

## HAVACILIK HUKUKU VE KAVRAMI

Servet BAŞOL<sup>1</sup>  
Kocaeli Üniversitesi, Sivil Havacılık Yüksekokulu  
Kocaeli

### ÖZET

*Havacılık Hukuku, Uluslararası Hukuk ile bu kavrama uygun Ulusal Hukuk çerçevesinde oluşmak zorundadır<sup>2</sup>. Bu zorunluluk, üye 188<sup>3</sup> ülke için geçerli olup üye ülkeler, var ise farklı uygulamaları tüm üye ülkelere bildirmekle yükümlüdürler<sup>4</sup>. Zaten Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'ni (ICAO Doc.7300<sup>5</sup>) imzalamanın anlamı, Uluslararası uygulamaların kabul edildiğinin resmen duyurulmasıdır. Uluslararası sözleşme, aynı zamanda ülkelere bu kapsam içerisinde sorumluluklar da yükler. Ülkeler, bu sorumluluklar çerçevesinde birbirlerine karşı da sorumludurlar. Bu sorumluluğun doğuş nedeni, çok kısa süre içerisinde birçok üye devletin sahasından geçecek olan başka bir üye devletin uçağı egemenlik, güvenlik, emniyet ve üçüncü şahıslara karşı devlet adına bu sorumluluğu taşıyor olmasından kaynaklanmaktadır. Bu anlamda sorumluluklar zinciri ve sorumluları belirlemek, uluslararası sözleşmeden doğan yükümlülükleri, Ulusal Kanun ile belirlemeden geçer. Bu bildiri Havacılık Hukuku'nu, ülkemizde uygulanmakta olan uluslararası kanunlar, ulusal kanunlar ve ikili anlaşmalar çerçevesinde incelemekte ve tanımlanmasına katkıda bulunmayı hedeflemektedir.*

### 1. GİRİŞ

Tanım, hukukun oluşum ve uygulamasının dayanak noktasıdır. Tanım, kural ve düzen hiyerarşisi, kamu hukuku/özel hukuk ayrımı yapılmaksızın hukukun her iki dalının da temelini oluşturur. Gerek uluslararası gerekse ulusal alanda havacılık hukuku kural ve uygulamalarının oluşum ve gelişmesi, sistematüğün tam olarak anlaşılabilmesi, havacılık tarihi ve kendi hukukunun oluşmasına zemin hazırlayan, uluslar arası konferanslar ve beraberinde imza altına alınan sözleşmelerin kapsam ve gerekçelerinin anlaşılması ile mümkündür. Hukuk, tanım olmadan işleyemez. Her tanım beraberinde kendi kurallarını yani hak ve hukukunu da birlikte getirir. Bu hak ve hukuk düzenlemesini ise bizler yaparız.

#### Tanım – Kural – Düzen

Bu üç temel kavram, sorunların oluşumuna, önlenmesine ve paylaşımına temel oluşturur. *Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması*'ni imza ve kabul eden Devletler, bu anlaşma gereği Kuralları Ulusal Kanun'a dönüştürürler. Uluslararası Kurallar üye devletler tarafından oluşturulur<sup>6</sup>. Oluşturulan ve oluşturulacak olan Ek (ler) [Annex(s)], yine bu *Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması*<sup>7</sup> Kısım I, Fasıllar IX, Md.54(l) yetkisi ile Kısım IV, Fasıllar XX, Md.90 ile daha başka onaya gerek duyulmadan sözleşmenin bir parçası olarak kendiliğinden kanun olarak devreye girer.

Kanunun kabulü ve yayını sonrası en önemli adım, yürütme ve kontrol sistemlerinin kurulmasıdır. Bu tip özel sistemler, sadece polis gücünden oluşmaz. Havacılık içerisindeki mesleklerin uzmanlarından oluşan kurullar, kimlerin nerede, ne zaman ve nasıl toplanıp, hangi usul ve kuralın nasıl uygulanacağı hususunda karar almaları sonucu oluşan sorumlulukları kendi ülke yapısı ve kültürüne özgü dağıtırlar.

"Tanım" ve "Kural" kanunlaştıktan sonra, "Düzen", yani ulusal uygulama devreye girecektir.

Sivil Havacılık Kanunu, Ulusal kanun ile Uluslararası kanunları buluşturan en önemli köprüdür.

[1] Servet BAŞOL, Öğretim Üyesi, ATC Lis.Num.216, FOO Lis.Num.56. (İletişim: [www.servetbasol.com](http://www.servetbasol.com))

[2] ICAO Doc.7300-9, Article 12 (080212) .

[3] <http://www.icao.int/icao/en/members.htm> (2010-08-02).

[4] ICAO Doc.7300-9, Article 38 (080212) .

[5] ICAO Doc.7300-9 Convention On International Civil Aviation (080212)

[6] ICAO Doc.7300 Chapter IV, Article 49 (080212).

[7] Milletler Arası Sivil Havacılık Antlaşması. (5.06.1945 tarih ve 4749 sayılı Kanun. RG 12.06.1945 tarih ve 6029 sayı).

## 2. HUKUK KAVRAMI

Hukuk, bir toplum içindeki kişilerin birbirleri ve toplum ile olan ilişkilerini düzenleyen, uyulması zorunlu, yani maddi yaptırımını bulunan kurallar bütünüdür.

Sosyal hayatın bir düzen içinde olması için kişilerin gerek birbirleriyle gerek toplumla olan ilişkilerinde uyacakları birtakım kuralların varlığı zorunludur. Kişiler sosyal hayattaki ilişkilerinde bu kuralların koymuş olduğu "emir" ve "yasaklar"a uygun biçimde davranmak zorundadırlar. Aksi halde, bir takım tepkilerle karşılaşılırlar. Bu tepkiye yaptırım (müeyyide) denir.

Hukuk, sosyal hayatı düzenleyen kurallardan sadece biridir. Diğer sosyal kuralları din, ahlak ve görgü kuralları olarak sayabiliriz.

Hukuk kuralları maddi yaptırımlı, yani uyulması zorunlu kurallardır. Hukuk kurallarına uymayanlar, diğer sosyal kurallardan farklı olarak birtakım maddi yaptırımlarla karşılaşılırlar. Bu maddi yaptırımlar; bazen ceza biçiminde, bazen zorla yaptırma (cebri icra) biçiminde, bazen verilen maddi veya manevi zararın ödetilmesi (tazminat) biçiminde ortaya çıkarlar.

Hukukun sistemi denilince, içeriği (mahiyetleri) ve özellikleri bakımından birbirlerinden çok farklı olan çeşitli ilişkileri düzenleyen hukuk kurallarının bir düzene (tertibe) tabi tutulması anlaşılır. Böylece az çok birbirine benzeyen ilişkileri düzenlemekte olan hukuk kuralları bir isim altında bir araya toplanmış olur. Hukuk, "kamu" ve "özel" olmak üzere başlıca iki<sup>8</sup> ana gruba ayrılmaktadır.

1. Kamu Hukuku, bir kişi ile devlet veya bir devlet ile diğer bir devlet arasındaki ilişkileri düzenleyen hukuk kurallarıdır.
2. Özel Hukuk, bir kişi ile diğer bir kişi arasındaki ilişkileri düzenleyen hukuk kurallarıdır.

## 3. TARİHÇE - ULUSLARARASI HAVA HUKUKU

06 Mayıs 1889 yılında İlk *Uluslararası Havacılık Kongresi* Paris'de, Brezilya, Fransa, Büyük Britanya, Meksika, Rusya ve Amerika Birleşik Devletleri katılımları ile yapıldı (05-06/11-06).

18 Mayıs 1899 Lahey'de toplanan ve özellikle uluslararası hukukun gelişmesine önemli katkıları olan konferansların ilkidir. Barış ve silahsızlanma konularını ele almak üzere 26 ülkenin katılımı ile yapılmıştır. Bu konferansta kabul edilen üç sözleşme ve üç bildirge 31 Temmuz 1899'da imzalanan sonuç bildirgesinde toplanmıştır.

15 Haziran 1907 yılında toplanan ikinci konferans ise 44 ülkenin katılımı ile gerçekleşmiştir. bu konferansta savaş hukuku konusunda çok önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Bu iki konferansın uluslararası hukuk açısından önemi şu noktalardadır:

1. Hukukun evrenselliği ve eşitliği
2. Soyut hukuk konusunda ilk düzenlemeler
3. Uluslararası hukukun yasallaştırılması (kanunlaştırılması)
4. Devletlerarasındaki uyuşmazlıkların barışçı çözümü için komisyonlar ve örgütler kurulması

Uluslararası Havacılık Hukuku, bu konferanslarla gelişimini sürdürmüştü ve bir anlamda Sivil Havacılık Hukukunun oluşmasına yardımcı olmuştur.

