

T.C.
ATILIM ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANA BİLİM DALI
ULUSLARARASI İLİŞKİLER YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

İNSANİ GÜVENLİK ANLAYIŞININ HAVACILIK HUKUKU AÇISINDAN
DEĞERLENDİRİLMESİ:
EMNİYET BOYUTU (2000-2020)

Yüksek Lisans Tezi

Halil ERMAN

Ankara – 2022

T.C.
ATILIM ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANA BİLİM DALI
ULUSLARARASI İLİŞKİLER YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

**İNSANİ GÜVENLİK ANLAYIŞININ HAVACILIK
HUKUKU AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ: EMNİYET
BOYUTU (2000-2020)**

Yüksek Lisans Tezi

Halil ERMAN

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Faruk YALVAÇ

Ankara - 2022

KABUL VE ONAY

Halil ERMAN tarafından hazırlanan “İnsani Güvenlik Anlayışının Havacılık Hukuku Açısından Değerlendirilmesi: Emniyet Boyutu 2000-2020” başlıklı bu çalışma, 07/09/2022 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı, Uluslararası İlişkiler Programında Yüksek Lisans Tezi olarak oy çokluğu ile kabul edilmiştir.

Dr. Öğr. Üyesi Nilgün ELİKÜÇÜK YILDIRIM (Başkan)

Prof. Dr. Faruk YALVAÇ (Danışman)

Dr. Öğr. Üyesi Mustafa ATATORUN (Üye)

Doç. Dr. Şule TUZLUKAYA

Enstitü Müdürü

ETİK BEYAN

Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kılavuzuna uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasını;

- Akademik ve etik kurallar çerçevesinde hazırladığımı,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmasında yararlandığım eserlerin tümüne atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu bildirir,

Aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Tarih ve İmza

Halil ERMAN

ÖZ

ERMAN, Halil. İnsani Güvenlik Anlayışı' nın Havacılık Hukuku Açısından Değerlendirilmesi: Emniyet Boyutu, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2022.

İnsanlar seyahat özgürlüklerini gerçekleştirirken hızlı ve güvenli olmasından dolayı hava yolu taşımacılığını tercih etmektedirler. Bu çalışmanın amacı hava taşımacılığını düzenleyen ve sistemli bir şekilde hizmet vermesi amacıyla oluşturulan havacılık hukukunun, insani güvenliği sağlama konusunda izlediği yolu değerlendirmektir. Bu değerlendirmeyi gerçekleştirirken, hukuki açıdan insan haklarına zarar veren eksikliklerin neler olduğu ve alınmış olan önlemlerin insani güvenlik açısından yeterli olup olmadığı tespit edilmeye çalışılmıştır. Bununla birlikte hem dünya genelinde hem de ülkemizde insani güvenlikle ilgili yapılan çalışmalar konusunda eksikliklerin olması, ülkelerin benimsedikleri yaklaşımlar konusunda ortak bir çerçevenin bulunmaması, ülkelerin birbirlerine karşı güç mücadelesi içinde olması, devlet güvenliklerini ön planda tutan kararlar alması, uluslararası şirketlerin kâr amaçlı politikaları konunun seçilmesindeki önemli nedenlerden biridir.

Tez 2000- 2020 arasındaki 20 yıllık bir sürecin incelenmesinden oluşmaktadır. Belirtilen süre içerisinde; havacılık sektörünün ilk olarak etkilendiği, ülkeler arası çekişmeler, terör saldırıları, salgın hastalıklar ve ekonomik bunalımların incelenmesi amaçlanmıştır. Yaşanmış olan olayların hem havacılık sektörüne hem de havacılık hukuku içerisinde, insani güvenlik açısından alınmış olan önlem dizisinin nasıl oluşturduğu konusunda inceleme yapılması hedeflenmiştir.

Yapılacak olan bu değerlendirmeye destek olması amacıyla, 2000 yılından itibaren meydana gelen terör olayları, bazı uçak kazaları, salgın hastalıklar gibi birçok örnek olay değerlendirilmiştir. Hem ülkemizde hem de dünya genelinde alınan önlemler dizisinin neler olduğu analiz edilip havacılık hukuku açısından eksikliklerin neler olduğu tespit edilmeye çalışılmıştır.

Tezde, çoğunlukla nitel araştırma yöntemi kullanılmış ve konunun daha iyi anlaşılması amacıyla durum analizi ve örneklemelerle desteklenmiştir. Olayların insani güvenlik açısından yorumlanması yapılırken ise, eleştirel güvenlik anlayışını benimsenmiştir.

Anahtar Sözcükler: Havacılık hukuku, İnsani güvenlik anlayışı, Yaptırımlar, Önlemler, Güvenlik.

ABSTRACT

ERMAN, Halil. Evaluation of Human Security Concept in Terms of Aviation Law: Safety Dimension (2000-2020), Master Thesis, Ankara, 2022.

While people realize their freedom of travel, they prefer air transportation because it is fast and safe. The aim of this study is to evaluate the path followed by the aviation law, which was created to regulate air transportation and to provide services in a systematic way, in terms of ensuring human security. While making this evaluation, it was tried to determine what the deficiencies are that harm human rights in terms of law and whether the measures taken are sufficient in terms of human security. However, there are deficiencies in studies on human security both in the world and in our country, there is no common framework for the approaches adopted by countries, countries are in a power struggle against each other, making decisions that prioritize state security, profit-oriented policies of international companies are important factors in the selection of the subject. is one of the reasons.

The thesis consists of examining a 20-year period between 2000 and 2020. Within the specified time; It is aimed to examine the conflicts between countries, terrorist attacks, epidemics and economic depressions that the aviation sector was first affected by. It is aimed to examine how the events that have been experienced constitute the series of measures taken in terms of human security, both in the aviation sector and in aviation law.

In order to support this evaluation to be made, many case studies such as terrorist incidents, some plane crashes, epidemic diseases that have occurred since 2000 have been evaluated. The series of measures taken both in our country and in the world has been analyzed and it has been tried to determine what the deficiencies are in terms of aviation law.

In the thesis, mostly qualitative research method was used and it was supported with case analysis and examples in order to better understand the subject. While interpreting the events in terms of human security, the critical security approach has been adopted.

Keywords: Aviation law, Human security understanding, Sanctions, Measures, Security.

İÇİNDEKİLER

ÖZ	i
ABSTRACT	ii
İÇİNDEKİLER	iii
SİMGELER ve KISALTMALAR DİZİNİ	v
GİRİŞ	1
BÖLÜM 1: İNSANİ GÜVENLİK VE HAVACILIK HUKUKU: KAVRAMSAL ÇERÇEVE	4
1.1. Güvenlik Kavramının Uluslararası İlişkiler Teorileriyle Olan İlişkisi	4
1.1.1. İnsani güvenlik: Yorum karmaşaları.....	8
1.2. Havacılık Hukuku	12
1.2.1. Hava sahası	13
BÖLÜM 2: HAVACILIK HUKUKUN OLUŞTURAN ANLAŞMALAR VE KURUMLARIN İNSANİ GÜVENLİK POLİTİKALARI	17
2.1. Uluslararası ve Ulusal Kurumlar	17
2.1.1. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO).....	18
2.1.2. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC)	20
2.1.3. Avrupa Sivil Havacılık Emniyet Ajansı (EASA)	22
2.1.4. Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL).....	23
2.1.5. Uluslararası Hava Taşımacılık Birliği (IATA)	25
2.1.6. Federal Havacılık İdaresi (FAA)	27
2.1.7. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM).....	28
2.1.8. Devlet Hava Meydanları İşletmeciliği (DHMI).....	31
2.2. Uluslararası Anlaşmalar	33
2.2.1. Paris Sözleşmesi (1919).....	33
2.2.2. Madrid sözleşmesi (1926).....	35
2.2.3. Havana sözleşmesi (1928)	36
2.2.4. Varşova sözleşmesi (1929)	37
2.2.5. Chicago sözleşmesi (1944)	40
2.2.6. Tokyo sözleşmesi (1963)	44

2.2.7. Lahey (Hague) sözleşmesi (1970)	47
2.2.8. Montreal Sözleşmesi (1971)	49
BÖLÜM 3: YAŞANAN OLAYLARIN GENEL DEĞERLENDİRİLMESİ	52
3.1. 11 Eylül 2001 Terör Saldırısı	52
3.2. Germanwings Havayolları Kazası	67
3.3. Brüksel ve İstanbul Atatürk Havalimanları Saldırıları	72
3.4. Ukraine International Airlines Kazası	76
3.5. B737-Max Kazaları ve Covid-19'un Boeing'e Olan Etkileri.....	79
SONUÇ.....	86
KAYNAKÇA	93
TURNİTİN RAPORU.....	112
ÖZGEÇMİŞ.....	126

SİMGELER ve KISALTMALAR DİZİNİ

A320-211: Airbus 320-211 Modelinde bir uçağın tipi

ABD: Amerika Birleşik Devletleri

Akt.: Aktaran

AMB: Airways Modernization Board

AoA: Angle of Attack

AP: Avrupa Parlamentosu

ATSA: Air Traffic Skills Assessment

B737-Max: Boeing 737-Max Modelinde bir uçağın tipi

BAE: Birleşik Arap Emirlikleri

BEA: French Civil Aviation Safety Investigation Authority

BM: Birleşmiş Milletler

CAA: Civil Aeronautics Administration

CAPPS: Computer-Assisted Passenger Prescreening System (Bilgisayar Destekli Yolcu Ön Tarama Sistemi)

DAEŞ: Devlet'ül Irak ve Şam

DGR: Dangerous Goods Regulation

DHMI: Devlet Hava Meydanları İşletmeciliği

EASA: Avrupa Sivil Havacılık Emniyet Ajansı

ECAC: Avrupa Sivil Havacılık Konferansı

Ed.: Editör/Editörler

EDS: Explosive Detection System (Patlayıcı Tespit Sistemi)

ETD: Explosive Trace Detection (Patlayıcı İz Detektörü)

EUROCONTROL: Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı

FAA: Federal Havacılık İdaresi

FAM: Federal Air Marshall

FBI: Federal Bureau of Investigation (Federal Soruşturma Bürosu)

GAO: Government Accountabilly Office

HA: Hücüm açısı

IAFIS: Integrated Automated Fingerprint Identification System (Otomatik Parmak İzi Tanımlama Sistemi)

