkiyetindeki tecrübe unsuruna göre politikasını güncellemiştir. Yeni politika, “kendi üçüncü mülkiyetinle üçlü mülkiyet sarmal döngünü başlat ve onu koruyarak geliştir, eğer üçüncü mülkiyeti yabancı tüzel ve gerçek kişilerden karşılayacaksan tek bir yol yerine çoklu yol tercihi yap, ICAO'da yer alan SSCB ile de ulusal yararı gözetecek biçimde dost ol” biçiminde belirlenmiştir. Türk devletinin sivil seçilmiş yönetimi ABD'yi kızdırmıştır. ABD bu sefer Yunanistan'ın NATO askeri kanadına girişini onaylaması ve Türk devletinin ekonomik düzenleyicilik rolünü terk etmesi (ABD'nin kuralsızlaştırma politikasını transfer etmesi) şartıyla asker atanmış Türk devletini yönetmekle görevlendirmiştir. Yunanistan'ın NATO'nun askeri ve AET'nin ekonomik korumasına alınması sonrasında Türk ulusunun tekrar sözleştiği yeni 1982 Anayasası ile Türk devleti yeniden sivil yönetime geçmiştir. Bir yıl sonra 1983 yılında da Ulaştırma Bakanlığı'nın McGill Üniversitesi öğretim üyesine hazırlattığı Türk hava ülkesi yönetimine ilişkin ilk sivil havacılık yasası onaylanmıştır. ABD'nin kuralsızlaştırma politikası McGill Üniversitesi üzerinden transfer edilerek yasalaştığı çıkarımı yapılabilir. Türk devletinin yeni sivil seçilmiş öceki sivil seçilmişin politikasını Türkiye Cumhuriyeti üçüncü mülkiyeti tecrübe unsurundan silmiş ve ABD ambargosuna tepki olarak kurulan TUSAŞ, ABD ile işbirliği yapılarak TAI ile TEI adlarını almıştır. Türk devletinin ikinci mülkiyeti (yönetilen) ABD'nin birinci mülkiyetine (yöneten) tekrar boyun eğdirilmiştir.

**Tablo 34: 1944-1992 Yılları Arası Hava Sahası Yönetimi Üçlü Mülkiyet Tablosu**

Devletler ve Uluslararası Örgütler		ABD	Fransa	Yunanistan	Türkiye Cumhuriyeti	ICAO	IATA	
Üçlü Mülkiyet Unsurları								
Uçak Tasarım, Üretim, Kullanım Bilgi ve Beceri Bilgisi Geliştirme		<u>BOEING</u>	<u>SNCASE (SUD-EST)</u>		<u>1944 (Demirağ: Turboprop motorlu uçak)</u>	1956 (ABD, Birleşik Krallık, Fransa [Jet Motorlu Uçak])		
		<u>DOUGLES</u> <u>CONVAIR</u>	<u>AEROSPATIALE</u>		<u>1946 (THK: Turboprop motorlu uçak)</u>	1973 (ABD, Birleşik Krallık, SSCB, Fransa, Hollanda, Almanya [Jet Motorlu Uçak])		
Uçak Motoru Tasarım, Üretim, Kullanım Bilgi ve Beceri Bilgisi Geliştirme		1944 (Langley ve Ames Laboratuvarları - NACA)	<u>MARCEL DASSAULT</u>			1956 (ABD ve Birleşik Krallık [Jet Motoru])		
		1956 (Pratt&Whitney [Jet motoru]) 1956 (General Electric [Jet motoru])	1957 (Turbomeca Bastan [Turboprop motor])		<u>1949 (THK [Pistonlu Motor])</u>	1973 (ABD, Birleşik Krallık, SSCB, [Jet Motoru])		
Seyrüsefer Yardımcı Sistemleri Tasarım, Üretim, Kullanım Bilgi ve Beceri Bilgisi Geliştirme		<u>1947 (ATA Hava Aletleri Laboratuvarı: Radar)</u>	<u>1949 (ENAC)</u> <u>1959 (CENA)</u>			McGill Üniversitesi		
		1958 (FAA Araştırma ve Geliştirme Bürosu + Oklahoma (Mike Monroney) Havacılık Merkezi + Atlantic City Ulusal Havacılık Tesisleri Denev Merkezi)	1963: 6 (EUROCONTROL :UIR)			ICAO ANC 1947 (Ölçü Birimleri) 1948 ([FIR+UIR], FIR [Saha+Yaklaşma+ Hava Limanı])		
			1972 (CCR: Jaquard - CTOT)					
Birinci Mülkiyet Unsurları	Uçak, Uçak Motoru, Seyrüsefer Yardımcı Sistemleri Tasarım, Üretim, Kullanım Politikası Geliştirme	CAA + CAB (Şikago Sözleşmesi)			1946 (Genelkurmay: Birleşik Krallık'a Sekizinci Serbestlik tanınabileceği)	1944 (Şikago Konferansı [ABD, Birleşik Krallık, Kanada])		
		1948 (ABD Havacılık Politikası: IATA'da ATA'nın sivil hava yolu taşımacılığı tesisi için pazar yaratması: Borçlandırma)			1946 (ABD CAA: 1938 sivil havacılık yasasının model alınması isteği)	1945 (CAA/AIA-ATA) + IATA		
		1957 (CAB - Özerk FAA Amaç: Jet motorlu uçaklar UIR'da, Sivil-Asker İşbirliği)			1951 (ABD CAA: Türk devleti tepkisiz. ABD dokümanları, ICAO ve IATA kuralları çalışmıyor. Sistemin çalışması için İTÜ'de sivil havacılık enstitüsü tesisine ihtiyaç var.)	1946 (Bölgesel Hava Seyrüsefer Toplantıları)		
		1966 (Ulaştırma Bakanlığı -FAA)				1954 (ECAC [1955]/ ARB - EARB) 1973 (ECAC/AEA)		
		1968 (AIA+ATA + SBAC + IATA)	<u>1949 (ENAC)</u>	1948 (ABD CAA)				Hava Yolu Rotalarında Hava Yolu Taşımacılığı Hizmet ve Ücret Düzenleyici
		1970 (CAB: Ücret formülü)						
		1970 (FAA: Hava Limanı ve Hava Yolu Rotaları Geliştirme Fonu)						
1978 (CAB: ABD Hava Yolu Taşımacılığını Serbestleştirme)								
1989 (Ulaştırma Bakanlığı: SHANE - Open Skies)					1987 (Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı EUROCONTROL Üyelik Başvurusu)	1968 (AIA+ATA + SBAC + IATA)		

**Tablo 34:** 1944-1992 Yılları Arası Hava Sahası Yönetimi Üçlü Mülkiyet Tablosu

Devletler ve Uluslararası Örgütler	ABD	Fransa	Yunanistan	Türkiye Cumhuriyeti	ICAO	IATA	
Üçlü Mülkiyet Unsurları	Bilgiye Göre Uçak Üretim Becerisi	BOEING	SNCASE (SUD-EST)		1944 (Demirağ)		
		DOUGLES	AEROSPATIALE		1946 (THK)		
		CONVAIR	MARCEL DASSAULT		1984 (TAI: TUSAŞ+ABD)		
	Bilgiye Göre Uçak Motoru Üretim Becerisi	Pratt&Whitney	Turbomeca Bastan		1949 (THK)		
		General Electric			1985 (TEI: TUSAŞ+ABD)		
	Bilgiye Göre Seyrüsefer Yardımcı Sistemleri Üretim Becerisi	1947 (ATA Hava Aletleri Laboratuvarı)	1959 (CENA)				
	Bilgiye Göre Uçak Kullanım Becerisi	ATA Üyesi Hava Yolu Taşıyıcıları	Hava Yolu Taşıyıcıları	Hava Yolu Taşıyıcıları	1956 (DHY)	Sözleşmeli Devletler	
					1971 (Jet motorlu – ABD)		
	Bilgiye Göre Seyrüsefer Yardımcı Sistemleri Kullanım Becerisi	<u>1947 (Radar)</u>	<u>1954 (Radar)</u>	1948 (İlk ACC)	1952 (McGill Üniversitesi – İTÜ)	<u>(1944) Saha Kontrol = FIR Kontrol</u>	Sözleşmeli Hava Yolu Taşıyıcıları
		1957 (ATA+CAB)			1956 (DHMİ)		
<u>1958 (Radar+Bilgisayar)</u>		<u>1961 (Radar+Bilgisayar)</u>	1960 (Radar)		<u>(1948) + UFIR Kontrol (1958)</u>		
Birinci Mülkiyete Üretimde ve Kullanımda Yaşanan Sorunu Çözüm Önerisi İle Birlikte Raporlama	1957 (ATA + CAB: Ücret Artışı)	Air France CCR/ACC	1946 (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü)	1948 (DHY: Yedek Parça İhtiyacı)	IATA	1945 (ATA - CAB)	
	1956 (ATA: Jet motorlu uçaklar UIR'da, Sivil-Asker İşbirliği)					1954 (ARB: Sivil-Asker İşbirliği - EARB)	
	1968 (ATA: Hava Limanı ve Hava Yolu Rotaları Geliştirme Fonu)	1954 (AEA [ARB]: Sivil-Asker İşbirliği [Avrupa Hava Sahası Yoğun])		1950 (Pan-Am: İstanbul'da Marshall yardımıyla turistik otel isteği)		1973 (AEA)	
	1970 (ATA)					1957 (Jet Motorlu Uçaklar: Ücret Artışı)	
						1968 (AIA+ATA + SBAC)	
						1978 (CAB)	

**Tablo 34: 1944-1992 Yılları Arası Hava Sahası Yönetimi Üçlü Mülkiyet Tablosu**

Devletler ve Uluslararası Örgütler	ABD	Fransa	Yunanistan	Türkiye Cumhuriyeti	ICAO	IATA		
Üçlü Mülkiyet Unsurları								
Uçağa, Uçak Motoruna, Seyrüsefer Yardımcı Sistemlerine İlişkin Tasarım, Üretim, Kullanım Bilgi ve Beceri Tecrübesi	1944 (CAA+CAB + AIA+ATA) 1947 (ATA+CAA) 1948 (Politika Kurulu) 1958 (FAA) 1966 (Ulaştırma Bakanlığı – FAA)	1946 (SGACC) 1947 (ACC/CCR)	1947 (ICAO) 1948 (ABD) 1983 (AET)	1944 (Demirağ) 1946, 1949 (THK) 1952 (İTÜ: ICAO ve IATA)	1944 (ABD CAA+ ACCA + AIA + ATA + ABD Dışişleri Bakanlığı + CINA/ICAN) 1946 (Bölgesel Hava Seyrüsefer Toplantıları)			
Para	Gerçek ve Tüzel Kişilikler	Marshall Yardımı Gerçek ve Tüzel Kişilikler	Marshall Yardımı Gerçek ve Tüzel Kişilikler	Marshall Yardımı Gerçek ve Tüzel Kişilikler	Sözleşmeci Devletler	Sözleşmeci Hava Yolu Taşıyıcıları		
Üçüncü Mülkiyet Unsurları	Birinci Mülkiyetin Ürettiği ve/veya Geliştirdiği Politikalar dan Birisinin Uygulanması için Karar Verme	1946 (Çoklu Sözleşme [Şikago Sözleşmesi] - Kongre) 1946 (Kongre: İkili Sözleşme Modeli [Bermuda I])	1945 (KHK: Ulaştırma Bakanlığı – SGACC + ENAC) 1947 (KHK: Şikago Sözleşmesi)	1946 (Parlamento: SHGM) 1948 (Kararname)	1945 (Şikago Sözleşmesi – TBMM) [Beşinci Serbestlik : Hükümet yetkisinde] 1945-1946 (ABD ve Birleşik Krallık İkili Sözleşme – Kararname) 1948 (Marshall Yardımı – TBMM) 1951 (Başbakan: Uçak ve uçak motor fabrikaları kapatılması)	1944 (PICA0: 30) Konye: 21 (7+7+7) Hava Seyrüsefer Komisyonu: 12 1959 (ICAO Konye: FIR/UIR Ayrımı + Sivil-Asker İşbirliği) 1962 (ICAO: 98) Konye: 27 (9+9+9)	1945 (IATA : Vatandaşlı oldukları devletlerin onayına sunmak üzere hava yolu rotalarına ilişkin hizmet ve ücretleri belirleme)	
		1958 (Kongre: Sivil-Asker İşbirliği – Özerk FAA)	1963 (Almanya, Belçika, BK, Fransa, Hollanda ve Lüksemburg: EUROCONTROL - UIR)	1952 (Kararname: Ulaştırma Bakanlığı – SHGM)	1952 (MEB: İTÜ Sivil Havacılık Enstitüsü kuruluş – Görevi: ICAO ve IATA dokümanlarını toplama ve yayma) 1954 - 1955 -1956 (TBMM: SHD, THY, DHMİ) 1960 (DPT: Politika yok) 1964 (Kararları Ege Denizi: 6NM, Karadeniz ve Akdeniz: 12NM)	1972 (ICAO: 122) 1973 (Konye: 30) 1974 (Hava Seyrüsefer Komisyonu: 15) 1980 (Konye: 33 [10+11+12])		
		1966 (Kongre: Ulaştırma Bakanlığı [FAA Ulaştırma Bakanlığı'na]) 1970 (Kongre: Hava Limanı ve Hava Yolu Rotaları Geliştirme Fonu)	1972 (SGAC: Slot)					
		1978 (Kongre: Hava Yolu Taşımacılığı Kuralı Sızlaştırma + EAS) 1978 (Bermuda II)	1976 (Ulaştırma Bakanı: Tek hava yolu rotası, Tek hava yolu taşıyıcısı)	1970 (KHK: Özerk CAA)	1969 (Türk hava ülkesi uçuş ve hizmet ücreti almı) 1973 (TBMM: TUSAŞ İDT kuruluşu – 1964 Johnson Mektubu) 1983 (TBMM – Sivil Havacılık Kanunu)	1977 (FIR Tanımı: Onay Konye [Gerçek ve Yapay Ayrımı]) 1977 (Uluslararası Hava Sahası: EK 2 Hava Kuralları dikkate alınacak)		1979 (Hizmet + Ücret) 1980 (ABD-ECAC [ücretler itiraz edilmedikçe doğrudan onay])
		1984 (CAB kalktı)		1983 (Parlamento: AET uyumlu CAA) 1988 (EUROCONTROL Sözleşmesi)	1984 (DHMİ, THY: KİK – KHK) 1984 (TAI [ABD]) 1985 (TEI [ABD]) 1987 (TBMM – SHGM) 1989 (EUROCONTROL Sözleşmesi)			

**ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**  
**DÜNYA HAVA SAHASI YÖNETİMİNDE**  
**ABD, BİRLEŞİK KRALLIK, AB (FRANSA) İŞBİRLİĞİ:**  
**İKİ KATLI YAPAY SAHAYA ZEMİN KAT VE ÜÇÜNCÜ KAT (1992-2024)**

Soğuk savaşı kazanan ABD, şimdi dünya pazarlarında birleşik bir Avrupa, ekonomik açıdan güçlü bir Japonya ve gelişmekte olan Asya-Pasifik ülkeleri ile rekabete başlamıştır. Rekabette liderliği sürdürebilmenin ileri teknik bilgiye, insana ve teçhizata yatırım yapmaya bağlı olduğu bilinen bir gerçektir.<sup>689</sup> Dünya hava sahasında yaklaşık üç metre (on feet) yükseklikte bir dakika yön edilerek uçabilen motorlu uçakta insanın var olmasıyla başlayan modern devletin hava ülkesi yönetim üçlü mülkiyet sarmal döngüsünde değişimin aracı iki taraflı Open Skies (Serbest Hava Sahası) Sözleşmesi olmuştur.

Soğuk savaş döneminde ABD'nin Hava Aracı Sanayicileri Birliği AIA, ABD Hava Yolu Taşıyıcıları Birliği ATA, Birleşik Krallık Havacılık ve Uzay Kuruluşları Birliği SBAC işbirliği (kısaca ABD ve Birleşik Krallık işbirliği), AIA, ATA, SBAC üyelerinin de yer aldığı Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği olan IATA aracına yön vermişlerdir. Bu çerçevede kendilerinin ve ABD ile Birleşik Krallık'ın üçlü mülkiyetini geliştirmişler, genişletmişler ve dünya hava sahasına yön etmişlerdir. IATA ABD ve Birleşik Krallık hava yolu taşıyıcıları uçak satın alım ve bakım ihtiyaçlarını kendi birinci mülkiyet sahiplerinden sorunsuz ve ucuza karşılamakta ve IATA üyesi hava yolu taşıyıcılarıyla (dünyanın ABD ve Birleşik Krallık hava yolu taşıyıcı şirketleri dışındaki IATA üyesi hava yolu taşıyıcı şirketleri ile rekabette önde yer almaktadırlar. Diğer hava yolu taşıyıcılarının, uçak sayılarının ve hizmet verdikleri hava yolu rotalarının fazlalığı AIA, SBAC ve dolayısıyla ABD ve Birleşik Krallık üçlü mülkiyetinin gelişip genişlemesi anlamına gelmektedir. Sarmal üçlü mülkiyette ikinci mülkiyet birinci mülkiyetin aracı pozisyonundadır.

Günümüz bilgi çağında hava sahasında değişik katmanlarında değişik rollerde insanlı ve insansız hava araçları tasarlanarak üretilmeye ve bunların emniyetli uçuş yapabilmeleri için gerekli eşgüdümlemeyi sağlayacak insana danışman olarak AI geliştirilmeye başlanmıştır. Yönedilebilir uçak ve motoru için gerekli hammaddenin tükenişi yeni teknik bilgi gelişimine sebep olurken, eski teknik bilgi çöp olmadan önce Türkiye Cumhuriyeti gibi tembel olmayı seçen insan aklının gelişimine sunulmuştur.

---

<sup>689</sup> Edsel D. Dunford (Chairman of the Board of the Aircraft Industries Association [AIA] ), *1991 Annual Report*, Washington, D. C. 1991, s. 3.

## 1. Hava Sahasında Egemenlik ve Serbestlik Düzenlemesi ve Koronavirüs Hastalığı'nın (COVID) Sivil Hava Araçlarının Yönetimine Etkisi

Uluslararası havacılığın aynı anda hem ulusal hem de çok uluslu olan hava yolu taşıyıcılarıyla, çeşitli hava yolu ittifaklarıyla ve çok uluslu havacılık ürünleri üretimiyle ilişkilendirildiği 1990'lı yıllarda ICAO, üye devletlerin ICAO düzenleyici standartlarını emniyetli uçuş için kendi düzenlemeleri olarak kabul etmesini istemiştir.<sup>690</sup> Soğuk savaş sonrası dönemin başında yeni üyelerin standardizasyona dâhil edilebilmesi için ICAO'da kullanılan ölçü birimleri 1992 yılında tekrar tartışmaya açılmıştır. Genel Kurul tarafından dikey ölçü birimi olarak foot (feet), uzun mesafe ölçü birimi olarak deniz mili, hız ölçü birimi olarak knot kullanımına devam edilmesine karar verilmiştir.<sup>691</sup>

ICAO'nun 1989 yılındaki Genel Kurul toplantısında üye sayısı artışı sebebiyle Şikago Sözleşmesi madde 56'daki Hava Seyrüsefer Komisyonu üye sayısını on beşten on dokuza çıkarılması önerisi kabul edilmiştir.<sup>692</sup> 1990 yılında olağanüstü olarak toplanan ICAO Genel Kurulu, Şikago Sözleşmesi madde 50 (a)'da değişiklik yaparak ICAO Konsey üye sayısını otuz üçten otuz altıya çıkarılmasına karar vermiştir.<sup>693</sup> Bu değişiklik 28 Kasım 2002 tarihinde ve madde 56 değişikliği 18 Nisan 2005 tarihinde yeterli onay sayısına ulaşıldığında yürürlüğe girmiştir. Konsey'de yer alan üç grubun sayıları (on bir, on iki, on üç) birer artmıştır.<sup>694</sup>

ABD, 1978 yılında uygulamaya giren Bermuda II Sözleşmesi yerine geçecek "rekabetçi ve serbest" bir uluslararası hava politikasını barındıran yeni bir sözleşme arayışına girmiştir. ABD'nin bu yeni politikasına uygun aynı isimli open skies sözleşmesine ilk kapı Tek Avrupa Senedi ile 1987 yılında ortak politika oluşturmayı onaylayan Hollanda tarafından 1992 yılında açılmıştır. Dünya hava sahasında hava yolu

<sup>690</sup> ICAO Doc 9600: A29-RES, a.g.k., s. 36, 37.

<sup>691</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) A29-WP/5 (1992), "Unification of units of measurement", <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a29>, (18.03.2023).

<sup>692</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 9558 (1989), "A27-2: Amendment to Article 56 of the Convention on International Civil Aviation", <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a27>, (21.03.2023).

<sup>693</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 9563 (1990), "A 28-1: Amendment to Article 50 (a) of the Convention on International Civil Aviation", <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a28>, (21.03.2023); International Civil Aviation Organization (ICAO) DOC 7300/9 (2006), "Convention on International Civil Aviation", [https://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_9ed.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/7300_9ed.pdf), (01.07.2021).

<sup>694</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) A41-WP/2 (2021), "Supporting Documentation for the Election of Member States to be Represented on the Council", [https://www.icao.int/Meetings/a41/Documents/WP/wp\\_002\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a41/Documents/WP/wp_002_en.pdf), (21.03.2023); International Civil Aviation Organization (ICAO) DOC 7300/9 (2006), "Convention on International Civil Aviation", [https://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_9ed.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/7300_9ed.pdf), (01.07.2021).

taşıyıcılarının devlet müdahalesi olmaksızın hava yolu rotalarını, bu rotalarda verecekleri hizmetleri ve ücretlerini serbestçe belirleyebilmesine odaklanan ABD'nin open skies politikası Türkçeye açık gökyüzleri/açık semalar biçiminde tercüme edilmiştir. Aslında Türkçe tercümesi ABD'nin odaklandığı anlamıyla serbest hava sahası biçiminde daha doğru olacaktır. Serbest hava sahası politikasıyla aynı isimde olan iki taraflı sözleşmeyle *uluslararası hava yolu rotalarına, kapasitelerine, ücretlendirmelerine ilişkin karar verici, hükümetler yerine hava yolu taşıyıcıları olmuştur.*<sup>695</sup> Hükümetlerin yüksek emniyet ve güvenlik standartlarına uyma taahhüdünde bulunmasını sağlayan hükümlerin yer aldığı ve turizmi geliştirmeyi amaçlayan serbest hava sahası politikası, bayrak taşıyıcılarını koruyan son derece kısıtlayıcı hava hizmetleri anlaşmalarının modası geçmiş uygulamasını reddetmiştir.<sup>696</sup> ABD'nin serbest hava sahası politikası kim tarafından nasıl geliştirildiği sonraki ABD başlığı altında açıklanmıştır.

Sözleşmeli devlet sayısı ICAO ANC'nin öncülü CINA/ICAN kurulurken 1922 yılında 14 iken, on yedi yıl sonra İkinci Dünya Savaşı öncesi 1939 yılında en son 33 olmuştur. ICAO'da ise bu sayı kurulurken 1947 yılında 26, kırk altı yıl sonra (on yedi yılın dört katı) 1993 yılına geldiğimizde ise 172'dir. On yıl sonra 2003 yılında üye sayısı 15 devletin ilavesiyle 187 olmuştur. ICAO bütçesine 1993 yılında %1 üstünde payı olan neredeyse 1962 ve 1972 yıllarıyla aynı devletler Tablo 35'te sunulmuştur. BM gibi, pay hesaplama yöntemi 1975 yılından itibaren değiştirilerek ICAO bütçesine en fazla yapılabilecek katkı %25, en az katkı ise %0,06 olarak belirlenmiştir. Bu çerçevede ICAO kuruluşundan bu yana en fazla katkıyı yapan ABD birinciliği ve dolayısıyla en fazla söz hakkını elinde bulundurmaya devam ettirmiştir. Kuzey Amerika devletinden sonra ikinciliği bir Asya devleti olan Japonya almıştır. 1972'de ikinci sıradaki SSCB'nin yerine şimdi altıncı sırada soğuk savaş sonrası SSCB dağılması ile Rusya Federasyonu (RF) ve daha sonra Ukrayna vardır. ABD birinciliği ve dolayısıyla dünya hava sahası yönetiminde etkinliği 2003 yılında da devam etmiştir. İlk beşte (ICAO bütçesinin %50'den fazlasını karşılayan devletlerde) değişim olmazken, sonrasında Avrupa'dan üç devletin (RF, Ukrayna, İtalya) yerine Asya'dan üç devlet (Güney Kore, Çin, Singapur) yerleşmiştir. Tablo'da Kuzey ve Güney Amerika (2+1) devlet sayısı aynı kalırken, Avrupa (9-3=6) ve Asya (2+3=5) devlet sayıları değişmiştir.

---

<sup>695</sup> United States Department of Transportation, "Air Service Agreements", <https://www.transportation.gov/policy/aviation-policy/international-relations/air-service-agreements>, (23.03.2023).

<sup>696</sup> United States Department of State, Bureau of Public Affairs, Open Skies Partnerships: Expanding the Benefits of Freer Commercial Aviation, <https://2009-2017.state.gov/r/pa/pl/159347.htm>, (23.03.2023).

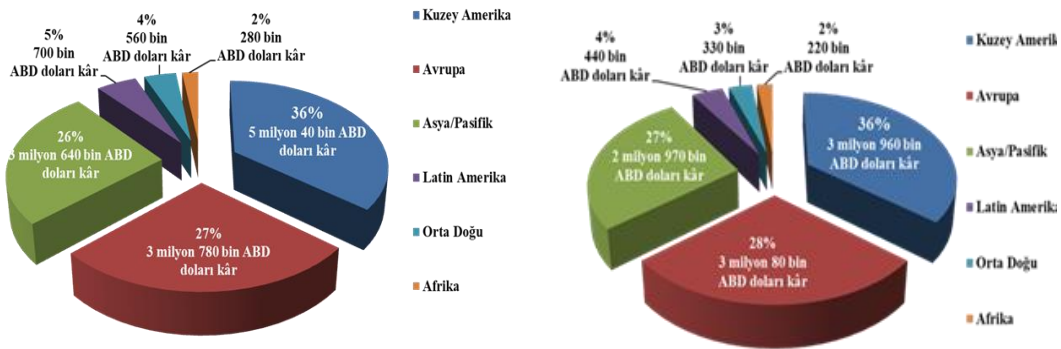
**Tablo 35: ICAO 1993 ve 2003 Yılları Bütçelerinde %1 Üstünde Pay Sahibi Devletler<sup>697</sup>**

1993 Yılı			2003 Yılı		
Sıra No	Devlet	Bütçe Payı	Sıra No	Devlet	Bütçe Payı
1	ABD	%25,00	1	ABD	%25,00
2	Japonya	%11,46	2	Japonya	%14,36
3	Almanya	%7,11	3	Almanya	%7,63
4	Birleşik Krallık	%5,44	4	Fransa	%5,32
5	Fransa	%5,30	5	Birleşik Krallık	%5,31
6	RF	%5,21	6	Kanada	%2,26
7	İtalya	%3,78	7	Kore Cumhuriyeti (Güney Kore)	%2,19
8	Kanada	%2,87	8	İspanya	%2,01
9	İspanya	%1,75	9	Hollanda	%1,94
10	Brezilya	%1,71	10	Brezilya	%1,80
11	Avustralya	%1,67	11	Avustralya	%1,64
12	Hollanda	%1,67	12	Çin	%1,38
13	İsviçre	%1,17	13	İsviçre	%1,23
14	Ukrayna	%1,09	14	Singapur	%1,15
<b>ICAO bütçesinin %50'sinden fazlası (%54.31)</b> <b>ABD, Japonya, Almanya, BK ve Fransa</b> <b>Ulusal egemenlik hak ve yetkisi olan 14</b> <b>Devletin ICAO bütçesindeki payı: %75,23</b>			<b>ICAO bütçesinin %50'sinden fazlası (%52.31)</b> <b>ABD, Japonya, Almanya ve Fransa</b> <b>Ulusal egemenlik hak ve yetkisi olan 14 Devletin</b> <b>ICAO bütçesindeki payı: %73,22</b>		

ICAO çatısı altında 1995 yılında yer alan Kuzey Amerika, Latin Amerika, Avrupa, Asya/Pasifik, Orta Doğu, Afrika bölgelerindeki 184 sözleşmecî devletin kendilerine kayıtlı tarifeli hava yolu taşıyıcılarının dünya hava sahasındaki payları buldukları bölgelere göre Tablo 36'da sunulmuştur. Dünya hava sahasından en fazla payı alan tarifeli hava yolu taşıyıcılarının Kuzey Amerika bölgesinde ve sonra Avrupa ile Asya/Pasifik bölgesinde bulunduğu, diğer üç bölgedeki hava yolu taşıyıcılarının dünya hava sahasından %11'lik bir pay aldığı ortaya çıkmıştır. ICAO bütçesinin Tablo 35'te yer alan Latin Amerika bölgesi devleti Brezilya çıktığında %73,52'sini karşılayan on üç devletin Tablo 36'ya göre dünya hava sahasında hava yolu taşımacılığında yaklaşık %89 pay aldıkları tespit edilmiştir. Bu çerçevede dünya hava sahasından on üç devletin hava yolu taşıyıcılarının kazancı yaklaşık 10 milyon ABD doları ve sözleşmecî geriye kalan 171 devletin hava yolu taşıyıcılarının kazancı ise 4 milyon ABD doları olarak bulunabilir. Bu kazanç sadece tarifeli hava yolu taşıyıcılarına ilişkindir. Dünya hava sahasında var olan tarifeli hava yolu taşıyıcısına uçak, motor, bakım, seyrüsefer yardımcı sistemleri tasarlayarak geliştiren üreticilerin kazancı ve seyrüsefer yardımcı sistemlerini tesis ederek kontrol ve eşgüdüm sağlayıcıların kazancı yer almamıştır.

<sup>697</sup> ICAO Doc 9600: A29-RES (1992), a.g.k., s. 81-86; International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 9834, "Financial Statements and Report of the External Auditor for the Financial Period Ending 31 December 2003", [https://www.icao.int/publications/Documents/9834\\_en.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/9834_en.pdf), (26.03.2023), s. 14-16; International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 9834, "Financial Statements and Report of the External Auditor for the Financial Period Ending 31 December 2003", [https://www.icao.int/publications/Documents/9834\\_en.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/9834_en.pdf), (26.03.2023), s. 14-16.

**Tablo 36: Dünya Hava Sahasında Bölgelerin Tarifeli Hava Yolu Taşıyıcılarının 1995 Yılı Payı<sup>698</sup> 2000 Yılı Payı<sup>699</sup>**



ICAO'nun sözleşmecî devlet sayısı beş yılda bir üye ilavesiyle 2000 yılında 185 olmuştur. Beş yılda bu sözleşmecî devletlerin buldukları bölgelerdeki tarifeli hava yolu taşıyıcılarının dünya hava sahasından kazançları on dört milyon ABD dolarından on bir milyon ABD dolarına düşmüştür. ABD ve Afrika payları değişmezken, Orta Doğu ile Latin Amerika payları birer puan düşmüş ve Avrupa ile Asya/Pasifik payları birer puan artmıştır.

Hava yolu taşıyıcı şirketlerinin uçak siparişlerini karşılayan dünyanın önde gelen uçak ve motor üreticileri Tablo 37'de yer almıştır. Uçak tipinde 2000 yılının dünya üçlü mülkiyet sahipleri Amerika kıtasından üç, Avrupa kıtasından bir tasarımcı ve üretici olarak belirlenmiştir. Motor tipinde ise Amerika kıtasından iki, Avrupa kıtasından üç, Asya/Pasifik kıtasından bir tasarımcı ve üretici yer almıştır.

**Tablo 37: Dünya Önde Gelen 2000 Yılı Uçak ve Motor Üreticileri<sup>700</sup>**

Sıra No	Uçak Tipi	Motor Tipi
<b>Turbo-Jet</b>		
1	Boeing 737 (ABD)	CFM International (Safran Aircraft Engines [Snecma]: Fransa + General Electric Aviation: ABD)
	Boeing 777 (ABD)	General Electric Aviation (ABD)
2	Airbus A 319/320/321 (EADS [Fransa, Almanya, İspanya] + BAE [Birleşik Krallık])	CFM International (Fransa + ABD) ve IAE International Aero Engines (Pratt & Whitney [ABD] + Rolls Royce [Birleşik Krallık] + Japanese Aero Engine [Japonya] + MTU Aero Engines [Almanya])
3	Embraer EMB-145 (Brezilya)	Rolls Royce (Birleşik Krallık)
4	Canadair RJ (Regional Jet) (Kanada)	General Electric Aviation (ABD)

<sup>698</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 9667, "Annual Report of the Council – 1995: Documentation for the Session of the Assembly in 1998", [https://www.icao.int/Documents/annual-reports/rp95\\_en.pdf](https://www.icao.int/Documents/annual-reports/rp95_en.pdf), (06.02.2023), s. 2-4.

<sup>699</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 9770, "Annual Report of the Council – 2000: Documentation for the Session of the Assembly in 2001", [https://www.icao.int/Documents/annual-reports/rp00\\_en.pdf](https://www.icao.int/Documents/annual-reports/rp00_en.pdf), (06.02.2023), s. 2, 3.

<sup>700</sup> A.k., s. 5.

ICAO'ya 2003 yılından sonra on yılda beş devlet daha üye olmuş ve üye sayısı 2013 yılında 192 ve ardından dokuz yıl sonra 2022 yılında 193 olmuştur. Aşağıda yer alan Tablo 38'e göre ICAO bütçesinin %50'sinden fazlasını karşılayan ve dolayısıyla ICAO politikasına yön veren devletler (ABD, Japonya, Birleşik Krallık, Fransa, Almanya) arasına 2022 yılında bütçe katkı payını %7,33 artıran Çin ilave olmuştur. Hatta ABD'den sonra ikinci en yüksek ICAO bütçe katkı payı ona aittir. 2013 yılına göre 2022 yılında katkı payı ABD'nin %4,50; Japonya'nın %2,44; Almanya'nın %1,48; Fransa'nın %1,26; AB'den ayrılan Birleşik Krallık'ın ise %1,49 azalmıştır. Avrupa'nın 2003 yılında ICAO bütçesine %1 üstünde pay sahibi devletlerin arasından çıkan RF ile İtalya gruba 2013 yılında tekrar ilave olurken, 2022 yılında Singapur listeden ayrılmış ve yerini Avrupa'dan Türkiye Cumhuriyeti doldürmüştür. Orta Doğu bölgesinden ilk defa 2013 yılında bir devlet (BAE) ilave olmuş ve 2022 yılında Orta Doğu bölgesi devlet sayısı üçe yükselmiştir.

**Tablo 38:** ICAO 2013 ve 2022 Yılları Bütçelerinde %1 Üstünde Pay Sahibi Devletler<sup>701</sup>

2013 Yılı			2022 Yılı		
Sıra No	Devlet	Bütçe Payı	Sıra No	Devlet	Bütçe Payı
1	ABD	%25,00	1	ABD	%20,50
2	Japonya	%9,08	2	Çin	%11,39
3	Almanya	%6,56	3	Japonya	%6,64
4	Birleşik Krallık (United Kingdom)	%5,68	4	Almanya	%5,08
5	Fransa	%4,92	5	Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda Birleşik Krallığı (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland)	%4,19
6	Çin	%4,06	6	Fransa	%3,66
7	İtalya	%3,52	7	Kanada	%2,51
8	Kanada	%2,55	8	İtalya	%2,44
9	İspanya	%2,47	9	Brezilya	%2,27
10	Kore Cumhuriyeti (Güney Kore)	%2,41	10	Rusya Federasyonu	%2,23
11	Hollanda	%1,85	11	Kore Cumhuriyeti (Güney Kore)	%2,21
12	Meksika	%1,72	12	Birleşik Arap Emirlikleri (BAE)	%2,17
13	Avustralya	%1,72	13	Avustralya	%1,91
14	RF	%1,46	14	İspanya	%1,78
15	Brezilya	%1,33	15	Türkiye Cumhuriyeti	%1,60
16	Singapur	%1,07	16	Hollanda	%1,43
17	Birleşik Arap Emirlikleri (BAE)	%1,07	17	Meksika	%1,10
ICAO bütçesinin %50'sinden fazlası (%51.24) ABD, Japonya, Almanya, Birleşik Krallık ve Fransa Ulusal egemenlik hak ve yetkisi olan 17 Devletin ICAO bütçesindeki payı: %76,47			ICAO bütçesinin %50'sinden fazlası (%51.46) ABD, Çin, Japonya, Almanya, Birleşik Krallık ve Fransa Ulusal egemenlik hak ve yetkisi olan 20 Devletin ICAO bütçesindeki payı: %76,21		
18			18	Katar	%1,05
			19	Suudi Arabistan	%1,04
			20	İsviçre	%1,01

<sup>701</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 10035, "Financial Statements Reports of the External Auditor and for the Financial Year Ended 31 December 2013", <https://www.icao.int/publications/Documents/10035.pdf>, (26.03.2023), s. IV/4-IV/6; International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 10175, "Financial Statements and Reports of the External Auditor for the Financial Year Ended 31 December 2022", [https://www.icao.int/publications/Documents/10198\\_en.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/10198_en.pdf), (09.10.2024), s. IV/3-IV/5.

ICAO'nun 2016 yılındaki Genel Kurul toplantısında Şikago Sözleşmesi madde 50 (a)'daki ICAO Konsey üye sayısı otuz altı yerine kırk ve madde 56'daki Hava Seyrüsefer Komisyonu üye sayısı on dokuz yerine yirmi bir yapılması kararı alınmıştır.<sup>702</sup> Bu değişikliklerin yürürlüğe girmesi için gereken yeterli devlet onayına 2024 yılı başında ulaşamamıştır.

Soğuk savaş dönemi başında AET'nin havacılık sektörüne dâhil olmasına karşı çıktığını ve havacılık konularının ECAC'ta yönetilmesinin tercih edildiğini daha önce açıklamıştık. Soğuk savaş bitiminde iki Birleşik Krallık vatandaşı 1990 yılında David C. Moss Avrupa Sivil Havacılık Konferansı ECAC'ın Başkanı ve 1991 yılında Robert John Coleman ise AET'de ulaştırmadan sorumlu genel direktör olduktan sonra ICAO Avrupa bölgesi üye devletlerinin sivil havacılık kurumu ECAC ile AET çekişmesi sona ermiştir. Birleşik Krallık tarafından geliştirilen politikalar ECAC üzerinden uluslararası bir yapı olan *Avrupa Birliği (AB)*<sup>703</sup> tarafından sahiplenilmiştir.<sup>704</sup> AB üye devletleri AB'nin Maastrich'te imzalanan AB Sözleşmesi madde 3b ile önerilen eylemin amaçlarına kendilerinin ulaşamaması durumunda subsidiarity (yetki ikamesi ya da yerindenlik: egemenlik hak ve yetkisi kaybı endişesini önlemek için geliştirilmiş) ilkesi ile belirlenen amaca yeterli olanı kendisinde toplayarak ulaşacağını kabul etmiştir.<sup>705</sup> AB üye devletleriyle *Avrupa Serbest Ticaret Birliği (European Free Trade Association – EFTA)* üye devletleri arasında malların, kişilerin, hizmetlerin, sermayenin (kısaca üçlü mülkiyetin) serbest dolaşımı ve ortak araştırma ile geliştirilmesine ilişkin sözleşme yapılarak 1994 yılında *Avrupa Ekonomik Alanı (European Economic Area – EEA)* kurulmuştur.<sup>706</sup> Bu tarihten itibaren hava sahasına ilişkin düzenlemelerde EFTA üye devletleri de AB üyeleriyle birlikte AB çatısı altında birleşmişlerdir.

Avrupa hava sahasında artan uçuş yoğunluğu, tarifeli hava yolu taşıyıcılarının tarifelerine uyamamasına ve daha fazla yakıt harcanmasına sebep olmuş, müşteri

---

<sup>702</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO: 2016), “A39-4: Amendment to Article 50 (a) of the Convention on International Civil Aviation; A39-6: Amendment to Article 56 of the Convention on International Civil Aviation”, [https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/a39\\_res\\_prov\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/a39_res_prov_en.pdf), (05.11.2023).

<sup>703</sup> Official Journal of the European Communities (OJEC: 29.07.1992, C 191/01), “Treaty on European Union, signed at Maastricht on 7 February 1992”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C:1992:191:FULL&from=NL>, (18.03.2023).

<sup>704</sup> Hussein Kassim and Handley Stevens, a.g.k., s. 158, 159.

<sup>705</sup> OJEC: 29.07.1992, C 191/01, a.g.k., aynı yer.

<sup>706</sup> Official Journal of the European Communities (OJEC: 03.01.1994, L 1), “Decision of the Council and the Commission of 13 December 1993 on the Conclusion of the Agreement on the European Economic Area between the European Communities, their Member States and the Republic of Austria, the Republic of Finland, the Republic of Iceland, the Principality of Liechtenstein, the Kingdom of Norway, the Kingdom of Sweden and the Swiss Confederation”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31994D0001&from=EN>, (18.03.2023).

gecikmeden, hava yolu taşıyıcısı yakıt maliyetinin artışından dolayı sorun yaşamaya başlamıştır. Sorun 1995 yılında AEA tarafından çözülmesi için AB'ye iletilmiştir.<sup>707</sup> Bu çerçevede ihtiyacı karşılamak için AB Komisyonu tarafından yapılan çalışmada sınırların kalktığı SES tesis edilmesi için üç hareket tarzı belirlenmiştir.<sup>708</sup> Birincisi “Avrupa Monolitik Yapısı” adıyla ABD’de olduğu gibi düzenleyici ve uygulayıcının tek bir merkezde olmasıdır. İkincisi “AB ile Sınırlı” adıyla sadece AB üyelerini ve AB hava sahasını dikkate alır. Üçüncüsü “Geniş Avrupa” adıyla AB sınırları ötesinde üyesi olmayan komşu devletleri de kapsayan, ama AB üyelerine ilave olarak AB’nin de üyesi olacağı ve kararlarda oy çoğunluğunu elinde tutacağı bir EUROCONTROL yapısını yetki ve kaynak aktararak oluşturmaktır. Üçüncü hareket tarzı seçilmiş, mümkün olan en geniş SES yönetim sistemi kurma, düzenleyici işlevleri uygulayıcı işlevlerden (karar ile uygulamayı) ayırma ve her ikisi için de birer merkez belirleyerek standartlaşmayı sağlama önerilmiştir.<sup>709</sup> Bu çerçevede EUROCONTROL’e daha fazla siyasi meşruiyet kazandırabilmek ve yetkilerle donatmak için EUROCONTROL’ün (yeniden oluşturulmasını (reinventing) savunmuştur. Ayrıca ve en önemlisi AB’nin yeni EUROCONTROL’ün sorumlu olacağı birçok alanda zaten yetkinliği olduğundan ve AB’nin EUROCONTROL tam üyesi olmasının, düzenleyici işlevler ile belirli uygulayıcı işlevlerin merkezileşmesinin ve diğer uygulayıcı işlevlerin EUROCONTROL üyesi uluslarca yerine getirilmesinin altını çizmiştir. Hava trafik yönetiminin üç seviyesi (hükümet, yönetim ve işletim) açısından ilgili rolleri ve sorumlulukları Tablo 39’da özetlenmiştir.

**Tablo 39: Hava Sahası Yönetiminde Roller ve Sorumluluklar**<sup>710</sup>

Seviye Rol	Kuruluş					
	Ulusal			Uluslararası		
	Bakanlık	Sivil Havacılık Yönetimi (CAA)	Hava Seyrüsefer Hizmet (ANS) Sağlayıcı	ECAC	ICAO	EUROCONTROL
<b>HÜKÜMET</b>						
Denetim	Sorumlu			Danışman		
Yatırım Politikası	Sorumlu			Danışman		
Standart Düzenleme	Sorumlu	Danışman	Danışman		Sorumlu	Sorumlu
<b>YÖNETİM</b>						
Emniyet		Sorumlu				
Yatırım Planlaması		Sorumlu	Danışman	Danışman		
<b>İŞLETİM</b>						
Hizmet Sağlama			Sorumlu			Danışman/Sorumlu
Hizmet Planlama			Sorumlu			Danışman/Sorumlu
Gelir Toplama			Sorumlu		Danışman	Sorumlu

<sup>707</sup> European Communities (EC) Commission COM (96) 57, “Air Traffic Management: Freeing Europe's Airspace (White Paper)”, [http://aei.pitt.edu/1134/1/air\\_traffic\\_white\\_paper\\_COM\\_96\\_57.pdf](http://aei.pitt.edu/1134/1/air_traffic_white_paper_COM_96_57.pdf), (15.03.2023), s. 6; Yusuf Volkan Yücel, a.g.k., s. 233.

<sup>708</sup> EC Commission COM (96) 57, a.g.k., s. 19-26.

<sup>709</sup> European Parliament (2015), “Briefing: Single European Sky”, <https://www.europarl.europa.eu/EPRS/EPRS-Briefing-554173-Single-European-Sky-FINAL.pdf>, (01.04.2023), s. 2; EC Commission COM (96) 57, a.g.k., s. 26.

<sup>710</sup> EC Commission COM (96) 57, a.g.k., s. Appendix 2-4.

Hollanda'ya kayıtlı Fokker bölgesel hava aracı üreticisinin 1996 yılında iflas sorununa ilişkin AB sanayi bakanlarının her ulusun kendi üretici sorunlarına kendisinin çözüm bulması kararına katılmayan AB Parlamentosu, Avrupa havacılık endüstrisinin ayakta kalabilmesi için acilen ek önlemlerin alınması gerektiğini beyan etmiştir.<sup>711</sup> AB Parlamentosu 1997 yılı başında da AEA'nın ihtiyacı ve AB Komisyonu önerisi ve ECAC raporunu dikkate alarak SES için *Geniş Avrupa* hareket tarzına karar vermiştir.<sup>712</sup> AB sınırları ötesinde SES yönetiminde AB üye devletleri adına tek bir ikili sözleşme yapılması, sivil-askeri işbirliğiyle merkezi düzenleme ve farklı seyrüsefer yardımcı sistemlerinin ve kullanıcılarının terminolojilerinin benzeştirilmesi benimsenmiştir.

AB Komisyonu, AB Parlamentosu kararına uymayarak ABD ile ikili serbest hava sahaları anlaşmaları yapan Birleşik Krallık, Danimarka, İsveç, Finlandiya, Belçika, Lüksemburg, Avusturya ve Almanya'ya karşı Adalet Divanı'nda 18 Aralık 1998 tarihinde dava açmıştır.<sup>713</sup> Sonra 1999 yılında AB Parlamentosu direktifi doğrultusunda belirlediği yol haritasını açıklamıştır.<sup>714</sup> Yol haritasında EUROCONTROL'un askeri eğitim amaçlı kullanıldığı için sivil hava araçlarına sürekli yasak edilmiş hava sahalarının kullanılmadıklarında sivil hava yolu taşıyıcılarının uçaklarına açılarak (Hava Sahasının Esnek Kullanımı [Flexible Use Of Airspace – FUA]) kapasite-emniyet dengesi artırılacağı ve hem yakıttan hem de zamandan tasarruf edilebileceği önerisi dikkate alınmıştır. SES'in hem stratejik (düzenleyici) hem de taktik (uygulayıcı) seviyelerde yönetimi için merkezi bir kuruluşa tam sorumluluk verilmesinin yer aldığı yol haritasının eşgüdümü ve kontrolünün ulaştırmadan sorumlu komisyon üyesinin başkanlığında üst düzey bir grup aracılığıyla ve altı aylık dönemlerle rapor alınarak yapılacağı açıklanmıştır. Bu çerçevede tek bir hava sahası kabulüyle hareket eden AB üye devletleri için Tablo 24'te yer alan dokuzuncu serbestlik derecesini (kabotaj: bir hava yolu taşıyıcı şirketinin uçağının yabancı bir ülkede iki nokta arasında

<sup>711</sup> Official Journal of the European Communities (OJEC: 04.03.1996, C 65/05), "Aerospace Industry: Resolution on the European Aircraft Industry", [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:JOC\\_1996\\_065\\_R\\_0192\\_01&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:JOC_1996_065_R_0192_01&from=EN), (18.03.2023).

<sup>712</sup> Official Journal of the European Communities (OJEC: 03.02.1997, C 33/05), "Minutes of the Sitting of Friday, 17 January 1997: Air Traffic Management", <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:C:1997:033:TOC>, (18.03.2023), s. 124-127.

<sup>713</sup> Court of Justice of the European Union (ECLI:EU:C:2002:63), "Opinion of Advocate General Tizzano in the Cases of C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 and C-476/98", <https://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?docid=46681&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=527755>, (25.03.2023).

<sup>714</sup> European Communities (EC) Commission COM (1999) 614, "The Creation of the Single European Sky", <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:1999:0614:FIN:EN:PDF>, (25.03.2023); Yusuf Volkan Yücel, a.g.k., s. 234.

yolcu ve kargo taşınması) uygulamaya başlayan ilk olduğu belirtilmiştir.<sup>715</sup>

Daha önce açıkladığımız gibi 1992 yılında Maastrich'te imzalanan AB Anlaşması ile subsidiarity (yetki ikamesi ya da yerindenlik) ilkesi sonrasında AB üye devletlerinin özellikle ABD ile ikili anlaşma yapmamaları kararı alınmıştır. Buna rağmen aynı yıl Hollanda tarafından bu karar çiğnenmiştir. AB Komisyonu konuya ilişkin hazırlıklarını tamamlayarak 1998 yılında AB Parlamentosu kararına uymayan üyeler hakkında dava açmıştır. Davanın başsavcısı Tizzano 31 Ocak 2002 tarihinde mahkemeye (Adalet Divanı), AB Komisyonu tarafından 17 Kasım 1994 tarihli bir mektupla üye devletlere kendisiyle koordine edilmeden ABD ile herhangi bir ikili anlaşma müzakere etmemelerinin (AB üye devletlerinin ikili anlaşma yetkisinin AB'ye devrinin) bildirildiğini beyan etmiştir. Adalet Divanı'ndan davalı üyelerin AB ile üye devletleri arasındaki yetki paylaşımına ilişkin kuralları ve yerleşme özgürlüğü ilkesini ihlal ettiğine karar vermesini istemiştir. Adalet Divanı 5 Kasım 2002 tarihinde verdiği kararla başsavcının önerisini kabul etmiş ve ikili havacılık sözleşmelerinin gelecekteki müzakereleri için yol göstermiştir.<sup>716</sup> Bu çerçevede AB'nin AB dışı devletlerle uluslararası *Hava Hizmet Sözleşmesi (Air Service Agreement - ASA)* müzakere etme, imzalama ve sonuçlandırma konusunda AB'ye münhasır hak verilmiştir.<sup>717</sup> SES'de en üst seviyede emniyet için standardizasyonu sağlayacak ve üye devletlerin her birinin JAA üzerinden işbirliği ile gereksiz işlem maliyetini sonlandıracak bağımsız bir EASA tesis edilmesine karar verilmiştir.<sup>718</sup>

Emniyetli ve düzenli bir hava yolu taşımacılığını eşgüdümleyerek kontrol edebilecek alt yapıya<sup>719</sup> ve daha az bölünmüş hava sahasına olan ihtiyaç sonucunda AB Parlamentosu ve Konseyi SES yaratılması için dört tüzük onaylamıştır. (1) Çerçeve

<sup>715</sup> ITF 2019, a.g.k., s. 54, 55.

<sup>716</sup> European Communities (EC) Commission COM/2002/0649 Final, "Communication from the Commission on the Consequences of the Court Judgements of 5 November 2002 for European Air Transport Policy", <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52002DC0649&from=EN>, (20.03.2023).

<sup>717</sup> Official Journal of the European Union (OJEU: 30.04.2004, L 157/7), "Regulation (EC) No 847/2004 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on the Negotiation and Implementation of Air Service Agreements between Member States and Third Countries", <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L.2004.157.01.0007.01.ENG&toc=OJ%3AL%3A2004%3A157%3ATOC>, (18.03.2023).

<sup>718</sup> Official Journal of the European Communities (OJEC: 07.09.2002, L 240), "Regulation (EC) No 1592/2002 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2002 on Common Rules in the Field of Civil Aviation and Establishing a European Aviation Safety Agency", <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2002:240:FULL>, (18.03.2023).

<sup>719</sup> Eş zamanlı hava resmini görüntüleyebilecek ve bu resme göre hava trafiğini eşgüdümleyerek kontrol edebilecek birbiriyle entegreli (bütünleşik) harekât merkezleri, hava resmini ve meteoroloji bilgisini sağlayacak, paylaşacak kara sahalarda, deniz sahalarda ve hava sahalarda konuşlu (uydular dâhil) radarlar, sesli ve sessiz muhabere hatları, protokoller, standartlaştırılmış terminoloji vb. gibi birbirine entegreli sistemler ağı.

tüzük Avrupa Topluluğu (European Community - EC 549/2004). Bu çerçeve tüzük kapsamında (2) hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlanmasına ilişkin tüzük (EC 550/2004), (3) hava sahasının örgütlenmesine ve kullanımına ilişkin tüzük (EC 551/2004) ve (4) Avrupa hava sahası yönetim ağının kurulmasına ilişkin tüzük (EC 552/2004).<sup>720</sup> Çerçeve tüzük ile AB ve EUROCONTROL üye devletlerinin bu sözleşmelerden ve Şikago Sözleşmesi'nden kaynaklanan sorumlulukları bulunduğu hatırlatılmıştır. Öncelikle hava sahasında devletlerin ulusal egemenlik hak ve yetkilerinin bulunduğu beyan edilmiştir. Bu beyandan sonra AB ve EUROCONTROL üyesi devletlerin kamunun artan sivil hava taşımacılığı ihtiyacını emniyetli ve verimli biçimde karşılayabilmek için kendi sınırları içinde ve dışında sivil-asker işbirliği ile FUA'yı geliştirmeyi kabul ettikleri belirtilmiştir. Bu üye devletlerin her birinin iki temsilcisi (sivil ve asker) ile SES komitesi kurulmuş ve hava sahası yönetiminde EUROCONTROL otorite kabul edilmiştir. SES'de daha geniş FIR'lara ihtiyaç duyularak birkaç üye devletin birleşerek belirleyecekleri tek bir merkezden hava seyrüsefer hizmetlerini sağlamalarına ilişkin tüzükle *İşlevsel Hava Sahası Blokları (Functional Airspace Blocks – FAB)* kurulmasına karar verilmiştir. Örnek model olan FIR'da olduğu gibi hava trafik hizmeti sağlama görev ve sorumluluğu FAB'ı oluşturan devletlerden birisine verilebileceği gibi AB tarafından sertifikalandırılmış bir özel hizmet sağlayıcının da yetkilendirilebileceği ifade edilmiştir. Hizmet sağlayıcı tarafından hizmeti kullandıktan alınacak ücretin tabanının EUROCONTROL tarafından belirleneceği, hizmet sağlayıcının her yıl rapor yayınlamak ve bağımsız bir denetimden geçerek hesap vereceği açıklanmıştır. Hava sahasının örgütlenmesine ve kullanımına ilişkin tüzükte öncelikle hava sahasının tüm kullanıcılar için ortak kaynak olduğu ifade edilmiş ve hava sahasının mevcut sınırlardan bağımsız olarak kullanım ihtiyacına göre yeniden yapılandırılması, özellikle komşu üye devletlerle uluslararası hava sahasında esnek kullanım (sivil ve askeri kullanımın eşgüdümленerek kontrolü) vurgulanmıştır. Ayrıca bu tüzüğün üye devletlerce AB'ye bilgi vermek koşuluyla diğer ICAO bölgelerinde kendi sorumluluklarındaki hava sahalarında da uygulanabileceği, örnek model alınabileceği ya da politikanın transfer edilebileceği belirtilmiştir. Avrupa hava trafik yönetim ağının kurulmasına ilişkin tüzükte istenen ağ yapısı açıklanmış ve farklılıkların benzeştirilmesi istenmiştir. FUA kavramı ile askeri hava araçlarının eğitimi için ayrılan sahaların ya da yasak sahaların ya da tehlikeli sahaların zamanca sınırlandırılması gerektiği, sahanın sivil hava araçları kullanımına sebepsiz

<sup>720</sup> Official Journal of the European Union (OJEU: 31.03.2004, L 96/1), "Regulation (EC) No 549/2004, Regulation (EC) No 550/2004, Regulation (EC) No 551/2004, Regulation (EC) No 552/2004", <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L:2004:096:TOC>, (18.03.2023).

kapatılmayacağı ve özellikle üye devletlerin ulusal sınırları ya da FIR sınırları boyunca da kuralı uygulayabilmeleri için hava sahası yönetim politikalarını birbirleriyle koordine etmesine ihtiyaç duyulduğu belirtilmiştir.<sup>721</sup> Ekonomiye yönelik ASA'nın yatay anlaşma (AB Komisyonu tarafından üye devletler adına) ya da ikili müzakere (her bir AB üyesinin Regulation (EC) No 847/2004'e uyarak) yoluyla değiştirilebileceği kabul edilmiştir.

FUA kavramı 2005 yılında AB yasası olmadan ve ICAO EK 11'inde hava sahası kapasitesi sağlamak ve hava araçlarının kullanım verimliliğini ve esnekliğini artırmak için devletlerin hava sahalarını esnek kullanmaları gerektiği<sup>722</sup> yer almadan önce AEA ve ECAC tarafından 1990 yılından itibaren geliştirilmeye başlanmıştır. AEA selefi ARB tarafından da 1954 yılından itibaren gündeme getirilen sivil-asker işbirliğinin ABD'de 1958 yılında CAA yerine FAA yapısı kurularak tesis edildiğini daha önce açıklamıştık. AB'de de FUA kavramı 1994 yılında yürürlüğe girmiştir.<sup>723</sup> ABD'nin yaklaşık üçte biri kadar bir hava sahası olan AB'de, üyelerin her birinin hava ülkelerini birbirlerinden farklı (birbirleriyle uyumsuz) sistemlerle kontrol ettiklerinden ve eşgüdümlediklerinden hava yolu taşımacılığının emniyetli ve verimli olmasının engellendiği ve işlem maliyetinin artmasına sebep olduğu ifade edilmiştir. Bu çerçevede Komisyon tarafından 1999 yılında kaldırılan AB tek kara sahası ve deniz sahası üzerinde de tek hava sahası olması gerektiği açıklanmıştır.<sup>724</sup>

AB Komisyonu tarafından AB'nin katıldığı bir girişimin oluşturulması Konsey düzenlemesi gerektirdiği için EC 552/2004'e göre başlatılan *Tek Avrupa Hava Sahası Hava Trafik Yönetimi Araştırma ve Geliştirme (SES Air Traffic Management [ATM] Research - SESAR)* projesini yönetmek üzere SESAR Ortak Girişimi kurulması Konsey'e teklif edilmiştir.<sup>725</sup> ATM, 2004 yılında hava sahası kullanıcılarının

---

<sup>721</sup> Official Journal of the European Union (OJEU: 24.12.2005, L 342/20), "Commission Regulation (EC) No 2150/2005 of 23 December 2005 Laying Down Common Rules for the Flexible Use of Airspace", <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32005R2150&from=en>, (18.03.2023); Yusuf Volkan Yücel, a.g.k., s. 235, 236..

<sup>722</sup> International Civil Aviation Organization (ICAO) Annex 11 (2001), *International Standards and Recommended Practices for Air Traffic Services: Air Traffic Control Service, Flight Information Service, Alerting Service*, Thirteenth Edition, 2001, p. 2-11.

<sup>723</sup> European Air Traffic Management (EATM) Airspace & Navigation Team (ANT), *Guidance Document for the Implementation of the Concept of the Flexible Use of Airspace*, Second Edition, EUROCONTROL, Brussels 2003, s. 1, 2; Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü Hava Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı (NR 06/97), "Havacılık Bilgi Genelgesi (AIC) Türkiye: ENR 1.9-1 ECAC Bölgesinde Hava Sahası Esnek Kullanımı Konseptine Giriş", <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/aipturkey.aspx>, (06.11.2023).

<sup>724</sup> European Parliament (2015), a.g.k., aynı yer.

<sup>725</sup> European Communities (EC) Commission COM/2005/0602 Final, "Communication from the Commission to the Council on the Project to Develop the New Generation European Air Traffic

ihtiyaçlarının zaman aralığı temelinde hava sahasından emniyetli ve ekonomik olarak en verimli biçimde karşılanmasının planlanması biçiminde tanımlanmıştır.<sup>726</sup> SESAR projesi çerçevesinde kontrolörün *hava yolu rota bilgisini dört boyutlu (enlem, boylam, yükseklik, zaman) gerçek zamanlı olarak ve FUA'dan faydalanarak emniyetli bir biçimde rotada düzeltme* yapılabileceği ifade edilmiştir.<sup>727</sup> Proje tamamlandığında “havada tur atarak beklemelelerde %100 azalma, uçulan toplam mesafede %6 azalma, çakışmalarda %68 azalma ve yakıtta %11 daha az yakıt tüketimi olacağı değerlendirilmiştir.”<sup>728</sup> Bu arada EC 549/2004 çerçevesinde hava seyrüsefer hizmetleri için ortak bir ücretlendirme planı geliştirmede Komisyon’a yardımcı olmak için yetkilendirilen EUROCONTROL’un, adil ve şeffaf bir şekilde ücretleri belirleyebilmesi için hava sahası kullanıcılarına danışması ve bu ücretleri düzenli olarak gözden geçirmesi gerektiği ifade edilmiştir.<sup>729</sup> SESAR projesi geliştirme aşamasının faaliyetlerini üreticileri, kullanıcıları, taşıyıcıları, havacılık sektöründeki sivil toplum örgütlerini ve bilimsel kuruluşları eşgüdümleyerek kontrol etmesi için *AB Komisyonu ve EUROCONTROL tarafından 2007 yılında SESAR Ortak Girişim tüzel kişiliği* kurulmuştur.<sup>730</sup> Komisyon, SESAR Ortak Girişimi faaliyetlerine ilişkin SES komitesi aracılığıyla aldığı bilgileri değerlendirerek Parlamento ile Konsey’e rapor sunmaktadır.

Şikago sözleşmesinden kırk altı yıl sonra ABD tarafından “hava sahasında serbestlik tezi”, Birleşik Krallık ile 1946 yılında Bermuda I ve 1976 yılında Bermuda II sözleşmeleri ve AB üyesi Hollanda ile 1992 yılında Open Skies (Serbest Hava Sahaları) sözleşmesi yapılarak hayata geçirilmeye başlanmıştır. Bermuda anlaşmaları ile Open Skies anlaşması arasında ekonomik ve teknik yönden farklılık Tablo 40’da özetlenmiştir. AB 2002 yılında üye devletler adına ABD ile tek bir anlaşma yapabilme hakkını elde etmiş ve AB ile ABD 2007 yılında kapasite ve sıklık dikkate alınmaksızın Tablo 24’te detaylı açıklanan ilk beş serbestlik derecesinde (yolcu taşımacılığında) ve

---

Management System (SESAR) and the Establishment of the SESAR Joint Undertaking”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52005DC0602>, (30.03.2023).

<sup>726</sup> OJEU: 31.03.2004, L 96/1, a.g.k., s. 4.

<sup>727</sup> Official Journal of the European Union (OJEU: 28.06.2014, L 190/19), “Commission Implementing Regulation (EU) No 716/2014 of 27 June 2014 on the Establishment of the Pilot Common Project Supporting the Implementation of the European Air Traffic Management Master Plan”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0716&from=EN>, (30.03.2023).

<sup>728</sup> Suzanne K. Kearns, *Uluslararası Havacılığın Temelleri* (çev. Murat Düzgün (ed.)), Nobel Yayıncılık, Ankara 2019, s. 136.

<sup>729</sup> Official Journal of the European Union (OJEU: 07.12.2006, L 341/3), “Commission Regulation (EC) No 1794/2006 of 6 December 2006 laying down a common charging scheme for air navigation services (Text with EEA relevance)”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006R1794&from=EN>, (30.03.2023).

<sup>730</sup> Official Journal of the European Union (OJEU: 02.03.2007, L 64), “Council Regulation (EC) No 219/2007 of 27 February 2007 on the Establishment of a Joint Undertaking to Develop the New Generation European Air Traffic Management System (SESAR)”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R0219&from=EN>, (30.03.2023).

yedi serbestlik derecesinde (kargo taşımacılığında) sözleşmişlerdir.<sup>731</sup> ATA gibi AEA da serbestleşmenin hizmet standartlarının bozulmasına neden olduğunu belirtmiştir.<sup>732</sup>

**Tablo 40:** Bermuda ve Open Skies Farkı<sup>733</sup>

Sözleşme Adı	Bermuda Sözleşmesi I ve II (Soğuk Savaş Dönemi)	Open Skies Sözleşmesi (Soğuk Savaş Sonrası)
Sözleşme Konusu		
<b>Ekonomik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Seyrüsefer hakları var olabilmesi için adlandırılır ve sayılır</li> <li>* İki devlette belirli hava alanları arasındaki hava yolu rotasında her iki hükümet tarafından belirlenen birer hava yolu taşıyıcısı belirli kapasiteyle ve sıklıkla izinli</li> <li>* Tarifelerde IATA mekanizması geçerli ancak çifte onay (iki hükümet onayı) gerekmekte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Seyrüsefer kısıtlamaları var olabilmesi için adlandırılır ve sayılır</li> <li>* İki devlette çoklu hava alanları arasındaki hava yolu rotalarında çoklu hava yolu taşıyıcıları ile kapasite ve sıklıkta serbest</li> <li>* Beşinci serbestlik hakkı geçerli</li> <li>* Tarifelerde çifte red (iki hükümetin de onaylamaması) geçerli olmuş ve sonra tarife belirleme hava yolu taşıyıcılarına serbest bırakılmış</li> </ul>
<b>Teknik</b>	ICAO standartları geçerli	İkili sözleşme standartları geçerli

AB Komisyonu tarafından 2008 yılında AB Konsey'ine ve Parlamentosu'na sivil havacılıkta ortak emniyet kuralları belirlenerek ve bunlara uyularak Avrupa vatandaşlarının yüksek ve tek tip bir şekilde korunması gerektiği izah edilmiştir. EASA'yı kuran 2002 yılındaki tüzük yürürlükten kaldırılmış ve Komisyon'a teknik, bilimsel ve idari destek sağlayacak bağımsız bir tüzel kişilik olarak EASA yeniden yapılandırılmıştır.<sup>734</sup> Her üye devletten sivil havacılıkta tecrübeli birer temsilci ve bir Komisyon üyesi ile EASA yönetim kurulu oluşturulmuştur. Yeniden yapılandırılan EASA'nın devlet (özelde askeri) hizmetleri dışındaki sivil havacılığa ilişkin hizmetlerde (hava sahası tasarımı dâhil tasarım, üretim, kullanım, bakım) kural belirleyicilik kapsamı genişletilerek hava limanları yönetimi, ATM ve ANS kurallarının belirlenmesi

<sup>731</sup> Official Journal of the European Union (OJEU: 25.05.2007, L 134), "Decision of the Council and the Representatives of the Governments of the Member States of the European Union, Meeting within the Council of 25 April 2007 on the Signature and Provisional Application of the Air Transport Agreement between the European Community and its Member States, on the one hand, and the United States of America, on the other hand", <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L:2007:134:TOC>, (30.03.2023).

<sup>732</sup> Erwin von den Steinen, Claude Probst, The Association of European Airlines (AEA), *An Overview of the Air Services Agreements Concluded by the EU* (ed Nora Revesz), European Parliament Policy Department, Brussels 2013, s. 70-74.

<sup>733</sup> A.k., s. 34; Rigas Doganis (2006), *The Airline Business*, Routledge, Second Edition, New York 2006, s. 28-44.

<sup>734</sup> Official Journal of the European Union (OJEU: 19.03.2008, L 79), "Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on Common Rules in the Field of Civil Aviation and Establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC (Text with EEA relevance)", <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0216&from=EN>, (30.03.2023).

eklenmiştir.<sup>735</sup> EFTA üyesi devletler dâhil AB üyesi devletler için sivil havacılığın emniyete ilişkin teknik kurallarının belirlenmesi EUROCONTROL'den EASA'ya geçmiştir.

Temel yasal çerçevesi 2004 yılında belirlenerek hayata geçirilen kapasite odaklı SES, 2009 yılında performans odaklı SES'e doğru odak değiştirmiştir.<sup>736</sup> AB üyesi devletlerce ICAO'ya bildirilerek oluşturulacak *Tek Avrupa Uçuş Bilgi Bölgesi'nde* (*Single European Flight Information Region - SEFIR*), hava yolu taşıyıcılarının emniyetli uçuşu için gerekli seyrüsefer hizmetlerinin performansını artıracak standartlar geliştirilmesine ilişkin 2004 yılında onaylanan üstte açıkladığımız SES'in dört tüzüğü (549, 550, 551, 552 numaralı tüzükler) uyumlulaştırılmıştır.<sup>737</sup> Bu çerçevede SEFIR içinde yukarıdan aşağı AB tarafından değil, aşağıdan yukarıya ulusal egemenlik hak ve yetkisi sahibi üye devletlerin müzakere ederek kuracakları FAB'larda standartlaştırılmış performans planlarına göre değerlendirilerek hava yolu taşıyıcılarından hizmet bedeli alınacağı ifade edilmiştir. Komisyona tavsiye verecek sanayi danışma kuruluşu tesis edilmesi ve SES'e ve FAB'a AB üyesi olmayan komşu devletlerin katılabilmesi kabul edilmiştir. İlave olarak SEFIR gibi bir *Tek Avrupa Üst Uçuş Bilgi Bölgesi* (*Single European Upper Information Region – SEUIR*) oluşturularak ICAO tarafından tanınması için Komisyon'dan çalışma yapması istenmiştir.

AB hava sahasında performans hedeflerinin oluşturulması veya gözden geçirilmesinde Komisyon'a yardımcı olmak üzere Performans İnceleme Kuruluşu oluşturulmuş ve *Ulusal Denetim Otoritesi'nin* (*National Supervisory Authority - NSA*), performans planlarını ulusal seviyede veya FAB içinde koordinatör seviyesinde detaylandırması ve bu planları denetlemesi sorumluluğu verilmiştir.<sup>738</sup> EC 551/2004'e

---

<sup>735</sup> Official Journal of the European Union (OJEU: 24.11.2009, L 309/51), "Regulation (EC) No 1108/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 Amending Regulation (EC) No 216/2008 in the Field of Aerodromes, Air Traffic Management and Air Navigation Services and Repealing Directive 2006/23/EC (Text with EEA relevance)", <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R1108&from=EN>, (30.03.2023).

