

Şikago Konvansiyonundan Önceki Dönemde Sivil Havacılığı Düzenleyen Uluslararası Sözleşmeler

Uluslararası alanda hava hukukuna yönelik faaliyetler hava savaş hukukuna dair bazı problemler dolayısıyla ortaya çıkmıştır. 1870 tarihli Alman Fransız savaşında Paris'in işgali sırasında, balonlarla uçanların tabi olacakları işlem 1874 tarihli Brüksel siyasi konferansında tartışma konusu olmuştur.

Almanya ve Fransa arasında 26 Temmuz 1913 tarihinde iki ülke arasındaki havacılık faaliyetlerini düzene sokmak amacıyla bir anlaşma yapılmıştır. Hava seyrüseferleri hakkında ilk uluslararası sözleşme olan bu anlaşma, iki devletten her birinin ülkesinde diğer ülkeden gelecek hava araçlarına geçici olarak uygulanacak kuralları içeriyordu.

Bundan sonra Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla hava hukukuna yönelik uluslararası faaliyetlerde bir duraklama yaşanmıştır. Bu duraklama 1919 yılında devletlerin hava hukuku konularını görüşmek üzere toplanmasıyla sona ermiştir.

Birinci Dünya Savaşı sonrasında 1919 yılında Paris Barış Konferansı sırasında müttefik devletlerce "havacılığın savaş sonrası durumu ile ilgili hürün teknik ve hukuki konulan inceleyerek akit devletler arasında uluslararası hava seferleri hakkında bir anlaşma tasarısı hazırlamakla görevli "bir komisyon kuruldu. Tasarı 13 Ekim 1919 tarihinde Barış Konferansı Yüksek Meclisince kabul edilerek "13 Ekim 1919 tarihli Paris Konvansiyonu" adını aldı.

Paris Konvansiyonunun imzalamakla beraber onaylamayan devletler şunlardır: Amerika Birleşik Devletleri, Brezilya, Çin, Ekvador, Guatemala, Küba, Liberya, Nikaragua Tesbi ihbar suretiyle konvansiyondan çıkan devletler şunlardır: Bolivya, İran, Panama, Şili, Almanya, Rusya ve Macaristan

Konvansiyon 43 madde ve 9 fasıldan oluşmaktadır. Ayrıca 8 eki vardır. Fasıllar şu başlıkları içerir:

- Genel Prensipler
- Hava Araçlarının Tabiiyeti
- Seyrüsefere Elverişlilik Belgesi ve Ehliyet Belgesi
- Yabancı Bir Ülke Üzerinde Seyrüsefere Kabul
- Harekette, Yolda ve Yere İnmede Uyulması Gerekli Kurallar
- Yasak Taşımalar
- Devlet Hava Araçları
- Hava Seyrüseferi Uluslararası Komisyonu
- Son Hükümler

Ekler de şunlardır:

- Hava araçlarının sınıflanması, tarihi, İşaretleri, tescilleri ve markaları
- Seyrüsefere elverişlilik belgesi
- Uçuş defterleri
- Işık ve işaret. Seyrüsefer kuralları
- Uçak personeli
- Hava haritaları
- Meteorolojik bilgi alıp verme
- Gümrük

CİMA'da kendisine Fransa, İngiltere ve İtalya gibi iki oy hakkı verilmediği ve Birleşmiş Milletler Konseyi'nde daimi bir delegelik elde edemediği için Paris Konvansiyonu'na girmeyen İspanya, 1926 yılının Ekim ayında güney Amerika devletlerini bir hava anlaşması yapmak «zere Madrid'e davet etmiştir. Bu nedenle 25-30 Ekim 1926 tarihleri arasında Madrid'de toplanan siyasi konferans tbero- Amerikan Hava Seyrüsefer Konvansiyonu adı ile 1926 tarihli Madrid Konvansiyonunu kabul etmiştir.

Havana Konvansiyonu Amerika Birleşik Devletleri'nin girişimiyle yapılan bir konvansiyondur. Paris Konvansiyonunu imzalayan takat onaylamayan ABD, Pan-Amerikan Birliği'ne dâhil devletlerle bir hava

sözleşmesi yaparak devletler arasında daha sıkı bir iş birliği sağlamak istiyordu. Pan-Amerikan

Birliğinin 1923 yılında San Diego da yapılan beşinci konferansında Amerika Ticari Havacılık Komisyonu adı ile bir komisyon kuruldu.

Şikago Konferansının Toplanması, Yürütülmesi ve Sonuçlanması

1939 yılında başlayan ikinci Dünya savaşı sivil havacılık faaliyetlerini kesintiye uğrattırırken havacılık tekniğinin hızlı bir şekilde gelişmesine sebep olmuştur. Almanya ve Japonya'nın hava kuvvetleri karşısında hava savaşları müttefikler için hayati bir önem kazanmıştır.