IATA: Uluslararası Hava Taşımacılık Birliği

ICAO: Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı

IDENT: Automated Biometric Identification Systems (Otomatik Biyometrik Tanımlama Sistemi)

IMF: International Money Fund

İŞİD: Irak ve Şam İslam Devleti

JAA: Joint Aviation Authorities

MCAS: Maneuvering Characteristics Augmentation System

MKGS: Manevra Karakteristiği Güçlendirme Sistemi

NORAD:North American Aerospace Defense Command(Kuzey Amerika Havacılık ve Uzay Savunma Komutanlığı)

ÖÇH: Özel Çekme Hakları

PF: Poincaré Frankı

PNR: Passenger Name Record

S.: Sayfa

SARP: Uluslararası Standart ve Öneri Pratikler

SEC: Securities and Exchange Commission (ABD Menkul Kıymetler ve Borsa Komisyonu)

SHGM: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

SHT: Havacılık İşletmeleri Güvenlik Yönetimi ve Organizasyonu Talimatı

SS.: Sayfalar

TSA: Transportation Security Administration

vb.: ve benzeri

ve Diğ .: ve Diğerleri

GİRİŞ

Tarih boyunca güvenlik insanlar için hep ön planda tutulmuştur. Bu nedenle güvenliğin devlet merkezli olduğu kabul edilmiştir. Çünkü devletlerin, birbirlerine karşı koruma mekanizmalarını geliştirme ihtiyaçlarının olduğu düşünölmüştür. Devlet merkezli güvenlik anlayışına göre; bir devletin, kendi bağımsızlığını korumak amacıyla, diğer devletler tarafından gerçekleştirilebilecek saldırı ihtimali karşısında, askeri alanda güçlenmenin kabul edildiği bir yaklaşım şeklinde tanımlanmıştır. Benimsenen tanımlama sonucunda; devletlerarası silahlanma çalışmalarının artış yaşanmıştır. Devletlerin gerçekleştirmiş oldukları silahlanma çalışmalarındaki amaçsa hem kendi bağımsızlıklarını hem de halklarının güvenliğini sağlamak şeklinde belirtilmiştir.

Sonraki yıllarda önemini arattıran insani güvenlik anlayışının gelişim sürecindeyse, devletlerarası yaşanan güç yarışlarının halka olan etkisiyse eksik veya hatalı bir şekilde uygulandığı sonucunu ortaya çıkmıştır. Ülkeler tarafından alınan önlemlerden biriye; yapılmakta olan bu çalışmalar sırasında meydana gelmesi muhtemel politik sorunların da önüne geçilmesi amaçlanmıştır. Soğuk Savaş'ın bir başka getirisi olan, ülkeler arasın yapılan silahlanma yarışı, uluslararası kuruluşların çalışmaları ve BM tarafından yayınlanan İnsani Kalkınma raporu sonucunda yeni bir insani güvenlik anlayışının temelleri atılmıştır. Genel olarak devlet merkezli güvenlik anlayışının üzerine inşa edilen bu yeni güvenlik anlayışının içerisinde, insani yaşamın sürdürülebilirliğinin yanında; ekonomik, siyasi, sağlık, göç, terör gibi birçok etkenin de içerisine dahil edildiği görölmüştür.

Havacılık alanında yapılan terör saldırılarının, özellikle 20.nci yüzyıl içerisinde önemli bir güvenlik önlemlerini oluşturduğu gözlemlenmiştir. Uçak kaçırma eylemleri, havalimanlarına yapılan silahlı saldırılar gibi eylemler, örgütlerin ideolojilerini ve isimlerini dünyaya duyurmada önemli bir etken olmuştur. İnsanların, söz konusu saldırılara maruz kalmadan, hızlı ve güvenli bir seyahat etmeleri, havacılık sektörünün tercih edilmesinde ana etken olmuştur. Belirtilen tarzdaki saldırılardan etkilenmemek amacıyla; sektör içerisinde yer alan firmaların, havalimanlarında almaları gereken güvenlik önlemlerinin önemi her dönemde vurgulanmıştır. Bununla birlikte; insanların seyahatleri süresince gerçekleşmesi muhtemel olan güvenlik tehditlerinin, yalnızca terör saldırıları biçiminde algılanması da yanlış bir ifadedir. İlk yolcu

uçağının uçuş yaptığı günden itibaren; uçak kazaları, gecikmeler, çalışan psikolojisi, bagaj ve kargo gibi hususlarında, uçuş güvenliğinin bir parçası olduğu unutulmamalıdır. Olası bir saldırı girişimi ve güvenlik olayı sonucunda; insanların seyahat haklarını kısıtlama gibi önlemlerin alınması, ülkelerarası gerilimlere neden olduğu görülmüştür. Yaşanan bir saldırı sonrasında, alınan güvenlik önlemlerinin, ülkeler arasında yaşanan siyasi gerilimlere, üstünlük mücadelesine ve güç kayıplarına neden olduğu da gözlemlenmiştir. Tezin yazılmasındaki genel amaç; benzer tarzdaki durumların, oluşum ve gelişim boyutlarının incelenmesidir. Belirtilen inceleme sonrasında hem ülkelerarası hem de şirketlerin dahil olduğu güvenlik sürecinde yaşanan tepkiler ve havacılık hukuku açısından eksikliklerin neler olduğuna yönelik tespitlerin yapılması amaçlanmıştır. Hem uluslararası ilişkiler alanında hem de havacılık hukukunda ülkelerarasında belirtilen güç mücadelesinin olup olmadığı, var olan eksikliklerin neler olduğuna ilişkin boşluklar bulunmaktadır. Gerçekleştirilen incelemeler sonrasındaysa, belirlenmesi amaçlanan boşluklara yönelik alınabilecek önlemlerin neler olabileceğini konusunda tespitler yapılması planlanmıştır. Uluslararası ilişkiler anlamındaysa, devletlerin bağımsızlıklarının korumaya yönelik gerçekleştirdikleri mücadelelerin, temel insan hakkından biri olan seyahat ve yaşam hakkına olan etkisinin düzeyinin saptanıp, yeterlilik düzeyinin incelenmesi hedeflenmiştir.

Hazırlanan tezde ağırlıklı olarak nitel araştırma yönteminin kullanılması planlanmıştır. Planlanan araştırma şekline destek sağlamak amacıyla; örnekler verilecek ve durum analizlerinden yararlanılacaktır. Çalışmanın ana hedefi olarak; havacılık hukuku içerisinde ve oluşumunda etkili olan uluslararası anlaşmalarla birlikte, insanların güvenli bir şekilde hava ulaşımını kullanmasında, denetleyici görevinde bulunan uluslararası kurumların faaliyetlerini gerçekleştirirken hem insani güvenlik hem de terör saldırılarının sonuçları açısından ortaya çıkan eksikliklerinin neler olduğunun tespiti, ülkelerin uluslararası anlamda birbirlerine olan tavırlarının neler olduğunun tespiti yapılacaktır. Alınan önlemlerin insani güvenlik açısından etki düzeyinin tespiti, çıkan sorunların incelemesini kapsamıştır.

Dünya genelinde, en fazla ses getiren eylemlerin hedefi olan hava ulaşımını korunmasına yönelik alınan önlemlerin neler olduğu ve caydırıcılık düzeyinin incelenmesi planlanmıştır. Gerçekleşen bir saldırı sonrasında yapılanların neler olduğu, hukuki olarak suçlulara verilen cezaların yeterliliği hakkındaki incelemeler nelerdir? Belirtilen bu tarz sorunlara yönelik olarak alınan kararların, ülkeler arasında

farklılık gösterip göstermediğinin tespiti yapılacaktır. Genel tüm soruların çözümüne ilişkinse, çalışmanın içerisinde 2000-2020 yılları arasında hem havacılık hukuku hem de insani güvenlik anlayışı için yazılan; makaleler, basın yayın organlarının verileri, uluslararası ve ulusal kurumların bildirimleri, yapılan anlaşmalar, yaşanan havacılık hadiseleri incelenip, alınma ihtimali yüksek olan önlemlerin bulunması gibi destekleyici amaçlar oluşturulmuştur.

Tezin ilk bölümü içerisinde; insani güvenlik kavramının ve havacılık hukukunun ayrıntılı bir şekilde tanımlamaları, insani güvenlik kavramının diğer uluslararası ilişkiler literatüründeki görüşler ile olan ilişkisinin boyutunun ayrıntılı bir şekilde açıklanması planlanmıştır.

İkinci bölümünde; ilk bölümde tanımlaması yapılan Havacılık hukuku için dünya genelinde atılan adımların resmi boyutları, genel eksiklikleri ve alınmış olan önlemlerin neler olduğunun tespit edilip, insani güvenlik kavramıyla olan ilişki incelenmektedir.

Üçüncü bölümünde; 2000 ve 2020 yılları arasında kadar gerçekleşmiş olan bazı uçak kazaları, havalimanlarında gerçekleştirilen terör saldırıları, havacılığı etkileyen uluslararası olayların incelenmesi, alınan tedbirlerin neler olduğu, bunların insan yaşamı ve güvenliği için önemi gibi birçok soruya yanıt bulunması hedeflenmiştir.

BÖLÜM 1: İNSANİ GÜVENLİK VE HAVACILIK HUKUKU: KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Bu bölüm içerisinde genel olarak insani güvenlik ve havacılık hukuku kavramlarına ilişkin genel bir analiz yapılacaktır. İnsani güvenlik anlayışının analizinin öncesinde, uluslararası ilişkiler teorilerinin güvenlik kavramıyla olan ilişkilerinin neler olduğu incelenecektir. Bir başka başlıkta da havacılık hukukunun oluşumu detaylandırılacaktır.

1.1. Güvenlik Kavramının Uluslararası İlişkiler Teorileriyle Olan İlişkisi

Uluslararası ilişkiler alanına genel olarak bakıldığında, güvenlik kavramının her dönem içerisinde önemini koruduğunu gözlemlenmiştir. Güvenlik kavramının akademik açıdan incelenmeye başlandığı zamandan itibaren, tüm uluslararası ilişkiler düşünceleri arasında, farklı yaklaşımlar meydana gelmiştir. İlk olarak Realizm açısından bakıldığında; birçok realist düşünürün görüşlerine göre, insanın doğasına dair var olan güvensizlik nedeniyle, insanları karşı zor kullanılmasıyla oluşturulan bir sistemin, belirli bir düzen içerisinde tutulması gerektiği belirtilmiştir. Bu düzeni sağlayacak olan unsurunda, devlet olacağı kabul edilmiştir. Soğuk savaş sonrasında realist düşünürlere göre; uluslararası ilişkiler alanının temelinde devletin olması gereklidir. Bu düşünceye uygun olarsa, devletin bağımsızlığının devamına yönelik birçok adım atılmıştır. Belirlenen amacın gerekliliğini yerine getirebilmesi içinse; ordu ve güvenlik güçlerinin teknik ve sayısal anlamda güçlendirilmesi ön plana çıkmıştır (Bakan & Şahin, 2018, s.140-141).

İdealizm tarafından belirlenen güvenlik yaklaşımı incelendiğindeyse; Realizm düşüncesine benzer bir şekilde, devleti merkeze alan bir güvenlik anlayışı benimsemiştir. Fakat, devletlerin birbirleriyle olan ilişkilerini incelerken; uluslararası kuruluşlar, şirketler, siyasi partilere benzer birçok aktörün ülkelerarası ilişkilerin düzenlenmesinde önemli rolleri olduğu vurgulanmıştır (Ergüven, 2016, s. 781).

Liberalizm teorisine bakıldığında; diğer teorilerden farklı olarak, güvenliğin kişiyi temel aldığı bir düşünce olarak benimsendiği karşımıza çıkmaktadır. Devletlerin güvenliklerini sağlama amacıyla; karşılıklı tabiiyet ve iş birliği gerçekleştirerek, ortak bir güvenliğin oluşturulmasında etkili olacağı vurgulanmıştır. Bu iş birliğinin oluşumunda; sadece devletlerin yeterli olmayacağı, taraf devletlerde

varlıklarını devam ettiren uluslararası kuruluşlar, şirketler, partiler gibi aktörlerin fikrine önem verilmesi gerektiği vurgulanmıştır (Yıldırım, 2020, s. 1702).

Hem İdealizm hem de liberalizm görüşlerinde güvenliğin oluşmasında karşılıklı ilişkiler ön plana çıkarılmıştır. Fark olarak; idealist düşünürler devletlerin geleceklerini ön planda tutarken, liberalist düşünürler genel olarak devletlerin oluşturan insanların daha özgür yaşam hak ettiklerini belirtmişlerdir (Ergüven, 2016, s. 781), (Yıldırım, 2020, s. 1702).

Neorealizm teorisini incelediğimiz zamansa; realizm düşüncesine benzer şekilde devleti merkeze alan bir güvenlik kavramını benimsemektedir. Fakat neorealizmin farkıysa, realizm düşüncesindeki gibi diğer ülkelere karşı güç mücadelesi içerisinde karşılarından güç elde etmek amaçlı değildir. Neorealizm teorisine göre “güç” olgusunu devletlerarasında var olan çatışmaları engellemek ve kendisine karşı yapılması ihtimali olan saldırılardan korunmaya yönelik “araç” olarak kullanılması şeklinde belirtilmiştir. Belirtilen bu amaçla beraber; güvenliği hem devlet hem de insani güvenlik açısından ortak bir noktada buluşturmuştur. Uluslararası arenada güçlü olmak için; askeri ve ekonomi alanlarda güçlü ve güvenli bir hale gelmenin zorunluluğunu vurgulamıştır (Bakan & Şahin, 2018, s.142).

Marksizm teorisine göre benimsenen güvenlik anlayışıysa; devleti merkez alan, devletlerarası veya devletin kendi içerisinde yaşanan güvenlik sorunlarını ele almıştır. Fakat ülkeler arasında yaşanan silahlı veya siyasi mücadeleler içerisinde olmayıp, kapitalist sistem ile işçi sınıfı arasında yaşanan mücadeleyi merkez konumda bulundurma anlayışına sahiptir (Yıldırım, 2020, s. 1704).

Frankfurt Okulu’na bakıldığında; insanı merkez alan bir görüşe sahip olmuştur. Benimsenen görüşün oluşumu sırasından; Marksizm’in benimsediği güçlü toplumsal ilişkileri, yapısallık ve üretimle ilişkilendirilmesi sonucunda oluşan basit ve yalınlaştırılan yaklaşımı eleştirmiştir. İnsan güvenliğinin ve özgürlüğünün oluşmasını, burjuva sınıfının yok olması sonucunda gerçekleşeceği görüşü kabul edilmiştir (Bakan & Şahin, 2018, s.145).

İnşacı yaklaşımının benimsediği güvenlik kavramıysa; devleti merkez alan bir güvenlik görüşünü savunmuştur. Devletlerin politikalarını gözlemleyerek, her devlete belirli kimlik vermiştir. Bu kimliklerin oluşumundaysa, ülkelerin izledikleri politikalar ve kültürel özellikleri de etkili olduğu göz ardı edilmemelidir. Tüm devletlerin sahip

oldukları kültürel özellikler, yaptıkları veya yapacakları güvenlik politikalarını belirlemede ana faktör olarak belirlenmiştir. Ülkelerin bir güvenlik politikası olarak; kendi menfaatlerine uygunluğuna göre, diğer devletlerle iş birliği yaparak kendi güvenliklerini sağlamaktadırlar. İnşacı anlayışa göre güvenlik kavramı, diğer ülkeler ile iletişim içerisinde olması gereken, sosyal bir yapıya sahip, net bir tanımlamasının yapılması gerektiğini düşüncesi benimsenmiştir (Ergüven, 2016, s. 800).

Feminizm düşüncesi incelendiğinde, insanı merkeze alan güvenlik anlayışını desteklediği görülmüştür. Bununla birlikte, tüm feministler tarafından teorilerin anlatımında erkek egemenliğinin olduğunu vurgulanmıştır. Ülkeler arası veya ülke içindeki gruplar arasında yaşanan çatışmalarda, kadınlarında erkekler kadar yaralanıp, fiziki ve psikolojik olarak etkilendiklerini, ama kendilerine yeteri kadar önem verilmediği düşüncesi ileri sürülmüşlerdir (Baylıs, 2008, s. 81).

İngiliz Okulu'nun benimsediği görüş ise kendi arasında ikiye ayrılmıştır. Bu görüşler; çoğulcular ve dayanışmacılar şeklindedir. Çoğulcular devlet merkezli güvenlik anlayışını benimserken, dayanışmacılarsa insan merkezli güvenlik anlayışını benimsenmiştir. Çoğulcular genel olarak ülkelerin egemenliklerine önem verilmiştir ve insani müdahale yöntemine karşı çıkmıştır. Bunun nedeniniyse; devletler arası güç dengesinin bozulma ihtimalinin bulunmasına bağlanmıştır. Dayanışmacıların benimsediği görüşe göreyse; devletlerin kişilerin halklarını koruması, adalet ve kalkınma gibi kavramlara daha fazla önem vermeleri gerektiği belirtilmiştir. Bu nedenle insani güvenlik kavramına benimsenmiştir. Herhangi bir ülkenin kendi halkının insani haklarını ihlal etmesiyle başlayan sürecin diğer devletlere yönelik saldırıya dönüşmemesi için, diğer ülkelerle birlikte hareket edilip, o ülkeye gereken müdahalenin yapılması gerekliliği düşüncesi kabul edilmiştir. İnsani müdahaleye farklı bir gerekçe ise; bir ülkenin kendi halkını koruması konusunda yetersiz kalması durumunda, o ülkenin genel kara sınırları görmezden gelinip, diğer ülkeler tarafından gerekli askeri ve siyasi müdahalelerin gerçekleşmesi zorunlu kılınmıştır (Yıldırım, 2020, s. 1705).

Kopenhag Okulu'na ait güvenlik çalışmalarında belirtilen tanımlamaysa; kendisini devlet merkezli güvenliğe yönelik faaliyetler gerçekleştiren ve post-yapısalcı güvenliğe yönelik faaliyetler gerçekleştirenler arasındaki bir noktada olduklarını belirtilmiştir. Bir yandan devleti merkez alan çalışmalarla beraber, insani merkez alan çalışmalar gerçekleştirdiği görülmüştür. Bir hususun güvenliği etkileyip

etkilemediğinin tespiti ve ortadan kaldırılması için yapılacak olan adımların belirlenmesi, sürecinde izlenecek olan adımların neler olduğu tanımlanmasında izlenecek adımları belirtmiştir. Bölgesel anlamda belirtilen güvenlik çalışmalarının tanımını da gerçekleştirerek, yakın tarihlerde tespit edilen sorunların çözümünde izlenecek adımlar ve prosedürlerin neler olduğunu açıklamıştır (Bakan & Şahin, 2018, s.145).

Kopenhag Okulu'nun diğer bir görevine baktığımızda; güvenlik kavramının genişletilmesidir. Bu amaçla yapılan adımsa, oluşabilecek tehlikelerin, sadece askeri kaynaklı tehlikeler olmadığı vurgulanmıştır. Kopenhag Okulu'na güvenlik kavramının oluşumu için gerekli olan tehlikeler; 4 farklı sektöre ayrılmıştır. Bu temel sektörler bakıldığında; çevre, siyaset, ekonomi ve askeri sektör şeklindedir. Bu sektörlerin belirlenmesinde etkili olan faktör ise ortaya çıkan tehlikenin hedefinin ne olduğudur (Bakan & Şahin, 2018, s.145).

Eleştirel güvenlik anlayış açısından incelendiğin; insanı merkez konuma alan bir görüş bulunmaktadır. Toplumlara bütünsel olarak inceleyip, özgürlüklerini kazanma konusunda onların desteklenmesi gerektiğini vurgulamaktadır. Devletin göreviyse; sadece toplumun mutluluğunu ve güvenliğini sağlamak olduğu şeklinde nitelendirilmiştir. Realizm düşüncesinin içerisinde yer alan devlet merkeziliği, bireyselliğin önem arz ettiği liberalizm ile kapitalizmin eleştirilmesidir (Bakan & Şahin, 2018, s.145). Eleştirel güvenlik anlayışında insanların güvenliğinin sağlanması hususunda, insani güvenlik kavramına benzer bir şekilde; insanların fiziki, ruhsal ihtiyaçlarının eksiksiz bir şekilde temin edilip, ülke ve ırk ayrımı yapılmadan tüm insanlığa eşit davranılması gerektiği belirtilmiştir (Aksu Ereker, 2021). Bununla birlikte ülkelerin ekonomik ve siyasi alanlarda hegemonya kurma çabalarını eleştirmiştir. Eleştirel güvenlik teorisi tarafından belirtilen farklı bir yorum ise; ülkelerin hegemonya kurma çabalarının, dünya genelinde meydana gelen güvensizlik ortamının oluşması hususunun nedeni olacağı şeklinde vurgulanmıştır. (Kolası, 2014, s. 147).

1.1.1. İnsani güvenlik: Yorum karmaşaları

İkinci Dünya Savaşı ve Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle birlikte, ülkelerin birbirleriyle olan etkileşimlerinin arttığı gözlemlenmiştir. Bu etkileşimin sonucunda ülkelerin ekonomik ve sosyal konularda birbirleriyle olan yakınlaşmalarından, olumlu görüşmelerin olduğu gibi olumsuz birçok sorun ortaya çıkmıştır. Bu tarihe kadar devletlerin kendilerini korumaya odaklanıp, askeri güvenliği artırma amacıyla yapılan eylemler nedeniyle, diğer birçok insani konunun ikinci plana atıldığı tespit edilmiştir. Fakat çağdaş dünyada meydana gelen birçok olay, ülkelerin ekonomik etkileşimleri sonucunda birbirleriyle olan gelişmişlik düzeylerinin net olarak belirginleşmesi, ülkeler arası göç dalgaları, bulaşıcı hastalıklar, terör saldırıları, ekonomik krizler, ırkçılık sorunları gibi birçok sorunun insan üzerinde yaratmış olduğu etkileri ortaya çıkmıştır. Ülkelerin bu sorunları tam olarak inceleyebilmesi için o tarihe kadar benimsenen, devlet merkezli güvenlik anlayışı geleneksel güvenlik kavramının yetersiz olduğu net olarak belirlenmiştir. Hem bu sorunların incelenmesi hem de çözüme kavuşturulması amacıyla, devleti merkez konuma alan güvenlik anlayışı yerine, güvenlik konularında merkezi konumda kişiyi temeli alan “insani güvenlik” kavramının kullanımı zorunlu bir hale gelmiştir (Claim, 2013).

Ortaya çıkan bu sorunların çözümü için; Birleşmiş Milletlerin öncülüğünde gerçekleştirilen çalışmalar sonucunda, 1994 senesinde İnsani Kalkınma Raporu ilan edilmiştir. BM tarafından ilan edilen bu raporla beraber insani güvenlik kavramının uluslararası ilişkiler literatürüne giriş yaptığı ve dünya politikasındaki önemini arttığı görülmüştür. Bu raporda; insani güvenliğin tanımıyla birlikte, insanların günlük hayatlarındaki faaliyetleri, insani olarak hakları, ekonomik durumları, sağlıkları, eğitimleri ve ülke halkının genel sağlık durumu konularının birbirleriyle olan ilişkinin önemini vurgulanmıştır. Bu vurgulanmanın yapılmasında insanlar arasından dini, milliyetleri, ideolojik fikirleri gibi konular arasında kesinlikle ayırım yapılmayıp, önemli olanın insan olduğunun belirtilmesi istenmiştir (Adısönmez, 2016, s. 5).

İnsani güvenlik kavramının birey halk merkezli, küresel bir kaliteye sahip olduğunu belirten raporda, insani güvenlik anlayışının 7 ana neden olduğu vurgulanmıştır: Ekonomik güvenlik, gıda güvenliği, sağlık güvenliği, çevresel güvenlik, kişisel güvenlik, topluluk güvenliği, siyasi güvenlik (United Nations, 1994a, s.23, 88, 2002b, 2003c, 2022d).

Yayınlanan bu raporda; iki tür insani tehdit olduğu ortaya çıkarılmıştır. İlk tehdit türü olarak ülkelerin veya bölgelerin kendilerine ait ekonomileri, kültürleri, insanların yaşamsal ve ruhsal sorunlarına, yönelik yalnızca o bölgenin etkilendiği tehdit türü olarak tanımlanmıştır. İkinci tehdit türünün ise genel olarak daha geniş bölgeleri, dünyayı ilgilendirilen salgın hastalıklar, terör saldırıları, ekonomik krizler, düzensiz global göçler ve doğa tahribi gibi büyük çaplı tehdit türlerinden oluşturduğu belirlenmiştir (Venu Menon, 2007, s. 10).

Dünya genelinde, geleneksel devlet merkezli güvenlik kavramının geçerliliğini kaybettiği konusunda hem fikir olunmasına rağmen, insani güvenlik kavramına yönelik yapılan eleştirilerin, günden güne arttığı gözlemlenmiştir. Yapılan bu eleştirilerin başlangıcı olarak; ilgili kavramın dünya çapında kabul edilen net bir tanımı bulunmaması olmuştur. Bazı görüşlere göre; kavramın içeriğindeki parametrelerin fazlalığı nedeniyle, analiz edilmesinde zorluklar ortaya çıkmıştır. İnsani güvenlik anlayışına yapılan diğer bir eleştiriye, ülkelerin uluslararası hedeflerine ulaşması ve ekonomik kalkınmaya yönelik alınacak kararları içerip içermediği hususunda halen birçok ülkenin şüphesinin olması şeklinde belirtilmiştir (Churruca Muguruza, 2017, s. 24).

BM raporunun bir başka özelliği ise; kavramın yorumlamasında esas alınacak tehditler hususunda, sınıflandırmanın yapılmış olmasıdır. İnsani güvenlik kavramı; sınırlı ve genişletilmiş insani güvenlik olarak 2 sınıfa ayrılmıştır. Söz konusu sınıflardan birincisi olan Sınırlı İnsani Güvenliğe göre; ülke içerisinde ve uluslararası alanlardaki çatışmalar, yoksulluk, politik, terör ve sağlık sorunları gibi tehlikelere karşı alınacak önlemler sonucunda, insan hayatının daha emniyetli bir hale geleceği belirtilmiştir (Owen, 2004, s. 375). Diğer bir sınıf olan Genişletilmiş İnsani Güvenliği incelediğimizdeyse; genel olarak toplumsal kalkınma düzeylerinin artırılması sırasında meydana gelen problemlerin, insanların güvenliklerini etkileyen sorunlara yol açma ihtimalinin bulunduğunu, bu hususa istinaden, her sorunun ayrıntılı bir şekilde incelenmesi gerektiği belirtilmiştir. Ama ülkelerin, belirtilen düşünceye uygun hareket etmedikleri gözlenmiştir (Owen, 2004, s. 383).

Bazen olası bir tehdidin değerlendirme sürecinde; yararlanılan sorunlar ve değerlendirme yöntemlerinin farklı sonuçları ortaya çıkabileceği görülmüştür. Meydana gelen farklılıkların nedeniyse; tehditlerin, kişilerin yaşamlarına göre sınıflandırılması olarak açıklanmıştır. Bunlar; yapısında insanların fiziki veya ruhsal

olarak kuvvet kullanılmasıyla meydana gelen hasarlar ve kişinin şahsına yönelik gerçekleştirilen direkt güvenlik tehditleri biçiminde adlandırılmıştır. Örnek olarak kişilerin; başkalarınınca kasti olarak uğradıkları fiziki, iktisadi, toplumsal olarak dışlanmalarıyla oluşan tehditler şekline benzetilmiştir.

Bir diğer sınıflandırmasıysa dolaylı tehditler şeklinde belirtilmiştir. Bu tarz tehditler; direkt gerçekleştirilen tehditlerin sonucunda meydana gelen, kuruluşlar veya toplumsal düzenlerin varlığına zarar veren tehditler şeklinde tanımlanmıştır. Bu tarz tehditler genel olarak; direkt güvenlik tehditlerin sonucunda, oluşması istenilmeyen durumların çıkarımları sonucunda oluşmuştur. İktisadi tehlikelerin sonucunda ortaya çıkan işsizlik ve bunun sonucunda kişinin uğradığı psikolojik zararlar örnek olarak verilmiştir (Alkire, 2003, s. 29).

İnsani güvenlik kavramının ilgilenmiş olduğu diğer bir noktaysa; ülkelerin ekonomik ve sosyal anlamda kalkınmaya yönelik gerçekleştirdikleri politikalarıdır. İnsani güvenlik anlayışına göre; kalkınma ve güvenlik konuları birbirleriyle bağlantılı bir haldedir. Ülkelerin ekonomik anlamda kendilerini geliştirip, refah seviyelerini arttırmaları sonucunda insanların; sağlık, eğitim, ulaşım gibi hizmetlere hızlı bir şekilde erişebilmenin verdiği mutluluk ile buldukları alanlarda daha özgür ve güven içerisinde yaşayacakları düşüncesini benimsemişlerdir. Bunun tam tersi olarak ekonomik zorluklar yaşayan ülkelerin vatandaşları ise; yaşamlarına yönelik gereken temel hizmetleri alamadıkları için, sürekli bir çatışma içerisinde, hayatta kalma korkusuyla yaşamlarını devam ettirmeye çalıştıkları tespit edilmiştir. Genel olarak bakıldığında bu iki durum insani güvenlik kavramının odak noktasının oluşmasında önemli bir etkidir. İnsanların kişisel güvenlikleriyle birlikte, toplumsal hayatın getirmiş olduğu tehditleri de arttırdığı vurgulanmıştır. Ülkelerin olası bir olumsuzluk karşısındaysa birlik içerisinde hareket edip, ortak kararların uygulanabileceği vurgulanmıştır. Bu düşünceye karşı yapılan eleştiriye; ülkelerarası birlikteliğin artması nedeniyle, belirli ülkelerin diğer ülkelere karşı hegemonya düşüncesi oluşturması için gereken yapıyı bulundurmasıdır (Churruca Muguruza, 2017, s. 22, 30). Bu düşünceyi destekleyen en önemli uluslararası ilişkiler teorisi olarak realizmi örnek verebiliriz.

BM tarafından 1994 yılından yayınlanan İnsani Kalkınma Raporu'ndan itibaren, her yılın sonunda, farklı konularda insani güvenlikle ilgili genel raporlar yayınlanmaktadır. Raporların konularıyla, yayımlandıkları yıl içerisinde yaşanan

sorunları detaylandırılması şeklinde oluşturulmuştur. Raporların kapsam alanlarıysa; dünya geneli veya bölgesel olmuştur. BM, her yıl belirlenen konu hakkında diğer ülkeleri ve bölgeleri uyarılmış ve konunun hassasiyetini vurgulamıştır (United Nations, 1994a, s.23, 88, 2002b, 2003c, 2022d).

İnsani güvenlik kavramının içeriğinde; BM tarafından belirlenmiş olan insan haklarıyla birçok konuda benzer içerikler kapsadığı ortaya çıkmıştır. İki kavramda insanın güvenli, sosyal ve ekonomik anlamda iyi bir hayat sürmelerini amaçlamıştır. Farklıysa; insani güvenlik kavramının kapsamının belirli koşullara göre değişiklikler göstermesi şeklinde saptanmıştır. İnsan hakları kavramının kapsamınınsa, hiçbir zaman değişmeyen net unsurlar olmasıdır. BM tarafından bu iki kavramın düzenli bir şekilde korunmasının sorumluluğu, ülkelere bırakılmıştır. Fakat; ülkenin kendi halkının insani güvenlik çerçevesinde belirlenen haklarını korumayıp, halkına karşı kuvvet kullanması durumunda, o ülke genelindeki insanların kurtarılması için diğer üye devletler ile gerekli askeri müdahalelerin yapılması gerekliliği vurgulanmıştır (Ilgaz, 2017, s. 565, 569).

Meydana gelen değişimler sonucunda insani güvenlik kavramının BM bünyesindeki öneminin arttığı gözlemlenmiştir. Ülkeler arasında yaşanan ekonomik, sağlık ve teknolojik yarışların etkisiyle hem ülkelerin hem de insanlar arasındaki güvenlik sorunlarının artacağı endişesi oluşmuştur. İnsani sağlık ve güvenlik gelişimini sağlamaya yönelik olarak; ülkelere teşvik politikaları, ekonomik projelere yönelik maddi destekler, eğitim çalışmaları ve konferansları tarzında birçok faaliyetin yapılması hedeflenmiştir. Yapılan destekler sonucunda, insani güvenlik kavramının global anlamda etkinliğinin artırılması farklı bir hedef olarak ortaya çıkmıştır (United Nations, 1994a, s.23,88, 2002b, 2003c, 2022d).

1.2. Havacılık Hukuku

Hukuksal açıdan; dünyada genelindeki ülkelerin tamamca kabul gören havacılık kanunları şeklinde evrensel hukuk kuralları bulunmamaktadır. Fakat Havacılık hukukuysa; ülkelerin birbirleriyle barışçıl biçimde, havacılık operasyonlarını gerçekleştirme hususunda, uluslararası anlaşmalar ve kurumlarca oluşturulan düzenlemeleri belirtmek amacıyla kullanılmaktadır. Genel tanımlamasına bakıldığında; havacılık sektöründe gerçekleştirilen eylemler ve bunlarla bağlantılı, bütün kanuni düzenlemeleri inceleyen hukuk kolu olarak karşımıza çıkmaktadır. Havacılık hukuku genel olarak; havacılık sektöründe ve ülkelerarasında yıllar boyunca sorun kaynağı olan hava sahalarının tanımlaması, egemenlik veya serbestliği konusunda yaşanan problemlerle ilgilenmektedir (Kareng, 2020, s. 56-57).

Havacılık Hukuku'yla ilgili diğer bir tanımsa; özel ve toplumsal hukuk kurallarının, havacılık sektöründe yaşanan faaliyetlerle entegre edilmesiyle oluşmaktadır (Thein, 2019, s. 291).

Havacılık Hukuku'nun ülkelere vermiş olduğu haklardan biri; her ülkenin kendi ulusal hava sahalarını kullanmak isteyen uçaklara, giriş izinin verilmesi veya reddedilmesi hakkıdır. Ükelere verilen bu hakta; kendi egemenliklerini koruma yönelik olarak kendi kararlarını uygulayabilmeleri esas amaç olmuştur. Bir ülkenin hava sahasını kullanmak isteyen tüm sivil ya da devlet uçaklarının, o ülkenin hava sahasına giriş yapmadan önce, hava sahası kullanım nedenlerini net bildirmeleri gerekliliği getirilmiştir. Herhangi bir yaşanan olay sonrası izlenilen adımlar ise; uçuş anında uçak içerisinde gerçekleşen herhangi bir suçun yargılanmasında, uçağın hava sahasını kullandığı ülkenin yasalarının uygulandığı görülmüştür. Fakat, uçağın herhangi bir ülkenin kontrolü dışındaki alanlarda bulunması durumunda uygulanacak yasalarda, uçağın tescilinin bulunduğu ülkede gerçekleştirilmesi kararı şeklindedir (Thein, 2019, s. 292-293).

Havada seyahatini gerçekleştiren uçağın içerisindeki hukuk ve düzenin korunması yetkisiyse, kaptan pilota verilmiştir. Uçakları zorla el koyup kaçırma eylemi olarak tanımlanan hava korsanlığının saldırıları, yalnızca terör örgütlerince gerçekleştirilen bir eylem olmayıp uçuş ekibinin yönetiminde gerçekleştirilen eylemler şekline dönüşebileceği belirtilmiştir. Havacılık hukukunda; bu tarz eylemlerin gerçekleşme ihtimalinin olabileceği ön görülüp, hukuk tanımlamasının

içerisine yer vermiştir. Herhangi bir uçak kaçırma eyleminin gerçekleştiği zaman, o uçağın indirilmiş olduğu ülkede, uçağa müdahale edilebilmesi amacıyla; tescilinin kayıtlı olduğu ülke tarafından, iniş yaptığı ülkenin bu uçak için sorumlulukların belirlenmesi gibi birçok konuyu bünyesinde barındırmaktadır (Türkiye Cumhuriyeti, 1975a, 1975b, s. 2).

1.2.1. Hava sahası

Havacılık hukukunun inceleme konusu olan hava sahası; kendi içerisinde ulusal ve uluslararası şeklinde ikiye ayrılmaktadır. Ulusal hava sahasları; ülkelerin hakimiyetinde bulunan kara sularıyla, kara sahalarının sınırdaş olduğu alanların üstünde yer alan sahaya verilen isimdir. Denize sınırı olmayan ülkeler için de sınırlarının bulunduğu kara parçasının üstündeki alanlar şeklinde belirtilmiştir (Bulut, 2012a, s. 117, 2012b). Uluslararası hava sahası ise; ülkelerin ulusal hava sahasları haricindeki sahalardır. Bunlara kutuplar, çöller, okyanuslar örnek olarak verilmektedir. Bu bölgelerin hava sahalarının kontrolü içinse, hiçbir ülke hak iddia edemez. Söz konusu bölgelerin yönetilmesinin göreviyse; o bölgeye yakın ülkelerin, kendileri arasındaki anlaşmalar ile gerçekleştirebilir (Kareng, 2020, s. 59).

Hava sahalarının sınırlarının ve egemenliklerinin ne olduğunun belirlenmesine yönelik tartışmalar yıllarca devam etmiştir. Bahsedilen tartışmalar ise; ülkelerin üzerinde bulunan hava sahası hakkındaki, o devletin egemenliği ve serbestliğinin hangi düzeyde olduğudur. İlk hava aracının uçuş gerçekleştirmesiyle başlayan tartışma, günümüzde çoğu ülkenin kabul ettiği ortak kararlara dönüşmüştür. Paris Havacılık Sözleşmesi'nde yer alan kararda; ülkelerin kendi ulusal hava sahalarının hakimiyeti konusunda, mutlak egemenliklerinin olduğunun kabul edilmiştir. Bu kararın amacıysa; ülkelerin hem hava sahasları hem de toprakları üzerindeki egemenliklerinin, diğer ülkelere ihlal edilmesine karşı önlem alınması şeklinde belirtilmiştir. Okyanuslar ve buzullar gibi herhangi bir ülkenin sınırı içerisinde bulunmayan alanlarda uygulanacak kurallardaysa, deniz hukuku içerisinde bulunan serbestlik ilkesi kabul edilmiştir. Bu alanlarda uçuş gerçekleştiren bir hava aracının yargılanması hususuysa, hava aracının tescilinin bulunduğu ülkeye bırakılmıştır. Okyanuslar, buzullar gibi uluslararası hava sahalarını kapsayan bölgelerin yönetimleri ikili veya çoklu anlaşmalara bırakıldığı tekrardan belirtilmiştir (Michaelides-Mateou, 2017, s. 320).

Chicago Sözleşmesi içerisinde kabul edilen mutlak egemenlik kararı beraberinde birçok tartışmayı meydana gelmiştir. Bazı ülkeler; kendilerine ait olan ulusal hava sahalarının tıpkı denizler üzerindeki egemenlik anlayışına benzer bir biçimde, bütün insanlığın hizmetine sunulmasını gerekliliğini vurgulamışlardır. Belirlenen tam serbestlik düşüncesiyle, ilgili ülkelerin hava sahalarında egemenlik haklarının bulunmadığının altı çizilmiştir (Sarier, 2020).

Mutlak egemenlik düşüncesine yönelik yapılan eleştiriye; uçak teknolojilerinin sürekli bir ilerleme halinde olmasının sonucunda, uçukların uçuş yapacakları irtifa seviyesinin artması ve ülkelerce yapılması gereken standart kontrollerin belirli bir noktadan sonra gerçekleştirilmeyeceği şeklindedir (Sandeep, 2020).

Mutlak egemenlik görüşüyle ilgili alınan bir kararda; bir ülkenin hava sahasını kullanıp, başka bir ülkeye uçuş gerçekleştiren üye ülkelerden birinin tesciline bağlı bir uçağın, diğer üye ülkeye ait hava sahasından güvenlik bir şekilde geçiş yapmasını kapsamaktadır. Belirtilen düşüncede; uçukların emniyetli bir şekilde, taraf ülkeye ait 3.ncü ülkenin hava sahasından geçiş yapmalarını sağlayan anlaşmalar 1944 yılında imzalanan: Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Anlaşması ve Uluslararası Hava Taşımacılığı Anlaşması'dır. Kabul edilen bu iki anlaşmayla birlikte, ülkelerin hava sahalarını kullanan ve anlaşmaya taraf olan diğer üye ülkelere ait uçukların geçişinde sınırlı bir serbestlik tanınmıştır (Michaelides-Mateou, 2017, s. 330).