<sup>736</sup> European Communities (EC) Commission (COM [2008] 389 Final), "Single European Sky II: Towards More Sustainable and Better Performing Aviation", <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008DC0389&qid=1680377417063&from=EN> (01.04.2023); European Commission (2009), "Single European Sky II", [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/single-european-sky/single-european-sky-ii\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/single-european-sky/single-european-sky-ii_en), (01.04.2023).

<sup>737</sup> Official Journal of the European Union (OJEU: 14.11.2009, L 300), "Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 Amending Regulations (EC) No 549/2004, (EC) No 550/2004, (EC) No 551/2004 and (EC) No 552/2004 in Order to Improve the Performance and Sustainability of the European Aviation System (Text with EEA Relevance)", <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2009:300:FULL&from=EN>, (01.04.2023).

<sup>738</sup> Official Journal of the European Union (OJEU: 03.08.2010, L 201/1), "Commission Regulation (EU) No 691/2010 of 29 July 2010 Laying Down a Performance Scheme for Air Navigation Services and Network Functions and Amending Regulation (EC) No 2096/2005 Laying Down Common Requirements

ilişkin olarak performans hedefleriyle uyumlu çeşitli ağ işlevlerini koordine etme görevi ise EUROCONTROL'e verilmiştir.<sup>739</sup> Bu çerçevede üye ulusların güvenlik ve savunma ihtiyaçlarını dikkate alarak emniyetli, esnek, performans odaklı hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlandığı Avrupa hava yolu rota ağının, ağa giriş ve çıkış kapıları olan hava limanlarının yer aldığı Avrupa hava sahası yapısının geliştirilmesi amaçlanmıştır. Ayrıca bu yapının ICAO Avrupa bölgesi ve bitişik ICAO bölgeleri ile çalışabilirliğini sağlamak hedeflenmiştir.

Komisyon tarafından Konsey'e ve Parlamento'ya SES I (2004 yılı) ve SES II (2009 yılı) uygulamasında, özellikle performans hedeflerine ulaşılmasında ve temel unsurlarının konuşlandırılmasında (FAB'lar veya NSA'lar gibi) planlı tarihlere gecikmeler yaşandığı, bazı üye devletlerde idari yeniden yapılanma ihtiyacı nedeniyle 2020 yılına kadar bir geçiş dönemi öngörüldüğü ifade edilmiştir.<sup>740</sup> Dört SES tüzüğündeki uyumsuzlukları gideren ve tekrar bir çatı altında düzenleyen Komisyon deyişiyle SES II+ için özetle, Avrupa genelinde hizmet sunumunun tutarlı ve tam gözetimini sağlamak için *SES uygulamasında kilit rolü olan NSA'lara yeterli bağımsızlık ve kaynak garanti edilmesi* önerilmiştir. FAB'lar oluştururken EUROCONTROL'un teknik tavsiyesinin alınmasının önemli olduğunu ifade eden Komisyon, FUA için *Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcısı (Air Navigation Service Provider – ANSP)* ile askeri otoritesi arası işbirliğinin kurularak sürdürülmesinin özellikle altını tekrar çizmiştir. SES içinde tasarım, üretim, kullanım, kontrol sarmal döngüsünün kurulmasının önemini vurgulayan Komisyon, standartların oluşturulmasının Avrupa standardizasyon kuruluşları tarafından sağlanmasını teklif etmiştir.

Kamu-özel ortaklığı yaklaşımını destekleyen AB Parlamentosu tarafından performans odaklı SES'te zorunlu olan Harita 11'deki FAB'ların faaliyete geçmeleri gereken son tarihte (4 Aralık 2012) var olmadıklarının tespit edildiği ifade edilmiş,

---

for the Provision of Air Navigation Services (Text with EEA relevance)", <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010R0691&from=EN>, (01.04.2023).

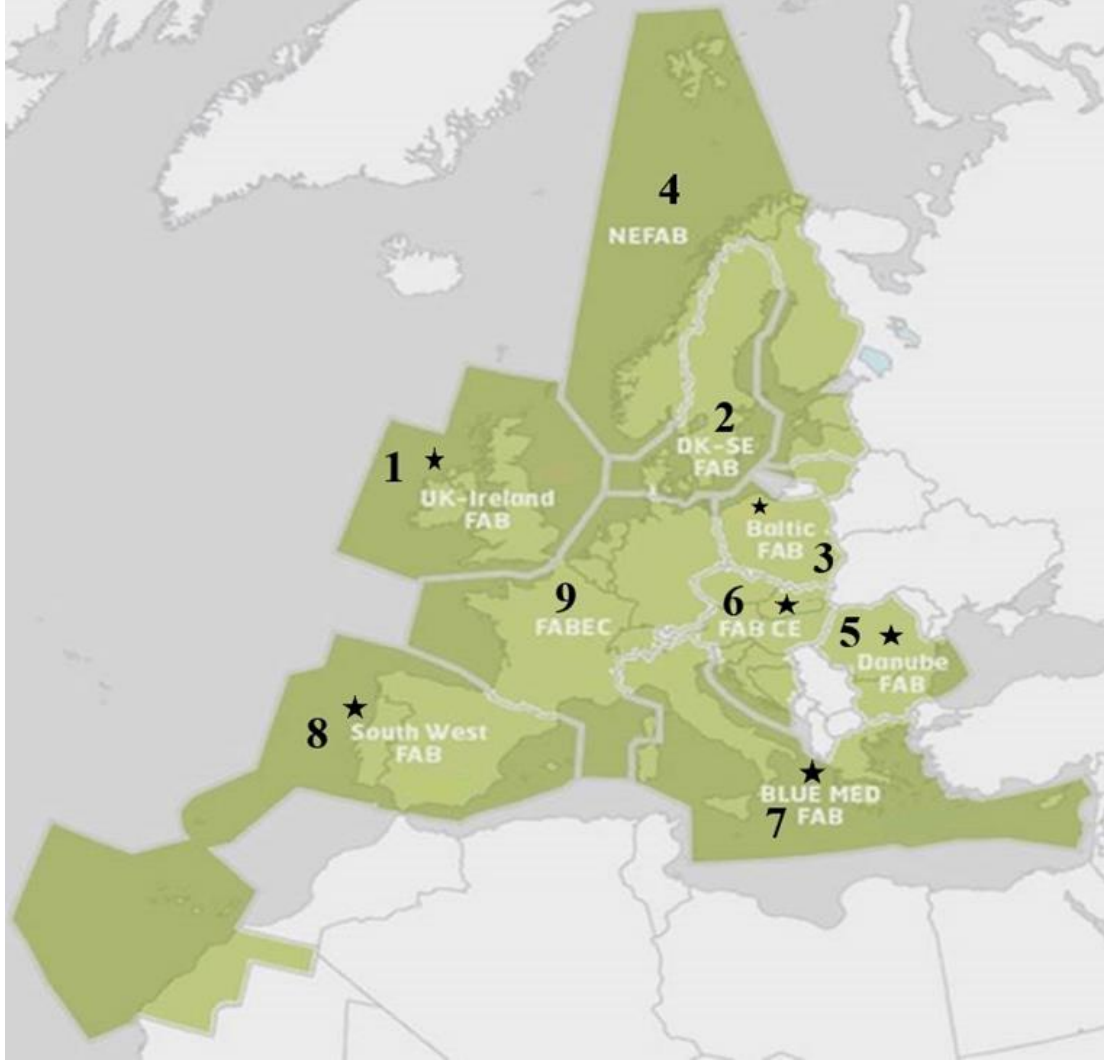
<sup>739</sup> Official Journal of the European Union (OJEU: 15.07.2011, L 185), "Commission Regulation (EU) No 677/2011 of 7 July 2011 Laying Down Detailed Rules for the Implementation of Air Traffic Management (ATM) Network Functions and Amending Regulation (EU) No 691/2010 (Text with EEA relevance)", <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2011:185:FULL&from=EN>, (01.04.2023).

<sup>740</sup> European Commission COM/2013/0186 (COD), "Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the Implementation of the Single European Sky (recast) (Text with EEA relevance)", <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013PC0410&from=EN>, (01.04.2023).

Komisyon'dan FAB kurma anlaşmalarını henüz imzalamamış olan üye devletlere karşı ihlal davası açması istenmiştir.<sup>741</sup>

**Harita 11: Dokuz FAB'lı SES Haritası**<sup>742</sup>

- ([1] UK-Ireland FAB/ Birleşik Krallık, İrlanda; [2] DK-SE FAB/Danimarka, İsveç; [3] Baltic FAB/Litvanya, Polonya; [4] NEFAB/Norveç, Finlandiya, Estonya, Letonya; [5] Danube FAB/Romanya, Bulgaristan; [6] FAB CE/ Çek Cumhuriyeti, Slovak Cumhuriyeti, Macaristan, Bosna Hersek, Hırvatistan, Slovenya, Avusturya; [7] BLUE MED FAB/Yunanistan, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Malta, İtalya; [8] South West FAB/İspanya, Portekiz; [9] FABEC/Fransa, İsviçre, Almanya, Hollanda, Lüksemburg, Belçika)



Komisyon kendisine verilen görevi resmi bildirim mektubu aracılığıyla AB kurallarını uygulamaları ve FAB'a ilişkin temel yasal yapıları yerine getirmeleri için İtalya, Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'ni (sözde Kıbrıs) 26 Eylül 2013 tarihinde uyarmıştır.<sup>743</sup> Daha sonra 16 Nisan 2014 tarihinde Almanya, Belçika, Fransa,

<sup>741</sup> Official Journal of the European Union (OJEU: 07.03.2014, C 68E), "European Parliament Resolution of 23 October 2012 on the Implementation of the Single European Sky Legislation", <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52012IP0370&from=EN>, (01.04.2023).

<sup>742</sup> United Kingdom (UK)-Ireland Functional Airspace Block (FAB), "About the FAB", <https://www.ukirelandfab.eu/about/>, (02.04.2023).

<sup>743</sup> European Commission (Press release, 26 September 2013), "Transport: Commission Urges Italy, Cyprus and Greece to Implement EU Rules to Unblock Congestion in Europe's Airspace", [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_13\\_860](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_13_860), (02.04.2023).

Hollanda ve Lüksemburg'u devlet sınırları yerine Hava Trafik Akış Yönetimi (Air Traffic Flow Management - ATFM) öne çıkaran FAB iyileştirmesi için kararlı olmaya davet etmiştir.<sup>744</sup> Dokuz FAB'dan yıldız şekliyle işaretli altısı 10 Temmuz 2014 tarihinde FAB kuruluşlarının kâğıt üstünde kalmaması için ikaz edilmiştir.<sup>745</sup>

AB Komisyonu sanayi danışma kuruluşu 2015 yılında raporunda özetle SES için merkezi bir unsur olan FAB'ların beklenen performansı sağlamadığı, SEFIR ve SEUIR tesisinin dünya hava sahasında birlikte çalışabilirlik için ek maliyetler getireceği, SES düzenlemelerinin havacılığa ilişkin birinci mülkiyet sahiplerinin önerileri dikkate alınarak yapılmasının gerektiği belirtilmiştir.<sup>746</sup> EUROCONTROL<sup>747</sup> FUA kavramını on yıl sonra 2015 yılında tekrar düzenlemiştir. Hava sahasının sivil ve asker işbirliğiyle zamansal koordineli kullanımına görev önceliği ilave edilmiştir. Kavram, hava sahasının ağ yöneticisi (işbirlikçi) eşgüdümü ve kontrolünde sivil-asker işbirliğiyle eş zamanlı yer ve zaman koordinesiyle kullanılması biçiminde açıklanmıştır.<sup>748</sup> IATA, maliyet ve rekabete etki eden hükümet politikalarının ulusal ve uluslararası düzeyde çelişmesi durumunda tutarlılığın ancak küresel olanla sağlanabileceğini belirtmiştir.<sup>749</sup>

AB Ekonomik ve Sosyal Komitesi de ATA ve AEA gibi hava yolu taşımacılığının serbestleştirilmesinden (kuralsızlaştırılmasından) kamunun fayda sağlayacağı düşüncesinin yanlış olduğunu savunmuştur. Gerçekte hava sahası yönetiminin ana ilkesi olan emniyet için yapılan kaliteli işlerin serbestleştirme ile ucuza mal edilebilmesi için taşeronlara verilerek kalitesizleşeceği ve uzun vadede zarara sebebiyet vereceği açıklanmıştır.<sup>750</sup> Havacılığın toplumsal ve ekonomik sürdürülebilirliği için rekabet

---

<sup>744</sup> European Commission (Press release, 16 April 2014), "Single European Sky: Commission Urges Germany, Belgium, France, the Netherlands, and Luxembourg to Make a Decisive Move Towards a Common Airspace", [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_14\\_446](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_14_446), (02.04.2023).

<sup>745</sup> European Commission (Press release, 10 July 2014), "Single European Sky: Commission Urges Eighteen Member States to Make a Decisive Move Towards Common Airspace Management", [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_14\\_818](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_14_818), (02.04.2023).

<sup>746</sup> Industry Consultation Body (ICB), "Shaping the ICB Work Programme: SES Top 10 Risks", <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2016-09/2015-04-24-ses-top-10-risks.pdf>, (05.04.2023).

<sup>747</sup> EUROCONTROL üye devletler: Belçika, Fransa, Almanya, Lüksemburg, Hollanda, Birleşik Krallık, İrlanda, Portekiz, Yunanistan, Malta, Türkiye Cumhuriyeti (1989 yılında üye), Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY, Kıbrıs adıyla), Macaristan, İsviçre, Avusturya, Danimarka, Norveç, Slovenya, İsveç, Çek Cumhuriyeti, İtalya, Romanya, Bulgaristan, Hırvatistan, Monako, Slovakya, İspanya, Kuzey Makedonya, Moldova Cumhuriyeti, Finlandiya, Arnavutluk, Bosna Hersek, Polonya, Ukrayna, Sırbistan, Ermenistan, Litvanya, Karadağ, Letonya, Gürcistan, Estonya olmak üzere 41 üye devletten ve İsrail ile Fas olmak üzere iki kapsamlı sözleşme devletinden oluşmaktadır. EUROCONTROL (2015), "Member States", <https://www.eurocontrol.int/about-us>, (08.04.2023).

<sup>748</sup> EUROCONTROL (24.07.2015), "Advanced Flexible Use of Airspace (AFUA) Concept", <https://www.eurocontrol.int/concept/advanced-flexible-use-airspace>, (08.04.2023).

<sup>749</sup> International Air Transport Association (IATA: 2015), "Annual Review 2015", <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2015.pdf>, (09.04.2023).

<sup>750</sup> Official Journal of the European Union (OJEU: 15.01.2016, C 13/110), "Opinion of the European Economic and Social Committee on Social Dumping in the European Civil Aviation Sector (Rapporteur:

kurallarının belirlenmesi gerektiği, FAB'ların beklentileri karşılama büyük ölçüde başarısız olduğu, AB-ABD ikilisinin birlikte küresel standartların (SESAR/ *Yeni Nesil Hava Yolu Taşımacılığı Sistemi [Next Generation Air Transportation System – NextGen]* dâhil) oluşturulmasında öncü bir rol üstlenebileceği ve Avrupa havacılığının başarısının vasıflı iş gücüne bağlı olduğu tespitleri yapılmıştır.<sup>751</sup>

AB üyesi olmayan devletlerin hava yolu taşıyıcılarından arındırılmış bir AEA için Air France-KLM (Fransa-Hollanda), easyJet (Birleşik Krallık), IAG (Birleşik Krallık - İspanya), Lufthansa Group (Almanya) ve Ryanair (İrlanda) hava yolu taşıyıcıları işbirliği yapmışlar ve 2016 yılı başında A4E'yi kurmuşlardır.<sup>752</sup> A4E, özellikle Avrupa'nın yüksek genç işsizliğinden hava sahası yönetimine ilişkin üçlü mülkiyetin gelişim ve genişlemesinde fayda sağlanabileceğini belirtmiştir.<sup>753</sup>

A4E kuruluşundan sonra AB, Avrupa Havacılık Emniyeti Kurumu EASA'yı yeniden yapılandıran EC 216/2008 tüzüğü ile Avrupa hava trafik yönetim ağını kuran EC 552/2004 tüzüğü kaldırmış ve EC 2018/1139 tüzük ile AB başlısı tüzel kişilik *Avrupa Birliği Havacılık Emniyeti Kurumu'nu (European Union Aviation Safety Agency – EUASA)* kurmuştur. EUASA'nın ana amacı AB havacılık üçlü mülkiyeti işbirliği ile hava sahası emniyetli ve güvenli yönetimine ilişkin standartları belirleyerek AB havacılık üçlü mülkiyetinin gelişiminde ve genişlemesinde AB Komisyonu'na destek sağlamak biçiminde belirtilmiştir. ICAO çalışmalarına etki edebileceği ifade edilen EUASA standartlarına uymayanlar için caydırıcı cezalar tespit edilmesi üye devletlere bırakılmıştır.<sup>754</sup>

---

Anne Demelenne)", <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015IE0417&from=EN>, (05.04.2023).

<sup>751</sup> Official Journal of the European Union (OJEU: 21.10.2016, C 389/12), "Opinion of the European Economic and Social Committee on the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions — An Aviation Strategy for Europe [COM(2015) 598 Final]", <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2016:389:FULL&from=EN>, (05.04.2023).

<sup>752</sup> A4E Üyeleri: "Aegean (Yunanistan), airBaltic (Letonya), Air France-KLM (Fransa-Hollanda), Cargolux (Lüksemburg), easyJet (Birleşik Krallık), Finnair (Finlandiya), International Airlines Group (Birleşik Krallık-İspanya), Icelandair (İzlanda), Jet2 (Birleşik Krallık), Lufthansa Group (Almanya), Norwegian (Norveç), Ryanair (İrlanda), Smartwings (Çekya), TAP Portugal (Portekiz), TUIfly (Almanya), Volotea (İspanya). Üye Uçak ve Motor Üreticileri: Airbus (Çok uluslu Avrupa uçak üreticisi), Boeing (Çok uluslu ABD uçak üreticisi), Embraer (Çok uluslu Brezilya uçak üreticisi), Collins Aerospace (Çok uluslu ABD teknoloji geliştiricisi), General Electric (Çok uluslu ABD motor üreticisi), Pratt & Whitney (Çok uluslu ABD motor üreticisi)." Airlines for Europe (A4E), "Our Story; Our Members", <https://a4e.eu/about-us/our-story/>, (05.04.2023).

<sup>753</sup> Airlines for Europe (A4E: 2016), "The Free Movement Call for Action (26.06.2016)", <https://a4e.eu/publications/the-free-movement-call-for-action/>, (08.04.2023).

<sup>754</sup> Official Journal of the European Union (OJEU: 22.08.2018, L 212), "Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council of 4 July 2018 on Common Rules in the Field of Civil Aviation and Establishing a European Union Aviation Safety Agency, and Amending Regulations (EC) No 2111/2005, (EC) No 1008/2008, (EU) No 996/2010, (EU) No 376/2014 and Directives 2014/30/EU

AB Komisyonu, kendisi tarafından kurulan Bilge Kişiler Grubu'nun 2019 yılı SES'e ilişkin raporunu almıştır. Bu raporda özetle SES yönetimi için gerekli alt yapıda teklik sağlanması, EUASA düzenlemelerine göre EUROCONTROL merkezi kontrol ve eşgüdümünde sorumluluk sahaları çizili ANSP'ler aracılığıyla AB tek hava sahası yönetiminin sağlanması önerilmiştir. İlave olarak SES'ten elektronik bilgi işlem sistemleri aracılığıyla *Dijital Avrupa Hava Sahası'na (Digital European Sky – DES)* dönüşüm teklif edilmiş ve bu çerçevede FAB'lara gerek kalmayacağı izah edilmiştir. Ana vurgu ise, teknik ve ekonomik bakımdan ulusal egemenlik hak ve yetkisinin DES'in serbestleştirilmesi yolunda araç olmasına yapılmıştır.<sup>755</sup>

AB Komisyonu Bilge Kişiler Grubu önerilerine göre tüzük tasarısını hazırlarken 2019 yılı sonunda Çin'in en büyük sanayi merkezlerinden biri olan Wuhan'da koronavirüs solunum yolu bulaşıcı hastalığı (insandan insana geçebilen bulaşıcı bir virüs) olan COVID ortaya çıkmıştır. Hava yolu kargo taşıyıcıları dışındaki tarifeli hava yolu taşıyıcılarının hava araçları, alınması gereken tedbirler belirlenene kadar kara ve deniz sahalarına park ettirilmişlerdir. IATA, 30 Haziran 2020 tarihine kadar 1,1 milyon uçuşun iptal edileceğini tahmin etmiştir.<sup>756</sup> Devletler hava ülkelerindeki ulusal egemenlik hak ve yetkilerini serbestliği iptal edip önce yasaklama ve daha sonra koşullu izin yönünde kullanmışlardır. Hava limanlarının COVID sebebiyle karantinaya alınmasıyla uçaklar farklı hava limanlarına yönlendirilmek ve inmek zorunda kalmışlardır. AB Komisyonu gerekli tedbirleri zamanında alabilmesi için yetkilendirilmiş, hava yolu taşıyıcılarının işletme ruhsatlarının iptal edilmesi durdurulmuş, 2021 yılı başına kadar üye devletler kendi hava ülkelerini orantılılık ve şeffaflık ilkeleri içinde kapama, şartlı kullandırma kararı vermede serbest bırakılmıştır.<sup>757</sup>

AB Komisyonu tarafından SES'in ilk kurulduğunda belirlenen genel hedeflerine

---

and 2014/53/EU of the European Parliament and of the Council, and repealing Regulations (EC) No 552/2004 and (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council and Council Regulation (EEC) No 3922/91”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2018:212:FULL&from=EN>, (05.04.2023).

<sup>755</sup> The Wise Persons Group (2019), “Report: The Future of the Single European Sky 2019”, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2019-05/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future-of-the-single-european-sky.pdf>, (12.04.2023).

<sup>756</sup> Andrew Freedman, John Muyskens, Chris Alcantara and Monica Ulmanu, “How Coronavirus Grounded the Airline Industry”, *The Washington Post* (01.04.2020): <https://www.washingtonpost.com/graphics/2020/business/coronavirus-airline-industry-collapse/>, (07.04.2023).

<sup>757</sup> Official Journal of the European Union (OJEU: 27.05.2020, L 165/01), “Regulation (EU) 2020/696 of the European Parliament and of the Council of 25 May 2020 Amending Regulation (EC) No 1008/2008 on Common Rules for the Operation of Air Services in the Community in View of the COVID-19 Pandemic (Text with EEA relevance)”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R0696&from=EN>, (09.04.2023).

beklenen zaman diliminde tam olarak ulaşılamadığı ifade edilmiş<sup>758</sup> ve Komiser Adina Valean tarafından da basın açıklamasında, *AB havacılık politikasının tam merkezine SES yerine DES'in ve sıfır karbon yayılımının yerleştirildiği* belirtilmiştir.<sup>759</sup> İlave olarak Avrupa hava yolu rotalarında (en-route) ANSP'lerin performansını kıymetlendirmek üzere EUASA'ya yardımcı bir kurum oluşturulacağı ve yaklaşma safhası hizmetlerde performans değerlendirmesinin ise güçlendirilmiş NSA'larda olacağı açıklanmıştır. Ayrıca Bilge Kişiler Grubu tarafından 2019 yılında yapılan önerilerin dikkate alınarak FAB'ların zorunlu kullanımına son verileceği, ağ yöneticisinin (2029 yılına kadar EUROCONTROL) ANSP'leri merkezi olarak kontrol edeceği ve eşgüdümleyeceği belirtilmiştir.

AB Komisyonu ve EUROCONTROL tarafından 2007 yılında kurulan *SESAR Ortak Girişimi'nde yer alan AB ve EFTA üyesi devletlerdeki tüzel kişiler*<sup>760</sup> SES'ten DES'e dönüşüm ve çevre dostu hava sahası kurmak için yeni yöntem ve araçlar geliştirmede sözleşmişlerdir. İhtiyaç duyulan toplam maddi sermayenin 2,9 milyar Avro

<sup>758</sup> European Commission (SWD 2020/187 final: 22.09.2020), "Commission Staff Working Document: A Fresh Look at the Single European Sky", <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020SCO187&from=EN>, (12.04.2023).

<sup>759</sup> European Commission (Press Release, 22.09.2020), "Single European Sky: For a more Sustainable and Resilient Air Traffic Management", [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_20\\_1708](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_20_1708), (12.04.2023).

<sup>760</sup> Single European Sky Air Traffic Management Research (SESAR) Joint Undertaking, "SESAR 3 Joint Undertaking Joint Memorandum of Understanding (Nov.2020)", <https://www.sesarju.eu/sites/default/files/documents/reports/SESAR%203%20JU%20-%20Memorandum%20of%20Understanding.pdf>, (12.04.2023). *SESAR Ortak Girişimi'nde yer alan gerçek ve tüzel kişilikler: EUROCONTROL, eESA* Avrupa Uzay Ajansı, *AIRBUS, BOEING* Research and Technology, *CIRA* (İtalya Havacılık ve Uzay Araştırma Merkezi), *Droniq* (Almanya İHAS Trafik Yönetim Sistemi), *DAE* (Drone Alliance Europe), *Frequentis* (sesli ve sessiz muhabere sistemleri), *Honeywell Çek Cumhuriyeti* (ABD merkezli çok uluslu havacılık teçhizatı üreticisi), *Indra Sistemas* (İspanya ANS sistem üreticisi), *Leonardo* (İtalya ANS sistem üreticisi), *NATMIG* (North-European ATM Industry Group), *ONERA* (Fransa ulusal havacılık ve uzay çalışmaları ve araştırma ofisi), *Safran* (Fransa merkezli çok uluslu havacılık teçhizatı üreticisi), *Thales* (Fransa hava sahası sistemleri tasarımcısı ve üreticisi), *Uber, Unifly* (hava sahasında insanlı ve insansız hava araçlarının entegrasyonu), *United Technologies Research Centre Ireland* (İrlanda Birleşik Teknolojiler Araştırma Merkezi), *VTT* (Finlandiya Teknik Araştırma Merkezi), *Lilium* (Almanya merkezli elektrikli motora sahip hava aracı üreticisi), *Pipistrel Vertical Solutions* (Slovenya merkezli sıvı hidrojen yakıtlı motora ve elektrikli motora sahip hava aracı araştırma ve geliştirme bölümü), *Volocopter* (Almanya merkezli elektrikli motora sahip hava aracı üreticisi), *Aéroports de Paris* (Fransa uluslararası hava limanı işletmecisi), *Heathrow Airport Limited* (Birleşik Krallık hava limanı işletmecisi), *SEAC* (SESAR European Airports Consortium: Amsterdam [Hollanda], Avinor [Norveç], Groupe ADP [Fransa], Heathrow [Birleşik Krallık], Munich [Almanya], Swedavia [İsveç], Zurich [İsviçre] hava limanları işletimi), *Air France* (A4E üyesi Fransa kayıtlı hava yolu taşıyıcısı), *easyJet Europe* (Birleşik Krallık'ın AB'den ayrılışı sonrası Avusturya kayıtlı A4E üyesi hava yolu taşıyıcısı), *Lufthansa* (A4E üyesi Fransa kayıtlı hava yolu taşıyıcısı), *Ryanair* (A4E üyesi İrlanda kayıtlı hava yolu taşıyıcısı), *Çek Cumhuriyeti ANS sağlayıcısı, Borealis Alliance* (Danimarka, Estonya, Finlandiya, İzlanda, İrlanda, Letonya, Norveç, İsveç ve Birleşik Krallık ANS sağlayıcıları ittifakı), *COOPANS* (Avusturya, Hırvatistan, Danimarka, İrlanda, Portekiz ve İsveç ANS sağlayıcıları ittifakı), *NATS Birleşik Krallık ANS sağlayıcısı, DFS Almanya ANS sağlayıcısı, DSNF Fransa ANS sağlayıcısı, ENAIRE İspanya ANS sağlayıcısı, ENAV İtalya ANS sağlayıcısı, HungaroControl Macaristan ANS sağlayıcısı, EANS Estonya ANS sağlayıcısı, LVNL Hollanda ANS sağlayıcısı, PANSA Polonya ANS sağlayıcısı, Skyguide İsviçre ANS sağlayıcı, ENAC Fransa Ulusal Sivil Havacılık Okulu, Hamburg Aviation* (tasarım, üretim, donanım, taşımacılık, bakım, onarım, düzeltme sarmal döngüsünde yer alan şirketler, üniversiteler, dernekler, politika yapıcılar ana üssü).

civarında olduğu ifade edilmiş; EUROCONTROL kurucu üye olarak ilk başta yaklaşık 500 milyon Avro yatırılabileceğini beyan etmiş; diğer kurucu üye AB Komisyonu'nun yapacağı maddi yatırım için yasa çıkarmasının beklendiği belirtilmiştir. AB'nin politika ve düzenleyici çerçevesine dâhil edilen SESAR Ortak Girişimi'nin, araştırmanın doğru önceliklere yönelik olmasını sağlayarak ve sivil ve askeri, insanlı ve insansız olmak üzere her türlü hava aracını ve kullanıcılarını bütünleştirerek Avrupa ekonomisine ve toplumuna gerçek katma değer sağladığı vurgulanmıştır.<sup>761</sup> SESAR Ortak Girişimi, AB Komisyonu Yer Değiştirme ve Ulaştırma Departmanı başkanlığında kurucu üyeler, ilgili üyeler ve stratejik ortakların gözlemcilerinden oluşan yönetim kurulu tarafından yönetilmektedir. DES programına ilişkin bilimsel tavsiyeler bilimsel kurul tarafından yönetim kuruluna sunulmaktadır. Yönetim Kurulu kararlarını uygulamaktan sorumlu yönetici müdür bulunmaktadır. DES, sivil ve askeri kara, deniz ve hava sahalarında konuşlu çok sayıda seyrüsefer yardımcı sistemlerinin birbirleriyle bütünleştirilerek bilgilerin ortak havuzda toplanması, bu bilgilere göre insanlı ve insansız şehir içi, şehirler arası, devletler arası ve çeşitli katmanlardaki sıfır karbon yayan sessiz hava araçlarının yer alacağı hava sahasının AI desteğiyle emniyetli, güvenli (siber dâhil) ve düzenli yönetimi biçiminde tanımlanmıştır.

Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komitesi Başkanı Christa Schweng 2 Aralık 2020 tarihinde Komisyon'un Konsey ve Parlamento'ya yapacağı SES önerisine görüş sunmuştur.<sup>762</sup> Bu görüşte Komisyon'un COVID öncesine ait önerisinde SES için asıl sorunun siyasi uzlaşmanın sağlanamamasında (*ulusal denetim otoritelerine yeterli bağımsızlık ve kaynak garanti edilememesi*) ve üye devletlerin hava ülkelerinin serbestleştirilmesine ve özelleştirilmesine ilişkin kaygılarının giderilememesinde olduğu belirtilmiştir. Sonuçta SES yerine DES politikasına geçilerek hava yolu rotalarında verimlilik artırmaya yönelmeye yeşil ışık yakılmıştır.

AB Komisyonu tarafından Bilge Kişiler Grubu, Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komitesi ve SES Komitesi görüşleri dikkate alınarak SES'in DES'e dönüşümüne ilişkin

---

<sup>761</sup> Single European Sky [SES] Air Traffic Management [ATM] Research SESAR Joint Undertaking, *Delivering the Digital European Sky*, Publication Office of the European Union, Luxembourg 2021, s. 4.

<sup>762</sup> Official Journal of the European Union (OJEU: 16.02.2021, C 56/07), "Opinion of the European Economic and Social Committee on Amended proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the implementation of the Single European Sky (recast) (COM(2020) 579) and Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council Amending Regulation (EU) 2018/1139 as regards the Capacity of the European Union Aviation Safety Agency to Act as Performance Review Body of the Single European Sky (COM(2020) 577)", <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:C:2021:056:TOC>, (30.03.2023).

Ortak Proje Bir (Common Project One - CP1) tüzüğü yayınlanmıştır.<sup>763</sup> Bu çerçevede AB Komisyonu, EUASA standartlarına göre SESAR tarafından geliştirilerek üretilen seyrüsefer yardımcı sistemlerinin CP1 tüzüğüne göre dağıtımının yapılmasını ve bütünleşmenin test edilmesini istemiştir. Bilge Kişiler Grubu AB Komisyonu’nu destekleyerek, COVID’in DES oluşumu için bir fırsat olarak kavranması gerektiğinin altını çizmiştir.<sup>764</sup>

COVID sürecinde birçok hükümet tarafından mali yardım ile desteklenerek yaşatılan havacılık sektörünün tekrar dengeli ve tutarlı düzenlemelere ihtiyacı olduğunu ifade eden İrlandalı IATA Genel Direktörü Walsh, mecburi olarak durmadan önce düzgün işleyen oyunun kurallarının kriz çözüm kodları ile sağlamlaştırılarak sarmal döngünün tekrar başlatılmasını istemiştir. Karbon yayılımını sıfırlayacak sürdürülebilir havacılık yakıtı ile oyunun kurallarının yeniden yazılacağını belirten Walsh, hükümetlere yeni yakıt türünü teşvik edici yöntem ve araçlar geliştirmelerini önermiştir.<sup>765</sup> Birleşik Krallık kayıtlı Rolls-Royce ve ortağı easyJet, Cranfield ve Loughborough üniversiteleriyle işbirliği yaparak sıfır karbon yayımı için hidrojen yanmalı motor teknolojisini geliştirdini beyan etmiştir.<sup>766</sup> Sıfır karbon teknolojilerine dayalı yeni sanayi döneminde tasarım ve üretimde lider olabilen devletin/devletlerin pazarı ele geçirmede avantaj sağlayarak uluslararası standartları biçimlendireceği, treni kaçırın devletlerin ise doğal olarak yeni sanayi döneminde geride kalarak fosil yakıtlara bağımlı kalmaya devam edeceği beyan edilmiştir.<sup>767</sup>

Dünya hava sahasında COVID ile başlayan hava yolu taşıyıcılarının buldukları bölgelerin 2021-2024 yılları arasındaki kâr-zarar durumu Tablo 41’de sunulmuştur.

---

<sup>763</sup> Official Journal of the European Union (OJEU: 02.02.2021, L 36), “Commission Implementing Regulation (EU) 2021/116 of 1 February 2021 on the Establishment of the Common Project One Supporting the Implementation of the European Air Traffic Management Master Plan Provided for in Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council, Amending Commission Implementing Regulation (EU) No 409/2013 and Repealing Commission Implementing Regulation (EU) No 716/2014”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R0116&from=EN>, (12.04.2023).

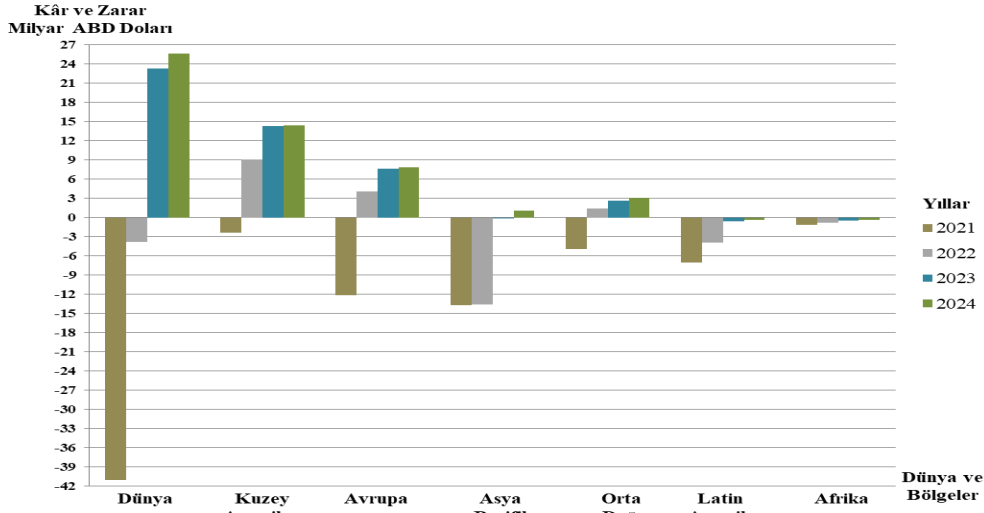
<sup>764</sup> The Wise Persons Group (2021), “Statement of the Wise Person Group on the Future of Single European Sky”, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-04/2021-04-14-wpg-statement.pdf>, (12.04.2023).

<sup>765</sup> Willie Walsh (IATA Director General), “Keeping the World Connected”, <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/annual-review-2022.pdf>, (12.04.2023), s. 6, 7.

<sup>766</sup> Rolls-Royce, “Hydrogen Power: Fuelling a Cleaner Tomorrow”, <https://www.rolls-royce.com/innovation/alternative-fuels/hydrogen.aspx>, (07.10.2023). *Rolls-Royce Baş Yöneticisi: Çok uluslu kuruluşlarda yüksek performanslı bir kültür yönetme ve yatırımcılara sonuçlar sunma becerisiyle öne çıkan M.Tufan Erginbilgiç.*

<sup>767</sup> Linda Kalcher, Neil Makaroff, “Strategic Perspectives: Competing in the New Zero-Carbon Industrial Era”, <https://strategicperspectives.eu/a-new-zero-carbon-industrial-era>, (08.10.2023).

**Tablo 41:** Dünya ve Bölgelere Göre Hava Yolu Taşıyıcıları 2021-2024 Yılları Arasında Kâr ve Zarar Durumu<sup>768</sup>



Ticari uçaklar, savunma ürünleri ve uzay sistemleri üçlü mülkiyet sahibi Boeing ve Airbus, dünyanın en büyük iki uçak üçlü mülkiyet sahibi olarak beyan edilmiştir.<sup>769</sup> Boeing ticari uçak üçüncü mülkiyet para unsurunda 2021 yılında yaklaşık (-)4 milyar ABD doları ve 2022 yılında da (-)5 milyar ABD doları zarar etmiştir.<sup>770</sup> Airbus ise ticari uçak üçüncü mülkiyet para unsurunda 2021 yılında yaklaşık 4,5 milyar ABD doları, 2022 yılında ise 5 milyar ABD doları kâr elde etmiştir.<sup>771</sup> Tablo 41’de 2022 yılında dünyada hava yolu taşıyıcıları yaklaşık 4 milyar ABD doları zarar ederken, Kuzey Amerika bölgesindeki hava yolu taşıyıcıları yaklaşık 9 milyar ABD doları ve Avrupa bölgesi hava yolu taşıyıcıları yaklaşık 4 milyar ABD doları kâr etmişlerdir. Bu kâr COVID sürecinde hava yolu taşımacılığında yolcu uçaklarını kargo uçağına dönüştürenlerce elde edilmiştir.

## 2. Dünya Hava Sahası Yönetim Yapısı Biçimlendirilmesi

Soğuk savaşın galibi ABD, Birinci Dünya Savaşı sonrası tek ABD hava sahasını ve İkinci Dünya Savaşı sonrasında da tek dünya hava sahasını biçimlendirmeye başlamıştır. Değişime yön verebilmek ve genişleyebilmek için öncelikle mevcut

<sup>768</sup> International Air Transport Association (IATA) The Airline Analyst (December 2023), “Industry Statistics Fact Sheet”, <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/industry-statistics-fact-sheet-december-2023>, (09.10.2023).

<sup>769</sup> Brien Beers, Jefreda R.Brown, Katrina Munichello, “Who Are the Major Airplane Manufacturing Companies?”, <https://www.investopedia.com/ask/answers/050415/what-companies-are-major-players-airline-supply-business.asp#citation-3>, (09.10.2023).

<sup>770</sup> Boeing (2022), “The Boeing Company 2022 Annual Report”, <https://www.boeing.com/resources/boeingdotcom/company/annual-report/2022/Boeing-2022-Annual-Report.pdf>, s. 25; 55-57, (09.10.2023).

<sup>771</sup> Airbus (2022), “Airbus Annual Report 2022: Financial Statements 2022”, [https://www.airbus.com/sites/g/files/jlcbta136/files/2023-05/Airbus\\_Financial\\_Statements\\_FY\\_2022.pdf](https://www.airbus.com/sites/g/files/jlcbta136/files/2023-05/Airbus_Financial_Statements_FY_2022.pdf), s. 27-29, (09.10.2023).

gelişimi koruyabilmenin gerektiğinin farkında olan ABD, her geliştirdiği politikayı önce kendi tek hava sahasında test etmekte ve sonra dünya hava sahası yönetimine transfer etmektedir.

Çok taraflı Şikago Sözleşmesi ile kurulan ICAO yapısında soğuk savaş başında, yumuşama döneminde ve bitiminde üç defa dünya hava sahası yönetiminde kullanılacak müşterek ölçü birimleri gündeme gelmiş ve ABD'nin kullandığı feet, deniz mili, knot ölçü birimleri kabul görmüştür. ABD stratejik ortakları Birleşik Krallık ve Fransa ile birlikte AB tek hava sahası yönetim politikasını da biçimlendirerek dünya hava sahası yönetiminde ulusal egemenlik aracını benzerleştirmeye devam etmektedir. ABD, Birleşik Krallık, AB: Fransa üçlüsü yenilenebilir yakıtlı motor ve uçak bilgi ve beceri bilgisi geliştirirken, dünya hava yolu rotalarında kullanımını sonlandırmaya başladığı fosil yakıtlı motor ve bu motorların kullanıldığı öncelikle BOEING uçak bilgi ve beceri bilgisini pazara sunmaya hazırlanmaktadır. Ayrıca BOEING ikinci mülkiyet seri üretim ve kullanımını, kullandıkları hava yolu rotalarıyla birlikte transfer etmeye başlamışlardır.

## **2.1. ABD Hava Sahası Yönetim Yapısı**

Shane tarafından ABD hava ülkesinde uygulamaya giren ve denenilen 1978 yılı hava yolu taşımacılığı deregülasyon yasasını model olarak dünya hava sahasında uygulamaya girmesi için geliştirilen open skies (serbest hava sahası) politikasını destekleyen Ulaştırma Bakanı, soğuk savaş sonrası Beyaz Saray yürütme ofisi başına ABD Başkanı tarafından genel sekreter olarak getirilmiştir. ABD Başkanı özel kalem müdür yardımcısı da Ulaştırma Bakanı olarak atanmıştır. Bu yeni atamalarla Shane, ATA'nın görüşlerini dikkate alan 1978 yılı hava yolu taşımacılığını (hava seyrüseferini) serbestleştirme yasasındaki kâr sağlamadığı için terk edilen küçük şehirler hava yolu rotalarında hava yolu taşımacılığının hükümet desteğiyle devam etmesi için oluşturulan EAS programını uluslararası hava yolu taşımacılığında kullanmayı tasarlayan politikasını kabul ettirmiştir. Bu politika özetle uçulacak hava yolu rotasına, bu rotada verilecek hizmetlere ve ücretlerine bırakalım devletler değil, hava yolu taşıyıcıları karar versin; uçulmayan hava yolu rotasında yerleşiklerin çoğunluğunca devletten uçuş hizmeti vermesi istenirse devlet bu hizmeti sağlamak için o zaman karar versindir.<sup>772</sup> İki taraflı sözleşmelerle dünya hava sahasında uygulamaya girmesi istenen bu politikaya ilişkin ilk open skies sözleşmesinin 1992 yılında Hollanda ile yapıldığını daha önce

<sup>772</sup> Jeffrey N. Shane, "The Regulatory Era: How Dot Opened The Global Skies", a.g.k., s. 54-56.

ifade etmiştik. Anlaşma sonrası Hollanda'nın KLM hava yolu taşıyıcısı ile ABD'nin Northwest Airlines hava yolu taşıyıcısı mşşterilerine kesintisiz uluslararası hizmet sunabilmek için kurdukları ittifakın open skies sۆzleřmelerine gۆre tekel oluşturmayacağı açıklanmıştır. Bu ittifak Tablo 40'da açıklandığı gibi hava yolu taşıyıcıları birden fazla hava limanına Tablo 24'teki beşinci serbestlik derecesinden faydalanarak kapasite ve sıklık kısıtlaması olmaksızın uçuş yapabilecekler ve birbirlerine yolcularını aktarabileceklerdir. Ayrıca iki taraflı Bermuda I ve II Sۆzleřmeleri çok taraflı Şikago Sۆzleřmesi tamamlayıcısıyken, çok taraflı Şikago Sۆzleřmesi iki taraflı Open Skies Sۆzleřmesi tamamlayıcısı olmuştur. KLM-Nortwest hava yolu taşıyıcıları ittifak sۆzleřmesi diğer hava yolu taşıyıcıları için model olmuş ve dۆnyada u hava yolu taşıyıcıları ittifakı (Oneworld<sup>773</sup>, Sky Team<sup>774</sup> ve Star Alliance<sup>775</sup>) doğmuştur.

Kongre, ABD hۆkümetinin ABD hava sahası ۆzerinde mۆnhasır egemenliğe sahip olduğunu belirterek, *FAA'nın idarecisini* (Administrator of the Federal Aviation Administration) hava sahasının emniyetli ve verimli kullanımı için *seyrüsefer yardımcı sistemlerine ilişkin politikalar geliştirmekle, yerli ve yabancı sivil havacılık çalışanlarının gelişimi için okullar açmak ve işletmekle* gۆrevlendirmiřtir.<sup>776</sup> Ayrıca Yۆnetici'ye *emniyetle ilgili olarak uçağı, motorunu, pervanesini, cihazlarını, bunların bakımlarını* ve çalışanların çalışma saatlerini denetlemekle ve geliştirmek için eřgۆdۆmlemekle yetkili olduğu hatırlatılmıştır. İlave olarak Yۆnetici'nin *sivil-askeri seyrüsefer yardımcı sistemleri ile hava savunma sistemlerini* Savunma Bakanlığı ile

---

<sup>773</sup> Oneworld İttifakı 1 Şubat 1999 tarihinde kurulmuştur. Merkezi New York'tur. ۆye Hava Yolu Taşıyıcıları: Alaska (ABD), American (ABD), British (Birleşik Krallık), Cathay Pacific (Çin), Fiji (Fiji), Finair (Finlandiya), Iberia (İspanya), Japan (Japonya), Malaysia (Malezya), Oman (Umman), Qantas (Avustralya), Qatar (Katar), Royal Jordanian (Ürdün), Royal Air Maroc (Fas), SriLankan (Sri Lanka). Oneworld, "Oneworld Member Airlines", <https://www.oneworld.com/members>, (25.04.2023).

<sup>774</sup> Sky Team İttifakı 22 Haziran 2000 tarihinde kurulmuştur. Merkezi Amsterdam'dır. ۆye Hava Yolu Taşıyıcıları: Aerolineas Argentinas (Arjantin), Aeromexico (Meksika), Air Europa (İspanya), Air France (Fransa), China Airlines (in [Tayvan]), China Eastern (in), Czech Airlines (ekya), Delta (ABD), Garuda Indonesia (Endonezya), ITA (İtalya), Kenya (Kenya), KLM (Hollanda), Korean Air (Gۆney Kore), Middle East Airlines (Lübnan), Saudia (Suudi Arabistan), Tarom (Romanya), Vietnam (Vietnam), Virgin Atlantic (Birleşik Krallık-ABD), XiamenAir (in). [Aeroflot (RF): ۆyeliđi dondurulmuş durumda]. Sky Team, "SkyTeam Members", [www.skyteam.com/en/about/our-members](http://www.skyteam.com/en/about/our-members), (25.04.2023).

<sup>775</sup> Star Alliance İttifakı 14 Mayıs 1997 tarihinde kurulmuştur. Merkezi Frankfurt'tur. ۆye Hava Yolu Taşıyıcıları: Air Canada (Kanada), Lufthansa (Almanya), SAS (Danimarka, Norveç, İsve), Thai (Tayland), United (ABD), Air China (Çin), Air India (Hindistan), Air New Zealand (Yeni Zelanda), ANA (Japonya), Asiana (Gۆney Kore), Austrian (Avusturya), Avianca (Kolombiya), Brussels (Belçika), Copa (Panama), Croatia (Hırvatistan), Egyptair (Mısır), Ethiopian (Etiyopya), EVA Air (Çin [Tayvan]), LOT (Polonya), Shenzhen Airlines (Çin), Singapore (Singapur), South African (Gۆney Afrika), Swiss (İsviçre), TAP Air Portugal (Portekiz), Turkish (Türkiye Cumhuriyeti), Aegean (Yunanistan), Star Alliance, "About Star Alliance", <https://www.staralliance.com/en/about>, (25.04.2023).

<sup>776</sup> United States Statutes At Large (1994), "Public Law 103-272: Title 49 United States Code, Aviation Programs", <https://www.govinfo.gov/content/pkg/STATUTE-108/pdf/STATUTE-108-Pg745.pdf>, United States Government Printing Office, Washington 1995, p. 1093-1301, (26.04.2023).

koordine ederek *bütünleştirilmesinden* sorumlu olduğu izah edilmiştir. Kongre iki yıl sonra 1996 yılında FAA yöneticisine hava sahası yönetim sistemini tasarlama ipucunun müşterilerinin kim olduğu ve ihtiyaçlarının ne olduğu sorusunun yanıtında bulunduğu bilgisini vermiştir.<sup>777</sup> Ayrıca dünya modeli olan FAA'nın hava sahası yönetimi için gerekli olan sistemlerin *hem alıcısı, hem de kullanım belgesi vereni* olarak *dünya pazarında ABD üreticisine fayda* sağladığını vurgulamıştır. Kongre kamu yararına hava trafik kontrol sisteminin kapasitesini artırmak ve gecikmeleri azaltmak için ulusal hava sahasının yeniden tasarlanması görevini verdiği FAA yöneticisine 2000, 2001 ve 2002 mali yıllarının her biri için 12 milyon ABD Doları tahsis etmiştir.<sup>778</sup> Ayrıca Kongre Bermuda II anlaşmasının Birleşik Krallık hava yolu taşıyıcıları lehine olduğunu, Ulaştırma Bakanı'nın bu anlaşma ile verilen imtiyazları iptal etmeyi ya da anlaşmayı terk etmeyi değerlendirmesini istemiştir.

Hem düzenleyici ve denetleyici, hem de ANSP olarak uygulayıcı olan FAA, ulusal hava sahasını yeniden tasarlamak için hava aracına ilişkin üçlü mülkiyeti (tasarımcıları, akademik kurumları, araştırma ve geliştirme merkezlerini, teknik standart kurumlarını, üreticileri, satıcıları, kullanıcıları, hizmet sağlayıcıları ve devlet kurumlarını) eşgüdümleyerek kontrol etmektedir. Ayrıca, ICAO üzerinden dünya hava sahası kontrol ve eşgüdüm standartlarını da oluşturmakta ve denetimini sağlamaktadır. Kongre *Havacılıkta Yeniden Yetkilendirme Yüzyılı Yasası*<sup>779</sup> ile FAA yöneticisine uçak teknik bilgi geliştiricilerini, tasarımcılarını, üreticilerini, tedarikçilerini, taşıyıcılarını eşgüdümleyerek uçak gövdesi yapılarında gelişmiş malzemelerin dayanıklılığına ve bakımına ilişkin uygulamalı araştırma ve eğitime odaklanan bir mükemmellik merkezi tesis etmesi görevini vermiştir. Aynı yasa ile Kongre, Ulaştırma Bakanı'na da FAA yapısında 1980'li yılların sonunda ortaya çıkan ve 1990'lı yılların sonunda resmileşen NextGen ortak planlama ve geliştirme ofisini kurma görevini vermiştir. Bu ofisten 2025 yılına kadar ulusun gelecekteki hava yolu ulaşım sistemi yol haritasını oluşturmasını istemiştir. Kongre NextGen anafikrini, ABD ve sonra dünya hava sahası yönetim sisteminin emniyet, güvenlik ve verimlilik seviyesini yükseltmek için seyrüsefer yardımcı sistemlerinin bütünleştirilmesi, kontrolör ile pilotun durum farkındalığı ile

---

<sup>777</sup> United States Statutes At Large (1996), "Public Law 104-264: Federal Aviation Reauthorization Act of 1996 (09.10.1996)", <https://www.govinfo.gov/app/collection/statute/1996>, United States Government Printing Office, Washington 1997, p. 3213-3287, (28.04.2023).

<sup>778</sup> United States Statutes At Large (2000), "Public Law 106-181: Wendell H.Ford Aviation Investment and Reform Act for the 21st Century (05.04.2000)", <https://www.govinfo.gov/app/collection/statute/2000/publiclaw>, United States Government Printing Office, Washington 2001, p. 35-50, (26.04.2023).

<sup>779</sup> United States Statutes At Large (2003), "Public Law 108-176: Vision 100-Century of Aviation Reauthorization Act (12.12.2003)", <https://www.govinfo.gov/app/collection/statute/2000/publiclaw>, United States Government Printing Office, Washington 2004, p. 2490-2598, (26.04.2023).

zamanında doğru karar verebilmesine ilişkin eşzamanlı hava resminin oluşturularak yayınlanması biçiminde vermiştir. Kongre ayrıca Ulaştırma Bakanı'na NextGen Ofisi ile çalışacak bir üst düzey politika komitesi kurma görevini vermiştir. Ulaştırma Bakanı başkanlığında toplanacak NextGen politika komitesinde, FAA yöneticisi, NASA yöneticisi, Savunma Bakanı, İç Güvenlik Bakanı, Ticaret Bakanı, Bilim ve Teknoloji Politikası Ofisi Direktörü ve Ulaştırma Bakanı tarafından belirlenecek diğer kurumların yöneticilerinin yer alacağı belirtilmiştir.

FAA'nın 2013 yılında Senato Ticaret, Bilim ve Ulaştırma Komitesi üyeleri ile Temsilciler Meclisi Bilim, Uzay ve Teknoloji Komitesi üyelerine sunduğu raporunda, NASA ve Savunma Bakanlığı ile işbirliği yaparak yeni nesil hava aracı ve motor teknolojilerini ve alternatif jet yakıtlarını geliştirmeye çalıştıkları bilgisi verilmiştir.<sup>780</sup> FAA aynı yıl on ay sonra Kongre'ye *Greener Skies*<sup>781</sup> (Temiz Hava Sahası) projesine ilişkin raporunu da sunmuştur. NextGen projesi çerçevesinde geliştirilen performansa dayalı yakıt tasarrufu sağlayan seyrüsefer teknolojisi FAA kontrolünde Boeing uçağının Seattle hava sahası ve hava limanı yönetim işbirliği ile test edilmiştir. FAA sonra da Kongre'nin 2012 yılı *FAA modernizasyon ve reform yasası*<sup>782</sup> ile istediği 1990'lı yılların başından beri var olan *İnsansız Hava Aracı Sistemlerini (İHAS [Unmanned Aircraft System – UAS])* emniyetli ve verimli bir şekilde ulusal hava sahası sistemiyle bütünleştirmeye ilişkin ofis kurma ve yol haritası oluşturma görev raporunu teslim etmiştir.<sup>783</sup> Raporda İHAS'ın sertifikalandırılmasına, kullanıcısının hava sahası yönetim kurallarına uymasının sağlanmasına, İHAS'ın ulusal hava sahası sistemi ile bütünleştirilmesine ilave olarak dünya hava sahası sistemi ile de bütünleştirilmesine ilişkin yol haritası hazırlandığı bilgisi verilmiştir. Ayrıca dünya hava sahası sistemi standartları oluşturan FAA'nın uluslararası politikalar ve standartlarla bağlı olmadığı açıklanmıştır.

---

<sup>780</sup> United States (US) Federal Aviation Agency (FAA) Administrator (18.01.2013), "Report to Congress on Interagency Research on Aviation and the Environment", [https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/2021-11/Faa\\_Report\\_To\\_Congress\\_Interagency\\_Research\\_On\\_Aviation\\_And\\_The\\_Environment\\_%20%281%29.pdf](https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/2021-11/Faa_Report_To_Congress_Interagency_Research_On_Aviation_And_The_Environment_%20%281%29.pdf), (28.04.2023).

<sup>781</sup> United States (US) Federal Aviation Agency (FAA) Administrator (22.10.2013), "Report to Congress on the Greener Skies Project", [https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/2021-11/Report\\_to\\_Congress\\_on\\_Status\\_of\\_Greener\\_Skies\\_Project.pdf](https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/2021-11/Report_to_Congress_on_Status_of_Greener_Skies_Project.pdf), (29.04.2023).

<sup>782</sup> United States Statutes At Large (2012), "Public Law 112-95: FAA Modernization and Reform Act of 2012 (14.02.2012)", <https://www.govinfo.gov/app/collection/statute/2000/publiclaw>, United States Government Printing Office, Washington 2018, p. 11-155, (28.04.2023).

<sup>783</sup> United States (US) Federal Aviation Agency (FAA) Administrator (07.11.2013), "Integration of Civil Unmanned Aircraft Systems (UAS) in the National Airspace System (NAS) Roadmap", <https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/2021-11/Sec.332%28a%29.pdf>, (28.04.2023).

FAA'nın 2014 yılında Kongre ilgili komite üyelerine sunduğu *NextGen'e ilişkin ilerleme raporunda*<sup>784</sup> ABD tek hava sahası yönetimi için sivil havacılık, ekonomi, çevre koruma, iç güvenlik ve ulusal savunma ihtiyaçlarını karşılayan bir sistemin tesis edilmesine çalıştıkları ifade edilmiştir. Raporda ayrıca hava gözetleme sistemi, kurumlararası bilgi değişim sistemi ve İHAS'ın hava sahası yönetim sistemi ile bütünleştirilmesi çalışmalarının devam ettiği bildirilmiştir. NASA ile işbirliği yaparak performansa dayalı yakıt tasarrufu sağlayan seyrüsefer teknolojilerini geliştirdiklerini belirten FAA, bir hava limanına doğru yaklaşan bir hava aracının yaklaşık 150 deniz mili (yaklaşık 278 kilometre) ya da 30 dakika kala yaklaşma kontrolün zaman ve mesafe ayarlamaları (performans yönetimi) ile yakıttan tasarruf sağlandığını açıklamıştır. Bu çerçevede sivil havacılık, ekonomi, çevre koruma ihtiyaçlarının karşılandığı ileri sürülmüştür. NASA, *Denver Saha Kontrol Merkezi*,<sup>785</sup> Boeing, United Airlines, Continental Airlines ve SkyWest Airlines işbirliği ile orta ve yüksek yoğunluklu hava limanlarına gelen hava araçları için dört boyutlu (4D) yörünge tabanlı program yapılmış, test edilmiş, yakıt ve işlevsel verimlilik artırılmıştır. Hava Kuvvetleri Araştırma Laboratuvarı ve Deniz Hava Sistemleri Komutanlığı İHAS çoklu davetsiz misafir otonom kaçınma programında ortak çalışmışlar ve birbirleriyle bütünsel radarlar kullanarak otonom tehdit algılama ve kaçınmayı test etmişlerdir.

ATA 2011 yılında dünyayı birbirine bağlıyoruz sloganıyla adını A4A olarak değiştirmiştir.<sup>786</sup> A4A, FAA'nın NextGen'e ilişkin ilerlemesinin durumunu 2017 yılında Senato Ticaret, Bilim ve Ulaştırma Komitesi'ne gönderdiği mektupta, FAA'nın raporlarında belirttiği gibi yakıt tasarrufu gerçekleşmiş olsa da ATFM'de değişim olmadığını açıklamıştır.<sup>787</sup> FAA'nın NextGen'e ilişkin yaşadığı sorunun sebebini işlevsiz yönetim olarak tespit eden A4A, NextGen'i, tamamlanması durumunda, 1978 yılı deregülasyon yasasından sonra en büyük havacılık kamu politikası olarak beyan etmiştir.

---

<sup>784</sup> United States (US) Federal Aviation Agency (FAA) Administrator (05.05.2014), "Chief NextGen Officer Update to Congress", <https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/2021-11/FAA-Report-to-Congress-on-NextGen-Partner-Agency-Progress-Report.pdf>, (29.04.2023).

<sup>785</sup> Hava Sahası Saha Kontrol Merkezleri (Air Route Traffic Control Centers - ARTCC) : *Anchorage* (Alaska), *Los Angeles*, Oakland (California), Denver (Colorado), Jacksonville, Miami (Florida), Atlanta (Georgia), *Honolulu* (Hawaii), Chicago (Illinois), Indianapolis (Indiana), *Kansas City* (Kansas), Boston (New Hampshire), Minneapolis (Minnesota), Albuquerque (New Mexico), *New York* (New York), Cleveland (Ohio), Memphis (Tennessee), *Fort Worth*, Houston (Texas), Salt Lake (Utah), Washington, Leesburg (Virginia), Seattle (Washington) FAA (29.04.2023), "Air Route Traffic Control Centers – ARTCC" [https://www.faa.gov/about/office\\_org/headquarters\\_offices/ato/service\\_units/air\\_traffic\\_services/artcc](https://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/ato/service_units/air_traffic_services/artcc), (29.04.2023).

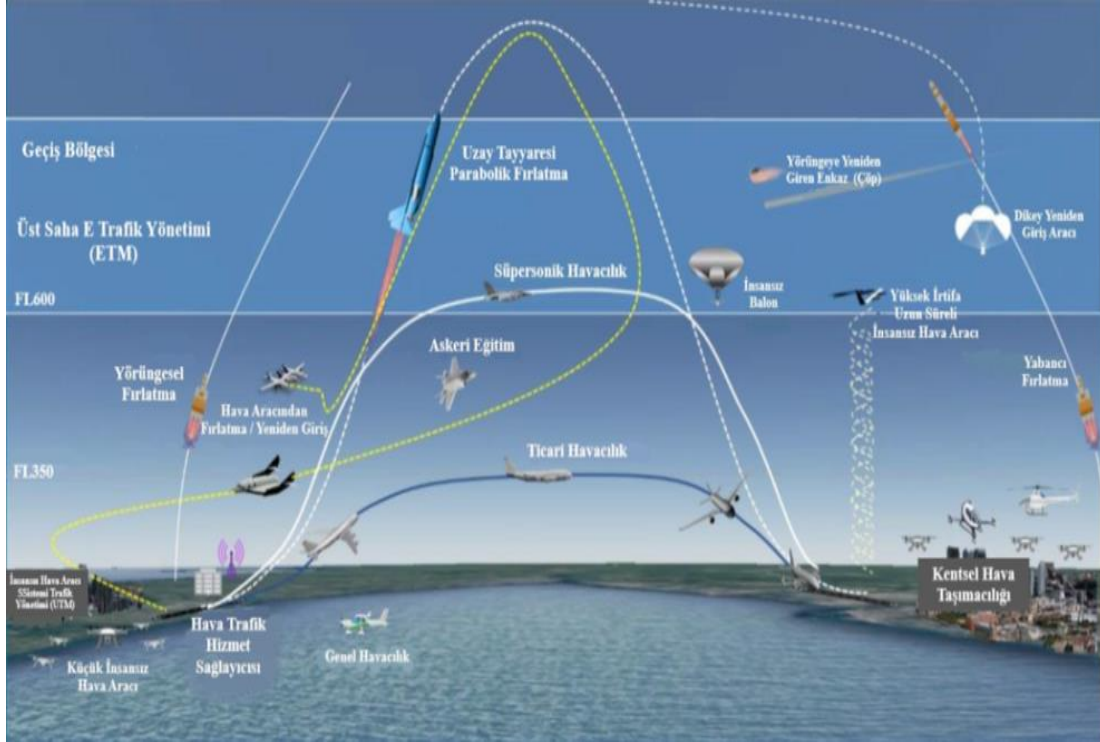
<sup>786</sup> Airlines for America (A4A: 2011), "We Connect The World: 2011 Economic Report", <https://airlines.org/wp-content/uploads/2014/08/2011.pdf>, (30.04.2023).

<sup>787</sup> Airlines for America (A4A: 2017), "Letter about NextGen", <https://www.airlines.org/wp-content/uploads/2017/05/Thune-NextGen-Letter-FINAL.pdf>, (30.04.2023).

ABD-AB Open Skies Sözleşmesi'ne AB üyeliğiyle dâhil olan Birleşik Krallık, ABD ile AB'den resmi ayrılış zamanı olan 2021 yılına girişte geçerli olacak bir iki taraflı Open Skies Sözleşmesi yapmıştır.<sup>788</sup> ABD bu sözleşme ile Birleşik Krallık'ın denizaşırı bölgelerine erişim hakkı elde etmiştir.

FAA yıllık raporlarını Kongre'ye sunmaya devam ederken, geleceğin hava ülkesi yönetiminin aşağıdaki Resim 1 ve Resim 2 ile gösterildiği gibi tasarlandığı bilgisi verilmiş ve açıklama yapılmıştır. Kargo teslimatı veya alt yapı denetimleri gibi ihtiyaçları karşılamak için alçak irtifada (400 feet ve altı) İHAS ve onun hemen üstünde KHT sistemi ikilisinin hava sahası sistemiyle bütünleştirilmesine çalışıldığı izah edilmiştir. Ayrıca geçiş bölgesini fırlatılarak geçen ve bu bölgeden yeniden giriş yapan hava araçlarının hava sahası yönetimi için ETM tesis edilmesi ifade edilmiştir. Hava araçları özelliklerine göre gruplanarak, her grubun bir ANSP'si bulunacağı, bu ANSP'lerin de kendilerini kontrol edecek ve eşgüdümleyecek bir ANSP'ye bağlanarak hiyerarşik yapının oluşturulacağı, FAA'nın tüm hava sahasındaki hava araçları işlemleri üzerinde federal otorite olmaya devam edeceği açıklanmıştır.

**Resim 1:** Hava Sahasında Çeşitli Hava Araçları<sup>789</sup>

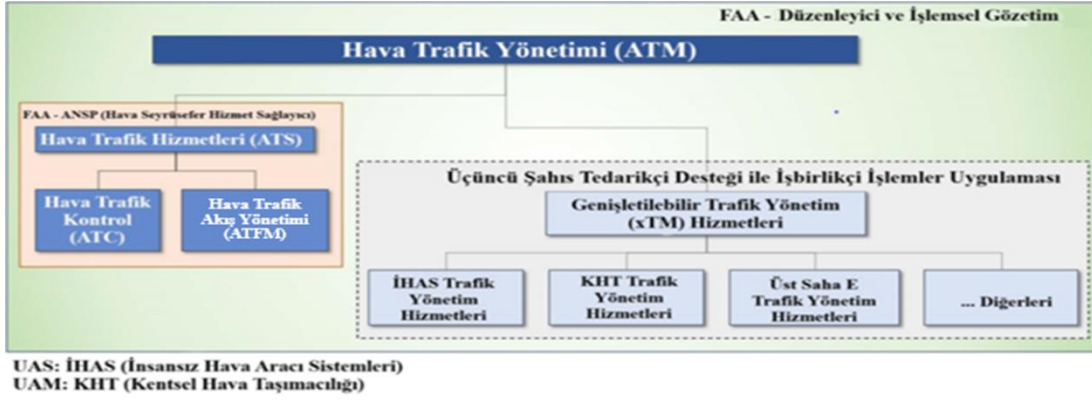


**Resim 2:** Hava Sahası Yönetim Planı<sup>790</sup>

<sup>788</sup> US Department of State (2020), US-UK Air Transport Agreement ( Washington, 10 November 2020 and London, 17 November 2020), <https://2017-2021.state.gov/wp-content/uploads/2020/12/U.S.-UK-Air-Transport-Agreement-of-November-2000-as-signed.pdf>, (27.04.2023).

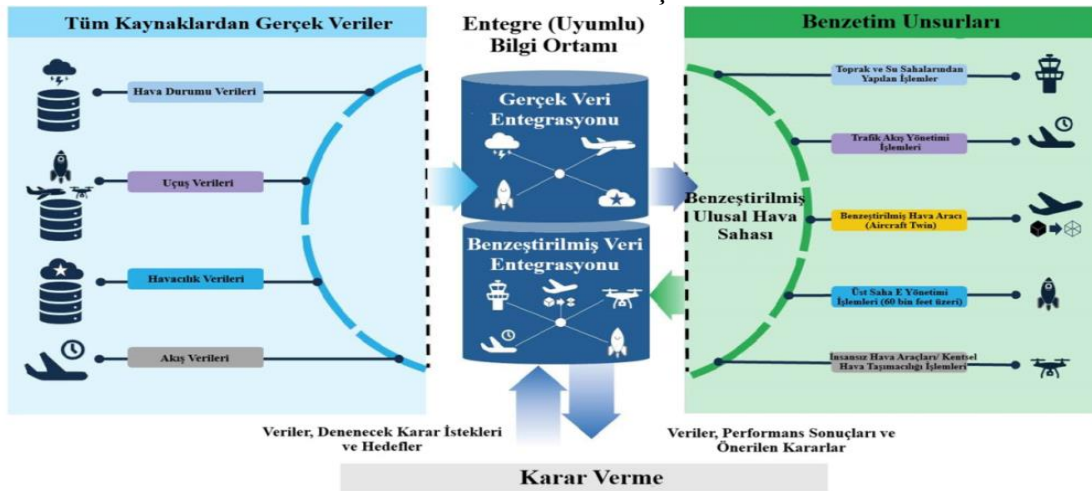
<sup>789</sup> United States (US) Federal Aviation Agency (FAA) Office of NextGen (2022), "Initial Concept of Operations for an Info-Centric National Airspace System", <https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/ICN-ConOps-Dec2022.pdf>, (29.04.2023).

<sup>790</sup> Aynı yer.