Konferans gündeminde şu noktalar belirtilmiştir':

1. Uluslararası hava yolları için geçici hükümler hazırlanması ve bu hükümlerin uygulanmasında zorunlu olan yere inme ve transit haklarının tanınmasını sağlayacak bir anlaşma yapılması
2. Geçici dönem için idari ve istişari bir organ olmak üzere geçici bir konsey oluşturulması
3. Uluslararası havacılığın hem teknik, hem ekonomik taraflarına uygulanabilecek sürekli bir sözleşme yapılması ve daimi uluslararası sivil havacılık otoritesinin oluşturulması için prensiplerde uyuşmaya çalışılması

Suudi Arabistan daveti kabul etmemiştir. Sovyet Rusya, daveti kabul ettiği halde, siyasi sebeplerle heyet göndermekten vazgeçmiştir. Türk heyeti başkanı, o zaman Türk Hava Kurumu başkanı olan Erzurum Milletvekili Şükrü Koçak idi. Konferansın açılış gününde ARD başkanı Roosevelt'in mesajı okundu. Mesaj şu cümle ile biliyordu: "Bütün milletlerin egemenlik haklarını ve hukuk eşitliklerini tam olarak tanımak suretiyle havaların insanlık tarafından ve insanlığa hizmet için kullanılmasını sağlamak yolunda beraber çalışalım".

Konferans görüşmeleri sırasında tarifeli hava hizmetlerinin tabi olacağı rejim ve sivil havacılık teşkilatının yetkileri konularında önemli görüş farklılıkları ortaya çıkmıştır.

Konferansın sonuçlanması ve sözleşmenin imzalanmasındaki ekler şunlardır:

- Uluslararası Sivil Havacılık Geçici sözleşmesi
- Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu
- Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Sözleşmesi
- Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi
- Teknik Ekler Tasarıları

Nihai senet konferansın oluşum tarzı hakkında resmi bir protokoldür.

Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi 17 maddedir. Şikago Konvansiyonu yürürlüğe girinceye kadar uygulanacak hükümleri özetlemektedir.

Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Sözleşmesi birinci maddesine göre, akit devletler birbirine ancak şu iki hakkı vermektedirler:

1. Diğer bir üye devletin ülkesi üzerinden transit olarak uçup geçme hakkı
2. Diğer bir üye devletin ülkesine teknik sebeplerle (yakıt ikmali, tamir, personel değiştirmek vb. gibi) inebilme hakkı

Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi birinci maddeye göre: akit devletler birbirine beş hakkı vermektedirler:

1. Diğer bir üye devletin ülkesi üzerinden transit olarak uçup geçme hakkı
2. Diğer bir üye devletin ülkesine teknik sebeplerle inebilme hakkı
3. Hava aracının tabiiyetini haiz olduğu ülkeden aldığı yolcu, pik ve postayı diğer bir üye devletin ülkesine indirme hakkı

4. Hava aracının başka bir üye devletin ülkesinden aldığı yolcu, yük ve postayı kendi ülkesine götürüp indirme hakkı

5. Hava aracının herhangi bir devlet ülkesinden diğer bir devletin ülkesine gidecek yolcu, yük ve postayı serbestçe alarak götürebilme hakkı

Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu

Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu, Şikago Konvansiyonu olarak adlandırılmaktadır ve uluslararası hava kamu hukukunun başlıca kaynağıdır.

Teknik Ekler

Şikago Konvansiyonu'nun 37 ve 38. Maddeleri uçuş usul ve kurallarının standartlaştırılmasını sağlamaktadır. Şikago Konferansı sırasında ilgili komiteler teknik ekler ile ilgili tasarımlar hazırlamışlardır.

Şikago Konvansiyonunda Egemenlik İlkesi

Paris Konvansiyonunda her devletin kendi hava sahası üzerinde tam ve münhasır egemenliğine sahip olduğu ilkesi kabul edilmiştir. Şikago Konvansiyonunda bu ilke tekrarlanmıştır.

Hava Trafik Hakları

Hava trafik hakları şöyle sıralanmaktadır:

- Birinci trafik hakkı
- İkinci trafik hakkı
- Üçüncü trafik hakkı
- Dördüncü trafik hakkı
- Beşinci trafik hakkı
- Altıncı trafik hakkı
- Yedinci trafik hakkı
- Sekizinci trafik hakkı
- Dokuzuncu trafik hakkı

Tarifeli ve Tarifesiz Uluslararası Hava Hizmetleri

Uluslararası hava hizmetleri tarifeli hizmetler ve tarifesiz hizmetler olarak iki kategoriye ayrılmaktadır. Şikago Konvansiyonu ile Transit ve Ulaştırma Sözleşmelerinde akit devletlere ait hava araçlarına uluslararası hava seyrüsefer serbestisi, tarifeli ve tarifesiz hizmet vermesine göre kademeli olarak tanınmıştır.

Tarifeli uluslararası hava hizmeti aşağıdaki özelliklere sahip olan bir uçuş serisidir:

- Uçuşlar birden çok devletin ülkesi üzerinden olmalıdır.
- Uçuşlar hava araçlarıyla ücret karşılığı yolcu, posta veya yük taşınması için ve her bir uçuş hakkının kullanımına açık olacak şekilde yapılmalıdır.
- Uçuşlar 1. İlan edilmiş bir uçuş planına göre 2. Ya da açık bir surette sistemli bir seri oluşturacak şekilde düzenli veya sık olarak yapılmak suretiyle iki ya da daha fazla nokta arasında ulaşım hizmet etmelidir.

Şikago Konvansiyonunda Düzenlenen Diğer Konular

- Kabotaj Hakkı
- Sivil de Devlet Hava Aracı
- I lava Yolu İş Birlikleri
- Hava Araçlarının Tabiiyeti
- Havaalanları
- Havacılık Personeli
- Yargılama Hakkı
- Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı

