



HAVACILIK GÜVENLİĞİ

Havacılık Güvenliği ile İlgili Uluslararası Düzenlemeler

Dr. Öğr. Üyesi Ebru BAĞÇI

Havacılık Güvenliği



Güvenliđin, havacılık sektörü açısından kavramsal çerçevesinin ortaya konmasından önce güvenlik kavramının tanımlanması gerekmektedir.

Bunun temel nedeni güvenlik kavramının belli noktalarda örtüştüğü emniyet kavramı ile sıklıkla eşdeğer anlamda kullanılmasıdır.

Güvenlik kavramı, Anayasa ve yasalarla çizilmiş olan sınırlar içerisinde bireyin ve toplumun yaşamını devam ettirebilmesi, varlığını sürdürüp kendisini geliştirebilmesi durumunu ifade etmektedir.

Diğer bir anlatımla **güvenlik, toplum yaşamında yasal düzenlemelerin yürütülmesi, insanların korkmadan, güven içinde yaşamlarını devam ettirmesidir.**

Havacılık Güvenliği – Havacılık Emniyeti



Havacılık Emniyeti (Aviation Safety): Tüm havacılık faaliyetlerinin; gerçek hayat şartlarında, bilinen tüm risk faktörlerinin; ortaya konulduğu ve kaçınıldığı **kabul edilebilir risk seviyesinde** gerçekleşmesidir.

Havacılık güvenliği (Aviation Security): Doğrudan ve dolaylı olarak havacılık faaliyetleri kapsamına giren insanların, hava araçlarının ve hava taşımacılığı altyapısının sabotaj ve terörist saldırılar gibi suç unsuru taşıyan ve bilinçli olarak yaratılmış **tehlikelerden korunması ile ilgili faaliyetleri ve bunun için gerekli olan kaynakları** kapsayan bir kavramdır.



Havacılık Güvenliği ile İlgili Uluslararası Düzenlemeler





Sivil havacılık ve sivil havacılıkta güvenlik konularını net olarak anlayabilmek, tarihi olarak yapılan sözleşmeleri incelemekle daha kolaylaşacaktır.

“Hava hukuku, terim olarak, havada seyrüseferle ilgili münasebetleri düzenlemek için özel olarak konmuş olan hukuk kaidelerinin bütünü tasvir etmektedir.”





Hava sahası, bir devletin yalnız kendisinin kullanma hakkı olduğu, başka devletlerin ancak **ilgili devletten izin alarak yararlanabileceği gökyüzü parçası** (TDK, 2011) olarak Türk Dil Kurumu sözlüğünde geçmektedir.

“**Uluslararası hava sahası** ise, bir devletin **ulusal hava sahası dışında kalan alanları** kapsamaktadır.”





Uçakların sadece belli bir ülke hava sahasını kullanmamaları ve uçak kaçırma veya uçaklara karşı düzenlenen eylemlerin sonucunda **suç ve suçluların** uluslararası hava sahasında **hangi kanunlarca yargılanacağı** gibi sorunlar devletlerin uluslararası düzenleme yapmalarını zorunlu kılmıştır



Bu düzenlemelerden ilki 13 Ekim 1919'da Paris'te düzenlenen **Paris Barış Konferansı** sırasında özel bir komisyon tarafından hazırlanan, **Paris Havacılık Sözleşmesidir**.

11 Temmuz 1922 tarihinde 27 devlet tarafından imzalanarak yürürlüğe giren bu sözleşme hava taşımacılığı alanında ilk uluslararası anlaşma niteliği taşımıştır.



- Paris Havacılık Sözleşmesinden sonra sırasıyla (Ünlü,2009: 66-68);
- 1926 yılında, İspanya ile Güney Amerika Devletleri arasında Madrid Sözleşmesi,
- 20 Şubat 1928 Havana Sözleşmesi,
- 12 Ekim 1929 Varşova Sözleşmesi,
- 1933 yılında imzalanan Roma Sözleşmesi ve onu değiştiren 1952 Sözleşmesi
- 1938 Brüksel Konferansı
- 7 Aralık 1944 Chicago Sözleşmesi (Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi)
- 1948 Cenevre Konvansiyonu
- 1955 La Haye Konferansı
- 1961 Guadalajara (Meksika) Konferansı yapılmıştır.



Bu yapılan anlaşma ve konferanslar içerisinde önemli olan ve Türkiye'nin kabul ettiği protokol, konferans ve sözleşmeler içerisinde;

- **Chicago sözleşmesi (Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi)**
- Tokyo Sözleşmesi (Uçaklarda İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme)
- La Haye Sözleşmesi (Uçakların Kanun Dışı Yollarla Ele Geçirilmesine Dair Sözleşme)
- Montreal Sözleşmesi (Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Kanun Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme)
- Montreal Ek (Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Havalimanlarında Kanun Dışı Şiddet Olaylarının Önlenmesine İlişkin Protokol)

Ayrıca Türkiye birçok devletle sivil havacılık anlaşması (**ikili hava ulaştırma anlaşması**) yapmış ve bu anlaşmalarda güvenlik konularına da yer verilmiştir.

Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Chicago)



7 Aralık 1944 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri'nin Chicago kentinde **52 devlet bir araya gelerek** Chicago sözleşmesi olarak adlandırılan “**Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi**”ni imzalamışlardır.

İkinci Dünya Savaşı öncesinde havacılık sektöründe meydana gelen hızlı gelişmeler, yapılan yasal düzenlemeler ve doğan yeni ihtiyaçlar savaş sonrasında bu sözleşmenin imzalanmasını sağlamıştır.

Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı, Chicago Sözleşmesi ile kurulmuştur.





Chicago sözleşmesi daha önce imzalanmış Paris ve Havana Sözleşmeleri'nin yerini almıştır.

Sözleşme ile her devlete kendi hava sahasında “**kısıtlamasız ve tekелci bir egemenlik**” tanınmıştır.

Sözleşme kabotaj hakkını ülke devletine tanımış ve güvenlik nedeniyle uçuşa yasak bölgeler kurulabilmesine izin vermiştir.



Chicago Konferansı sonunda Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesiyle beraber Uluslararası Hava Servisleri Transit Sözleşmesi ve Uluslararası Hava Nakliyat Sözleşmesi de imzalanmıştır. Bu sözleşmeler ülke – devletin geçişle ilgili diğer devletlere tanıyacağı hakları, nakliyat ve ticaretle ilgili bir takım kolaylıkları içermektedir

Uçaklarda İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme (Tokyo)



Sözleşmenin, “ceza kanunlarını ihlal eden suçlara” ayrıca “bir suç teşkil etsin veya etmesin, uçağın veya içindeki şahısların veya malların güvenliğini tehlikeye düşürebilecek veya düşüren, uçak içindeki düzen ve disiplini bozan fiillere” uygulanacağı, belirtilmekte, sözleşmenin diğer maddelerinde sözleşmeye taraf olan (âkit) bir devletin;

- Nasıl hareket edeceği,
- Uçak kaptanının yetkileri,
- Uçağın kanun dışı yollarla ele geçirilmesi durumunda yapılacaklar, devletlerin yetkileri ve yükümlülükleri konuları ele alınmıştır



Sözleşmede uçakta işlenen **suçların bir tanımı yapılmamış** ve uçağın uçuş hareketini engelleme, uçağın denetimini ele geçirme ve uçağı denetim altına alma eylemleri, yasa dışı eylemler olarak belirtilmiş ancak herhangi bir suç olarak öngörülmemiştir.

Uçakların Kanun Dışı Yollarla Ele Geçirilmesine Dair (La Haye) Sözleşme



Sözleşmeyle ilgili çıkarılan kararnamenin 1“nci maddesinde (La Haye Sözleşmesi, madde 1):

“Uçuş halindeki bir uçakta bulunan herhangi bir şahıs; **kanun dışı olarak, zorla veya tehditle veya diğer herhangi bir korkutma yoluyla uçağa el koyar** veya uçağın kontrolünü ele geçirirse veya **böyle bir harekete teşebbüs ederse** veya böyle bir hareketi yapan **veya buna teşebbüs eden bir şahısla suç ortağı olursa**, suç işlemiş sayılır.” denmektedir.



Sözleşme suç sayılan eylemleri kesin olarak tanımlamış ve ülkelerin bu eylemleri şiddetli bir şekilde cezalandırılmalarını zorunlu kılmıştır.

Böylece cezalandırılabilir eylemler uluslararası olarak yaratılmış ve uluslararası toplum tarafından genel kabul görmüştür.

Suçluların iadesi veya yargılanması görevleri arasında ince bir politik denge oluşturulmuştur. Tanımlanan eylemlerin cezalandırılması ve yargılanması evrensel hale gelmiştir. Bu gibi suçlar için dünyada güvenli bir bölge kalmamıştır



Bu sözleşmeyle uçak kaçırmaların önlenmesinde hukuksal olarak gerçekten önemli bir çözüm getirilmiştir.

Ancak eksik yanları da bulunmaktadır.

- Birincisi, devletlere bu eylemleri işleyenleri cezalandırmada serbestlik tanınması, şiddetle cezalandırmanın ne olduğunun açıklanmaması;
- İkincisi, siyasi amaçlarla işlenen uçak kaçırma eylemleri hakkında gerçek bir çözüm getirilmemesi şöyle ki; bazı hava korsanlarına bazı ülkeler tarafından sığınma hakkı tanınmıştır.



La Haye Sözleşmesi tıpkı Tokyo Sözleşmesi gibi yalnızca uçuş durumunda bulunan uçak içerisinde işlenen suçları kapsamına almıştır.

Dolayısıyla uçuş öncesinde veya uçuş durumunun sonrasında meydana gelebilecek eylemler kapsam dışında bırakılmıştır.