AI'nın ve makine öğreniminin gelişmesi ile bilgi merkezli hava sahası sisteminde AI ve insan işbirliği sağlanacağı, çok daha çeşitli ve çok sayıda uçuş işlemlerinin daha emniyetli bir şekilde mümkün olabileceği değerlendirilmiştir. Entegre bir bilgi ortamının, kritik bir altyapı ögesi olduğu ve bilgi merkezli hava sahası sisteminin kilit teknoloji sağlayıcısı olduğu vurgulanmıştır. Bilgi merkezli ulusal hava sahası sisteminin sürekli değişim içinde gelişeceği kıymetlendirilerek esnek ve değişen ortama uyum sağlayacak şekilde Resim 2'nin tasarlandığı bilgisi eklenmiştir. Resim 3 ile hava sahası yönetiminde nasıl karar verileceği açıklanmıştır. Bir tarafta gerçek hava sahası, diğer tarafta sanal hava sahası (gerçeğin ikizi) yer almıştır. Gerçek hava sahası gerçek zamanlı olarak verilere göre eşgüdümlenerek kontrol edilirken verilebilecek kararlar arasında doğruluğu en muhtemel olanın tespit edilebileceği belirtilmiştir. Bu tespitin gerçek zamanlı hava sahasında işlemler devam ederken anlık olarak daha önceki öğretilerin (tecrübelerin) de bulunduğu sanal hava sahasında AI tarafından son derece hızlı bir biçimde test edilerek yapılacağı ve eşgüdümleyiciye öneri olarak sunulacağı izah edilmiştir.

**Resim 3: Karar Verme Şekli<sup>791</sup>**



<sup>791</sup> Aynı yer.

A4A, ABD Senato Ticaret Komitesi ve Ödenek Komitesi üyeleri ile Temsilciler Meclisi Ulaşım ve Altyapı Komitesi ve Ödenek Komitesi üyelerine 9 Mart 2023 tarihinde bir mektup yazmıştır.<sup>792</sup> Mektupta FAA'nın artan ihtiyaçları karşılama yetersiz kaldığı, hava seyrüsefer emniyeti gelişimi için hem insana hem de teknolojik altyapıya yatırım yapılması gerektiği belirtilmiş ve kaynak olarak 1970 yılında yasa ile tesis edilen hava limanı ve hava yolu rotaları geliştirme fonunun kullanılabileceği önerilmiştir.

Shane, 23 Mart 2023 tarihinde ABD Senatosu Ticaret, Bilim ve Ulaştırma Komitesi'ne verdiği aşağıda özetlenen ifadesinde, kamu ihtiyacının yerelde olduğu gibi öncelikle özel sektör tarafından karşılanması gerektiğini vurgulamıştır. Özel sektörün kamu ihtiyacını karşılama yetersiz kalması ve bunu hükümete bildirmesi durumunda hükümetin bir politika geliştirerek ihtiyacı karşılayabileceğini savunmuştur.

Shane, 1978 yılı hava yolu deregülasyon yasasının tam bir kamu politikası olduğunu, ATA'nın yasa tasarısı engelleme girişiminin CAB tarafından kendilerine verilen koruma zırhıyla ortadan kaldırıldığını ve Başkan'ın onayı ile geri dönüşü olmayan yeni bir yola girdiğini belirtmiştir. İfadesine devam eden Shane, 1980'li yıllarda ABD dışında çoğu hava yolu taşıyıcılarının devletlere ait olduğunu, kendi hava sahalarında korunduklarını ve hava seyrüseferini kuralılaştırmaya (hava sahasını serbestleştirmeye) direnç gösterdiklerini, bunun da hava yolu taşımacılığının gelişmesini engellediğini beyan etmiştir. Ulusal hava sahasını kuralılaştırmakla birlikte dünya hava sahasının da kuralılaşdırılması için çalışma başlatıldığını açıklayan Shane, dünya hava sahası kaynağını ele geçirmek için Birleşik Krallık ve Fransa gibi köklü ticaret ortaklarının feda edildiğini ifade etmiştir. 1978 yılı hava yolu deregülasyon yasasının ilkelerini: (1) hava yolu taşıyıcıları birer ticari işletme olarak hava yolu rotalarını, ücretlerini ve hizmetlerini belirlemede serbest, (2) eyaletler arasında federal hükümetin emniyete ilişkin düzenleme yetkisi, (3) ulaştırma bakanlığının haksız rekabeti önleme yetkisi biçiminde saymıştır. Kuralılaştırma ile sayıları artan hava yolu taşıyıcılarının umduklarını bulamayarak kapanışlarına şahit olduklarını, hava yolu taşıyıcılarının birleşmelerinde sorun olmadığını, az hava yolu taşımacılığı olmasına rağmen hizmet seçeneğinde artış olduğunu ifade etmiştir. Son olarak hava yolu

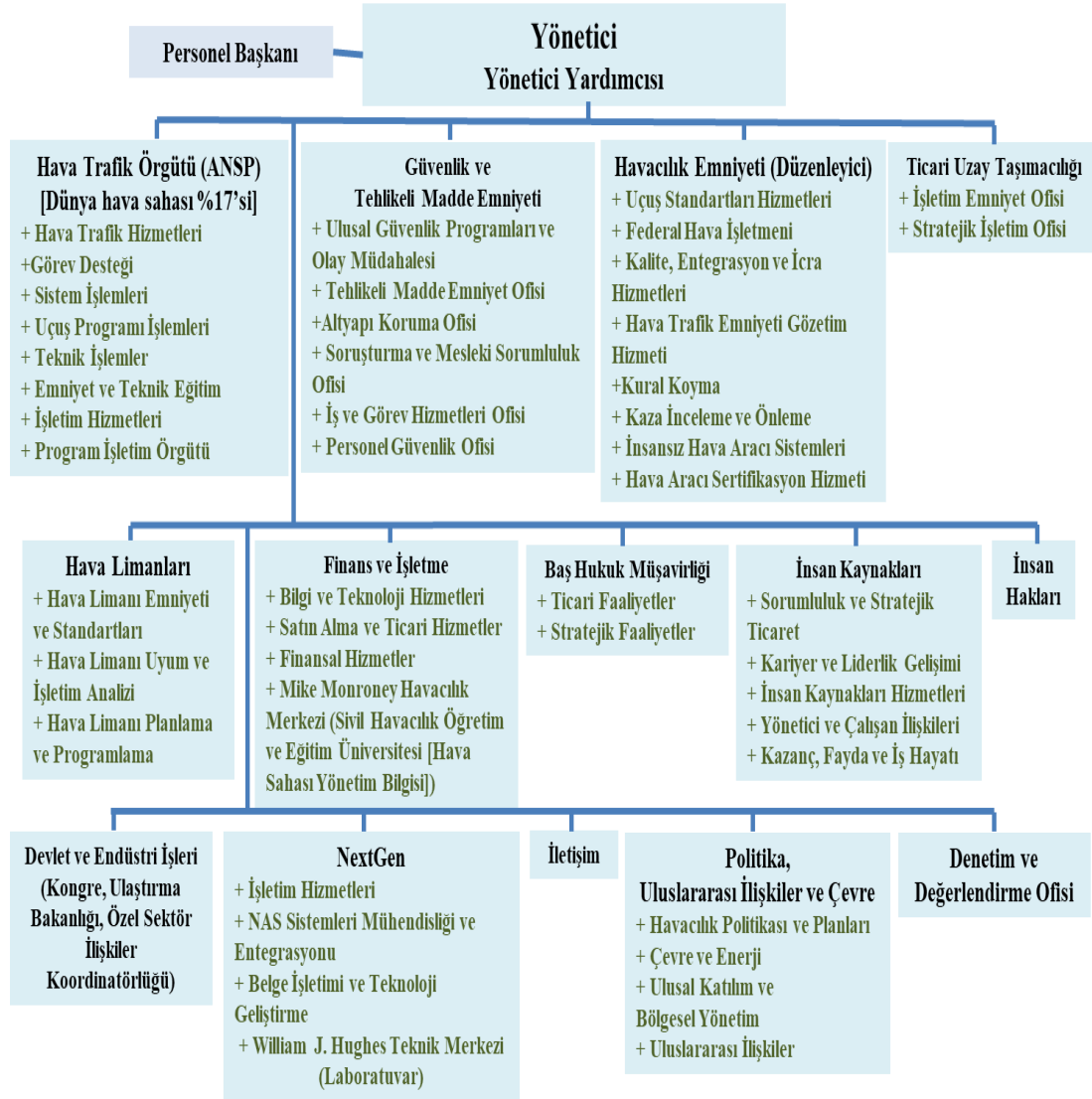
---

<sup>792</sup> Aviation Non-Governmental Organizations (2023), "A4A, Industry Coalition Address Urgent Need for ATC Modernization, Supports Increased FAA Funding in Administration's Proposed Budget", <https://www.airlines.org/news/a4a-industry-coalition-address-urgent-need-for-atc-modernization-supports-increased-faa-funding-in-administrations-proposed-budget/>, (01.05.2023). Aviation Non-Governmental Organizations: Aerospace Industries Association, Aircraft Owners and Pilots Association, Airlines for America, Air Line Pilots Association, Association for Uncrewed Vehicle Systems, International Cargo Airline Association, Experimental Aircraft Association, General Aviation Manufacturers Association, Global Business Travel Association, Helicopter Association, International National Air Carrier Association, National Air Traffic Controllers Association, National Air Transport Association, National Business Aviation Association, Regional Airline Association, U.S. Travel Association.

taşıyıcıları tarafından yerine getirilemeyen bir kamu ihtiyacının devlet tarafından karşılanamayacağına hiçbir yerde yazmadığı beyan edilmiştir.<sup>793</sup>

Tablo 42’de sunulan FAA 2023 yılı yapısı ile dünya ve ulusal hava sahası yönetim politikasını geliştirme ve standartları oluşturmada liderlik yapmaktadır. Dünya hava sahasının %17’sinden fazlasını kapsayan ABD hava ülkesini *Ulusal Hava Sahası Sistemi (National Airspace System – NAS)* ile 27 FIR’da 21 saha kontrol, 147 yaklaşma kontrol ve 520 hava limanı kule kontrol merkezinden kontrol etmekte ve eşgüdümlemektedir.<sup>794</sup>

**Tablo 42:** ABD 2023 Yılı Federal Havacılık Yönetimi (FAA) Yapısı<sup>795</sup>



<sup>793</sup> Jeffrey N. Shane (2023), “Testimony of Jeffrey N. Shane: Committee on Commerce, Science, and Transportation United State Senate Hearing on Enhancing Consumer Protections and Connectivity in Air Transportation March 23, 2023”, <https://www.commerce.senate.gov/services/files/1AFDFCF2-630C-429C-8283-3417E9B8161B>, (19.04.2023).

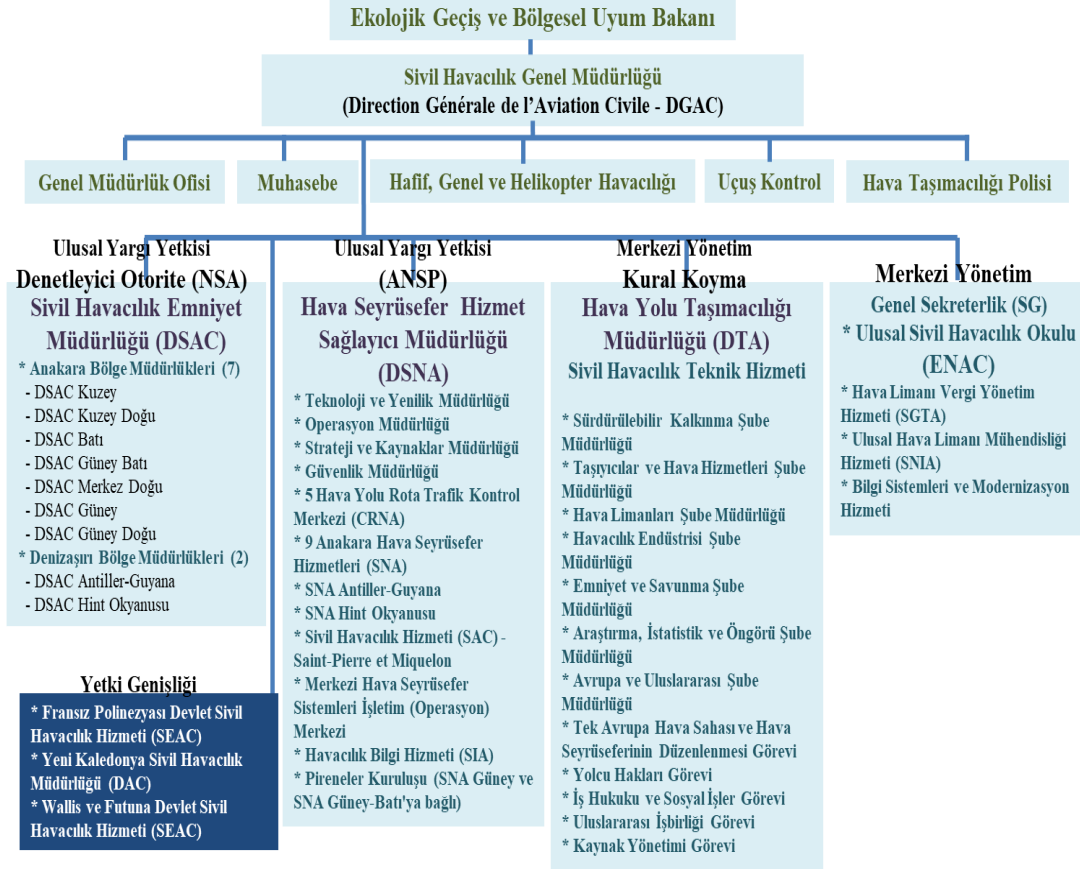
<sup>794</sup> FAA (2023), “Air Traffic By The Numbers”, [https://www.faa.gov/air\\_traffic/by\\_the\\_numbers](https://www.faa.gov/air_traffic/by_the_numbers), (01.05.2023); ICAO, “Current FIR Status”, <https://www.icao.int/safety/FITS/Lists/Current%20FIR%20Status/FPL%20Status.aspx>, (01.05.2023).

<sup>795</sup> FAA (04.04.2023), “FAA Organization Chart”, <https://www.faa.gov/about/officeorg/faa-org-chart>, (29.04.2023).

## 2.2. Fransa Hava Sahası Yönetim Yapısı

AB kurucu üyesi Fransa'nın aşağıda Tablo 43'te sunulan DGAC yapısı ile anakara ve denizaşırı hava sahasını yönetmekten sorumlu olduğu belirtilmiştir.<sup>796</sup>

**Tablo 43:** Fransa 2023 Yılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yapısı<sup>797</sup>



*Sivil Havacılık Emniyet Müdürlüğü (Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile – DSAC)*, emniyet, güvenlik ve çevre açısından sivil havacılık alanında geçerli uluslararası standartlara, ulusal mevzuat ve düzenleyici hükümlere uygunluğun sağlanmasından sorumlu NSA olarak SES tüzükleri gereği kurulmuştur.<sup>798</sup> DSAC anakarada yedi ve denizaşırı iki bölgede EUASA standartlarını, AB Komisyonu politikalarını denetlemekte, EUASA standartlaştırmasına yardımcı olmakta ve ICAO

<sup>796</sup> Journal Officiel de la République Française (10.07.2008; N160), “Décret No 2008-680 du 9 Juillet 2008 Portant Organisation de l'Administration Centrale du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire”, <https://www.legifrance.gouv.fr/download/PDF?Id=MkQonAHogU5nZiXrhxyv2SwOeCkt4FYJF3AsstU8dc=>, (12.10.2023).

<sup>797</sup> Marc Borel, FlorianGuillermet, Laurent Thiebaut (28.04.2023), “The EUROCONTROL Local Single Sky Implementation (LSSIP) 2022 - France Local Single Sky Implementation”, <https://www.eurocontrol.int/service/local-single-sky-implementation-monitoring>, (05.10.2023); République Française Direction de l'Information Légale et Administrative (09 Aout 2023), “Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)”, <https://annuaire.service-public.fr/gouvernement/0aed72f5-21ba-42da-9f16-01a529b3df14>, (05.10.2023).

<sup>798</sup> Journal Officiel de la République Française (12.12.2008; N289), “Décret No 2008-1299 du 11 Décembre 2008 Créant la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile”, [https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=2q21Yt000Q9o2mMvG7zEJ\\_aib6M19xQU-us85fgyoEk](https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=2q21Yt000Q9o2mMvG7zEJ_aib6M19xQU-us85fgyoEk), (12.10.2023).

üyelerine eğitim vermektedir.<sup>799</sup> Birleşik Krallık'ın AB'den ayrılmasının ardından EUASA içinde DSAC'ın payı artmış, denetçilerini EUASA'da görevlendirerek, özel sektörüne iş olanakları yaratarak, AB içinde ve dışında diğer devletlerin hava sahası yönetimini denetleyerek, ENAC'ta öğretim ve eğitim imkânı sağlayarak, EUASA danışma organlarında etki sahasını güçlendirerek genişletmeye başlamıştır.<sup>800</sup>

Fransa, hava yoluyla yolcu ve kargo taşımacılığına ilişkin emniyet politikasını geliştiren, yöneten, denetleyen mevzuat ve düzenleyici metinleri hazırlayan *Hava Yolu Taşımacılığı Müdürlüğü* (*Direction du Transport Aerien – DTA*) aracılığıyla havacılık sanayisini eşgüdümleyerek kontrol etmekte ve geliştirdiği düzenleyici politikayı çeşitli ağlar üzerinden (EUASA, EUROCONTROL, ICAO, IATA gibi) transfer etmektedir. Genel Sekreterlik aracılığıyla ulusal kaynak, bilgi ve bütçe sistemlerini yönetmekte ve ENAC üzerinden bilgi transferi sağlayarak dünya hava sahası yönetiminde ulusal yararını genişletmektedir. Hava trafiğinin emniyetli akışını ve havacılık bilgi hizmetini sağlamaktan sorumlu, düzenlemelerin hava sahasında uygulayıcısı olan Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcı Müdürlüğü (*Direction des Services de la Navigation Aérienne – DSNA*) DGAC yapısında yer almıştır.<sup>801</sup> Uluslararası standartların sadece hava seyrüsefer hizmeti sağlarken ve hava trafiğine yön ederken aynı terminolojiyi kullanmak, aynı kuralları uygulamak olmadığı, aynı zamanda kullanılan sistemler bakımından da standartlaşmanın gerektiği EUASA tarafından açıklanmıştır.<sup>802</sup> SES için AB üyesi devletlerin ayrı ayrı tedarik edeceği seyrüsefer yardımcı sistemlerinin her birinin ayrı ayrı testlerden geçmesi ve birbirleriyle bütünleştirilmesi işinin idari yük ve maliyeti artıracığı ifade edilmiştir. EUASA tarafından AB üyesi devletlerden sistem tasarım ve üreticileri yetkilendirilerek pazar parçalanmadan, ölçek ekonomisi çerçevesinde daha düşük maliyetle sistem tedariki ve bakımı yapılabileceği belirlenmiştir.

---

<sup>799</sup> Direction de la Sécurité de l'Aviation Civiles (DSAC: 2021), "DSAC 2025: Plan Stratégique 2021 – 2025", [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Plan\\_Strategique\\_DSAC2025\\_decembre2021.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Plan_Strategique_DSAC2025_decembre2021.pdf), (14.10.2023), s. 14, 15.

<sup>800</sup> A.k., s. 38.

<sup>801</sup> Journal Officiel de la République Française (01.03.2005; N50), "Décret No 2005-200 du 28 Février 2005 Portant Création de la Direction des Services de la Navigation Aérienne", <https://www.legifrance.gouv.fr/download/file/ZjzhMU8NeBBZgDF6Zpm422SwOeCkt4FYJF3AsstU8dc=/JOE>, (12.10.2023); Journal Officiel de la République Française (30.12.2021; N303), "Arrête du 28 Décembre 2021 Portant Organisation de la Direction des Services de la Navigation Aérienne (Direction Générale de l'Aviation Civile, Direction des Services de la Navigation Aérienne)", [https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=B0ow4hhAKqOZq5X8eS6LIE1tUE4pff\\_NWtPY0T-2KIM](https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=B0ow4hhAKqOZq5X8eS6LIE1tUE4pff_NWtPY0T-2KIM), (12.10.2023).

<sup>802</sup> European Union Aviation Safety Agency (EASA: 2023), "Opinion No 01/2023: Regulatory Framework on the Conformity Assessment of ATM/ANS Systems and ATM/ANS Constituents (ATM/ANS equipment) for the Safe and Seamless Operation of the European ATM Network", <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-012023>, (12.10.2023).

### 2.3. Yunanistan Hava Sahası Yönetim Yapısı

COVID sürecinde Yunanistan Tarımsal Hayvancılık Partisi AKKEL Başkanı tarafından ABD Dışişleri Bakanı'na 1988 yılından beri Yunanistan'ın karasuları genişliği ile üzerindeki hava sahası genişliğinin on (10) deniz mili olduğunu izah eden bir mektup gönderilmiştir.<sup>803</sup> Bu mektupta özetle 1931 yılında havacılık emniyetine ilişkin karasularının genişliğinin on (10) deniz mili olduğu, ancak Birleşik Krallık baskısı ile Alman işgali öncesinde bu on (10) deniz mili genişliğinin 1940 yılındaki 2597 sayılı zorunlu yasa<sup>804</sup> madde 22 ile altı (6) deniz miline düşürüldüğü beyan edilmiştir. Yunan hava sahası 1988 yılında sivil hava araçlarının kullanım ve yönetimi amacıyla yayınlanan *Havacılık kanununun yaptırımı adlı yasanın*<sup>805</sup> madde 191 ile tekrar tanımlanmıştır. Bu yasanın madde 193 ile yürürlükten kaldırılan 1931 yılındaki 5017 sayılı sivil havacılık yasasını temel alarak ve bu yasanın verdiği yetkiye dayanarak çıkarılan 1931 yılındaki kararname adından havacılık emniyetine ilişkin olduğu anlaşılan karasuları genişliğinin yeniden bir kararname ile belirlenene kadar geçerli olduğu beyan edilmiştir. Yasayı temel alan 1931 yılındaki kararname, 1940 yılında yasa ile değiştirildikten 48 yıl sonra hukuksal zeminde yaptıkları hatayı fark eden Yunanistan tarafından 1988 yılında tekrar ihtiyacı karşılayacak mantıksal hukukla canlandırılmıştır. Yunanistan ayrıca 1988 yılı yasası madde 117'de uçağın Yunanistan kara ülkesinde ve karasularında motorlarının çalışmasının, Yunanistan kara ülkesinin ve on (10) deniz mili genişliğindeki karasuları üzerindeki hava ülkesinde yer aldığı anlamına geldiği belirtilmiştir. Yunanistan'ın EUROCONTROL'e sunduğu 2022 yılındaki tek Avrupa hava sahası raporunda da, "Yunanistan'ın karasuları (karasuları kıyından on [10] deniz mili kadar uzanır)..."<sup>806</sup> ifadesi ile karasularının genişliğini havacılık emniyeti ile ilişkilendirmeden doğrudan on (10) deniz mili olarak beyan ettiğini açıklamak yanlış olmayacaktır.

<sup>803</sup> AKKEL, "Από το 1988 η Ελλάδα όρισε στα 10 μίλια τα χωρικά της ύδατα» αποκαλύπτει το AKKEL - Γιατί σιωπούν «Μητσοτάκης & ΣΙΑ (27 Οκτωβρίου 2020)", <https://akkelparty.blogspot.com/2020/10/1988-10.html>, (09.05.2023); Evangelos (Vakis) Tsiopanidis (14.11.2020), "Επιστολή του AKKEL στον ΥΠΕΞ των ΗΠΑ με στοιχεία ότι εθνικός εναέριος χώρος και χωρικά ύδατα είναι στα 10 μίλια από το 1988", <https://focustonevro.gr/%CE%B5%CF%80%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%BF%CE%BB%CE%AE-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%B1%CE%BA%CE%BA%CE%B5%CE%BB-%CF%83%CF%84%CE%BF%CE%BD-%CF%85%CF%80%CE%B5%CE%BE-%CF%84%CF%89%CE%BD-%CE%B7%CF%80%CE%B1-%CE%BC%CE%B5/>, (09.05.2023).

<sup>804</sup> Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 23.10.1940, 335), "Περί Κινήσεως Αεροσκαφών Υπερανω Της Ελληνικής Επικρατείας; Νομος 2597 (Helen Ülkesi Üzerinde Uçma Hakkı; Yasa 2597)", [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19400100335](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19400100335), (09.05.2023).

<sup>805</sup> Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 11.11.1988, 250), "Κυρωση Του Κωδικα Αεροπορικου Δικαιου (Havacılık Kanunu'nun Yaptırımı; Yasa 1815)", [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApi/?fek\\_pdf=19880100250](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApi/?fek_pdf=19880100250), (09.05.2023).

<sup>806</sup> Maria Kaparounaki, Aggelos Beligiannis, Despoina Papandreou, a.g.k., aynı yer.

“Note: Air traffic services are provided for the entire territory, including territorial waters (territorial waters extend up to 10NM from the coast) of Greece, as well as in the airspace over the adjacent international waters encompassed by ATHINAI FIR/HELLAS UIR.)”<sup>807</sup>

Diğer AB üyesi Yunanistan, *Yunanistan Sivil Havacılık Otoritesi’ni (Hellenic Civil Aviation Authority – HCAA) AB düzenlemesi madde 62 gereği*<sup>808</sup> teknik kararlar alırken bağımsız olacak, EUASA düzenlemelerini ulusal düzenlemeleri olarak kabul ederek denetleyecek ve parlamento tarafından denetlenecek biçimde *yasa*<sup>809</sup> ile yeniden yapılandırmıştır. Ayrıca EUASA düzenlemelerinin yürütülmesi ve SES’te benzerlik için *Yunanistan Havacılık Hizmet Sağlayıcısı’ni (Hellenic Aviation Service Provider - HASP)* kurmuştur. Altyapı ve Ulaştırma Bakanlığı bağımsız otoritelerinden biri olan HCAA’nın ve aynı bakanlığın kamu tüzel kişiliği olan HASP’ın yapıları Tablo 44’te sunulmuştur. Yasa tasarı halindeyken internet ortamında kamuoyu görüşüne sunulmuştur. Kamuoyu görüşlerinde Kotopoulis, Yunanistan’da bencil küçük çıkarlar ile nihai hedefi ulusal egemenliği kontrol altına almak olan tehlikeli yabancı çıkarların birleşerek ulusal strateji oluşturma işini bağımsız otoriteler ile tüzel kişilerin yönetim kurullarına devretmeye çalıştığını, tek otoritenin devletin kendisi olabileceğini beyan etmiştir. Kazakos ise, AB hukuk kuralları ile ulusal yetkili otoritelere düzenleyici yasa yapma işi verilmediğini belirtmiştir.<sup>810</sup> Söz konusu yasa madde 11’de HCAA’nın yöneticisinin, Altyapı ve Ulaştırma Bakanı kararıyla oluşturulan beş üyeli (akademik ve mesleki tanınır üç üye ve EUASA tarafından atanan iki üye) komite ve Yunanistan Parlamento komisyonu görüşleri alınarak Bakanlar kurulu kararıyla belirleneceği izah edilmiştir.<sup>811</sup>

---

<sup>807</sup> A.k., aynı yer.

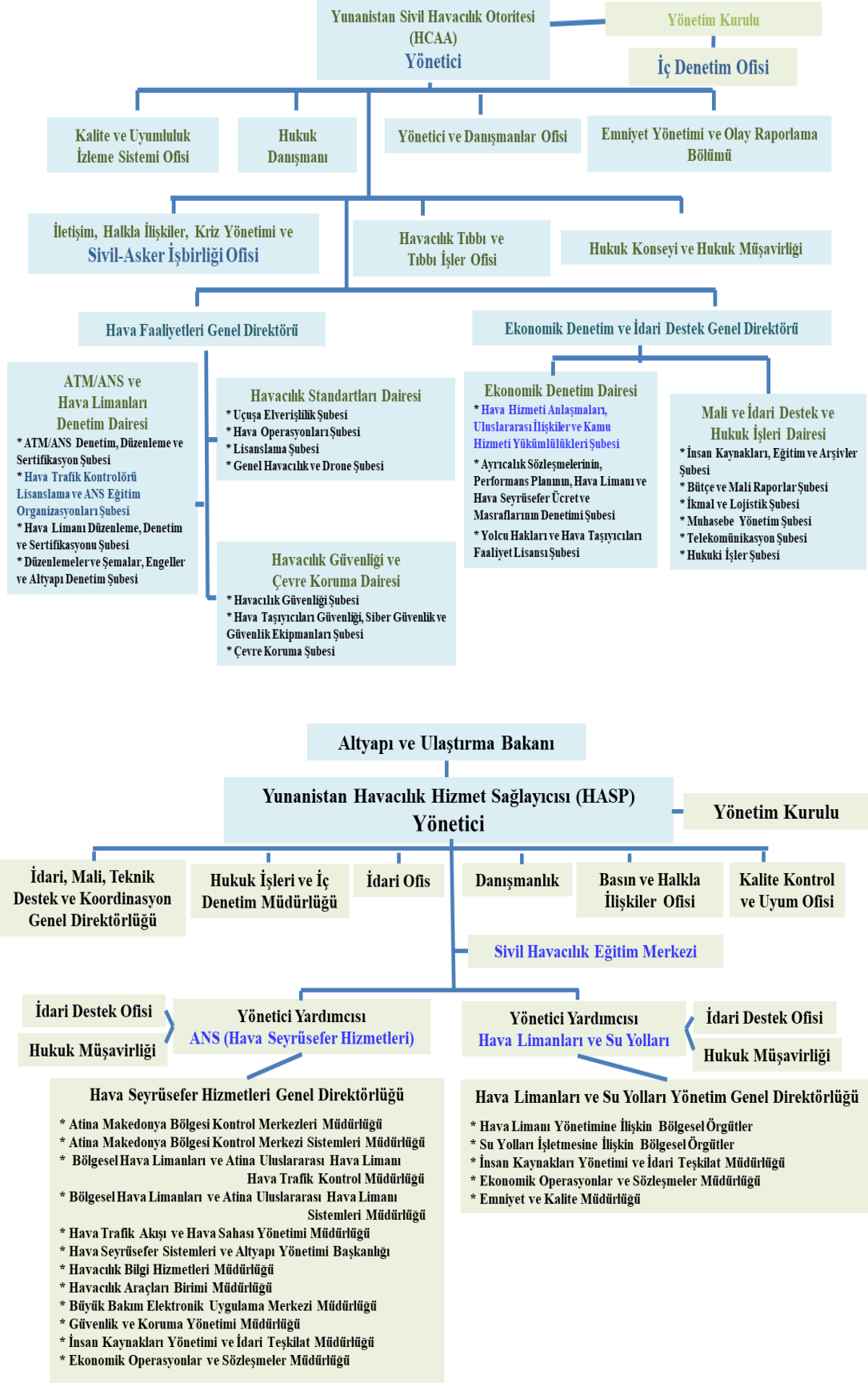
<sup>808</sup> “Madde 62 (3): Üye devletler, ulusal yetkili makamlarının belgelendirme, gözetim ve uygulamaya ilişkin teknik kararlar alırken bağımsız olmasını ve görevlerini tarafsız ve şeffaf bir şekilde yerine getirmesini ve buna göre organize edilmesini, görevlendirilmesini ve yönetilmesini sağlayacaklardır.” Official Journal of the European Union (OJEU: 22.08.2018, L 212).

<sup>809</sup> Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας (01.12.2020, ΦΕΚ 240) (Yunanistan Cumhuriyeti Hükümeti Gazetesi), “Σύσταση, Λειτουργία Και Αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας, Ρύθμιση Ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας Και Άλλες Διαταξεις Αρμοδιότητας Του Υπουργείου Υποδομών Και Μεταφορών; Νόμος 4757/2020 [Sivil Havacılık Kurumu’nun Kuruluşu, Çalışması ve Yetkileri, Sivil Havacılık Hizmeti Konularının Düzenlenmesi ve Altyapı ve Ulaştırma Bakanlığına Ait Diğer Hükümler; Kanun 4757/2020]”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=20200100240](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=20200100240), (10.10.2023).

<sup>810</sup> Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (26 Αυγούστου 2020) [Altyapı ve Ulaştırma Bakanlığı], “Διαβούλευση για το σχέδιο νόμου «Σύσταση, λειτουργία και αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και ρύθμιση ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Sivil Havacılık Kurumunun Kuruluşu, İşleyişi ve Yetkileri ile Sivil Havacılık Hizmeti Konularının Düzenlenmesi Kanun Tasarısı Hakkında İstişare)”, <http://www.opengov.gr/yme/?p=4453>, (12.10.2023).

<sup>811</sup> Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας (01.12.2020, ΦΕΚ 240), a.g.k., aynı yer.

**Tablo 44: Yunanistan 2023 Yılı HCAA ve HASP Yapısı<sup>812</sup>**



<sup>812</sup> Maria Karagounaki, Aggelos Beligiannis, Despoina Papandreou (28.04.2023), a.g.k., aynı yer; Αρχη Πολιτικής Αεροπορίας (Sivil Havacılık Otoritesi - ΑΠΑ), “Οργανόγραμμα ΑΠΑ (Organizasyon Şeması)”, <https://hcaa.gov.gr/el/organogramma>, (11.10.2023); Εφημερίδα της Κυβερνησεως της Ελληνικής Δημοκρατίας (01.12.2020, ΦΕΚ 240), a.g.k., aynı yer.

## 2.4. Türkiye Cumhuriyeti Hava Sahası Yönetim Yapısı

SSCB'den ayrılan Türk devletlerinde hava ülkelerinin yönetim sistemlerinin standartlaştırılması görevi, Türkiye Cumhuriyeti'ne verilmiştir. Türk hava ülkesi yönetim sisteminin standartlaştırılması ise ABD'den AB'ye geçmiştir. Fransa *Uluslararası Havacılık ve Uzay Eğitimi (la Formation Internationale Aeronautique et Spatiale – FIAS)* tarafından Eskişehir'de Anadolu Üniversitesi bünyesindeki Sivil Havacılık Okulu'nun geliştirilmesi için malzeme ve teknik yardım yapılmış, Fransa tarafından 96 milyon Fransız Frangı tutarında kredi verilmiştir.<sup>813</sup> Bu okul daha sonra Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi olmuş ve 2018 yılında kurulan Eskişehir Teknik Üniversitesi'ne bağlanmıştır.<sup>814</sup>

Türk hava sahası 1990 yılında SHGM düzenlemelerine göre DHMİ tarafından iki saha kontrol merkezi (İstanbul Atatürk ACC ve Ankara Esenboğa ACC), yedi yaklaşma kontrol merkezi ve on yedi hava limanı kontrol kulesi aracılığıyla eşgüdümlenerek kontrol edilmiştir.<sup>815</sup> Hava sahasında uçuş yapacak uçağı, yedek parçasını, seyrüsefer yardımcı sistemlerini, bakımı, teknik dokümanları, eğitimi dövizle satın alan Türk devleti, ICAO ve IATA'da çalışmalara katılmada yeterli bilgi birikimine sahip olmadığı için doğal olarak pasif kalmıştır.<sup>816</sup> Bu çerçevede DPT hava ulaştırma komisyonu raporunda SHGM'nin nitelik ve nicelik bakımından ABD'nin tek düzenleyici ve uygulayıcı merkezi FAA'yı model olarak tekrar örgütlenmesi önerilmiştir.<sup>817</sup> Önerilere hava seyrüsefer sorumluluğunun EUROCONTROL'e devredilmesinde acele edilmemesi, iç taşımacılıkta bile uluslararası kuralların geçerli olması sebebiyle ICAO, IATA, ECAC gibi uluslararası örgütlerde alınacak kararların ulusal yarara uygun olabilmesi için politikalar geliştirilmesi ilave edilmiştir.<sup>818</sup>

Soğuk savaş sonlanmadan hemen önce 1988 yılında SSCB ile Türkiye Cumhuriyeti arasında yapılan görüşmelerde Karadeniz'de Sinop civarında karasuları içinden geçen Ankara FIR sınırınının 26-33 deniz mili arasında kuzeye çıkarılması kabulüne ilişkin

<sup>813</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-18-1-2/656-74-8) 20 Temmuz 1990 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Fransa Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Eskişehir Sivil Havacılık Okuluna İlişkin Özel Mali Protokol'ün Bakanlar Kurulu onayı.

<sup>814</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 18.05.2018, 30425), "7141 Sayılı Yükseköğretim Kanunu ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (09.05.2018)", <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/05/20180518-1.htm>, (14.10.2023).

<sup>815</sup> T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) Müsteşarlığı (1990-1994), a.g.k., s. 56.

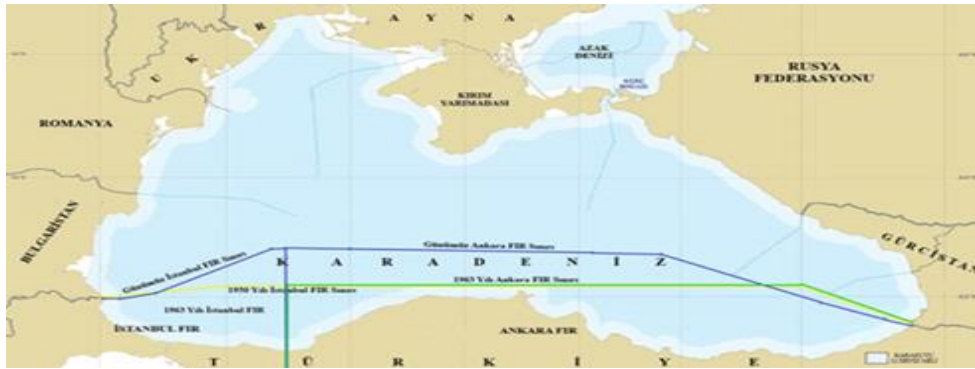
<sup>816</sup> A.k., s. 108.

<sup>817</sup> A.k., s. 113, 114.

<sup>818</sup> A.k., aynı yer.

hazırladıkları sözleşme, 1 Ağustos 1988 tarihinde yürürlüğe girmiştir.<sup>819</sup> Güncel koordinatlar ve değişim Harita 12’de yer almıştır. İstanbul FIR ile Ankara FIR’ın Karadeniz sınırının Türkiye Cumhuriyeti lehine güncellendiğini ifade ettikten sonra sivil havacılık üstadı Erdağı, Asya-Pasifik uçuşlarında birisi RF’ndan geçen Trans-Sibirya, diğeri ise en az dört saat daha fazla uçuş anlamına gelen güney hava yolu rotası olmak üzere iki hava yolu rotasının kullanıldığını, RF’nun da doğal olarak değerli hava sahasından her bir geçiş için 1-2 milyon ABD doları aldığını belirtmiştir.<sup>820</sup> Bu çerçevede Asya-Pasifik uçuşlarında RF hava sahasının kullanılmaması daha fazla yakıt tüketimi ve zaman kaybı anlamına gelmektedir.

**Harita 12:** Türkiye Cumhuriyeti Karadeniz 12 Deniz Mili Karasuyu Sınırı ve FIR Sınırı Haritası<sup>821</sup>



“**İstanbul FIR:** 415900N-0280200E, 415900N-0281900E, 420700N-0290000E, 424755N-0304513E, 424756N-0305958E, 392956N-0305958E, 385956N-0295958E, 360456N-0295958E ile kesin olmayan ve tam coğrafik noktalara dayanmayan ve bazı bölgelerde Türkiye Cumhuriyeti karasularını izleyen teorik bir hat ile Türkiye Cumhuriyeti-Yunanistan kara sınırının denizde başladığı noktaya, buradan da Türkiye Cumhuriyeti’nin Yunanistan ve Bulgaristan ile mevcut kara sınırlarını takiben 415900N-0280200E noktasına uzanır. **Ankara FIR:** 360456N-0295958E, 385956N-0295958E, 392956N-0305958E, 424756N-0305958E, 424756N-0315958E, 424656N-0335958E, 424356N-0361559E, 424056N-0374259E, 415356N-0401959E, 413556N-0411659E, 413056N-0413259E ile Türkiye Cumhuriyeti’nin Gürcistan, Ermenistan, İran, Irak ve Suriye sınırlarını takiben 355456N-0353959E, 355456N-0333258E, 360456N-0295958E noktalarını birleştiren hattır.”<sup>822</sup>

<sup>819</sup> Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-18-1-2/602-728-2) Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği ile Karadenizde FIR Sınırının Yeniden Düzenlenmesi ve Hava Sahasında Hava Trafik Hizmetlerinin Geliştirilmesi Maksadıyla 24 Mart 1988 Tarihinde İmzalanan Protokol ve İki Anlaşmanın 16 Haziran 1988 tarihli Bakanlar Kurulu Onayı.

<sup>820</sup> Oktay Erdağı, *Havada Ahkâm: Türk Sivil Havacılığına İçeriden Bir Bakış-I*, Cinius Yayınları, Üçüncü Baskı, İstanbul 2019, s. 45; 85.

<sup>821</sup> Sovereign Limits, “Black Sea Maritime Boundaries”, <https://sovereignlimits.com/boundaries>, (18.10.2023); United Nations (UN), “Turkey: Maritime Boundary Delimitation Agreements and Other Material”, <https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/TUR.htm>, (16.10.2023).

<sup>822</sup> Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürlüğü Havacılık Bilgi Yönetimi Şube (AIM) Müdürlüğü, “AIP (Havacılık Bilgi Yayını) Türkiye: ENR 2. Hava Trafik Hizmetleri (ATS) Hava Sahası ENR 2.1 FIR, UIR, ACC”, <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/aipturkey.aspx>, (18.10.2023).

Karadeniz’de komşu devletlerle yapay FIR (ICAO’nun bölgesel toplantılarında komşu devletlerin rızasıyla oluşturulan yapay kontrol sahası) sınırlarında sorun yaşamadan düzenleme yapılabilirken, Ege Denizi’nde komşu FIR sorumlusu Yunanistan ile herhangi bir probleme çözüm geliştirebilmek, özellikle Yunanistan askeri yönetiminin Kıbrıs’ta Türk toplumunu katletme girişiminin başarısızlığa uğraması sonrasında mümkün olamamıştır. Yunanistan’ın 1982 yılı Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne dayanarak karasularını on iki (12) deniz miline çıkarması durumunda Türk ulusu adına uygulanacak politika TBMM tarafından 8 Haziran 1995 tarihinde şöyle ilan edilmiştir.

“Türkiye Cumhuriyeti-Yunanistan arasında ortak deniz olan Ege’deki dengeler, 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Antlaşmasıyla kurulmuştur. O tarihte her iki ülkenin karasuları 3 deniz mili olarak belirlenmişti. Yunanistan Hükümetinin Lozanla kurulmuş dengeyi bozacak biçimde Ege’deki karasularını 6 milin ötesine çıkarma kararı almayacağını ümit etmekle birlikte, böyle bir olasılık durumunda, ülkemizin hayatî menfaatlarını muhafaza ve müdafaa için, Türkiye Cumhuriyeti Hükümetine, askerî bakımdan gerekli görülecek olanlar da dâhil olmak üzere, tüm yetkilerin verilmesine ve bu durumun Yunan ve dünya kamuoyuna dostane duygularla duyurulmasına karar vermiştir.”<sup>823</sup>

Türkiye Cumhuriyeti, karasularını altı (6) deniz mili ilan ederek Lozan Sözleşmesi’ne aykırı hareket eden Yunanistan’a karşı dengeyi sağlamak için karasularını altı (6) deniz mili ilan etmiştir. Yunanistan karasularını on iki deniz miline çıkarmamış, ama daha 1988 yılında on (10) deniz mili olarak açıklamış ve dolayısıyla üzerindeki hava sahasını da genişletmiştir. Bu durum Yunanistan’ın karasuları ve dolayısıyla hava sahası genişliğini on (10) deniz mili olarak açıklayan EUROCONTROL 2022 yılı raporuyla da doğrulanmıştır.

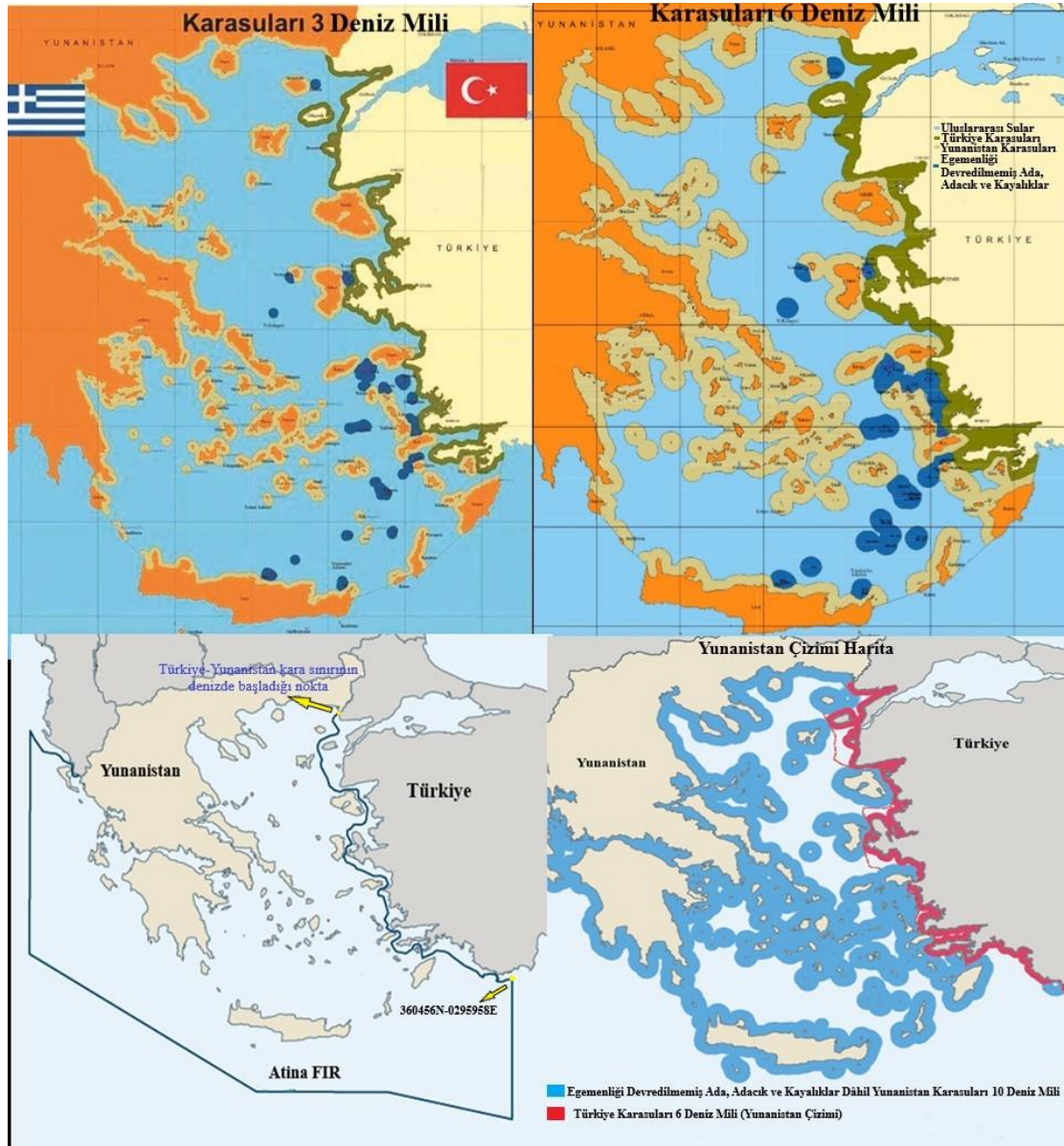
Harita 13’te sunulduğu gibi Yunanistan, Ege Denizi’nde adaların karasuları ile ana karasının karasularını birleştirmiş (Grotius’un ifadesini yorumlayarak) ve ulusal egemenlik hak ve yetki sahasını genişletmiştir. Ayrıca AB (özellikle Fransa) politikası uygulayıcısı Yunanistan, egemenliği kendisine ait olmayan ada, adacık ve kayalıkları yapay haritalarla yapılageliş kuralına uydurmaya ve her zaman olduğu gibi masada destekleyicileriyle birlikte kendi egemenlik hak ve yetkisine almaya çalışmış ve çalışmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti hava sahası yönetim uygulayıcısı DHMİ Genel Müdürlüğü sürekli olarak havacılık bilgi yayını AIP ile yapay Atina FIR’ın doğu

<sup>823</sup> Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi (08.06.1995), “TBMM’de Temsil Edilen Siyasî Partilerin, Yunanistan’ın Ege Denizindeki Karasularının 12 Mile Çıkarılmasına Yönelik Tutumunun Doğuracağı Sonuçların Yunan ve Dünya Kamuoyuna Dostane Duygularla Duyurulmasına İlişkin Önergesi (Cilt 88, Birleşim 121)”, <https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d19/c088/tbmm19088121.pdf>, (06.10.2023).

sınırının Türkiye Cumhuriyeti'nin gerçek batı sınırıymiş gibi yapılageliş kuralı olarak kabulünü engellemek için aşağıdaki açıklamayı yapmaktadır.

“İstanbul FIR hattının, 360456N-0295958E noktasıyla Türkiye Cumhuriyeti-Yunanistan kara sınırının denizde başladığı nokta arasında kalan bölümü, hiçbir şekilde doğrudan veya dolaylı olarak ilgili taraflarca belirlenmiş herhangi bir deniz alanı hududu sınırlandırılması veya mutabık kalınan bir uygulama ile ilgili fikir beyanı anlamı taşımaz. Söz konusu hat tamamen teoriktir ve sadece ATS (hava trafik hizmet)i amaçlıdır. Bu nedenle, FIR'ın bu bölümü referans alınmak suretiyle COP'ler (Koordinasyon Noktaları) dâhil, sunulacak her tür bilgi hayalidir ve bunların amacı yalnız ATS ihtiyaçlarıyla sınırlıdır.”<sup>824</sup>

**Harita 13:** Türkiye Cumhuriyeti ve Yunanistan Ege Denizi 3, 6 ve 10 Deniz Mili Karasuları ve Atina FIR Haritası<sup>825</sup>



<sup>824</sup> Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü Havacılık Bilgi Yönetimi Şube (AIM) Müdürlüğü, a.g.k., aynı yer.

<sup>825</sup> Cihat Yayıncı, a.g.k., s. 92-94; Άγγελος Συρίγος – Θάνος Ντόκος (Angelos Syrigos - Thanos Dokos), “60 Χάρτες Που Εξηγούν Τις Διαφορές Ελλάδας-Τουρκίας (Yunanistan ve Türkiye Cumhuriyeti Arasındaki Farkları Anlatan 60 Harita)”, [https://www.syrigos.gr/books/60\\_maps\\_gr.pdf](https://www.syrigos.gr/books/60_maps_gr.pdf), (20.10.2023).

Türkiye Cumhuriyeti'nin Karadeniz gibi Akdeniz'de de karasuyu genişliği 12 deniz milidir. Türkiye Cumhuriyeti'nin Akdeniz'deki hava ülkesinin yapay FIR ile örtüşmesi istenmiş, ama 2015 yılında yapılan küçük düzeltme bu amaca ulaşılmasını sağlamamıştır.<sup>826</sup> 1963 yılından önce İstanbul FIR (yapay) olan Ankara FIR (yapay) komşusu Lefkoşe FIR (yapay) 1956 yılında ICAO tarafından aktif edilmiştir. 1956 yılından önce Doğu Akdeniz'de Lefkoşe merkezli böyle bir yapay kontrol sahası mevcut değildi. Birleşik Krallık kolonisi olan Kıbrıs'ta Lefkoşe FIR (yapay) sorumluluğu 1960 yılından itibaren iki toplumlu (Türk ve Rum) Kıbrıs devletine verilmiştir. Bununla birlikte Harita 14'te de görüleceği gibi Birleşik Krallık'ın GKRY kıyısında üç (3) deniz mili genişliğinde karasuyuna sahip iki hava üssünde ve dolayısıyla üzerlerindeki hava sahalarında egemenlik hak ve yetkisi devam etmektedir. İki akıl bir beden doğan Kıbrıs'ta, bir akıl diğer aklı yok edip bedene sahip olma çalışmalarına 1963 yılı sonundan itibaren başlamış, ama Kıbrıs Türk toplumu aklı hiçbir zaman Yunanistan ve/veya Kıbrıs Rum toplumu aklına boyun eğmeyeceğini beyan etmiştir.<sup>827</sup> Demokrasi, barış çılgınlıkları atan devletler adeta kör ve sağır olmuşlar ve Kıbrıs Türk toplumunun aklını, ihtiyaçlarını yok saydıkları gibi onu gören ve duyan tek devlet Türkiye Cumhuriyeti'ne de saldırmaya başlamışlardır. Bu çerçevede Türkiye Cumhuriyeti, 21 Mart 1977 tarihinde ICAO'ya Ercan (Tavsiyeli) Hava Sahası kurulduğu ve bu sahada hava trafik hizmeti verilmeye başlandığını bildirmiştir.<sup>828</sup> KKTC (Ercan tavsiyeli) hava sahası içerisinde A28 hava yolu rotasında saha kontrol ve Ercan hava limanı yaklaşma kontrol hizmeti, bunun dışında kalan sahada ise hava trafik tavsiye hizmeti verildiği belirtilmiştir.<sup>829</sup> “KKTC (Tavsiyeli) Hava Sahası kuzey sınırı Ankara yapay FIR'ın güney sınırına, doğu sınırları Şam yapay FIR ve Beyrut yapay FIR batı sınırlarına denk gelmekte, 342430N-0345500E'den 350400N-0340000E'ye ve 351200N-0300000E'ye kadar uzanmakta ve 300000E'ye kadar batıda Ankara yapay FIR'a katılmaktadır.”<sup>830</sup> *Uluslararası Pilotlar Federasyonu (International Federation of Air Line Pilots' Associations - IFALPA)*, ICAO'nun KKTC ve dolayısıyla Kıbrıs Türk toplumunun varlığını kabul etmediği, bu sebeple KKTC (Ercan tavsiyeli) hava sahasının

<sup>826</sup> Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürlüğü Havacılık Bilgi Yönetimi Şube (AIM) Müdürlüğü, a.g.k., aynı yer.

<sup>827</sup> Kıbrıs Türk Federe Meclisi (17.06.1983), “Kıbrıs Türk Federe Meclisinin Kıbrıs Sorununa İlişkin Kararı: Karar No 44 (21.06.1983)”, <http://www.cm.gov.nc.tr/KibrisKarar>, (21.10.2023).

<sup>828</sup> Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) Sivil Havacılık Dairesi, “Havacılık Hizmetleri”, <http://havacilik.gov.ct.tr/kurumsal/birimler/hava-trafik-sube-amirligi/havac%C4%B1%C4%B1k-hizmetleri>, (21.10.2023).

<sup>829</sup> Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) Sivil Havacılık Dairesi Hava Trafik Hizmetleri (ATS), “Sorumluluk Sahası”, [http://havacilik.gov.ct.tr/Portals/83/GEN%203\\_3\\_1.pdf](http://havacilik.gov.ct.tr/Portals/83/GEN%203_3_1.pdf), (21.10.2023).

<sup>830</sup> Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) Sivil Havacılık Dairesi Havacılık Bilgi Hizmetleri (AIS), “AIP (Havacılık Bilgi Yayını) KKTC: Ercan Danışma Hava Sahası”, [http://havacilik.gov.ct.tr/Portals/83/ENR%202\\_1.pdf?ver=2023-01-06-124846-087](http://havacilik.gov.ct.tr/Portals/83/ENR%202_1.pdf?ver=2023-01-06-124846-087), (21.10.2023).

ve Ercan ACC var olmadığı, sadece Lefkoşe FIR'ın, Kıbrıs Rum toplumunun ve Lefkoşe ACC (GKRY)'nin var olduğunu açıklamıştır.<sup>831</sup> IFALPA'nın bildirisinin aksine BM Genel Sekreteri Annan Kıbrıs'ta yapılan 2004 yılındaki referandum sonucunda birleşmeyi kabul eden Kıbrıs Türk toplumu lehine Güvenlik Konseyi'ne çağrıda bulunmuştur. Bu çağrıda Güvenlik Konseyi'nde yer alan insan hakları savunucusu devletlerden Kıbrıs Türk toplumunu izole eden ve gelişmelerini engelleyen gereksiz hapsediştten vazgeçilmesi için girişimde bulunmalarını istemiştir.<sup>832</sup> Ayrıca Avrupa Konseyi de Kıbrıs Türk toplumunun hapisten çıkarılmasına ve Avrupa'daki siyasi tartışmalarda temsil edilmesine ilişkin karar almıştır.<sup>833</sup> AB Komisyonu ise Türkiye Cumhuriyeti 2005 yılı raporunda Türk devletinin AB hava yolu taşıyıcıları arasında milliyetçilik ayırımı yaptığını, böyle bir ayırım yapmadan Kıbrıs olarak AB üyesi yaptığı GKRY'nin hava yolu taşıyıcılarının uçaklarına Türk hava ülkesinde var olmasına izin verilmesi gerektiğini belirtmiştir.<sup>834</sup> Ayrıca Türk hava sahası yönetim düzenleyicisi SHGM'nin üyesi olduğu EUROCONTROL standartlarını uygulama yönetmeliklerine dönüştürerek uygulatmasını istemiştir.

**Harita 14:** Akdeniz'de 12 Deniz Mili Karasuları ve Ankara FIR – KKTC (Tavsiyeli) Hava Sahası Haritası<sup>835</sup>



<sup>831</sup> International Federation of Air Line Pilots Associations (IFALPA), “Ankara-Nicosia FIR Boundary (Joint Briefing Leaflet, 23ATSBL01, 30.03.2023), <https://www.ifalpa.org/media/3920/23atsbl01-ankara-nicosia-fir-boundary-joint-ifatca.pdf>, (22.10.2023).

<sup>832</sup> Department of Public Information United Nations, “Report of the Secretary-General on the Work of the Organization”, *Yearbook of the United Nations 2004*, Canada 2006, s. 6.

<sup>833</sup> Parliamentary Assembly of the Council of Europe (2004), “Cyprus: Resolution 1376”, <https://pace.coe.int/en/files/17219/html>, (02.11.2023).

<sup>834</sup> European Commission (COM [2005] 561 Final), “Turkey 2005 Progress Report (Brussels, 9.11.2005)”, [https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2016-12/sec\\_1426\\_final\\_progress\\_report\\_tr\\_en.pdf](https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2016-12/sec_1426_final_progress_report_tr_en.pdf), (22.10.2023), s. 84.

<sup>835</sup> Sovereign Limits, “Mediterranean Sea Maritime Boundaries”, <https://sovereignlimits.com/boundaries>, (21.10.2023); Environmental Systems Research Institute, “ArcGIS: ICAO 2015 FIR World Mod”, <https://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?webmap=724dfc8916604483a0ab06b4f3cbe57f>, (21.10.2023); Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) Sivil Havacılık Dairesi Havacılık Bilgi Hizmetleri (AIS), a.g.k., aynı yer.

Sınırlarını çizdiğimiz gerçek Türk hava ülkesinde ve yapay Ankara FIR ile yapay İstanbul FIR’da sivil havacılık yönetim yapısı önerisi için 1992 yılında yapılan çalışmada ICAO üyesi 88 devletin (üye sayısının yaklaşık yarısı) %87’sinin ulaştırma ve haberleşme hizmetlerinden sorumlu bakanlıklara bağlı olduğu tespit edilerek yapılan öneride:<sup>836</sup> Temel yönetim birimleri olarak görev ve sorumlulukları açık ve net olarak tanımlanmayan sekiz daire (hava ulaşım, hava seyrüsefer, uçuş standartları, hava limanları, uluslararası ilişkiler, planlama, araştırma ve geliştirme, idari işler, mali işler) ve sekiz denetim, danışma ve destek birimi (denetleme kurulu, hukuk, savunma, basın ve halkla ilişkiler, havacılık işletmeleri lisans işlemleri, hava ulaşım kolaylıkları, hava araçları tescil işlemleri, hava aracı kaza inceleme ve önleme) oluşturulmuştur. Öneride “savunma: ilgili kanunlarda belirtilen görevleri yapmak”<sup>837</sup> ifadesindeki ilgili kanunların neler olduğu bulunamadığı gibi sivil havacılık yönetimine nasıl bir tehdit olduğu anlaşılamamıştır.

Türk devleti Dışişleri Bakanlığı’nın 5 Ocak 1999 tarihli basın toplantısında Yunan basınında yer alan bir haber sorulmuştur. Soruda, Yunanistan’ın ICAO’nun tahsis ettiği yapay Atina FIR’da sorumluluğunu gereği gibi yerine getiremediği için bu sorumluluğun Roma ve İstanbul FIR’a verilmesine ilişkin IATA’nın ICAO’ya başvuracağı haberine ilişkin görüş istenmiştir. Bakanlık sözcüsü Yunanistan’ın uluslararası hukuku ihlal ettiğini, FIR’ı egemenlik sahası gibi göstermeye çalıştığını, bu gerekçeyle ICAO Konseyi onayı ile FIR sınırında değişiklik yapılabileceğini belirtmiştir.<sup>838</sup> Yunanistan, basında yer alan bu haberi teknik yetersizlik kabulüyle gündemden düşürmeye çalışmıştır. Türk devleti Dışişleri Bakanlığı sözcüsü ise teknik yetersizlik kabulünü tasdiklemiş ve aslında zihniyetin değiştirilmesinin gerekli olduğunu ifade etmiş ve Türk askeri uçaklarının uluslararası hava sahasında tüm emniyet ve güvenlik tedbirlerini alarak Yunanistan’dan hizmet istemeden uçuş yapabilme yeterliğine sahip olduğunu izah etmiştir.<sup>839</sup>

Oktay Erdağı dünya sivil havacılık sistemi için politikalar ve standartlar geliştirerek bunların uygulamasını denetleyen BM kurumu ICAO’nun ve Avrupa sivil havacılık

<sup>836</sup> Yıldırım Saldıraner, *Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi İçin Organizasyon Yapısı Önerisi*, Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu Yayını, Eskişehir 1992, s. 242-270.

<sup>837</sup> A.k., s. 261.

<sup>838</sup> Dışişleri Bakanlığı Araştırma ve Yayın Dairesi Başkanlığı (05.01.1999), “Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü Büyükelçi Necati Utkan’ın Yunanistan’ın FIR Hattıyla İlgili Olarak Kendisine Yöneltilen Bir Soruya Verdiği Cevap”, *Dışişleri Güncesi*, Ajans-Türk, Ankara 1999, s. 1, 2.

<sup>839</sup> Dışişleri Bakanlığı Araştırma ve Yayın Dairesi Başkanlığı (08.01.1999), “5 Ocak 1999 Tarihindeki FIR Konusunda Bakanlığımız Sözcüsünün İfadelerine Yunan Tarafınca Gösterilen Tepkilere Dair Soruya Cevap”, *Dışişleri Güncesi*, Ajans-Türk, Ankara 1999, s. 18, 19.

sistemi için politikalar ve standartlar geliştirerek bunların uygulamasını denetleyen ECAC kurumu JAA'nın, SHGM ve Türkiye Cumhuriyeti'ne kayıtlı hava yolu taşıyıcı şirketlerine yaptığı denetlemelerde SHGM'ye kurala uymayanlara verdiği ceza ve takibi sorulduğunu belirtmiştir.<sup>840</sup> Erdağı sonunda SHGM'nin, Sivil Havacılık Kanunu madde 143, 144 ve 145'i hatırladığını, hava yolu taşıyıcı şirketlerine ceza kesmeye başladığını ve hava yolu taşıyıcı şirketlerinin de bu cezaları hatayı yapan personelin maaşından kesmeye başlamasıyla caydırıcılığın sağlandığını açıklamıştır.<sup>841</sup> İlk kez İstanbul'da 1998 yılında Yüksek Havacılık Şurası yapılmıştır. Bu düşünce alış verişinde düzenleyici SHGM ile uygulayıcı DHMİ Genel Müdürlüğü eleştirilmiş ve SHGM teşkilat ve görevleri hakkında bir kanun çıkarılması, JAA'ya tam üye olunması, milli uçak sanayinin geliştirilmesi istenmiştir.<sup>842</sup>

Yirmi birinci yüzyılın başında, uçağın hava sahasında yer alışından yaklaşık yüz yıl sonra sekizinci kalkınma planında, Türkiye Cumhuriyeti'nde nitelikli (ileri seviyede yoğun teknik bilgiyle) öğretim ve eğitim verecek kurumlara ihtiyaç olduğu ve sanayi, sivil, askeri kamu kuruluşları ile üniversitelerin işbirliğinin eşgümlenmesi ve kontrol edilmesi gerektiği yer almıştır.<sup>843</sup> Planda ayrıca bir ihtiyaç var olduğunda, bunu karşılayacak işin yapılması durumunda, aciliyete ve dolayısıyla dış satın alıma gerek bulunmayacağı belirtilmiştir. Özetle 21.yüzyıl başında soğuk savaş sürecindeki politikanın hatalı olduğu, Atatürk'ün gösterdiği yola ışık tutmaya çalışanların haklı olduğu beyan edilmiştir.

ABD'de 1983 yılından itibaren hava yolu taşıyıcı şirketlerine bırakılan ücret tarifelerini belirleme yetkisi, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk sivil havacılık kanununun madde 25'i ile 1983 yılında Ulaştırma Bakanlığı onayına verilmiştir. Söz konusu kanunun ilgili maddesi, DPT planını göz ardı ederek, dışarıdan yapılan kural dışılaştırma baskısı ile devlet hava yolu taşıyıcı şirketi THY özelleştirilebilsin diye ücret tarifelerini belirlemeyi 2001 yılında hava yolu taşıyıcı şirketlerine devrederek değiştirilmiştir.<sup>844</sup>

---

<sup>840</sup> Oktay Erdağı, *Havada Oraj: Türk Sivil Havacılığına İçeriden Bir Bakış-2*, Cinius Yayınları, İkinci Baskı, İstanbul 2019, s. 188, 189.

<sup>841</sup> A.k., aynı yer.

<sup>842</sup> Oktay Erdağı, *Havada Ahkâm*, a.g.k., s. 226-230.

<sup>843</sup> T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) Müsteşarlığı (2001-2005), *Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Hava Taşıtları İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, DPT, Ankara 2001.

<sup>844</sup> "T.C. Resmi Gazete (RG: 19.10.1983, 18196), Madde 25: Ruhsat sahibi; kur uygulamaları hariç olmak üzere uçuş ve ücret tarifelerini, Ulaştırma Bakanlığının onayını almadan ve asgari 15 gün önce üçüncü kişilere duyurmadan yürürlüğe koyamaz." T.C. Resmi Gazete (RG: 26.04.2001, 24384), "4647 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun (19.04.2001)", <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2001/04/20010426.htm#1>, (07.09.2023), Madde 25: "Ruhsat sahibi, ücret tarifeleri ile birlikte uygulama tarihini ticarî, malî ve ekonomik koşullara uygun olarak belirler ve yürürlüğe koymadan üç gün önce üçüncü kişilere duyurur. Uçuş tarifeleri, ruhsat sahibi tarafından belirlenir ve Ulaştırma Bakanlığınca onaylandıktan yedi gün sonra yürürlüğe girer."

TBMM’de yasa tasarısı tartışmasında değişikliğin THY özelleştirme sürecinde ortaya çıkan sorunu çözmek için yapılması gerektiği ifade edilmiştir. Sorun, devlet tüzel kişisinin 15 gün bekleyebileceği ama özel tüzel kişisi için bu sürenin çok uzun olduğudur. THY’nın ücret belirlenimin ve bu yeni ücretlerin yürürlüğe girmeden üç gün önce üçüncü şahıslara bildirilmesinin özel tüzel kişiliğe bırakılması çözüm önerisi kabul edilerek yasalaştırılmıştır.<sup>845</sup>

SHGM’yi aracısız, doğrudan kontrol edebilmek ve eşgüdümleyebilmek için ABD FAA ve ECAC JAA denetimlerindeki tespitler, 2001 yılında ICAO tarafından yinelenmiş ve Türkiye Cumhuriyeti’nde uluslararası standartlarda mali özerkliği bulunan SHGM yasası çıkarılması önerilmiştir.<sup>846</sup> Erdağı, “veto edilen kamu yönetimi temel kanun tasarısını hazırlayan ve savunan Başbakanlık Müsteşarı Prof.Dr.Ömer Dinçer’in, SHGM teşkilat ve görevlerine ilişkin hazırlanan kanun tasarısının söz konusu veto edilen tasarıya göre tekrar değerlendirilmesini istediğini”<sup>847</sup> belirtmiştir. Dinçer’in istekleri şöyledir:

“SHGM’nin örgütlenmesinin kamudaki mevcut örgütlenme modeli olan dikey ve hiyerarşik model yerine uzmanlığa dayalı ve yatay örgütlenme şeklinde, merkeziyetçi olmayan, demokratik, sivil, açık, saydam ve denetlenebilir bir yapıda olmasını, il müdürlüğü düzeyinde taşra teşkilatı oluşturmak yerine sivil havacılık faaliyetlerinin yoğun olduğu illerde genel müdürlüğe bağlı temsilciliklerin açılmasını, genel müdür yardımcılıklarının kaldırılmasını, daire başkanlıklarının doğrudan genel müdüre bağlı olarak çalışmasını ve uzmanlığa dayalı yatay olarak örgütlenmesini, ... önermiştir.”<sup>848</sup>

Türk devletine ICAO aracılığıyla iletilen FAA ve JAA ihtiyacını karşılayacak yapı, 2005 yılında TBMM Genel Kurulu’nda SHGM Yasa Tasarısı adıyla tartışılmaya başlanmıştır. Tartışmada dönemin milletvekili Mustafa Tuna sivil havacılığın uluslararası standartlara bağımlı olduğunu ve bu sebeple üyesi olunan uluslararası sivil havacılık örgütlerince öngörülen teknik ve idari konularda karar alabilme yetkisine ve mali özerkliğe sahip yapının kurulmasının amaçlandığını ifade etmiştir.<sup>849</sup> Dönemin diğer milletvekili Yakup Kepenek, “yönetimin yalnız yasal düzenlemeyle olmayacağını,

<sup>845</sup> Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi (19.04.2001), “Sıra Sayısı 654: Türk Sivil Havacılık Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Raporu [1/838] (Cilt 60, Birleşim 87)”, <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d21/c060/tbmm21060087.pdf>, (07.09.2023).

<sup>846</sup> Oktay Erdağı, *Havada Ahkâm*, a.g.k., s. 267.

