



CORONAVİRUS SALGININ HAVACILIK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ VE HUKUKİ SONUÇLARI*

İlk olarak Çin'in Wuhan Eyaleti'nde 2019 Aralık ayı sonuna doğru solunum yolu belirtileri (ateş, öksürük, nefes darlığı) gelişen bir grup hastada yapılan araştırmalar sonucunda 13 Ocak 2020'de tanımlanan Covit-19 virüsü, ülkemizi de etkilemiş insan kaybına ve hastalık süreçlerinin yaşanmasına neden olmuştur. Pandemi nedeniyle Dünya'da tüm sektörler olduğu gibi havacılık sektörü de belki de tarihinin en kritik dönemini yaşamaktadır. Covit-19 virüsüne bağlı etkilerin en az altı ay gibi uzun bir süreye yayılması, küresel bir boyut arz etmesi yanı sıra da dünyanın çeşitli bölgelerine yansımalarının farklı niteliklerde olması nedenleriyle havacılık sektörünün ikinci çeyrekteki mevcut nakit kaybı 61 milyar Dolar iken; 2020 yılı ciro kaybının 300 milyar Dolar'ı aşması muhtemel görünmektedir. Bilindiği üzere nakit akışı (likidite), diğer sektörlerle nazaran havayolu sektöründe sabit gider (high fix cost ratio) limitinin daha yüksek olması nedeniyle ciddi bir ihtiyaçtır.

Havayolu taşımacılığına duyulan ihtiyacın temel parametresinin hız ve konfor olması nedeniyle insan yoğunluğu havacılıkta bir realitedir. İnsan yoğunluklu bir sahada sosyal mesafe kaynaklı tedirginlik etkisinin devam edeceğini de varsayarsak, seyahat ve seyahate bağlı alanların belli bir süre daha bu etkiyi hissedecekleri aşikârdır. Ancak başta tıp bilimi olmak üzere, diğer bilimsel branşlarda (farmakoloji, viroloji, bilişim teknolojisi gibi) yaşanan olumlu yöndeki gelişmelerin, insanlık tarihindeki diğer olumsuzluklar gibi Covit-19'u da bertaraf edeceğine inanıyoruz. Ayrıca insanlık tarihi boyunca ortaya çıkan tüm krizler, aynı zamanda yenilenmenin, var olan sorunları, yapıları tenkit etme, sorunların yerine ikame çözümler üretmenin, sıkça vurgulandığı üzere yeni normaller geliştirmenin bir fırsatı olmuştur. Havacılık sektörü de, bünyesinde bulundurduğu yenilikçi ve değişken yapısıyla, kendisini yeni durumlara programlayacaktır. Örneğin yolcu hakları, havayolu şirketlerinin yükümlülükleri, havaalanlarının yapısı ve yönetimi, havacılık algoritmaları ile erken talep indikasyonlarının (early demand indications) doğru analizi havayolu ile yapılan eşya taşımacılığındaki birçok kural yeniden gözden geçirilecektir.

Kriz Sürecinin Sektördeki Hukuki Duruma Yansımaları

Şu ana kadarki süreçte kurumsal bir finansal alt yapıya sahip ve nakit birikimini yönetebilen şirketler, nakit girdisi olmadan (cash flow) süreci normal seyrinde götürebilmişlerdir. Fakat havacılık sektörünün en temel finansal araçlarından birisi de bilindiği üzere Finansal Kiralama (Leasing)'dir. Finansal kiralama, bir sözleşme şeklinde ortaya çıktığından, taraflara eşit borç ve yükümlülükler yüklemekte olan bir akittir. Yaşanan pandemi sürecinin sadece ülkemiz tarafından değil, tüm dünyada da mücbir sebep kabul edildiği, bir gerçek olduğuna göre, havacılık sektöründe faaliyet gösteren şirketlerin "mücbir sebep" nedeniyle, sözleşmenin değişen şartlara uyarlanmasını (clausula rebus sic stantibus), Türk Borçlar Kanunu'nun 138. maddesi gereğince isteyebilme olanaklarına sahip olması gerekliliktir. Yanı sıra sektörün kamusal yönünün bulunması nedeniyle de devlet desteği bariz bir ihtiyaçtır. Ülkemizdeki kullanılabilirliği ve yaygınlığı diğer ülkelere kıyasen yeni sayılan ve ülke ekonomisi bakımından hayati öneme sahip havacılık sektörü açısından, gerekli kolaylaştırmanın hukuk zemininde yapılması hepimiz açısından bir zarurettir.

**Okumakta olduğunuz makale bilimsel bir gaye taşımamakta olup, sadece bilgilendirme amaçlıdır.*

Pandeminin Havaalanları Yönetimine Olan Etkileri

Havaalanlarının yönetimi, Şikago Sözleşmesi (m. 3/ d) ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)'nün koyduğu kurallar çerçevesinde ilgili egemen ülkelerin devletleri tarafından yapılmaktadır. Bu manada havaalanlarının yerlerinin belirlenmesi, inşası, yapıların denetlenmesi, hava trafik denetim sistemi, uçak kazalarının incelenmesi gibi birçok temel ve stratejik konular, kamusal otoritelerin (ana muhatap Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı) tekelindedir. Hava taşımacılığı, hava alanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin ifası, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi, bu faaliyetler ile ilgili diğer tesis ve sistemlerinin kurulması, işletilmesi, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün; Sivil havacılık faaliyetlerinin uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarında düzenlenmesi, Türk hava sahası ve uluslararası anlaşmalar gereğince hizmet sorumluluğu üstlenilen uluslararası hava sahalarının kullanımına ilişkin strateji ve politikalara esas teşkil edecek ilkelerin belirlenmesine yönelik çalışmalar yapılması, hava trafik yönetim hizmetleri konusunda düzenlemeler yapılması, sivil havacılık alanında faaliyette bulunan ve kurallara aykırı hareket eden gerçek ve tüzel kişilere uygulanacak idari ve teknik yaptırımlara ilişkin esasların belirlenmesi ve bunlar hakkında ilgili mevzuat hükümleri uyarınca gerekli yasal işlemlerin yapılması, yurt içinde ve yurt dışında hava taşıma faaliyetlerinde bulunmak isteyen Türk ve yabancı gerçek veya tüzel kişilere verilecek izinlerin esaslarını ve şartlarının hazırlanması görevleri ise Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün yetkisindedir.

Şikago Sözleşmesi'nin 14. maddesi gereğince, sözleşmeciler devletler, bulaşıcı hastalıkların hava seyrüseferi yoluyla yayılmasını önlemek için etkili önlemler alacak ve bu amaçla, hava araçlarına uygulanabilecek sıhhi tedbirlere dair uluslararası düzenlemelerle ilgili kuruluşlarla sıkı işbirliğinde bulunacaklardır. Bu nedenle havaalanları işletme veya işletme hakkına sahip olan idarelerin havaalanlarında ortaya çıkan her türlü salgın hastalıkların önlenmesine yönelik pozitif ve proaktif tedbir alması, uluslararası sözleşmelerin ve Türk pozitif hukukunun gereğidir. Somut tedbirlerin alınmaması ve bunun neticesinde havaalanlarından kaynaklı bir zararın oluşması durumunda kamusal kuruluşların Anayasamızın 125. maddesi gereğince hukuki sorumluluğu doğuracaktır. Bahse konu tedbirlerin, bizzat bakanlık nezaretinde olması, gerekli ve ilgili kurumlarla (Sağlık Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı gibi) eş güdümlü hazırlanması başat gereksinimdir.

Konu ile ilgili genel önerilerimiz şu şekildedir:

1. Pandemi konusunda alınacak teknik tıbbi önlemler ile ilgili Sağlık Bakanlığı; diğer konularda ise uzmanlık alanına göre diğer kuruluşlarla (Türkiye İlaç ve Tıbbi Cihaz Kurumu, Tarım ve Orman Bakanlığı gibi) ile müzakere edilerek belirlenen objektif ve bilimsel ölçütlerin belirlenmesi,
2. Her havalimanının içerisinde pandemi ile mücadele konusunda uzman kişilerden müteşekkil bir komisyonun teşekkül ettirilmesi ve muhatap sayılması,
3. Belirlenen tedbirlere uyulmaması halinde sorumlulara uygulanacak yaptırımların Anayasamızın 13. Maddesindeki ölçütlere uygun olarak tayin edilmesi,
4. Pandemi hususunda personele verilecek eğitimlerin zorunlu olması, tıpkı iş güvenliği gibi belirli bir titizlikle salgın hastalıklar konusunda farkındalık yaratılması,
5. Havaalanlarının pandemi konusunda alacağı tedbirlerin doğrudan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın uhdesinde olması,
6. Bilhassa kokpitte çalışan pilotlar ve diğer personelin, bulaşıcı hastalıklara karşı eldiven, maske ve benzeri solunum tedbiri ekipmanları vs. kullanılmasının uçuş emniyetine yansımaları konusunda uluslararası havacılık otoritelerine (ICAO, IATA, FAA, EASA) geri bildirim ve tecrübe aktarımı yapılarak havacılıkta yeni normale ilişkin uçuş emniyeti kurallarının güncellenmesi gereklidir.