29.06.1910 tarihi, Uluslararası Havacılık Hukuk konferanslarının başlangıcıdır. Tüm bu hızlı ve teknolojik gelişmelerin ışığında Fransa'nın çağrısı ile Dış İşleri Bakanlığı'nda Türkiye dâhil 20 ülkenin katılımı ile yapıldı. Kurulan 4 komisyon, Ülke Kanunları, İdari ve Teknik, Gümrük ve Hava Ulaşımı üzerine idi. Hava Ulaşımı komisyonu 3 Ek üzerinde çalışıyordu: (18.05/29.06)

- a) Milliyet İşareti ve Kayıt
- b) Uçak Karakteristiği,
- c) Hava Trafik Kuralları.

13.10.1919'da ilk defa Paris'de Hava Ulaşım Kuralları imzalandı. Alınan kararların başında *Havacılık Kuralları Uluslararası Komisyonu* (International Commission on Air Navigation - ICAN) kurulması kararlaştırılmıştı. 1910 Paris konferansında temellerini attığı, sonradan ICAO adını alacak olan bu kurumun başına, Fransız Albert Jean François ROPER<sup>9</sup> getirildi. ICAN çatısı altında Dr. ROPER, 1922-1946 seneleri arasında 12 Ek (Annex) geliştirdi. Bu konferansa 8 Ek ile katıldı.

[8] Dr. Paul Koschaker; Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Eski Ordinaryüs Profesörü; Kitabı yeniden elden geçiren Dr. Kudret Ayiter; Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Roma Hukuku Profesörü - Modern Özel Hukuka Giriş Olarak Roma Özel Hukukunun Ana Hatları - Sevinç Matbaası, Ankara -1977

[9] Fransız Hukukçu, Pilot; D.21.04.1891-Ö.02.05.1969 (<http://www.icao.int/icao/en/biog/roper.htm> - 100802)

- Annex A Uçakların Sınıflandırılması, tanımlar ve Tanıtım İşaretleri
- Annex B Uçabilirlik Belgesi
- Annex C Kayıt Defterleri
- Annex D Hava Trafik Kuralları, işaretler ve ışıklandırma
- Annex E İşletecek Ekip
- Annex F Havacılık Haritaları ve Yer İşaretleri
- Annex G Meteorolojik Bilgilerin toplanması ve yayınlanması
- Annex H Gümrük

Hava Ulaştırma Sözleşmesi yirmi yedi devlet tarafından imzalanmış ve 11 Temmuz 1922'de yürürlüğe girmiştir. Sözleşme'nin 1. maddesinde her devletin ülkesi üzerindeki hava sahasında "Mutlak ve Münhasır Egemenliği" prensip olarak belirtilmiştir.

Fransız Hükümetinin girişimi ile ilk defa *Özel Hava Hukuku Uluslararası Konferansı* düzenlendi. 27.10 / 06.11 - 1925 tarihleri arasında gerçekleşen toplantıda, Havayollarının Sorumlulukları incelendi, bu sorumluluklar çerçevesinde Özel Hukuk oluşturma çalışmaları yapıldı ve sonunda yapılan bir Protokol ile bu konulara çözüm getirmek için uzmanlardan oluşan bir komitenin oluşturulmasına ve Konferansın gözetiminde çalışmasına karar verildi (1925-11-06). Kurulan komitenin adı *Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens, C.I.T.E.J.A.* olarak belirlendi. 48 ülkeden katılan 77 delege, International Commission on Air Navigation (ICAN) Genel Sekreteri Dr.Albert ROPER'i, bu Konferansın da başına getirdiler.

Bu konferansın gözetim ve denetiminde çalışan CITEJA komitesi, meydana getirilen 21 maddelik metni 06.11.1925'te imzaladı. Çok önemli Özel Hava Hukuku kavramları geliştirmiş olup Konferans sonrası bu teklifler, bir sonraki Uluslararası Özel Hava Hukuku Konferansında kabul görecektir.

CITEJA ilk toplantısını Paris'te 27 ülkenin katılımı ile gerçekleştirdi (26 Mayıs 1926). Bu toplantıda dört komisyon kuruldu.

İlk komisyon

- 1- Uçağın Milliyeti
- 2- Havacılık Sicil Kayıtları
- 3- Sahibi, eş-sahibi, yapım ve transfer
- 4- Haklar, rehinler, tercih ve elkoyma.

2.nci komisyon

- 1- Hava Nakliyat sistemleri
- 2- Hava Taşıma Senetleri
- 3-Yolcu ve Kargo üzerinde taşıyıcının sorumlulukları
- 4- Kargo ve fazla ağırlıkların atılması

3.üncü komisyon

- 1- Sorumluluğun sınırları
- 2- Üçüncü şahıs zararlarına karşı sorumluluklar
- 3- Sigorta

4.üncü komisyon

- 1- Kazalarda personel sigortası
- 2- Yolcunun durumu
- 3- Kaptan ve personelinin hukuksal durumları
- 4- Uçakta işlenen suçlara uygulanacak kanun konuları üzerinde çalıştı.

01.11.1926 tarihinde Madrid'de İber-Amerikan Hava Ulaştırma Konferansı (*Convenio Ibero Americano de Navigacion Aerea - ICANA*) yapıldı. Tüm katılımcıların eşit oy hakkına sahip olduğu ve üst geçiş hakkının ilk olarak tanındığı konferanstır. 21 Avrupa, 1 Amerika Devleti imzalamıştır. Madrid Sözleşmesi'nin ana hatları Paris sözleşmesine benzemektedir.

06.01.1928 tarihinde Havana-Küba da 6. Pan-Amerikan Konferansı toplandı. Havana Konferansı, özellikle özel Ticari Uçuşlar için yarar sağladı. Ticari Havacılık Konferansı kuralları ilk defa burada imzalandı. Paris Konferanslarından sonra en önemli Havacılık Konferansıdır. (06-01/20-02)

04-12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da ikinci *Uluslararası Özel Hava Hukuku Konferansı* düzenlendi. 33 ülke temsilcilerinin Polonya'nın Varşova şehrindeki konferansda CITEJA'nın teklifinin kabul etmesi ile meşhur 1929 Varşova Anlaşması vücut buldu. CITEJA tarafından teklif edilen ve son haliyle "*Havayolu ile Milletlerarası Taşımalara İlişkin Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Anlaşma*" 23 ülke tarafından imzalandı. Bu anlaşma, Havayolu Taşıyıcılarına hasar, gecikme ve kayıp karşısında Uluslararası sorumluluk ile sınırlı parasal ceza kavramlarını getirdi. Bu komisyonun asıl gerçekleştiren en önemli başarısı, Uluslararası Sivil Havacılık Kanunlarının yürürlüğe girmesi ile Havacılık Hukukunun resmi temellerinin atılmış olmasıdır.

15-29 Mayıs 1933 tarihinde Roma'da düzenlenen üçüncü "*Uluslararası Özel Hava Hukuku Konferansı*", yeni gelişimlere de sahne oldu. Bunlar;

1. Yabancı bir uçağın, yerde üçüncü kişilere vereceği zarar ile ilgili çeşitli kuralların birleştirilmesi için Konvansiyon,
2. Uçak Kaçırma Önleyici çeşitli kuralların birleştirilmesi için Konvansiyon.

Bu her iki Konvansiyon kararları, 29 Mayıs 1933'de 20 ülke tarafından imzalandı. Bu Konvansiyonların amacı, yerde hasar gören üçüncü şahısların sınırlı da olsa belirli limitlerde hasarları tazmin edilirken, bu sorumluluğu taşıyan Havayollarının da gelişmesine engel olmayacak şekilde kuralları uluslararası biçimde düzenlemektir.

Bu Konvansiyon ile ilk defa aksine bir yazılı belge olmaması durumunda "mal sahibi", var ise "işletici" sorumlu tutulmuş ama bu sorumluluk havacılığın gelişmesini engelleyemeyecek ölçüde sınırlandırılmıştır.

19-30 Eylül 1938 tarihlerinde Roma'da dördüncü *Uluslararası Özel Hava Hukuku Konferansı* yapıldı. Bu konferansda şu konularda kararlar alındı;

1. Yabancı bir uçağın, yerde üçüncü kişilere vereceği zarar ile ilgili çeşitli kuralların birleştirilmesi için 29 Mayıs 1933'de imzalanan Konvansiyona ilave yapılması ve bu ilave ile sigortacıların güvence altına alınmasının sağlanması,
2. Bir uçağa deniz dahil, Arama-Kurtarma yardımı sağlamak üzere mevcut çeşitli kuralların birleştirilmesi Konvansiyonu.

07.11.1944'de bu defa Amerika Birleşik Devletlerinin çağrısı ile Uluslararası Sivil Havacılık Konferansı düzenlendi. Komisyon Kararları "*Convention on International Civil Aviation*" adı altında basıldı ve dağıtıldı. Bu kararların yürürlüğü, geliştirilmesi ve düzenlenmesi için *International Technical Committee of Aerial Juridical Experts* (CITEJA) dan yardım istendi. Bir Kurum oluşturmak için *Provisional International Civil Aviation Organisation* - PICAÖ çalışmaları başladı. Paris Konferansındaki kararlar temel alınarak, kuralların yaygınlaştırılması ve geliştirilmesi hedeflendi. Nihai Sened Mad.V ve VII, CITEJA'nın kapanıp çalışmalarının bu çatı altında devam ettirmesi dileği ve tavsiyesi mevcuttur.

06.06.1945 senesinde *Uluslararası Geçici Sivil Havacılık Anlaşması* imzalanarak PICAÖ kuruldu. Çalışmalara hızlı bir şekilde başlayan kurul, dünyadaki tüm geçmiş çalışmaları birleştirdi ve yapılmaya başladı. (*Provisional International Civil Aviation Organization* -PICAÖ). İlk Ek'leri:

- a) Yer işaretleri de dâhil olmak üzere muhabere sistemleri ve hava seyrüseferi yardımcı tesisatı;
- b) Hava limanları ve pist hususiyetleri;
- d) Uçuş kaideleri ve hava seyrüseferi kontrol usulleri;
- e) İşletme personeli ve teknisyen personele ait lisanslar;
- f) Hava nakil vasıtalarının havaya elverişliliği;
- g) Hava nakil vasıtalarının tescil ve alameti farikaları;
- h) Meteorolojik malûmatın toplanması ve teatisi;
- i) Borda defterleri;
- j) Hava harita ve planları;

k) Gümrük ve muhaceret usulleri;

l) Tehlikede bulunan hava nakil vasıtaları ve kazaların tahkiki;

17.08.1945 tarihinde PİCAO'ya Dr.Warner başkan ve Dr. Albert Roper Genel sekreter seçildiler. ICAN olarak ilk Annex'leri hazırlayan Dr.Albert Roper'in, Sivil Havacılık Kurallarının yaratılmasında olduğu gibi, ICAO'nun gelişmesinde de çok önemli rolü vardır.

28 May 1947 tarihinde PİCAO artık "geçici" olmaktan çıkar ve ICAO olarak günümüze kadar gelir.

#### 4. HAVACILIK HUKUKUNA GİRİŞ

Mülkiyet kavramında mevcut olan en-boy ve yükseklik, bir alanı ifade eder. Bir evin yüksekliği ölçülebilir ve mülkiyet kapsamı içerisinde anlaşılır bir boyuttur.

Tarla olarak ifade edilen mülkiyetin ise eni ve boyu önceliklidir. Buna tarlanın sınırları denir. Yükseklikten hiç bahsedilmez. Hukuk açısından ise en-boy-yükseklik ve derinlik, doğru bir tanımlama olacaktır.

Eve ve tarlaya giriş-çıkış için kapı ve mülkiyet koruması için sınır kavramı mevcuttur. Hava sahaları için de sınır kavramı yaratılacak ve ortak kullanıma açılacaktır. Bireysel mülkiyet hakkı, Kamu Hukuku karşısında yenilmiş midir?

"Jujus est solum ejus est usque ad coelum et ad infernos"<sup>10</sup>.

Uzay kavramı işte burada devreye girmektedir. Meteorolojinin babası Fransız Meteorolog Leon Philippe Teisserenc de Bort<sup>11</sup> (1855-1913) insanların çıkamadığı yükseklikler için ölçüm aletleri yerleştirilmiş insansız balonlar uçurmuştur. Yaptığı 200'den fazla deneyden sonra 1902 yılında atmosferi katlara bölüp, "troposphere" ve "stratosphere" isimlerini vermiştir. Daha sonra bu katmanlar, Atmosfer ile Uzay kavramlarının oluşmasında yararlı olacaktır.

Bu nedenle Hukuk ve Havacılık diye ayırdığımız bu kavram çok geniş olan Hava ve Uzay Hukuku kapsamından, Hava Taşımacılığı sınırlarına indirgenerek konumuz içerisinde Havacılık Hukuku olarak anılacak ve hava taşıma işleri ile sınırlı olarak incelenecektir.

Hukuk'un Havacılık Hukuku'na dönüşmesi oldukça meşakkatli olmuş ve bu süreç içerisindeki savaşılar, bu gelişmenin hızını kesememiştir.

Havacılık Hukuku, milyonlarca sayfadan oluşan, hedefi "ortak" hükümler çerçevesinde her yer ve şartta aynı sebep-sonuç ilişkisi içerisinde benzer ya da birbirinden farklı olmayan davranışların uluslararası kurallar ile yönlendirilmiş davranış biçimlerinin yaratılmasını hedefleyen bir hukuktur.

Bu kurallar, en son 1944 senesinde ICAO sözleşmesini imzalamış olan devletlerin, bu sözleşme ile tavsiye ettiği kuralları aynen, kısmen ya da bazılarını uygulayacağını kendi ülkesinde kanun ile kabul ettiğini ilan etmesi ile geçerlilik kazanır.

Bu, şu anlama gelmektedir. ICAO yeni bir kural getirebilir. Devletler, hükümler haklarını kullanarak bu kuralın uygulanmasını, kısmen uygulanmasını ya da kuralın bazı kısımlarını kendi koyacağı kurallar çerçevesinde uygulayacağını ilan ederek, o ülkeye yapılacak uçuşlarda, bir sürpriz ile karşılaşılmasını sağlayacaktır.

##### 4.1 Havacılık Hukukunda Sorumluluk

Uluslararası hukuk kurallarının çok daha belirgin, somut ve ayrıntılı olduğunu bir gerçektir. Tıpkı anayasa gibi, devletlerin çıkaracağı veya çıkardığı kanun ve kuralların hiyerarşi kavramı içerisinde (anayasa-yasa) uyumlu yükümlü olması gereği de kaçınılmazdır.

ICAO tarafından oluşturulan kurallar, tüm dünya ülkeleri için yapılmakta ve tüm üye ülkeler, kuralların hangi şartlarda uygulanıp uygulanmayacağını ilan ile yükümlüdürler. Aynı kıta içerisinde, havacılık teknolojisine sahip ülkeler, havacılık sanayi ve sosyal yaşam açısından komşularına göre de büyük farklılıklar göstermektedirler.

Bu ülkeler, hem kanun/kural yapımında hem de havacılık sanayinde ortaya koydukları gelişme ile kendi kural ve kanunlarını yapmak ve uygulamak açısından bir girişimde bulduklarında, ilk dikkat edecekleri husus, yapacakları yeni kural/kanun'un ICAO tavsiyelerine uygunluğu olacaktır.

[10] "Toprak sahibi, toprağın altındaki ve üstündekilerin de sahibidir".

[11] Fransız Meteorologist (<http://www.britannica.com/EBchecked/topic/585710/Leon-Philippe-Teisserenc-de-Bort>)



Bölgesel kurum ve kuruluşlar, işte bu nedenle ortaya çıkmışlardır. Bu kurumların kuruluş nedenleri genelde, ICAO'nun kendilerine göre yeterli olmadığına inandıkları "emniyet", "teknik" ve "işletme" politikalarını geliştirip daha da güvenli yeni kurallar ile daha üst düzeyde hizmet vermek ve asıl önemlisi uluslararası ticari rekabette kendi konumlarını sağlamlaştırarak daha yükseklere ulaşma amaçlarını ortaya koymalarından kaynaklanır.

Her ülke, ICAO şemsiyesi altında kendi kurallarını yapma özgürlüğünü ancak kendi ulusal kültür, kural ve kanunları çerçevesinde kullanacaktır.

Havacılık Hukuku, Uluslararası yükümlülükler (sorumluluklar) şemsiyesi altında oluşur. Bu şemsiyenin altında bölgesel ve yöresel hukuk oluşacaktır ama asla kapsamı içerisinde olduğu şemsiyenin sınırını aşmadan.

Bu kavramı şöyle tanımlayabiliriz,

Uluslararası Kurallar

Bölgesel ve/veya yöresel Kurallar

Ulusal Kanunlar,

Ulusal Kural ve Yönetmelikler,

Havacılık İşletmeleri Kural ve usulleri,

İşletme El Kitapları (uçuş ve teknik).

ve diğer yazılması zorunlu elkitapları ve talimatlar.

Bir havacılık işletmesinin mevcut usullere göre yazmak zorunda olduğu işletme kitabındaki hiçbir kural, o ülkedeki Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü kurallarına aykırı olamaz. Çünkü o ülke Sivil Havacılık kuralları da kendi ulusal ülke kural ve kanunlarına aykırı olmayacaktır. Yine o ülkenin kendi ulusal ülke kural ve kanunları, üye olduğu bölgesel kurumların kural ve kanunlarına aykırı olmayacaktır, çünkü üye olduğu bölgesel kurumların kural ve kanunları, birlikte çalıştığı ICAO kural ve tavsiyelerine uygun olmak zorundadır (Uluslararası hukuk hiyerarşisi).

## 4.2 Havacılık Hukukunda Sorumlular

Eğer bir sorumluluk var ise, mutlaka bir sorumlusu da olmalıdır.

Yetki, kendi içerisinde sorumluluk taşır. Sorumluluk verilen ya da alan kişi, bu sorumluluğu taşıyabilecek nitelik ve nicelikte olmak zorundadır. Havacılığın en açık ve kesin hükümlerinden biri de "sorumlu" kişilerin seçim ve tayinidir.

Hiçbir havacılık işinde vasıfsız işçi çalışamaz ve çalıştırılmaz<sup>12</sup>. Başka bir deyişle, havacılık işinde eğitilip yetkilendirilmemiş hiç bir kimse çalışamaz. Bu yetkilendirme kurallar çerçevesinde yapılır ve belgelenir. Verilen belge, kişinin yetki ve sorumluluk sınırını belirler.

SHGM tarafından verilen bu yetki<sup>13</sup>, ülke kanun ve kurallarına, dolayısıyla ulusal, yöresel ve bölgesel kurallara da uygun ve ICAO tavsiyeleri çerçevesinde verilmiş olmalıdır.

Uçak üreticileri de aynı usul ve kurallar çerçevesinde ürettikleri uçağa yeterlilik sertifikası almak zorundadırlar<sup>14</sup>. Bu üreticilerin uymak zorunda oldukları kural ve kanunların nerede ise sınırı bulunmamaktadır. Herhangi bir ürünün sorumluluk boyutu havacılık sektöründeki ürüne göre daha basittir. Havacılık usul ve kurallarına uygun bir ürünün karşılaşılabilecek sorunlar ve burada kişisel sorumluluğun yanında tasarım-üretim sorumluluğu da yer alabildiği için daha da karmaşıktır.

Artık öyle bir teknoloji sınırına gelinmiştir ki, uçağın işletme el kitabında yazıldığı halde gerekeni yapmayan pilot ile böyle hataları göz önüne almayıp hataya neden olma suçu ile tasarımcılar da suçlanmaktadır.

Bu büyük teknolojik havacılık sanayi artık sadece sorumlu değil, sorumlular zinciri oluşturmaktadır. Çünkü hiçbir kaza, tek bir neden ile oluşmamaktadır ve oluşması nerede ise imkânsızdır.

[12] ICAO Annex-6, Chp.3.1.1 (100315).

[13] TSHK 2920: Yedinci Bölüm, Sivil Havacılık Personeli, Yeterlik belgesi, Madde 95. (83.10.14)

[14] ICAO Annex-8, Chp.1.1 (090714)

### 4.3 Havacılık Hukukunda Sorumluluk ve Sorumlu ilişkisi

Sorumluluk ile sorumlu ilişkileri, yine aynı ICAO şemsiyesi altında belirlenir, bölgesel ve yöresel kurum ve kuruluşların düzenlemeleri ile şekillenir ve en sonunda ulusal kanun ve kurallar ile yerinde uygulanır.

Burada “yer” tarifi önem kazanmaktadır. Bir ülkenin Sivil Havacılık Kanununda suç sayılan bir durum ya da olgu, başka bir ülkede adli suç kapsamında ele alınabilir, başka bir ülkede ise suç kapsamına bile girmeyebilir. Bu durum, suç işleme eğilimi ya da planı olanlara seçme hakkı tanıma anlamını da getirecektir.

Bu nedenle Sivil Havacılık Kanunu, bu bütünün son tamamlayıcı parçası durumundadır ve ulusal anlamda önemli olmakla beraber, uluslararası anlamda da eşit ve hatta daha da çok öneme sahiptir.

Tüm bu ilişkiler yumağı, aslında toplumun yararına meydana getirilen kural ve kanunların oluşturduğu ulusal boyutun, daha da önemli olduğunun en güzel işaretidir.

Toplumlar karşısında ise hukuk, iki tarafı keskin bir kılıç gibi olmalıdır. Toplumlar arası eşit şart ve durumda meydana gelecek olan bir olumsuzluğu giderirken yine toplumları eşit bir şekilde tatmin etmeli ve adil sonuçlar vermelidir.

Bu her şart ve durumda gerçekleşmesi pek mümkün olmayan bir eşitlik olgusu ise de, havacılık hukuku bu ülkünün peşinden koşmaktadır.

Uluslararası anlaşmalara imza koyan ülkeler, kendi kanunlarını ya değiştirirler ya da tavsiyeyi olduğu gibi kanunlaştırırlar. Bu iki şeklin yaratacağı muhtemel uyumsuzluğu giderecek olan ise, Ulusal Sivil Havacılık Kanunu yapmak ve yürürlüğe koymak ile mümkün olabilir.

İşte o zaman evrensel boyutta bir hukuk ve kanun düzeni sağlanmış, Havacılık gibi müthiş gelişmesini devam ettirmekte olan bir evrensel olguda ileri bir adım atılmış olacaktır.

Atılan bu adımın yol aldığı mesafe ise, kapsadığı alan ile ölçülmektedir. Bu alan içerisine girecek olanlar ile dışarıda kalanlar, gelişmenin hızını ölçen en gerçekçi gösterge olmaktadır.

Kanunun kabulü sonrası en önemli adım, yürütme ve kontrol sistemlerinin kurulmasıdır. Bu tip özel sistemler sadece polis gücünden oluşmaz. Havacılık içerisindeki mesleklerin uzmanlarından oluşan kurullar, kimlerin nerede, ne zaman ve nasıl toplanıp, hangi usul ve kuralın nasıl uygulanacağı hususunda karar almaları gerektiğinin kararlaştırılması konusundaki sorumlulukları dağıtırlar.

Bu toplantılar sonucu alınacak tavsiye kararları, yine kurullar ile ilgili devlet kurumları arasında görüşülerek gerekirse kanun teklifi haline de getirilebilir.

İşte bu nedenle Sivil Havacılık Kanunu, Ulusal kanun ile Uluslararası kanunu buluşturan en önemli köprüdür.

### 4.4 Uluslararası Havacılık Hukuku

Devletlerin kararlaştırmış ve kabul etmiş oldukları prensip ve kaideleri hava seyrüseferinde uygulamak hususundaki ödevleri gibi Devletler hukuku karakterini taşıyan bu hükümler de, ya hava harbi hukukuna veyahut ta yabancı uçakların Türkiye’de ve Türk uçaklarının da Türkiye dışındaki ilişkilerini düzenleyen Uluslararası kamu hukukuna (*Milletlerarası idare hukukuna*) ya da Uluslararası ulaştırma dolayısıyla havacılarla üçüncü kişiler arasındaki ilişkileri düzenleyen özel hukuka (*devletler özel hukukuna*) doğrudan bağlantılı olabilir (Lahey, Chicago, Varşova ve Montreal antlaşmaları gibi).

Hava yolu ile ulaştırma Ticaret Hukuku grubu; hava taşıtları üzerindeki mülkiyet ve rehin hakları Medenî Hukuk’un aynî haklar bölümü; hava taşıtları yüzünden gerek taşıtta ve gerek yerde bulunan insan ve eşyaya verilen zararlar Borçlar Hukuku’nun haksız fiiller bölümü; cezayı mucip fiiller Ceza Hukuku; hava alanı üzerindeki egemenlik hakları ve Uluslararası uçuşlar hakkındaki kaideler Kamu Hukuku, Devletler Hukuku ve İdare Hukuku içerisinde de değerlendirilebilir. Ancak aradaki birlik ve bağlılık kaybolur. Hava hukuku ile ilgili konuları bir bütün olarak incelemek ve hepsini Havacılık Hukuku başlığı altında toplayarak gözden geçirmek tek doğru yol olacaktır.

Bu derece çeşitli hükümlerden oluşan ve hukukun çeşitli konuları ile ilgili bulunmasına rağmen, Havacılık Hukuku'nda bir bütün olarak hâkim olan belirgin ve denetleyici bir niteliği vardır ki oda onun Uluslararası uygulanıyor olmasıdır.

Sivil havacılık faaliyetlerinin ve teknolojisinin inanılmaz gelişimi nedeniyle, sivil havacılığın özel hukuku ilgilendiren alanlarında da, yani Devletler Özel Hukuku'na bağlantılı Uluslararası Konvansiyonlarla hukuki düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenlemeler, ICAO ile sürekli gelişmiş ve devletler imzaları ile kabul ve sonra da kanun yolu ile uyguladıklarını ilan etmişlerdir.

Bu yükümlülükleri, şu konu başlıkları ile listeleyebiliriz;

#### 4.4.1 Uluslararası Havacılık Sözleşmeleri

1. 07 Aralık 1944, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi ve ilgili protokoller.
2. 07 Aralık 1944 Uluslararası Hava Transit Anlaşması.
3. 07 Aralık 1944 Uluslararası Hava Ulaşım Anlaşması.

#### 4.4.2 Uluslararası Kamu Hukuku

1. 14 Eylül 1963, Tokyo, Uçak içerisinde meydana gelen saldırı ve çeşitli suçlara ilişkin Konvansiyon.
2. 16 Aralık 1970, Hague, Uçak kaçırma eylemini bastırmak için Konvansiyon.
3. 23 Eylül 1971, Montreal, Sivil Havacılık Güvenliğine yönelik tehditleri bastırmak için Konvansiyon.
4. 24 Şubat 1988, Montreal, Uluslar arası Hizmet veren Havalimanlarındaki saldırıları bastırmak için Protokol.

#### 4.4.3 Uluslararası Özel Hukuk

- i. 12 Ekim 1929 Varşova, Havayolu ile uluslararası taşımacılıkta belli kuralların birleştirilmesi Konvansiyonu.
- ii. 28 Eylül 1955 Hague, Havayolu ile uluslararası taşımacılıkta belli kuralların birleştirilmesinin değişiklik Protokolü.
- iii. 18 Eylül 1961 Guadalahara, Uluslararası taşımacılıkta yükümlü taşıyıcı dışında birinin taşımayı gerçekleştirmesi durumunun, Varşova Konvansiyonuna Havayolu ile uluslararası taşımacılıkta belli kuralların birleştirilmesi anlaşmasına eklenmesi Konvansiyonu.
- iv. 08 Mart 1971 Guatemala, 12 Ekim 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunca imzalanmış ve 28 Eylül 1955 tarihinde Hague Protokolü ile değiştirilen Havayolu ile uluslararası taşımacılıkta belli kuralların birleştirilmesi Protokolünün yeniden düzenlenmesi hakkında Protokol.
- v. 25 Eylül 1975 Montreal, 12 Ekim 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunca imzalanmış Havayolu ile uluslararası taşımacılıkta belli kuralların birleştirilmesi Konvansiyonuna ek 1 no'lu Protokol.
- vi. 25 Eylül 1975 Montreal, 12 Ekim 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunca imzalanmış ve 28 Eylül 1955 tarihinde Hague Protokolü ile değiştirilen Havayolu ile uluslararası taşımacılıkta belli kuralların birleştirilmesi Protokolüne ek 2 no'lu Protokol.
- vii. 25 Eylül 1975 Montreal, 12 Ekim 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunca imzalanmış ve 28 Eylül 1955 tarihinde Hague ve 08 Mart 1971 Guatemala Protokolleri ile değiştirilen Havayolu ile uluslararası taşımacılıkta belli kuralların birleştirilmesi Protokolüne ek 3 no'lu Protokol.
- viii. 25 Eylül 1975 Montreal, 12 Ekim 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunca imzalanmış ve 28 Eylül 1955 tarihinde Hague Protokolü ile değiştirilen Havayolu ile uluslararası taşımacılıkta belli kuralların birleştirilmesi Protokolüne ek 4 no'lu Protokol.
- ix. 28 Mayıs 1999 Montreal, Havayolu ile uluslararası taşımacılık için bazı kuralların birleştirilmesi Konvansiyonu.



#### 4.4.4 Uluslararası Özel Hukuk'un Diğer Kolları

- A. 19 Haziran 1948, Cenevre, Uçak Üzerindeki Hakların Uluslararası Tanımı Konvansiyonu.
- B. 07 Ekim 1952, Roma, Yabancı bir uçağın yerde üçüncü şahıslara verdiği zarar hakkında Konvansiyon.
- C. 23 Eylül 1978, Montreal, Yabancı bir uçağın yerde üçüncü şahıslara verdiği zarar hakkındaki Konvansiyonda değişiklik Protokolü.

#### 4.4.5 İkili Anlaşmalar

Şu ana kadar 97 ülke ile anlaşma yapılmış olup bunların 82 adedi çoklu tayin, 22 adedi tekli tayindir<sup>15</sup>.

#### 4.4.6 Ulusal Mevzuat

- a. Kanunlar
- b. Yönetmelikler (Kurumsal)
- c. Yönetmelikler (Sektörel)
- d. Talimatlar
- e. Genelgeler
- f. Taslaklar

### 5. TÜRKİYE'DE HAVACILIK HUKUKU UYGULAMASI

Sosyal yaşamın çeşitliliği toplumları değişik şekillerde etkilemiş, kültürler değişime uğrarken de kimliklerini muhafaza etme çabaları ile kültürel uyum çoğu zaman çakışmış, uluslararası kurallara uyum artık bir "kültürel sanat" haline dönüşmüştür. Bu sanat, en çok Havacılık Hukukunda kendini göstermektedir. Ortak yasa oluşturmak olasıdır. Ortak kültür oluşumu ise bir süreçtir.

#### 5.1 Devletin Sorumlulukları.

Güncel bir örnek, karşı karşıya olduğumuz durumu açıklamaya yardımcı olacaktır.

##### İNSAN HAKLARI EVRENSEL BEYANNAMESİ

Madde 21.

2. Herkesin ülkesinin kamu hizmetlerinden eşit olarak yararlanma hakkı vardır.

##### SAKAT KİŞİLERİN HAKLARI BEYANNAMESİ

Madde 8.

Sakat kişilerin özel ihtiyaçları, ekonomik ve sosyal planlamanın her safhasında nazarı dikkate alınmalıdır.

ICAO, yetisi olmayan (*persons with disabilities*) yolcular için devletleri sorumlu tutmuş ve bu sorumluluğu böyle bir yolcu için<sup>16</sup> "zincirin başından sonuna kadar" diyerek devleti kanun koymakla, belediyeleri uygun ulaşım kolaylığı sağlamakla, meydan işleticilerini uygun ortam yaratmakla, uçak üreticilerini uygun standartlar ile, hizmet kuruluşlarını uygun donanım ile ve uçak işleticilerini de güvenli taşıma ile bu hizmet sorumluluklarını paylaşmıştır.

Hatta ticari olarak, yetisi olmayan birine eşlik edenlerin uçaklarda indirimli bilet ile seyahat etmelerini de tavsiye etmektedir<sup>17</sup>.

Bazı şirketler tekerlekli sandalye için ücret talep ederken, uluslararası anlaşmalar kapsamında *İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi*, *Sakat Kişilerin Hakları Beyannamesi* ve *Annex-9, Chp.8, Bölüm H*; bölgesel anlamda *ECAC Doc.30. Part-1 ve Regulation (EC) No 1107/2006*; özel üyelik kapsamında *IATA Resolution 700*; ulusal anlamda da *27.07.2009 tarih ve B.11.1.SHG.0.10.03.09-1424-990-10859 sayılı makam oluru ile duyurulan "Engelsiz Havaalanı Projesi"* gibi bir çok kanun ve kuralı çiğnemektedirler. Devletin geçmişte sergilediği tavır, bu düzenlemelerin neden yapılamadığı hakkında bizlere bilgi vermektedir.

[15] SHGM verileri (100802 - <http://web.shgm.gov.tr/kurumsal.php?page=ikiliHavacilikAnlasmalari>)

[16] ICAO Annex-9, Chp.8.23 (090805).

[17] ICAO Annex-9 Chap.8.38 (090805).



SHGM, havacılığa nitelikli personel yetiştirmek için 2920 Sivil Havacılık Kanunu Md.99 ile<sup>22</sup> kendi denetim ve gözetim sorumluluğunu MEB'na verilmiş bulunmakta. 1739 sayılı Milli Eğitim Temel Kanununun 58 inci<sup>23</sup> maddesi ile devingen bir Havacılık için SHGM'nün sorumlu olması gereken denetim ve gözetim, böylece ehil olmayan ellerde şekillenecek.

Yeni (2003) Taiwan Sivil Havacılık Yasası<sup>24</sup>, temelini nitelikli insan üzerine yapılandırıyor ve geleceği oluşturan bir yasa ile Sivil Havacılık Yüksek Okulu "SHYO" kavramına da açıklık getiriyor. Gelişmenin devamlılığı için Eğitim Bakanlığını (MOE-Ministry of Education) da devreye sokmuşlar. Bu okullardan mezun olanlar "Vasıflı" ve "Lisanslı" mezun olacaklar, MOTC (*Ministry of Transportation and Communications*)'nin istek ve taleplerine uygun olduğu sürece de eğitim verebilecekler.

Nitelikli Personel için, SHT 121-23<sup>25</sup> ile "tecrübe" esaslı bir tanım getirmektedir. Bir işi yapacak olanın bu iş ile ilgili temel (*çırak*), özel (*kalfa*) ve yüksek (*usta*) eğitimi asırlardan beri yapılagelmektedir. Bu eğitimlerin temelinde deneyim ve paylaşım vardır. Modern çağda akademik eğitim ile hukuksal desteklenecek olan geleneksel sosyal düzenin katkısı, "meslek" kavramını oluşturmanın temelini atacaktır.

Sorun sadece nitelikli personel yetiştirmekle de sınırlı değil. Sorun "Meslek" kavramındadır.

Havacılığın hiç bir kolunda "meslek" kavramı yoktur, çünkü havacılıkta hiç bir işkolu ve işçi, yasa ile korunmamaktadır.

Biliyoruz ki havacılıkta milyonlarca sayfa "iş", yasa ile korunmaktadır.

Pilot olmak için ise bir madde<sup>26</sup>, ama sosyal hiç bir hak ve korumadan da bahsetmez.

Havacılığın hiç bir işkolu "meslek" kapsamına alınmadığı için havacılıkta meslek sahibi yoktur.

Meslek kavramı olmadığı için "meslektaş" kavramı da yoktur.

Meslektaşlar arasında mesleğine katkı yapanlara "uzman"<sup>27</sup> denir.

Meslektaş kavramı olmayınca uzman da olmayacaktır.

#### [22] 2920 TSHK, Yedinci Bölüm - Sivil Havacılık Personeli

*Eğitim ve öğretim*

**Madde 99** – Sivil havacılık sahasında eleman yetiştirmek veya bu sahada öğrencileri yüksek öğretime hazırlamak amacıyla; Ulaştırma Bakanlığına bağlı lise veya dengi okullar 1739 sayılı Milli Eğitim Temel Kanununun 58 inci maddesine uygun olarak açılabilir. Gerçek ve tüzelkişiler de aynı amaçla 625 sayılı Özel Eğitim Kurumları Kanunu esaslarına göre özel okullar açabilirler.

Sivil havacılık sahasında meslek elemanı yetiştirmek üzere 2547 sayılı Yükseköğretim Kanunundaki esaslara uygun olarak yüksekokullar kurulabilir.

#### [23] 1739 Milli Eğitim Temel Kanunu

**Mad.58** - Diğer bakanlıklara bağlı okullar, Milli Eğitim Bakanlığının gözetim ve denetimine tabidir. Gözetim ve denetim sonunda uygun eğitim ortamı ve niteliği taşımayan kurumların denkliği usulüne uygun şekilde Milli Eğitim Bakanlığınca iptal edilir.

#### [24] Civil Aviation Act Taiwan, Chapter III.

*Airman*

**Article 27** - With a view to cultivating civil aviation personnel, MOTC may consult with the Ministry of Education (MOE) to establish a civil aviation school, or ask MOE to increase or adjust related departments in existing academic institutions.

Any private civil aviation training institution shall apply to MOTC for approval prior to getting accredited.

MOTC shall establish rules governing the above said airmen's training institutions with regard to classification of training, organization, application for setting up such a school, application for a permit, its cancellation and renewal, procedure for student enrolment, qualification of trainees, curriculum of training, facility and equipment for training, qualification of the faculty, as well as collection of license fees and management of training.

#### [25] SHT 121.23 Deneticiler

**Madde 15** .... Denetici ya da denetim ekibi, ilgili denetim sahalarının (uçuş ve yer operasyonu, uçuş eğitim ve bakım) tecrübesine ve SHGM tarafından onaylı yetkili kuruluşlar tarafından verilen mesleki eğitime sahip olmalıdır.

#### [26] SHY-01 İkinci kısım, birinci bölüm.

**Madde 24** – (1) Öğrenci pilot lisansı için müracaatlarda aşağıdaki şartlar aranır:

- İlk yalnız uçuşundan önce 17 yaşını tamamlamış olmak. Ancak entegre kurslara başlayacak adaylar için 16 yaşını tamamlamış olmak yeterlidir.
- En az lise veya dengi okul mezunu olmak.
- ..(Sağlık)
- ...(Güvenlik)

#### [27] TDK Sözlük: sf. 1. Belli bir işte, belli bir konuda bilgi, görüş ve becerisi çok olan (kimse), mütehasıs, kompetan:

- a. Belli bir bilim dalında lisansüstü öğrenim derecesine sahip kimse, uzman.
- a. Bilirkişi.

Meslek, meslektaş ve uzman kavramının olmadığı durumlarda, devlet eliyle uzmanlığı kabul edilmişler<sup>28</sup> havacılık ile ilgili işleri yürütmeye tayin olunacaktır.

SHGM<sup>29</sup> ile Ticari Havayollarında<sup>30</sup> uzman seçimi oldukça farklıdır çünkü meslek ve uzman tanımı resmen yapılmadığı için birbirinden farklı özel tanımlar üretmişlerdir.

Hukuksal tanımı olmayan kavramlar, her zaman tartışmaya açıktırlar.

Devlet, politikalarının yürütülmesinden sorumludur. Havacılığın çeşitli işkollarında çalışanlar da, kendilerine kanun ve talimatlarla yüklendikleri sorumlulukların yerine getirilmesinden. Bu nedenle kanun ve kuralların uygulamasında deneyim aranır. Bilgi, beceri ve deneyim, nitelikli personelin<sup>31</sup> altyapısını oluşturur. Nitelikli personel de kurulların temelini.

### 5.3 Kurullar (Komisyon).

Nitelikli personelden oluşan kurullar, Havacılık Hukukunun doğmasına sebep olmuş ve hala da olmaktadır. Bu kurullar kendi sahalarında gözlem, uygulama, deneyim ve hukuksal birikimlerini ortaya koyarak gelişmeyi devam ettirmektedirler (*Bakınız: Tarihçe Sayfa.2*).

#### [28] TSHK 2920 İkinci Bölüm

##### *Sivil Hava Aracı Kazaları*

**Madde 13** - Ulaştırma Bakanlığı, havacılık alanında uzmanlığı kabul edilmiş kişilerden seçilecek bir kurulu, kazanın sebeplerini araştırması için görevlendirir.

#### [29] Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Havacılık Uzman Yardımcılığı Ve Havacılık Uzmanlığı Sınav, Görev, Çalışma Usul Ve Esasları Hakkında Yönetmelik

Dördüncü Bölüm - Havacılık Uzman Yardımcılığına Atanma, İlerleme,

##### *Hizmet İçi Eğitim*

**Madde 22** – (1) Genel Müdürlükte iki yılını tamamlayan Havacılık Uzman Yardımcılarına, Genel Müdür bir tez danışmanı seçer. Tez Danışmanının, hazırlanacak tez konusuyla ilgili bilim dalında öğrenim görmüş veya uzmanlaşmış olması esastır.

(4) Genel Müdürlüğün görev sahasıyla ilgili konularda olmak üzere, birim yöneticisinin teklifi ve Genel Müdür kararı ile seçilen tez konuları ikinci yılın bitiminden sonraki bir ay içinde ilgili olduğu birim tarafından Yeterlik Sınav Kuruluna bildirilir.

**Madde 27** –(1) Tez savunması sonunda, Yeterlik Sınav Kurulu, ayrı ayrı her üyenin verdiği oyu gösteren bir çizelge ve tutanak tanzim ederek sonucu Genel Müdürlüğe bildirir ve kadro durumuna göre başarılı olanların atama işlemleri yapılır.

*Genel müdürlük kadrolarından uzmanlığa atama*

##### **Geçici Madde 1 –**

(1) Genel Müdürlük kadrolarında çalışan ve Genel Müdürlükte toplam çalışma süresi üç yıl ve daha fazla bulunanlar;

a) Yönetmeliğin 7 nci maddesinin birinci fıkrasının (c) bendinde belirtilen şartları taşıması,

b) Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren (5) beş yıl içinde bu Yönetmeliğin 39 uncu maddesinde belirtilen şartları sağlaması,

c) Bu Yönetmelik çerçevesinde, tez konusunun kendisine bildirilmesinden itibaren en geç bir (1) yıl içinde tez hazırlaması ve yapılacak yeterlilik sınavında başarılı olması,

ç) Sicilinin olumlu olması,

halinde Havacılık Uzmanı kadrosuna atanabilirler.

(2) Bu madde uyarınca havacılık uzmanlığı kadrosuna atanacakların sayısı mevcut havacılık uzmanı kadrosunun beşte birini (1/5) ini geçemez.

#### [30] SHY-6A - İkinci Bölüm, Organizasyon, Yönetici Personel Nitelikleri, Lisanslı Personel Temini

##### *Yönetici personel nitelikleri*

**Madde 20** – (1) İşletmeci tarafından atanan sorumlu yönetici personelin Genel Müdürlük tarafından onaylanabilmesi için;

b) Uçuş işletmeden sorumlu yönetici personelin; .....en az beş yıl kaptan pilot olarak çalışma tecrübesine.....

c) Yer işletmeden sorumlu yönetici personelin; .....en az beş yıl havacılık sektöründe çalışma tecrübesine,

ç) Eğitimden sorumlu yönetici personelin; .....en az beş yıl kaptan pilot olarak çalışma ve öğretmenlik tecrübesine,

d) Gerekli görülen durumlarda;

1) İşletme bünyesinde ..... en az üç yıl kabin amirliği, en az bir yıl kabin eğitmenliği tecrübesine

2) Ticaretten sorumlu yönetici personelin; ..... en az beş yıl tecrübeye,

3) Finanstan sorumlu yönetici personelin; ..... en az beş yıl tecrübeye,

e) Kalite sistem yöneticisinin; . en az iki yıl tecrübeye,

f) Kaza önleme ve uçuş emniyet programı yöneticisinin; ..... en az beş yıl kaptan pilot olarak çalışma tecrübesine,

#### [31] Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı - Yayın No: DPT:2577-ÖİK:590

Nitelikli İnsangücü Meslek Standartları Düzeni Ve Sosyal Sermaye Birikimi Özel İhtisas Komisyonu Raporu;

Artık sadece teknolojiyi alıp kullanabilen insan değil, teknolojiyi üreten, bilgiyi bilgiye tatbik ederek dünyayı yeniliklere taşıyan insan tipine ihtiyaç vardır, insangücü niteliklerinde gözlenen bu değişim iki yönlü bir etkileşime yol açmıştır. Bir yandan kaydedilen gelişmeler ve teknolojik ilerlemeler yeni bir insan tipini gerekli kılarken öte yandan, bu insan tipi yeni bir çağın ve teknolojik gelişmelerin yaratıcısı üreticisi durumundadır.

Bizim kurul kültürümüz ile Alman kurul kültürü bu mutabakat zabitinde<sup>32</sup> açıkça görülmektedir.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE FEDERAL ALMANYA CUMHURİYETİ  
HÜKÜMETİ ARASINDAKİ HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASINDA DEĞİŞİKLİK  
YAPILMASINA DAİR MUTABAKAT ZAPTI

KONULAR;

- Ücret Tarifeleri
- Tarifeler
- Seyahat Belgelerinin ve Ülkeye Girmesi Sakıncalı Kişilerin Muayenesi
- Havacılık (Uçuş) Emniyeti
- Havacılık Güvenliği

TÜRK HEYETİ

Bay Ahmet KIRATLIOĞLU	<i>Heyet Başkanı</i>	
	Müsteşar Yardımcısı	Ulaştırma Bakanlığı
Bay Sermet ÜNEL	Genel Müdür	SHGM
Bay Gaffur YARDIMCI	Genel Müdür Yardımcısı	DHMI

ALMAN HEYETİ

Dr. Ingomar JOERSS	<i>Heyet Başkanı</i>	
Hava ve Uzay Ulaşım Genel Müdürü		Federal Ulaştırma Bakanlığı
Bay Hans-Johaim WERNER		
Ulaştırma Politikası Bölümü Müd. Yard.		Federal Dışişleri Bakanlığı
Bay Dieter BARTKOWSKI		
Hava Ulaştırma Bölüm Müdürü		Federal Ulaştırma Bakanlığı
Bayan Sabine DANDELKE		
Hava Ulaştırma Bölümü Müd. Yard.		Federal Ulaştırma Bakanlığı
Bay Jörg MUNDORF		
Hava ve Uzay Ulaşımı Dairesi		Federal Ulaştırma Bakanlığı
Bay Lutz MEYER		
Hava ve Uzay Ulaşımı Dairesi		Federal Ulaştırma Bakanlığı
Bay Henning MÜHLKE		
Federal Hava Ulaştırma Otoritesi		Federal Sivil Havacılık İdaresi - Braunschweig
Dr. Detlef WINTER		ADL
Dr. Ronald SCHMID		AeroLloyd
Bay Jürgen GOLDMANN		Deutsche BA
Bay Wolfgang WISBERG		Deutsche Lufthansa
Bay Hans-Jürgen SCHLZE		Germania
Bay Wolfgang DREHER		Hapag-Lloyd
Bayan Doris FRANKE		LTU
Bayan Elisabeth RITTERSBERGER		(Tercüman)

Belge 1: Mutabakat Zabtı

[32] Kanun No. 4600 - Kabul Tarihi :2.11.2000.



ICAO sözleşmesinin temel yapılarından biri de kurullardır<sup>33</sup>. Kanun yapımından yönetmeliklere kadar tüm teknik çalışmalar, kurul kültürü çerçevesinde yapılır.

Kurul kültürü, gelişme şartlarının önemli bir ayağıdır. İster teknik ister siyasi konular olsun, kurulca üretilen her ürün eli sağlamaştırır, başarıyı perçinler.

28 Mayıs 1999 tarihinde imzalanan bir sözleşme, kanun tasarısı olarak kuruldun geçmek zorundadır ve kurul yine aynı yöntemle toplanır. Konu, tüm havayolu şirketlerini ilgilendirmektedir ve üç kişilik kurul karar verir. Kabul edilen kanun, Lahey ve sonraki düzenlemeleri tümüyle ortadan kaldıran Montreal Sözleşmesi'dir<sup>34</sup>. Özel Hukuk dalında en kapsamlı ve en gelişmiş bu sözleşmenin yerli havayolu taşıyıcılarına getireceği mali yük, yeniden yapılanma gerekleri, yer işletme kuruluşlarının sorumlulukları, havalimanı işleticilerinin yeniden düzenlemeleri gereken alt yapı, bu yeni yasanın yürürlüğe konulabilmesi için gerekli süre, uyum ve yolcuların bilgilendirilmesi hep ikinci plana itilerek sessizce karara bağlanır.

Nitelikli personellerden oluşan kurullar kurmak, bu kurullar aracılığı ile DPT, Ulaştırma Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı ve ilgili tüm bakanlıklara konuları ile ilgili, SHGM'ne de dış kaynaklı yayınları takip ile istenen sivil havacılık konularında ulusal yasaların oluşması, güncellenmesi ve her türlü araştırma, uygulama ve gözlemleri gelecek için üretilecek planların hazırlanmasında deneyim olarak da sunulması, sivil havacılığın gelişmesinin hızlanmasını ve sağlam bir altyapıya sahip olmasını sağlayacaktır.

Hukusal ve bilimsel veriler ile bilgi, görgü ve deneyimin yansıtılacağı raporlar, her zamana devletin ölçütleri olurlar. Kalite ölçümleri gibi verilere dayalı ve bilimsel temele sahip olacak olan bu nitelikli personellerin üreteceği raporlar, devlet istemediği sürece halka da yayınlanmazlar. Devlet ister ise siyasi, isterse hukuksal ya da bilimsel veri olarak istediği yerde kullanabilir, raporu ciddiye alabilir yada hiç kullanmayabilir. Bu nedenle kurullar siyaset dışı ama güvenilir olacaklardır.

Devlet yine nitelikli kişilerden oluşan kurullar ile istediği denetimleri yaptırabilir, sistemin röntgenini çekebilir ve uygulamaların seyri hakkında fikir sahibi olabilir. Yürüteceği Siyasi planların oluşmasında, göstereceği hedeflere ulaşmada, bu hedefe yönelik maliyet, işgücü, araç ve gereç ile alt yapıya yönelik hazırlıkların belirlenmesinde başvuracağı en doğru ve gerçekçi araştırmayı yine bu kurullara yaptırabilecektir.

Bu kurullarda görev alabilmenin tek şartı, "halen çalışıyor" olmalıdır. Çalışıyor olmanın tek anlamı, üzerindeki sorumluluğu yerine getirebilmek için geçerli hukuksal kanun, kural, tüzük ve yönetmelikleri sürekli takip ediyor ve oluşan değişiklik, ilave ve/ve ya iptallerin takipçisi olmasından dolayıdır. Devingen bir yapıya sahip havacılık sanayii, bunu zorunlu kılmaya devam etmektedir.

Nitelikli personellerin oluşturacağı kurullar, mevcut havacılık kültürü ile bir plan çerçevesinde başarı elde edileceği bilincinde havacılığa "Plan Kültürü"nü de aşılacaklardır.

[33] <http://www.icao.int/icao/en/howworks.htm> - (Çeviri).

"Yönetim birimi olarak Konsey, ICAO çalışmalarına sürekli yön verir. Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamaları oluşturan ve Uluslararası Sivil Havacılık Konseyi anlaşmasına Ek olarak katan Uluslararası Sivil Havacılık Konseyi'dir. Konseye (Seyrüsefer) Hava Gezin Komisyonu (teknik konularda), Hava Gezin Hizmetlerinde Birleşik Destek Komisyonu ve Finans Komisyonu tarafından desteklenirler."

[34] **Montreal Sözleşmesi** – ICAO Doc.9740

Dönem: 22 -Yasama Yılı: 4 – TBMM (S. Sayısı: 1087)

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

"Dışişleri Bakanlığı tarafından hazırlanarak Bakanlar Kurulunca 14.11.2005 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunulan ve Başkanlıkça 18.11.2005 tarihinde tali komisyon olarak Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonuna esas komisyon olarak da Komisyonumuza havale edilen "Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşmenin Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı", Komisyonumuzun 9/2/2006 tarihli 29 uncu toplantısında Dışişleri Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Türk Hava Yolları ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü temsilcilerinin de katılmalarıyla görüşülmüştür."

## 7. SONUÇ

Kanun koyucu, kuralları belirler ve uygulamayı da işi yapana bırakır. Havacılıkta yazılması zorunlu olan İşletme Elkitapları'nın hazırlanma gerekçesi budur. İşin nasıl yapılacağı hukuksal koruma altına alınırken işi yapan hep unutulmaktadır.

Milyonlarca sayfadan oluşan Sivil Havacılık Kanunları, Kurumsal ve Sektörel Yönetmelikler, Talimatlar, Genelgeler ve Taslaklar arasında kişi özlük ve sosyal hakları hakkında bir tek madde bulunmamaktadır. Nasıl bulunsun? *İş Kolları Tüzüğü*<sup>35</sup> bu konulardan hiç bahsetmez.

İş Kanunu<sup>36</sup>na tabi olmayan uçucu kapsamında çalışanların hukuksal "senelik izin" hakları dahi yoktur. Yapacakları sözleşmeye konup konmaması ya da kaç gün olarak konacağı işveren ağırlıklı belirlenmektedir. Bu sadece basit bir temel hakkın uygulanış biçimidir. İş kanununa tabi olmayan kişiler, sözleşme yaptıklarında sigortalı sayılmaktadırlar<sup>37</sup>. Ne kadar prim yatıracakları beyan yani işçi ile işveren arasındaki pazarlığa tabidir. Ne de olsa aylık ücret başka, tazminat başka bir şeydir.

Sosyal güvenlik ve hak'lar, kanunla korunmadığı sürece hep pazarlık konusu olacaktır. Hele hiç bir hukuki dayanağı olmayan "ayrılma tazminatı" konusu ise köleliği andırır biçimde CRM'e rağmen hala dayatılan bir gerçektir.

Bütün bu olumsuzluklar insandan uzak, insana değer vermeyen bir teknolojik yapının maliyeti karşısında, insanı koruyan kanun düzenlemelerinin yapılmamış ve hatta bu düzenlemeleri yapacak nitelikli personelin yetiştirilmemiş olmasından da kaynaklanmaktadır.

Geleceğimizi kurmak için insana, onun eğitimine, sosyal güvencesine ve zekâsına yatırım yapmak zorundayız. Eğittiğimiz kişiler mutlaka havacılığın bir kolundan Lisans ve/veya Sertifika ile iş kolu düzeyinde belgelendirilmeli ve bu iş kollarına ait yasal düzenlemeler ile de korunmalıdır.

Devingen bir havacılık, küreselleşme ve teknik gelişmenin yarattığı hız nedeniyle ancak "iş kolu" çalışanları tarafından, kendilerine yüklenen sorumlulukları yerine getirebilme çabası ile takip etme ve uygulama zorunluluğunu yerine getirirken, bu kuralları oluşturan kurullara bilgi, deneyim ve yöntemlerin aktarılmasına hem sistem olanak vermemekte, hem de böyle bir kavram oluşmadığı için katkı sağlanmasını da engellemektedir.

Tüm bu şartlar gözönüne alınarak, önce "nitelikli" insan gücü kapsamında "meslek" kavramını, sonra da "kurul" kültürünü yaratmak zorundayız.

Ne Ticaret Kanunu<sup>38</sup> ne de Borçlar Kanunu<sup>39</sup>, sivil havacılığın karşışarşıya kaldığı sorunları çözmeye yeterli değildir. Hukukçular mevcut uluslararası havacılık kanunlarını bilmemekte (*hepsi özel yayın kapsamında yabancı dilde ve yüksek ücretlerle yıllık abone sistemiyle satılmakta*) ve bu dikenli yolda hukuk konusunda biz havacılardan, biz havacılar da hukukçulardan yardım beklemekte ama bir araya gelebilme nedeninden de mahrum bulunmaktayız.

Nitelikli Personel yetiştirilmesi, bu kişilerin yasal anlamda korunması ve Ulusal Kurulların oluşturulmasının en kısa zamanda yasal olarak yaşama geçirilmesi kaçınılmazdır.

[35]10.11.1983 tarih ve 83/7376 No'lu **İş Kolları Tüzüğü** - Hava Taşımacılığı

21.7.71 Hava ve havacılığın yer ve yerüstü işleri ile hava taşıtlarında yapılan her türlü işler ve uçakla ilaçlama işleri.

[36] **4857 Yeni İş Kanunu**

*İstisnalar*

**Madde 4.-** Aşağıda belirtilen işlerde ve iş ilişkilerinde bu Kanun hükümleri uygulanmaz;

a) Deniz ve hava taşıma işlerinde,

[37] **5429 Sosyal Sigorta ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu**

İKİNCİ KISIM - Sosyal Sigorta Hükümleri-BİRİNCİ BÖLÜM-Sigortalılara İlişkin Hükümler

*Sigortalı sayılanlar*

**Madde 4-** Bu Kanunun kısa ve uzun vadeli sigorta kolları uygulaması bakımından;

a) Hizmet akdi ile bir veya birden fazla işveren tarafından çalıştırılanlar,

[38] **TSHK 2920**

**Madde 106** – Havayolu ile yurt içinde yapılacak taşımalarda; bu Kanunda hüküm bulunmadıkça, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri ve bu anlaşmalarda da hüküm bulunmadığı hallerde, Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır.

[39] **Madde 126** – Zararın, taşıyıcının veya adamlarının zarar vermek kastı ile veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yaptıkları bir hareket veya ihmal sonucunda meydana geldiği ispat edildiği takdirde; bu Kanunda öngörülen sorumluluk sınırları uygulanmaz. Ancak, taşıyıcının işçileri veya temsilcileri gibi yardımcı kişilerinin meydana getirdiği sınırsız sorumluluk talebine mevzu olan zarar hakkında Borçlar Kanununun 55 inci madde hükümleri saklıdır.