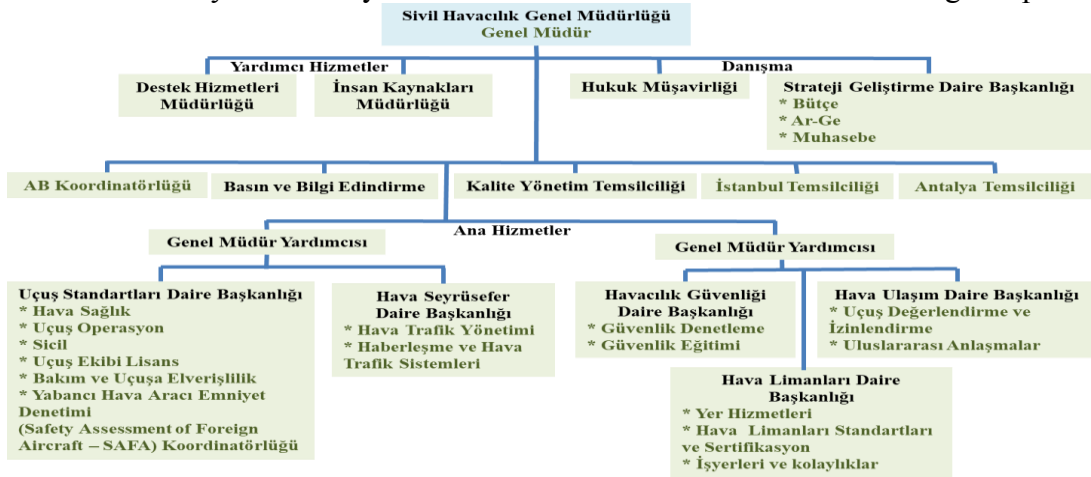
<sup>847</sup> Oktay Erdağı, *Havada Oraj*, a.g.k., s. 238, 239.

<sup>848</sup> A.k., aynı yer.

<sup>849</sup> Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Tutanak Dergisi (22.06.2005), “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilât ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm ile Plan ve Bütçe Komisyonları Raporları (1/995) (S. Sayısı: 940) (Cilt 88, Birleşim 115)”, <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d22/c088/tbmm22088115.pdf>, (04.09.2023), s. 494, 495.

araç gereç satın almakla olmayacağını, söz konusu alanda çalışacak olan insan gücünün niteliği, becerisi, üretkenliği ile ilişkili olduğunu beyan etmiş ve en azından havacılık sektöründe kayırma yerine liyakata önem verilmesinin altını çizmiştir.”<sup>850</sup> Dönemin diğer milletvekili Alaettin Güven ise, “sivil havacılıkta AB standartlarına uymaya başladığımı, söz konusu yasayla ülkemizde de bu standartlarda sivil havacılık yapılacağını beyan etmiştir.”<sup>851</sup> Dönemin diğer bir milletvekili Hakkı Ülkü ise, “sivil toplum, şirketler ve kamu eliyle oluşan yönetim anlayışını her fırsatta ifade eden hükümetin, sivil havacılık otoritesini niçin sektör temsilcilerinden, bilim insanlarından, hizmetten faydalananların ve sektörde çalışanların temsilcilerinden oluşturmadığını”<sup>852</sup> sorgulamıştır. Bu çerçevede Güven’in beyanından, soğuk savaş sonrası dönemde genelde AB standartlarının ve özelde sivil havacılıkta JAA-EASA-EUROCONTROL standartlarının kullanılacağı teşhis edilmiştir. Tasarı kanunlaşmış, Ulaştırma Bakanlığı bağlı özel bütçeli kamu tüzel kişisi SHGM yapısı düzenlenmiş ve merkezi Ankara’da bulunan SHGM’nin yerelde İstanbul’da ve Antalya’da temsilcilikleri kurulmuştur.<sup>853</sup> Bu çerçevede bakanlık politikalarını uygulamaktan, düzenlemeleri uluslararası kural ve standartlara göre güncellemekten, kontrol etmekten ve geliştirmekten, sivil-asker koordinasyonunu sağlamaktan sorumlu olan, Dinçer’in savunduğu yapıyla bire bir örtüşmeyen SHGM’nin yapısı Tablo 45’de sunulmuştur.

**Tablo 45:** Türkiye Cumhuriyeti 2007 Yılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yapısı<sup>854</sup>



Özetle FAA, JAA, ICAO aracılığıyla AB’nin istediği yapı tesis edilmiş ve AB ile SHGM Genel Müdürü arasında aracılık yapacak bir AB Koordinatörlüğü kurulmuştur.

<sup>850</sup> A.k., s. 513.

<sup>851</sup> A.k., s. 520.

<sup>852</sup> A.k., s. 535.

<sup>853</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 18.11.2005, 25997), “5431 Sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun (10.11.2005)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2005/11/20051118-2.htm>, (30.06.2023).

<sup>854</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM: 2007), “2007 Yılı Faaliyet Raporu: Örgüt Yapısı”, <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2007.pdf>, (30.06.2023).

Hava seyrüseferinin hava limanından hava limanına kule kontrol, yaklaşma kontrol, saha kontrol, yaklaşma kontrol, kule kontrol denetim ve eşgüdümünde yapıldığını hatırlarsak, hava seyrüsefer yardımcı sistemlerine hava limanlarını, uçağı, bu ikisinde yer alan cihazları ve bunları kullanan ve tamir eden personeli birbirinden ayırmamız hata olabilir. Bu sebeple uçuş standartları daire başkanlığının hava araçlarının uçabilme, kullanıcıların ve bakımcıların uçurabilme yeterliliğine ilişkin standartları (kuralları) belirlediğı ya da AB düzenlemelerini aktif ettiğı ve buna göre denetim yaptığını ifade edebiliriz. Hava seyrüsefer (eski adı uçuş yönlendirme) daire başkanlığının ise hava limanları dâhil hava yolu rotaları boyunca yardımcı seyrüsefer sistemlerinin (telli ve telsiz muhabere ve data hatları, tespit ve teşhis radarları, elektronik bilgi işlem sistemleri ve bunların bütünleştirilerek eş zamanlı çalıştırılabilmesi) ve kullanıcı (kule, yaklaşma, saha) kontrolörlerinin standardizasyonu için düzenlemelerin hazırlanmasından ve denetlenmesinden sorumlu olduğunu açıklayabiliriz. Hava limanları daire başkanlığının ise diğer iki daire başkanlığının sorumluluğundaki uçaklara ve onların yönlendirilmeleri dışındaki yolcu ve yükün hava limanı girişinden uçağı bindirilmesine kadar ki süreçte emniyet ve güvenliğe ilişkin standartları düzenleme ve denetim sorumluluğı bulunduğunu belirtebiliriz. Güvenlik daire başkanlığını hava limanları daire başkanlığınca yapılan güvenlik düzenlemeleri için ayrıca güvenlik daire başkanlığı tesis edilmesi israf olarak değerlendirilebilir. Hava ulaşım daire başkanlığı uluslararası çoklu ve ikili sözleşmeleri hazırlamaktan, hazırlanan düzenlemelerin sözleşmelere uygunluğunu kontrol etmekten, hava yolu rotalarını tesis etmekten, bu rotalarda uçuş yapmak isteyenlere izin vermekten ve bu rotaların kullanılabilirliğini sorgulamaktan sorumlu tutulmuştur. Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı'na Ulaştırma Bakanlığı politikasına göre Genel Müdürlük politikasını biçimlendirme, buna göre bütçeyi ve performans ölçütlerini belirleme, gerekli analiz ve araştırmaları yapma ve yönetim bilgi sistemini koordine etme sorumluluğı verilmiştir. Yöneticilerin yetkilerini sınırlarını net olarak belirleyerek hiyerarşik astlarına yazı ile devredebilecekleri beyan edilmiştir. Genel Müdüre bağı olan temsilcilikler, merkez tarafından yapılan düzenlemeleri denetlemekle ve verilen ruhsat ve ehliyet sürelerini uzatmakla görevlendirilmişlerdir.<sup>855</sup> Türk devletinin hava ülkesini sözde Kıbrıs (GKRY) hava yolu taşıyıcılarına açmadığı için eleştiren AB Komisyonu, bir yıl sonra 2006 yılında Türk devletinin AB'nin istediğı

---

<sup>855</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 28.02.2006, 26094), "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Temsilciliklerinin Çalışma Usul ve Esaslarına İlişkin Yönetmelik", <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/02/20060228-16.htm>, (22.10.2023).

gibi SHGM'yi yeniden yapılandırdığını, ama sözde Kıbrıs (GKRY) sivil havacılık otoriteleri ile hala iletişim kurulamadığını raporlamıştır.<sup>856</sup>

SHGM 2007 yılı faaliyet raporunda SESAR projesine Türk havacılık endüstrisinin dâhil edilmesinin hedeflendiği belirtilmiştir.<sup>857</sup> Havacılık sektörünün 2,1 milyar avroluk SESAR projesine girememesinden yakınan Erdağı, Türkiye Cumhuriyeti'nde THY uçak sayısı, uçulan devlet sayısı, yapılan hava limanının dünyada en büyük olması gibi içi boş ölçütlerle sivil havacılığın geliştiğine inanıldığını belirtmiştir. Sonra da bu boş ölçütlerin sivil havacılığın tüm evrensel kuralların belirlendiği ve dünya hava sahasının yönetildiği uluslararası örgütlerde sadece kurallara yön veren uçak birinci mülkiyeti bulunanları mutlu ettiğini vurgulamıştır.<sup>858</sup> EUASA tarafından 2023 yılı başında SES'e ilişkin tasarım ve üretimin yetkilendirilecek AB vatandaşlarınca gerçekleştirileceği yönündeki kararı, Erdağı'nın açıkladığı boş ölçütleri doğrulamıştır.

ABD'nin 1989 yılında geliştirdiği Open Skies (Serbest Hava Sahası) politikası yirmi yıl sonra 2009 yılında Türkiye Cumhuriyeti'nde iki taraflı sözleşmeler çerçevesinde Çarşamba (Samsun), Kapadokya (Nevşehir) ve Gaziantep hava limanlarına serbest uçuş hakkı tanınarak hayata geçirilmiştir.<sup>859</sup> EUROCONTROL sözleşmesi gereği 2011 yılında SES projesi çerçevesinde Ankara sanal FIR ile İstanbul sanal FIR tek bir saha kontrol merkezinden (Ankara ACC) kontrol edilmek ve eşgüdümlemek üzere *Türkiye Cumhuriyeti Hava Trafik Yönetim Kaynaklarının Sistemik Modernizasyonu (Systematic Modernization of ATM Resources in Türkiye - SMART)* projesi uygulamaya alınmıştır. İlk aşamada mevcut radarların yenilenmesi ve radar kaplama boşluklarının giderilmesi için AB vatandaşı üreticilerden yeni radarlar satın alınmaya başlanmıştır.<sup>860</sup>

Aynı yıl Ulaştırma Bakanlığı adı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yapılmış, görevlerine “milli havacılık sanayi ve uzay teknolojileri ile uzay politika, strateji ve hedeflerini belirlemek, uygulamak, güncellemek ve uzaya ilişkin ulusal egemenlik kapsamındaki hakların yönetimi ve kullanılmasına yönelik usul ve esasları

---

<sup>856</sup> European Commission (SEC 1390), “Turkey 2006 Progress Report”, [https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2016-12/tr\\_sec\\_1390\\_en.pdf](https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2016-12/tr_sec_1390_en.pdf), (22.10.2023), s. 48.

<sup>857</sup> SHGM: 2007, a.g.k., aynı yer.

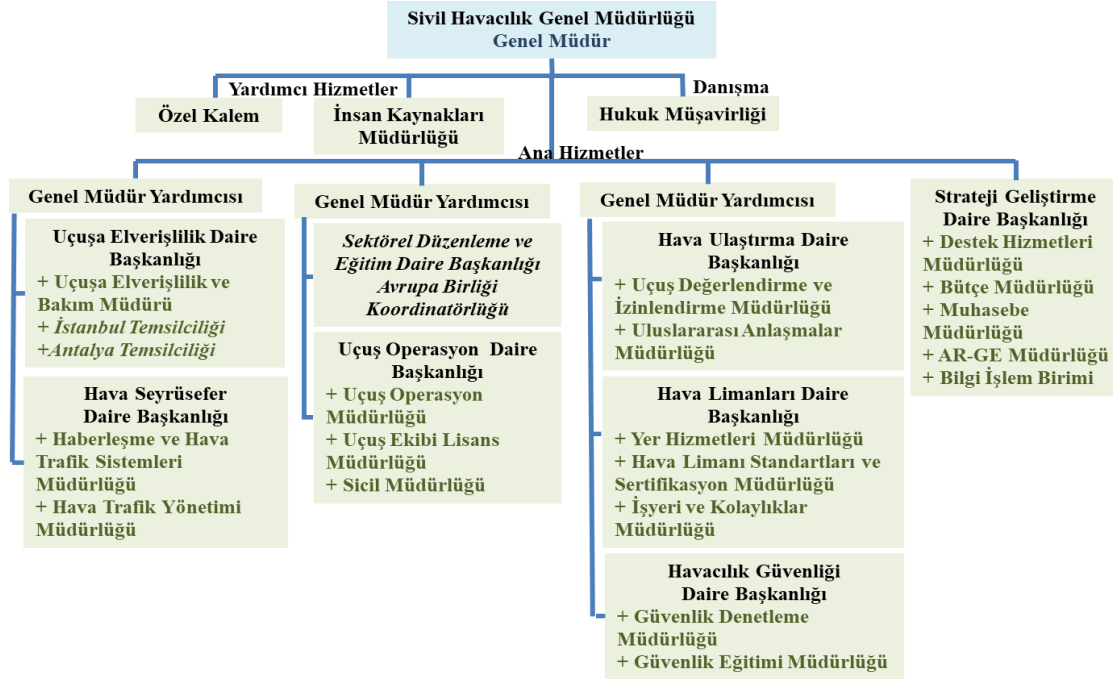
<sup>858</sup> Oktay Erdağı, *Havada Oraj*, a.g.k., s. 325-348.

<sup>859</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM: 2009), “2009 Yılı Faaliyet Raporu”, <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2009.pdf>, (30.06.2023).

<sup>860</sup> Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü Araştırma Planlama Kurulu (APK) Daire Başkanlığı (2012), “DHMİ Faaliyet Raporu 2011”, <https://www.dhmi.gov.tr/Lists/FaaliyetRaporlari/Attachments/12/2011%20faaliyet-raporu.pdf>, (22.10.2023), s. 46, 47.

belirleme<sup>861</sup> ilave edilmiştir. Ayrıca görevin yerine getirilebilmesi için bakanlıkta hizmet birimi olarak Havacılık ve Uzay Teknolojileri Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Diğer bir kanun hükmünde kararname ile 2011 yılında Tablo 46’da sunulan SHGM’lülüğü yapısına 2007 yılındaki yapısından farklı olarak bir genel müdür yardımcısı daha ilave edilmiş ve Uçuş Standartları Daire Başkanlığı kaldırılarak yerine Uçuşa Elverişlilik ve Uçuş Operasyon Daire Başkanlıkları kurulmuştur.

**Tablo 46:** Türkiye Cumhuriyeti 2011 Yılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yapısı<sup>862</sup>



Uçuşa Elverişlilik görevleri özetle uçak ve motoruna ilişkin tasarım, üretim, onarım, bakım, uçuşa elverişlilik ve eğitim ile ilgili yetkilendirme esaslarını uluslararası standartlara uygun olarak düzenlemek, bu düzenlemeye göre yetki vermek ve denetleme yapmak olarak belirlenmiştir. Uçuş Operasyon Daire Başkanlığı ise özetle Uçuşa Elverişlilik Daire Başkanlığı görevi dışındaki havacılık faaliyetlerine ilişkin düzenleme ve denetleme yapmakla görevlendirilmiştir. Hava Ulaştırma Daire Başkanlığı görevi Türk hava sahasında uçuşların mevzuata uygun yapılmasını denetlemek, hava yolu taşıyıcılarının hava yolu rota taleplerini değerlendirmek, izin vermek biçiminde belirtilmiştir. Ayrıca 2001 yılında hava yolu taşıyıcı şirketlerine verilen ücret tarifesi

<sup>861</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 01.11.2011, 28102 [Mükerrer]), “655 Karar Sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (26.09.2011)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2011/11/20111101M1-1.htm>, (20.10.2023).

<sup>862</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 02.11.2011, 28103 [Mükerrer]), “661 Karar Sayılı Avrupa Birliği Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Hükmünde Kararname (24.10.2011)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2011/11/20111102M1-1.htm>, (30.06.2023); Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM: 2011), “2011 Yılı Faaliyet Raporu”, <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2011.pdf>, (30.06.2023).

belirleme yetkisi, 2011 yılında gerektiğinde taban ve tavan ücretlerini tespit etme ve uygulamasını denetleme biçiminde Hava Ulaştırma Daire Başkanlığına verilmiştir. İlave olarak sivil havacılık emniyet ve güvenliğine ilişkin mevzuatı AB ile koordine ederek güncel tutma ve eğitim programını yapma ile görevlendirilen Sektörel Düzenleme ve Eğitim Daire Başkanlığı kurulmuştur. Kurallara uymayanlara idari para cezası verme kararı da Ulaştırma Bakanlığı'ndan SHGM'ye devredilmiştir.<sup>863</sup>

SHGM'nin sivil havacılığı uluslararası kural ve standartlarla kısa sürede uyumlulaştırarak tek devletin Türk devleti olduğunu<sup>864</sup> açıklaması, kendisinin doğrudan dışarıdan politika transferi yaptığının göstergesi olarak kabul edilebilir. AB'nin politikasına uygun olarak Başbakanlık Müsteşarı Dinçer'in istediği SHGM yapısında yer alan merkeze bağlı temsilciliklere 8 Temmuz 2013 tarihinde Nevşehir temsilciliği ilave edilmiştir.<sup>865</sup> Sonra AB isteğine uygun JAA ve ICAO üzerinden yapılan baskı ile 2007 yılında sivil-asker koordinasyonunu sağlamakla görevli SHGM yapısını tesis etmiştir. Aslında sivil-asker işbirliği konusu 1950'li yıllarda ATA ile ARB (AEA) ihtiyaç ve önerisiyle başlamış, ABD'de 1958 yılında kurulan FAA ile ICAO'ya taşınmış, 1959 yılında ICAO Konseyi'nce kabul edilmiş ve 1963 yılında da Avrupa'da altı devlet UIR'larını EUROCONTROL yetkisine vermişlerdir. Sivil asker işbirliğinin ABD'de olduğu gibi tek hava sahasında kabulü için AB tarafından 2004 yılında yayınlanan tüzüklere 2005 yılında hava sahasının esnek kullanım tüzüğü ilave edilmiş ve gerçek ulusal sınırlar arasında işbirliği istenmiştir. AB'nin ve AB üyelerinin ayrı ayrı üye olduğu EUROCONTROL, AB tarafından yetkilendirilmiştir. EUROCONTROL üyesi Türkiye Cumhuriyeti'nde, dolaylı olarak 2013 yılında söz konusu AB tüzüğüne boynunu bükerek AB'nin hava sahasının esnek kullanım politikasını uygulamaya ve her yıl ilerleme raporu vermeye başlamıştır. Türkiye Cumhuriyeti kendi gerçek hava ülkesi ve yapay Ankara FIR ile yapay İstanbul FIR'da İzmir ATC Merkezi bünyesinde bir Sivil Asker Koordinasyon Merkezi tesis ederek sivil-asker işbirliğini zaten sağlamaktadır.<sup>866</sup> Ama Türkiye Cumhuriyeti'nin hava yolu taşıyıcıları IATA'da AEA tarafından ikna edilmişler ve hükümeti medya aracılığıyla aşağıdan yukarıya baskı

<sup>863</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) 2017-2021 Stratejik Planı, "Ana Hizmet Birimlerinin Temel Fonksiyonları", [https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/strateji/stratejik\\_plan\\_2017-2021.pdf](https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/strateji/stratejik_plan_2017-2021.pdf), (30.06.2023).

<sup>864</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), "SHGM Mevzuat", <http://mevzuat.shgm.gov.tr/>, (30.06.2023).

<sup>865</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM: 2013), "2013 Yılı Faaliyet Raporu", <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2013.pdf>, (09.07.2023).

<sup>866</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 18.04.2014, 28976), "Hava Sahasının Esnek Kullanımı Yönetmeliği (SHY-FUA)", <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/04/20140418-14.htm>, (12.07.2023); Yusuf Volkan Yücel, a.g.k., s. 238.

yaparak zorlamışlardır.<sup>867</sup> FUA politikası ile AB aslen, üye devletlerinin gerçek ulusal sınırlarını ve yapay FIR sınırlarını kaldırarak (giriş ve çıkış kapıları kullanmayarak ve özellikle uluslararası hava sahalarında askeri hava araçları bilgisini önceden elde ederek) sadece sivil değil aynı zamanda askeri hava araçlarını da birlikte eş zamanlı eşgüdümleyerek kontrol etmek istemektedir.<sup>868</sup> Sonuçta FUA politikasının temelini ICAO olduğu bilgisinin hatalı olduğu, bunun askeri uçaklardaki jet motorunun sivil hava yolu taşımacılığı uçakların da kullanıma girmesiyle hava sahasının emniyetli yönetimi için ilk defa 1958 yılında ABD’de FAA yapısı oluşumuna dayandığı belirlenmiştir.

*EUROCONTROL tarafından 2010 yılında üçüncü baskısı yayınlanan (ilk baskı 1994 yılı) hava sahası yönetim el kitabının,*<sup>869</sup> *2015 yılında SHGM tarafından Türkçe çevirisi yapılmıştır.*<sup>870</sup> Bu el kitabına göre FUA için üç seviyeli hiyerarşik bir yapı kurulmuştur. Üç katlı hiyerarşik yapının zirvesi ulusal ve uluslararası hava sahası kullanıcılarının (sivil ve askeri hava araçlarının) ihtiyaçlarına göre politika formüle eden ve gözden geçiren ulusal üst düzey hava sahası politikası kuruluşuna (Ulaştırma ve Milli Savunma bakanlıklarının üst düzey yöneticileri) tahsis edilmiştir. Orta katta, üst katta belirlenecek politikalara görüş sunan (hareket tarzlarını geliştiren), sivil-asker koordinasyon usullerini ve ortak terminolojiyi geliştiren, üst katta kabul edilen politikalara göre hava sahası kullanımını günlük olarak planlayan “hava sahası yürütme kurulu” (Ulaştırma ve Milli Savunma bakanlıklarının orta düzey yöneticileri) yerleştirilmiştir. Hava sahası yönetimi konusunda uzman sivil ve askeri personelin görev yaptığı alt kat, hava sahası yönetim ünitesi olarak adlandırılmıştır. Saha kontrol, yaklaşma kontrol ve kule kontrol birimlerinden oluştuğunu daha önce ifade ettiğimiz hava sahası yönetim ünitesinin, hava sahasını plana göre proglamladığı, anlık olarak ortaya çıkan sorunları çözüme kavuşturdukları (yetki genişliği uygulaması), programı yayınladıkları ve duruma göre eş zamanlı eşgüdümleyerek kontrol ettikleri belirtilmiştir.

1989 yılında EUROCONTROL üyesi ve Aralık 1999’dan itibaren AB aday üyesi olan Türk devletinin uyması gereken kuralların ve AB üyelerinin uymaları gereken kuralların yaptıkları sözleşmelerle sınırlı olduğunu belirtmiştik. Ayrıca ICAO üye

<sup>867</sup> Çilem Kaya, “Kestirme Uçuyoruz (15.03.2013)”, <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/kestirme-ucuyoruz-22815520>, (11.07.2023); Yusuf Volkan Yücel, a.g.k., s.242.

<sup>868</sup> Official Journal of the European Union (OJEU: 24.12.2005, L 342/20), aynı yer.

<sup>869</sup> EUROCONTROL (ed. Anders Hallgren), *EUROCONTROL Guidelines for Airspace Management: The ASM Handbook - (EUROCONTROL-GUID-140) [15.06.2010]*, Third Edition, EUROCONTROL Agency, Brussels 2010.

<sup>870</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) Hava Seyrüsefer Daire Başkanlığı, *Hava Sahası Yönetimi El Kitabı (HSD/ATM-01)*, Pegem Akademi Yayıncılık, Birinci Baskı, Ankara 2015.

devletlerinin ICAO standartlarından birini uygulamamaları veya bunu farklı uygulamaları durumunda Şikago Sözleşmesi madde 38 gereği derhal ICAO'ya bildirmeleri gerektiğinden bahsetmiştik.<sup>871</sup> Regulation (EC) No 551/2004 madde 5.2/f'de, "ICAO bünyesinde akdedilen bölgesel sözleşmelerden kaynaklanan koşullara uymak"<sup>872</sup> ifadesi ile FIR'ların (yapay) kalkmadığı, giriş ve çıkış kapılarının varlığının korunduğu, FAB (yapay) üyesi devletlerin eğer komşu devleti FAB üyesi değilse, onun FIR (yapay) giriş ve çıkış kapılarına uyma yükümlülüğünün devam ettiği açıklanmıştır. Yapay İstanbul FIR ile sınırı olan yapay Atina FIR sınırı değişikliğe uğramadığı gibi yapay İstanbul FIR'a giriş ve yapay İstanbul FIR'dan çıkış kapıları da kaldırılmadığı, herhangi bir değişim olmadığı halde Kılınc'ın, "BLUE MED FAB'ın ICAO nezdinde yasallaşması için Ege ve Doğu Akdeniz'de GKRY'nin ve Yunanistan'ın, Türk devleti ile bölgesel anlaşma imzalamasının şart olduğu açıklaması"<sup>873</sup> anlaşılmalıdır.

Onuncu kalkınma planında İstanbul'un uluslararası bir aktarma ve bakım-onarım merkezi olmasının destekleneceği ilan edilmiştir. Buna ek olarak iller arasında bölgesel hava yolu taşımacılığının özendirileceği, yerli uçak ve helikopter tasarımı ve üretiminin gerçekleştirileceği, havacılık sanayiinin uluslararası projelerden daha fazla pay almasının temin edileceği ve özel hava yolu taşıyıcılarının pazara girişlerindeki engellerin azaltılacağı belirtilmiştir.<sup>874</sup> Aktarma, bakım-onarım merkezi olmak, uçak ve motor tasarım ve üreticilerinin politikalarını uygulamasına destek vermek anlamına gelir. Motor olmadan uçak tasarlamak ve üretmeyi planlamak ile çelişir, ama montajını yapmak da birinci mülkiyeti bulunanların politikası olacağından örtüşebilir. Özel hava yolu taşıyıcılarının pazara girmesi de uçak ve motor tasarımcı ve üreticilerini memnun edeceği için, bu kalkınma planını fiili duruma boyun eğme planı olarak nitelendirebiliriz.

ICAO bütçesinin 2014 yılında 192 devlet arasında %1,31'ini karşılayarak 17'nci olan Türk devletine, EASA standartlarının iç hukuka aktarılmasını ve uygulanmasını kolaylaştırmak için Fransa ve Romanya sivil havacılık otoriteleri tarafından destek sağlanmış ve ENAC'ta eğitim verilmiştir.<sup>875</sup>

<sup>871</sup> ICAO DOC 7300/9 (2006), a.g.k., aynı yer.

<sup>872</sup> OJEU: 31.03.2004, L 96/1, a.g.k., s. 23.

<sup>873</sup> Salih Uygur Kılınc, *Avrupa Birliği – EUROCONTROL Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve Türkiye*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2011, s. 195.

<sup>874</sup> T.C. Kalkınma Bakanlığı (2014-2018), *Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Kalkınma Bakanlığı Yayını, Ankara 2013.

<sup>875</sup> Thibaut Lallemand, "The French Experience in EU Twinning Projects: the Turkish Showcase", *European Civil Aviation Conference Magazines*, N: 62 (2017), s. 11-13; European Union Aviation Safety Agency (EASA: 2009), "Working Arrangement Between the European Aviation Safety Agency and the Turkish Directorate General of Civil Aviation", <https://www.easa.europa.eu/en/document-220>

Türkiye Cumhuriyeti yönetim sistemi, kuvvetlerin (yasama, yürütme, yargı) yumuşak ayrılığına dayalı parlamenter sistemden, 2017 yılındaki referandumda 6771 sayılı kanunla 1982 Anayasası'nda yapılan düzenlemelerin kabulüyle 24 Haziran 2018 tarihinden itibaren kuvvetlerin sert ayrılığına dayalı Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemine dönüşmüştür. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı adı yedi yıl sonra tekrar bir kararname ile değiştirilerek Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı yapılmıştır.<sup>876</sup> Aynı kararnamenin madde 89'u ile "sektörün ihtiyaç ve beklentilerine cevap verecek yasal düzenlemeleri hızla hayata geçiren SHGM"<sup>877</sup> kanununun adı değiştirilmiş<sup>878</sup> ve otuz üç (33) maddelik kanunun neredeyse tüm maddeleri iptal edilmiştir.

Cumhurbaşkanlığı Kararnemesi 1'in madde 130'unda Dışişleri Bakanlığı İkili Siyasi İşler Genel Müdürlüğüne uluslararası hukuk çerçevesinde denizcilik ve havacılık konuları ile deniz yetki alanlarının sınırlandırılması, hava sahası düzenlemeleri ile kara sınırı konularında gerekli faaliyetleri icra ve koordine etme görev ve yetkisi verilmiştir.<sup>879</sup> Cumhurbaşkanlığı Kararnemesi 4'de ise hava sahası yönetimine ilişkin düzenleyici ve denetleyici SHGM yapısı yer almıştır. Tablo 46'da sunulan 2011 yılı yapısında sadece İnsan Kaynakları Müdürlüğü adı Personel Müdürlüğü olarak değiştirilmiştir. Kararname 4'ün madde 437'si ve 438'i ile SHGM ve SHGM Genel Müdürü'ne politika geliştirme, uluslararası kuruluşlarca kabul görmüş kural ve standartların güncel olarak uygulanması için gerekli düzenlemeleri yapma ve uygulama ve Cumhurbaşkanı tarafından belirlenen politikalara göre yönetmesi görevi verilmiştir.<sup>880</sup> SHGM yapısı ile görev alanına giren konularda Cumhurbaşkanı kararı için politikalar geliştirirken, Cumhurbaşkanlığı kararnemesi 1'in madde 26'sına göre

---

[library/working-arrangements/turkiye](https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/07/20180709M3-1.pdf), (10.07.2023); Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), "Türkiye Cumhuriyeti Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Kurumsal ve İdari Kapasitesinin Güçlendirilmesine Yönelik Avrupa Birliği Eşleştirme Projesi, <https://web.shgm.gov.tr/en/preview/5323-european-union-twinning-project-on-strengthening-institutional-and-administrative-capacity-of-directorate-general-of-civil-aviation-of-turkey>, (10.07.2023).

<sup>876</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 09.07.2018, 30473 [3. Mükerrer]), "703 Karar Sayılı Anayasada Yapılan Değişikliklere Uyum Sağlanması Amacıyla Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname", <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/07/20180709M3-1.pdf>, (23.10.2023).

<sup>877</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM: 2010), "2010 Yılı Faaliyet Raporu", <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2010.pdf>, (30.06.2023).

<sup>878</sup> "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun" adı "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ile İlgili Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun" yapılmıştır. T.C. Resmi Gazete (RG: 09.07.2018, 30473 [3. Mükerrer]) madde 89.

<sup>879</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 10.07.2018, 30474), "Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnemesi Sayı: 1", <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/07/20180710-1.pdf>, (30.06.2023).

<sup>880</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 15.07.2018, 30479), "Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnemesi Sayı: 4", <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/07/20180715-1.pdf>, (30.06.2023).

Güvenlik ve Dış Politikalar Kurulu da sadece sivil havacılık güvenliğine ilişkin politika geliştirmekle ayrıca görevlendirilmiştir.<sup>881</sup> Ancak Türk hava ülkesinin emniyetli ve düzenli yönetimine ilişkin politika geliştirecek SHGM dışında bir politika kurulu görevlendirilmediği tespit edilmiştir.

Onbirinci kalkınma planının (2019-2023) hava araçları üretimi ve bakımına ilişkin raporunda, havacılık sanayiinin ileri seviyede teknik bilgi, yetişmiş insan gücü ve maddi sermaye gerektirdiği ifade edilmiş ve “tedarik modelinden tasarım ve üretim kabiliyeti geliştirme modeline” geçildiği beyan edilmiştir. Bu çerçevede sivil havacılık kanununun güncellenmesi, stratejik planın hedefine odaklı araştırma geliştirme kurumu ve planın icrasının denetimi için bağımsız denetleyici kurum kurulması önerilmiştir.<sup>882</sup> Bu durumda açık ve net olarak 2018 yılında Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi öncesinde uçak ve motoruna ilişkin üçlü mülkiyete (özellikle birinci ve üçüncü mülkiyete) Türkiye Cumhuriyeti’nde sahip olunmadığı için uçak ve motorunun tedarik edildiğini, uçak ile motorunun tasarım ve üretim bilgisini geliştirecek birinci mülkiyet için üçüncü mülkiyetin harekete geçirilmesi istenmiştir.

Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemine geçildikten hemen sonra 16 Temmuz 2018 tarihinde SHGM tarafından *Şikago Sözleşmesi ve Eklerinin Uygulanması Talimatı*<sup>883</sup> yayınlanmıştır. Bu talimatla ICAO standartlarına uyuma ilişkin ICAO’ya zamanında rapor verebilmek için AB koordinatörü Sektörel Düzenleme ve Eğitim Daire Başkanlığı ana koordinatör yapılmış ve ICAO EK’lerinden sorumlu koordinatörler açıklanmıştır.

Onbirinci kalkınma planına dayanarak hazırlanan SHGM 2019-2023 stratejik planında (1) hava araçları sertifikasyon kabiliyetinin geliştirilmesi, (2) Türkiye Cumhuriyeti’nin sivil havacılık eğitim üssü haline gelmesi, (3) SHGM’nin yeniden yapılandırılarak uluslararası alanda daha etkin bir konuma sahip olmasının sağlanması hedeflenmiştir.<sup>884</sup> Kalkınma planı ile uyumlu olduğunu düşündüğümüz Türkiye Cumhuriyeti’nin sivil havacılık eğitim üssü olma hedefinin ulusa gerçeği yansıtmayan bir söylem olduğu ve gerçekte bu hedefin bir AB politikası olduğu ortaya çıkmıştır. Avrupa Komisyonu 2022 yılı Türkiye Cumhuriyeti Raporu’nda AB finansmanı ile

<sup>881</sup> T.C. Resmi Gazete (RG: 10.07.2018, 30474), a.g.k., aynı yer.

<sup>882</sup> T.C. Kalkınma Bakanlığı (2019-2023), *On Birinci Kalkınma Planı Hava Taşıtları Üretimi ve Bakım Onarımı Çalışma Grubu Raporu*, Kalkınma Bakanlığı Yayını, Ankara 2018.

<sup>883</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM: 16.07.2018), “Şikago Sözleşmesi ve Eklerinin Uygulanması Talimatı (SHT-ICAO)”, <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/2018/SHT-ICAO.pdf>, (30.06.2023).

<sup>884</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) 2019-2023 Stratejik Planı, “SHGM Faaliyet Alanları ve Hizmetler”, [https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/strateji/2019-2023\\_SHGM\\_Stratejik\\_Plan.pdf](https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/strateji/2019-2023_SHGM_Stratejik_Plan.pdf), (03.07.2023).

Türkiye Cumhuriyeti'nde bir sivil havacılık eğitim merkezi kurulduğu bilgisi yer almıştır.<sup>885</sup> Orta Doğu, Afrika ve Asya devletlerine sivil havacılık eğitimleriyle kendi politikasını transfer etmek isteyen AB, Türk devletinin eğitim üssü olma rüyasına destek olmuş ve sivil havacılık akademisini tesis etmiştir.<sup>886</sup> SHGM 2022 yılı faaliyet raporuna göre COVID dönemine rastlayan dönemde eğitim verilen yabancı devlet sayısı bir olmuştur.<sup>887</sup> COVID sebebiyle aksayan hava yolu taşımacılığına ilişkin COVID Havacılık Sağlık ve Emniyet Protokolu uygulanmaya başlanmış ve bu çerçevede tüm veriler EUASA tarafından oluşturulan sisteme işlenmiştir.<sup>888</sup> Ayrıca esnek çalışma modeli uygulanmış ve planlı eğitimler iptal edilmiştir. Devletler tarafından getirilen seyahat kısıtlamalarıyla neredeyse durma noktasına gelen hava yolu taşımacılığı, 2021 yılında kısıtlamaların kademeli kalkışıyla nefes almaya başlamıştır.<sup>889</sup>

DHMİ Genel Müdürlüğü 2019-2023 Stratejik Planı'nda ise, FUA Yönetmeliği'nde yer alan hiyerarşik ve bürokratik yapının hava sahası düzenlemelerinin zamanında hayata geçirilmesine engel olması sebebiyle söz konusu yönetmeliğin yürürlükten kaldırıldığı ve yenisi için çalışma yapılacağı beyan edilmiştir. Daha önce açıkladığımız üç seviyeli hiyerarşik yapı, sözleşme ile bağlı olunan EUROCONTROL ve aday üye olunan AB tarafından uygulanan yapıdır. AB'de kabul edilerek uygulanan hiyerarşik yapının Türk devletinde niçin engel teşkil ettiğini ve uygulayıcı olan DHMİ Genel Müdürlüğü'nün düzenleyici ve denetleyici SHGM'nin yetki sahasına niçin girdiğini anlamak güçtür. Bu sebeple Cumhurbaşkanlığı İletişim Merkezi'ne (CİMER) yazar tarafından bilgi edinme başvurusunda bulunulmuştur.<sup>890</sup> Uzun bir süre sonra gelen yazıda yönetmeliğin kaldırılmadığı söylenmiştir.

AB katılım müzakerelerine Ekim 2005'te başlayan Türk devleti, aynı zamanda AB ile kapsamlı hava taşımacılığı anlaşmasına ilişkin müzakereleri de yürütmüştür. Ancak

<sup>885</sup> European Commission (SWD [2022] 333 Final), "Türkiye 2022 Report (Brussels, 12.10.2022)", <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022SC0333>, (21.10.2023), s. 111.

<sup>886</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM: 21.04.2018) "Türk Sivil Havacılık Akademisi sayesinde bölgedeki personeli de eğitebileceğiz", <https://web.shgm.gov.tr/tr/s/5745-turk-sivil-havacilik-akademisi-sayesinde-bolgedeki-personeli-de-egitebilecegiz>, (04.11.2023).

<sup>887</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM: 2022), "2022 Yılı Faaliyet Raporu", <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2022.pdf>, (04.11.2023).

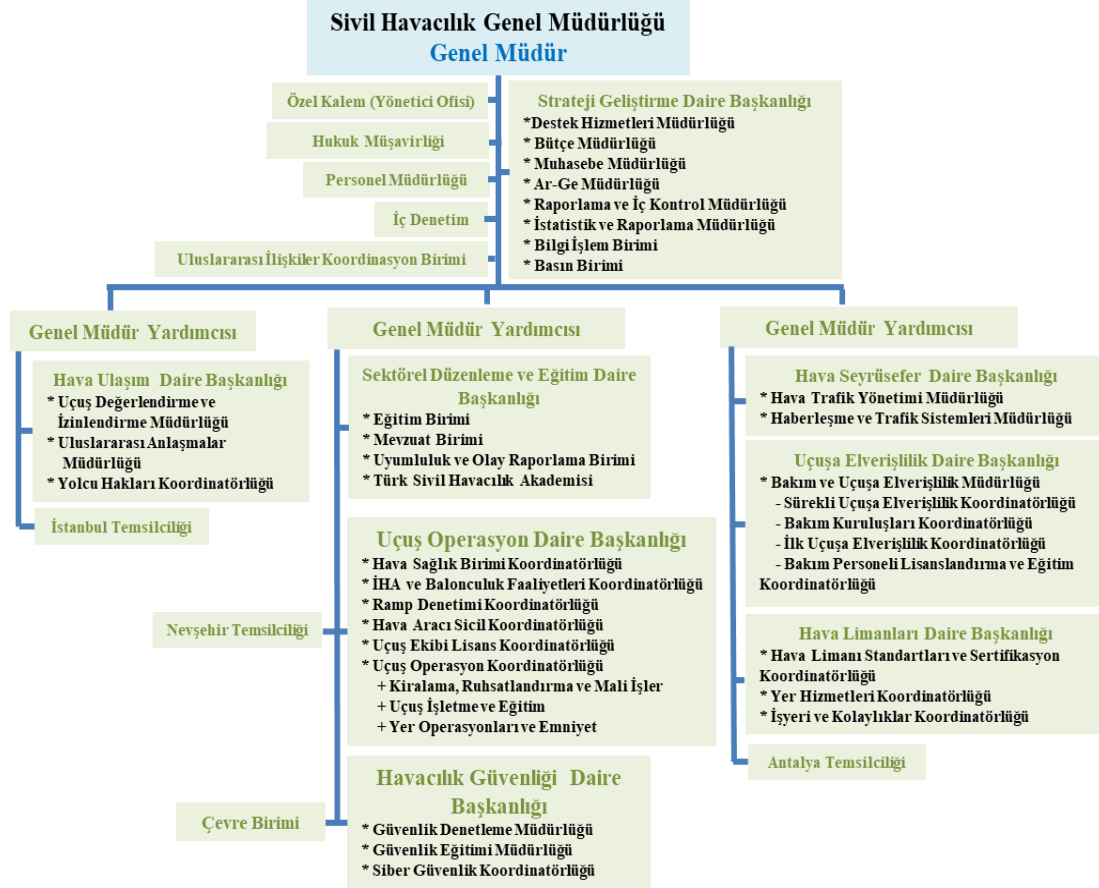
<sup>888</sup> Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı (2020), "DHMİ Faaliyet Raporu 2020", [https://www.dhmi.gov.tr/Lists/FaaliyetRaporlari/Attachments/21/DHMI\\_2020\\_Faaliyet\\_Raporu.pdf](https://www.dhmi.gov.tr/Lists/FaaliyetRaporlari/Attachments/21/DHMI_2020_Faaliyet_Raporu.pdf), (08.11.2023), s. 37.

<sup>889</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM: 2021), "2021 Yılı Faaliyet Raporu", <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2021.pdf>, (08.11.2023), s. 26.

<sup>890</sup> SHY-FUA yönetmeliğine ilişkin 15 Nisan 2020 tarihli başvuru (Başvuru Sayısı: 2001550198). SHGM Seyrüsefer Daire Başkanlığı'ndan 9 ay 12 gün sonra 27 Ocak 2021 tarihinde "SHY-FUA yönetmeliğinin 18 Nisan 2014 tarihli ve 28576 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yasal mevzuat zemininde uygulanmaya başladığı" bilgisi alınmıştır. [http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/yonetmelikler/SHY-FUA\(1\).pdf](http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/yonetmelikler/SHY-FUA(1).pdf) elektronik bilgi işlem ağ adresinde de yer aldığı ayrıca belirtilmiştir.

Türk devletine göre AB'nin Doğu Akdeniz politikalarının uygulayıcısı Yunanistan'ın yasa dışı sondaj faaliyetleri, AB'ye göre ise Türk devletinin Doğu Akdeniz'deki yasa dışı sondaj faaliyetleri nedeniyle Temmuz 2019'da müzakereler AB tarafından askıya alınmıştır.<sup>891</sup> Doğu Akdeniz'de politikasını uygulayamayan AB, buna engel olan Türk devleti için 2022 yılı raporunda Türk devletinin kamu yönetimi konusunda kapsamlı bir reform başlatamadığı gibi politika oluşturabilme yeterliğine de sahip olmadığını, kanıta dayalı yöntemlerden ve katılımcı mekanizmalardan yoksun olduğunu ve denetim eksikliği bulunan yönetimin (atanmışların) siyasallaşmaya devam ettiği beyan edilmiştir.<sup>892</sup> Raporun devamında SHGM'nin AB sivil havacılık düzenleyicisi EUASA ile işbirliğini aksattığı, Lefkoşa FIR'da emniyetsiz durumun devam ettiği ve ICAO'nun tanımadığı Ercan hava limanının Haziran 2022'de Türkiye Cumhuriyeti hava limanı olarak kayıtlara alındığı açıklanmıştır.<sup>893</sup>

**Tablo 47:** Türkiye Cumhuriyeti 2023 Yılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yapısı<sup>894</sup>



<sup>891</sup> European Commission (SWD [2020] 355 Final), "Turkey 2020 Report (Brussels, 6.10.2020)", [https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2020-10/turkey\\_report\\_2020.pdf](https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2020-10/turkey_report_2020.pdf), (21.10.2023), s. 83.

<sup>892</sup> European Commission (SWD [2022] 333 Final), a.g.k., s. 5; 14.

<sup>893</sup> A.k., s. 78; 111.

<sup>894</sup> SHGM: 2022, a.g.k., aynı yer; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM: 2023), "Performans Programı 2023", <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/performans/pp-2023.pdf>, (10.02.2024).

Tablo 47’de görüldüğü gibi, 2011 yılındakinden farklı olarak 2023 yılında temsilcilik sayısı üç olmuş ve bu üç temsilcilik birer genel müdür yardımcılığı sorumluluğuna verilmiştir. Asıl fark birbiriyle uyumlu çalışması gereken dairelerin aynı genel müdür yardımcısının kontrol ve eşgüdümüne verilmesi olmuş, 2011 yılındaki yapısal hata düzeltilmiştir. Sektörel Düzenleme ve Eğitim Daire Başkanlığı’nda yer alan AB koordinatörlüğü adı “mevzuat, uyumluluk ve olay raporlama” olarak değiştirilmiş, buraya AB’nin finanse ettiği ve EUASA düzenlemelerine ilişkin kursların yer aldığı Türk Sivil Havacılık Akademisi ilave edilmiştir. Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı’na üç yeni birim (Raporlama ve İç Kontrol, İstatistik, Basın) bağlanmıştır. Havacılık Güvenliği Daire Başkanlığı sorumluluğuna siber güvenlik koordinatörlüğü ilave edilmiştir. AB koordinatörlüğü yerine uluslararası ilişkiler koordinasyon birimi tesis edilerek doğrudan Genel Müdür’e bağlanmış ve ayrıca iç denetim birimi kurulmuştur.

SHGM’deki değişimi açıklayabilmek için SHGM 2007-2023 yılları dâhil on yedi yıllık faaliyet raporundan misyon (mevcut görev) ve vizyon (gelecek hedefi) alıntılanmış ve benzeşenler gruplandırılarak Tablo 48’de sunulmuştur. SHGM’nin mevcut görevi 2007 yılında Türk hava sahası yönetimi için gerekli düzenlemeleri uluslararası işbirliği içerisinde sorgulayarak tarafsız şekilde yapmak iken, 2019 yılından itibaren Türk hava sahası yönetimi için sorgulamacılık kalkmış, düzenlemeler Türk hava sahası yönetimi için uygun olup olmasına bakılmaksızın doğrudan transfer edilerek standartlaşma sağlanmasına ve denetleme yapılmasına dönüşmüştür. Gelecek hedefi ise 2007 yılında ulusal standartlara yön vererek küresel lider ve özerk olmaktan, 2012 yılında ulusal düzeyde özerk olurken küresel düzeyde etkin ve saygın olmaya ve 2019 yılından itibaren ise ulusal-küresel ayrımı kaldırılarak küresel sivil havacılık gelişimine hizmet ederek etkin ve saygın olmaya değişmiştir. Gelecek hedefi görevdeki dönüşümle birlikte eş zamanlı olarak sivil havacılık birinci mülkiyet sahiplerine hizmete dönüşmüştür. Bu çerçevede birinci mülkiyet için üçüncü mülkiyetin canlandırılmasını isteyen onbirinci kalkınma planı ile SHGM’nin görev ve hedefinin uyuşmadığı çıkarımı yapılmıştır. Ayrıca on yedi yıllık faaliyet raporlarında yer alan zayıf yönler özette yabancı teknolojiye bağımlılık, büyük gövdeli uçak üretilmemesi, kurum içi koordinasyon eksikliği, nitelikli personel temini güçlüğü, eğitim dokümanı hazırlamada yetersizlik yer almış ve devlet, özel, sivil toplum üçlüsünün işbirliğine önem verilmesi önerilmiştir.

**Tablo 48:** Türkiye Cumhuriyeti Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2007-2023 Yılları Faaliyet Raporları Misyon (Görev) ve Vizyon (Hedef) Karşılaştırma Tablosu

Yıllar	Misyon (Görev)	Vizyon (Hedef)
2007-2011	Havacılık emniyeti ve güvenliğinden taviz verilmeden, diğer ulaşım modları ile entegre, insana ve çevreye duyarlı, sivil havacılık faaliyetlerinin sürdürülebilir gelişimini sağlayacak altyapıyı oluşturmak üzere <u>uluslararası işbirliği içerisinde güvenilir, etkin, şeffaf ve tarafsız bir şekilde düzenleme ve denetleme</u> yapmaktır.	Kurumsal kültürü ve kimliği güçlü, yaptırım gücü yüksek, <u>uluslararası standartlara yön veren, küresel anlamda lider ve özerk</u> bir sivil havacılık otoritesi olmaktadır.
2012-2015	Türk sivil havacılığının güvenilirliğini ve sürdürülebilir gelişimini sağlamaktır.	Sivil havacılık alanında güçlü, özerk ve katılımcı kurumsal yapıya, <u>küresel düzeyde etkin ve saygın konuma</u> sahip olmaktadır.
2016-2018	Türk sivil havacılığının güvenilirliğini sağlamak ve sürdürülebilir gelişimine hizmet etmek.	Sivil havacılık alanında güçlü, özerk ve katılımcı kurumsal yapıya, <u>küresel düzeyde etkin ve saygın konuma</u> sahip olmak.
2019-2023	Türk Sivil Havacılığının emniyetini ve güvenliğini <u>belirlenen standartlar çerçevesinde sağlamak</u> .	Sivil havacılığın sürdürülebilir gelişimine <u>hizmet etmek için etkin ve saygın bir konuma</u> sahip olmak.

Sözleşmesi 19 Eylül 2006 tarihinde imzalanan SMART projesi ile geliştirilen sistemler 07 Temmuz 2015 tarihinden itibaren kullanıma girmiştir.<sup>895</sup> SMART projesi kapsamında İSTANBUL FIR ve ANKARA FIR 18 Kasım 2015 tarihinden itibaren tek bir saha kontrol merkezinden (Ankara ACC) yönetilmeye başlanmıştır.<sup>896</sup> Türk hava sahasının 2022 yılı sonu itibariyle sekiz adet (Harita 10'daki) *Birincil Gözetim Radarı (Primary Surveillance Radar - PSR)* ve 25 adet *İkincil Gözetim Radarı (Secondary Surveillance Radar - SSR)* ile 14 adet *Otomatik Bağımlı Gözetim - Yayın (Automatic Dependent Surveillance-Broadcast - ADS-B)* sistemi ile kontrol edildiği ve eşgüdümlendiği belirtilmiştir.<sup>897</sup> ADS-B sistemi tanımlı bir uçağın konumunu, hızını, kimliğini, mesafesini 5-12 saniyede bir güncelleyebilen radar sistemi yerine, *Küresel Konumlama Sistemini (Global Positioning System - GPS)* kullanarak alçak irtifalar dâhil boşluk bırakmadan eş zamanlı olarak güncelleyebilen bir seyrüsefer sistemi biçiminde yapılmıştır.<sup>898</sup> Yürürlükteki FUA Yönetmeliği'nin iptal edildiğini stratejik planında açıklayarak doğru bilgilendirme yaptığına ilişkin güven kaybımız olmakla birlikte DHMİ Genel Müdürlüğü'nün dışa bağımlı olmayan, %100 yerli imkânlar ile üretilip

<sup>895</sup> Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı (2015), "DHMİ Faaliyet Raporu 2015", <https://www.dhmi.gov.tr/Lists/FaaliyetRaporlari/Attachments/16/2015%20Faaliyet%20Raporu.PDF>, (08.11.2023), s. 68.

<sup>896</sup> A.k., s. 139.

<sup>897</sup> Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı (2022), "DHMİ Faaliyet Raporu 2022", <https://www.dhmi.gov.tr/Lists/FaaliyetRaporlari/Attachments/23/2022-faaliyet-raporu.pdf>, (08.11.2023), s. 64, 65.

<sup>898</sup> Uçak Teknisyenleri Derneği (UTED: Ekim 2022), "Uydu Üzerinden ADS-B Kullanımı (Otomatik Bağımlı Gözetleme-Yayın)", *UTED Aylık Havacılık Dergisi*, S 396 (2022), s. 30-32.

geliştirilmiş ATM sistemlerinin araştırma geliştirme faaliyetlerinin yürütüldüğü beyanına keşke gerçekten %100 yerli ve milli olabilse ama (...) yanıtını verebiliriz. Bu çerçevede 2018 yılında DHMİ, TÜBİTAK ve HAVELSAN arasında HAVELSAN koordinatörlüğünde üretim ve satış hakkı lisans sözleşmesinin imzalandığı ifade edilmiştir.<sup>899</sup> Ancak tasarım ve üretim bilgisi ya da birinci mülkiyete ilişkin bir açıklama yapılmamıştır.

Türk devletinin BM daimi temsilcisi aracılığıyla KKTC temsilcisinin yazdığı *21 Haziran 2023 tarihli mektup*<sup>900</sup> ve *07 Temmuz 2023 tarihli mektup*<sup>901</sup> BM Genel Sekreterine iletilmiştir. İlkinde açık ve net olarak Kıbrıs'ta ulusal egemenlik hak ve yetkisine sahip tek değil, iki devlet olduğu vurgulanarak, KKTC'nin kendi sivil havacılık otoritesinin tesis edildiği belirtilmiştir. Mektubun devamında GKRY ve Yunanistan tarafından uluslararası sivil havacılık kuralları hiçe sayılarak ve KKTC hava ülkesinde kontrol edilen ve eşgüdömlenen sivil hava yolu taşıyıcılarının uçaklarına müdahale edilerek uçakların ve sivil yolcuların tehlikeye sokulduğu beyan edilmiştir. İkinci mektupta ise Ercan Saha Kontrol Merkezi'nin, bölgedeki tüm uçuşların emniyetli bir şekilde yürütülmesini sağlamak amacıyla Ankara Saha Kontrol Merkezi ile yakın işbirliği içerisinde çalıştığı, yaklaşık 162 bin uçağın kullandığı Ercan danışma hava sahasının ve KKTC'nin varlığının görmezden gelmenin büyük hata olduğu belirtilmiştir. Mektup, KKTC'ye uygulanan haksız tecritin uluslararası hukuka tamamen aykırı olduğu, ağır bir insan hakları ihlali suçu işlendiği, dönemin Kıbrıs Rum lideri Başpiskopos Makarios'un 19 Temmuz 1974 tarihinde BM Güvenlik Konseyi önünde Kıbrıs'ı işgal etmekle Türkiye Cumhuriyeti'ni değil, Yunanistan'ı açıkça suçladığının hafızalardan silinmek istendiği bilgisi hatırlatılarak sonlanmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti'nde havacılık bilgilerinin toplanıp, dağıtımından Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bağlı kuruluşu SHGM adına ilgili kuruluşu DHMİ Hava Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı *Havacılık Bilgi Yönetimi (Aeronautical Information Management – AIM)* Müdürlüğü sorumlu tutulmuştur. Türk hava sahasında yapılan tüm uçuşların, Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu iki taraflı ve/veya çok taraflı sözleşmelere, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununa, 4 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin

<sup>899</sup> DHMİ Genel Müdürlüğü Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı (2022), a.g.k., s. 104.

<sup>900</sup> Mehmet Dâna (KKTC Temsilcisi: 29.06.2023), Türkiye Cumhuriyeti'nin Birleşmiş Milletler Daimi Temsilcisi'nin Genel Sekreter'e Hitaben Yazdığı 21 Haziran 2023 Tarihli Mektup (BM Daimi Temsilcisi Sedat Önal:

A/77/937-S/2023/461), <https://digitallibrary.un.org/record/4014906?ln=en>, (02.11.2023).

<sup>901</sup> Mehmet Dâna (KKTC Temsilcisi: 12.07.2023), Türkiye Cumhuriyeti'nin Birleşmiş Milletler Daimi Temsilcisi'nin Genel Sekreter'e Hitaben Yazdığı 7 Temmuz 2023 Tarihli Mektup (BM Daimi Temsilcisi Sedat Önal:

A/77/957-S/2023/510), <https://digitallibrary.un.org/record/4016149?ln=en>, (02.11.2023).

SHGM (madde 434-447) bölümüne ve bu kanunlara istinaden yayımlanmış olan yönetmelik ve talimatlar ile bu bölümde yer alan usullere göre yürütüleceği beyan edilmiştir. İzni olmayan hava araçlarının, hava sahasına girmemesi için öncelikle ikaz edileceği ve sonra ikaza uyulmaması halinde en uygun hava limanına indirileceği açıklanmıştır.<sup>902</sup> DHMİ tarafından yönetilen hava limanlarından iç hat hava limanları sadece Türk hava yolu taşıyıcılarınca kullanılabilirken, dış hat hava limanlarına yabancı devletlerin hava yolu taşıyıcılarının hava araçlarının ilk inişleri ve son kalkışları için izin verilmiştir.<sup>903</sup> Türk hava ülkesinde yapılacak olan her uçuş için kalkış zamanından en az 30 dakika öncesinde ilgili ATS'ye uçuş planı gönderilmesi istenmiştir. *Uçuş planının hava trafik kontrol tavsiye hizmeti sağlamak, arama kurtarma hizmetini kolaylaştırmak ve ulusal hava savunması için istendiği* belirtilmiştir.<sup>904</sup> İstanbul FIR ve Ankara FIR'ları dâhilinde *ATFM hizmetlerinin düzenlenmesi yetkisi EUROCONTROL Ağ Yönetim Merkezi'ne* (tüm üye devletlerden hava sahalarına ilişkin bilgileri ve Avrupa hava sahasında uçacak uçaklardan uçuş planlarını alır, analiz ve sentez eder, emniyetli uçuş akış programını oluşturur ve devletlerin uygulaması için dağıtır) *devredilmiştir.*<sup>905</sup> AB Komisyonu 2020 yılından itibaren tek Avrupa hava sahasındaki ANSP'lerin kontrol ve eşgüdümünü EUROCONTROL yetkisine vermesi ve sözleşme gereği AB üyesi olmayan Türkiye Cumhuriyeti ANSP'si DHMİ Genel Müdürlüğü de EUROCONTROL kontrolünde olması sebebiyle Ercan Saha Kontrol Merkezi'nin de aslında Lefkoşe Saha Kontrol Merkezi ile aynı merkezden kontrol ve eşgüdümlendiği çıkarımını yapabiliriz. Bu çerçevede Ege Denizi ve Doğu Akdeniz'de emniyetsiz uçuş bilgisinin dayanaksız bir söylem olduğu ifade edilebilir.

### 3. Bölüm Değerlendirmesi

Shane'nin Serbest Hava Sahası dediğimiz “Open Skies” politikası ile başlayan ve bu politikanın iki taraflı sözleşmesiyle yön edilmeye başlanan dünya havasında üçlü mülkiyet durum tablosu (Tablo 50) değerlendirme sonundadır.

---

<sup>902</sup> Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü Hava Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı, “AIP Türkiye: GEN 1.2 Hava Araçlarının Giriş, Transit Geçiş ve Kalkışı (14.07.2022)”, <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/aipturkey.aspx>, (02.11.2023).

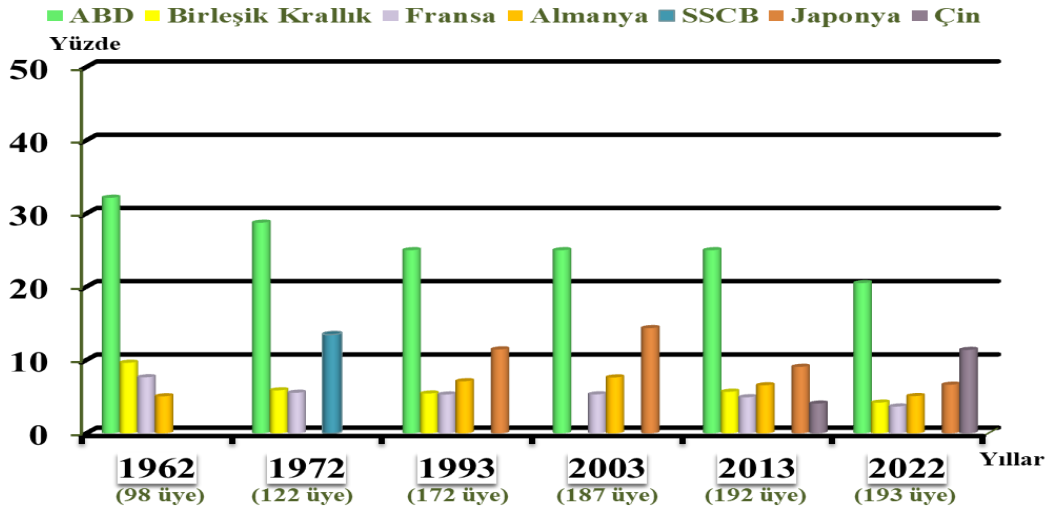
<sup>903</sup> Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü Hava Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı, “AIP Türkiye: Aerodrome (AD)-1.1-1 (14.07.2022)”, [https://www.dhmi.gov.tr/AIPDocuments/LT\\_AD\\_1\\_1\\_en.pdf](https://www.dhmi.gov.tr/AIPDocuments/LT_AD_1_1_en.pdf), (05.11.2023).

<sup>904</sup> Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü Hava Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı, “AIP Türkiye: ENR 1.10-1 Uçuş Planlama”, <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/aipturkey.aspx>, (06.11.2023).

<sup>905</sup> Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü Hava Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı, “AIP Türkiye: ENR 1.9-1 Hava Trafik Akış Yönetimi”, <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/aipturkey.aspx>, (06.11.2023).

Dünya hava sahası yönetimini biçimlendiren devletler Tablo 22, 35 ve 38'den faydalanılarak hazırlanan Tablo 49'da netleşmiştir.

**Tablo 49:** ICAO 1962, 1972, 1993, 2003, 2013 ve 2022 Yılları Bütçesinin %50'sini Karşılaman Oranca Yüksek Devletler



Dünya hava sahasını kendi ihtiyaçlarını karşılayacak biçimde yönetmek için gerekli yasaların yapılma aracı olan ICAO'nun bütçesinin yarısından fazlasını soğuk savaşın buzlu döneminde Amerika'da ABD ile Avrupa'da Birleşik Krallık, Fransa, Almanya üçlüsü sağlamıştır. Dünya hava sahası yönetiminde SSCB ICAO üzerinden standartlaştırılmaya başlanmış, soğuk savaş bitimiyle ortaya çıkan eski SSCB devletlerine standart ölçü birimleri olan feet, deniz mili, knot kabul ettirilmiştir. ICAO 1993 yılı %50 grubuna RF dâhil eski SSCB devletleri girememiştir. Soğuk savaş sonrası ICAO bütçesine ICAO'ya politikalarını uygulamaya yetecek kadar destek vermeye başlayan ABD ve Avrupa üçlüsü, kendi aralarına Asya-Pasifik bölgesi devleti Japonya'yı almışlardır. *Tablo 50'deki 1972 yılındaki ICAO bütçesinin %50'sine katkı yapan devletler (ABD, Birleşik Krallık, Fransa, SSCB) ile Tablo 21'deki 1956 yılında uçak motoru birinci mülkiyet bilgisi bulunan devletleri (ABD, Birleşik Krallık, Fransa, SSCB) karşılaştırdığımızda dünya hava sahasını kimlerin yönettiğini görünür yapabiliyoruz.* Tekrar Tablo 50'deki bu sefer 1993 yılındaki ICAO bütçesinin %50'sine katkı yapan devletler (ABD, Birleşik Krallık, Almanya, Fransa, Japonya) ile Tablo 37'deki 2000 yılında uçak motoru birinci mülkiyet bilgisi bulunan devletleri (ABD, Birleşik Krallık, Almanya, Fransa, Japonya) karşılaştırdığımızda dünya hava sahasını kimlerin yönettiğini tekrar doğrulayabiliyoruz. Bu çerçevede dünya havasını yeni uçak motor birinci mülkiyeti ile yeni dünya hava sahası yönetim yapısı belirleninceye kadar ki zaman aralığında ICAO bütçesinin %50'sine katkı yapan devletler yönetmiştir genellemesi doğru olacaktır.

Soğuk savaş sonrası dönemde yeni dünya hava sahası yönetimine Shane'in geliştirdiği Open Skies (Serbest Hava Sahası) politikası aynı adla yapılan iki taraflı sözleşmeler hâkim olmuştur. İkili sözleşmelerle hayata geçirilen bu politika sonrası ABD'nin ICAO bütçesine katkısı da liderliğini korumaya devam edebileceği biçimde düşürülmeye başlanmıştır. Dünya hava sahası yönetiminde tekel oluşumuna müsaade etmeden standartları belirlemek için ABD ve AB iki taraflı Open Skies sözleşmesi yapılmış ve bu çerçevede ikisinin düzenleyici ve denetleyicisi FAA ile E(U)ASA üzerinden dünya hava sahası düzenleyici ve denetleyicisi ICAO'ya yön edilmiştir.

ICAO bütçesinin %50'sine katkı yapan devletlere 2013 yılında eklenen Asya-Pasifik bölgesinden Çin, 2022 yılında ABD'den sonra ikinciliğe yerleşmiştir. Çin hava yolu taşımacılığı için montaj uçak yapmış ve motorunu ABD-Fransa ortak tasarımından tedarik ederek bu uçağı uçurmuştur. Ancak bu uçakta Çin'in kendi uçak ve motor bilgi ve beceri bilgisi bulunmadığından Çin'i üçlü mülkiyeti bulunanlar sınıfına dâhil edemeyiz. Üçüncü mülkiyet sarmal döngüsü karar unsuruyla birinci mülkiyette yenilenebilir yakıtlı uçak motoru bilgi ve beceri bilgisi unsurunun kazanımına ilişkin üçlü mülkiyet sarmal döngüsünün çalıştırıldığı günümüzde, yenilenemez olan fosil yakıtlı uçak motoru bilgi ve beceri bilgisinin transfer edilmesi hazırlıkları da başlatılmıştır.

ABD'de eyaletler arası hava yolu rotaları ve seyrüsefer yardımcı sistemleri tesis ederek tek ABD hava sahasında yapay saha yönetimleri ve bu yönetimleri kontrol eden tek merkez 1926 yılında oluşturulmuştur. Tek dünya hava sahası yönetiminde egemenlik hak ve yetkisi için soğuk savaş bitimine kadar çok taraflı Şikago Sözleşmesi ve onun tamamlayıcısı iki taraflı sözleşmelere model Bermuda I ve II Sözleşmeleri araç olarak kullanılmıştır. Avrupa'da ise ulusal egemenlik hak ve yetkilerinin elli devletli ABD gibi geniş sınırlar içinde tek merkezden kullanılabilmesi ancak ve kısmen 2002 yılında AB Adalet Divanı kararı ve 2004 yılında yirmi beş üye devletin tesis ettiği AB Parlamentosu kararı ile kullanılmaya başlanmıştır. ABD'nin yarısı kadar ama yirmi beş, hatta 2007 yılında yirmi yedi, 2013 yılında yirmi sekiz ve 2020 yılından itibaren tekrar yirmi yedi farklı ulusal egemenlik hak ve yetkisini hava ülkelerinin sınırlarını kaldırmak ve bütünleştirmek için birleştirmesinin kolay olmayacağı çıkarımı yapılabilir. ABD tek hava sahası yönetimi 1937 yılında tek merkezde yapılan düzenlemelerin sekiz saha kontrol merkezince uygulanmakta ve dokuz bölge denetim merkezince denetlenmektedir. Dünya tek hava sahası yönetimi otuz devletin 1945 yılında PICA0 aracına binmesiyle başlamıştır. ABD PICA0'da yapılacak düzenlemelerin on bölge

denetim merkezi sorumluluk bölgeleri haritasını 1944 yılında yapmıştır. Yapılan düzenlemeleri uygulayacak yapay saha kontrol sınırlarını çizme görevi bu denetleme merkezlerinde devletlerin işbirliğiyle çizimine bırakılmıştır. Sekiz saha kontrol merkezi belirleyen elli devletli ABD’de olduğu gibi yirmi altı sözleşmecî devlet ile 1947 yılından itibaren düzenleyici olan ICAO’da yapay saha kontrol merkezi ve sorumluluk sınırları belirleme işi kolay olmamıştır. Devletlerin rızalarını alabilmek için saha kontrol adı yapay olduğunu belirginleştirecek biçimde FIR biçiminde adlandırılmıştır. Buna rağmen FIR’ların belirlenmesi ve tesisi yıllar almıştır. Günümüzde gerçek ile yapayı karıştıran, farklı yorumlayan devletlerin varlığı ise ayrı bir sorun teşkil etmektedir. ABD’de sivil-asker işbirliği jet motorunun sivil hava yolu taşıyıcı uçaklarında kullanılmaya başlandığı 1958 yılında özerk FAA yapısı kurularak sağlanmıştır. Avrupa’da 1954 yılında AEA selefi tarafından sivil-asker işbirliği önerisi altı Avrupalı devlet tarafından 1963 yılında UIR’larının kontrol ve eşgüdümlemesi için kurdukları EUROCONTROL tarafından karşılanmaya başlanmıştır. ICAO’da sivil-asker işbirliğinin uluslararası hava sahasında sağlanması bu sahadan sorumlu olan devletin komşu devletlerini iknasına ve sözleşmesine bırakılmıştır. AB 1990 yılından itibaren AEA ve ECAC tarafından geliştirilen sivil-asker işbirliği için FUA politikasını 2004 yılında yürürlüğe koymuş ve AB Komisyonu ile birlikte EUROCONTROL’ü yetkilendirmiştir. ABD’nin sekiz saha kontrol merkezi ile elli devletin hava sahasını kontrol ederek eşgüdümlemesi benzeri bir yapıyı AB’de kurmak isteyen AB Parlamentosu AB tek hava sahası için EUROCONTROL üyelerinin de katılabileceği dokuz saha kontrol merkezinin 2012 yılına kadar tesisini uygun görmüştür. ECAC’ın düzenleyicisi JAA yerine geçmesi için 2002 yılında AB ve EFTA üyesi devletlerin işbirliğiyle kurulan EASA, 2008 yılında JAA’yı eğitim merkezi olarak kabul ederek aktif olmuştur. Aynı yıl Fransa’da faaliyete geçen bağımsız ulusal denetimci DSAC, EASA düzenlemelerine yön vermeye başlamış ve 2013 yılından itibaren tüm EASA üyelerinde kendi benzerlerinin (NSA) tesis edilmesini istemiştir. FAB’ların tesisi 2014 yılına sarkmakla birlikte uygulamaya girmiş, ama 2016 yılından itibaren ihtiyaca yanıt vermediği rapor edilmiştir.