Anlaşmaya taraf ülkelerin savaş veya barış dönemlerinde, hava saldırısı olasılığı karşısında, ülkelerce kendilerini korumaya yönelik haklarının bulunduğu hususu kabul edilmiştir. Bu özellik serbestlik düşüncesinin barış zamanlarında olumlu bir izleniminin oluşmasında etkili olmuştur. Fakat eksik yönlerinin de olduğu kabul edilmektedir.

Belirtilen egemenlik kavramlarının düzenli bir şekilde uygulanmasıyla birlikte, ülkelerin kendi hava sahalarından geçen, diğer ülkelere ait olan uçukların barış dönemlerinde zarar görmeden geçiş yapmalarına olanak vermiştir. Belirtilen bu olanak şirketler açısından olumlu karşılanmaktadır. Ülkelerin kendi iç çekişmelerinden etkilenmeden, en kısa sürede, en iyi rotada, zamanında uçuş yapmaları nedeniyle kendilerini tehlikeye atacak ekonomik bir sorunla karşılaşmazlar. Yolcular açısından bakıldığında, zamanında ve güven içerisinde gitmek istedikleri noktaya en kısa

sürede ulaşmanın mutluluğunu oluşturmaktadır. Eğer bir ülke kendi hava sahasının güvenliğini sağlayabildiğini diğer ülkelere de kanıtlayabilirse, ilerleyen süreçte herhangi bir uluslararası sorunda kendisini desteleyebilecek müttefik ülke bulabilir. Bunun sonucunda siyasi, askeri ve ekonomik iş birliğinde olduğu ülke sayısında da artış gözükür. Benzer durumlar insanların yaşam standartlarına da etki eder. Ülkeler arasındaki yakınlaşma sonucunda, insanların daha rahat seyahat etmek hakkı elde ettikleri görülmektedir. Bunun sonucunda bir ülkeye seyahat için yapılacak evrak işlerinin azalmasına ve ekonomik ve zaman kaybını en az seviyelere inmesi gerçekleşecektir.

İnsani güvenlik açısından baktığımızda ise; ülkeler arasında gerçekleşen bu tartışmaların çözüme kavuşturulması ihtimali düşüktür. Tarih birbirleriyle diplomatik ve askeri sorunlar yaşayan, birbirlerine sınırı bulunan ülkelerin, karşılıklı olarak hava sahaslarını ihlal ettikleri görülmüştür. Bu durumun hem ülkeler hem de hava yolu şirketleri açısından olumsuz sonuçları doğurmaktadır. Askeri krizleri oluşturmanın yanında, uluslararası havayolu şirketlerine ekonomik zararlar meydana getirmektedir.

Bir ülkenin hava sahasının; mutlak bir serbestliğin olması bazı sorunları da beraberinde getirebilir. Yaşanabilecek herhangi bir kaza sonrasında, kazanın incelenmesi için yapılması gereken uygulamaları geciktirebilir. Hangi ülkenin kazayı araştırması gerektiği konusundaki tartışmasıyla birlikte, birbirleriyle siyasi çatışma içerisinde bulunan iki ülke arasında savaşa neden olabilecek tartışmalar meydana gelebilir.

Oluşabilecek tartışmalar nedeniyle, farklı sektörlerde de olumsuzluklar meydana gelmektedir. Hava taşımacılığı açısından; havayollarınca gerçekleştirilecek uçuşlarda sürekli aksaklıklar meydana geleceğinden, yolcuların ve şirketlerin ekonomik olarak zor durumda kalmalarına neden olabilir. Şirketlerin hangi rotaları kullanacaklarını, bu rotaların güvenilirliğini, uçuş masraflarının hesaplanması, masrafların karşılanması için yolcuların alacakları biletlerin fiyatlarındaki sınırlamaların farklılıkları gibi birçok etkeni bünyesinde barındırmaktadır.

Yaşanan ekonomik belirsizlikle beraber; hava sahaslarında hangi ülkenin güvenliği sağlayacağındaki belirsizlik terör örgütlerince gerçekleştirilebilecek saldırı ihtimalini arttırma da bir etken olabilir. Yaşanan bir saldırı sonrasında insanların zorunluluk dışında hava ulaşımını tercih etmemeleri nedeniyle hava yolu şirketlerinin

gelir kaynakları azalır ve iflas tehlikesiyle karşı karşıya kalırlar. Bunun sonucunda işsiz kalan birçok insan için; hayatlarını nasıl geçindirecekleri konusunda belirsizlik, psikolojik bunalımlar gibi birçok sorunla karşılaşılır. Bu sorunlar sadece çalışan kişileri değil, ailelerini de etkilemektedir.

BÖLÜM 2: HAVACILIK HUKUKUN OLUŞTURAN ANLAŞMALAR VE KURUMLARIN İNSANİ GÜVENLİK POLİTİKALARI

Bu bölüm içerisinde; ilk bölümde bahsedilen havacılık hukukunu kapsamındaki hava sahası kavramına yönelik; oluşumdaki uluslararası anlaşmalarla, havacılık alanında önem arz eden ulusal ve uluslararası kuruluşların tanımlamalarıyla birlikte, kurumların almış oldukları kararlar, yaptıkları uygulamaların insani güvenlik açısından eksikleri ve etkilerinin neler olduğu konusundan incelemelerin yapılması hedeflenmiştir. Çalışmaya bu kuruluşların dahil edilmesinin nedeni: uluslararası hava ulaşımının gerçekleştirilmesi için alınacak uluslararası önlemler ve kararların uygulanması hususunda hem ülkeleri hem de havayolu şirketlerini denetleme konusunda yetki sahibi olan kuruluşlar olmalarıdır. Bu kuruluşların aldıkları kararların, ülkeler arasındaki ilişkileri ne kadar etkilediğinin tespit edilmesi amaçlanmıştır. Söz konusu yapılan çalışmalarla ülkelere ve havacılık alanındaki şirketlere yol gösterici bir yaklaşım sağlanarak, insanların temel haklarından biri olan ulaşım hakkının düzenli ve güvenli bir şekilde devam ettirilmesi amaçlanmıştır. Ayrıca; yolculara ait bagaj ve kargolar ve canlı hayvanların güvenli bir şekilde taşınması önem arz etmektedir. Gelişen teknolojilerin, bahsedilmiş olan denetimlerin etkin bir şekilde uygulanması yönelik katkı sağlamaktadır.

2.1. Uluslararası ve Ulusal Kurumlar

Bu bölümün içerisinde Dünya üzerindeki havacılığın kontrolü ve düzeninden sorumlu olan ulusal ve uluslararası kurumların tanımları yapılarak, güvenlikle ilgili alınan kararlardaki eksikliklerin belirlenmesi amaçlanmıştır. İlk olarak uluslararası kurumlar tanıtılıp, ardından da Türkiye'deki havacılığın düzenini ve kontrolünü gerçekleştiren kurumlar ele alınacaktır. Ulusal kurumların çalışmaya dahil edilmesinin nedeniyse, Türkiye'deki hava ulaşımından sorumlu olan iki kurumun; havacılık güvenliğine, buna bağlı olarak insanların seyahat hakkına verdiği önemin kontrol edilmesi amaçlanmıştır. İncelemesi yapılacak olan kurumlar:

Uluslararası Kurumlar; Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), Avrupa Sivil Havacılık Emniyet Ajansı (EASA), Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC), Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL), Uluslararası Hava Taşımacılık Birliği (IATA) ve Federal Havacılık İdaresi (FAA) şeklindedir.

Ulusal Kurumlar ise; Devlet Hava Meydanları İşletmeciliği (DHMI) ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)'dür.

2.1.1. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO)

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından gelişen ve büyüme hızını arttıran sivil havacılıkta, insan odaklı birçok problemin ortaya çıktığı görülmüştür. Problemlerin çözüme kavuşturulmasıyla birlikte, havacılık alanında belirli standartların belirlenmesi için adımlar atılmıştır. 1944 Kasım'ında Chicago'da gerçekleştirilen çalışmaların sonunda; 52 devletin temsilcilerince hazırlanan "Uluslararası Sivil Havacılık Antlaşması", 7 Aralık 1944 tarihinde Washington D.C. şehrinde, anlaşmayı imzalayan devletler tarafından kabul edilmiştir. Chicago Sözleşmesi şeklinde de bilinen anlaşmanın giriş kısmında; uluslararası sivil havacılıktaki gelişimin güvenli ve sistemli bir biçimde devamlılığının sağlanmasının gerekliliği belirtilmiştir (ICAO, 1929a, 1963b, 2002, 2021c, 2022d).

Söz konusu sözleşmeye üye ülkelerin vermiş olduğu ortak karar sonucunda; dünya genelindeki havacılık sektörüne yönelik, birlikteliğin, yasaların ve stratejilerin belirlenerek "Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı"nın kurulmasına karar verilmiştir. ICAO'nun oluşturulması kararı sonrası üye ülkelere, resmi olarak onaylaması ve tekniksel olarak hazırlık süreçleri için, gereken sürecin uzun olacağı görüşü kabul edilmiştir. Belirtilen düşünceye göre üye ülkelere; bu zaman zarfında havacılık alanında gereken adımların atılmasından sorumlu olan Geçici ICAO (PICAO) adı altında bir oluşumun oluşturulması kararlaştırılmıştır. 1945 yılında kurulan PICAO; sözleşmeye taraf ülkelerin onaylamasının ardından, 4 Nisan 1947 tarihinde kurulan ICAO'nun tam olarak oluşturulmasına kadarki sürede havacılık alanında faaliyetlerini sürdürmüştür (Savic, 2005, s. 5-6).

BM'nin bir kolu olarak çalışmalarına devam eden ICAO, kurulduğu günden itibaren sivil havacılıktaki uluslararası ebedi, hayati öneme sahip kararlara öncülük ettiği görülmektedir. Temel görevi, uçuş emniyeti ve güvenliğiyle ilişkili uluslararası kurullarla, stratejilerin geliştirilmesi ve belirli bir sistem içerisinde uygulandırılması hususundan sorumludur. Teşkilatın üyesi olabilmek için ön koşul BM'ye üye bir devlet olmak ya da BM tarafından üyeliğinin onaylanmasıdır. Günümüzde bu kuruluşun 193 üye ülke bulunmaktadır. Bu kuruluşa sadece ülkeler üye olabilmektedir. Kurum içerisinde oluşturulan bölümler sayesinde, havacılıkta emniyet ve güvenlikle

ilgili alınan kararlara üye ülkelerin uyup uymadığı hakkında periyodik denetimler gerçekleştirilmektedir (ICAO, 1929a, 1963b, 2002, 2021c, 2022d).