Bu sözleşme içerisinde havalimanı veya havaalanları içerisinde yapılması gerekenlere veya yapılabileceklerle değinilmemiştir. Genel olarak sözleşmeye akit devletlerin yapabilecekleri, tanımlanan suç ve suçluların durumu üzerinde durulmuştur.

Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Kanun Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (Montreal)



Montreal sözleşmesi 23 Eylül 1971 tarihinde Montreal'de düzenlenmiştir. 22.06.1975 tarihinde Türkiye Montreal'de düzenlenen sözleşmeyi Bakanlar Kurulu kararıyla kabul etmiştir.

Bu sözleşmeye taraf olan devletler sivil havacılığın güvenliğine karşı kanun dışı **eylemlerin can ve mal emniyetini tehlikeye düşürdüğünü**, hava servislerini ciddi biçimde etkilemekte olduğunu ve **dünya uluslarının sivil havacılığın güvenliğine olan güvencesini sarstığını**; bu gibi eylemlerin ciddi endişelere yol açtığı ve bu gibi eylemlerin önlenmesi amacıyla **suçluların cezalandırılması için uygun tedbirlerin alınmasına** ivedilikle gerek olduğu belirtilmektedir



Sözleşmenin birinci maddesinde sözleşmeye konu olan eylemler tarif edilmiştir. Bu tarife göre bir kişinin;

- Uçuş halindeki bir uçakta bulunan bir şahsa karşı uçağın emniyetini tehlikeye düşürecek bir şiddet hareketinde bulunması,
- Servisteki bir uçağı tahrip etmesi veya uçuş sırasında emniyeti tehlikeye düşürecek bir hasara uğratması,
- Uçağı tahrip edebilecek bir cihazı veya maddeyi servisteki uçağa yerleştirmesi ve bunun uçağın uçuştaki emniyetini tehlikeye sokacak nitelikte olması,
- Hava seyrüsefer kolaylıklarını tahrip etmesi veya hasara uğratması veya bunların işletilmesine müdahale ederse ve bu fiillerden biri uçuş halindeki uçağın emniyetini tehlikeye sokacak nitelikteyse,
- Yanlış olduğunu bildiği bilgiler vermek suretiyle uçuş halindeki bir uçağın emniyetini tehlikeye düşürürse, suç işlemiş olduğu kararlaştırılmıştır.



Ayrıca kişinin belirtilen bu eylemlerden herhangi birini işlemeye teşebbüs ederse veya bu suçlardan birini işleyen veya işlemeye teşebbüs eden şahsın suç ortağı ise, suç işlemiş olduğu belirtilmiştir.

Montreal sözleşmesine ek olarak 1988 tarihinde «**Uluslararası Sivil Havacılığı Hizmet Veren Havalimanlarında Kanun Dışı Şiddet Olaylarının Önlenmesine İlişkin Protokol**» imzalanmıştır.



Montreal Eki Chicago, Tokyo, La Haye ve Montreal Sözleşmelerinde yer almayan havaalanlarında **sivil havacılığa hizmet veren şahısların ve havaalanlarındaki işleyişin korunması gerektiğini**, sivil havacılık güvenliğinin sağlanması için, havaalanlarının ve havaalanı işleyişi içerisinde bulunan insanların da güvenliklerinin sağlanmasının gerekli olduğu bu sözleşmeyle kabul edilmiştir.

Bu sözleşmenin sivil havacılık güvenliği içerisine, uçuş ve uçak güvenliği başlıklarının yanına “**havaalanı güvenliği**” başlığının da gelmesini sağlayarak, eksik olan parçayı tamamladığı söylenebilir.



Montreal Ek Sözleşmesi ikinci maddesinde herhangi bir kişinin;

Kanuna aykırı ve kasıtlı olarak herhangi bir alet, madde veya silah kullanarak:

- Uluslararası sivil havacılığa hizmet veren bir **havaalanı çalışanına karşı muhtemel yaralamaya veya ölüme** sebep olacak bir şiddet eylemine girişmesi veya
- Uluslararası sivil havacılığa hizmet veren havaalanındaki **tesisleri** veya havaalanında bulunan ancak hizmette bulunmayan **bir uçağı tahrip etmesi** veya **hasara neden olması** veya havaalanındaki **hizmetleri kesintiye uğratması** durumunda havaalanındaki güvenlik için tehlike oluşursa veya muhtemel bir tehlikeye neden olması durumunda kişi suç işlemiş olur.



Montreal Ek Protokolü (Sözleşmesi) sivil havacılık güvenliği alanını genişleterek; sivil havacılığa hizmet veren çalışanların güvenliğini, havaalanında bulunan tesislerin güvenliğini, havaalanında bulunan uçakların güvenliğini ve havaalanındaki hizmetlerin güvenliğini kapsam içine dahil etmiş, bunlara karşı yapılan eylemleri, uçağa ve uçuş güvenliğine karşı yapılan eylemlerle eşit tutmuştur.