Dünya hava sahası yönetim politikalarına yön eden ABD Hava Yolu Taşıyıcıları Birliği ATA adı 2011 yılında Amerika için Hava Yolu Taşıyıcıları Birliği A4A, Avrupa Hava Yolu Taşıyıcıları Birliği AEA adı da 2016 yılında Avrupa için Hava Yolu Taşıyıcıları Birliği olarak değiştirilmiştir. A4E üyeliğine sadece AB, EFTA ve ABD vatandaşları kabul edilmiştir. Bu çerçevede AEA üyesi olan Türkiye Cumhuriyeti vatandaşları kapı dışında kalmıştır.

Arkasından Avrupa'da hava sahası yönetim politikası belirleyicisi Türk devletinin üyesi olduğu ECAC'tan 2018 yılında Türk devletinin üyesi olmadığı AB'ye geçmiş ve ve onun düzenleyici birimi Türk devletinin üye olmadığı EUASA yapılmıştır. A4E üyelerinin ihtiyaçlarına göre belirlenen AB politikası, Fransa DSAC kontrolünde EUASA'da formüle edilmekte ve 2020 yılından itibaren Türk devletinin üyesi olduğu EUROCONTROL merkezi yönetiminde ANSP'ler (Türk devletinde DHMI) aracılığıyla uygulanmaktadır. ABD ve AB korumasındaki AB üyesi Yunanistan zaten EUASA ve EUROCONTROL üyesi ve hava yolu taşıyıcıları da A4E üyesidir. Sadece EUROCONTROL üyesi Türk devleti ise politikasında ve buna göre yapılan düzenlemede yer almadan boyun eğen olmaya karar vermiş durumdadır.

COVID, hava sahasında yolcu taşımacılığı kaybının kargo taşımacılığı ile dengelendiği bir dönem olmuştur. Ancak hava sahası yönetiminde görev yapan insan kaynağının hasta olmasının sistemi kilitlediği ortaya çıkmıştır. Bu sorunun çözümü için AI ve insansız hava araçları bilgisininin geliştirilmesi önerilmiştir.

ABD sivil havacılık yapıları (Tablo 4, 6, 7, 8, 10, 11, 25, 42) AIA, ATA/A4A (sivil toplum kuruluşları) çözümünde yetersiz kaldıkları sorunları önerileriyle birlikte hükümete ve kongreye iletmeleriyle tesis edilmiştir. İhtiyaca göre dünya hava sahası yönetimi için politikalar, seyrüsefer yardımcı sistemleri geliştirmiş, dünya sivil havacılık yapılarının tesisini yönlendirmiş, politikalarını uygulayacak ve seyrüsefer yardımcı sistemlerini tesis ederek kullanacak ulusal ve uluslararası öğretim ve eğitim vermiştir. NextGen projesiyle farklı katmanlardaki hava araçlarının kontrol ve eşgüdümü ve bunların tek merkezden kontrol ve eşgüdümü için AI dâhil yönetim sistemi geliştirmeye çalışan FAA, aşağıdan A4A ve yukarıdan Kongre tarafından denetlenmektedir. Fransa sivil havacılık yapıları (Tablo 12, 13, 26, 27, 43) ABD'den farklı olarak aşağıdan yukarıya değil, yukarıdan aşağıya doğru kolonileriyle hava yolu rotalarını açık tutabilme ihtiyacını karşılayacak biçimde tesis edilmiştir. Uçak, motor, seyrüsefer yardımcı sistemleri üçlü mülkiyeti hükümet desteğiyle geliştirilmektedir. Fransa'nın da ABD gibi bilgi geliştirmeye ve öğrenime değer vermesi sayesinde tekrar yarışa dâhil olabildiği. ABD'nin NextGen projesinde ABD FAA'nın görevlendirilmesi gibi benzeri AB'nin SESAR projesinde Fransa DGAC görev almıştır. Fransa gibi AB üyesi olan Yunanistan sivil havacılık yapıları (Tablo 14, 15, 28, 29, 30, 44) içerinin değil dışarının ihtiyaçlarını karşılayacak biçimde soğuk savaşa kadar Birleşik Krallık, soğuk savaşta ABD, AB üyesi olduktan sonra AB yönlendirmesiyle tesis edilmiştir. Bu çerçevede SESAR projesi görevi bulunmadığı gibi sözleşmelerle

kabul ettiği dışarı düzenlemelerini kendi ihtiyaçlarını karşılayacak biçimde yorumlayarak hatalı bilgiyle çalışabilmektedir.

Soğuk savaş biterken Türk devleti hava sahası yönetim sistemi standartlaştırılması ise ABD'den AB'ye devredilmiştir. SSCB dağılmadan önce Karadeniz'de FIR sınırını güncelleyen Türkiye Cumhuriyeti, 1989 yılında EUROCONTROL sözleşmesiyle üye devletler ve EUROCONTROL üyesi AB ile hava sahası yönetimine ilişkin sivil ve askeri yetkililerle işbirliği yapmaya karar vermiştir. ABD ve Birleşik Krallık hava sahası yönetim bilgisiyle İTÜ'de yeterlik kazanan atanmış ve akademisyenlere, soğuk savaş sonrasında Fransa hava sahası yönetim bilgisiyle Anadolu Üniversitesi'nde yeterlik kazanan atanmış ve akademisyenler eklenmiştir. Tespit ve teşhisimiz DPT tarafından da uluslararası sivil havacılık kuruluşlarında pasif kaldığı ve politika transferi yapıldığı tespitiyle doğrulanmıştır.

SHGM yapısında genel müdüre doğrudan bağlanan AB koordinatörlüğü, düzenleme ve eğitim daire başkanlığı tesis edilerek bu daireye bağlanmıştır. Düzenleme ve eğitim daire başkanlığında AB sivil havacılık düzenlemeleri ile eğitim politikalarını EASA'dan nasıl transfer ederek denetleyeceğine ilişkin eğitimlerini Fransa'nın ENAC sivil havacılık okulundan alan atanmışlar görevlendirilmiştir. SHGM'nin EASA standartlarını transfer ederek denetlemeye başladığını açıklaması tespitimizi doğrulamıştır.

AB'nin, kendi üyelerine ilave bir kişi olarak üyesi olduğu EUROCONTROL, AB'nin tüzüğü gereği FUA politikasını (devletin hava ülkesinde ve uluslararası hava sahasında ya da tek AB hava sahasında sivil-asker işbirliği), Türkiye Cumhuriyeti SHGM dâhil üyelerinin sözleşme gereği uygulaması için baskı yapmaya başlamıştır. SHGM ayrıca Avrupa hava yolu taşıyıcıları örgütü AEA üzerinden de AEA üyesi olan THY'na aşağıdan yukarıya doğru baskıyla sıkıştırılmıştır. Sonuçta SHGM'de daire başkanına bağlı AB koordinatörlüğü istenen yönetmeliği süratle hazırlamış ve onaylatmıştır. Ancak AB'nin istediği gibi Ege Denizi ve Doğu Akdeniz uluslararası hava sahalarında sivil-asker işbirliği tesis edilememiştir. Kıbrıs'ta birleşme referandumuna evet diyen KKTC'yi tanımayan, hayır diyen sözde GKRY'yi Kıbrıs adıyla tanıyan AB'nin mantıksal yasalarının inandırıcılığının tartışmaya açık olduğu çıkarımı yapılabilir. AB, sözde GKRY'yi tanımayan Türkiye Cumhuriyeti'ni AB üyesi yapmayacağını dürüstçe söyleyemeyerek, kaypak politikasıyla 2019 yılında Türkiye Cumhuriyeti AB aday üye pozisyonunu dondurmıştır.

SES politikası kapsamında AB tarafından oluşturulan ve istenen başarıyı sağlamadığı açıklanan FAB yapısı benzeri, tek ulusal egemenlik hak ve yetkisi çatısı altında Türkiye Cumhuriyeti'nde iki FIR (İstanbul ve Ankara) SMART projesiyle tek merkez Ankara ACC'den kontrol edilerek eşgüdümlemeye başlanmıştır. SMART projesiyle AB üçlü mülkiyetinin seyrüsefer yardımcı sistemleri ve bunları kullanım eğitimi Türk devleti üçüncü mülkiyetinin para unsuru ve ikinci mülkiyeti tarafından alınarak kullanılmaya başlanmıştır. AB'nin uçağı, motoru, seyrüsefer yardımcı sistemleri ve standartlarının SHGM, DHMİ, Türkiye Cumhuriyeti'ne kayıtlı hava yolu taşıyıcıları tarafından transfer edildiği, yasalaştırıldığı, yürütüldüğü, denetlenerek raporlandığı çıkarımı yanlış olmayacaktır.

2005 yılında biçimlendirilen Türkiye Cumhuriyeti SHGM yapısı, 2018 yılında Türk devleti yönetim sistemindeki değişimle güncellenmiştir. Türk hava ülkesi yönetiminde ana koordinatör yapılan SHGM düzenleme ve eğitim daire başkanlığının, AB'nin Türk hava ülkesine yön etme giriş kapısı olarak tayin edildiği çıkarımını yapabiliriz. Bu daireye EASA düzenlemelerini Orta Doğu, Afrika, Asya devletlerine transfer etmeye araç olması için AB'nin Türkiye Cumhuriyeti'nde kurduğu sivil havacılık akademisi bağlanmıştır. COVID döneminde yüz yüze eğitim yapılamadığından bu akademinin başarısı henüz tespit edilebilmiş değildir. COVID döneminde Türkiye Cumhuriyeti'nde yolcu taşımacılığı azalırken, mal taşımacılığı artmış olmasına rağmen hava yolu taşıyıcıları ve çalışanları maddi sorunlarla karşılaşmıştır. COVID kademeli normalleşme sürecinin başladığı 2021 yılında sivil havacılık akademisinin kendisine verilen Orta Doğu, Afrika, Asya devletlerine EASA düzenlemelerini transfer etme görevinde yardımcı olması için SHGM Genel Müdürü'ne doğrudan bağlı uluslararası ilişkiler koordinatörlüğü (Dışişleri Bakanlığı ile işbirliği) tesis edilmiştir. Faaliyet raporlarında zayıf yönlerini sayan SHGM, birinci mülkiyete sahip olmadığını ve Türk hava ülkesini EUROCONTROL'un yönetiminde dolayısıyla AB politikasına ve E(U)ASA standartlarına göre yöneteceğini taahhüt etmiş durumdadır.

**Tablo 50: 1992-2024 Yılları Arası Hava Sahası Yönetimi Üçlü Mülkiyet Tablosu**

Devletler ve Uluslararası Örgütler	ABD	Fransa	Yunanistan	Türkiye Cumhuriyeti	AB	ICAO	IATA
Üçlü Mülkiyet Unsurları							
Uçak Tasarım, Üretim, Kullanım Bilgi ve Beceri Geliştirme	BOEING NASA Langley ve Ames Laboratuvarları	AIRBUS (Fransa, Almanya, İspanya, Birleşik Krallık) ATR			AIRBUS (Fransa, Almanya, İspanya, Birleşik Krallık) BOEING (ABD) Lilium (Almanya) Volocopter (Almanya) Farada (Polonya)		
Uçak Motoru Tasarım, Üretim, Kullanım Bilgi ve Beceri Geliştirme	Pratt & Whitney (IAE International) NASA Langley ve Ames Laboratuvarları General Electric Aviation (CFM International)	SAFRAN (CFM International)			CFM International + IAE International Aero Engines + Rolls Royce + Japanese Aero Engine + MTU Aero Engines (Fransa, ABD, Birleşik Krallık, Japonya, Almanya) Lilium ve Volocopter (Almanya: Elektrikli Motor) Pipistrel Vertical Solutions (Slovenya: Elektrikli ve Sıvı Hidrojen Yakıtlı Motor)		
Seyrüsefer Yardımcı Sistemleri Tasarım, Üretim, Kullanım Bilgi ve Beceri Geliştirme	Atlantic City Ulusal Havacılık Tesisleri (William J. Hughes) Teknik Merkezi ATA/A4A Hava Aletleri Laboratuvarı Oklahoma (Mike Monroney) Havacılık Merkezi [Hava Sahası Yönetim Bilgisil]	ENAC ONERA (Fransa ulusal havacılık ve uzay çalışmaları ve araştırma ofisi) Thales			AB Komisyonu + EUROCONTROL = SESAR ONERA (Fransa) CIRA (İtalya) Thales (Fransa) VTT (Finlandiya) United Technologies Research Centre (İrlanda) Doniq (Almanya) EASA - DAE	FAA McGill Üniversitesi ENAC IATA DSAC EUROCONTROL ECAC / EASA	McGill Üniversitesi ATA / AEA A4A / A4E
Birinci Mülkiyet Unsurları	1989 (Ulaştırma Bakanlığı: SHANE - ABD 1978 yılı hava yolu taşımacılığı düzenlemesi yasasını iki taraflı sözleşme ile küreselleştirme politikası - Open Skies) 2013 (FAA'dan Kongre'ye Rapor - Yeni Nesil Hava Aracı ve Motor Teknolojileri ve Alternatif Jet Yakıtı Motor Teknik Bilgisi Geliştirme Dünya Hava Sahası Standartlarını Oluşturan FAA'nın Uluslararası Politikalar ve Standartlarla Bağlı Olmadığı Beyanı) 2014 (FAA'dan Kongre'ye NEXTGEN İlerleme Raporu - Hava Sahasında Ulusal Egemenlik Yönetimi için Sivil Havacılık, Ekonomi, Çevre Koruma, İç Güvenlik ve Ulusal Savunma İhtiyaçlarını Karşılamanın Bir Sistemin Kurulması Gerektiği) 2022 (FAA Hava Sahası Yönetim Planı: ANSP = ANSP + İHAS ANSP [400 Feet {-122 metre} ve Altı] + KHT ANSP + ETM ANSP [60 Bin Feet {-18 kilometre}] ve Gerçek Hava Sahasında Son Karar Verici İnsan Danışmanı Sanal Hava Sahası (İkiz) Yöneticisi AI)	ENAC DSAC (2008) [NSA] - EASA (2008) AB Komisyonu		1990 (DPT: Türk devleti bilgiye, malzemeye döviz ödemekte / ICAO ile IATA'da yetersiz [Öneri: FAA Model Alınmalı / Uluslararası Örgütlerde Aktif Olma Yeterliği Kazanılmalı]) Erdağı * Boş Ölçütler (Uçak Sayısı, Uçulan Devlet Sayısı, Yapılan Hava Limanı Sayısı ve Büyüklüğü) Sivil Havacılık Geliştirmez. * Havacılığa İlişkin Kurtuluş Reçeteleri Üretenlere Havacılık Öğrenim ve Eğitim Yeterlik Belgesi Sorulmalı. 2018 (Saygınlık Politikası=AB Politikası: Sivil Havacılık Akademisi - AB Politikalarını ve E(U)ASA Düzenlemelerini Orta Doğu, Afrika ve Asya Devletlerine Aktarma Aracı)	1996 (AB Komisyonu: SES politikası) 1998 (AB Komisyonu: Adalet Divanı Dava) 1999 (FUA ve Dokuz Serbestlik) 2010, 2013: NSA Tesisi 2015 (EUROCONTROL: Ağ Yöneticisi Zaman-Yer Koordinesi) 2015 (AB Komisyonu Sanayi Danışma Kuruluşu: FAB'lar yetersiz, SEFIR ve SEUR ek maliyet, birinci mülkiyet işbirliği gerekli) 2016 (AB Ekonomik ve Sosyal Komitesi : FAB'lar başarısız, AB-ABD işbirliği ve vasıflı iş gücü şart) 2019, 2020 (AB Komisyonu Bilge Kişiler Grubu ve AB Ekonomik ve Sosyal Komitesi: * EUASA standartları ve EUROCONTROL merkezi yönetiminde ANSP'ler, * SES'ten DES'e [Hava Sahası Yönetim AI] dönüşüm)	ECAC - JAA - SBAC FAA - AIA DSNA - E(U)ASA EUROCONTROL SBAC - FAA A4A - A4E 2016 (ICAO Genel Kurul: Konsey: 40 / Hava Seyrüsefer Komisyonu : 21)	

**Tablo 50: 1992-2024 Yılları Arası Hava Sahası Yönetimi Üçlü Mülkiyet Tablosu**

Devletler ve Uluslararası Örgütler	ABD	Fransa	Yunanistan	Türkiye Cumhuriyeti	AB	ICAO	IATA	
Üçlü Mülkiyet Unsurları	Bilgiye Göre Uçak Üretme Becerisi	BOEING	AIRBUS	TAI	AIRBUS			
			ATR		Volocopter			
					Lilium			
	Bilgiye Göre Uçak Motoru Üretme Becerisi	Pratt&Whitney	CFM International		TEI	CFM International		
						IAE International Aero Engines		
		General Electric	Volocopter			Lilium		
	Bilgiye Göre Seyrüsefer Yardımcı Sistemleri Üretme Becerisi	William J. Hughes Teknik Merkezi	Safran	AB Komisyonu ve EASA - EUROCONTROL - HCAA	McGill Üniversitesi - İTÜ	Indra Sistemas (İspanya)		
Thales			ENAC - Anadolu Üniversitesi		Leonardo (İtalya)			
			EASA - EUROCONTROL - SHGM		Thales ve Safran (Fransa)			
					2023 (EASA: Yetkilendirilecek AB Tasarım ve Üreticileri)			
Bilgiye Göre Uçak Kullanım Becerisi	ATA / A4A	Hava Yolu Taşıyıcıları	Hava Yolu Taşıyıcıları	Hava Yolu Taşıyıcıları	AEA / A4E	IATA	A4A + A4E + Sözlü Hava Yolu Taşıyıcıları	
	Bilgiye Göre Seyrüsefer Yardımcı Sistemleri Kullanım Becerisi	FAA	DGAC (DSNA: ANSP)	HASP (ANSP)	DHMİ (ANSP)	<i>EUROCONTROL merkezi yönetiminde AB Üye Devletleri ANSP'leri</i>		1948: FIR Kontrol
						Droniq (Almanya: İHAS Trafik Yönetimi)		1958: UFIR Kontrol
Birinci Mülkiyete Üretimde ve Kullanımda Yaşanan Sorunu Çözüm Önerisi İle Birlikte Raporlama	2017 (A4A'dan Kongre'ye Mektup - FAA'nın NEXTGEN'e İlişkin Sorununun Sebebi: İşlevsiz Yönetişim)	Hava Yolu Taşıyıcıları	HASP	2013 (IATA [AEA] - Türkiye Cumhuriyeti Hava Yolu Taşıyıcıları: FUA) + EUROCONTROL - SHGM	1995 (AEA: Avrupa Hava Sahası Yoğunluğu)	IATA	2015 (ATA - AEA: 2015 (Maliyet ve Rekabete Etki Eden Politikalarda Uluslararası Politikaların Tercih Edilmesi)	
	2023 (A4A'dan Kongre'ye Mektup - Hava Seyrüsefer Emniyeti Gelişimi için İnsana ve Alt Yapıya Yatırım / Kaynak - 1970 Yılında Tesis Edilen Hava Limanı ve Hava Yolu Rotaları Geliştirme Fonu)	DSNA			DSAC			2016 (A4E: Rekabet için AB Üyesi Devletlerin Genç İşsizlerinden Faydalanma)

**Tablo 50: 1992-2024 Yılları Arası Hava Sahası Yönetimi Üçlü Mülkiyet Tablosu**

Devletler ve Uluslararası Örgütler	ABD	Fransa	Yunanistan	Türkiye Cumhuriyeti	AB	ICAO	IATA
Üçlü Mülkiyet Unsurları							
Uçağa, Uçak Motoruna, Seyrüsefer Yardımcı Sistemlerine İlişkin Tasarım, Üretim, Kullanım Bilgi ve Beceri Tecrübesi	BOEING + Pratt&Whitney + General Electric	ENAC		İTÜ: McGill + ICAO + IATA	1990 (ECAC)		ATA + AEA
	1992 (ATA-EAS Programı-Shane-ICAO Standartlarından Öncelikli Open Skies Sözleşmesi-IATA Standartlarından Öncelikli Hava Yolu Taşıyıcıları İttifakları)	AIRBUS + ATR + CFM International + Safran + Thales		Anadolu Üniversitesi : ENAC	EUROCONTROL, SESAR, AIRBUS, CFM International, IAE International, AEA	ICAO Dokümanları ve Ekleri	A4A / A4E
	2011 (ATA – A4A)	DGAC		SHGM Sivil Havacılık Akademisi E(U)ASA + EUROCONTROL	2016 (A4E)		
Para	Gerçek ve Tüzel Kişilikler	Gerçek ve Tüzel Kişilikler	Gerçek ve Tüzel Kişilikler	Gerçek ve Tüzel Kişilikler	2020 (SESAR gerçek ve tüzel kişilikler)		
Üçüncü Mülkiyet Unsurları	1992 (Open Skies: <a href="#">Hollanda</a> ) [KLM-Norwest Hava Yolu Taşıyıcıları İttifak Sözleşmesi] 1994 (Kongre: FAA Görevi – Tayyare, Motor, Seyrüsefer Yardımcı Sistemleri ve Sivil-Asker İşbirliği Geliştirme Politikası Üretme)	AB kararları, üye devletlerin yasalarından istün Madde 5: AB yetkileri kullanımı, yetki ikamesi ve orantılılık ilkesi 2002: AB Adalet Divanı Kararı 2004: AB Parlamentosu Kararı (SES)		1990 (Fransa FIAS Yardımıyla Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Okulu – Kararname)	1997 (AB Parlamentosu: Tek AB Hava Sahası)		
	1996 (Kongre: FAA'ya Hava Sahası Tasarımı için Bütçe Tahsis [İpuucu: Müşteri kim? İhtiyacı ne?])	2005 (Kararname: DSNA Kuruluşu)		DHMİ AIP: Atina FIR'ın (yapay) Doğu Sınırı Türkiye Cumhuriyeti'nin (gerçek) Batı Sınırı Olabilmesi Hiç Mümkün Değil	2002 (AB Adalet Divanı: AB Tek Hava Sahası yetkilisi AB) 2002 (AB Parlamentosu: Düzenleyici EASA) 2004 (AB Parlamentosu: SES I – FAB – FIR [Kapasite]) 2005 (AB Parlamentosu: Hava Sahası Esnek Kullanım – Zamansal Koordine) 2007 (AB Konseyi: SESAR [AB Komisyonu + EUROCONTROL]) 2007 (AB-ABD İkili Open Skies Sözleşmesi: Yolcu Taşımacılığı Beş ve Kargo Taşımacılığı Yedi Serbestlik)	1992 (ICAO – Ölçüde Standardizasyon [Feet, Deniz Mili, Knot])	
	2003 (Kongre: FAA Görevi – Tayyareye İlişkin Üçlü Mülkiyeti Eşgüdümleyerek Dayanıklı Tayyare Gövdesi Malzemesi Araştırma Mükemmeliyet Merkezi Tesis Etme)	2008 (Kararname: Ekoloji, Enerji, Sürdürülebilir Kalkınma ve Bölge Planlama Bakanlığının Merkezi Yönetimi – DGAC)		2005 (TBMM: SHGM Yasası – Düzenlemelerde Uluslararası Standartlar Geçerli)	2008 (AB Parlamentosu: Düzenleyici bağımsız tüzel kişilik EASA [AB sivil havacılık düzenleyicisi])		
	2003 (Kongre: Ulaştırma Bakanı Görev – NEXTGEN Proje Yönetimi [2025 Yılı Hava Yolu Ulaşım Yol Haritası] ve Üst Düzey Politika Komitesi Oluşturma)	2008 (Kararname: DSAC Kuruluşu)		2011 (EUROCONTROL Sözleşmesi gereği: SES Çerçevesinde SMART Projesi – İstanbul ile Ankara Yapay FIR'lar Tek Saha Kontrol Merkezine / Yeni Radarların AB Üreticilerinden Tedariki)	2009 (AB Parlamentosu: SES II [Performans] / Komisyona tavsiye vermesi için Sanayi Danışma Kuruluşu) 2013 (AB Komisyonu: Üye devletlerde yapılanma ihtiyacı – Bağımsız Ulusal Denetim Otoriteleri) 2014 (AB Parlamentosu: FAB 2012 Yılı Tesis Etmeyenlere Dava)		
	2007 (AB-ABD İkili Open Skies Sözleşmesi: Yolcu Taşımacılığı Beş ve Kargo Taşımacılığı Yedi Serbestlik)	2018: AB Parlamentosu Tüzüğü (AB Sivil Havacılık Düzenleyicisi EUASA Kuruluşu)		2011 (KHK: SHGM Yapısı – AB Düzenlemelerini Takip ve Eğitim Dairesi / İdari Para Cezası Verme Yetkisi)	2018 (AB Parlamentosu: A4E sonrası EUASA kuruluşu)		
	2012 (Kongre: FAA Modernizasyon ve Reform Yasası - İHAS'ın Ulusal Hava Sahası Sistemi ile Bütünleştirme Yol Haritası Belirleme Görevi)			2014 (SHGM: FUY Yönetmeliği)	2019 (COVID 19: Kargo Taşımacılığı) 2020 (AB Komisyonu: SES yerine DES [Hava Sahası Yönetim Desteği - AI] ve FAB yerine EUROCONTROL merkezi yönetiminde ANSP'ler)	2002 (Konsey: 36) 2005 (Hava Seyrüsefer Komisyonu: 19)	
	2021 (ABD – BK Open Skies Sözleşmesi: BK'nın Deniz aşırı Bölgelerine Erişim Hakka)	2023: EUASA Düzenlemesi (Seyrüsefer Yardımcı Sistemleri Yetki Verilen AB Tasarım ve Üreticilerinden Tedarik Edilmesi)		2018 (Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi) KHK: SHGM 2005 Yasası (33 Madde İptal)	2023 (EUASA: Seyrüsefer Yardımcı Sistemleri Birinci Mülkiyeti Yetkilendirme)		
	Birinci Mülkiyetin Ürettiği ve/veya Geliştirdiği Politikalardan Birisinin Uygulanması için Karar Verme			2020 (Parlamento: EUASA 2018 Tüzüğüne göre HCAA ve HASP Kuruluşu)			

## SONUÇ

Motorla yön edilebilir uçak için üçüncü mülkiyetteki karar unsuruyla üçlü mülkiyet unsurundaki birinci mülkiyet akıl (kafa ya da yöneten) ve ikinci mülkiyet beden (kol ya da yönetilen) işbölümü ile üçlü mülkiyet sarmal döngüsünün çalıştırılmasına karar verilmeseydi ulusal egemenlik esasında hava ülkesinin yönetiminden söz edilemezdi. Bu çerçevede devletin hava ülkesini yönetme sorununun üçlü mülkiyet sarmal döngüsünün Langley ve Wright Kardeşler ile başlatılması ve Bleriot tarafından ada olan Birleşik Krallık'a havadan izinsiz giriş olayıyla ortaya çıktığını söyleyebiliriz. Bu izinsiz giriş, Roma döneminden beri yapılageliş kuralı olan ve önce Birleşik Krallık'ın öncülüğünde devletlerin hukuk ilkesi olarak kabul ettiği "toprak sahanın sahibi olan gerçek kişinin üzerindeki hava sahasının da sahibi olduğu" kuralını değişime uğratmış, gerçek kişilerin sorunu devlet tüzel kişiliğinin sorunu haline gelmiştir.

Ulusal egemenlik hak ve yetkisi bulunan devletin temelinde sözleşme ve dolayısıyla mantık yasası vardır. Devlet ya da ulus gücü ya da ulusal egemenlik ağırlık merkezi olan sözleşmenin dayanağı mantık yasasıdır. Bynkershoek, Jellinek, Fauchille egemenlik ve serbestlik dışında arada başka birşeyler olamayacağını izah etmişlerdir. Bir ulusun her bir vatandaşı mantık kurallarına dayalı olarak yapılmış olan sözleşmeye uymayı, uymama durumunda kendisine uygulanacak yaptırımları kabul ettiğine söz vermiştir. Sözleşme ya vardır, bu durumda ulusal egemenlik ya da devlet vardır; ya da yoktur, bu durumda da serbestlik ya da doğa yasası vardır. Bunun aksini izah etmeye çalışmak mantıksal çıkarıma uygun olmayacaktır. İçgüdüsel olarak var olan kendini koruma hakkı doğa yasasında yerini almıştır. İnsana ise bu hak doğa yasasında akıl ve beden mülkiyetleri ile verilmiştir. Bu çerçevede hipotez (1)'de ifade edilen serbestlik kuramının her insanın dolayısıyla kişinin doğa yasası gereği kendini koruma hakkının mantık yasasında da var olduğu çıkarımı doğrulanmıştır.

Hava sahasında dokuz serbestlik derecesi egemenlik hak ve yetkisi bulunan devletlerin kararıyla geçerli olabilmektedir. Serbestlik derecesi kabulüne karar vermek, söz vermek ulusal hak ve yetkisinde bir azalmaya ya da bir çoğalmaya sebebiyet vermez. Bununla birlikte, bir ulusun diğer uluslara etki derecesini, kendi ülkesinden elde edebileceği fayda derecesini artırıp azaltabilir. Birinci mülkiyetini kullanma kararlığı olanın doğa yasası gereği kendisini koruyabilmesi, mantık yasası yaparak ve bunu kabul ettirerek uygulatması daha kolaydır. Oysa tam aksine birinci mülkiyetini kullanma kararlığı olmayanın kendisini doğa yasasıyla bile koruyabilmesi zor, mantık yasası yapabilmesi ya da bu yasa için bir öneride bulunabilmesi olasılığı tartışmaya

açıktır. Ama her ikisinin de karar verme unsurlarının bulunduğu üçüncü mülkiyetleri dokuz serbestlik derecesini tanıyabilir. Özetle birinci mülkiyetini kullanmakta kararlı olan kararsız olanın ikinci mülkiyetine yön eder. Bu çerçevede serbestlik politikasını savunan devlet/devletler hangileridir ve neden sorusunun yanıtını verebiliriz. Dönemin bilgisine göre motoruyla birlikte uçak bilgisi yaratan birinci mülkiyetli devletler henüz alçaktan ve iniş kalkış yaparak uçabilen uçağın kolonilerine hızla ulaşabilmesinin yolunu toprak sahanın sahiplerine ait olan hava sahası hukuk ilkesini kaldırmakta, hava sahasını sahipsizleştirmekte bulurlar. Hava sahasını sahipsizleştirmenin nasıl olacağı tartışmasında birinci mülkiyeti bulunan Avrupa devletleri iki gruba ayrılır. Sayıca en fazla uçak motor birinci mülkiyeti olan Fransa ile Almanya dünya hava sahası yönetimine hükmedebilmek ve üçüncü mülkiyetlerini genişleterek geliştirebilmek için havanın serbestliğini kullanırlar. Diğer grup ise yön edilebilir uçağın serbest olan havada değil, hava sahasında var olduğunu ve hava sahasının toprak saha sahibinden alınarak devletin sahibi ulusa verilmesi gerektiğini savunur. Diğer grupta yer alan Birleşik Krallık, ilk gruptaki Fransa ve Almanya'ya göre sayıca daha az farklı uçak motor birinci mülkiyetini bulundurmaktadır. Üstelik Fransa'nın bir uçağı deniz üstünden uçarak Birleşik Krallık kara ülkesine habersiz inebilmiştir. Birinci Dünya Savaşı'nda hava sahasını yasaklamının oldukça zor olduğu gibi uçak motoru birinci mülkiyetine sahip olmayan bir devletin mantık yasası yapabilmesinin de mümkün olamayacağı anlaşılır. Savaş sonrası 1919 yılı Paris Sözleşmesi ile devletin hava ülkesi varlığı kabul edilir. Aynı Sözleşme ile dokuz serbestlik derecesinden ilk iki serbestlik derecesi yürürlüğe girer. Bu çerçevede hipotez (2) ile varsaydığımız serbestlik savunucularının, hava aracı üreten ve hava sahasında taşımacılık yapan şirketlerin kayıtlı oldukları devletler olduğu kısmen doğrulanmıştır. Yeni düzeltilmiş Hipotez (2): *serbestlik savunucuları, uçak motor bilgisinde dünya liderliğini ele geçiren kişilerdir.* Bu hipotez *Jane's All the World's Aircraft 1913* ve Tablo 3, 21, 23, 40, 41 ve 49 ile doğrulanmıştır.

İkinci Dünya Savaşı sırasında işgale uğrayan Fransa'nın tekrar ayağa kalkabilmesi, sarmal döngüyü üçüncü mülkiyetinde depoladığı birinci mülkiyet bilgisini ENAC öğrenim kurumunu tesis etmeye karar vererek çalıştırmasıyla mümkün olmuştur. ABD, soğuk savaş sakinleme döneminde Birleşik Krallık ile Fransa'yı bilgilendirerek hava yolu rotalarında hizmet ve ücret belirleyicilik görevi verilen IATA'nın bu görevini (sivil havacılık ekonomik yönleri düzenleme) Tablo 40'dan da anlaşılacağı gibi sonlandırmaya başlamıştır. Kendi tek hava sahasında serbestleşmeyi uygulamaya sokan ABD, soğuk savaş sonlandığında dünya hava sahasını serbestleştirmek için "open skies

(serbest hava sahası)” politikasını geliştirmiştir. Soğuk savaş sonrası dönemde (Tablo 37) jet motoru birinci mülkiyeti sahipliğine ABD ve Birleşik Krallık’a ilave olarak bu ikisiyle ortaklık kuran Fransa, Almanya, Japonya üçlüsü dâhil olmuştur. Brezilya ile Kanada uçak birinci mülkiyetine sahip olmakla birlikte, motorunun birinci mülkiyetine Brezilya’da Birleşik Krallık, Kanada’da ABD sahipliği sebebiyle Birleşik Krallık’a ve ABD’ye, öğrenim ve eğitim bakımından ise Brezilya’da Fransa FIAS ile ENAC’a ve Kanada’da ABD-Birleşik Krallık McGill’e bağımlıdırlar. IATA’dan sonra ICAO standartları da “open skies” ikili sözleşmelerinin yön edimine girmiştir. Bu çerçevede tekrar doğrulanan düzeltilmiş (2): *serbestlik savunucuları, uçak motor bilgisinde dünya liderliğini ele geçiren kişilerdir*. Üçlü mülkiyet unsurları ile oluşturulan üç dönemin değerlendirmesinin sunulduğu Tablo 17, Tablo 34 ve Tablo 50 ile de doğrulanan hipotez (2)’ye göre düzeltilmiş yeni hipotez (3) hava sahası yönetimini biçimlendirenler serbestlik savunucularıdır. *Ana ilkesi bilgi yaratabilme birinci mülkiyetini kazanmadır*.

ABD’de 1921 yılında uçak ile motorunun üçlü mülkiyetine sahip olan özel tüzel kişilerin işbirliğiyle kurulan sivil toplum kuruluşu Havacılık Ticaret Odası ACCA, federe devletlerin farklı yasaları yerine federal devletin ABD tek hava sahası yasası yapmasını istemiştir. ACCA’nın ABD “tek hava sahası politikası” federal düzeyde Kongre tarafından 1926 yılında anayasaya uygun bulunarak yasalaştırılmıştır. Bu yasa ABD tek hava sahasında eyaletler arası sınırları kaldırmış, hava yolu rotalarını ve bu rotalar boyunca seyrüsefer yardımcı sistemlerini kurarak yapay saha yönetimine başlamıştır. Fransa’da ise ACCA gibi bir Oda bulunmamakla birlikte, hükümet ABD’de olduğu gibi “kolonilerine doğru tek hava sahası” tesis edebilme ihtiyacını karşılayacak bir serbestlik politikası geliştirmiştir. Bu çerçevede daha 1911 yılında Rousseau’nun izah ettiği gibi “kamu düzenini korumak için kamu gücü olan egemenlik yetkisini kullanma hakkı” bulunduğu gerekçesiyle ve yasa yerine bir kararname ile hava yolu rotalarını ve uyulması gereken kuralları uygulamaya ve denetlemeye başlamıştır. Çok taraflı 1919 yılı Paris Sözleşmesi ile Tablo 24’te yer alan “ilk iki serbestlik derecesi” (üzerinden uçuş ve teknik duruş hakkı) ve bu sözleşmeyi esas alan Yunanistan iki taraflı sözleşmesi ile sıralı kabotaj hakkını içeren “sekizinci serbestlik derecesi” hakkı elde ederek, kolonilerine doğru hava yolu rotasını tesis etmiştir. Fransa, yeni kurulan Türk devletine baskı yapmasına rağmen Yunanistan’dan aldığı gibi bir “sekizinci serbestlik derecesi” hakkını Türk devletinden alamamıştır. Maalesef Türk devletinin bu başarısını (sıralı kabotaj hakkı vermeme, Türk kara, deniz, hava ülkelerinde ticari taşımacılık yapma hakkını sadece Türk vatandaşlarına verme) başarısızlık olarak izah edenlere,

Türk ulusunun Kurtuluş savaşı'nda atalarının kaniyle kazandığı Türk ülkesinde kabotaj hakkının Türk ulusuna ait olduğunu hatırlatırız.

ABD'de 1926 yılı yasası ile uygulamaya giren yapay saha yönetimi (eyaletler arası sınırları kaldırarak tek ABD hava sahasında yapay sahalar ve bunların merkezlerinin bir merkezden yönetimi), aslında Avrupa'da 1919 Paris Sözleşmesi ile (sözleşmeci devletler arasındaki sınırları kaldırarak tek hava sahası yönetimi) uygulanmak istenmiştir. Ama bilgi yaratma birinci mülkiyeti bulunmayan, ancak beceri elde etme ikinci mülkiyeti tesis etmeye çalışan sözleşmeci devletlere on yıl sonra 1929 yılında IATA ve Fransa aracılığıyla CINA/ICAN tarafından Sözleşme'nin madde 15'i netleştirilerek izah edilebilmiştir. Devletler arası sınırlardan geçen hava seyrüsefer yollarının tesisini hava limanı tesis etmek olarak algılayan bu sözleşmeci devletlere, bu maddeden hava yolu rotaları, giriş ve çıkış kapıları, bu yollarda hava seyrüsefer yardımcı sistemleri tesis etmenin anlaşılması gerektiği açıklanmıştır. Örneğin sözleşmeci devletlerden biri olan Yunanistan'da bu madde ancak İkinci Dünya Savaşı sonrasında ABD aracılığıyla işlerlik kazanabilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nde ise saha yönetiminin nasıl uygulanacağına ilişkin 1939 yılında bir talimatın var olduğu bilinmektedir.

Avrupa hava yolu taşıyıcı şirketleri Avrupa'da ortak ihtiyaçlarını karşılayabilmek için 1919 yılında Uluslararası Hava Trafik Birliği IATA (İkinci Dünya Savaşı sonrasındaki Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği IATA değil) sivil toplum kuruluşunu kurarken, ABD'deki hava yolu taşıyıcı şirketleri 1936 yılında ATA sivil toplum kuruluşunu tesis etmiştir. IATA'nın ihtiyacı devletler arasında hava yolu rotalarının ve seyrüsefer yardımcı sistemlerinin sözleşmeci devletlerce tesis edilmesiyle, ATA'nın ihtiyacı federal devlet tarafından eyaletler (federe devletler) arası saha yönetimine ilave olarak eyaletler içinde de uçağı park yerinden park yerine seyrüsefer yardımcı sistemlerini tesis ederek yönetmesi olmuştur. Ayrıca ATA, hükümetten hava yolu rotalarında ücret ve hizmet standardizasyonunu sağlamasını (teknik düzenlemeye ilave olarak ekonomik düzenleme yapmasını) talep etmiştir. ATA ihtiyacı hükümet yasa tasarısının 1938 yılında Kongre onayı sonucu Sivil Havacılık Otoritesi (CAA) ve Sivil Havacılık Kurulu (CAB) adlı örgütler tesis edilerek karşılanmıştır. İki yıl sonra 1940 yılında CAA adı Sivil Havacılık İdaresi olmuştur. ABD İkinci Dünya Savaşı öncesinde tek hava sahasının merkezi yönetimini dokuz yapay sahada sekiz saha kontrol merkezine tanıdığı yetki genişliği ile gerçekleştirmeye başlamıştır. Bu çerçevede ABD'de aşağıdan yukarıya doğru özel tüzel kişiliklerinin

ihtiyaçlarına göre biçimlenen sivil toplum kuruluşları ve kamu tüzel kişilikleri, Fransa’da ise tersine yukarıdan aşağıya doğru devlet tüzel kişininin ihtiyacına göre özel tüzel kişiliklerin ve ulusal/uluslararası sivil toplum kuruluşlarının biçimlendirildiği görülmektedir.

ABD kaynaklı dünya bunalımı, ABD federal devlet tüzel kişininin üçüncü mülkiyet para unsurunun devletten sipariş ve destek alan özel ve devlet tüzel kişilerinin üçüncü mülkiyet para unsurlarına girdinin azalmasına sebep olmuştur. Özellikle ABD’de özel tüzel kişileri ikinci mülkiyet beceri unsurları (birinci mülkiyetin yarattığı bilgiye göre uçağı, motorunu, seyrüsefer yardımcı sistemlerini montaj dâhil üretme ve kullanma becerileri) için kendi birinci mülkiyet bilgi unsurlarını (uçak, uçak motoru, seyrüsefer yardımcı sistemleri tasarım, üretim, kullanım bilgisi) kullanırlar. Bu çerçevede özel tüzel kişilerin ikinci mülkiyet ve birinci mülkiyet ihtiyaçları için gereken devlet tüzel kişininin üçüncü mülkiyet para unsurundan özel tüzel kişiliklerin üçüncü mülkiyet para unsuruna girdinin azaldığı ortadadır. Özel tüzel kişiliklerin ikinci mülkiyet beceri unsurları durma noktasına gelirken, birinci mülkiyet bilgi unsurlarına yatırım yapılamamış, bunun sonucunda özel tüzel kişilerin ve dolayısıyla federal devlet tüzel kişininin üçüncü mülkiyet bilgi ve beceri unsurları duraklamıştır. İkinci mülkiyeti bulunanlar grubunda olan ABD hava yolu taşıyıcı şirketleri eyalet (federe devlet) sınır geçmeyen iç uçuşlarındaki seyrüsefer yardımcı sistemlerini eyalet tüzel kişileri ile birlikte idare edemez duruma gelmişlerdir. Bu çerçevede 1936 yılında ATA tesis edilmiş ve federal devlete ihtiyaç bildirilmiştir. Eyaletler arası uçuşlarda olduğu gibi eyaletler içi uçuşların kontrolü de federal devlete bırakılmak istenmiştir. Üçlü mülkiyet sarmal döngüsünü başlatabilmek için federal devlet üçüncü mülkiyetindeki yasa (karar) unsuru harekete geçmiştir. ABD tek hava sahasının tam kurulumu federal devlet tüzel kişininin merkezi kontrolünde bu dönemde başlamış ve üçlü mülkiyet sarmal döngüsü işler duruma getirilmiştir. ABD ekonomik durgunluğu etkisine karşı Fransa ise tepki olarak, özel tüzel kişilerin üçüncü mülkiyetlerine devlet tüzel kişiliği üçüncü mülkiyeti ile ortak olmayı geliştirmiş, birinci ve ikinci mülkiyetlerde yarı kamu teşebbüsleri kurmuş ve üçlü mülkiyet sarmal döngüsünü çalıştırmıştır. Yunanistan’da ise ikinci mülkiyet bulundurabilmek için özel ve devlet tüzel kişileri üçüncü mülkiyet ortaklığı ile yarı kamu teşebbüsü teşkil edilmiştir. Sıra Türkiye Cumhuriyeti’ne geldiğinde Türk gerçek kişilerinin ve özel tüzel kişilerinin üçlü mülkiyet sarmal döngüsünü çalıştırma gayretleri devlet tüzel kişiliği engeline takılmıştır. Türk devlet tüzel kişiliğinde Türk gerçek ve özel tüzel kişilerin başarısını çekemeyen, ulus yerine yabancılara hayran kişisel çıkar düşkünü liyakatsız gerçek kişilerin etkisiyle liyakatlı Türk gerçek

kişilerinin birinci mülkiyet bilgi geliştirmelerine izin verilmemiş ve dolayısıyla üçlü mülkiyet sarmal döngüsünün çalıştırılması önlenmiştir.

Tek hava sahasını yönetebilmek için 1937 yılından itibaren yapay dokuz saha oluşturan ABD, 1944 yılında kendi sivil havacılık idaresi CAA yapısına, dünya hava sahası yönetimini biçimlendirmekten sorumlu bir yönetici yardımcısı ilave etmiştir. Şikago Sözleşmesi hazırlığında tek ABD hava sahası gibi dünyada bölgelerden oluşan on yapay hava sahası oluşturmuştur. Bu bölgelerin her birinde de kendisinde olduğu gibi yapay sahalar oluşturmak istemiştir. Ancak bu bölgelerde ulusal egemenlik hak ve yetkisiyle donatılı devletler ABD'deki ikinci kademe federe devlet (eyalet) olmadıklarını, gerçek hava ülkelerini de içine alacak yapay hava sahalarının kontrolünde kendilerinden daha üstün bir güç kabul etmedikleri için yetkilerini herhangi bir komşu ulusal egemenliğe devredemeyeceklerini açıklamışlardır. Buna karşı Şikago Sözleşmesi'nde de konuya ilişkin bir zorlayıcı madde yer almadığı, saha kontrolünü komşu devletlerin bölge toplantılarında iki taraflı veya çok taraflı sözleşmeyle (ulusal egemenlik kararı ile geçerlilik kazanan mantıksal yasa) tesis edebilecekleri belirtilmiştir. Bu süreçte Yunanistan ile Türkiye Cumhuriyeti, oluşturulacak yapay saha kontrol sınırlarının gerçek sınır olmadığını, dünya hava seyrüseferinin emniyeti için sorumluluk sahalarına ait olduğunu ve hatta bu yapay sınırların keskin olmadığını, bir kesişim sahası içerdiğini ve değişebileceğini kabul etmişlerdir. ICAO yapay bölgelerinden biri olan Kuzey Atlantik bölgesinde 1948 yılında yapılan hava seyrüsefer toplantısında yapay saha adı FIR olarak değiştirilmiştir. Her bir FIR'da insanların ve mallarının bir yerden bir yere emniyetli ve güvenli taşınabilmesi için uçakları kontrol eden ve eşgüdümleyen merkezler, devletlerin kendilerince tesis edilmeye başlanmıştır. Ayrıca yapay FIR sınırı gerçek hava ülkesi sınırından ayırt edilebilir yapılmış ve taban sınırı toprağın veya suyun 200 metre üstünden başlatılmıştır. Bu çerçevede uluslararası hava sahasında suyun 200 metre üstüne kadar hiçbir devlete sorumluluk verilmediğinden bîhaber olunduğu, bir varlığın bedeninin bir kısmı uluslararası su sahasındayken diğer kısmının ulusal hava sahasında olacağı önermesinin hatalı olduğu çıkarımını yapmamız yanlış olmaz.

Bulutların üstüne çıkan jet motorlu askeri uçaklara 1958 yılında jet motorlu sivil hava yolu taşımacılığı uçaklarının da ilave olmasıyla hava seyrüseferinin emniyeti için yapay FIR üstünde bir yapay sahaya daha ve sivil-asker işbirliğine ihtiyaç doğmuştur. ABD'de sivil-asker işbirliği için CAA yerine FAA tesis edilmiştir. Alt sınırı toprağın veya suyun 700 feet (200 metre) üstünden başlayan yapay FIR'ın üst sınırı 20000 feet

(6000 metre) olarak kabul edilmiş ve üstünde FIR'ın üst sınırından başlayan jet motorlu uçaklar için UIR (Üst Uçuş Bilgi Bölgesi) adıyla yapay saha tesis edilmiştir. Bu yenilik Avrupa'da altı devlet sivil-asker işbirliğiyle 1963 yılında EUROCONTROL kurularak sağlanmıştır. Altı devlet UIR yapay sahasında sınırlarını kaldırmış ve tek UIR yapay sahası yönetim sorumluluğu EUROCONTROL'e bırakılmıştır.

Teknik bilgi sadece uçak ile motor için gelişmemiş, bu ikilinin artan sayısıyla dünya hava sahasında insan üçlü mülkiyetini emniyetli ve güvenli taşıyabilmesi için seyrüsefer yardımcı sistemlerine ilişkin de gelişmiştir. ABD'de ATA-CAA işbirliğiyle 1957 yılında geliştirilen bilgisayar-radar entegrasyonu (bütünleşmesi) 1958 yılında FAA tesis edildikten sonra kullanıma başlanarak kontrolörlere kolaylık sağlanmıştır. Fransa'da ise aynı sistem SGACC-CENA işbirliğiyle teşkil edilerek 1961 yılından itibaren kullanıma girebilmiştir. Yunanistan ile Türkiye Cumhuriyeti'nde ise söz konusu yıllarda yapay FIR sınırları ancak tesis edilebilmiş, hava sahası Truman yardımıyla askeri radarlar kurularak kontrol edilmeye başlanmıştır. Türk devletine Marshall yardımıyla gelen sivil radar ise beceri gerektiren ikinci mülkiyetin yokluğu sebebiyle kullanılamamış, bilgisayarla bütünleşik radar ancak 1978 yılında İtalya'dan tedarik edilerek ve ikinci mülkiyet için eğitim alınarak hizmete girebilmiştir.

SSCB, bütün bu sistemin dışındayken çok taraflı Şikago Sözleşmesi'nde Birleşik Krallık ve Fransa isteğiyle ilk iki serbestlik derecesi kabul edilmiştir. ABD'nin Havana Sözleşmesi'ndeki beş serbestlik derecesini küreselleştirme hedefine ise tam olmasa bile Birleşik Krallık tarafından iki taraflı Bermuda I Sözleşmesi üzerinden ulaşılmıştır. ABD lehine olan ekonomik kazanç, Birleşik Krallık kontrolünde tesis edilecek IATA'ya hava yolu taşımacılığının ekonomik düzenleyiciliği verilerek dengelenmiştir. Şikago Sözleşmesi ile kurulan ICAO'ya ise teknik düzenleyicilik verilmiştir. Teknik düzenleyicilik CINA/ICAN karşılığı olan ICAO ANC'de ABD CAA kontrolünde yapılmaktadır. SSCB'nin Şikago Sözleşmesi onayıyla birlikte 1970 yılından itibaren oyunun kurallarında değişiklik yapılmaya başlanmıştır. ABD, Birleşik Krallık kontrolünde olan IATA'nın ekonomik düzenleyicilik rolünü sonlandıracağını bildirince, Birleşik Krallık ABD lehinde olan Bermuda I Sözleşmesi yerine karşılıklığı geçerli yapan Bermuda II Sözleşmesi'ni koymuştur. ABD FAA tek ABD hava sahasında ATA'nın önerisini dikkate alarak geliştirdiği ABD hava yolu taşımacılığı deregülasyon politikasını 1978 yılında yasalaştırmıştır. ABD tek hava sahasında hava yolu taşıyıcılarına uçuş yapmak istedikleri hava yolu rotalarını ve bu rotalarda uygulayacakları hizmetler ile ücretlerini belirleyebilme serbestliği tanımıştır. ATA'nın

önerisiyle, kâr getirmeyen terk edilen hava yolu rotalarının kullanımına devam edilebilmesi için federal devlet desteği verileceği karara bağlanmıştır. ABD'den bir yıl sonra 1979 yılında stratejik ortağı Birleşik Krallık kendi hava sahasında serbestleştirmeye geçmiştir.

Birinci Dünya Savaşı, İkinci Dünya Savaşı ve soğuk savaş sona erdiğinde ilk gündem maddesi hava sahası yönetimi işbirliğinde kullanılacak ölçü birimlerinin belirlenmesi olmuştur. Birinci Dünya Savaşı sonrası Avrupa'da Fransa etkisindeki CINA/ICAN tarafından kabul edilen metrik sistem, İkinci Dünya Savaşı sonrası dünyada ABD etkisindeki ICAO'da deniz mili, feet, knot birimleri eklenmiş ve bu birimler soğuk savaş sonrası dünyada da ABD etkisindeki ICAO tarafından standart ölçü birimleri olarak kabul edilmiştir.

ABD'nin oyun kuralları belirleyiciliğinde öne çıkan Shane, geliştirdiği politika ile ABD'nin kâr getirmeyen küçük şehirleri büyük şehirlere bağlayan hava yolu rotalarında hava yolu taşımacılığına federal devletin üçüncü mülkiyetinin para unsuruyla verdiği destek yerine, bu rotalara yabancı hava yolu taşıyıcılarının desteğini yerleştirmesi biçiminde özetlenebilir. Bu politika "Open Skies" adıyla tanınmış ve iki taraflı sözleşmelerle hayata geçirilmeye başlanmıştır. Open Skies (Serbest Hava Sahası) sözleşmesini onaylayan taraflar için 20.yüzyılın patronları olan ICAO ve IATA düzenlemeleri önceliğini yitirmiştir. Bu serbestleştirme politikası öncelikle AIA (ABD) ile SBAC (Birleşik Krallık) üçlü mülkiyetinin genişlemesine hizmet etmeye başlamıştır. Dünyada sayısı artan hava yolu taşıyıcıları uçaklarını AIA (ABD) ve SBAC (Birleşik Krallık) üyelerinden ABD ve Birleşik Krallık kredileri ile satın almaya başlamışlar ve doğal olarak yedek parça ile bakım ihtiyaçlarını da bunlardan karşılamak durumunda kalmışlardır. Bu AIA ve SBAC üyeleri ucuz ikinci mülkiyeti bulunan devletlerde üretim tesisleri kurmuşlar ve bu devletleri kendi birinci mülkiyetlerine bağımlı yaparak üçüncü mülkiyet para unsurlarını büyütmüşlerdir. Birinci Dünya Savaşı öncesinde dünya hava sahası yönetimine yön veren, İkinci Dünya Savaşı sonrası'nda ise ENAC'ı tesis etmeyi başararak toparlanmaya başlayan bir zamanların lider serbestlik destekleyicisi Fransa, bu sefer serbestlik karşıtları arasında yerini almıştır. "AB tek hava sahası politikası" geliştirilmiş ama kabotaj hakkını korumak isteyenlerin engeline takılmıştır. Bu engel, AB Adalet Divanı kararı ile ortadan kalkmıştır. AB tek hava sahasında dokuz serbestlik derecesinin tamamı tanınmış, tek AB hava sahasında AB vatandaşlarının kabotaj hakkı geçerli olmuştur. AB ile ABD arasında iki taraflı "Open Skies Sözleşmesi" yürürlüğe girmiştir.

AB tek hava sahasında, ABD tek hava sahasında tesis edilen ve 1948 yılında FIR adı verilen yapay sahalardan benzeri birden fazla yapay FIR'ın bir araya getirilmesiyle adına FAB denilen yeni yapay sahalardan oluşturulmasına karar verilmiştir. Ancak ABD tek hava sahasının oluşumu aşağıdan yukarıya ihtiyaç gereği federe devletlerce de desteklenerek kabul görmüşken, AB tek hava sahasının oluşumu üye devletlerin hava ülkelerindeki hak ve yetkileri yukarıdan aşağıya yargı zoruyla terk ettirilmek istenmesi sebebiyle FAB tesisi ne kolay ne de başarılı olabilmektedir. Avrupa'da hava sahası yönetim politikası belirleyicisi Türkiye Cumhuriyeti'nin üyesi olduğu ECAC'dan 2018 yılında Türkiye Cumhuriyeti'nin üye yapılmadığı AB ve onun düzenleyici ve denetleyici birimi EUASA olmuştur. AB'nin 2020 yılında açıkladığı yeni politikasına göre FAB'lı SES yerine bilgi işlem sistemli DES geçmiş ve uygulayıcı da EUROCONTROL merkezi kontrol ve eşgüdümünde EUROCONTROL üyesi devletlerin ANSP'leri yapılmıştır. Uçak motoru için de jet motorundan sıfır karbon yayımlı motora geçilmesi kararı alınmıştır.

Birinci mülkiyette ihtiyaca göre uçak motoru ve emniyetli uçuşları için seyrüsefer yardımcı sistemleri tasarım, üretim, kullanım bilgi ve beceri bilgisindeki gelişim yapay FIR altına ve yapay UIR üstüne birer yapay saha tesisini gerektirmiştir. Dikeyde üst üste dört yapay hava sahası: (1) İHAS-KHT yapay sahası (122 metre [400 feet] altı) - (üst sınırı 200 metre [700 feet]). (2) FIR (alt sınırı 200 metre [700 feet] ve üst sınırı 6000 metre [20000 feet]). (3) UIR (alt sınırı 6000 metre [20000 feet] ve üst sınırı 18000 metre [yaklaşık 60000 feet]) (4) Upper Class E (alt sınırı 18000 metre [yaklaşık 60000 feet]). Yeni ihtiyaç ise bu yapay hava sahalalarının her birinde ayrı ayrı ve birlikte emniyetli ve güvenli uçuş için eş zamanlı, sürekli ve süratli analiz ve sentez ile karar vererek eşgüdümleme gereği biçiminde belirlemiştir. Bu karmaşık hava sahası yönetimi için ABD ile AB işbirliği yapmışlardır. Resim 3'deki karar verme biçimi için elektronik bilgi işlem sisteminde AI kullanım ve seyrüsefer yardımcı sistemleri teknik bilgisi geliştirme çalışmaları devam ederken, üretilen modeller denenmeye başlanmıştır.

EUROCONTROL üyesi Birleşik Krallık, AB üyeliğinden ayrılmasıyla EUASA üyeliğinden de çıkmıştır. Birleşik Krallık'ın AIRBUS uçağı ile motoruna ilişkin uçlu mülkiyet ortaklığındaki özel tüzel kişileri ile A4E üyesi özel tüzel kişileri yerlerini muhafaza etmektedirler.

Soğuk savaş sürecinde aktif olan IATA, 21.yüzyıla birlikte pasifleştirilmiş ve tamamen ABD A4A ve AB A4E politika transfer aracı olarak kullanımda kalması istenmiştir. Aynı durum ICAO için de geçerlidir. ABD, Birleşik Krallık, Fransa'nın

ICAO bütçe katkıları (Tablo 49) dünya hava sahasına yön etme politikalarının onayına yetecek seviyeye düşürülmüştür. Bu düşüş AIRBUS ile BOEING uçaklarının üçlü mülkiyetini genişletmelerine araç yapılan Türk devleti ile BAE ikinci mülkiyeti ve üçüncü mülkiyeti karşılığında 2014 yılından itibaren ICAO bütçesine katkıda %1'in üzerine çıkarılmıştır. Türk devleti bu durumu ulusuna saygınlık kazandırma politikası söylemiyle izah etmektedir. Hava sahası yönetimine ilişkin üçüncü mülkiyet bilgi ve beceri unsuru İTÜ aracılığıyla ABD ile Birleşik Krallık politikası için birinci mülkiyeti geliştirerek genişleten McGill Üniversitesi'nden ve Eskişehir Teknik Üniversitesi aracılığıyla Fransa ile Fransa'nın yön ettiği AB politikası için birinci mülkiyeti geliştirerek genişleten ENAC'tan transfer edilerek doldurulmaktadır. Ayrıca COVID öncesinde Türk devleti AB'nin birinci mülkiyetine AB üçüncü mülkiyet para unsuru karşılığında taşeronluk yapma kararı almıştır. Afrika ve Asya devletlerinin üçüncü mülkiyet beceri unsurunu geliştirmesi için ikinci mülkiyetine eğitim vermeye AB'nin birinci mülkiyetinin geliştirdiği dokümanlarıyla AB'nin finanse ettiği Sivil Havacılık Akademisi'nde başlamıştır.

Karşılaştırmalı analiz yöntemi için model olarak seçtiğimiz sorunlu komşumuz AB üyesi Yunanistan, Birinci Dünya Savaşı sonrasında korumalarının isteğiyle CINA/ICAN üyesi yapılmış, hava ülkesini merkez ülkelerin sömürgelere ulaşımı için serbest kullanıma açmıştır. Birleşik Krallık'ın etki sahasında olan Mısır hava ülkesinin sömürgelere ulaşım yolu olarak kullanılması da benzer durumdur. Türkiye Cumhuriyeti'nin tam bağımsız hava ülkesi ile bu iki bağımlı hava ülkesini aynı terazide tartmak doğru olmaz. Yunanistan'ın 1931 yılında havacılık emniyetine ilişkin karasularının genişliğinin on (10) deniz mili olarak ilan etmesi, koruması Birleşik Krallık tarafından da doğru bulunmamış ve İkinci Dünya Savaşı öncesinde bu durum düzeltilmiş ama Yunanistan'ın kendisi bile bu düzeltmeyi idrak edemediği işgal ile uğraşmaya başlamıştır. Bir devlet insan gibi hem doğa yasası hem de mantık yasası gereği kendisini bedeninin, sınırlarının ötesinden, ilerisinden korumak, savunmak ister. Bu istek için var edilen yapay sınırlar (kırmızı çizgiler), Türkiye Cumhuriyeti dâhil her devletin uygulamasında mevcuttur. Türkiye Cumhuriyeti de 1925 yılında benzer bir talimatname yayınlamıştır. Ancak Yunanistan devleti 1975 yılında haksız işgallerinin Türk devletince geri püskürtülmesi sonrası 1931 yılı kararnameyi gerçek karasuyu genişliği kendi ulusal yasalarında o tarihten beri geçerliymiş ve yapılageliş kuralı olmuş gibi ilan etmeye kalktığında, Türk devletinin haklı itirazı ile karşılaşmıştır. Aslında Yunanistan'da İkinci Dünya Savaşı öncesi yayınlanan 1940 yılındaki yasa 1931 yılındaki kararnameyi iptal etmiştir. Bu yasa bir Yunan siyasi partisinin ABD Dışişleri

Bakanı'na gönderdiği mektubun açıklanmasıyla yeni bir bulgu olarak ilk defa tezimizde tespit edilmiştir.

İlk defa tezimizde tespit edilen diğer iki bulgu ICAO 1948 yılı Kuzey Atlantik bölge toplantısı dokümanındandır. FIR adının ne zaman ortaya çıktığı ve ne olduğu bu dokümanda açıklanmıştır. Bu bilgiye daha önce erişilmiş olsaydı, FIR'ın ABD'de saha yönetimi için var edilen yapay sahanın adı olarak bu toplantıda kabul edildiği ve FIR alt sınırının kara sahası ve/veya deniz sahası 200 metre üzerinden başladığı bilinirdi. Muhtemelen Yunanistan bu bulguyu ve 1940 yılındaki yarasını 1988 yılında fark etti ve bir yasa yayınladı. Bu 1988 yılı yarasında 1931 yılındaki kararnamesini aktifleştirdiğini ve on (10) deniz mili genişliğindeki karasuları içerisinde habersiz motor çalıştırmayı yasak ettiğini duyurmuş ve sadece hava gemisi değil su gemisi de motor çalıştırdığı anda Yunanistan'a bilgi vermek zorunda tutulmuştur. Bu çerçevede AB üyesi olan Yunanistan'ın ve GKRY'yi Kıbrıs adıyla üyesi yapan AB'nin EUROCONTROL aracılığıyla Türk hava sahası yönetim standartlarını belirlediğini, Türkiye Cumhuriyeti'ni Ege Denizi ve Doğu Akdeniz'de yapay İstanbul FIR ve yapay Ankara FIR sınırlarına sıkıştırarak, gerçek karasularını ve üzerindeki hava ülkesini küçültmeye çalıştığını söyleyebiliriz. Son olarak Yunanistan EUROCONTROL'e sunduğu 2022 yılındaki tek Avrupa hava sahası raporunda karasuları genişliğini on (10) deniz mili olarak beyan etmiştir. TBMM tarafından 8 Haziran 1995 tarihinde Yunanistan'ın Ege Denizi'nde karasuları genişliğini altı (6) deniz mili üzerine çıkarması durumunda önlem alması için tam yetki verilen hükümetin bu beyana yanıtı öğrenilememiştir.

Yolumuzun son durağına gelmiş bulunuyoruz. Türk devletine ulusal egemenlik esasında hava ülkesinin yönetimi için politika önerebiliriz. Devletin hava ülkesini yönetmesi, birinci mülkiyeti olan aklıyla üçüncü mülkiyetindeki bilgi ve beceri tecrübesini ve parasını araç olarak kullanarak ihtiyacını karşılayacak yol haritasına karar vermesiyle gerçekleşir. Üçüncü mülkiyetindeki karar verme unsurunu aktif eden devlet üçlü mülkiyet sarmal döngüsünü başlatmış olur. Birinci mülkiyeti yöneten olan aklıyla ikinci mülkiyeti yönetilen olan bedenine komuta ederken ve üçüncü mülkiyetini geliştirirken ilk iki mülkiyet beslenmiş, uçak, motoru, seyrüsefer yardımcı sistemleri bilgi ve beceri bilgisi geliştirebilmiş, bunları test edebilmiş, insanların birbirine zarar vermeden ihtiyaçlarını karşılayabilme aracı olarak kullanıma sunmuştur. Hava sahasını yönetebilmek için öncelikle devletin birinci mülkiyeti olan aklıyla üçüncü mülkiyetindeki maddi ve manevi birikimini ulusun ortak ihtiyacı olan uçak motor tasarım, kullanım, kontrol bilgi ve beceri bilgisi geliştirme yol haritasına karar vermesi

gerektiği açıktır. Türk devleti İkinci Dünya Savaşı sonunda THK eliyle bu birinci mülkiyeti kazanmış, ama kişisel yararını kendi ulusunun yararıyla bütünleştirmek yerine yabancı çıkarına boyun eğmeyi seçmiştir. Türkiye Cumhuriyeti, vatandaşının kendisinden ve bir yabancı devlet vatandaşından daha bilgili olabileceğini kabullenememe hastalığı bulunan seçilmiş ve atanmışların saldırısına uğramıştır.

Bu çerçevede Türk devletine üç politika önerisi sunmaya karar verdiğimiz tezimizin ilk politika önerisinin adı günümüzde de uygulanmakta olan “saygınlık politikası”dır. Desteklemediğimiz ama uygulamada olması sebebiyle ‘sorun çıkarmadan sessiz kal ve aynen devam etmesini sağla’ anlayışıyla ilk önerimiz olarak beyan ettik. Dünyanın ilk yirmi büyük ekonomisinden biri olan Türkiye Cumhuriyeti, dünya hava sahası yönetim yapısını biçimlendiren ABD, Birleşik Krallık, AB (Fransa) üçlüsünün amacına saygınlık politikasıyla araç olmaya karar vermiştir. Bu karar Türk ulusunun çoğunluğun desteğini almıştır. Engeller temizlenerek 2014 yılından itibaren belirginleşen bu politika ile Türkiye Cumhuriyeti’nin ikinci ve üçüncü mülkiyetleri, ABD, Birleşik Krallık, AB (Fransa) üçlüsünün özel ve devlet tüzel kişilerinin birinci mülkiyetlerine üçüncü mülkiyetlerini genişletme aracı yapılmıştır. “Open Skies” politikası gereği ABD ile AB ICAO bütçesine katkı oranını düşürürken kendi paylarından Türk devletine aktararak Türk devletinin saygınlık kazanmasının yolunu açmışlardır. Ayrıca Türkiye Cumhuriyeti’ne kayıtlı hava yolu taşıyıcı şirketleri de üyesi oldukları IATA’da A4A-A4E işbirliğinin aracı olarak saygınlık kazanmışlardır. İlave olarak sıfır karbon yayacak yakıt kullanan motorlu uçak birinci mülkiyeti gelişim sürecinde Airbus ve Boeing, fosil yakıt kullanan motorlu uçaklarının birinci mülkiyetini ihraç etme hazırlığına başlamıştır. Saygınlık politikası gereği ne kadar çok devlete ve hava limanına uçuş yapılırsa o kadar çok saygınlık kazanılacağı varsayımının son derece tehlikeli olduğu söylenebilir. Bu politika Boeing ile Airbus ve dolayısıyla ABD, Birleşik Krallık, Fransa, Almanya, İspanya, Japonya devletlerinin üçüncü mülkiyet para unsuruna katkı sağlamakta ve birinci mülkiyetlerinin komutasına Türkiye Cumhuriyeti’nin ikinci mülkiyetleri ile boyun eğdirilmektedir. Dahası Afrika ve Asya devletlerinin hava ülkeleri yönetimlerinde EUASA düzenlemelerini takip edebilmesi ve EUROCONTROL merkezi yönetimiyle koordineli çalışabilmesi için Türk devleti eğitim (ikinci mülkiyete kullanım bilgisi) transfer üssü yapılmış, AB tarafından bir kez daha Türk devletinin saygınlığı artırılmıştır. Bu çerçevede sonuç olarak “saygınlık politikası” için ABD, Birleşik Krallık, Fransa, Almanya, İspanya, Japonya devletlerinin vatandaşlarının birinci mülkiyeti ile Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarının ikinci mülkiyeti arasında işbölümü ve üçüncü mülkiyette birinci mülkiyetin lehine işbirliği biçimi olduğu

çıkarmı yanlış olmayacaktır. Bununla birlikte bu “saygınlık politikasına” karar veren Türkiye Cumhuriyeti temeli sözleşmeye dayanan egemenlik hak ve yetkisinden hiçbir şey kaybetmemiştir. Bugün boyun eğen yarın boyun eğdiren olabilir.