Belirlenen kurallara uyulmaması durumunda gerçekleşecek olaylar ise, söz konusu ülkeye; uluslararası uçuşların yapılmaması, hedeflenen yolcu sayısına ulaşamaması nedeniyle gelirlerinde azalmaların yaşanması, bu nedenle de havacılık ile ilgili diğer sektörlerin zarar elde etme ihtimalinin bulunmasından dolayı, bütün üyeler belirlenen ICAO kurallarını gerçekleştirmede gerekli adımların titizlikle atmaktadırlar.

Genel olarak ICAO, sadece havacılıkta güvenlik ve emniyeti gerçekleştirmek ile sınırlı kararların almayıp, insani güvenliğe de etki etmektedir. İnsanların uçuşlarını gerçekleştirirken, kendilerini daha da güvende olduklarını hissedip, rahat bir yolculuk yapmalarına yönelik kararlar oluşturmaktadır. Buna rağmen alınan güvenlik önlemleri nedeniyle insanların havalimanlarında geçirdikleri süre artabilmektedir. Detaylı biçimde yapılan güvenlik aramaları nedeniyle insanların uçuşlarını kaçırmaya riskinin olduğu gözlemlenmiştir. Alınan her önleminde genel olarak bir kaza sonrasında var olan açığın görülüp, gerekli önlemlerin alınmasıyla oluşmuştur. ICAO tarafından havacılıktaki emniyet ile ilgili tüm gereklilikler 2 kitapta toplanmıştır. ICAO Güvenlik Kılavuzu şeklinde adlandırılan bu kitaplar; ICAO Ek 17 Havacılık güvenliği için Standartlar ve Önerilenler ve DOC 8973 şeklinde de bilinen “Sivil Havacılığı Yasadışı Müdahale Eylemlerine Karşı korumak İçin Güvenlik Kılavuzu” şeklindedir (ICAO, 1929a, 1963b, 2002, 2021c, 2022d).

Ek 17 sözleşmeye üye ülkelere hava ulaşımıyla ilgili güvenlik yönelik prensiplerin, tehlikelerin, uygulamaların neler olduğunu belirtmektedir. Üye ülkelere, belirtilen durumlarla ilgili periyodik bir kontrol sisteminin oluşturulması gerekliliğini talep eder. DOC 8973 içinse Ek 17’de belirtilmiş olan kavramların incelenmesi ve uygulama metotlarının genel çerçevesini belirtmektedir (Tamasi & Demichela, 2011, s. 892-893).

Bu kuruluşun genel amaçları Chicago Konvansiyonun’ da yer alan 44.ncü madde de belirlenmiş; dünya genelindeki uluslararası sivil havacılık faaliyetlerinin sağlam, nizami bir biçimde gelişmesi, barışçıl hedeflere yönelik kullanımını gerçekleştirmek için hava araçlarının geliştirilmesiyle birlikte, çalıştırılması konusunda destek vermek, uluslararası sivil havacılık faaliyetlerine yönelik,

havaalanlarını, hava koridorlarıyla birlikte seyrüsefer cihazlarındaki yeniliklerin takibi ve gelişimini sağlamak, insanların güvenli, sistemli, tatminkâr, hesaplı bir uçuş yaşama ihtiyaçlarına karşılık verebilmek, muhatap devletlerin haklarını layıkıyla koruyup, devletlerin hepsine uluslararası havayolu işletme hususunda yasal olanakları oluşturmak, üye devletlerin içerisinde ayrımcılık yapılmamasını sağlamak, uluslararası hava seyrüseferlerin konusunda uçuşların güvenliklerini sağlamak için gerekli önlemlerin alınmasını denetimi ve sivil havacılıktaki bütün hususlardaki son gelişmeleri takip edip gereğinin yapılmasını sağlamaktır (SHGM, 1945, s. 12).

Kuruluşun herhangi bir üye ülkenin belirtilen kuralları aşması durumunda ceza verme yetkisi bulunmamaktadır. Yalnızca standartları belirleyip gerekli denetimleri yapan bir kurumdur.

2.1.2. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC)

ICAO önderliğinde 1954 senesinde gerçekleşen Avrupa Hava Taşımacılığı Koordinasyon (CATE) toplantısında, Avrupa Konseyi tarafından sunulan öneriyle kurulması kararlaştırılmıştır. Resmi olarak kuruluş tarihi 1955 senesidir. ICAO'nun aldığı kararlarda danışmanlık görevi gerçekleştirmek amacıyla "Avrupa Sivil Havacılık Konferansı" oluşturulmuştur (Haanappel, 2011). Kuruluşun genel amacına bakıldığında hem Avrupa içerisinde hem de diğer bölgelerde emniyetli, gelişmeye açık, çevreci sivil havacılık düzenin oluşturulmasıdır. Kuruluşun diğer bir göreviyse; kendisine taraf ülkeler arasındaki sivil havacılığın gelişimi için gerekli kararların alınmasını, stratejilerin, faaliyetlerin birbirleriyle dengelenmesi hususunda destekleyici adımlar gerçekleştirilmesidir (Polkowska, 2018, s. 73).

Günümüzde 44 üyesi bulunan bu kuruluş, ICAO tarafınca, çalışan ve bütçe desteğiyle birlikte, bağımsızca çalışmalarına devam etmektedir. ECAC, hem ICAO hem de Avrupa Konseyi'yle homojen bir ilişkiye sahiptir. Avrupa Birliği'yle de aktif olarak birlik içerisinde hareket etmektedir. Bölgesel olarak kurulan EUROCONTROL ve JAA Eğitim Organizasyon'u (EASA tarafından neredeyse tüm yetkilerini bünyesine aldığı 2010 yılına kadar) ile aralarında sıkı bir iş birliği içerisinde olduğu görülmüştür (ECAC 2021).

ECAC her 3 yılda bir üye olan 44 ülkenin Sivil Havacılık Genel Müdür'ünün katılımıyla Genel Kurul Oturumu gerçekleştirir. Gerçekleştirilen toplantılar, ECAC'ın en üst yönetimi olan, ECAC Koordinasyon Komitesi'nce yönetilir. Kuruluşun genel

çalışmalarına baktığımızda; Avrupa genelinde havacılık taşımacılığındaki kısıtlamaların düzenlenmesi, Avrupa'daki Hava sahasında var olan uçuş trafiğinin artışına yönelik organizasyonlar, Atlantik aşırı uçuşlarda yaşanabilecek sorunlara yönelik organizasyonlar, charter taşımacılığı için gerekli çalışmaların organize edilmesi, çevrenin korunması, bölge genelinde Avrupa Pilot Lisansı'nın organize edilmesi, havacılık güvenliğini geliştirme çalışmaları, Avrupa havacılığının genelinde üretken, devamlı, rekabet gücü yüksek bir taşımacılık sektörünün teşviki, Avrupa genelinde havacılıkla ilgili verilen eğitimlerin her Avrupa ülkesinde eşit düzeyde olmasına yönelik ECAC Eğitim Politikasının kabul edilmesi, bununla birlikte tüm üye ülkelerce havacılık ile ilgili eğitimlerin verildiği kurumlar kontrol edilip gerekli denetimlerin düzenli bir biçimde organize edilmesi ve diğer bölgesel kuruluşlar ile kuruluşa üye olmayan ülkelere yönelik ilişki ve ortaklıkların oluşturulması şeklinde belirtebiliriz (ECAC 2021).

ECAC 1988 yılından sonra, çoğunlukla hava trafik kontrolüne yönelik gerçekleştirilen çalışmalara yöneldiği görülmüştür. Bir uçuşun gecikmesinden meydana gelen problemler, hava trafik kontrolünün görev bölgesinin gözlemlenmesi, hava sahası kontrol sisteminin sürekli bir biçimde devam ettirilmesi, geniş içerikli radar yayınlarının kontrolü, uçuş trafiği üzerindeki rotaların bağlantılarıyla beraber bölgedeki hava sahasındaki faaliyetlerin de desteklenmesi, Avrupa genelindeki hava trafik kontrol merkezlerinin birbirleriyle olan iletişimin kesintisiz ve güvenli bir hale getirilmesi amacıyla gerekli faaliyetleri gerçekleştirilmesidir (ECAC 2021).

Fakat, ECAC kuruluşunun yaptırım yetkisi bulunmamaktadır. Kuruluşun genel hedefiyse; güvenlik ile ilgili yapılan tüm çalışmaların amacı insanların rahat, hızlı ve güvenli bir şekilde uçuş gerçekleştirmelerini, havalimanların da harcadıkları zamanı azaltmaya yöneliktir. Bu hedefe yönelik yapılan tüm çalışmalara rağmen, gerçekleştirilecek herhangi bir terör saldırısıyla tekrardan güvenlik önlemleri arttırılmakta ve insanların havalimanlarında harcadıkları süre daha da arttırdığı tespit edilmiştir.

2.1.3. Avrupa Sivil Havacılık Emniyet Ajansı (EASA)

15 Temmuz 2002 tarihinde hizmet vermeye başlayan ve Avrupa Birliği'ndeki sivil havacılığın gelişim ve güvenliğini en üst seviyede tutmak amacıyla kurulan ve 2010 tarihinde JAA'ya (Müşterek Havacılık Otoriteleri) ait olan tüm yetkileri bünyesinde toplayan bir kuruluştur (Juul, 2015, s. 1).