İkinci politika önerimiz dünyanın en büyük yirmi ekonomisinden biri olduğu belirtilen Türkiye Cumhuriyeti'nin, kendisinin ve uyruğu olan özel tüzel ve gerçek kişilerin üçüncü mülkiyetlerindeki para unsuru ile uçak, motor, seyrüsefer yardımcı sistemleri birinci mülkiyetini geliştiremeyeceği, bilgi ve beceri bilgisi üretemeyecekleri tezini savunanlar içindir. Bu tezi savunanların mantık yapısına araç olup politika önerimizin adına “denetimli serbestlik” dedik. Türkiye Cumhuriyeti THK aracılığıyla 1941 yılında uçak mühendisliği öğrenimi, 1946 yılında milli ve yerli hava yolu taşımacılığı için uçak ve 1949 yılında yerli ve milli pistonlu motor bilgi ve beceri bilgisi tasarlayarak, test ederek, üreterek ve hatta Danimarka devletine satarak üçlü mülkiyeti kazanmıştır. Ayrıca Türkiye Cumhuriyeti 1946 yılında yaklaşık 100 milyon ABD doları dış ticaret fazlası vermiştir. Bu çerçevede Türk devletinin üçüncü mülkiyetindeki para unsurunun birinci mülkiyeti geliştirmek için yetersiz olduğunu savunanların üçüncü mülkiyet bilgi ve beceri unsurunda bir bilgi kirliliği olduğunu söyleyebiliriz. Aksi durumda Türkiye Cumhuriyeti'nin hava yolu taşıyıcı şirketi olan DHY'nın bedava yabancı uçak ile donatılması için Türk devletinin üçüncü mülkiyetindeki para unsurunun yetersiz olduğu gerekçesini mantıkla açıklayamayız. Muhtemelen bedavacıların üçüncü mülkiyet bilgi ve beceri unsurundaki kirlilik birinci mülkiyetlerinin bedava uçaklar için gerekli ikinci mülkiyeti elde edebilme ve sürdürebilme için gerekli üçüncü mülkiyet para unsurunu düşünmüyor ya da büyük resmi okuyamıyor. Türk devleti eğer isterse ulusun üçüncü mülkiyetindeki parasını bazı yabancı/yerli özel tüzel/gerçek kişilerin üçlü mülkiyetindeki parasına transferi “denetimli serbestlik” politikası ile durdurabilir. Türk devleti üçüncü mülkiyet karar unsuruna önerimiz yeni bir yapı için önce eskisinin ortadan kaldırılarak alanın serbestleştirilmesi ve sonra yeni temelle istenen yapının kurulması uygulamalarında olduğu gibi önce SHGM, DHMİ yapılarını kaldırması ve dolayısıyla hava yolu taşıyıcı şirketlerinin yetkilerine son vermesi olacaktır. Böylece önce dışarıdan içeriye yabancı devletin ve vatandaşının politikasını, uçağını, motorunu, seyrüsefer yardımcı sistemlerini, yedek parçalarını, uçak motor yakıtını ve içeriden dışarıya üçüncü mülkiyet para unsurunu transfer etme durdurulacaktır. Sonra yapay Ankara FIR ile İstanbul FIR yönetim yetkisinin AB tek hava sahası yönetimi için merkezi düzenleyici EUASA (Türkiye Cumhuriyeti'nde SHGM) ile uygulayıcısı ANSP'lerin (Cumhuriyeti'nde DHMİ) merkezi kontrolünü sağlayan EUROCONTROL'e terk edilmesi gerekir. Bu

yetki terki için Türkiye Cumhuriyeti ile AB arasında (yapay İstanbul ve Ankara FIR yönetimleri için seyrüsefer yardımcı sistemleri, yedek parçaları, bakımları dâhil malzeme ve personel masraflarını karşılama, hava yolu taşıyıcılarını yetkilendirme [dokuz serbestlik ya da hava kabotaj hakkını tanıma], ikinci mülkiyetin ihtiyaçlarını karşılamak için kendi üçüncü mülkiyetini kullanma yetkisi terkini içeren) bir sözleşme yapılarak onaylanacaktır. Bu yetki terki sadece Şikago Sözleşmesi kapsamında sivil havacılığa ilişkindir. Türkiye Cumhuriyeti hava ülkesi yönetim yetkisi ve dolayısıyla koruması ve doğal olarak askeri savunma sistemleri, Şikago Sözleşmesi gereği Türkiye Cumhuriyeti yetkisinde kalmaya devam edecektir. Yunanistan'ın, GKRY'nin ve AB'nin ve hatta kişisel yararlarını ulusal yarardan üstün tutan Türk devletindeki aktörlerin istediği gibi Ercan hava sahası ile Ercan hava limanı yönetimi de AB'ye terk edilecektir. ICAO bütçesine katkı oranı en düşük seviyeye indirilecek ve EUROCONTROL üyeliğinden çıkılarak rapor verme işlemi sonlandırılacaktır. Bu yetki terki sonrası ulusun parası (Türkiye Cumhuriyeti üçüncü mülkiyet para unsuru) eski teknik bilgiye transfer edilmeyeceği gibi, yabancı ulusun ve vatandaşlarının birinci mülkiyetine boyun eğilmeyecek ve araç olunmayacaktır. Türkiye Cumhuriyeti ve KKTC hava ülkelerinde yapılan sözleşmeye aykırı hareketler, kendilerine ve BM'ye rapor edilecektir. Bu rapor Türk devleti Dışişleri Bakanlığı koordinatörlüğünde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve İçişleri Bakanlığı tarafından oluşturulacak bir denetleme ve raporlama kurulu tesis edilerek hazırlanacaktır. Denetleme ve Raporlama Kurulu gerekirse diğer bakanlıklardan yardım alabilecek ve TBMM'ye altı ayda bir rapor verecektir. "Denetimli serbestlik" politikası ile ulusal egemenlik hak ve yetkisinde herhangi bir kayıp olmayacaktır.

Üçüncü ve sonuncu politika önerimiz "üçlü mülkiyet politikası"dır. Bu politikanın temelinde Türk ulusunun birinci mülkiyeti olan aklı, ikinci mülkiyeti olan bedeni, üçüncü mülkiyeti olan akıl ve bedeniyle ihtiyacını karşılayacak yol ve araç geliştirebilecek tecrübesi, para basabilme yetkisi ve bu ikisini birleştirerek üçlü mülkiyet sarmal döngüsünü başlatacak, uygulatacak ve denetleyecek mantıksal karar yeterliği yer alır. Tezimizde Türk ulusu hava ülkesi yönetim birinci mülkiyetine soğuk savaş öncesi sahip olmuşken ve İkinci Dünya Savaşı'na katılmayarak yıkıma uğramamışken, Türk devleti üçüncü mülkiyetindeki mantıksal kararıyla ABD birinci mülkiyetine boyun eğme yolunda ikinci ve üçüncü mülkiyetlerini kullanma sarmal döngüsünü başlatmıştır. Soğuk savaş dönemi öncesi birinci mülkiyetini tekrar çalıştırmasına bağlı olan üçlü mülkiyet politikası, Türk devletinin öğrenim politikasını değiştirmesini öncelikle ve ısrarla önermektedir. Bir aklın yol ve araç bilgisi üretebilmesi için ezber yerine yoruma

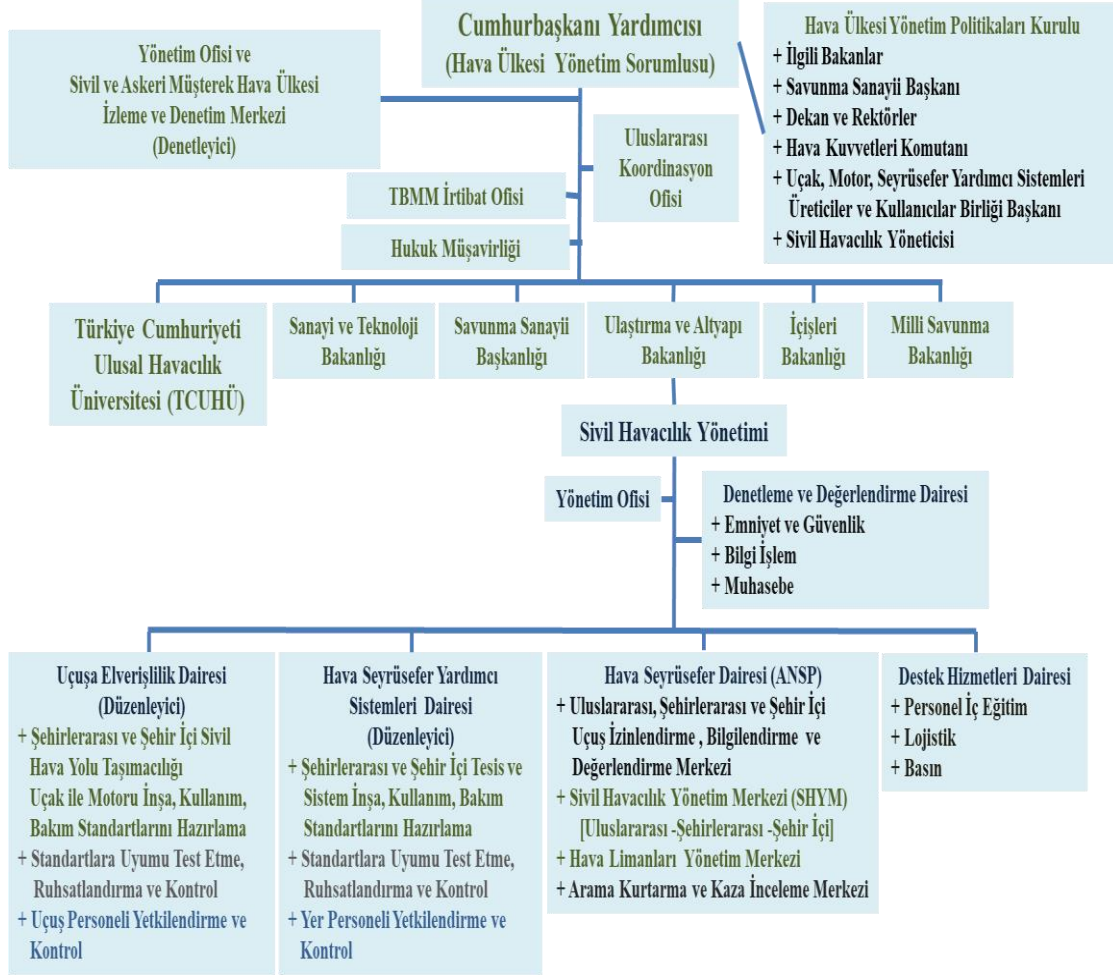
dayalı öğrenime ihtiyacı bulunduğu bilinmektedir. Her fikrin yanlış ve doğru olma olasılığı, kullandığı yol ve araçla mantık süzgecinden geçirilerek değerlendirilebilir. Ezber yaparak taklit ve montajda diğer benzerlerinizle standartlara göre rekabet edebilmek mümkün olabilir. Ama yorum yaparak farklı bakış açısıyla farklı tasarım geliştirebilir ve daha iyisi için öncelikle kendinizle rekabet edebilirsiniz. Farklılık sayesinde boyun eğmeden hava ülkenizi yönetebilir ve hatta zamanla boyun eğdirerek yabancı hava ülkelerine yön edebilirsiniz. Günümüzde sıfır karbon yayımlı motor teknik bilgisi geliştirme, tasarım ve üretim sürecindeki dünyanın en ileri motor birinci mülkiyeti bulunan Rolls Royce'un yönetim kurulu başkanı her ne kadar ABD ve Birleşik Krallık birinci mülkiyetinin hâkim olduğu bir İTÜ mezunu olsa bile sonuçta Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı Erginbilgiç'dir. Bulduğu yere kayırmacılıkla değil, önce kendisiyle ve sonra başta ABD ile Birleşik Krallık vatandaşlarıyla liyakatla rekabet ederek gelmiştir. Farklılığı ile bulunduğu yerdedir.

ABD-Birleşik Krallık politikalarına göre ICAO-IATA bilgisini geliştiren McGill Üniversitesi'nden bilgi transfer eden İstanbul Teknik Üniversitesi'nde Türk ulusunun yararına bilgi geliştirilmesine müsaade edilmesinin sınırlı ve kontrollü olduğunu ifade etmiştik. Aynı durum Fransa çıkarına göre AB politikasına yön vererek E(U)ASA bilgisini geliştiren ENAC'tan bilgi transfer eden Eskişehir Teknik Üniversitesi ve Yakın Doğu devletlerine AB politikasını transfer etmeye yönelik AB'nin kurduğu Sivil Havacılık Akademisi için de geçerlidir. Birleşik Krallık'ın AB'den ayrılmasıyla AB tek hava sahası yönetim politikasının etkili yetkin gücü Fransa'nın bu duruma İkinci Dünya Savaşı sonrası Fransa'nın birinci mülkiyet hafızasını canlandırması için tesis ettiği ENAC sayesinde otuz yıl sonra ABD bağımlılığından kurtularak geldiğini izah etmiştik. ABD federal devletinin birinci mülkiyeti için uçak ile motor bilgi ve beceri bilgisi geliştirmede iki laboratuvarı ve seyrüsefer yardımcı sistemleri bilgi ve beceri bilgisi inşasında da bir havacılık merkezi ile teknik merkez çalıştırdığı bilinmektedir. Tasarı bilginin modellenerek laboratuvarında test edilmeden ikinci mülkiyet üretim ve kullanımına verilmediği açıktır.

Bu çerçevede üçlü mülkiyet politika önerimizin geliştirilmeye açık örgütlenme önerisi Tablo 51'deki gibidir. Bu yapının ana merkezi Türk ulusu yararına hava ülkesi yönetimini geliştirmesi, koruması, genişletmesi için uçak, motor, seyrüsefer yardımcı sistemleri bilgi ve beceri bilgisi geliştirerek test edecek çalışan ve yeterli laboratuvarları bulunan Türkiye Cumhuriyeti Ulusal Havacılık Üniversitesi (TCUHÜ) olacaktır. TCUHÜ, ulusal egemenlik esasında hava ülkesinin yönetimi için gerekli sivil ve askeri

personel önlisans, lisans, yüksek lisans ve doktora öğretim üssü olacak ve kendi gelişimi için akademisyen ihtiyacını da karşılayacaktır. TCUHÜ akademisyenleri, öğrencileri, çalışanları Türk vatandaşı ve öğrenim dili Türkçe olacaktır.

**Tablo 51:** Türkiye Cumhuriyeti Hava Ülkesi Yönetim Yapısı Önerisi Tablosu



TCUHÜ öğrenci seçim sınavı yükseköğretim kurumları sınavından farklı olarak üç aşamalı olacaktır. İlk aşama en az üç yolla çözüme ulaşılabilecek yoruma dayalı üç sorulu (her bir soru 20 puan) yazılı sınav, ikinci aşama psikomotor sınavı (20 puan) ve son aşamada fiziki yeterlilik sınavı (20 puan) yapılacaktır. Sınavdan geçme notu her bir 20 puanın en az 10 puanı alma şartıyla toplam 100 puan üzerinden en az 50 puan olacaktır. Başarılı olanlar en yüksek puandan aşağıya doğru sıralanarak bölümleriyle birlikte önlisans öğrenimine yerleştirileceklerdir. Öğrenci sayısı belli dört senelik lisans öğreniminin ilk iki senesinde önlisans öğrenimi yapılacaktır. Önlisans bitiminde başarı sıralamasına göre lisans öğrenimine devam edecek öğrenciler saptanacaktır. Üretim ve kullanıma ilişkin ikinci mülkiyet önlisans ile kazanılmış olacaktır. Uçak kullanmak ve asker olmak isteyenler önlisans bitiminde sağlık muayenesinden geçeceklerdir. Aynı çatı altında öğrenim gören önlisans (ikinci mülkiyet) ve lisans (birinci mülkiyet) sivil ve askeri öğrencileri TCUHÜ’de öğrenime hak elde ettikleri andan itibaren sivil-asker

işbirliği ve işbölümü için birbirlerini tanıma ve birlikte çalışabilme yeterliği kazanmış olacaklardır. Yaz aylarında uygulamalı eğitimlerle bilgilerini pekiştirerek becerileri de gelişen öğrenciler, Türk hava ülkesi yönetimine tek bir akıl ve tek bir beden olarak hazır duruma geleceklerdir. TCUHÜ’de öncelikle her bir öğrenciye kendisiyle dürüst rekabet edebilme öğretilenektir. Bu çerçevede kendi gelişimine yön vererek ulusun konforlu yaşamasında kendisine düşen sorumluluğu yerine getirmiş olacaktır. Aklını geliştirebilen bir ulusun bedeni de bu akli besleyecek biçimde gelişecektir. Hava ülkesi yönetim hiyerarşik yapısında yukarıya tırmanabilmek için yüksek lisans öğrenimini tamamlamak gerekecektir. Üst yöneticilerin ve hava ülkesi yönetim sorumlusu olacak Cumhurbaşkanı Yardımcısı’nın doktora öğrenimini tamamlamış olması şartı aranacaktır. Yüksek lisans öğrenimine TCUHÜ lisans öğrenimini tamamlayanlar altı yıl hava sahası yönetiminde çalıştıktan sonra başvurabileceklerdir. Yüksek lisans öğrenimi için lisans yeterlik notu ve çalışma döneminde elde edilen başarılar değerlendirme ölçütü olacaktır. TCUHÜ’de iki yıllık yüksek lisans öğrenimi sonrası yeterlik notu ve dört yıllık hava sahası yönetim hiyerarşik yapısında yapılan görev ve başarı değerlendirmesine göre doktora öğrenimi yapılabilecektir. TCUHÜ doktora öğrenim yeterlik notu ve görevde elde edilen başarılar Türkiye Cumhuriyeti hava ülkesi yönetim hiyerarşik yapısında Cumhurbaşkanı Yardımcısı olma yolunu açacaktır. Türk ulusunun seçilmiş Cumhurbaşkanı Yardımcısı olabilmek için TCUHÜ doktora öğreniminde yeterlik ve ulusun gücünü kazanmak gerekir. TCUHÜ’ye yabancı öğrenci girişine izin, ancak üçlü mülkiyet sarmal döngüsünde üçüncü nesil teknik bilginin tasarımı ve ilk nesil teknik bilginin yabancı devletlere açılmasına TBMM kararıyla başlanabilir. TCUHÜ’nün ilk amacı Türk hava ülkesinde şehirlerarası ve şehiriçi emniyetli ve güvenli uçuş için uçak, motor (hidrojen ve elektrik yakıtlı), buna ilişkin seyrüsefer yardımcı sistemleri, AI kontrol sistemi tasarım, üretim, kullanım teknik bilgisini var etmek olacaktır. Bu amaca ulaşılırken uluslararası sivil hava yolu taşımacılığına son verilerek ABD, Birleşik Krallık, AB birinci mülkiyet etkisine tepki verilmeye başlanabilecektir.

ENAC, EUASA, EUROCONTROL birinci mülkiyetinin bilgisini transfer eden Sivil Havacılık Akademisi kapatılırken, Eskişehir Teknik Üniversitesi ile ABD-Birleşik Krallık birinci mülkiyetinin bilgisini transfer eden İstanbul Teknik Üniversitesi havacılık bölümleri yabancı devletlerin hava sahaları yönetiminde çalışabilecek öğrencileri eğitmeye devam edebilir. Boeing ve Airbus üçlü mülkiyetlerinin de yer aldığı A4A ve A4E hava yolu taşıyıcılarının Şikago Konferansı sırasında Avustralya-Yeni Zelanda tezi olan “dünyanın kârlı hava yolu rotalarında uçuş yapabilmesine araç

olma” yolundan çıkılacaktır. Türkiye Cumhuriyeti üçüncü mülkiyetinin karar verme unsuru ile saygınlık politikasına son verildiğini ve üçlü mülkiyet politikası ile üçlü mülkiyet sarmal döngüsünün çalıştırmaya başlatıldığını açıklamak doğru bir seçim olacaktır.

Yabancı devletlerin hava yolu taşıyıcılarına Türk devletince belirlenecek hava limanları (örneğin: İstanbul Hava Limanı, Trabzon Hava Limanı, Diyarbakır Hava Limanı, Antalya Hava Limanı) yedi serbestlik hakkı ile açık olacaktır. Ege denizi hava sahasında sivil havacılık uçuşlarını kontrol eden Atina FIR’dan (yapay hava sahasından) İstanbul FIR’a (yapay hava sahasına) ya da Türkiye Cumhuriyeti hava ülkesine giriş ve buradan çıkış kapıları kapatılacak ve buna ilişkin sözleşme gereği ICAO bilgilendirilecektir. Doğu Akdeniz hava sahasında ise Lefkoşe FIR’dan (yapay hava sahası) Ankara FIR’a (yapay hava sahası) ya da Türkiye Cumhuriyeti hava ülkesine giriş ve çıkış mevcut durumda olduğu gibi sadece KKTC tavsiyeli hava sahası kontrolünde olacaktır. Bu durumun sona ermesi için BM ve AB Yunanistan devletini araç olarak kullanma hodperestliğinden vazgeçerek, Yunanistan ile Türkiye Cumhuriyeti üçlü mülkiyetinin işbirliği ve işbölümüyle gelişebilmesinin yolunu açacaklardır. Bu açılacak yolun ilk kapısı KKTC’nin BM tam üyeliğinin kabulü ve ikinci kapısı Yunanistan’ın hayal dünyasında yaşamasına son vererek Türkiye Cumhuriyeti ile birlikte karasuları genişliğini Lozan Sözleşmesi’ndeki gibi üç (3) deniz miline geri çekerek sahip olduğu adaların üçlü mülkiyetini barış içinde geliştirmeye odaklanması olacaktır. Aksi durumda yabancı hava yolu taşıyıcılarının uçakları belirlenen giriş kapılarından Türk hava ülkesine girip, belirlenen uluslararası hava limanlarına yolcu ve kargo bırakabilecek, alabilecek ve belirlenen çıkış kapılarından hava ülkesini terk edeceklerdir. Bu belirlenen uluslararası hava limanlarından ulaşılacak istenen şehirlere ve yerleşim yerlerine Türk ulusunca sahip olunan TCUHÜ üçlü mülkiyeti tarafından mal ve hizmet taşımacılığı yapılacaktır. Türkiye Cumhuriyeti’nin kamu ve özel aktörlerinin işbirliği ve işbölümüyle TCUHÜ’de ve laboratuvarlarında geliştirilen uçak, motor, seyrüsefer yardımcı sistemleri bilgileriyle yapılan modeller TCUHÜ test sahalarında denenecek ve onaylanarak seri üretim ve kullanıma geçilecektir. Türk hava ülkesinde ve yapay hava sahası olan İstanbul FIR ile Ankara FIR’da milli ve yerli seyrüsefer yardımcı sistemleri ile kontrol ve eşgüdümleme Hava Seyrüsefer Daire Başkanlığı bağlısı olan Uluslararası ve Ulus İçi (Şehirlerarası ve Şehir İçi) Sivil Havacılık Yönetim Merkezi (SHYM) tarafından sağlanacaktır.

Üçlü mülkiyet politikasının birinci akıl ve ikinci beden mülkiyetlerinin çalışması için akıl ve bedeni besleyecek damar yollarını ve yollarda kullanılacak besin araçlarını (üçüncü mülkiyet bilgi ve beceri tecrübe unsurunu ve para unsurunu) belirleyecek üçüncü mülkiyet ilk karar verme unsuru seçilmiş Cumhurbaşkanı ile seçilmiş üç Cumhurbaşkanı yardımcısı olacaktır. Türkiye Cumhuriyeti üç (kara, deniz, hava) ülkesinde ulusun her bir vatandaşının konforlu yaşabilmesini, bu yaşamı koruyarak ve geliştirerek ve genişleterek geleceğine aktarabilmesini sağlamak için vekil edilen Cumhurbaşkanı ve ona yardımcı olması için üç ülkenin her birinden sorumlu Cumhurbaşkanı yardımcıları seçimde aldıkları oy sayısı ile seçilecek politikanın belirlenmesini sağlayacaktır. Seçilecek politikaları hazırlama görev ve sorumluluğu için Tablo 51’de sunulduğu gibi hava ülkesi yönetiminden sorumlu Cumhurbaşkanı Yardımcısı’na bağlı Hava Ülkesi Yönetim Politikaları Kurulu tesis edilmiştir. Bu kurulda Sanayi ve Teknoloji Bakanı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı, Milli Savunma Bakanı, İçişleri Bakanı, Savunma Sanayi Başkanı (hava aracı üretim ve kullanım bilgisi, ulaşım, emniyet ve güvenlik sorumluları) ile gündemle ilişkili bakanlar ve TCUHÜ Rektör ve Dekanları yer alacaktır. Ayrıca Uçak, Motor, Seyrüsefer Yardımcı Sistemleri Üreticiler ve Kullanıcılar Birliği Başkanı, askeri ve sivil havacılık yönetim sorumluları olan Milli Savunma Bakanı başlısı Hava Kuvvetleri Komutanı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanı başlısı Sivil Havacılık Yöneticisi bulunacaktır. Kurul hava ülkesi yönetimine ilişkin üçlü mülkiyetin gelişimi, korunması, genişletilmesi çerçevesinde hazırladıkları ve/veya güncelledikleri politikalardan uygulanabilirliği en mantıklı olan iki politikayı oybirliği ya da oyçokluğu ile seçerek ilk karar vericilere sunacaktır. İlk karar vericilerin seçtiği politika kararname ile yürürlüğe girecekse Yönetim Ofisi koordinatörlüğünde, yasa ile yürürlüğe girecekse TBMM İrtibat Ofisi koordinatörlüğünde Hukuk Müşavirliği işbirliğiyle hazırlanacaktır. Karaname ya da yasa ile yürürlüğe giren politika Yönetim Ofisi ile TBMM İrtibat Ofisi tarafından takip edilerek her altı ayda bir Cumhurbaşkanı ile yardımcılara ve TBMM Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabii Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji Komisyonu’na rapor verilecektir. Yönetim Ofisi ayrıca Cumhurbaşkanı Yardımcısı adına sivil ve askeri müşterek hava resmini 7 gün 24 saat izleyerek raporları almak ve acil müdahale gerekmesi durumunda Cumhurbaşkanı Yardımcısı’nın hızlı karar verebilmesini kolaylaştırmak için Sivil ve Askeri Müşterek Hava Ülkesi İzleme ve Denetim Merkezi’ni işletecektir.

Üçlü mülkiyet politikasının yürürlüğe girmesiyle birlikte üçlü mülkiyet sarmal döngüsü çalışmaya başlar. Önerilen yapının tesisi için TCUHÜ’nün inşasının tamamlanması ve hava ülkesi yönetiminde liyakatlı Türk vatandaşları ile kadroların

doldurularak öğrencilerin seçilmesinin beş yıl alacağı düşünülebilir. İlk TCUHÜ Cumhurbaşkanı Yardımcısı'nın seçilebilmesi için önlisans, lisans, yüksek lisans, doktora öğrenimleri ve aralardaki çalışma süreleri hesaplandığında en az yirmi yıl gerektiği ortaya çıkmıştır. Bu çerçevede üçlü mülkiyet politikasının 2026 yılında yasalaşması durumunda en erken 2051 yılında ilk üçlü mülkiyet döngüsü tamamlanabilecektir. Fransa hava ülkesi yönetim üçlü mülkiyetine sahip olduğu halde İkinci Dünya Savaşı sonrası ENAC ile bunu aktifleştirerek ilk sarmal döngüyü tamamlamasının otuz yıl aldığını hatırlarsak süre hesabımızın mantığa uygun olduğunu söyleyebiliriz. Bunu Fransa'da ulus yararını gözeten devlet yapabiliyorsa, Türkiye Cumhuriyeti'nde ulus yararını gözetmesi gereken devlet neden yapamam? Söz konusu yirmi beş yıllık süreçte yerli ve milli uçak, motor, seyrüsefer yardımcı sistemleri birinci mülkiyeti ve devamında ikinci mülkiyeti kazanılırken, uluslararası sivil hava yolu taşımacılığı için yabancı uçak, motor, seyrüsefer yardımcı sistemleri ile yedek parçalarının satın alınmasına son verilecek ve mevcutlar satılarak elden çıkarılacaktır. Uluslararası hava limanları dâhil hiçbir hava limanında yabancı hava yolu taşıyıcılarına bakım hizmeti verilmeyecektir. Eşzamanlı olarak Tablo 51'de tesis edilen Uluslararası Koordinasyon Ofisi tarafından ICAO bütçesine katkı payı en düşük seviyeye düşürülecek, EUROCONTROL üyeliğinden çıkış işlemi başlatılacak, çok taraflı Şikago Sözleşmesi ve üçlü mülkiyet politikası çerçevesinde ikili sözleşmeler güncellenerek takip edilecektir.

Tablo 51'de yer alan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı hiyerarşik yapısındaki Sivil Havacılık Yönetimi yöneticisi bağlılarını yönetim ofisi aracılığıyla kontrol ederek eşgüdümleyecek ve Politika Kurulu üyeleri ile koordinenin tesisini sağlayacaktır. Yönetici'ye beş daire başkanlığı bağlanmıştır. Bunların ikisi Türk hava ülkesinde uçuş yapacak şehirlerarası ve şehiriçi yerli ve milli (muhtemel hidrojen ve elektrik yakıtıyla çalışan) motorlu uçakların emniyetli ve güvenli uçuşu için uçak, motor, seyrüsefer yardımcı sistemleri inşa, kullanım, bakım standartlarını TCUHÜ ve Üreticiler ve Kullanıcılar Birliği ile işbirliği yaparak belirlemede koordinatör olacaklardır. EUASA düzenlemeleri yerine işbirliğiyle kendi düzenlemelerini yürürlüğe koyacaklar ve bu düzenlemelerdeki standartlara göre ruhsatlandırma, ehliyetlendirme ve kontrol yapacaklardır. Tablo 31'deki 1947 yılındaki Beler'in ve Tablo 32'deki 1949 yılındaki ABD'nin yapı önerileri, Tablo 42'deki 2023 yılındaki ABD FAA yapısı, Tablo 43'teki 2023 yılındaki Fransa DGAC yapısı dikkate alındığında ANSP'nin ayrı bir kurum olmadığı, sivil havacılık yönetim yapısı içinde yer aldığı ortaya çıkmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nde ise Yunanistan'da olduğu gibi ANSP ya da DHMİ ayrı bir kurum

olmuştur. Üçlü mülkiyet politika önerimize ilişkin Tablo 51'deki Türkiye Cumhuriyeti hava ülkesi yönetim yapısında ANSP, SHYM adıyla Hava Seyrüsefer Dairesi çatısı altına alınmıştır. SHYM, Sivil ve Askeri Müşterek Hava Ülkesi İzleme ve Denetim Merkezi'ne sivil havacılık yönetim hava resmini ve raporları ileterek gerektiğinde karar bekleyecek ve uygulayacaktır. Destek Hizmetleri Dairesi ise iç eğitimi, lojistik hizmetlerini (hava seyrüsefer yardımcı sistemleri, yedek parçaları, yakıt dâhil) ve basın ile ilişkileri yürütecektir. Sivil havacılık yönetiminin personel ihtiyacını TCUHÜ karşılayacaktır. Denetleme ve Değerlendirme Dairesi ise Türk devletinin Türk ulusunun yararını gözeterek hava ülkesi yönetim düzenlemelerinin ve uygulamalarının uyumunu ve çalışıp çalışmadığını sahada gözlemleyerek sorunlara çözüm önerisiyle birlikte üçlü mülkiyet sarmal döngüsünün işlemlerini sağlayacaktır.

Sonuç olarak Türk devleti ulusal egemenlik esasında hava ülkesinin yönetimine saygınlık politikası olan birinci politika önerisiyle devam edebilir ya da denetimli serbestlik politikası olan ikinci politika önerisini tercih ederek sivil havacılık için hava kabotajı hakkında vazgeçebilir. İlkinde ABD, Birleşik Krallık, AB (Fransa) aklına/kafasına (birinci mülkiyet bilgisine) bedeniyle/koluyla (ikinci mülkiyet becerisiyle) hizmet edecek ve bu hizmet karşılığı aldığı paranın büyük kısmını (üçüncü mülkiyetinin para unsurunu) kafaya sahip olan üç devletin hazinesine (üçüncü mülkiyet para unsuruna) transfer edecektir. Aynı zamanda da bu üç devletin politikalarını uygulama kararına onay vererek (üçüncü mülkiyet karar verme unsuruyla) boyun eğmiş olacaktır. İkincisinde birincisi gibi kafa aynı üç devlet olurken, kol bu üç devletin seçtikleriyle teşekkül edecek ve hizmetleri karşılığında ücretlerini (paralarını) yabancılardan alacaklar. Devlet sivil hava yolu taşımacılığına (seyrüsefer yardımcı sistemleri tesisi, işletmesi dâhil) ilişkin bir para ödemesinde bulunmayacağı, ama askeri uçaklar, seyrüsefer yardımcı sistemleri gibi denetim araçlarının maliyetini yine bu üç devlete ödeyeceğinden birincisine oranla biraz daha az boyun eğmiş olacaktır. Üçüncüsünde devletin boyun eğmemesi seçilmişlerin liyakatlı olmasına ve atamalarda da hiç kayırmacılık yapmadan liyakata önem vermelerine bağlı. Bunun için bilgi ve beceri yaratabilecek ve geliştirebilecek öğrenim ve eğitim esas alınmalı ve devletin temeline yerleştirilmeli. Öğrenim ve eğitim gören her bir Türk öncelikle kendisiyle rekabet etmeyi (örneğin ABD'nin yaptığı gibi sırayla önce tek ABD olup, sonra yabancılarla rekabet etme) ve kendisini geliştirmeyi, sonra kendisi gibi olan Türklerle rekabet ederek gelişmeyi ve son olarak yabancılarla rekabet ederek genişlemeyi ilke edinmeli. Böyle bir Türkiye Cumhuriyeti model olabilir ve Türk ulusu hava ülkesinde boyun eğmeden konforlu bir yaşam sürdürebilir.

## KAYNAKÇA

### **ABD Resmi Belgeleri:**

- Aeronautical Chamber of Commerce of America (ACCA), *Aircraft Year Book for 1922, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1939, 1941, 1943, 1944, 1945, 1946, 1947*, New York 1922, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1939, 1941, 1943, 1944, 1945, 1946, 1947.
- Aeronautical Chamber of Commerce of America (ACCA), *The Aircraft Year Book for 1949, 1952*, Lincoln Press, Washington, D.C. 1949, 1953.
- Aerospace Industries Association of America (AIA: A1957-1958, AIA: A1960, AIA: A1961, AIA: A1966, AIA: A1967, AIA: A1968), *Aircraft Year Book for 1957-1958, 1960, 1961, 1966, 1967, 1968*, American Aviation Publications, Washington 1958, 1960, 1961, 1966, 1967, 1968.
- Aerospace Industries Association (AIA: 1968), “Annual Report 1968”, <https://www.aia-aerospace.org/wp-content/uploads/aia-1968-annual-report.pdf>, (19.04.2023).
- Aerospace Industries Association (AIA: 1991), “Annual Report 1991”, <https://www.aia-aerospace.org/wp-content/uploads/aia-1991-annual-report.pdf>, (19.04.2023).
- Aircraft Industries Association (AIA: 1957-1958), *Aircraft Year Book*, American Aviation Publications, Baltimore 1958.
- Airlines for America (A4A: 2011), “We Connect The World: 2011 Economic Report”, <https://airlines.org/wp-content/uploads/2014/08/2011.pdf>, (30.04.2023).
- Airlines for America (A4A: 2017), “Letter about NextGen”, <https://www.airlines.org/wp-content/uploads/2017/05/Thune-NextGen-Letter-FINAL.pdf>, (30.04.2023).
- Air Transport Association of America (ATA: 1959), “On Stage in 1958: The Civil Jet Age”, <https://airlines.org/wp-content/uploads/2014/08/1959.pdf>, (17.04.2023).
- Air Transport Association of America (ATA: 1968), “1968: Air Transportation and National Goals”, <https://airlines.org/wp-content/uploads/2014/08/1968.pdf>, (19.04.2023).
- Air Transport Association of America (ATA: 1970), “1970: The Airline Commitment: A New Jet Age”, <https://airlines.org/wp-content/uploads/2014/08/1970.pdf>, (19.04.2023).
- Air Transport Association of America (ATA: 1974), “1974: Energy/Economics/Environment: A Time to Look Back – A Time to Look Forward”, <https://airlines.org/wp-content/uploads/2014/08/1974.pdf>, (19.04.2023).
- Air Transport Association of America (ATA: 1975), “1975: An Anniversary Approaches”, <https://airlines.org/wp-content/uploads/2014/08/1975.pdf>, (19.04.2023).
- Air Transport Association of America (ATA: 1976), “1976: A Stamp of Approval”, <https://airlines.org/wp-content/uploads/2014/08/1976.pdf>, (19.04.2023).
- Air Transport Association of America (ATA: 2000), “A New Century: A New Vision”, <https://airlines.org/wp-content/uploads/2014/08/2000.pdf>, (19.04.2023).
- Boeing (2022), “The Boeing Company 2022 Annual Report”, <https://www.boeing.com/resources/boeingdotcom/company/annual-report/2022/Boeing-2022-Annual-Report.pdf>, (09.10.2023).
- Manufacturers Aircraft Association, *The Aircraft Year Book for 1919* (ed. Fay L.Faurote), Manufacturers Aircraft Association, New York 1919.
- Manufacturers Aircraft Association, *The Aircraft Year Book for 1920*, Doubleday, Page and Company, New York 1920.
- Manufacturers Aircraft Association, *The Aircraft Year Book for 1921*, Small and Maynard Company, Boston 1921.
- National Archives, “The Constitution of the United States: A Transcription”, <https://www.archives.gov/founding-docs/constitution-transcript>, (11.08.2022).
- National Archives and Records Administration (15.06.1978), “Civil Aeronautics Board (Docket 32851 Agreement CAB 1175 as Amended: Order 78-6-78] Agreements: Order To Show Cause”, *Federal Register*: <https://tile.loc.gov/storage-services/service/ll/fedreg/fr043/fr043116/fr043116.pdf> (23.04.2023), V 43 N 116 (1978).

- The Congressional Aviation Policy Board of the United States, *Report Pursuant to Public Law 287 (Eightieth Congress)*, US Government Printing Office, Washington 1948.
- The Statutes Large of the United States of America (December, 1923 - March, 1925), “Public Laws of the Passed at the Sixty-Eight Congress (Vol. XLIII)”, Government Printing Office, Washington 1925, <https://tile.loc.gov/storage-services/service/l/lsl/lsl-c68/lsl-c68.pdf>, (11.08.2022).
- The Statutes Large of the United States of America (December, 1925 - March, 1927), “Public Laws of the Passed at the Sixty-Ninth Congress (Vol. XLIV)”, United States Government Printing Office, Washington 1926, <https://tile.loc.gov/storage-services/service/l/lsl/lsl-c69/lsl-c69.pdf>, (11.08.2022).
- The Statutes Large of the United States of America (March, 1933 - June, 1934), “Public Laws of the Passed at the Seventy-Third Congress (Vol. XLVIII)”, United States Government Printing Office, Washington 1934, <https://tile.loc.gov/storage-services/service/l/lsl/lsl-c73/lsl-c73.pdf>, (11.08.2022).
- United States (US) Civil Aeronautics Administration (CAA), *Türkiye’deki Sivil Havacılık Hakkında Etüt: ABD Sivil Havacılık İdaresinin 1 Kısım 1949 Tarihli Raporu* (Çev. İsmail İşmen), İstanbul Teknik Üniversitesi Sivil Havacılık Enstitüsü, İstanbul 1952.
- United States (US) Congress Aviation Policy Board, *National Aviation Policy: Report Pursuant to Public Law 287, 80th Cong. (Report No: 949)*, U.S. Government Printing Office, Washington 1948.
- United States (US) Department of State (DOS), Bureau of Public Affairs, Open Skies Partnerships: Expanding the Benefits of Freer Commercial Aviation, <https://2009-2017.state.gov/r/pa/pl/159347.htm>, (23.03.2023).
- United States (US) Department of State (DOS) (2020), US-UK Air Transport Agreement ( Washington, 10 November 2020 and London, 17 November 2020), <https://2017-2021.state.gov/wp-content/uploads/2020/12/U.S.-UK-Air-Transport-Agreement-of-November-2000-as-signed.pdf>, (27.04.2023).
- United States (US) Department of Transportation (DOT), “Air Service Agreements”, <https://www.transportation.gov/policy/aviation-policy/international-relations/air-service-agreements>, (23.03.2023).
- United States (US) Federal Aviation Agency (FAA) Administrator (18.01.2013), “Report to Congress on Interagency Research on Aviation and the Environment”, [https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/2021-11/Faa\\_Report\\_To\\_Congress\\_Interagency\\_Research\\_On\\_Aviation\\_And\\_The\\_Environment%20%281%29.pdf](https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/2021-11/Faa_Report_To_Congress_Interagency_Research_On_Aviation_And_The_Environment%20%281%29.pdf), (28.04.2023).
- United States (US) Federal Aviation Agency (FAA) Administrator (22.10.2013), “Report to Congress on the Greener Skies Project”, [https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/2021-11/Report\\_to\\_Congress\\_on\\_Status\\_of\\_Greener\\_Skies\\_Project.pdf](https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/2021-11/Report_to_Congress_on_Status_of_Greener_Skies_Project.pdf), (29.04.2023).
- United States (US) Federal Aviation Agency (FAA) Administrator (07.11.2013), “Integration of Civil Unmanned Aircraft Systems (UAS) in the National Airspace System (NAS) Roadmap”, <https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/2021-11/Sec.332%28a%29.pdf>, (28.04.2023).
- United States (US) Federal Aviation Agency (FAA) Administrator (05.05.2014), “Chief NextGen Officer Update to Congress”, <https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/2021-11/FAA-Report-to-Congress-on-NextGen-Partner-Agency-Progress-Report.pdf>, (29.04.2023).
- United States (US) Federal Aviation Agency (FAA) Office of NextGen (2022), “Initial Concept of Operations for an Info-Centric National Airspace System”, <https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/ICN-ConOps-Dec2022.pdf>, (29.04.2023).
- United States (US) Federal Aviation Agency (FAA) (04.04.2023), “FAA Organization Chart”, <https://www.faa.gov/about/officeorg/faq-org-chart>, (29.04.2023).
- United States (US) Federal Aviation Agency (FAA) (29.04.2023), “Air Route Traffic Control Centers – ARTCC” [https://www.faa.gov/about/office\\_org/headquarters\\_offices/ato/service\\_units/air\\_traffic\\_services/artcc](https://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/ato/service_units/air_traffic_services/artcc), (29.04.2023).
- United States (US) Federal Aviation Agency (FAA) (2023), “Air Traffic By The Numbers”, [https://www.faa.gov/air\\_traffic/by\\_the\\_numbers/media/Air\\_Traffic\\_by\\_the\\_Numbers\\_2023.pdf](https://www.faa.gov/air_traffic/by_the_numbers/media/Air_Traffic_by_the_Numbers_2023.pdf), (01.05.2023).
- United States Statutes At Large (1938), “The Laws and Concurrent Resolutions Enacted During the Third Session of the Seventy-Fifth Congress of the United States of America and Treaties, International

- Agreements Other Than Treaties, and Proclamations” (ed. the Secretary of State), Vol. 52, United States Government Printing Office, Washington 1938, <https://tile.loc.gov/storage-services/service/l/lsl/lsl-c75s3/lsl-c75s3.pdf>, (11.08.2022).
- United States Statutes At Large (1939-1941), “The Laws and Concurrent Resolutions Enacted During the Second and Third Sessions of the Seventy-Sixth Congress of the United States of America and Treaties, International Agreements Other Than Treaties, Proclamations, and Reorganization Plans” (ed. the Secretary of State), Vol. 54, United States Government Printing Office, Washington 1941, <https://tile.loc.gov/storage-services/service/l/lsl/lsl-c76s2-s3/lsl-c76s2-s3.pdf>, (27.08.2022).
- United States Statutes At Large (1946), “Air services agreement between the United States of America and United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (TIAS 1507: Bermuda, 11.02.1946)”, <https://tile.loc.gov/storage-services/service/l/lsl/lsl-c79s2/lsl-c79s2.pdf>, United States Government Printing Office, Washington 1947, s. 1499 – 1516, (25.01.2023).
- United States Statutes At Large (1947), “Convention between the United States of America and other governments respecting International Civil Aviation. Formulated at Chicago December 7, 1944; signed on the part of the United States of America December 7, 1944; ratification advised by the Senate of the United States of America July 25, 1946; ratified by the President of the United States of America August 6, 1946; ratification of the United States of America deposited at Washington August 9, 1946; proclaimed by the President of the United States of America March 17, 1947; effective April 4, 1947 (TIAS 1591: 07.12.1944)”, <https://tile.loc.gov/storage-services/service/l/lsl/lsl-c80s1/lsl-c80s1.pdf>, United States Government Printing Office, Washington 1948, s. 1180 – 1212, (18.01.2023).
- United States Statutes At Large (1958), “Public Law 85-568: To Provide for Research into Problems of Flight within and Outside the Earth’s Atmosphere, and for other Purposes (29.07.1958)”, <https://www.govinfo.gov/app/collection/statute/1958/publiclaw>, United States Government Printing Office, Washington 1959, s. 426 – 438, (17.04.2023).
- United States Statutes At Large (1958), “Public Law 85-726: Federal Aviation Act of 1958 (23.08.1958)”, <https://www.govinfo.gov/app/collection/statute/1958/publiclaw>, United States Government Printing Office, Washington 1959, s. 731 – 811, (17.04.2023).
- United States Statutes At Large (1966), “Public Law 89-671: Department of Transportation Act (15.10.1966)”, <https://www.govinfo.gov/app/collection/statute/1966>, United States Government Printing Office, Washington 1967, s. 931 – 950, (18.04.2023).
- United States Statutes At Large (1970-1971), “Public Law 91-258: Airport and Airway Development Act of 1970 (21.05.1970)”, <https://www.govinfo.gov/app/collection/statute/1970>, United States Government Printing Office, Washington 1971, s. 219 – 253, (19.04.2023).
- United States Statutes At Large (1978), “Public Law 95-504: Airline Deregulation Act of 1978 (24.10.1978)”, <https://www.govinfo.gov/app/collection/statute/1978>, United States Government Printing Office, Washington 1967, s. 1705 – 1754, (22.04.2023).
- United States Statutes At Large (1994), “Public Law 103-272: Title 49 United States Code (05.07.1994)”, <https://www.govinfo.gov/content/pkg/STATUTE-108/pdf/STATUTE-108-Pg745.pdf>, United States Government Printing Office, Washington 1995, p. 745-1401, (26.04.2023).
- United States Statutes At Large (1996), “Public Law 104-264: Federal Aviation Reauthorization Act of 1996 (09.10.1996)”, <https://www.govinfo.gov/app/collection/statute/1996>, United States Government Printing Office, Washington 1997, p. 3213-3287, (28.04.2023).
- United States Statutes At Large (2000), “Public Law 106-181: Wendell H.Ford Aviation Investment and Reform Act for the 21st Century (05.04.2000)”, <https://www.govinfo.gov/app/collection/statute/2000/publiclaw>, United States Government Printing Office, Washington 2001, p. 35-50, (26.04.2023).
- United States Statutes At Large (2003), “Public Law 108-176: Vision 100-Century of Aviation Reauthorization Act (12.12.2003)”, <https://www.govinfo.gov/app/collection/statute/2000/publiclaw>, United States Government Printing Office, Washington 2004, p. 2490-2598, (26.04.2023).
- United States Statutes At Large (2012), “Public Law 112-95: FAA Modernization and Reform Act of 2012 (14.02.2012)”, <https://www.govinfo.gov/app/collection/statute/2000/publiclaw>, United States Government Printing Office, Washington 2018, p. 11-155, (28.04.2023).

## **AB Resmi Belgeleri:**

- Airbus (2022), “Airbus Annual Report 2022: Financial Statements 2022”, [https://www.airbus.com/sites/g/files/jlcbta136/files/2023-05/Airbus\\_Financial\\_Statements\\_FY\\_2022.pdf](https://www.airbus.com/sites/g/files/jlcbta136/files/2023-05/Airbus_Financial_Statements_FY_2022.pdf), (09.10.2023).
- Airlines for Europe (A4E), “Our Story; Our Members”, <https://a4e.eu/about-us/our-story/>, (05.04.2023).
- Airlines for Europe (A4E: 2016), “The Free Movement Call for Action (26.06.2016)”, <https://a4e.eu/publications/the-free-movement-call-for-action/>, (08.04.2023).
- Borel, Marc, Florian Guillermet, Laurent Thiebaut (28.04.2023), “The EUROCONTROL Local Single Sky ImPlementation (LSSIP) 2022 - France Local Single Sky Implementation”, <https://www.eurocontrol.int/service/local-single-sky-implementation-monitoring>, (05.10.2023).
- Court of Justice of the European Union (ECLI:EU:C:2002:63), “Opinion of Advocate General Tizzano in the Cases of C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 and C-476/98”, <https://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?docid=46681&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=527755>, (25.03.2023).
- EUROCONTROL (ed. Anders Hallgren), *EUROCONTROL Guidelines for Airspace Management: The ASM Handbook - (EUROCONTROL-GUID-140) [15.06.2010]*, Third Edition, EUROCONTROL Agency, Brussels 2010.
- EUROCONTROL (2015), “Member States”, <https://www.eurocontrol.int/about-us>, (08.04.2023).
- EUROCONTROL (24.07.2015), “Advanced Flexible Use of Airspace (AFUA) Concept”, <https://www.eurocontrol.int/concept/advanced-flexible-use-airspace>, (08.04.2023).
- EUROCONTROL (2016), “What is a slot?”, <https://www.eurocontrol.int/article/what-is-a-slot>, (16.05.2023).
- European Air Traffic Management (EATM) Airspace & Navigation Team (ANT), *Guidance Document for the Implementation of the Concept of the Flexible Use of Airspace*, Second Edition, EUROCONTROL, Brussels 2003.
- European Commission (COM [2005] 561 Final), “Turkey 2005 Progress Report (Brussels, 9.11.2005)”, [https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2016-12/sec\\_1426\\_final\\_progress\\_report\\_tr\\_en.pdf](https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2016-12/sec_1426_final_progress_report_tr_en.pdf), (22.10.2023).
- European Communities (EC) Commission (COM 75/475), “Action Programme for the European Aeronautical Sector (Commission Communication and Proposals to the Council forwarded on 3 October 1975)”, <http://aei.pitt.edu/5569/1/5569.pdf>, (15.03.2023).
- European Communities (EC) Commission (COM 79/311), “Contribution of the European Communities to the Development of Air Transport Services: Memorandum of the Commission”, <http://aei.pitt.edu/8587/1/8587.pdf>, (15.03.2023).
- European Communities (EC) Commission COM (96) 57, “Air Traffic Management: Freeing Europe's Airspace (White Paper)”, [http://aei.pitt.edu/1134/1/air\\_traffic\\_white\\_paper\\_COM\\_96\\_57.pdf](http://aei.pitt.edu/1134/1/air_traffic_white_paper_COM_96_57.pdf), (15.03.2023).
- European Communities (EC) Commission COM (1999) 614, “The Creation of the Single European Sky”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:51999DC0614&qid=1679335360755&from=EN>, (20.03.2023).
- European Communities (EC) Commission COM/2002/0649 Final, “Communication from the Commission on the Consequences of the Court Judgements of 5 November 2002 for European Air Transport Policy”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52002DC0649&from=EN>, (20.03.2023).
- European Communities (EC) Commission COM/2005/0602 Final, “Communication from the Commission to the Council on the Project to Develop the New Generation European Air Traffic Management System (SESAR) and the Establishment of the SESAR Joint Undertaking”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52005DC0602>, (30.03.2023).
- European Communities (EC) Commission (COM [2008] 389 Final), “Single European Sky II: Towards More Sustainable and Better Performing Aviation”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008DC0389&qid=1680377417063&from=EN> (01.04.2023).
- European Commission (2009), “Single European Sky II”, [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/single-european-sky/single-european-sky-ii\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/single-european-sky/single-european-sky-ii_en), (01.04.2023).

- European Commission COM/2013/0186 (COD), “Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the Implementation of the Single European Sky (recast) (Text with EEA relevance)”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013PC0410&from=EN>, (01.04.2023).
- European Commission (Press release, 26 September 2013), “Transport: Commission Urges Italy, Cyprus and Greece to Implement EU Rules to Unblock Congestion in Europe's Airspace”, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_13\\_860](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_13_860), (02.04.2023).
- European Commission (Press release, 16 April 2014), “Single European Sky: Commission Urges Germany, Belgium, France, the Netherlands, and Luxembourg to Make a Decisive Move Towards a Common Airspace”, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_14\\_446](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_14_446), (02.04.2023).
- European Commission (Press Release, 10 July 2014), “Single European Sky: Commission Urges Eighteen Member States to Make a Decisive Move Towards Common Airspace Management”, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_14\\_818](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_14_818), (02.04.2023).
- European Commission (Press Release, 22.09.2020), “Single European Sky: For a more Sustainable and Resilient Air Traffic Management”, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_20\\_1708](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_20_1708), (12.04.2023).
- European Commission (SEC 1390), “Turkey 2006 Progress Report”, [https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2016-12/tr\\_sec\\_1390\\_en.pdf](https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2016-12/tr_sec_1390_en.pdf), (22.10.2023).
- European Commission (SWD 2020/187 final: 22.09.2020), “Commission Staff Working Document: A Fresh Look at the Single European Sky”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020SC0187&from=EN>, (12.04.2023).
- European Commission (SWD [2020] 355 Final), “Turkey 2020 Report (Brussels, 6.10.2020)”, [https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2020-10/turkey\\_report\\_2020.pdf](https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2020-10/turkey_report_2020.pdf), (21.10.2023).
- European Commission (SWD [2022] 333 Final), “Türkiye 2022 Report (Brussels, 12.10.2022)”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022SC0333>, (21.10.2023).
- European Economic Community (EEC) Document 11957E/TXT, “Treaty Establishing the European Economic Community (EEC)”, <http://data.europa.eu/eli/treaty/teec/sign>, (14.03.2023).
- European Organisation for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL), “Decision of the Permanent Commission: Decision No: 43 (12.11.1987)”, <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/pc/commission-act/cn-decisions-43-en.pdf>, (03.07.2023).
- European Parliament (2015), “Briefing: Single European Sky”, <https://www.europarl.europa.eu/EPRS/EPRS-Briefing-554173-Single-European-Sky-FINAL.pdf>, (01.04.2023).
- European Union Aviation Safety Agency (EASA: 2009), “Working Arrangement Between the European Aviation Safety Agency and the Turkish Directorate General of Civil Aviation”, <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/working-arrangements/turkiye>, (10.07.2023).
- European Union Aviation Safety Agency (EASA: 2023), “Opinion No 01/2023: Regulatory Framework on the Conformity Assessment of ATM/ANS Systems and ATM/ANS Constituents (ATM/ANS equipment) for the Safe and Seamless Operation of the European ATM Network”, <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-012023>, (12.10.2023).
- Joint Aviation Authorities Training Organisation (JAA TO), “Press Release: JAA Training Organisation Officially Relocated to Schiphol-Rijk (01.07.2019)”, [https://jaato.com/news/JAATO\\_officially\\_relocated\\_schiphol-rijk](https://jaato.com/news/JAATO_officially_relocated_schiphol-rijk), (06.02.2023).
- Kaparounaki, Maria, Aggelos Beligiannis, Despoina Papandreou (28.04.2023), “The EUROCONTROL Local Single Sky Implementation (LSSIP) 2022 - Greece Local Single Sky Implementation”, <https://www.eurocontrol.int/service/local-single-sky-implementation-monitoring>, (05.10.2023).
- Official Journal of the European Communities (OJEC: 29.06.1987, L 169), “Single European Act”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L:1987:169:FULL&from=EN>, (18.03.2023).
- Official Journal of the European Communities (OJEC: 29.07.1992, C 191/01), “Treaty on European Union, signed at Maastricht on 7 February 1992”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C:1992:191:FULL&from=NL>, (18.03.2023).

- Official Journal of the European Communities (OJEC: 03.01.1994, L 1), “Decision of the Council and the Commission of 13 December 1993 on the Conclusion of the Agreement on the European Economic Area between the European Communities, their Member States and the Republic of Austria, the Republic of Finland, the Republic of Iceland, the Principality of Liechtenstein, the Kingdom of Norway, the Kingdom of Sweden and the Swiss Confederation”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31994D0001&from=EN>, (18.03.2023).
- Official Journal of the European Communities (OJEC: 04.03.1996, C 65/05), “Aerospace Industry: Resolution on the European Aircraft Industry”, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:JOC\\_1996\\_065\\_R\\_0192\\_01&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:JOC_1996_065_R_0192_01&from=EN), (18.03.2023).
- Official Journal of the European Communities (OJEC: 03.02.1997, C 33/05), “Air Traffic Management: Resolution on the Commission’s White Paper on Air Traffic Management — Freeing Europe’s Airspace”, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:JOC\\_1997\\_033\\_R\\_0110\\_01&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:JOC_1997_033_R_0110_01&from=EN), (18.03.2023).
- Official Journal of the European Communities (OJEC: 07.09.2002, L 240), “Regulation (EC) No 1592/2002 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2002 on Common Rules in the Field of Civil Aviation and Establishing a European Aviation Safety Agency”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2002:240:FULL&from=EN>, (18.03.2023).
- Official Journal of the European Union (OJEU: 31.03.2004, L 96/1), “Regulation (EC) No 549/2004, Regulation (EC) No 550/2004, Regulation (EC) No 551/2004, Regulation (EC) No 552/2004”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L:2004:096:TOC>, (18.03.2023).
- Official Journal of the European Union (OJEU: 30.04.2004, L 157/7), “Regulation (EC) No 847/2004 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on the Negotiation and Implementation of Air Service Agreements between Member States and Third Countries”, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L\\_2004.157.01.0007.01.ENG&toc=OJ%3AL%3A2004%3A157%3ATOC](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_2004.157.01.0007.01.ENG&toc=OJ%3AL%3A2004%3A157%3ATOC), (18.03.2023).
- Official Journal of the European Union (OJEU: 24.12.2005, L 342/20), “Commission Regulation (EC) No 2150/2005 of 23 December 2005 Laying Down Common Rules for the Flexible Use of Airspace”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32005R2150&from=en>, (18.03.2023).
- Official Journal of the European Union (OJEU: 07.12.2006, L 341/3), “Commission Regulation (EC) No 1794/2006 of 6 December 2006 laying down a common charging scheme for air navigation services (Text with EEA relevance)”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006R1794&from=EN>, (30.03.2023).
- Official Journal of the European Union (OJEU: 02.03.2007, L 64), “Council Regulation (EC) No 219/2007 of 27 February 2007 on the Establishment of a Joint Undertaking to Develop the New Generation European Air Traffic Management System (SESAR)”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R0219&from=EN>, (30.03.2023).
- Official Journal of the European Union (OJEU: 25.05.2007, L 134), “Decision of the Council and the Representatives of the Governments of the Member States of the European Union, Meeting within the Council of 25 April 2007 on the Signature and Provisional Application of the Air Transport Agreement between the European Community and its Member States, on the one hand, and the United States of America, on the other hand”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L:2007:134:TOC>, (30.03.2023).
- Official Journal of the European Union (OJEU: 19.03.2008, L 79), “Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on Common Rules in the Field of Civil Aviation and Establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC (Text with EEA relevance)”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0216&from=EN>, (30.03.2023).
- Official Journal of the European Union (OJEU: 14.11.2009, L 300), “Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 Amending Regulations (EC) No 549/2004, (EC) No 550/2004, (EC) No 551/2004 and (EC) No 552/2004 in Order to Improve the Performance and Sustainability of the European Aviation System (Text with EEA Relevance)”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2009:300:FULL&from=EN>, (01.04.2023).
- Official Journal of the European Union (OJEU: 24.11.2009, L 309/51), “Regulation (EC) No 1108/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 Amending Regulation (EC) No

- 216/2008 in the Field of Aerodromes, Air Traffic Management and Air Navigation Services and Repealing Directive 2006/23/EC (Text with EEA relevance)”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R1108&from=EN>, (30.03.2023).
- Official Journal of the European Union (OJEU: 03.08.2010, L 201/1), “Commission Regulation (EU) No 691/2010 of 29 July 2010 Laying Down a Performance Scheme for Air Navigation Services and Network Functions and Amending Regulation (EC) No 2096/2005 Laying Down Common Requirements for the Provision of Air Navigation Services (Text with EEA relevance)”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010R0691&from=EN>, (01.04.2023).
- Official Journal of the European Union (OJEU: 15.07.2011, L 185), “Commission Regulation (EU) No 677/2011 of 7 July 2011 laying down detailed rules for the implementation of air traffic management (ATM) network functions and amending Regulation (EU) No 691/2010 (Text with EEA relevance)”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2011:185:FULL&from=EN>, (01.04.2023).
- Official Journal of the European Union (OJEU: 07.03.2014, C 68E), “European Parliament Resolution of 23 October 2012 on the Implementation of the Single European Sky Legislation”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52012IP0370&from=EN>, (01.04.2023).
- Official Journal of the European Union (OJEU: 28.06.2014, L 190/19), “Commission Implementing Regulation (EU) No 716/2014 of 27 June 2014 on the Establishment of the Pilot Common Project Supporting the Implementation of the European Air Traffic Management Master Plan”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0716&from=EN>, (30.03.2023).
- Official Journal of the European Union (OJEU: 15.01.2016, C 13/110), “Opinion of the European Economic and Social Committee on Social Dumping in the European Civil Aviation Sector (Rapporteur: Anne Demelenne)”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015IE0417&from=EN>, (05.04.2023).
- Official Journal of the European Union (OJEU: 07.06.2016, C 202/1), “Consolidated Version of the Treaty on European Union”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=OJ:C:2016:202:FULL&from=FR>, (22.05.2020).
- Official Journal of the European Union (OJEU: 21.10.2016, C 389/12), “Opinion of the European Economic and Social Committee on the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions — An Aviation Strategy for Europe [COM(2015) 598 Final]”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2016:389:FULL&from=EN>, (05.04.2023).
- Official Journal of the European Union (OJEU: 22.08.2018, L 212), “Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council of 4 July 2018 on Common Rules in the Field of Civil Aviation and Establishing a European Union Aviation Safety Agency, and Amending Regulations (EC) No 2111/2005, (EC) No 1008/2008, (EU) No 996/2010, (EU) No 376/2014 and Directives 2014/30/EU and 2014/53/EU of the European Parliament and of the Council, and repealing Regulations (EC) No 552/2004 and (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council and Council Regulation (EEC) No 3922/91”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2018:212:FULL&from=EN>, (05.04.2023).
- Official Journal of the European Union (OJEU: 27.05.2020, L 165/01), “Regulation (EU) 2020/696 of the European Parliament and of the Council of 25 May 2020 Amending Regulation (EC) No 1008/2008 on Common Rules for the Operation of Air Services in the Community in View of the COVID-19 Pandemic (Text with EEA relevance)”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R0696&from=EN>, (09.04.2023).
- Official Journal of the European Union (OJEU: 16.02.2021, C 56/07), “Opinion of the European Economic and Social Committee on Amended proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the implementation of the Single European Sky (recast) (COM(2020) 579) and Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council Amending Regulation (EU) 2018/1139 as regards the Capacity of the European Union Aviation Safety Agency to Act as Performance Review Body of the Single European Sky (COM(2020) 577)”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:C:2021:056:TOC>, (30.03.2023).
- Official Journal of the European Union (OJEU: 02.02.2021, L 36), “Commission Implementing Regulation (EU) 2021/116 of 1 February 2021 on the Establishment of the Common Project One Supporting the Implementation of the European Air Traffic Management Master Plan Provided for in Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council, Amending

Commission Implementing Regulation (EU) No 409/2013 and Repealing Commission Implementing Regulation (EU) No 716/2014”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R0116&from=EN>, (12.04.2023).

Organisation Europeenne Pour la Securite de la Navigation Aerienn Eurocontrol, Decision No:2 (07.10.1963), <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/pc/commission-act/cn-decisions-2-fr.pdf>, (06.02.2023).

Single European Sky Air Traffic Management Research (SESAR) Joint Undertaking, “SESAR 3 Joint Undertaking Joint Memorandum of Understanding (Nov.2020)”, <https://www.sesarju.eu/sites/default/files/documents/reports/SESAR%203%20JU%20-%20Memorandum%20of%20Understanding.pdf>, (12.04.2023).

Single European Sky [SES] Air Traffic Management [ATM] Research SESAR Joint Undertaking, *Delivering the Digital European Sky*, Publication Office of the European Union, Luxembourg 2021.

The Wise Persons Group (2019), “Report: The Future of the Single European Sky 2019”, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2019-05/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future-of-the-single-european-sky.pdf>, (12.04.2023).

The Wise Persons Group (2021), “Statement of the Wise Person Group on the Future of Single European Sky”, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-04/2021-04-14-wpg-statement.pdf>, (12.04.2023).

### **Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi:**

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (230-0-0-0/56-1-1 [Dosya Ek: 34HY]) 10 Kasım 1921 tarihli Societe De Constructions Aeronautiques & Navales Marcel Besson Mektubu.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-18-1-1/10-41-18) 27 Ağustos 1340 (1924) tarihli Türkiye Cumhuriyeti Baş Vekâlet Kararnamesi.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (230-0-0-0/56-2-1) 17 Eylül 1924 tarihli İtalya Hava Yolu Taşıyıcısı Aero Espresso yazısı.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-18-1-1/15-56-9) 9 Eylül 1341 (1925) tarihli Seyrüsefer-i Havai Talimatnamesinin Yürürlüğe Girdiğine İlişkin Kararname.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-18-1-1/29-44-12) 22 Temmuz 1928 tarihli Seyrüsefer-i Havai Talimatnamesi İkinci Faslıının Dördüncü Maddesine İlave Kararnamesi.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (230-0-0-0/60-21-4) 4 Aralık 1928 tarihli Hariciye Vekâleti yazısı.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-18-1-2/6-57-15) Başvekâlet Muamelât Müdürlüğü 27 Kasım 1929 tarihli ve 8591 sayılı Kararnamesi.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/59-398-6) 18 Aralık 1929 tarihli Nafia Vekâleti İmtiyazlı Şirketler Umum Müdürlüğü ABD Curtiss İnceleme yazısı.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (230-0-0-0/61-24-1) 18 Temmuz 1930 tarihli Nafia Vekâleti İmtiyazlı Şirketler Umum Müdürlüğü yazısı.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-18-1-2/24-72-17) Başvekâlet Muamelât Müdürlüğü 03 Kasım 1931 tarihli ve 1895 sayılı Kararnamesi.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/59-398-6) 16 Şubat 1932 tarihli ABD Curtiss İnceleme yazısı.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/60-404-12) 27 Mayıs 1933 tarihli Hava Hatları Hakkında yazısı.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-18-1-2/56-56-15) 27 Haziran 1935 tarihli İcra Vekilleri Heyeti kararı.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/61-408-3) 31 Mayıs 1939 tarihli ve Genelkurmay Başkanlığı Hava Kısmı 25466 sayılı yazısı.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/59-399-22) 18 Ekim 1939 tarihli ve Millî Müdafaa Vekâleti Hava Müsteşarlığı 33982 sayılı yazısı.

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/61-409-15) 13 Mayıs 1941, 14 Mayıs 1941, 15 Mayıs 1941, 5 Haziran 1941, 10 Haziran 1941 tarihli Türkiye’de Tayyare Mühendisliği Tahsili yazışmaları.

- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/61-410-17) 06 Ocak 1943 tarihli ve 876 7973/13869 sayılı karar.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/61-410-20) 11 Mayıs 1943, 7 Haziran 1943, 15 Eylül 1943 ve 22 Eylül 1943 tarihli ABD ve Birleşik Krallık'a Gönderilecek Tayyare Mühendisleri Hakkında yazışmalar.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/61-410-322) 21 Mart - 31 Temmuz 1945 tarihli Antalya Umumi Nakliyat T.A.Ş. tarafından Kurulacak Hava Nakliyat Şirketi hakkında yazışma.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/61-410-33) 28 Eylül 1945 tarihli Amerikalıların Muhtelif Hava Meydanlarımızda Yapacakları Tesisat ve İnşaat hakkında yazısı.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/61-410-35) 15 Ocak 1946 tarihli Genelkurmay Başkanlığı yazısı.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/268-806-6) 28 Ocak 1947 tarihli Türkiye-ABD Hava Servisinin Başlaması Münasebetiyle General Marshall'ın Gönderdiği Mektup.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/61-410-641) 10 Mart 1947 tarihli Ulaştırma Bakanlığı yazısı.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-01-0-0/53-314-12) 16 Mayıs 1947 tarihli Samsun Milletvekili Cemil Bilsel Soru Önergesi.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/61-410-44) 13 Şubat 1948 tarihli Devlet Hava Yolları Genel Müdürlüğü Raporu.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-01-0-0/100-619-2) 29 Mart 1948 tarihli Hava Sanayii Gelişim Raporu.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-01-0-0/100-619-6) Türk Hava Kurumu Tayyare Fabrikası 1948 Yılı Faaliyeti Hakkında Başbakanlık Umumî Murakabe Heyeti Uzmanlarından Mürekkep Bir Ekip Tarafından Hazırlanan Rapor.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-10-0-0/61-413-34) 28 Haziran 1948 tarihli Milli Savunma Bakanlığı Hava Müsteşarlığı'nın Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası hakkındaki yazısı.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-01-0-0/102-630-13) 30 Aralık 1950 tarihli Basın Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğü yazısı.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-18-1-2/126-63-8) 16 Ağustos 1951 tarihli Başbakanlık kararı.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-18-1-2/161-33-15) 24 Haziran 1961 tarihli Bakanlar Kurulu kararı.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-01-0-0/83-526-9) 01 Eylül 1963 tarihli Devlet Hava Meydanları Havacılık Bilgilendirme Yayını (Aeronautical Information Publication-AIP).
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-18-1-2/261-4-1) 22 Ocak 1971 tarihli Bakanlar Kurulu kararı.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-18-1-2/602-728-2) Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği ile Karadenizde FIR Sınırının Yeniden Düzenlenmesi ve Hava Sahasında Hava Trafik Hizmetlerinin Geliştirilmesi Maksadıyla 24 Mart 1988 Tarihinde İmzalanan Protokol ve İki Anlaşmanın 16 Haziran 1988 tarihli Bakanlar Kurulu Onayı.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (30-18-1-2/656-74-8) 20 Temmuz 1990 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Fransa Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Eskişehir Sivil Havacılık Okuluna İlişkin Özel Mali Protokol'ün Bakanlar Kurulu onayı.

### **Fransa Resmi Belgeleri:**

- Aeroclub de la Rochelle, Partage de Lectures: Louis Bleriot (BB No:281), <https://www.aeroclub17.com/wp-content/uploads/2023/01/Louis-BLERIOT.pdf>, (23.11.2023).
- Conférence Internationale de Navigation Aérienne, *Proces-Verbaux Des Séances Et Annexes* (18 Mai-29 Juin 1910), Paris 1910.
- Direction de la Sécurité de l'Aviation Civiles (DSAC: 2021), "DSAC 2025: Plan Stratégique 2021 – 2025", [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Plan\\_Strategique\\_DSAC2025\\_decembre\\_2021.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Plan_Strategique_DSAC2025_decembre_2021.pdf), (14.10.2023).

- Journal Officiel de la République Française (28.02.1875; N58), “LOI relative à l’organisation des pouvoirs publics (27.02.1875)” <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000876884>, (20.09.2022).
- Journal Officiel de la République Française (18.07.1875; N195), “LOI constitutionnelle sur les rapports des pouvoirs publics (17.07.1875)”, <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000691910>, (20.09.2022).
- Journal Officiel de la République Française (25.11.1911; N320), “Décret portant réglementation de la navigation aérienne (18.11.1911)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6342173w#>, (20.09.2022).
- Journal Officiel de la République Française (10.02.1919; N40), “Arrête relatif à la création d’un comité d’unification de l’aéronautique (27.01.1919) et Décret relatif à la commission consultative de l’aéronautique (05.02.1919)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k63611808#>, (23.09.2022).
- Journal Officiel de la République Française (08.06.1919; N155), “Décret portant création d’un organe de coordination générale de l’aéronautique suivi d’un arrête nommant le directeur de cet organe (06.06.1919)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k63824234>, (23.09.2022).
- Journal Officiel de la République Française (07.09.1919; N242), “Décret abrogeant le décret instituant un comité d’unification de l’aéronautique (01.09.1919)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2025362m>, (23.09.2022).
- Journal Officiel de la République Française (31.01.1920; N30), “Décret rattachant au ministère des travaux publics l’organe de coordination générale de l’aéronautique (30.09.1919)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6476927q>, (24.09.2022).
- Journal Officiel de la République Française (13.07.1920; N190), “Décret réglant la navigation aérienne (08.07.1920)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2025667q>, (24.09.2022).
- Journal Officiel de la République Française (30.01.1921; N29), “Loi portant approbation de la convention conclue à Paris, le 13 octobre 1919, et signée par la France, la Belgique, la Bolivie, le Brésil, l’empire britannique, la Chine, Cuba, l’Équateur, la Grèce, le Guatemala, l’Italie, le Panama, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Siam, l’État tchécoslovaque, l’Uruguay relative à la navigation aérienne (29.01.1921)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2025862b>, (29.09.2022).
- Journal Officiel de la République Française (11.03.1922; N69), “Décret relatif aux conditions d’allocation de subventions aux entreprises qui assurent des services réguliers de transports aériens (04.03.1922)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6439486p>, (29.09.2022).
- Journal Officiel de la République Française (14.07.1922; N189), “Décret portant promulgation de la convention relative à la navigation aérienne, en date à Paris du 13 octobre 1919, conclue entre la France, les États-Unis d’Amérique, la Belgique, la Bolivie, le Brésil, l’Empire britannique, la Chine, Cuba, l’Équateur, la Grèce, le Guatemala, l’Italie, le Japon, le Panama, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, l’État serbe-croate-slovène, le Siam, l’État tchécoslovaque, l’Uruguay, et du protocole additionnel à la convention du 13 octobre 1919 portant réglementation de la navigation aérienne, en date à Paris du 1<sup>er</sup> mai 1920, conclu entre la France, les États-Unis d’Amérique, la Belgique, la Bolivie, l’Empire britannique, la Chine, Cuba, l’Équateur, la Grèce, le Guatemala, l’Italie, le Japon, le Panama, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, l’État serbe-croate-slovène, le Siam, l’État tchécoslovaque et l’Uruguay (08.07.1922)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2026377c>, (29.09.2022).
- Journal Officiel de la République Française (03.06.1924; N151), “Loi Relative à la Navigation Aérienne (31.05.1924)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2027049b>, (01.10.2022).
- Journal Officiel de la République Française (01.01.1925; N1), “Décret Approuvant le cahier des charges communes aux compagnies de navigation aérienne subventionnées (27.12.1924)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6479041t>, (01.10.2022).
- Journal Officiel de la République Française (15.09.1928; N218), “Décret portant nomination du ministre de l’air (14.09.1928)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k20283666>, (08.09.2022).
- Journal Officiel de la République Française (03.10.1928; N233), “Citations à l’ordre de la nation (14.09.1928)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2028381w>, (08.09.2022).
- Journal Officiel de la République Française (03.10.1928; N233), “Décret fixant les attributions du ministre de l’air (14.09.1928)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2028381w>, (08.09.2022).

- Journal Officiel de la République Française (20.01.1929; N17), “Arrête Portant Organisation de L’administration Centrale (18.01.1929)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2028475h>, (10.09.2022).
- Journal Officiel de la République Française (11.02.1929; N36), “Décret Portant Organisation des Services Techniques du Ministère de L’air (09.02.1929)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2028494v>, (10.09.2022).
- Journal Officiel de la République Française (14.02.1929; N38), “Arrête Régulant Provisoirement Attributions et le Fonctionnement de la Direction Générale Technique (09.02.1929); Arrête Instruction Relatifs à la Création D’une Inspection Générale Technique du Ministère de L’air; Instruction Ministérielle Pour L’application de L’arrête Créant Une Inspection Générale Technique au Ministère de L’air (06.02.1929)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2028496p>, (10.09.2022).
- Journal Officiel de la République Française: Débats Parlementaires (29.05.1929; N46), “Dépôt de Projets de LOI: Projet de LOI Portant Modification à la LOI sur la Navigation (No: 1698; 28.05.1929)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6450994q/fl.image>, (12.09.2022).
- Journal Officiel de la République Française (15.05.1929; N113), “Décret portant création, organisation et fonctionnement du conseil supérieur des transports aériens et de comités consultatifs technique et commercial des transports aériens (10.05.1929)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k20285716>, (10.09.2022).
- Journal Officiel de la République Française (27.11.1929; N277), “Instruction provisoire sur le fonctionnement de l’école nationale supérieure de l’aéronautique (25.11.1929)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k20287351>, (10.09.2022).
- Journal Officiel de la République Française (01.01.1930; N1), “Décret modifiant le décret du 10 mai 1929 portant création, organisation et fonctionnement du conseil supérieur des transports aériens et de comités consultatifs technique et commercial des transports aériens (30.12.1929)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2028766k>, (10.09.2022).
- Journal Officiel de la République Française (02.02.1930; N28), “Décret portant modifications aux décrets du 10 mai 1929 et du 30 décembre 1929 fixant les conditions d’organisation et de fonctionnement du conseil supérieures transports aériens et de comités consultatifs de l’exploitation technique et commerciale des transports aériens (30.01.1930)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2028793g>, (10.09.2022).
- Journal Officiel de la République Française: Débats Parlementaires (27.02.1930; N28), “Rapport fait au nom de la Commission chargée d’examiner le projet de LOI, adopte par la Chambre des Députés, portant modification à la loi sur la navigation aérienne du 31 mai 1924 (Annexe au procès-verbal de la séance du 27 février 1930)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64624922/fl.image#>; <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6579100g>, (12.09.2022).
- Journal Officiel de la République Française (30.03.1930; N78), “Arrête instituant une commission permanente des questions scientifiques et techniques (20.03.1930)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2028843x>, (10.09.2022).
- Journal Officiel de la République Française (30.03.1930; N78), “Décret modifiant le décret du 30 janvier 1930 relatif à l’organisation et au fonctionnement du conseil supérieur des transports aériens (26.03.1930)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2028843x>, (10.09.2022).
- Journal Officiel de la République Française (19-20.05.1930; N120), “LOI modifiant la loi du 31 mai 1924 sur la navigation (16.05.1930)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k20288858>, (12.09.2022).
- Journal Officiel de la République Française (24.06.1931; Débats Parlement Aires No:82), “Discussion D’un Projet de LOI Concernant les Entreprises de Navigation Aérienne (23.06.1931)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6236924w/fl.image>, (14.10.2022).
- Journal Officiel de la République Française (25.06.1931; Débats Parlement Aires No:83), “Suite de la Discussion D’un Projet de LOI Concernant Les Entreprises de Navigation Aérienne (24.06.1931)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k62369259/fl.image>, (14.10.2022).
- Journal Officiel de la République Française: Débats Parlementaires (31.03.1932; N48), “Adoption, Après Demande de Discussion Immédiate, D’un Projet De LOI Fixant Le Statut De L’aviation Marchande (30.03.1932)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6236905j/fl.image>, (14.10.2022).
- Journal Officiel de la République Française (10.08.1932; N186), “Décret portant promulgation de la convention portant réglementation des lignes aériennes signée a Athènes le 5 juin 1931 entre la France et la Grèce (01.08.1932)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2029564c>, (14.09.2022).

- Journal Officiel de la République Française (15.12.1932; N292), “LOI fixant le statut de l’aviation marchande (11.12.1932)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2029670f>, (14.10.2022).
- Journal Officiel de la République Française (01.06.1933; N128), “Décret Portant Approbation D’une Convention Pour L’exploitation de Lignes Aériennes (31.05.1933)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2029814h>, (19.10.2022).
- Journal Officiel de la République Française (01.07.1933; N153), “LOI Portant Organisation du Ministère de L’air (30.06.1933)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2029839b>, (14.10.2022).
- Journal Officiel de la République Française (31.03.1934; N77), “Décret et Arrête Relatifs à la Réorganisation des Services et Établissements Extérieurs de la Direction des Constructions Aériennes (29-30.03.1934)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2030070v>, (14.10.2022).
- Journal Officiel de la République Française (12.08.1936; N188), “LOI sur la Nationalisation de la Fabrication des Matériels de Guerre (11.08.1936)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k20307953>, (30.10.2022).
- Journal Officiel de la République Française (15.08.1936; N191), “Décret Fixant la Liste des Matériels Soumis aux Dispositions de la LOI du 11 Aout 1936 sur la Nationalisation de la Fabrication des Matériels de Guerre (14.08.1936)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2030798b>, (30.10.2022).
- Journal Officiel de la République Française (15.03.1938; N63), “Décret Relatif à la Navigation Aérienne dans les Territoires sous Mandat Français Places sous L’autorité du Ministre des Colonies (09.03.1938)”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2031281n>, (30.10.2022).
- Journal Officiel de la République Française (23.12.1945; N303), “Décret no 45-0127 du 22 Décembre 1945 Portant Transfert au Ministre des Travaux Publics et des Transportes des Attributions Précédemment Dévolues au Ministre de L’air en Matière D’aviation Civile”, [https://www.legifrance.gouv.fr/download/securePrint?token=WehNg\\$P@xV\\$NBN3U4L\\$d](https://www.legifrance.gouv.fr/download/securePrint?token=WehNg$P@xV$NBN3U4L$d), (12.05.2023).
- Journal Officiel de la République Française (14.09.1946; N215), “Décret no 46-2000 du 12 Septembre 1946 Relatif à L’organisation du Secrétariat General a l’Aviation Civile et Commerciale”, <https://www.legifrance.gouv.fr/download/securePrint?token=OKNYRrBDTxxvMFZ8hEeg2>, (12.05.2023).
- Journal Officiel de la République Française (02-03.06.1947; N130), “Décret no 47-974 du 31 Mai 1947 de Publication de la Convention Relative à l’Aviation Civile Internationale Signée à Chicago le 7 Décembre 1944”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1564460xf7.item#>, (16.05.2023).
- Journal Officiel de la République Française (01.04.1949; N79), “Décret no 49-448 du 31 Mars 1949 Relatif à l’Organisation du Secrétariat General a l’Aviation Civile et Commerciale”, <https://www.legifrance.gouv.fr/download/securePrint?token=kVYDfo9b@4DnaWkRH476>, (12.05.2023).
- Journal Officiel de la République Française (02.09.1949; N207), “Décret no 49-1205 du 28 Aout 1949 Portant Organisation de l’École Nationale de l’Aviation Civile”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k15689790/f1.item>, (16.05.2023).
- Journal Officiel de la République Française (10.09.1960; N211), “Décret no 60-964 du 31 Aout 1960 Portant Organisation du Secrétariat General a l’Aviation Civile (Ministère des Travaux Publics et des Transports)”, <https://www.legifrance.gouv.fr/download/secure/file/mdFWa4stFeR8SahX0vvy>, (12.05.2023).
- Journal Officiel de la République Française (31.03.1976; N77), “Décret no 76-284 du 30 Mars 1976 Relatif Aux Attributions de Diverses Directions Relevant du Secrétariat d’État Aux Transports”, <https://www.legifrance.gouv.fr/download/securePrint?token=qeG07ODDc@7tznvAereE>, (16.05.2023).
- Journal Officiel de la République Française (01.03.2005; N50), “Décret No 2005-200 du 28 Février 2005 Portant Création de la Direction des Services de la Navigation Aérienne”, <https://www.legifrance.gouv.fr/download/file/ZjzhMU8NeBBZgDF6Zpm422SwOeCkt4FYJF3AsstU8dc=/JOE>, (12.10.2023).
- Journal Officiel de la République Française (10.07.2008; N160), “Décret No 2008-680 du 9 Juillet 2008 Portant Organisation de l’Administration Centrale du Ministère de l’Écologie, de l’Énergie, du Développement Durable et de l’Aménagement du Territoire”, <https://www.legifrance.gouv.fr/download/PDF?Id=MkQonAHogU5nZiXrhxwv2SwOeCkt4FYJF3AsstU8dc=>, (12.10.2023).

- Journal Officiel de la République Française (12.12.2008; N289), “Décret No 2008-1299 du 11 Décembre 2008 Créant la Direction de la Sécurité de l’Aviation Civile”, [https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=2q21Yt000O9o2mMvG7zEJ\\_aib6M19xOU-us85fgyoEk](https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=2q21Yt000O9o2mMvG7zEJ_aib6M19xOU-us85fgyoEk) =, (12.10.2023).
- Journal Officiel de la République Française (30.12.2021; N303), “Arrête du 28 Décembre 2021 Portant Organisation de la Direction des Services de la Navigation Aérienne (Direction Générale de l’Aviation Civile, Direction des Services de la Navigation Aérienne)”, [https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=B0ow4hhAKqOZq5X8eS6LIE1tUE4pff\\_NWtPYOT-2\\_KIM](https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=B0ow4hhAKqOZq5X8eS6LIE1tUE4pff_NWtPYOT-2_KIM) =, (12.10.2023).
- L’Air (15.09.1929; N237), “Le Dixième Anniversaire de L’International Air Traffic Association”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9808889r/fl.image>, (26.10.2022).
- L’Air (20.07.1937; N425), “La 37 Session de L’IATA”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9797421q>, (26.10.2022)
- L’Aviation Française (24.01.1937; N334), “La Nationalisation des Industries Aéronautiques”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9377470p/fl.image>, (30.10.2022).
- Les Ailes (01.04.1926; N250), “L’IATA N’est Pas D’inspiration Allemande”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9607261t>, (26.10.2022).
- Les Ailes (15.07.1937; N839), “A Paris S’est Tenue la 37 Session de L’IATA”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k65605105>, (26.10.2022).
- Les Entreprises Coloniales Françaises, “Air Union (1919-1933)”, [https://www.entreprises-coloniales.fr/empire/Air\\_Union.pdf](https://www.entreprises-coloniales.fr/empire/Air_Union.pdf), (27.10.2022).
- Leslie, John C., “International Air Transport Association: Somme Historial Notes”, *Journal of Interamerican Studies and World Affairs*, V 13 N 3, 4 (1971), pp. 319-341.
- L’Éveil Économique de L’Indochine (23.02.1930; N662), “Air Asie + Air Union = Air Orient”, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5563019w/fl.item>, (27.10.2022).
- République Française Direction de l’Information Légale et Administrative (09 Aout 2023), “Direction Générale de l’Aviation Civile (DGAC)”, <https://annuaire.service-public.fr/gouvernement/0aed72f5-21ba-42da-9f16-01a529b3df14>, (05.10.2023).

## **Türkiye Cumhuriyeti Resmi Belgeleri:**

- 340-341-342-343 Sayılı Kanunlar, “Lozan Sulh Muahednamesinin Kabulüne Dair Kanunlar”, *TBMM Kavanin Mecmuası*, D: II İ: 1 C: 2, İkinci Baskı, Ankara 1942.
- Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi (15.05.1964), “Sıra Sayısı 452: Karasuları Kanunu Tasarısının Millet Meclisince Kabul Olunan Metni ve Cumhuriyet Senatosu Dışişleri, Turizm ve Tanıtma ve İçişleri Komisyonları Raporları [1/401] (Cilt 20, Birleşim 74)”, [https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/CS\\_/t03/c020/cs\\_03020074.pdf](https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/CS_/t03/c020/cs_03020074.pdf), (07.06.2023).
- Dânâ, Mehmet (KKTC Temsilcisi: 29.06.2023), Türkiye’nin Birleşmiş Milletler Daimi Temsilcisi’nin Genel Sekreter’e Hitaben Yazdığı 21 Haziran 2023 Tarihli Mektup (BM Daimi Temsilcisi Sedat Önal: A/77/937-S/2023/461), <https://digitallibrary.un.org/record/4014906?ln=en>, (02.11.2023).
- Dânâ, Mehmet (KKTC Temsilcisi: 12.07.2023), Türkiye'nin Birleşmiş Milletler Daimi Temsilcisi'nin Genel Sekreter'e Hitaben Yazdığı 7 Temmuz 2023 Tarihli Mektup (BM Daimi Temsilcisi Sedat Önal: A/77/957-S/2023/510), <https://digitallibrary.un.org/record/4016149?ln=en>, (02.11.2023).
- Danışma Meclisi Tutanak Dergisi (31.08.1983), “Türk Sivil Havacılık Kanunu Tasarısı ve Mali İşler, Adalet, Milli Savunma, İçişleri ve Dışişleri, Bayındırlık, Ulaştırma, İmar ve İskân, Turizm ve Tanıtma Komisyonları Raporları [Sıra Sayısı: 470](Cilt 21, Birleşim 154)”, [https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/DM\\_/d02/c021/dm\\_02021154.pdf](https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/DM_/d02/c021/dm_02021154.pdf), (13.06.2023).
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü Hava Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı (NR 06/97), “Havacılık Bilgi Genelgesi (AIC) Türkiye: ENR 1.9-1 ECAC Bölgesinde Hava Sahası Esnek Kullanımı Konseptine Giriş”, <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/aipturkey.aspx>, (06.11.2023).
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü Havacılık Bilgi Yönetimi Şube (AIM) Müdürlüğü, “AIP (Havacılık Bilgi Yayını) Türkiye: Havacılık Bilgi Düzenleme ve Kontrol (Aeronautical Information Regulation and Control - AIRAC) Amendment 03/19”, <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/aipturkey.aspx>, (18.10.2023).

- Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü Araştırma Planlama Kurulu (APK) Daire Başkanlığı (2012), “DHMİ Faaliyet Raporu 2011”, <https://www.dhmi.gov.tr/Lists/FaaliyetRaporlari/Attachments/12/2011%20faaliyet-raporu.pdf> , (22.10.2023).
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı (2015), “DHMİ Faaliyet Raporu 2015”, <https://www.dhmi.gov.tr/Lists/FaaliyetRaporlari/Attachments/16/2015%20Faaliyet%20Raporu.PDF>, (08.11.2023).
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü Hava Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı, “AIP Türkiye: GEN 1.2 Hava Araçlarının Giriş, Transit Geçiş ve Kalkışı (14.07.2022)”, <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/aipturkey.aspx>, (02.11.2023).
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü Hava Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı, “AIP Türkiye: Aerodrome (AD)-1.1-1 (14.07.2022)”, [https://www.dhmi.gov.tr/AIPDocuments/LT\\_AD\\_1\\_1\\_en.pdf](https://www.dhmi.gov.tr/AIPDocuments/LT_AD_1_1_en.pdf), (05.11.2023).
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü Hava Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı, “AIP Türkiye: ENR 1.10-1 Uçuş Planlama”, <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/aipturkey.aspx>, (06.11.2023).
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü Hava Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı, “AIP Türkiye: ENR 1.9-1 Hava Trafik Akış Yönetimi”, <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/aipturkey.aspx>, (06.11.2023).
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı (2020), “DHMİ Faaliyet Raporu 2020”, [https://www.dhmi.gov.tr/Lists/FaaliyetRaporlari/Attachments/21/DHMI\\_2020\\_Faaliyet\\_Raporu.pdf](https://www.dhmi.gov.tr/Lists/FaaliyetRaporlari/Attachments/21/DHMI_2020_Faaliyet_Raporu.pdf), (08.11.2023).
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı (2022), “DHMİ Faaliyet Raporu 2022”, <https://www.dhmi.gov.tr/Lists/FaaliyetRaporlari/Attachments/23/2022-faaliyet-raporu.pdf>, (08.11.2023).
- Dışişleri Bakanlığı Araştırma ve Yayın Dairesi Başkanlığı (05.01.1999), “Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü Büyükelçi Necati Utkan'ın Yunanistan'ın FIR Hattıyla İlgili Olarak Kendisine Yöneltilen Bir Soruya Verdiği Cevap”, *Dışişleri Güncesi*, Ajans-Türk, Ankara 1999.
- Dışişleri Bakanlığı Araştırma ve Yayın Dairesi Başkanlığı (08.01.1999), “5 Ocak 1999 Tarihindeki FIR Konusunda Bakanlığımız Sözcüsünün İfadelerine Yunan Tarafınca Gösterilen Tepkilere Dair Soruya Cevap”, *Dışişleri Güncesi*, Ajans-Türk, Ankara 1999.
- Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi (23777-103887-4) 18 Şubat 1946 tarihli Hava Seyrüsefer Zabitasına Dair Yabancı Mevzuat hakkında yazısı.
- Dışişleri Bakanlığı Türk Diplomatik Arşivi (23777-103887-3) 29 Mayıs 1946 tarihli Hava Seyrüsefer Zabitasına Dair Yabancı Mevzuat hakkında yazısı.
- Düstur (Tertib 2, Cilt 6), “Numara 328: Sefain-i Havaiyeye ait Menâtk-ı Memnua Nizamnamesi (Rumi: 24 Mayıs 1330; Hicri: 12 Recep 1332; Miladi: 06 Haziran 1914)”, <https://acikerisim.tbmm.gov.tr/xmlui/handle/11543/71>, (25.05.2023).
- Kıbrıs Türk Federe Meclisi (17.06.1983), “Kıbrıs Türk Federe Meclisinin Kıbrıs Sorununa İlişkin Kararı: Karar No 44 (21.06.1983)”, <http://www.cm.gov.nc.tr/KibrisKarar>, (21.10.2023).
- Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) Sivil Havacılık Dairesi, “Havacılık Hizmetleri”, <http://havacilik.gov.ct.tr/kurumsal/birimler/hava-trafik-sube-amirliги/havac%20C4%B1%20C4%B1k-hizmetleri>, (21.10.2023).
- Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) Sivil Havacılık Dairesi Havacılık Bilgi Hizmetleri (AIS), “AIP (Havacılık Bilgi Yayını) KKTC: Ercan Danışma Hava Sahası”, [http://havacilik.gov.ct.tr/Portals/83/ENR%202\\_1.pdf?ver=2023-01-06-124846-087](http://havacilik.gov.ct.tr/Portals/83/ENR%202_1.pdf?ver=2023-01-06-124846-087), (21.10.2023).
- Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) Sivil Havacılık Dairesi Hava Trafik Hizmetleri (ATS), “Sorumluluk Sahası”, [http://havacilik.gov.ct.tr/Portals/83/GEN%203\\_3\\_1.pdf](http://havacilik.gov.ct.tr/Portals/83/GEN%203_3_1.pdf), (21.10.2023).
- Milli Güvenlik Konseyi Tutanak Dergisi (13.11.1983), “Türk Sivil Havacılık Kanunu Tasarısının Danışma Meclisince Kabul Olunan Metni ve Milli Güvenlik Konseyi İhtisas Komisyonu Raporu [D.Meclisi: 1/586; M.G.Konseyi:1/580; Sıra Sayısı: 688] (Cilt 10, Birleşim 172)”, [https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/MGK/d01/c010/mgk\\_01010172.pdf](https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/MGK/d01/c010/mgk_01010172.pdf), (13.06.2023).

- Millet Meclisi Tutanak Dergisi (10.04.1964), “Sıra Sayısı 156 Ek 1: Karasuları Kanunu Tasarısı ve Dışişleri ve İçişleri Komisyonları Raporları [1/206] (Cilt 29, Birleşim 88)”, [https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/MM\\_/d01/c029/mm\\_01029088.pdf](https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/MM_/d01/c029/mm_01029088.pdf), (07.06.2023).
- Sıtkı, Ulay, “Yüksek İstişare Kurulu Teşkiline Dair Kanun Tasarısı (13.10.1960)”, *TBMM Tutanak Dergisi* (Cilt: 2, Birleşim: 23, [https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/MBK\\_/d00/c002/mbk\\_00002023.pdf](https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/MBK_/d00/c002/mbk_00002023.pdf)), (25.05.2023).
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM: 2007), “2007 Yılı Faaliyet Raporu: Örgüt Yapısı”, <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2007.pdf>, (30.06.2023).
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM: 2009), “2009 Yılı Faaliyet Raporu”, <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2009.pdf>, (30.06.2023).
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM: 2010), “2010 Yılı Faaliyet Raporu”, <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2010.pdf>, (30.06.2023).
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM: 2011), “2011 Yılı Faaliyet Raporu”, <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2011.pdf>, (30.06.2023).
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM: 2013), “2013 Yılı Faaliyet Raporu”, <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2013.pdf>, (09.07.2023).
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) Hava Seyrüsefer Daire Başkanlığı, *Hava Sahası Yönetimi El Kitabı (HSD/ATM-01)*, Pegem Akademi Yayıncılık, Birinci Baskı, Ankara 2015.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) 2017-2021 Stratejik Planı, “Ana Hizmet Birimlerinin Temel Fonksiyonları”, [https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/strateji/stratejik\\_plan\\_2017-2021.pdf](https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/strateji/stratejik_plan_2017-2021.pdf), (30.06.2023).
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM: 21.04.2018) “Türk Sivil Havacılık Akademisi sayesinde bölgedeki personeli de eğitebileceğiz”, <https://web.shgm.gov.tr/tr/s/5745-turk-sivil-havacilik-akademisi-sayesinde-bolgedeki-personeli-de-egitebilecegiz>, (04.11.2023).
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM: 16.07.2018), “Şikago Sözleşmesi ve Eklerinin Uygulanması Talimatı (SHT-ICAO)”, <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/2018/SHT-ICAO.pdf>, (30.06.2023).
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) 2019-2023 Stratejik Planı, “SHGM Faaliyet Alanları ve Hizmetler”, [https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/strateji/2019-2023\\_SHGM\\_Stratejik\\_Plan.pdf](https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/strateji/2019-2023_SHGM_Stratejik_Plan.pdf), (03.07.2023).
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM: 2021), “2021 Yılı Faaliyet Raporu”, <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2021.pdf>, (08.11.2023).
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM: 2022), “2022 Yılı Faaliyet Raporu”, <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2022.pdf>, (30.06.2023).
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM: 2023), “SHGM Mevzuat”, <http://mevzuat.shgm.gov.tr/>, (30.06.2023).
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), “Türkiye Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Kurumsal ve İdari Kapasitesinin Güçlendirilmesine Yönelik Avrupa Birliği Eşleştirme Projesi, <https://web.shgm.gov.tr/en/preview/5323-european-union-twinning-project-on-strengthening-institutional-and-administrative-capacity-of-directorate-general-of-civil-aviation-of-turkey>, (10.07.2023).
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM: 2023), “Performans Programı 2023”, <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/performans/pp-2023.pdf>, (10.02.2024).
- Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM: 11 Ağustos 1923 – 19 Ekim 1924), “Lozan Sulh Muahednamesinin Kabulüne Dair Kanunlar”, *Düster: Üçüncü Tertip Cilt 5*, Necmi İstikbal, İstanbul 1931.
- Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM: 15.03.1925), “Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname-i Esasisi”, <https://acikerisim.tbmm.gov.tr/xmlui/bitstream/handle/11543/1091/197306509.pdf?sequence=1&isAllowed=y>, (31.05.2023).
- Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Gizli Celse Zabıtları (18 Teşrinisani 1341 [18.11.1925]), “Ordunun Teslihi ve Harp Sanayii Kurulmasına Dair Lâyihei Kanuniye (Cilt 4, Birleşim 10)”, <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/GZC/d02/CILT04/gcz02004010.pdf>, (26.08.2023).

- Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) ve İcra Vekilleri Heyeti Kararları, “Seyrüseferi Havaî Talimatnamesi – No: 2455 (9 Eylül 1341 [1925]), *Düştur: Üçüncü Tertip Cilt 6*, Başvekâlet Devlet Matbaası, İkinci Baskı, Ankara 1953.
- Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Tutanak Dergisi (13.10.1923), “Malatya Mebusu İsmet Paşa ile Arkadaşlarının; Ankara’nın Makarrı İdare İttihazı Hakkındaki Teklifi ve Kanunu Esasi Encümeni Mazbatası (Cilt 2, Birleşim 39)”, <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d02/c002/ehttbmm02002039.pdf>, (27.05.2023).
- Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Tutanak Dergisi (1933), “Türkiye Hava Yolları İdaresi Hakkında 1/499 Numaralı Kanun Lâyihası”, <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d04/c015/tbmm04015054.pdf>, (03.06.2023).
- Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Tutanak Dergisi (05.06.1945), “Sıra Sayısı 123: Şikago’da 7 Aralık 1944 Tarihinde Akit ve İmza Edilmiş Olan Milletlerarası Sivil Havacılık Konvansiyonu ile Sivil Havacılık Geçici Anlaşması ve Bunların Eklerinin Onanması Hakkında Kanun Tasarısı ve İçişleri, Gümrük ve Tekel, Millî Savunma, Ulaştırma ve Dışişleri Komisyonları Raporları [1/425] (Cilt 18, Birleşim 69)”, <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d07/c018/tbmm07018069.pdf>, (15.06.2023).
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi (09.04.1987), “Sıra Sayısı 532: Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında 182 Sayılı Kanun Hükümünde Kararname ile Bu Kanun Hükümünde Kararnamenin Bazı Hükümlerinin Değiştirilmesi Hakkında 211 Sayılı Kanun Hükümünde Kararname ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm; Anayasa Komisyonları Raporları [1/114; 1/509] (Cilt 39, Birleşim 88)”, <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d17/c039/tbmm17039088.pdf>, (20.10.2023).
- Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Tutanak Dergisi (30.11.1988), “Sıra Sayısı 133: Hava Seyrüseferinin Emniyeti İçin İşbirliğine Dair 13 Aralık 1960 Tarihli Uluslararası EUROCONTROL Sözleşmesini Değiştiren Protokole İlişkin Diplomatik Konferansın Nihai Senedinin; Hava Seyrüseferinin Emniyeti İçin İşbirliğine Dair 13 Aralık 1960 Tarihli Uluslararası EUROCONTROL Sözleşmesini Değiştiren Protokol ile Eklerinin ve Yol Ücretlerine İlişkin Çok Tarafî Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm; Dışişleri Komisyonları Raporları [1/513] (Cilt 18, Birleşim 32)”, <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d18/c018/tbmm18018032.pdf>, (03.07.2023).
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi (08.06.1995), “TBMM’de Temsil Edilen Siyasî Partilerin, Yunanistan’ın Ege Denizindeki Karasularının 12 Mile Çıkarılmasına Yönelik Tutumunun Doğuracağı Sonuçların Yunan ve Dünya Kamuoyuna Dostane Duygularla Duyurulmasına İlişkin Önergesi (Cilt 88, Birleşim 121)”, <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d19/c088/tbmm19088121.pdf>, (06.10.2023).
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi (19.04.2001), “Sıra Sayısı 654: Türk Sivil Havacılık Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Raporu [1/838] (Cilt 60, Birleşim 87)”, <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d21/c060/tbmm21060087.pdf>, (07.09.2023).
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi (22.06.2005), “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilât ve Görevleri Hakkında Kanun Tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm ile Plan ve Bütçe Komisyonları Raporları (1/995) (S. Sayısı: 940) (Cilt 88, Birleşim 115)”, <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d22/c088/tbmm22088115.pdf>, (04.09.2023).
- Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Zabıt Ceridesi (19 Teşrinisani 1341 [19.11.1925]), “Müdaafai Milliye Vekâletince Bazı Taahhüdât İcrası Hakkında Kanun Lâyihası (1/720) ve Müdafaai Milliye ve Muvazenei Maliye Encümenleri Mazbataları (Cilt 19, Birleşim 11)”, <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d02/c019/tbmm02019011.pdf>, (26.08.2023).
- Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Zabıt Ceridesi (10.03.1954), “Sıra Sayısı 213: Ulaştırma Vekâleti Görevleri ve Kuruluşu Hakkındaki Kanunda Değişiklik Yapılmasına ve Bu Kanuna Bazı Maddeler Eklenmesine Dair Kanun Lâyihası ve Münakalât ve Bütçe Encümenleri Mazbataları [1/764] (Cilt 29, Birleşim 63)”, <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d09/c029/tbmm09029063.pdf>, (06.06.2023).
- Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Zabıt Ceridesi (21.05.1955), “Sıra Sayısı 342: Türk Havayolları Anonim Ortaklığı Kanunu Lâyihası ve Münakalât, Maliye ve Bütçe Encümenleri Mazbataları [1/254] (Cilt 7, Birleşim 79)”, <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d09/c029/tbmm09029063.pdf>, (07.06.2023).

- Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Zabıt Ceridesi (28.02.1956), “Sıra Sayısı 105: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Umum Müdürlüğü Teşkilât ve Vazifeleri Hakkında Kanun Lâyihası ve Münakalât ve Bütçe Encümenleri Mazbataları [1/340] (Cilt 10, Birleşim 47)”, <https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d10/c010/tbmm10010047.pdf>, (07.06.2023).
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) Müsteşarlığı, *Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı: Genel Ulaştırma Sorunları ve Koordinasyon Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, DPT, Ankara 1971.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) Müsteşarlığı, *Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1978-1982) Hava Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, DPT, Ankara 1976.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) Müsteşarlığı (1990-1994), *Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı Hava Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, DPT, Ankara 1990.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) Müsteşarlığı (2001-2005), *Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Hava Taşıtları İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, DPT, Ankara 2001.
- T.C. Genelkurmay Başkanlığı 4.Şube (Sayı: 19312, 25.09.1939), *Hava Haber Verme Hizmeti Talimatı (D-112)*, Genelkurmay Matbaası, Ankara 1939.
- T.C. Kalkınma Bakanlığı (2014-2018), *Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı*, Kalkınma Bakanlığı Yayını, Ankara 2013.
- T.C. Kalkınma Bakanlığı (2019-2023), *On Birinci Kalkınma Planı Hava Taşıtları Üretimi ve Bakım Onarımı Çalışma Grubu Raporu*, Kalkınma Bakanlığı Yayını, Ankara 2018.
- T.C. Resmi Gazete (RG: 07.02.1921, 01), “85 Sayılı Teşkilâtı Esasiye Kanunu”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/1T.pdf>, (25.05.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 10.09.1923, 22), “Lozan Sulh Muahednamesi Hakkındaki Kanunlar”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/22.pdf>, (25.05.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 27.05.1933, 2411), “2186 Sayılı Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi Teşkilâtı Hakkında Kanun (20.05.1933)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/2411.pdf>, (03.06.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 05.06.1935, 3020), “2744 Sayılı Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi Teşkilâtı Hakkındaki 2186 Sayılı Kanunun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesine ve Bazı Maddeler İlave Edilmesine Dair Kanun (30.05.1935)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/3020.pdf>, (03.06.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 14.06.1938, 3933), “3424 Sayılı Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü Teşkilât Kanunu (03.06.1938)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/3933.pdf>, (03.06.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 04.07.1938, 3950), “3460 Sayılı Sermayesinin Tamamı Devlet Tarafından Verilmek Suretile Kurulan İktisadî Teşekküllerin Teşkilâtı ile İdare ve Murakabeleri Hakkında Kanun (17.06.1938)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/3950.pdf>, (14.06.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 31.05.1939, 4220), “3613 Sayılı Münakalât Vekâleti Teşkilât ve Vazifelerine Dair Kanun (27.05.1939)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/4220.pdf>, (03.06.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 12.06.1945, 6029), “Şikago’da 7 Aralık 1944 Tarihinde Akit ve İmza Edilmiş Olan Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması ile Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve Bunların Eklerinin Onanması Hakkında Kanun”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/6029.pdf>, (20.04.2020).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 06.07.1945, 6050), “4770 Sayılı Ulaştırma Bakanlığı Görevleri ve Kuruluşu Hakkında Kanun (27.06.1945)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/6050.pdf>, (03.06.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 24.08.1945, 6092), “4801 Sayılı Sanfransisko’da 26 Haziran 1945 Tarihinde Yapılmış ve İmzalanmış Olan Birleşmiş Milletler Andlaşması ile Milletlerarası Adalet Divanı Statüsünün Onanması Hakkında Kanun”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/6092.pdf>, (20.04.2020).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 13.07.1948, 6956), “5253 Sayılı Türkiye ile Amerika Birleşik Devletleri arasında 4 Temmuz 1948 Tarihinde İmzalanan Ekonomik İşbirliği Anlaşması ve Eki ile Aynı Tarihte Teati Edilen Mektupların Onanması Hakkında Kanun (08.07.1948)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/6956.pdf>, (06.06.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 26.03.1952, 8069), “İstanbul Teknik Üniversitesi Sivil Havacılık Enstitüsü Yönetmeliği (07.03.1952)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/8069.pdf>, (12.06.2023).

- T.C. Resmi Gazete (RG: 20.03.1954, 8663), “6382 Sayılı Ulaştırma Vekâleti Görevleri ve Kuruluşu Hakkındaki 4770 Sayılı Kanunda Değişiklik Yapılmasına ve Bu Kanuna Bazı Maddeler Eklenmesine Dair Kanun (10.03.1954)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/8663.pdf>, (06.06.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 31.05.1955, 9016), “6623 Sayılı Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı Kanunu (21.05.1955)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/9016.pdf>, (07.06.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 01.03.1956, 9247), “6686 Sayılı Devlet Hava Meydanları İşletmesi Umum Müdürlüğü Teşkilât ve Vazifeleri Hakkında Kanun (28.02.1956)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/9247.pdf>, (07.06.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 19.10.1960, 10633), “101 Sayılı Ulaştırma Bakanlığı Yüksek İstişare Kurulu Teşkiline Dair Kanun”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/10633.pdf>, (25.05.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 25.05.1964, 11711), “476 Sayılı Karasuları Kanunu (15.05.1964)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/11711.pdf>, (07.06.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 27.11.1972, 14374), “Üçüncü Beş Yıllık (1973 -1977) Kalkınma Planının Onaylandığına Dair Karar (26.10.1972)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/14374.pdf>, (13.06.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 11.07.1973, 14591), “1784 Sayılı Türk Uçak Sanayii Anonim Ortaklığı Kanunu (28.06.1973)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/14591.pdf>, (14.06.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 29.05.1982, 17708), “2674 Sayılı Karasuları Kanunu”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/17708.pdf>, (14.06.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 29.05.1982, 17708 Mükerrer), “8/4742 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı”, [https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/17708\\_1.pdf](https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/17708_1.pdf), (14.06.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 19.10.1983, 18196), “2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu (14.10.1983)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/18196.pdf>, (13.06.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 18.06.1984 [Mükerrer], 18435), “Kanun Hükmünde Kararnameler (Karar Sayısı: 202)”, [https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/18435\\_1.pdf](https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/18435_1.pdf), (14.06.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 17.04.1987, 19434), “3348 Sayılı Ulaştırma Bakanlığı’nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun (09.04.1987)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/19434.pdf>, (13.06.2023).
- T.C. Resmî Gazete (RG: 04.01.1989, 20039), “3504 Sayılı Hava Seyrüseferinin Emniyeti İçin İş Birliğine Dair 13 Aralık 1960 Tarihli Uluslararası EUROCONTROL Sözleşmesini Değiştiren Protokole İlişkin Diplomatik Konferansın Nihai Senedinin, EUROCONTROL Sözleşmesini Değiştirmek Üzere 12 Şubat 1981 Tarihinde Brüksel’de İmzalanan Protokol ile Eklerinin ve 12 Şubat 1981’de Brüksel’de İmzalanan Yol Ücretlerine İlişkin Çok Tarafli Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun”, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/20039.pdf>, (03.07.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 26.04.2001, 24384), “4647 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun (19.04.2001)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2001/04/20010426.htm#1>, (07.09.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 18.11.2005, 25997), “5431 Sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun (10.11.2005)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2005/11/20051118-2.htm>, (30.06.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 28.02.2006, 26094), “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Temsilciliklerinin Çalışma Usul ve Esaslarına İlişkin Yönetmelik”, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/02/20060228-16.htm>, (22.10.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 01.11.2011, 28102 [Mükerrer]), “655 Karar Sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (26.09.2011)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2011/11/20111101M1-1.htm>, (20.10.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 02.11.2011, 28103 [Mükerrer]), “661 Karar Sayılı Avrupa Birliği Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Hükmünde Kararname (24.10.2011)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2011/11/20111102M1-1.htm>, (30.06.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 18.04.2014, 28976), “Hava Sahasının Esnek Kullanımı Yönetmeliği (SHY-FUA)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/04/20140418-14.htm>, (12.07.2023).

- T.C. Resmi Gazete (RG: 18.05.2018, 30425), “7141 Sayılı Yükseköğretim Kanunu ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnemelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (09.05.2018)”, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/05/20180518-1.htm>, (14.10.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 09.07.2018, 30473 [3. Mükerrer]), “703 Karar Sayılı Anayasada Yapılan Değişikliklere Uyum Sağlanması Amacıyla Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnemelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname”, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/07/20180709M3-1.pdf>, (23.10.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 10.07.2018, 30474), “Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi Sayı: 1”, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/07/20180710-1.pdf>, (30.06.2023).
- T.C. Resmi Gazete (RG: 15.07.2018, 30479), “Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi Sayı: 4”, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/07/20180715-1.pdf>, (30.06.2023).
- Türk Dil Kurumu (TDK), *Türkçe Sözlük Cilt 1-2*, Türk Tarih Kurumu, Dokuzuncu Baskı, Ankara 1998.
- Türk Hava Kurumu, “26 yıl Önce Bugün, 16 Şubat 1925 de Türk Tayyare Cemiyeti – Türk Hava Kurumunu Kuran K. Atatürk ve Başvekil İsmet İnönü ne düşünüyorlardı?”, *Havacılık ve Spor*, S: 412 (16 Şubat 1950), s. 1.

### **Uluslararası Kurum Resmi Belgeleri:**

- Association of European Airlines (AEA), “History”, <http://www.aea.be/about/history/index.html>, (07.04.2023).
- Department of Public Information United Nations, “Report of the Secretary-General on the Work of the Organization”, *Yearbook of the United Nations 2004*, Canada 2006, s. 3-47.
- Environmental Systems Research Institute, “ArcGIS: ICAO 2015 FIR World Mod”, <https://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?webmap=724dfc8916604483a0ab06b4f3cbe57f>, (21.10.2023).
- Institut de Droit International, *Annuaire C 19 (Session de Bruxelles, 1902)*, Schmidt Periodicals GmbH, Yeniden Basım, Bad Feilnbach 1994
- Institut de Droit International, *Annuaire C 21 (Session de Gand, 1906)*, Schmidt Periodicals GmbH, Yeniden Basım, Bad Feilnbach 1994.
- Institut de Droit International, *Annuaire C 23 (Session de Paris, 1910)*, Schmidt Periodicals GmbH, Yeniden Basım, Bad Feilnbach 1994.
- Institut de Droit International, *Annuaire C 24 (Session de Madrid, 1911)*, Schmidt Periodicals GmbH, Yeniden Basım, Bad Feilnbach 1994.
- International Air Transport Association (IATA), “Early Days”, <https://www.iata.org/en/about/history/history-early-days/>, (30.09.2021).
- International Air Transport Association (IATA), “The Founding of IATA, Early Days”, <https://www.iata.org/en/about/history/>, (25.01.2023).
- International Air Transport Association (IATA), “History - A Two Tier IATA”, <https://www.iata.org/en/about/history/history-two-tier-IATA/>, (23.04.2023).
- International Air Transport Association (IATA: 2015), “Annual Review 2015”, <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2015.pdf>, (09.04.2023).
- International Air Transport Association (IATA) The Airline Analyst (December 2023), “Industry Statistics Fact Sheet”, <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/industry-statistics-fact-sheet-december-2023>, (09.10.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO) Chicago Conference, “Final Act and Appendixes”, *Proceedings of the International Civil Aviation Conference (November 1 – December 7, 1944)*: <https://www.icao.int/ChicagoConference/Pages/proceed.aspx>, (18.01.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO), “Albert Roper (France)”, <https://www.icao.int/secretariat/SecretaryGeneral/Pages/biography-secretary-general-roper.aspx>, (05.07.2022).

International Civil Aviation Organization (ICAO), “The Postal History of ICAO: International Standards and Recommended Practices”, [https://applications.icao.int/postalhistory/standards\\_and\\_recommended\\_practices.htm](https://applications.icao.int/postalhistory/standards_and_recommended_practices.htm), (18.01.2023).

International Civil Aviation Organization (ICAO), “Regional Offices Established for Localized Approach”, <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/establishment-of-regional-offices.aspx>, (18.01.2023).

International Civil Aviation Organization (ICAO), “The Postal History of ICAO: The Regional Offices and the Regional Organization”, [https://applications.icao.int/postalhistory/the\\_regional\\_offices\\_and\\_the\\_regional\\_organization.htm](https://applications.icao.int/postalhistory/the_regional_offices_and_the_regional_organization.htm), (18.01.2023).

International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7300, “Convention on International Civil Aviation Done at Chicago on the 7th Day of December 1944”, [https://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_orig.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf), (18.01.2023).

International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7300, “First Edition, Signed at Chicago on 7 December 1944”, [https://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_1ed.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/7300_1ed.pdf), (18.01.2023).

International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 4411, “Resolutions Adopted by the First Assembly (May 6-27, 1947)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a01>, (18.01.2023).

International Civil Aviation Organization (ICAO) 3rd Session of the Assembly (Montreal - June 1949) Doc 6433 Appendix 1, “Report of Council to the Assembly”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a03>, (27.01.2023).

International Civil Aviation Organization (ICAO) (May 6-27, 1947) Doc 4043, “Review of Work Performed by Regional Air Navigation Meetings and Consideration of the Sphere of Regional Action”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a01>, (27.01.2023).

International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7055, “Second Middle East Regional Air Navigation Meeting (Istanbul, October - November 1950)”, <http://www.hri.org/docs/imiahol/icao1.htm>, (07.09.2023).

International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7148, “Report of the Council to the Assembly on the Activities of the Organization in 1950 (Montreal, June 1951)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a05>, (05.02.2023).

International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7367, “Report of the Council to the Assembly on the Activities of the Organization in 1952 (Brighton, June 1953)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a07>, (06.02.2023).

International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7456, “Report of the Council to the Assembly on the Activities of the Organization in 1953 (Montreal, June 1954)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a08>, (06.02.2023).

International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7564, “Report of the Council to the Assembly on the Activities of the Organization in 1954 (Montreal, June 1955)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a09>, (06.02.2023).

International Civil Aviation Organization (ICAO) A10-WP/9 EX/7 (28.03.1956), “Relationship of ICAO with the European-Civil Aviation Conference”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a10>, (05.02.2023).

International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7636, “Annual Report of the Council to the Assembly for 1955 (Caracas, June - July 1956)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a10>, (06.02.2023).

International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7788, “Annual Report of the Council to the Assembly for 1956 (Montreal, 1958)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a11>, (06.02.2023).

International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7866, “Annual Report of the Council to the Assembly for 1957 (Montreal, May - June 1958)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a11>, (06.02.2023).

International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7960, “Annual Report of the Council to the Assembly for 1958 (San Diego [California, USA], June - July 1959)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a12>, (06.02.2023).

- International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 8063, “Annual Report of the Council to the Assembly for 1959 (15.04.1960)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a13>, (06.02.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 8140, “Annual Report of the Council to the Assembly for 1960 (15.04.1961)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a14>, (06.02.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 8317, “Annual Report of the Council to the Assembly for 1962 (April 1963)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a15>, (06.02.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7300/3 (1963), “Convention on International Civil Aviation”, [https://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_3ed.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/7300_3ed.pdf), (06.02.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 8918, “Annual Report of the Council to the Assembly for 1970 (March 1971)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a18>, (06.02.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 8982, “Annual Report of the Council – 1971: Documentation for the Session of the Assembly in 1974”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a19>, (06.02.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 9085, “Annual Report of the Council – 1973: Documentation for the Session of the Assembly in 1974”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a21>, (06.02.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 9124, “Assembly Resolutions in Force (as of 15 October 1974)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a21>, (06.02.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7300/5 (1975), “Convention on International Civil Aviation”, [https://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_5ed.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/7300_5ed.pdf), (06.02.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 9215 A22-RES, “Resolutions Adopted by the Assembly and Index to Documentation”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/ArchivedAssembly/en/a22/>, (06.02.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 9275, “Assembly Resolutions in Force (04.10.1977)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a22>, (06.02.2023), s. II-20, 21.
- International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 7300/6 (1980), “Convention on International Civil Aviation”, [https://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_6ed.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/7300_6ed.pdf), (06.02.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 9356, “Annual Report of the Council – 1981: Documentation for the Session of the Assembly in 1983”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a24>, (06.02.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO) A24-WP/37, “International Air Transport Fares and Rates: IATA Tariff Machinery in the 1980’s”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a24>, (06.02.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 9558 (1989), “A27-2: Amendment to Article 56 of the Convention on International Civil Aviation”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a27>, (21.03.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 9563 (1990), “A 28-1: Amendment to Article 50 (a) of the Convention on International Civil Aviation”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a28>, (21.03.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 9600: A29-RES (1992), “Resolutions Adopted by the Assembly and Index to Documentation: Scale of Assessment of the Federal Republic of Germany”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a29>, (18.03.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO) A29-WP/5 (1992), “Unification of units of measurement”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a29>, (18.03.2023).

- International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 9602, “Assembly Resolutions in Force (08.10.1992)”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a29>, (06.02.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO) A29-WP/88, “IATA Tariff Conference Activity”, <https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a29>.
- International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 9667, “Annual Report of the Council – 1995: Documentation for the Session of the Assembly in 1998”, [https://www.icao.int/Documents/annual-reports/rp95\\_en.pdf](https://www.icao.int/Documents/annual-reports/rp95_en.pdf), (06.02.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 9770, “Annual Report of the Council – 2000: Documentation for the Session of the Assembly in 2001”, [https://www.icao.int/Documents/annual-reports/rp00\\_en.pdf](https://www.icao.int/Documents/annual-reports/rp00_en.pdf), (06.02.2023)
- International Civil Aviation Organization (ICAO) ANNEX 11 (2001), *International Standards and Recommended Practices for Air Traffic Services: Air Traffic Control Service, Flight Information Service, Alerting Service*, Thirteenth Edition, 2001.
- International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 9834, “Financial Statements and Report of the External Auditor for the Financial Period Ending 31 December 2003”, [https://www.icao.int/publications/Documents/9834\\_en.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/9834_en.pdf), (26.03.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO) DOC 7300/9 (2006), “Convention on International Civil Aviation”, [https://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_9ed.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/7300_9ed.pdf), (01.07.2021).
- International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 10035, “Financial Statements Reports of the External Auditor and for the Financial Year Ended 31 December 2013”, <https://www.icao.int/publications/Documents/10035.pdf>, (26.03.2023),
- International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 10050, “Financial Statements Reports of the External Auditor and for the Financial Year Ended 31 December 2014”, [https://www.icao.int/publications/Documents/10050\\_en.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/10050_en.pdf), (26.03.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO: 2016), “A39-4: Amendment to Article 50 (a) of the Convention on International Civil Aviation; A39-6: Amendment to Article 56 of the Convention on International Civil Aviation”, [https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/a39\\_res\\_prov\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/a39_res_prov_en.pdf), (05.11.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO) Annex 9 (2017), “International Standards and Recommended Practices: Facilitation”, [https://www.icao.int/WACAF/Documents/Meetings/2018/FAL-IMPLEMENTATION/an09\\_cons.pdf](https://www.icao.int/WACAF/Documents/Meetings/2018/FAL-IMPLEMENTATION/an09_cons.pdf), (20.01.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO) A41-WP/2 (2021), “Supporting Documentation for the Election of Member States to be Represented on the Council”, [https://www.icao.int/Meetings/a41/Documents/WP/wp\\_002\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a41/Documents/WP/wp_002_en.pdf), (21.03.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO) Doc 10175, “Financial Statements and Reports of the External Auditor for the Financial Year Ended 31 December 2021”, [https://www.icao.int/publications/Documents/10175\\_en.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/10175_en.pdf), (26.03.2023).
- International Civil Aviation Organization (ICAO) North Atlantic Regional Air Navigation Meeting Air Control Committee (13.02.1948), “Report and Recommendations on Facilities”, <https://www.icao.int/EURNAT/EUR%20and%20NAT%20Documents/NAT%20Documents/NAT%20SPG%20Reports/NAT%20MEETING%20MAY%201948%20ATC%20NA.pdf>, (27.01.2023).
- International Federation of Air Line Pilots Associations (IFALPA), “Ankara-Nicosia FIR Boundary (Joint Briefing Leaflet, 23ATSBL01, 30.03.2023)”, <https://www.ifalpa.org/media/3920/23atsbl01-ankara-nicosia-fir-boundary-joint-ifatca.pdf>, (22.10.2023).
- Oneworld, “Oneworld Member Airlines”, <https://www.oneworld.com/members>, (25.04.2023).
- Parliamentary Assembly of the Council of Europe (2004), “Cyprus: Resolution 1376”, <https://pace.coe.int/en/files/17219/html>, (02.11.2023).
- Pelsser, Albert, “1944: The Chicago Conference”, *The Postal History of ICAO*, <https://applications.icao.int/postalhistory>, (15.01.2023).
- Provisional International Civil Aviation Organization (PICAO) Doc 1554 (30.04.1946), “Report on the Work of the Organization for the Period 6 June 1945 – 30 April 1946 Presented by Interim Council to

- the First Interim Assembly”, [https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a\\_interim](https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a_interim), (18.01.2023).
- Provisional International Civil Aviation Organization (PICAO) Doc 1698 (24.05.1946), “Report on the European-Mediterranean Air Navigation Meeting”, [https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a\\_interim](https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a_interim), (02.02.2023).
- Provisional International Civil Aviation Organization (PICAO) First Interim Assembly Doc 1735 (29.05.1946), “Statement by Sir William Hildred, Director General of the International Air Transport Association, at the Fourth Meeting of Commission No. 3 on May 27, 1946”, [https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a\\_interim](https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a_interim), (27.01.2023).
- Provisional International Civil Aviation Organization (PICAO) Doc 1837, “Resolutions Adopted by the Interim Assembly (21 May - 7 June 1946)”, [https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a\\_interim](https://www.icao.int/Meetings/AMC/Pages/Archived-Assembly.aspx?Assembly=a_interim), (18.01.2023).
- Sky Team, “SkyTeam Members”, [www.skyteam.com/en/about/our-members](http://www.skyteam.com/en/about/our-members), (25.04.2023).
- Star Alliance, “About Star Alliance”, <https://www.staralliance.com/en/about>, (25.04.2023).
- United Nations (UN), “Turkey: Maritime Boundary Delimitation Agreements and Other Material”, <https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/TUR.htm>, (16.10.2023).
- United Nations (UN) General Assembly, Declaration on Principles of International Law Concerning Friendly Relations and Cooperation among States in accordance with the Charter of the United Nations (Resolution 2625, 24.10.1970), <https://digitallibrary.un.org/record/202170#record-files-collapse-header>, (15.07.2021)
- United Nations (UN) Geneva, “Organization of the League”, <https://www.ungeneva.org/en/history/league-of-nations>, (10.12.2021).
- United Nations (UN) (Law of the Sea) “United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982”, [https://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf), (16.03.2023).
- United Nations (UN) Security Council Resolutions (15.11.1983), “Resolution 541 Cyprus”, <http://unscr.com/en/resolutions/doc/541>, (23.08.2021).
- United Nations (UN) Security Council Resolutions (11.05.1984), “Resolution 550 Cyprus”, <http://unscr.com/en/resolutions/550>, (23.08.2021).
- United Nations (UN) Treaty Collection, “Vienna Convention on the Law of Treaties between States and International Organizations or between International Organizations (21.03.1986), [https://treaties.un.org/doc/Treaties/1986/03/19860321%2008-45%20AM/Ch\\_XXIII\\_3.pdf](https://treaties.un.org/doc/Treaties/1986/03/19860321%2008-45%20AM/Ch_XXIII_3.pdf), (15.12.2021).
- Walsh, Willie (IATA Director General), “Keeping the World Connected”, <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/annual-review-2022.pdf>, (12.04.2023)

### **Yunanistan Resmi Belgeleri:**

- Αρχη Πολιτικησ Αεροποριασ (Sivil Havacılık Otoritesi - ΑΠΑ), “Οργανόγραμμα ΑΠΑ (Organizasyon Şeması)”, <https://hcaa.gov.gr/el/organogramma>, (11.10.2023).
- Γενικο Επιτελειο Εθνικησ Αμυνασ (Milli Savunma Genel Kurulu) , “Επεξηγήσεις Όρων: FIR Αθηνών”, <https://geetha.mil.gr/epexigiseis-oron/>, (21.05.2023).
- ΕφημεριΔΑ Τησ Κυβερνησεωσ Τησ Ελληνικησ ΔΗμοκρατιασ (01.12.2020, ΦΕΚ 240) (Yunanistan Cumhuriyeti Hükümeti Gazetesi), “Συσταση, Λειτουργια Και Αρμοδιοτητεσ Αρχησ Πολιτικησ Αεροποριασ, Ρυθμιση Ζητηματων Υπηρεσιασ Πολιτικησ Αεροποριασ Και Αλλεσ Διαταξεισ Αρμοδιοτητασ Του Υπουργειου Υποδομων Και Μεταφορων; Νόμοσ 4757/2020 [Sivil Havacılık Kurumu'nun Kuruluşu, Çalışması ve Yetkileri, Sivil Havacılık Hizmeti Konularının Düzenlenmesi ve Altyapı ve Ulaştırma Bakanlığına Ait Diğer Hükümler; Kanun 4757/2020]”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=20200100240](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=20200100240), (10.10.2023).
- Ελληνικη Δημοκρατια Εφημερισ Τησ Κυβερνησεωσ (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 26.04.1921, 68), “Περι Κυρωσεωσ Τησ Εν Παρισιοισ Υπογραφεισησ Την 30 Σεπτεμβριου / 13 Οκτωβριου 1919 Διεθνουσ Συμβασεωσ Περι Αεροπλοιασ; Νομοσ 2569 (30 Eylül / 13 Ekim 1919

- Tarihinde Paris'te İmzalanan Uluslararası Havacılık Sözleşmesi'nin Yaptırımı Hakkında; Yasa 2569”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19210100068](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19210100068), (08.11.2022).
- Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 31.12.1923, 390), “Περί Της Διεθνούς Συμβάσεως Αεροπλοΐας; 13.12.1923 (Uluslararası Havacılık Sözleşmesi Hakkında)”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19230100390](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19230100390), (08.11.2022).
- Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 20.07.1925, 183), “Περί Κυρώσεως Της Μετα Της Εταιρείας Messageries Transaeriennes Συναφθείσης Συμβάσεως Εναερίου Συγκοινωνίας; 18.07.1925 (Hava Taşıma Sözleşmesi Yapıldıktan Sonra Messageries Transaeriennes Şirketinin Yaptırımına İlişkin)”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19250100183](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19250100183), (08.11.2022).
- Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 20.07.1925, 183), “Περί Κυρώσεως Της Μετα Της Εταιρείας Anonima Aeroes-Presso Συναφθείσης Συμβάσεως Εναερίων Συγκοινωνιών; 18.07.1925 (Hava Taşıma Sözleşmesi Yapıldıktan Sonra Anonima Aeroes-Presso Yaptırımına İlişkin)”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19250100183](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19250100183), (08.11.2022).
- Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 23.12.1929, 442), “Περί σστασεως Υπουργείου Αεροπορίας; Νομος 4451 (Havacılık Bakanlığının Kuruluşu Hakkında; Yasa 4451)”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19290100442](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19290100442), (08.11.2022).
- Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 11.07.1930, 237), “Περί Κυρώσεως Της Μετα Της Εταιρείας ΙΚΑΡΟΣ Συναφθείσης Συμβάσεως Περί Παραχωρήσεως Εισ Αυτήν Του Προνομίου Της Αποκλειστικής Εκμεταλλεύσεως Εναερίων Μεταφορών; Νομος 4809 (IKAROS Şirketi ile İmzalanan Hava Taşımacılığının Münhasır İşletme İmtiyazının Kendisine Verilmesine İlişkin Sözleşmenin Onaylanması Hakkında; Yasa 4809)”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19300100237](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19300100237), (08.11.2022).
- Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 07.10.1930, 340), “Περί Οργανισμού Του Υπουργείου Αεροπορίας Διάταγμα; 23.09.1930 (Havacılık Bakanlığı Örgütlenmesi Hakkında Kararname; 23.09.1930)”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19300100340](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19300100340), (08.11.2022).
- Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 13.06.1931, 158), “Περί Πολιτικής Αεροπορίας; Νομος 5017 (Sivil Havacılık Hakkında; Yasa 5017)”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19310100158](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19310100158), (08.11.2022).
- Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 11.07.1931, 193), “Περί Πολιτικής Αεροπορίας; Νομος 5100 (Sivil Havacılık Hizmetlerinin Örgütlenmesi Hakkında; Yasa 5100)”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19310100193](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19310100193), (08.11.2022).
- Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 14.08.1931, 273), “Περί Κανονισμού Της Εναερίου Κυκλοφορίας; (Hava Trafikinin Düzenlenmesi Kararnamesi)”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19310100273](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19310100273), (08.11.2022).
- Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 18.09.1931, 325), “Περί Καθορισμού Πλατους Χωρικών Υδάτων, Οσον Αφορα Τα Ζητήματα Της Αεροπορίας Και Αστυνομίας Αυτης; 06.09.1931 (Havacılık ve Polis Konularında Karasularının Genişliğinin Belirlenmesine İlişkin Kararname; 06.09.1931)”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19310100325](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19310100325), (08.11.2022).
- Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 03.02.1932, 31), “Περί Οργανισμού Του Υπουργείου Αεροπορίας Διάταγμα; 19.01.1932 (Havacılık Bakanlığı Örgütlenmesi Hakkında Kararname; 19.01.1932)”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19320100031](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19320100031), (08.11.2022).
- Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 13.10.1936, 450), “Περί Καθορισμού Αιγιαλιτιδος Ζώνης Της Ελλάδος (Yunanistan'ın Karasularının Belirlenmesi Hakkında 230 Sayılı Zorunlu Yasa; 08.10.1936)”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19360100450](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19360100450), (08.11.2023).
- Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 09.04.1937, 136), “Περί Κινήσεως Αεροσκαφών Ανωθεν Της Ελληνικής Επικρατείας (Yunan

- Ülkesi Üstündeki Tayyare Hareketleri Hakkında 602 Sayılı Zorunlu Yasa; 26.03.1937”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19370100136](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19370100136), (08.11.2023).
- Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 23.10.1940, 335), “Περί Κινήσεως Αεροσκαφών Υπεράνω Της Ελληνικής Επικρατείας; Νομός 2597 (Yunan Ülkesi Üzerinde Uçma Hakkı; Yasa 2597)”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19400100335](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19400100335), (09.05.2023).
- Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 21.02.1946, Αναγκαστικός Νομός 970), “Περί Οργανώσεως Της Κρατικής Πολιτικής Αεροπορίας Ε.Μ.Υ.Υ.Α.”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19460100059](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19460100059), (19.05.2023).
- Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 30.09.1946, Νομοθετικό Διάταγμα 303), “Περί Οργανισμού Της Ελληνικής Βασιλικής Αεροπορίας”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19460100303](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19460100303), (19.05.2023).
- Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 28.04.1948, Νομοθετικό Διατάγμα 634), “Περί Συστάσεως Κλάδου Τηλεπικοινωνίας Και Ραδιοαυτίλιος Κρατικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας Υ.Α. Και Κλάδου Τηλεπικοινωνίας Ε.Μ.Υ.Υ.Α.”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19480100109](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19480100109), (19.05.2023).
- Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 02.11.1952, Βασιλικό Διάταγμα 27), “Περί Μεταφοράς Της Γενικής Διευθυνσεως Κρατικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας Εκ Του Υπουργείου Εθνικής Αμυνής Εισ Το Υπουργείον Συγκοινωνιών”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19520100027](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19520100027), (19.05.2023).
- Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 29.12.1960, Βασιλικό Διάταγμα 863), “Περί Διαρθρώσεως Του Υπουργείου Συγκοινωνιών Και Δημοσίων Εργών Και Περί Οργανισμού Της Παρα Αυτώ Γενικής Διευθυνσεως Δημοσίων Εργών”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19600100210](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19600100210), (19.05.2023).
- Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 11.07.1970, Νομοθετικό Διάταγμα 714), “Περί Ιδρύσεως Διευθυνσεως Εναερίων Μεταφορών Παρα Τω Υπουργείω Συγκοινωνιών Και Οργανώσεως Της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19700100238](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19700100238), (19.05.2023).
- Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 26.06.1981, Προεδρικό Διάταγμα 647), “Περί Του Οργανισμού Της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας Του Υπουργείου Συγκοινωνιών”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19810100163](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19810100163), (20.05.2023).
- Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 18.03.1983, Νόμος 1340), “Τροποποίηση Διαταξέων Ν.Δ. 714/1970 (Περί Ιδρύσεως Διευθυνσεως Εναερίων Μεταφορών Παρα Τω Υπουργείω Συγκοινωνιών Και Οργανώσεως Της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας) Και Συναφών Διαταξέων”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek\\_pdf=19830100035](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApiNomoiSmall/?fek_pdf=19830100035), (20.05.2023).
- Ελληνική Δημοκρατία Εφημερίς Της Κυβερνήσεως (Yunanistan Cumhuriyeti Resmi Gazetesi: 11.11.1988, 250), “Κυρώση Του Κωδικα Αεροπορικού Δικαιου (Havacılık Kanunu'nun Yaptırımı; Yasa 1815)”, [https://www.et.gr/api/DownloadFeksApi/?fek\\_pdf=19880100250](https://www.et.gr/api/DownloadFeksApi/?fek_pdf=19880100250), (09.05.2023).
- Hellenic Aviation Service Provider Aeronautical Information Services (AIS), AIP Greece: Enr 1 General Rules and Procedures Enr 1.1 General Rules, [https://aisgr.hasp.gov.gr/aipgr\\_incl\\_amdt\\_0523\\_wef\\_18may2023/cd/ais/index.html](https://aisgr.hasp.gov.gr/aipgr_incl_amdt_0523_wef_18may2023/cd/ais/index.html), (21.05.2023).
- Υπουργείο Υποδομών Και Μεταφορών (26 Αυγούστου 2020) [Altyarı ve Ulaştırma Bakanlığı], “Διαβούλευση για το σχέδιο νόμου «Σύσταση, λειτουργία και αρμοδιότητες Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και ρύθμιση ζητημάτων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Sivil Havacılık Kurumunun Kuruluşu, İşleyişi ve Yetkileri ile Sivil Havacılık Hizmeti Konularının Düzenlenmesi Kanun Tasarısı Hakkında İstişare)”, <http://www.opengov.gr/yme/?p=4453>, (12.10.2023).

## **Αραστήματα:**

- Abeyratne, Ruwantissa, *Strategic Issues in Air Transport: Legal, Economic and Technical Aspects*, Springer-Verlag, Heidelberg 2012.
- Adıgüzel, M.Bahattin, *Türk Havacılığında İz Birakanlar*, Türk Hava Kurumu, Ankara 2006.
- Akipek, Ömer İlhan, *Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu*, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara 1959.
- AKKEA, “Από το 1988 η Ελλάδα όρισε στα 10 μίλια τα χωρικά της ύδατα» αποκαλύπτει το AKKEA - Γιατί σιωπούν «Μητσοτάκης & ΣΙΑ (27 Οκτωβρίου 2020)”, <https://akkelparty.blogspot.com/2020/10/1988-10.html>, (09.05.2023).
- Akşam Gazetesi (23 Aralık 1948), “Sivil Havacılık: Yeni Bir Teşekkül Kuruluyor”, s. 2.
- Alan, Selâh, “Memlekette Milli Tayyare Endüstrisinin Büyük Ehemmiyeti”, *Tan Gazetesi* (02 Ağustos 1936), s. 5.
- Aldıkaçtı, O., B. Kodaman, E. Onulduran, H. Köni (1986, 22 Nisan), M. Sağlam (Oturum Başkanı), *Milli Egemenlik Kavramının Fikri Gelişmesi Paneli* (19 Mayıs Üniversitesi), TBMM Kültür, Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları No: 17, Samsun 1986.
- Atalay, Besim, *Divanü Lugâti't-Türk Tercümesi Cilt 4*, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara 1985.
- Atatürk, Mustafa Kemal, “Beşinci Dönem Üçüncü Toplanma Yılıni Açarken (1 Kasım 1937): Zabıt Cerideleri”, *Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1997.
- Atatürk, Mustafa Kemal, “Konya’da Bir Konuşma (11.01.1925)”, *Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri II* (Hâkimiyeti Milliye Gazetesi [12.01.1925] Der: Nimet Arsan, Sadi Borak-Utcan Kocatürk), Beşinci Baskı, Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara 1997.
- Aus dem Archiv des Auswartigen Amtes (Serie A: 15.08.1925; Band XIV; Nr. 31), “Junkers Unternehmungen in der Türkei”, *Akten zur Deutschen Auswartigen Politik 1918-1945*, Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 1995, [https://www.airlines.org/news/a4a-industry-coalition-address-urgent-need-for-atc-modernization-supports-increased-faa-funding-in-administrations-proposed-budget/](https://digi20.digitale-sammlungen.de/de/fs1/object/display/bsb00040142_00150.html?txB=%22Akten+zur+deutschen+Ausw%C3%A4rtigen+Politik%22&txC=&txA=&opC=%2B&opD=%2B&opA=%2B&rows=10&mode=advanced&opB=%2B&start=20&yearFr=&context=&flA=monogrTitle&flB=seriesTitle&flC=publisher&fulltext=”, (11.10.2023).</p><p>Aus dem Archiv des Auswartigen Amtes (Serie A: 29.08.1925; Band XIV; Nr. 40), “Für Botschafter Persönlich!”, <i>Akten zur Deutschen Auswartigen Politik 1918-1945</i>, Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 1995.</p><p>Aus dem Archiv des Auswartigen Amtes (Serie A: 14.09.1925; Band XIV; Nr. 60), “Zu den Derzeitigen Internationalen Luftverkehrsfragen Enthalt”, <i>Akten zur Deutschen Auswartigen Politik 1918-1945</i>, Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 1995.</p><p>Avcıoğlu, Doğan, <i>Türkiye'nin Düzeni: Dün-Bugün-Yarın (Birinci Kitap)</i>, Tekin, İstanbul 1996.</p><p>Aviation Non-Governmental Organizations (2023), “A4A, Industry Coalition Address Urgent Need for ATC Modernization, Supports Increased FAA Funding in Administration’s Proposed Budget”, <a href=), (01.05.2023).
- Άγγελος Συρίγος – Θάνος Ντόκος (Angelos Syrigos - Thanos Dokos), “60 Χάρτες Που Εξηγούν Τις διαφορές Ελλάδας-Τουρκίας (Yunanistan ve Türkiye Arasındaki Farkları Anlatan 60 Harita) ”, [https://www.syrigos.gr/books/60\\_maps\\_gr.pdf](https://www.syrigos.gr/books/60_maps_gr.pdf), (20.10.2023).
- Βασακης, Αντώνης Γ. (Vassakis, Antonis G.), *Η Ιστορία των Δημοσίων Αερομεταφορών στην Ελλάδα (Yunanistan'da Toplu Hava Taşımacılığının Tarihiçesi)*, Πρώτη έκδοση: Νοεμβριος 2009 (İlk yayın tarihi: Kasım 2009), Σελιδοποίηση: θανος Βλαχος (Sayfalandırma: Thanos Vlachos), ISBN: 978-960-98028-9-5 (eBook) 2020.
- Banner, Stuart, *Who Owns The Sky?: The Struggle To Control Airspace From The Wright Brothers On*, Harvard University Press, Massachusetts 2008.
- Bartsch, Ronald and Samantha Lucy Williams, “Aviation Law and Regulation”, *Air Transport Management* (ed. Lucy Budd ve Stephen Ison), Routledge, New York 2017, s. 7-22.
- Başeren, Sertaç Hami, *Ege Sorunları*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları, İkinci Baskı, İstanbul 2006
- Başlar, Kemal, *Uluslararası Hukukta Hükümet Dışı Kuruluşlar*, Nobel Yayınları, Ankara 2005.

- Beers, Brien, Jefreda R. Brown, Katrina Munichello, “Who Are the Major Airplane Manufacturing Companies?”, <https://www.investopedia.com/ask/answers/050415/what-companies-are-major-players-airline-supply-business.asp#citation-3>, (09.10.2023).
- Belbez, Hikmet (1943), “Hava Hukuku: Konusu ve Mahiyeti”, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, C 1 S 4 (1943).
- Belbez, Hikmet (1945), “Hava Hukuku: Konusu ve Mahiyeti”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C 2 S 4 (1945).
- Beler, Selahattin, “Milli Havacılık: Devlet Havacılık Teşkilatı”, *Ulus Gazetesi*, 18.01.1947, Ankara, s. 5.
- Belge, Burhan, “Yarımın Havacılığına Doğru”, *Ulus Gazetesi* (17 Şubat 1944), s. 3.
- Berger, Adolf, *Encyclopedic Dictionary of Roman Law*, American Philosophy Society, Philadelphia 1991.
- Bilsel, Cemil, *Devletler Hukuku: Giriş*, Kenan Basımevi, İkinci Bası, İstanbul 1940.
- Bilsel, Cemil, *Milletlerarası Hava Hukuku Cilt 1*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1948.
- Black, Henry Campbell, *Black's Law Dictionary*, West Publishing, Dördüncü Baskı, Saint Paul 1968.
- Bodin, I. (Jean), *The Six Bookes of a Common-Weale* (Fransızca ve Latince kopyalardan İngilizce'ye çev. Richard Knolles), Impensis G. Bishop, London 1606.
- Boratav, Korkut, *Türkiye İktisat Tarihi (1908-2002)*, Dokuzuncu Baskı, İmge, Ankara 2005.
- Boutry, E., “Les Conditions de L'équilibre Économique”, *Revue Industrielle*, C 65 (1935), s. 237, 238, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9768985v/fl.image#>, (29.10.2022).
- Bölük, Fuat, “DHMİ Elektronik Daire Başkanlığı Radar Şubesi: Tanıtım”, *Havacılık Elektronik Dergisi*, C 1 S 4 (1995), s. 11, 12.
- Budd, Lucy, “Airspace and Air Traffic Management”, *Air Transport Management* (ed. Lucy Budd ve Stephen Ison), Routledge, New York 2017.
- Bulletin de la Navigation Aérienne (Septembre 1933; N162), “Societe Air-France”, <https://en.calameo.com/ppmac/read/0051166337acc59a48018>, (27.10.2022).
- Burghouwt, Guillaume, Pablo Mendes de Leon, Jaap de Wit, “EU Air Transport Liberalisation: Process, Impacts and Future Considerations (Discussion Paper No. 2015-04)”, *OECD International Transport Forum*, Paris 2015.
- Bynkershoek, Cornelius van, *De Dominio Maris Dissertatio* (çev. Ralph Van Deman Magoffin; ed. James Brown Scott), Oxford University, New York 1923.
- Cahoon, Colin, “Low Altitude Airspace: A Property Rights No-Man's Land”, *Journal of Air Law and Commerce*, C 56 S 1 (1990), s. 157-198.
- Chakste, Mintauts, “Soviet Concepts of the State, International Law and Sovereignty”, *The American Journal of International Law*, C 43 S 1 (1949), s. 21-36.
- Chambost, Germain, “1971-1986 Le Mariage du Radar et du Calculateur”, *Le Magazine de la Direction Générale de l'Aviation Civile*, Mai 2007, s. 21-24.
- Cheng, Bin, “Air Law”, *Encyclopedia of Public International Law* (eds. Rudolf Dolzer vd.), Elsevier Science Publishers, Amsterdam 1989.
- Cihangir, Çiğdem Kılıçoğlu, “Yunanistan'da Monarşi Üzerine Bir Değerlendirme”, *Atatürk Yolu Dergisi*, C. 5 S. 58 (2016), s. 99-121.
- Cléry, A., “Nouveau Triomphe de Santos-Dumont”, *L'aérophile*, C 14 S 12 (Décembre 1906), s. 291-295.
- Clogg, Richard, *Modern Yunanistan Tarihi* (Çev. Dilek Şendil), İletişim Yayınları, İstanbul 1997.
- Cooper, John Cobb, “Roman Law and the Maxim Cujus Est Solum in International Air Law”, *McGill Law Journal*, C 1 S 2 (1952), s. 23-65.
- Cormier, Henri, “1944 - 1947 Un Contrôle Qui Se Met En Route”, *Le Magazine de la Direction Générale de l'Aviation Civile*, Mai 2007, s. 6-10.
- Cumhuriyet Gazetesi (11 Kasım 1935), “Havada Kuvvetli Olmak İçin Hava Endüstrisi Kurmak Gerekir”, s. 6.

- Cumhuriyet Gazetesi (27 Mart 1947), “Truman’ın Yardıma Dair Basına Yeni Beyanattı”, s. 3.
- Çağa, Tahir, *Hava Hukuku Cilt 1: Genel Kısım*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1963.
- Çeltikçi, Fikret, “Türk Hava Kurumu Motor Fabrikası”, *Havacılık ve Spor*, S: 396 (Ekim 1948), s. 3-7.
- Çeltikçi, Fikret, “Motor Fabrikamız Törenle Açıldı”, *Havacılık ve Spor*, S: 397 (Kasım 1948), s. 5.
- Çiner, Can Umut, “Kamu Politikaları: Perspektifler, Temalar ve Tezler”, *Türkiye’de Kamu Politikaları: Güncel Konular ve Eğilimler* (ed. Can Umut Çiner), Ankara Üniversitesi, Ankara 2020, s. 1-33.
- Daver, Abidin, “Havacılık Sanayii İstiyoruz”, *Havacılık ve Spor*, S: 288 (1 Haziran 1941), s. 9.
- Daver, Abidin, “Etimesgut’ta Türk Havacılık Sanayiinin Temeli Atılmıştır”, *Havacılık ve Spor*, S: 312/13 (1-15 Haziran 1942), s. 10.
- Daver, Abidin, “Gökler Kadar Geniş Bir Mevzu: Havacılık”, *Havacılık ve Spor*, S: 383 (Eylül 1947), s. 9.
- Daver, Abidin, “Havacılık Politikası: Havacılığımızı İlerletme ve Yükseltme Bakımından Türk Hava Kurumuna Düşen Mühim Vazifeler”, *Havacılık ve Spor*, S: 403 (Mayıs 1949), s. 3.
- Dawes, Michael, “Airline Timetable Images: BEA - British European Airways/United Kingdom November 1946 International Routes”, <https://www.timetableimages.com/i-bc/be4611a.jpg>, (09.12.2023).
- Deniz, Tuncay, *Türk Uçak Üretimi*, Ertem Matbaa, Ankara 2004.
- Dervişoğlu, Fatih M., *Nuri Demirağ Türkiye’nin Havacılık Efsânesi*, On Birinci Basım, Ötüken, İstanbul 2020.
- Doganis, Rigas (2006), *The Airline Business*, Routledge, Second Edition, New York 2006.
- Doganis, Rigas (2010), *Flying off Course*, Routledge, Fourth Edition, New York 2010.
- Dresel, August, *Die Junkers-Lehrschau: Eine Führung durch die Lehrschau der Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG*, 2. Auflage, Junkers Flugzeug- und Motorenwerke, Dessau 1939.
- Ducrot, A., “Chroniques et Informations: La Commission de L’Aéronautique de la Conférence de la Paix”, *Revue de l’Aéronautique*, C 1 S 1 (Juin 1919), s. 33-48.
- Dunford, Edsel D . (Chairman of the Board of the Aircraft Industries Association [AIA] ), *1991 Annual Report*, Washington, D. C. 1991, s. 3.
- Dye, Thomas R., *Understanding Public Policy*, Pearson, Ondördüncü Baskı, New Jersey 2013.
- Erdağı, Oktay, *Havada Ahkâm: Türk Sivil Havacılığına İçeriden Bir Bakış-1*, Cinius Yayınları, Üçüncü Baskı, İstanbul 2019.
- Erdağı, Oktay, *Havada Oraj: Türk Sivil Havacılığına İçeriden Bir Bakış-2*, Cinius Yayınları, İkinci Baskı, İstanbul 2019.
- Erickson, Kristen, “Earth’s Atmosphere”, <https://spaceplace.nasa.gov/atmosphere/en/>, (15.07.2021).
- Eyuboğlu, İsmet Zeki, *Türk Dilinin Etimoloji Sözlüğü*, Sosyal Yayınlar, İstanbul 1988.
- Fırtına, H.İbrahim (2018), *Orgeneral Muzaffer Ergüder’in Havacılık Anıları (1922-1930)*, Kırmızı Kedi, İstanbul 2018.
- Fırtına, H.İbrahim (2020), *Alçalmadan Yükselenler*, Kırmızı Kedi, İstanbul 2020.
- Fişek, Kurthan, *Yönetim* (Sunuş: Birgül Ayman Güler), Kilit, Beşinci Baskı, Ankara 2015.
- France, Manuela, “1830-1939 : la France des Colonies”, <https://www.caminteresse.fr/histoire/1830-1939-la-france-des-colonies-11133063/>, (09.12.2023).
- Freedman, Andrew, John Muyskens, Chris Alcantara and Monica Ulmanu, “How Coronavirus Grounded the Airline Industry”, *The Washington Post* (01.04.2020): <https://www.washingtonpost.com/graphics/2020/business/coronavirus-airline-industry-collapse/>, (07.04.2023).
- Gatov, Vasily, “Eight Years to an Apology: Russia’s Reaction to MH17 and KAL007”, *The Moscow Times* (6.10.2016), <https://www.themoscowtimes.com/2016/10/06/eight-years-to-an-apology-russias-reaction-to-mh17-and-kal007-a55609>, (18.03.2023).
- Gklavas, Athanasios, “Airline Timetable Images: CIDNA - Compagnie Internationale de Navigation Aérienne”, <https://www.timetableimages.com/i-bc/cidna31a.jpg>, (19.11.2023).

- Gökçen, Sabiha, *Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti* (Kaleme Alan: Oktay Verel), Türk Hava Kurumu Yayınları, İstanbul 1982.
- Göknil, Mazhar Nedim, *Hava Hukuku Notları*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1947.
- Göknil, Mazhar Nedim, *Hava Hukuku*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1951.
- Gönlübol, Mehmet, *Uluslararası Politika: İlkeler, Kavramlar, Kurumlar*, Siyasal, Beşinci Baskı, Ankara 2000.
- Gray, C.G. and Leonard Bridgman (ed.), *Jane's All the World's Aircraft 1938*, Sampson Low and Marston CD Company, London 1938.
- Grotius, Hugo, *Savaş ve Barış Hukuku* (çev. Seha L. Meray), Say, İstanbul 2011.
- Grotius, Hugo, *The Freedom Of The Seas Or The Right Which Belongs To The Dutch To Take Part In The East Indian Trade* (çev. Ralph Van Deman Magoffin; ed. James Brown Scott), Oxford University, New York 1916.
- Güler, Birgül Ayman, *Türkiye'nin Yönetimi: Yapı, İmge*, Altıncı Baskı, Ankara 2021.
- Güneş, Ahmet M., *Hukuk Metodolojisi*, Ekin, Üçüncü Baskı, Bursa 2020.
- Gürel, Şükrü Sina, *Tarihsel Boyutları İçinde Türk-Yunan İlişkileri (1821-1993)*, İmge, Ankara 2018.
- Güven, Ülkü Türk, Ramazan Taşdurmaz, Vehbi Ünver, *Türkiye'de Sivil Havacılık Mevzuatı*, Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), Ankara 1971.
- Havacılık ve Spor, "Sivil Hava Kanunu İhtiyacımız", *Havacılık ve Spor*, S: 395 (Eylül 1948), s. 4.
- Hâzım, Şakir, "Hava Nakliyatının Faydaları: İyi Malzeme, İyi Teşkilat", *Kadro*, S 19 (Temmuz 1933), s. 55-57.
- Hines, Walker D., Brehon Somervell, O.F.Gardner vd., *Türkiye'nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki (1933-1934) Cilt IV*, Mehmet İhsan Matbaası, Ankara 1936.
- Hürkuş, Vecihi, *Bir Tayyarecinin Anıları*, Yapı Kredi, Sekizinci Baskı, İstanbul 2021.
- Hürtürk, Kıvanç, *Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi II: 1967-1993 - Jet Uçaklar Devri*, Derlem Yayınları, İstanbul 2016.
- Industry Consultation Body (ICB), "Shaping the ICB Work Programme: SES Top 10 Risks", <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2016-09/2015-04-24-ses-top-10-risks.pdf>, (05.04.2023).
- International Transport Forum (ITF) 2019, *ITF Research Report: Liberalisation of Air Transport*, OECD Publishing, Paris 2019.
- İşmen, İsmail, *Havacılık Yıllığı (1956-1957)*, İstanbul Teknik Üniversitesi Sivil Havacılık Enstitüsü, İstanbul 1958.
- Jane, Fred T. (ed.), *Jane's All the World's Aircraft 1913*, ARCO, Tıpkı Basım (Sampson Low and Marston CD Company, London 1913), New York 1969, e-book (02.01.2011): [https://www.gutenberg.org/files/34815/34815-h/34815-h.htm#Part\\_C](https://www.gutenberg.org/files/34815/34815-h/34815-h.htm#Part_C).
- Jelavich, Barbara, *Balkan Tarihi: 20. Yüzyıl* (çev. Zehra Savan, Hatice Uğur), Küre Yayınları, İkinci Baskı, İstanbul 2009.
- Jelavich, Barbara, *Balkan Tarihi: 18. ve 19. Yüzyıllar* (çev. İhsan Durdu, Gülçin Tunalı Haşim Koç), Küre Yayınları, Üçüncü Baskı, İstanbul 2013.
- Jellinek, Georg, *Allgemeine Staatslehre* (Düzenleyen Walter Jellinek), Haring, Üçüncü Baskı, Berlin 1914.
- Johnson, Francis S., "Space Physics", *The Encyclopedia of Physics* (ed. Robert M.Besançon), Reinhold Publishing Corp., New York 1966, s. 666-668.
- Kafescioğlu, Ruhi, *Yüksek Mühendis Mektebi'nden İstanbul Teknik Üniversitesi'ne Bir Dönüşümün Öyküsü ve Anılar*, Yapı-Endüstri Merkezi (YEM) Yayın, İstanbul 2010.
- Kalcher, Linda, Neil Makaroff, "Strategic Perspectives: Competing in the New Zero-Carbon Industrial Era", <https://strategicperspectives.eu/a-new-zero-carbon-industrial-era>, (08.10.2023).
- Kansu, Yavuz, "Havacılık Politikası: Hava Sanayiinin, Bu Aziz Vatanda İnkişafı, Mutlak Bir Milli Zarurettir", *Havacılık ve Spor*, S: 406 (Ağustos 1949), s. 5-7.

- Kassim, Hussein and Handley Stevens, *Air Transport and the European Union*, Palgrave Macmillan, Hampshire 2010.
- Kaya, Çilem, “Kestirme Uçuyoruz (15.03.2013)”, <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/kestirme-ucuyoruz-22815520>, (11.07.2023).
- Kearns, Suzanne K., *Uluslararası Havacılığın Temelleri* (çev. Murat Düzgün (ed.)), Nobel Yayıncılık, Ankara 2019.
- Kelsen, Hans, *General Theory of Law and State* (çev. Anders Wedberg), Harvard University Press, Massachusetts 1949.
- Kılınç, Salih Uygur, *Avrupa Birliği – EUROCONTROL Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve Türkiye*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2011.
- Klein, Ernest, *A Comprehensive Etymological Dictionary of the English Language Birinci Cilt (A-K)*, Elsevier Publishing, Amsterdam 1966.
- Kline, Stuart, *Türk Havacılık Kronolojisi*, Dönence Basım ve Yayın, İstanbul 2002.
- Koffler, Warren W., “IATA: Its Legal Structure - A Critical Review”, *Journal of Air Law and Commerce*, V 32 N 2 (1966), s. 222-235.
- Kraft, Michael E. and Scott R. Furlong, *Public Policy: Politics, Analysis, and Alternatives*, SAGE, Sixth Edition, California 2018.
- Kusky, Timothy, *Encyclopedia of Earth Science*, Facts on File, New York 2005.
- Lallemand, Thibaut, “The French Experience in EU Twinning Projects: the Turkish Showcase”, *European Civil Aviation Conference Magazines*, N: 62 (2017), s. 11-13.
- Langley, Samuel Pierpont, *Experiments in Aerodynamics*, Smithsonian Institution, Washington 1891.
- Larsen, Paul B., Joseph C. Sweeney, John E. Gillick, *Aviation Law: Cases, Laws and Related Sources*, Brill, Second Edition, Leiden and Boston 2012.
- Larsson, Björn and David Zekria, “Airline Timetable Images: Air Orient (16.10.1932)”, <https://www.timetableimages.com/ttimages/airorii.htm>, (09.12.2023).
- Lauroua, Pierre, *L’aviation Civile une Administration dans Paris 1919-2009*, Mémoire de l’Aviation Civile Edition, Paris 2012.
- Locke, John, *Two Treatises of Government (1690)*, Baldwin Printer, London 1824.
- Lycklama a Nijeholt, Johanna Francina, *Air Sovereignty*, Springer, ISBN 978-94-017-6329-5 (eBook) 1910.
- MacKenzie, David, *ICAO: A History Of The International Civil Aviation Organization*, University of Toronto Press, Canada 2010.
- Marşan, Mahmut, *Türk Sivil Havacılık Mevzuatı*, İstanbul Teknik Üniversitesi Sivil Havacılık Enstitüsü, İstanbul 1954.
- McNeill, William H., *Dünya Tarihi*, (çev. Alâeddin Şenel), İmge, On Yedinci Baskı, Ankara 2019.
- Meray, Seha L., “McGill Üniversitesi Hava ve Uzay Hukuku Enstitüsü”, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, C 18 S 3 (1963), s. 341-344.
- Musée Air France, “L’histoire d’Air France”, <https://museeairfrance.org/fr/l-histoire-d-air-france>, (23.10.2022).
- National Air and Space Museum, “Airline Deregulation: When Everything Changed”, <https://airandspace.si.edu/stories/editorial/airline-deregulation-when-everything-changed>, (22.04.2023).
- Neiertz, Nicolas, “Air France: an Elephant in an Evening Suit?”, *Flying the Flag: European Commercial Air Transport since 1945* (ed. Hans-Liudger Dienel, Peter Lyth), Palgrave Macmillan, New York 1998, s. 18-49.
- Nogue, Nicolas, *L’architecture Aéronautique en France (1850-2006)*, Docomomo France sur contrat Direction Générale de l’Aviation Civile (DGAC), Paris 2006.
- Noyé, Régis, “1948 – 1959 Le Contrôle En-Route S’instaure Dans la Navigation Aérienne”, *Le Magazine de la Direction Générale de l’Aviation Civile*, Mai 2007, s. 11-15.

- Noyé, Régis, “1960-1970 Une Période de Modernisation Intense”, *Le Magazine de la Direction Générale de l’Aviation Civile*, Mai 2007, s. 16-20.
- Oduntan, Gbenga, *Sovereignty and Jurisdiction in the Airspace and Outer Space*, Routledge, Abington ve New York 2012.
- Oran, Baskın, *Türk Dış Politikası Cilt 3: 2001-2012*, İletişim, İkinci Baskı, İstanbul 2013.
- Oran, Baskın, *Türk Dış Politikası Cilt 1: 1919-1980*, İletişim, Yirminci Baskı, İstanbul 2015.
- Orbay, Zafer, *Türkiye’de Havacılık ve Uçak Yapımı*, Türk Bilim Tarihi Kurumu, İstanbul 2009.
- Övgün, Barış, *Devlet ve Planlama*, Siyasal Kitabevi, Ankara 2010.
- Özön, Mustafa Nihat, *Küçük Osmanlıca-Türkçe Sözlük*, İnkılap Kitabevi, Dördüncü Basım, İstanbul 1988.
- Οικονομου, Βασίλειος Α. (Economou, Vasilios A.), *Η Πορεία Προς Την Ενιαία Πολιτική Αεροπορία (Birleşik Hava Kuvvetlerine Doğru Yolculuk)*, Μουσείο Ιστορίας Π.Α. (ΠΑ Τarih Müzesi), Αθηνά (Atina) 2010.
- Παπανδρώνου, Γεωργιος (Papandronou, Georgios), “Η Γεννηση Και Η Αναπτυξη Της Πολιτικής Αεροπορίας Στην Ελλάδα Του Μεσοπολεμου (İki Savaş Arası Dönemde Yunanistan’da Sivil Havacılığın Doğuşu ve Gelişimi)”, *Διδακτορικής Διατριβής (Doktora Tezi)*, Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου (Aristoteles Üniversitesi Tarih ve Arkeoloji Bölümü), Θεσσαλονίκη 2005 (Selanik 2005).
- Page, Thornton, “Astrophysics”, *The Encyclopedia of Physics* (ed. Robert M. Besançon), Reinhold Publishing Corp., New York 1966, s. 48-51.
- Pazarıcı, Hüseyin, *Uluslararası Hukuk Dersleri İkinci Kitap*, Turhan Kitabevi, Dokuzuncu Baskı, Ankara 2013.
- Pazarıcı, Hüseyin, *Uluslararası Hukuk Dersleri Birinci Kitap*, Turhan Kitabevi, On ikinci Baskı, Ankara 2014.
- Pettitt, Maureen A. and Joseph H. Dunlap, “The European Joint Aviation Authorities: Meeting the Challenges of International Cooperation”, *Journal of Aviation/Aerospace Education & Research*, C 5 S 2 (1995), s. 11-16.
- Pirou, Gaetan, *Hava Yolu Ulaştırması ve Türkiye’de Sivil Havacılık* (Çev. Sahir Kozikoğlu), Milli Kütüphane, Ankara 1949.
- Revue des Deux Mondes, “Un Cas De Folie Collective: La Création D’un Ministère De L’air”, *Revue des Deux Mondes*, C 48 S 1 (Novembre 1928), s. 43-50.
- Rolls-Royce, “Hydrogen Power: Fuelling a Cleaner Tomorrow”, <https://www.rolls-royce.com/innovation/alternative-fuels/hydrogen.aspx>, (07.10.2023).
- Rolin, Alberic, *Les Origines De L’Institut De Droit International 1873-1923*, Vromant, Bruxelles 1923.
- Rousseau, Jean-Jacques, *Toplum Sözleşmesi* (çev. Vedat Günyol), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Yirmi Sekizinci Baskı, İstanbul 2020.
- Saldıraner, Yıldırım, *Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi İçin Organizasyon Yapısı Önerisi*, Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu Yayını, Eskişehir 1992.
- Sander, Oral, *Siyasi Tarih: 1918-1994*, İmge, Yirmi Üçüncü Baskı, Ankara 2013.
- Santos-Dumont, Alberto, *My Airships: The Story of My Life*, Grant Richards, London 1904.
- Schneider Anne, “Policy Design and Transfer”, *Routledge Handbook of Public Policy* (ed. Eduardo Araral Jr. vd.), Routledge, New York 2013, s. 217-228.
- Selden, John, *Of the Dominion, or, Ownership of the Sea Two Books* (çev. Marchamont Nedham), Special Command, London 1652.
- Shaw, Malcolm N., *International Law*, Cambridge University Press, Fifth Edition, Cambridge 2003.
- Shane, Jeffrey N., “The Regulatory Era: How DOT Opened The Global Skies”, <https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/docs/50/308721/regulatory-era.pdf>, (19.04.2023), s. 45-57.
- Shane, Jeffrey N. (2023), “Testimony of Jeffrey N. Shane: Committee on Commerce, Science, and Transportation United State Senate Hearing on Enhancing Consumer Protections and Connectivity in

- Air Transportation March 23, 2023”, <https://www.commerce.senate.gov/services/files/IAFD/CF2-630C-429C-8283-3417E9B8161B>, (19.04.2023).
- Smith, Kevin B. and Christopher W. Larimer, *The Public Policy Theory Primer*, Westview Press, Boulder 2009.
- Snow, John W., “The Regulatory Era: President Ford and Deregulation”, <https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/docs/50/308721/regulatory-era.pdf>, (19.04.2023).
- Société d’Études et d’Informations Économiques, “Le commerce mondial des avions”, *Revue Industrielle*, C 67 (1937), s. 266-268, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k97737476>, (29.10.2022).
- Sorgucu, Ayhan, *Hava ve Uzay Hukuku*, Adalet Yayınevi, Beşinci Baskı, Ankara 2019.
- Sovereign Limits, “Black Sea Maritime Boundaries”, <https://sovereignlimits.com/boundaries>, (18.10.2023).
- Sovereign Limits, “Mediterranean Sea Maritime Boundaries”, <https://sovereignlimits.com/boundaries>, (21.10.2023).
- Steinen, Erwin von den, Claude Probst, *The Association of European Airlines (AEA), An Overview of the Air Services Agreements Concluded by the EU* (ed Nora Revesz), European Parliament Policy Department, Brussels 2013.
- Şakir, Ziya, *Nuri Demirağ Kimdir?*, Kenan, İstanbul 1947.
- Taşkın, Rıfat, “Hava Hukuku”, *Adliye Ceridesi*, S 1 (1942), s. 85-112.
- Tayhani, İhsan, *Atatürk’ün Bağımsızlık Politikası ve Uçak Sanayii(1923-1950)*, Türk Hava Kurumu, Ankara 2001.
- Tsiopanidis, Evangelos (Vakis) (14.11.2020), “Επιστολή του ΑΚΚΕΛ στον ΥΠΕΞ των ΗΠΑ με στοιχεία ότι εθνικός εναέριος χώρος και χωρικά ύδατα είναι στα 10 μίλια από το 1988”, <https://focustonevro.gr/%CE%B5%CF%80%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%BF%CE%BB%CE%AE-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%B1%CE%BA%CE%BA%CE%B5%CE%BB-%CF%83%CF%84%CE%BF%CE%BD-%CF%85%CF%80%CE%B5%CE%BE-%CF%84%CF%89%CE%BD-%CE%B7%CF%80%CE%B1-%CE%BC%CE%B5/>, (09.05.2023).
- TRT Haber, “Darbe Yapacağımızı ABD’ye Bildirdik”, <https://www.trthaber.com/haber/gundem/darbe-yapacagimizi-abdye-bildirdik-1.html>, (18.06.2021).
- Uçak Teknisyenleri Derneği (UTED: Ekim 2022), “Uydu Üzerinden ADS-B Kullanımı (Otomatik Bağımlı Gözetleme-Yayın)”, *UTED Aylık Havacılık Dergisi*, S 396 (2022), s. 30-32.
- Ulus Gazetesi (18 Mart 1948), “General Hoag’ın Demeci: Türkiye’ye Uçak ve Malzeme Sevkiyatı Başlamıştır ve Aralıksız Devam Edecektir”, s. 3.
- United Kingdom (UK)-Ireland Functional Airspace Block (FAB), “About the FAB”, <https://www.ukirelandfab.eu/about/>, (02.04.2023).
- Vaner, Semih (Der.), *Türk-Yunan Uyuşmazlığı*, Metis Yayınları, İstanbul 1990.
- Von den Steinen, Erwin and Claude Probst and The Association of European Airlines (AEA), *An Overview of the Air Services Agreements Concluded by the EU* (ed Nora Revesz), European Parliament Policy Department, Brussels 2013.
- Watson, Dacre, “Carte des Itinéraires de Air France”, <https://www.timetableimages.com/ttimages/af/af3309uk/af3309i2.jpg>, (09.12.2023).
- Wolff, Anita (ed.), *Britannica Concise Encyclopedia*, Encyclopaedia Britannica, Chicago 2006.
- Yalçın, Osman, *Türk Hava Harp Sanayii Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Üçüncü Baskı, İstanbul 2019.
- Yaycı, Cihat, *Yunanistan Talepleri (Ege Sorunları) Soru ve Cevaplarla*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2020.
- Yücel, Yusuf Volkan, “Hava Sahası Egemenliği’nde Dönüşüm: Türkiye’de Hava Sahası Esnek Kullanımı”, *Memleket Siyaset Yönetim (MSY)*, C 16 S 35 (2021), s. 225-254.

## **Barış Zamanında Aerostatlara İlişkin Taslak Sözleşme<sup>906</sup>**

### **Bölüm I**

#### **Aerostatlar**

1. Aerostatlar devlet ve özeldir. Devlet aerostatları askeri veya sivildir.
2. Her aerostatın bir uyuğu olmalıdır. Devlet aerostatlarının uyuğu, hizmetinde görevlendirildikleri devletin uyuğudur. Özel aerostatları, sahiplerinin tarafından belirlenir.
3. Tüm aerostatlar, bağlı oldukları devletin veya sahibinin ikamet ettiği ülkenin kamu otoritesi tarafından düzenlenen bir listeye kaydedilmelidir.

Kayıt, aerostatın adını ve türünü, sahibinin adını ve adresini gösterecektir.

Her devletin mevzuatı, kayıtların yapılması gereken yerleri ve bunlardan sorumlu makamı belirler.

Farklı devletler, kayıtlı aerostat listelerini kendi aralarında değiş tokuş edeceklerdir.

4. Her aerostat, motor bölmesine perçinlenmiş, sahibinin adını ve ikametgâhını, imalatçının adını ve imalat numarasını belirten bir kimlik plakasına sahip olmalıdır.

Öte yandan, görünür bir şekilde dış yüzeyi üzerinde şunları taşıyacaktır: (1) kayıtlı olduğu devlete tekabül eden bir harf; (2) kayıtlı olduğu bölgeye karşılık gelen bir harf; (3) listedeki kayıt numarasını gösteren bir rakam.

Bir aerostat, kayıtlı olduğu devletin uyuğuna sahip değilse, uyuğunun bulunduğu devletin harfini de taşır.

Ulusal bayrak, hava gemilerinin genel niteliğini gösterecektir.

### **Bölüm II**

#### **Aerostatların Dolaşımı Hakkında**

5. Herhangi bir özel aerostatın seyrüseferine izin verilebilmesi için, uyuğu ve aracın temel niteliklerini gösteren bir seyrüsefer iznine sahip olması gerekir.

Her devlette, uçuşa elverişlilik testinden sonra hava seyrüsefer izinlerinin hangi koşullar altında verileceğini iç yönetmelikler belirleyecektir.

Akit devletlerden birinde verilen izin, diğer devletlerde de geçerli olacaktır.

Yetkili idare herhangi bir zamanda seyrüsefer izni verilen aerostatları ziyaret etme hakkına sahip olacaktır. Seyir için gerekli koşulları artık karşılamayan aerostatlardan seyrüsefer izni geri alınacaktır.

6. Özel bir aerostatın herhangi bir pilotu, incelemeyen sonra yetkili bir makam tarafından verilen bir sertifikaya sahip olmalıdır.

---

<sup>906</sup> Institut de Droit International, *Annuaire C 23(Session de Paris, 1910)*, Schmidt Periodicals GmbH, Yeniden Basım, Bad Feilnbach 1994, s. 305-311.

Serbest balonlar, zeplin balonlar ve hava araçları için özel sertifikalar olacaktır.

Bir aerostat kategorisi için verilen sertifika, başka bir kategoriye ait bir aerostatı yönetmek için kullanılamaz. Aynı pilota farklı sertifikalar verilebilir.

Yeterlik belgesi alabilmek için gerekli şartlar en az aşağıdaki gibi olmalıdır: (1) 18 yaşından büyük olmak; (2) iyi bir görüşe sahip olmak; (3) cezai ya da ıslah cezasına çarptırılmamış olmak.

Anlaşmalı ülkelerden birinde düzenlenen sertifikalar diğer ülkelerde geçerli olur.

Bir yabancı, bir yerli gibi, yeterlik belgesi alabilir.

7. Hava seyrüseferi serbesttir. Bununla birlikte, devletler temel varlıklarının korunması, yani kendilerinin ve içinde yaşayanların can ve mülklerinin emniyeti için gerekli hakları saklı tutarlar.

8. Devletler, koruma haklarını temin için atmosferin belirli bölgelerini dolaşıma kapatabilirler. Özellikle, askeri bölgeler üzerinde veya çevresinde seyrüseferi yasaklama hakkına sahiptirler.

Bölgenin üzerinde dolaşılmasının yasak olduğu kısımlar, havacıların görebileceği işaretlerle belirlenecektir.

9. Aerostatların seyrüseferi, açık deniz üzerinde ve insansız bölgelerde tamamen serbesttir.

10. Askeri ve polis aerostatları devletlerinin sınırını ancak üzerinde uçmak istedikleri veya inmeyi planladıkları devletin izniyle geçebilirler.

11. Uluslararası seyrüseferde, özel aerostatlarda, patlayıcı, silah ve savaş mühimmatının taşınması yasaktır. Aynı yasak ilke olarak fotoğraf ve telsiz telgraf cihazları için de geçerlidir: Bu yasak, aerostatların üzerinde dolaştığı bölgelerin idareleri tarafından kaldırılabilir.

12. Aynı şekilde, aerostatların yasaklanmış veya tekele tabi malları, hatta yüksek gümrük vergilerinin uygulanmasını içeren küçük hacimli ve ayrıntılı olarak belirlenmesi gereken malları taşınması yasaktır.

13. Devlet ve özel aerostatlarda gerçekleştirilen eylemler, aerostatın ait olduğu devletin mahkemelerinin yargı yetkisine girer ve o devletin yasalarına göre yargılanır.

Ancak, devletin temel koruma hakkını ihlal eden veya ülkesinin yanı sıra sakinlerinin mülküne veya kişilerine zarar veren eylemler, söz konusu devletin yasalarına göre mahkemeleri tarafından yargılanmalıdır.

14. Atmosferin herhangi bir yerinde aerostatlar arasında meydana gelen bir çarpışma durumunda, sorumlulukları değerlendirecek ve karara bağlayacak olan yetkili mahkemeler ve kanunlar bu aerostatların devletine aittir. İki aerostat farklı uyruklu olduğunda, iki ulusal mevzuattan hangisinin uygulanacağına karar vermek için, açık

denizde iki yabancı geminin çarpışması durumunda olduğu gibi aynı kurallar izlenecektir.

15. Bu sözleşmeye ek olarak, aynı zamanda yürürlüğe girecek ve karşılıklı anlaşma ile değiştirilinceye kadar yürürlükte kalacak olan uluslararası bir yönetmelik, çatışmaları önlemek ve aerostatlar arasındaki iletişimi kolaylaştırmak amacıyla özel gereksinimleri belirleyecektir.

### **Bölüm III**

#### **Aerostatların Kalkışı ve İnişi Hakkında**

16. Her özel aerostatta ve herhangi bir istek üzerine mevcut olmalıdır: (1) dolaşım izni; (2) pilotun yeterlik belgesi; (3) eşya taşıyorsa, aşağıdaki maddede belirtilen şartlara göre düzenlenmiş bir manifesto; (4) pilot ve mürettebatın isimlerinin, yolcuların isimlerinin, mesleklerinin ve ikametgâhlarının yanı sıra yolculuktaki önemli olaylarının girileceği bir seyir defteri.

Devlet aerostatları için yalnızca seyir defteri gereklidir.

17. Bölgeden malsız ayrılan aerostatlara herhangi bir resmi işlem yapılmaz.

Aksine, mal yüklü aerostatlar, yükleme yerinde düzenlenen ve yetkili vergi dairesi tarafından kaşelenen bir manifesto sunmalıdır.

Polis ve vergi memurları, her durumda, kalkışta aerostatları ziyaret etme hakkına sahip olacaktır.

18. İnmek isteyen herhangi bir aerostat, niyetini, sözleşmeye ekli yönetmeliklerde belirlenen özel bir işaret ile belirtecektir.

19. Her devlet, havacıların görebileceği işaretlerle belirlenen, kendi ülkesinin belirli kısımlarına aerostatların inişini yasaklayabilir.

Mal taşıyan aerostatlar sadece belirlenen noktalara inebilir.

20. Devletler, kara taşıtları ve gemilerle aynı koşullar altında, bulaşıcı hastalık olan bir devletten gelen aerostatların kendi ülkelerine inmesini yasaklama hakkına sahiptir.

21. Bir aerostatın inişinden hemen sonra, pilot en yakın yerdeki yetkililere haber vermelidir. Bunlar, aerostatın kimliğinin doğrulanması, yükün incelenmesi ve vergi kanunlarının öngördüğü formalitelerin tamamlanmasından sonra vizelerini seyir defterine işleyecektir. Mal taşıyan aerostat manifestosunu sunmalıdır. Aerostattaki personel, iniş devletinin gümrük mevzuatının hükümlerine uymalıdır.

22. Yabancı bir ülkeye inen ve yeniden ihracat için tasarlanan aerostatlar, ekipmanlarının yanı sıra, beraat rejiminden veya hakların devredilmesinden faydalanacaktır.

23. Aerostatlar ve bunların çeşitli cihazları, bağlı oldukları devlette gümrük idaresi tarafından ve gerekirse dolaylı katkılarla, nesnelere niteliğine göre silinmez mükrekpli

bir damga veya kimlik mührü ile sağlanır ve bu şekilde damgalanmış ve mühürlenmiş olarak, devletlerine döndüklerinde vergiden muaf olarak geri kabul edileceklerdir. Yalnızca işaretlememiş nesnelere gümrük vergilerinin ödenmesine tabi olacaktır.

24. Yabancı bir devletteki devlet aerostatları, sınır ötesi imtiyazlara sahiptir.

25. Akit devletlerin makamları, bir aerostatın inmesi veya tehlikede olması durumunda, ona yardım ve koruma sağlamalıdır; bu gibi durumlarda gerekli önlemler hakkında halkı bilgilendirmek zorundadırlar.

26. Karada veya denizde bir aerostat enkazı bulan kişi, buluştan veya limana girdikten sonra 24 saat içinde komşu mahallin veya yaklaşacağı ilk limanın belediye makamına bir bildirimde bulunmalıdır.

Eğer tespit edilebilirse, enkaz sahibine iade edilecek, o da kurtarıcıya masrafları geri ödeyecek ve ona enkaz değerinin %5'i kadar bir ücret ödeyecektir. Aksi halde otoritenin elinde kalır; her devletin iç mevzuatı, enkaz sahibinin onu talep edebileceği süreyi belirler.

27. İlgililerin talebi üzerine, kendisine mümkün olduğu kadar havada, karada veya denizde bir aerostat yardımı sağlanmalıdır. Yardım eden, masraflarının geri ödenmesini ve uygun ücreti alacaktır.

30 Mart 1910

**Uluslararası Hava Seyrüsefer Konferansı (1910)**  
**Birinci Komite Tarafından Oluşturulan Kurallar<sup>907</sup>**

**Kural 1**

Her akit devlet, diğer akit devletlerin hava araçlarının, kendi güvenliğinin ve sakinlerinin can ve mal güvenliğini garanti altına almak için gerekli kısıtlamalara tabi olarak, sınırları içinde ve ülkesinin üzerinde hareket etmesine izin verecektir.

Akit devletler, bir önceki fıkra hükmüne kendi ülkelerinin özel hukukuna uymayı taahhüt ederler.

Zorunlu olarak talep edilen kalış, hiçbir koşulda bir akit devletin hava araçları için reddedilemez.

**Kural 2<sup>908</sup>**

Bir akit devlet tarafından kural 1, paragraf 1 uyarınca emredilen kısıtlamalar, ulusal hava araçlarına ve diğer akit devletin hava araçlarına herhangi bir eşitsizlik olmaksızın uygulanacaktır.

Bu yükümlülük, bir devletin olağanüstü durumlarda ulusal savunmasını sağlamak için alacağı önlemleri kapsamaz.

**Kural 3<sup>909</sup>**

Her akit devlet, kendi ülkesinin iki noktası arasında gerçekleştirilen profesyonel insan ve eşya taşımacılığını yalnızca ulusal hava araçları veya belirli akit devletlerin hava araçları için rezerve etme veya bu seyrüseferi özel kısıtlamalara tabi tutma seçeneğine sahiptir.

Uluslararası hava muhabere hatlarının kurulması, ilgili devletlerin rızasına bağlıdır.

**Kural 4**

Kural 1, paragraf 1’de atıfta bulunulan mahiyette kısıtlamalar emreden bir akit devlet ile ilgili olarak, diğer akit devlet benzer hükümler uygulayabilir.

**Kural 5**

Kural 1 ila 4’te belirtilen kısıtlamalar ve çekinceler derhal yayımlanacak ve ilgili Hükümetlere bildirilecektir.

---

<sup>907</sup> Conference Internationale de Navigation Aerienne, *Proces-Verbaux Des Seances Et Annexes*, Paris 1910, s. 104.

<sup>908</sup> “Bir devletin mevzuatı, hava seyrüseferini ciddi kısıtlamalara tabi tuttuğunda, diğer devletlerin her biri, o devletin yargı yetkisi altındaki hava araçlarına benzer bir rejim uygulayarak misilleme hakkını kullanmakta özgür olmalıdır: Söz konusu devlet, o zaman, kendi hava araçlarının yurt dışında tüm hava araçlarına verilen aynı kabulü bulduğunu görmekten şikâyet edemezdi. Ayrıca misilleme, uluslararası hukuk tarafından kabul edilen bir prosedürdür.” A.k., s. 103.

<sup>909</sup> “Deniz serbest olmasına rağmen, aynı devletin limanları arasındaki deniz seyrüseferi ulusal bayrak için ayrılmıştır. Buna denizcilik kabotajı denir. Komisyon, hava kabotajı için, yani bir devletin sınırlarını aşmayan profesyonel hava trafiği için aynı kararı vermemek için hiçbir neden görmedi.” Aynı yer.

## Yapılandırılmış Görüşme Soruları

1. Dünya hava sahasını, değişken toprak ve su sahaları (derinlik, genişlik ve zaman boyutları) sınırları ile değişken uzay sahası sınırı (uzaya geçmeden önceki son katman olan ekzosfer değişken dış sınırı) arasında meteoroloji bilgisiyle yerçekimi etkisine tepki vererek yön edilebilir hava araçlarının uçtuğu hareket halindeki buhar geotitir biçiminde tanımlayabilir miyiz? Eğer uygun değilse siz nasıl tanımlarsınız?
2. Hava sahasında yön edilerek uçabilecek hava araçları var olmasaydı hava sahası tanımına, bu sahada egemenlik hak ve yetkisi tartışmasına, bu sahanın yönetilmesine ihtiyaç olur muydu?
3. Devletin, hava sahasında uçuşların emniyetli (tehlikeyi bertaraf etmek) ve güvenli (tehdidi bertaraf etmek) yapılmasını sağlaması, ulusunun egemenlik hak ve yetkisini kullandığı hava sahasını/hava ülkesini yönettiği anlamına mı gelir? Hava sahasını yönetmek için araçlar ve yollar (politikalar) geliştirerek bu politikaları sözleşmeler aracılığıyla transfer eden mi, yoksa sözleşmeler üzerinden transfer politikayı alıp ulusuna sanki bu politikayı kendisi yapmış gibi gösteren mi doğru yoldadır?
4. Hava sahasında ulusal egemenliğin yönetimi hangi koşullar sağlanırsa gerçekleşebilir? Hava sahasında ulusal egemenlik yönetimini aşağıda sunulduğu biçimde tanımlayabilir miyiz?

“Devletin hava ülkesinde/ülkelerinde (sahasında/sahalarında) ulusunun yararına vatandaşlarının üçlü mülkiyetini koruyarak geliştirecek ve sonra yabancı hava ülkelerine genişlemesini sağlayarak koruyacak yolları ve araçları formüle etmesi, bu formülleri yaptırımlı yasalarla uygulama, denetleme sarmal döngüsünde eşgüdümleyerek kontrol etmesi ve sonuçta kendi üçlü mülkiyetini de geliştirerek genişletebilmesidir.”

Üçlü Mülkiyet: Diğer canlılardan farklı olarak doğru ile yanlış ayırt edebilecek bir akıl olan insan iki mülkiyetlidir. Birincisi olan akıl mülkiyeti ile ihtiyaçlarını nasıl karşılayacağını düşünür, yolları ve araçları tasarlar, gözlem ve/veya deney yapar ve bunların içinden bilebildiği derecede birisini seçmeye karar verir. İkincisi olan beden mülkiyeti ile akıl mülkiyetinin kararını uygulayarak ihtiyacını tedarik edecek üretimi ve/veya hizmeti gerçekleştirir, çıkan sorunları üçüncü mülkiyete gönderir, sarmal döngü ile ihtiyaçlar karşılanırken akıl ve beden ikili mülkiyeti üçüncü mülkiyet üzerinden gelişir. Üçüncü mülkiyet akıllı insanın ikili mülkiyetindeki emeklerinin karşılığı bilgi, tecrübe, para ve aynı zamanda sosyal de olan akıllı insanın diğer akıllı insanlardan edindiği bilgi, tecrübe, para, kısaca toplam kazanç ya da sermayedir. Burada üçüncü mülkiyetteki yüksek pay yön edeni belirlediği için önem arz etmektedir. İhtiyacı karşılamak için yol ve araçları belirleyen düzenleyici ve denetçi akıl, başka bir deyişle kafa (yöneten) birinci ve üçüncü mülkiyetten beslenirken, yol ve araçları kullanan ve geliştirilmesine katkı sağlayan uygulayıcı beden, başka bir deyişle kol (yön edilen) ise ikinci ve üçüncü mülkiyetten beslenmektedir. Üçüncü mülkiyette diğer akıllı insanların

payı yüksekse birinci mülkiyete ve ikinci mülkiyete doğrudan veya dolaylı yön ediliyor demektir.

**5.** Tayyarenin, motorunun, seyrüsefer yardımcı sistemlerinin bilgisini, tasarımını ve üretimini yapmayan, bunu yapan başka devletlere hava sahasını/ülkesini kullanmaya, sermayesini geliştirmeye açmıştır diyebilir miyiz? Devletler, kendisi tarafından ya da yabancı hükümetler tarafından geliştirilen yol ve araçların kullanılmasını, egemenlik kavramının temel dayanağı sözleşmeler üzerinden bizzat kendisi sağlayarak yabancı uluslara ya da kendi ulusuna boyun eğdirmiştir/eğdirmektedir diyebilir miyiz? Evet diyorsanız boyun eğdirmek için hangi yol ve araçları kullanabiliriz? Kısaca açıklayabilir misiniz?

**6.** Hollandalı hukukçu Cornelius van Bynkershoek'un "sahip olunmayan veya tamamen sahip olunamayanı serbestlik" ve Fransız hukukçusu Paul Fauchille'nin "biri ya egemendir ya da değildir" açıklamalarını hava sahası tanımıyla birlikte değerlendirirsek sizce uluslar kendilerine verili ulusal egemenlik hak ve yetkisini hava sahalarında/ülkelerinde kullanıyorlar mı, yoksa hava sahası serbest mi?

**7.** Kendi özgür iradesiyle karar vererek sözleşme onaylayan bir ulus, bu sözleşmeye ilişkin kurallara uyacağını kabul ederek ulusal hak ve yetkisinde bir değişime izin mi vermiş olur? Yoksa herhangi bir değişim olmaz, aksine ulusal hak ve yetkisi olmasaydı, sözleşme yapma ya da sözleşmeden çekilme hak ve yetkisi de olmazdı diyebilir miyiz?

**8.** Sizce A4A (Amerika için Hava Yolu Taşıyıcıları), A4E (Avrupa için Hava Yolu Taşıyıcıları + AIRBUS, BOEING, EMBRAER tayyare üreticileri + General Electric, Pratt & Whitney tayyare motoru üreticileri) ve EUROCONTROL ihtiyaçlarının ABD FAA (Federal Havacılık Yönetimi), EASA (AB Havacılık Emniyet Ajansı) ve IATA tarafından çözüm formüllerinin yazıldığını söyleyebilir miyiz? Sonra da bu formüllerin ICAO gündeminde tartışıldığını ve ulusal egemenlik hak ve yetkisine sahip olan üye devletlerin özgür iradeleriyle kabul edilerek yasalastığını ve küresel standardizasyonla ihtiyaçların karşılandığını açıklayabilir miyiz? Türkiye Cumhuriyeti'nin ICAO'da gündeme alınan bir politikası var mı? Açıklayabilir misiniz?

**9.** Türk ve Avrupa hava yolu taşıyıcılarının (şirketlerinin) Asya'ya uçuşlarda kullandığı hava yolu rotası Ukrayna ve/veya RF hava sahasından geçiyor mu? Mevcut durumda Avrupa hava yolu şirketlerinin Çin'e, Japonya'ya, Hindistan'a uçarken kullandıkları hava yolu rotası/rotaları hangi devletin/devletlerin hava sahasından/sahalarından geçmektedir? Türk hava sahasının kullanımı artmış mıdır?

**10.** TBMM Tutanak Dergisi (05.06.1945)'nde, Şikago Sözleşmesi öncesinde Türk hava sahasının yabancılara kapalı tutulduğu, hava sahasının serbestleştirilerek ekonomik avantaj elde edilemediği, Avrupa-Uzak Doğu hava yolu rotalarının Mısır ve Yunanistan hava sahalarından geçtiği belirtilmiştir. Oysa İkinci Dünya Savaşı öncesinde düşük süratle kısa mesafelerde uçabilen tayyare ve motorunu tasarlayarak üreten devletlerin sömürgelerine serbestçe ulaşabilecekleri hava yolu rotalarını tercih ettiklerinin dikkate

alınmadığı tespit edilmiştir. Bu tespite Lozan Anlaşması sonrasında İstanbul'a ayrı bir hava yolu rotası açarak Türk hava sahasında uçtukları bilgisini de ilave edebiliriz. Günümüzde ise menzili artan yüksek süratli tayyarelere sahip hava yolu taşıyıcılarının maliyet-etkin hava yolu rotalarını (kutuplara gidildikçe menzil ve dolayısıyla harcanan yakıt azalacağı ve zamandan tasarruf edileceği için) tercih ettiklerini bilmekteyiz. Bu çerçevede aslında Avrupa-Uzak Doğu hava yolu rotasının Türk hava sahasından geçmediğini, Orta Doğu ve Yakın Doğu devletlerine gidiş ve gelişlerde kuzey batı-güney doğu istikametinde Türk hava sahasının kullanıldığını söyleyebilir miyiz?

**11.** AB Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komitesi'nin 15 Ocak 2016 tarihli Avrupa sivil havacılık sektöründeki mal ve hizmet parasal değerlerinin düşürülmesi raporunda, 1990'lı yılların başında AB sivil havacılık taşımacılığında düşünülenin aksine serbestleşmeden toplumun yarar sağlamadığı, rekabette maliyetlerin ucuz işçilik ve malzeme kullanımına gidilerek düşürüldüğü, sonuçta kalitenin düştüğü belirtilmiştir. Bu çerçevede A4A ve A4E üyelerinin birinci ve üçüncü mülkiyetleriyle vatandaş oldukları devletlerin ve IATA'nın birinci mülkiyetlerine üçüncü mülkiyetleri üzerinden etki ettiklerini ifade edebilir miyiz? Bu devletlerin ve IATA'nın da üçüncü mülkiyetleri üzerinden hem ICAO'nun, hem ICAO üyesi devletlerin, hem de IATA üyesi hava yolu taşıyıcılarının üçüncü mülkiyetleri üzerinden birinci mülkiyetlerine etki ettiklerini söyleyebilir miyiz? Ayrıca A4A ve A4E üyelerinin ve vatandaş oldukları devletlerin birinci mülkiyetlerini yabancı devletlerin, özel sektörlerinin ve sivil toplum kuruluşlarının üçüncü mülkiyetleri üzerinden birinci mülkiyetlerine etki edildiği ve ikinci mülkiyetlerine doğrudan ve dolaylı yön edildiğini açıklayabilir miyiz?

**12.** Türkiye Cumhuriyeti'nde AB eşleştirme projesi çerçevesinde yapılan sözleşme ile Avrupa Havacılık Emniyet Ajansı EASA tarafından belirlenen AB'nin sivil havacılığa ilişkin standartlarının, politikalarının SHGM'ye transfer edilmesini, aktarılmasını sağlamak için Fransa ve Romanya sivil havacılık otoritelerinden destek alındığı bilinmektedir. Üyesi olunan ICAO standartları yerine henüz üyesi olunmayan AB standartlarının transfer edildiğini ifade etmemiz doğru olur mu? SHGM internet sayfasında belirtildiği gibi SHGM on yıl boyunca 172 sivil havacılık yönetmeliği yayınlamış, sivil havacılık sektörünü kısa sürede uluslararası standartlara göre yapılandıran ve bu mevzuatı uygulayabilen tek devlet midir? SHGM 2019-2023 Stratejik Planında temel performans göstergeleri tablosunda belirtildiği gibi uluslararası havacılık mevzuatına uyum oranı 2023 yılında 2018 yılına oranla %40 artmış mıdır? Nitelikli sertifikasyon uzmanı (milli tasarım ve üretime yönelik sertifikasyon kabiliyetini tam olarak kazanmak ve uluslararası geçerliliğe sahip olmasını sağlamak amacı kapsamında) sayısı 2018 yılına göre +50 hedefine ulaşılmış mıdır? Fiziksel muayene yerine sadece belge kontrolü ile etkin denetim yapılabilir mi?

**13.** Küresel/Bölgesel hava sahası yönetimine sizce Türk devletinin katkısı nedir? Sivil havacılıkta seyrüseferi kolaylaştırıcı, trafiği düzenleyici sistem/kural geliştirebiliyor mu? Örnekler verebilir misiniz?

**14.** SHGM 2019-2023 Stratejik Planına göre dönemin Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan, “Türk hava yolu şirketlerinin dünya sivil havacılık endüstrisinde yeni eğilimleri takip eden değil, bu eğilimleri belirleyen bir konuma eriştiğini” belirtmiştir. A4A ve/veya A4E üyesi olmayan Türk hava yolu taşıyıcılarının, tayyare, motor, seyrüsefer yardımcı sistemleri tasarım ve üreticilerinin (Türkiye Cumhuriyeti havacılık özel sektörü ve sivil toplum kuruluşlarının) liderlik yaptığı, kabul ettirdiği yeni eğilimler nelerdir ya da neler olabilir? Örnek verebilir misiniz?

**15.** SHGM 2019-2023 Stratejik Planında zayıf yönler arasında uluslararası örgütlerde temsil gücünün yeterli olmadığı (niçin?), ABD FAA ve AB EASA tarafından yerli ürünlerin sertifikalandırılmasında sorun yaşandığı (ne gibi?), kurumsal yapılanmanın (ne demek?) istenen yeterli seviyede olamaması (sorun dışarıdan transfer mi?), nitelikli personel temininde güçlük (yeterli kaliteli öğretim ve eğitim verecek üniversite, enstitü eksikliği mi?), insan kaynaklarının etkin kullanılamaması (liyakat yerine kayırmacılık sistemi mi?), havacılık ürünlerinde büyük oranda yabancı teknolojiye bağımlı olunması (ne yapılabilir?) sayılmıştır. Tehditler arasında sayılan iki madde dikkat çekmiştir. Birisi motor, pervane ve iniş takımı üretim teknolojisinin yokluğu; diğeri havacılık ve uzay teknolojileri alanlarında teknolojik kabiliyeti olan ve/veya ihtiyaç sahibi ülkeler ile ortak projeler geliştirilmesi amacıyla işbirliği modellerinin geliştirilememiş olmasıdır. TBMM Plan ve Bütçe Komisyonu 2024-2028 dönemini kapsayan On İkinci Kalkınma Planı tutanaklarından da bu sorunların tartışılmadığı anlaşılmıştır. Net ve açık olarak tespit edilen bu zayıf yönler ve tehditler mevcut durumda devam etmekte midir? Sorunları çözmek için geliştirdiğiniz ve/veya geliştirilmesini istediğiniz yol ve araçlar nelerdir? Bahsedebilir misiniz?

**16.** On birinci kalkınma planında havacılık sanayiinin ileri seviyede teknik bilgi, yetişmiş insan gücü ve maddi sermaye gerektirdiği ifade edilmiş ve tedarik modelinden tasarım ve üretim kabiliyeti geliştirme modeline geçildiği beyan edilmiştir. Bunun nasıl olduğunu açıklayabilir misiniz? ABD ve AB’de ve hatta Japonya ve Çin’de olduğu gibi hava-yer ve hava-hava haberleşmede yanlış anlaşılmaları engelleyerek daha emniyetli uçuş için data link protokolleri geliştirme, farklı yazılımlar kullanan radarları birbiriyle etkin konuşturabilme kabiliyeti kazanma, hassas konum alma ve verme, radar kaplama zafiyetini giderme için uydu sistemleri geliştirme ve özellikle fosil yakıt yerine sıfır emisyonlu yakıt tüketecek motor üretebilme, öncelikle büyükşehirlerde toprak sahadaki yoğun araç trafiği sorununa çözüm olarak hava sahasının kullanımına geçme ve bunun için hava aracı tasarım ve üretim teknik bilgisi geliştirme çalışmaları Türkiye Cumhuriyeti’nde de var mı? Hidrojen, elektrik yakıtlı motor tasarım ve üretiminde dünyada belirleyici bir konumda mıyız? Bu tip motorları ihraç edebilecek miyiz? Yoksa fosil yakıtlı motor üretim teknolojisi gibi kullanım ömrü sonlanan ya da sonlanmak üzere olan bilgileri mi ithal ediyoruz?

**17.** Türkiye Cumhuriyeti-KKTC arasında hava yolu taşımacılığı yapan uçaklar yabancı pilotlar tarafından da kullanılıyor mu? Kullanıyorsa IFALPA (Uluslararası Pilotlar

Birliği Federasyonu) politikasına göre LefkoŖe ACC (Saha Kontrol Merkezi) ile mi, yoksa Türkiye Cumhuriyeti politikasına göre Ercan ACC ile mi irtibat kuruyor?

**18.** “Hava trafik hizmetleri, Yunanistan’ın karasuları (karasuları kıyıdan 10 deniz mili kadar uzanır) ve ATİNA FIR/HELLAS UIR kapsamına giren bitişik uluslararası sular üzerindeki hava sahası da dâhil olmak üzere tüm bölge için sağlanmaktadır” (Kaynak: LSSIP 2022 – Greece Local Single Sky Implementation: EUROCONTROL, s. 22) ifadesinden Yunanistan’ın karasuları (6 deniz mili) ile havacılık ve polisliğine ilişkin karasuları (10 deniz mili) ayrımının kalktığı anlaşılmaktadır. TBMM tarafından 08.06.1995 tarihinde Yunanistan’ın Ege Denizi’nde karasuları genişliğini 6 deniz mili üzerine çıkarması durumunda önlem alması için tam yetki verilen hükümet durumdan haberdar mıdır? Alınan önlemler hakkında bilgi verebilir misiniz?

**19.** Avrupa-Orta Doğu ve Yakın Doğu hava yolu rotasının Danube FAB (Romanya, Bulgaristan hava sahası) üzerinden İstanbul FIR’a doğru uzandığı ve bu sınırdaki hava trafiğinin BLUE MED FAB ile İstanbul FIR arasındakinden daha yoğun olduğu değerlendirilmektedir. Bu değerlendirme çerçevesinde Yunanistan’ın Ege Denizi’ndeki politikasına karşı BLUE MED FAB ile İstanbul FIR arasındaki sınır kapıları kapatılarak, Danube FAB ile İstanbul FIR arasındaki sınır kapıları kaldırılabilir mi? AB’nin uluslararası hava sahasının esnek kullanımı politikası hayata geçirilerek, AB’nin ve dolayısıyla Yunanistan’ın Ege Denizi ve Akdeniz hava sahası için yeni bir politika tasarlaması sağlanabilir mi?

**20.** Türkiye Cumhuriyeti ICAO’nun 2014 yılındaki 192 üyeli btçesine %1,31pay ile 17.sıradaki yer alırken, 2021 yılında 193 üyeli btçesine %1,60 pay ile 15. sıraya yükselmiştir. ICAO btçesine katkının yükseltilmesinin amacını açıklayabilir misiniz?

**21.** Büyük şehirlerde toprağa bağlı ulaşımda yaşanan trafik yoğunluğu sorununa çözüm olarak hava sahasında dikine kalkabilen elektrikli motorlu gürültüsüz taksi tayyareler (uçaklar) tasarım, üretim, bunları eŖgdmleyerek kontrol edebilecek seyrüsefer yardımcı sistemleri geliŖtirilmeye başlanmıştır. rnek olarak Almanya vatandaşı Volocopter ile Çin EH 216- S hava taksilerinin 2024 yılında, devlet-özel sektör iŖbirliđi bulunan ABD Joby hava taksisinin 2025 yılında, Brezilya Eve ile Almanya Lilium hava taksilerinin 2026 yılında hava sahasında yer almaları planlanmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti’nde de Aircar ve Cezeri hava taksileri hava sahasında yerlerini almak için hazırlandığı bilinmektedir. Ancak Aircar tasarımcısı ve üreticisi mühendis Türkiye Cumhuriyeti’nde ileri teknik bilgi geliŖtirmenin ve girişimci olmanın zorluğundan bahsederek, bir Türk vatandaşının birinci mülkiyeti olabileceğine inanç olmadığı gibi üçüncü mülkiyette parası olan Türk vatandaşının da birinci mülkiyeti ile üçüncü mülkiyetindeki bilgiyi geliŖtiren Türk vatandaşına yatırım yapmak istemediğini belirtmiştir. Hava lkesi yönetimi için yakalanan bu fırsatın korunarak geliŖtirilmesi için devletin politikası ne olabilir?

## ÖZET

Tezimizin sorunu Türkiye Cumhuriyeti'ne ulus yararını gözeten hava ülkesi yönetim politikası önerebilmektir. Bu çerçevede konumuz sivil havacılığın sınır geçişlerini içeren saha yönetimidir. Araştırmamız Uluslararası Hukuk Enstitüsü'nün barış zamanı hava hukuku çalışmasına sebep olan ilk yön edilebilir hava aracının uçtuğu 1900 yılında başlamış ve politika önerisi için 2024 yılı başında sonlandırılmıştır.

Üç ana hipotez aracımızla çıktığımız tarihsel analiz yolunda yön edilebilir hava aracı inşa etmenin temelinde motor tasarım bilgisi olması şartı gereği politika önerimiz için yolumuzu karşılaştırmalı analiz ile genişlettik. Karşılaştırma için farklı motor tasarım bilgisi en fazla bulunan Avrupa'dan Fransa'yı ve Amerika'dan ABD'yi seçtik ve bu ikisine sorunlu komşumuz Yunanistan'ı ilave ettik. Bu yeni yolumuz için üçlü hipotez aracımıza tez başlığımızın tanımını, serbestlik savunucularının dokuz serbestlik derecesini ve tanımdaki üçlü mülkiyeti ekledik. Üçlü mülkiyet aslında M.Ö. 3500 yıllarından beri var olan yönetimin özü, gerçek işbölümünün kendisidir.

Pistonlu motor tasarım bilgisinin yön ettiği dönemde ABD, tek ABD hava ülkesini ve telsizle kontrol edebileceği yapay hava sahalarını oluşturarak yönetmeye başlamıştır. Sonra Amerika'da beş serbestlik derecesini hayata geçirerek üçlü mülkiyetini genişletmiştir. Fransa ise, sömürgelerine doğru en az iki serbestlik derecesi ile sözleşmeciler devletlere hava ülkelerinde saha kontrolü yaptırarak ulaşmıştır. ABD'nin çok taraflı Şikago Sözleşmesi ile evrenselleştirmek istediği kendi tek hava ülkesi ve beş serbestlik derecesi modeli ulusal egemenlik engeline takılmıştır. Kendisine iki taraflı Bermuda I ve II sözleşmeleriyle beş serbestlik derecesini kazandırarak yol açan ABD, jet motoru tasarım bilgisi döneminde FIR olarak adlandırılan yapay hava sahasının üstüne UIR adıyla bir yapay hava sahası daha eklemiştir. ABD, tek hava sahası yönetimini sivil-askeri iş birliği ve bilgisayarlı radar sistemi ile yerine getirmeye başlamıştır. Fransa ise benzer yönetimi UIR'da altı devletin iş birliği ile EUROCONTROL'ü kurarak sağlamıştır. ABD yeni döneme kendisinde uyguladığı deregülasyon yasasını iki taraflı Open Skies Sözleşmesi ile model yapmış ve çok taraflı Şikago Sözleşmesi önüne yerleştirmiştir. Bu yeni dönemde ABD, Birleşik Krallık, Avrupa Birliği (Fransa) üçlüsü yenilenebilir yakıtlı motor bilgisi geliştirmeye başladı. Ayrıca üst üste bindirilmiş dört yapay hava sahasının tek bir merkezden yönetimi için yapay zekâ destekli seyrüsefer yardımcı sistemi bilgisi üretimi için işbirliği yaptılar.

Bilgi yerine beceri geliştirerek bu üçlüye hizmet etmeye ve böylece saygınlık kazanmaya karar veren Türkiye Cumhuriyeti'ne üç politika önerisi sunan tezimiz alanyazında ana kaynak olmaya adaydır.

**Anahtar Kelimeler:** Hava Sahası, Hava Ülkesi, Ulusal Egemenlik, Sözleşme, Sivil Havacılık Saha Yönetim

## ABSTRACT

The problem of our dissertation is to be able to propose an aerial territory administration policy that is in the interest of the nation for the Republic of Turkey. Within this framework, our subject is the area control of civil aviation, including border crossings. Our research began in 1900, when the first steerable aircraft flew, which led to the Institute of International Law's peacetime air law study, and was concluded at the beginning of 2024 for a policy proposal.

On the historical analysis way that we set out with our three main hypothesis vehicle, we expanded our way for our policy proposal with a comparative analysis due to the requirement that engine design knowledge be the basis for building a steerable aircraft. We chose France from Europe and the USA from America, which have the most different engine design knowledge for comparison, and added our problematic neighbor Greece to these two. For this new way, to our triple hypothesis vehicle, we added the definition of our dissertation title, the nine degrees of freedom of the freedom advocates, and the triple property in the definition. Triple property is actually the essence of administration, the true division of labor itself, which has existed since 3500 BC.

In the period when piston engine design knowledge was directed, the USA began to administer by creating the single USA aerial territory and artificial airspaces that it could control by radio. Then, it expanded its triple property by implementing five degrees of freedom in America. France, on the other hand, reached its colonies by having the contracting states control the aerial territory with at least two degrees of freedom. The USA's single aerial territory and five degrees of freedom model, which they wanted to universalize with the multilateral Chicago Convention, has been blocked by national sovereignty. The USA, which paved the way by gaining five degrees of freedom with the bilateral Bermuda I and II conventions, added another artificial airspace called UIR to the artificial airspace called FIR during the jet engine design knowledge period. The USA has started to implement single airspace administration with civil-military cooperation and computerized radar system. France has provided similar administration in UIR by establishing EUROCONTROL with the cooperation of six states. The USA has modeled the deregulation law it has implemented in the new period with the bilateral Open Skies Convention and placed it before the multilateral Chicago Convention. In this new era, the trio of the United States, the United Kingdom, and the European Union (France) began developing renewable fuel engine knowledge. They also collaborated to produce artificial intelligence-powered navigation assistance system knowledge for the administration of four superimposed artificial airspaces from a single center.

Our dissertation, which offers three policy recommendations to the Republic of Turkey, which has decided to serve this trio by developing skills instead of knowledge and thus gain respect, is a candidate to become a main source in the literature.

**Key Words:** Airspace, Aerial Territory, National Sovereignty, Convention, Area Control of civil aviation