Benzer amaçlarla kurulan JAA'nın kendisine üye olan ülkeler içerisinde sivil havacılık açısından uçuş emniyetiyle ilgili alınan kararlarda her zaman uyumsuzlukların olduğu gözlemlenmiştir. Belirtilen uyumsuzluğun nedenleri incelendiğinde; alınacak kararlarda üyeler arasında fikir birliğinin oluşturulamaması, bürokrasi faaliyetlerin zaman içerisinde artışı, sektör içerisinde çalışan insanların çalışma koşullarında yaşanan olumsuzlukların artmasına benzer birçok sorunun ortaya çıktığı gözlemlenmiştir. JAA'nın oluşturulma amaçlarından biriye; AB ülkelerindeki havacılığın gelişmesi ve teknik konularda lisanslandırma faaliyetleri olarak belirtilmiştir. JAA, kendisine üye olan ülkelerin içerisinde zaman içerisinde AB'nin dışındaki ülkeleri dahil etmesi hususunda eleştirilerin hedefi olmuştur. AB'ye üye olmayan ülkeler ile üye ülkeler arasında uçuş düzenlemeleri konusunda yaşanan uyumsuzluklar birçok sorunu meydana getirmiştir. Sorunun çözümüne yönelik; sistemsel yenilik gerçekleştiren ülkelerin, gerçekleştirdikleri yatırımlarda zamanla artış meydana gelmiştir. Meydana gelen birçok olumsuzluğu ortadan kaldırıp, üye ülkeler arasında dengenin sağlanması amacıyla, uçuş emniyetinin sağlanması, havacılık sektöründe faaliyet gösteren kurumların sertifikalandırma yetkilerini bünyesinde barındıran EASA oluşturulmuştur. EASA'nın kurulmasıyla beraber, 2010 yılından itibaren JAA'nın bünyesinde var olan tüm yetkileri, kendi yetki kapsamı içerisinde almaya başlamıştır (Pierre & Peters, 2009, s. 347-348,350-354).

Bu kurumun kurulması ve tüm yetkileri bünyesinde toplamasıyla birlikte AB hukukunu temel alan, AB bünyesindeki ülkeler ile kuruluşlar karşısında sorumluluğu bulunan, bağımsızlığa sahip, farklı yapısı olan bir kuruluş şeklinde görevine başladığı görülmektedir. EASA'nın görevlerini incelediğimiz zaman; sivil havacılıkta emniyetle ilgili olan yönetmelikleri hazırlama, Avrupa Komisyonu ile üyelikleri bulunan ülkelere teknik konularda danışmanlıkların yapılması, üye ülkelerce sivil havacılığa yönelik, emniyet yönetmeliklerinin aksamadan uygulamaya geçirilmesi ve bu hususların geleceği için gerekli olan denetimler ile eğitimlerin düzenli bir şekilde yapılması, havacılıkta uçak üretimindeki parçaların, oluşturulan ürünün, kullanılan

aletlerin Uçuşa Elverişlilik ve Çevre tip sertifikasyonunu onaylı bir şekilde olması, dünya genelindeki uçak dizaynı gerçekleştiren kurumlar ile AB dışında uçak üretimi ile bakımını gerçekleştiren kurumları onaylama, sivil havacılıktaki emniyetin artırılması amacıyla gerçekleştirilen emniyet programlarını, verilerin toplanması, bunların çözümlenmesiyle birlikte gerçekleştirilen araştırmaları düzenlemek şeklinde tanımlanmıştır (Juul, 2015, s. 2). Bununla birlikte, havacılık güvenliğinin yerine getirilmesine yönelik ortak yönetim kararları belirleyip uygulanması konusunda teşvikler gerçekleştirmektedir. Bu teşviklerin gerçekleştirirken birçok uluslararası kuruluşla iş birliği içerisinde faaliyetlerine devam etmektedir. Belirtilen bu kuruluşların bazıları; Amerikan Havacılık Dairesi (FAA), ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı), Üye ülkelerin otoriteleri (EASA, 2016a, 2016b, 2021).

İnsani açıdan incelendiğinde; yapılan denetimlerin cezalandırılmasında kullanılan ceza türü ekonomik biçimdedir. Bu cezalandırmalarda yalnızca kendisine üye olan ülkeleri kapsayan bölgesel bir kuruluş şeklinde olup, Avrupa bölgesi dışındaki ülkelere herhangi bir yaptırım yetkisi tanımlanmamıştır. Avrupa bölgesi dışında uçak parçaları üreten kuruluşlara denetim yapmaması ve üretilen bu uçak parçalarının neden olabileceği bir kazaya gerekli cezalandırmayı veremeyecek olması önemli bir eksikliklerdir. FAA ve üye ülke otoriteleriyle iş birliği gerçekleştirdiği gibi diğer üretici firmalara ve ülkelere de iş birliği çalışmaları gerçekleştirebilir.

2.1.4. Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL)

1960 tarihinde, Avrupa bölgesinde yer alan hava sahasında gerçekleşen operasyonların; belirli bir düzen ve güven içerisinde devam etmesini sağlamak ve kontrol faaliyetlerini gerçekleştirilmesi için bir kurumun oluşturulması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu amaca yönelik; Belçika'nın Brüksel şehrinde toplanan Fransa, İngiltere, Belçika, Hollanda, Lüksemburg ve Federal Almanya arasında imzalanan anlaşma ile Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL)'ün kurulması kararlaştırılmıştır. 1963 senesinde geçerliliği başlayan anlaşmayla, birçok ülkede endişeye neden olmuştur. Ülkelerin kendilerine ait olan hava sahalarıyla ilgili hakimiyetlerinden tamamen imtiyaz verme tehlikesini kabul etmedikleri gözlemlenmiştir. Zamanla üye sayısındaki artışla birlikte, hava sahalarını birleştirme fikri, ülkeler arası ortaklık yapılması şeklinde değişmiştir (Bulut, 2012a, 2012b, s. 39).

21.yüzyıldan itibaren kuruluşun amacının; artan uçuş trafiği, havalimanlarının fazlalığı, ilerleyen zamanlarda yolcu ve uçuş sayılarında artış beklenilmesi nedeniyle, Avrupa ülkelerince yeni bir karar alınmıştır. İlerleyen yıllarda oluşması muhtemel yolcu ve uçuş sayısındaki artışta daha iyi hizmet vermek, hava sahaların en etkin şekilde kullanılmasıyla, güvenliğinin artırılması amacıyla; 2004 yılında kabul edilen anlaşma ile Tek Avrupa Hava Sahası (SES) fikrinin hayata geçirilmesini yönelik çalışmalara başlanmıştır (Bulut, 2012a, 2012b, s. 45, 57).

EUROCONTROL planladığı tüm faaliyetlerinde; ilgili ülkelere ve himayesindeki askeri ve sivil kuruluşlara, o hava sahalarından geçiş yapan havayollarına, uçak üreticileriyle, havacılıkta faaliyetlerini sürdüren uluslararası kurumlarla ortak hareket etmektedir (Bulut, 2012a, 2012b, s. 48). Kuruluşun planlamalarının çoğunu dönemsel bir şekilde ele almıştır. Bu planlamalar kısa, orta, uzun dönemli şeklinde gerçekleştirmektedir (Bulut, 2012a, 2012b, s. 44, 49). Bununla birlikte insansız hava araçların kullanımına, siber güvenliğe, havacılık güvenliğine, havacılık uygulamalarını dünya genelinde uyumluluğuna, kriz yönetimine, yapay zekâ gibi birçok alanda üyelerine destekler vermektedir.

Yapılan başka bir çalışma ise, üye ülkelerin hava sahalarından geçen hava araçlarının bağlı oldukları şirketlerden, her ülkenin kendisinin belirlediği oranda belirli bir kullanım ücreti toplamaktır. Havayollarından toplanan bu ücretler; ilk olarak hava seyrüseferinin daha güvenli hale gelmesine yönelik gerçekleştirilecek yatırımlara harcanacak miktarı ayırmaktadırlar. Bu ücret toplama işleminin adına uçuş tazminatı denilmektedir. Bu uçuş tazminatıysa, o ülkedeki ulaştırma bakanlıklarına iletmektedirler. Bakanlık aracılığıyla o ülkedeki hava trafiğini sağlayan kuruma aktarılır. Türkiye’de bu gelen paralar Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI)’ye devredilmektedir. DHMI’ye devredilen para da bu kurumun çalışanları arasında paylaştırılmaktadır. DHMI tarafından 2005 yılından itibaren ödenmeye başlanılan tazminata ilişkin düzenlemedeki sorunlar halen günümüzde de devam etmektedir (Akpınar, 2016, s. 10).

Kuruluşun bazı amaçlarına bakıldığında; üye ülkelerde sivil ve askeri otoritelerin birbirleriyle olan ilişkileri ve iş birliğinin artırılması, Avrupa genelinde havacılıkla ilgili kuruluşlarla entegre olması sağlamak, hava trafik sahasında genişletme çalışmalarının yapılıp, bölge genelinde hava trafik yönetimine yönelik oluşturulan sistemin, düzenli bir biçimde kullanılması ve denetiminin gerçekleşmesi,

alınacak kararların üye ülkelerin çoğunun oylama ile kabul ettiği etkin bir sistemin uygulanması, uydu bağlantılı hava trafiğiyle ilgili sistemlerin dizayn edilmesiyle birlikte faaliyete geçirilmesi şeklindedir (Bulut, 2012a, 2012b, s. 47).

Genel olarak bakıldığında havacılık kanununda bu tarz kuruluşlara yönelik kanun desteğinin olmadığı görülmektedir. Hatta bu kuruluşlarca, ülkelerdeki havacılık kanunlarına yönelik gerçekleştirilen desteklemelerle, hava trafiğindeki güvenliği arttırmaya yönelik faaliyetler yürüten ülkelerin desteklendiği görülmektedir.

2.1.5. Uluslararası Hava Taşımacılık Birliği (IATA)

Uluslararası hava taşımacılığı birliği (IATA), 1945 tarihinden Küba'da kurulmuştur. 120 ülkede faaliyet gösteren, 290 üye havayoluyla, hava trafiğinin %83'üne hizmet sağlayan, dünya genelindeki havayolları tarafından oluşturulmuş olan ticaret birliği olarak karşımıza çıkmaktadır. Kuruluş amacı; insanların hem ekonomik hem de güven içerisinde seyahatlerinin gerçekleştirilmesi konusunda havayollarına gerekli destekleri vermektedir (IATA, 2019, 2021a, 2021b).

Genel faaliyetlerine bakıldığında; havacılık sektöründeki operasyonların yapılması, çevreye duyarlı sistemlerin geliştirilmesi, emniyet kurallarının oluşturulması, havacılık faaliyetlerindeki güvenlik aşamalarının düzenli, hızlı ve tasarruflu bir şekilde gerçekleştirilmesi amacıyla çalışmalarına devam eden bir kuruluştur. Bu çalışmalara destek olarak gerçekleştirilen diğer faaliyetler ise; ülkelere alt yapı geliştirme uygulamalarında destekler, sektörde faaliyet gösteren kuruluşlar ile yolcuların fikirlerini baz alıp uygulama gerçekleştirmek şeklinde tanımlanmıştır. IATA tarafından doğayı geliştirilip, korunmasına yönelik eylemler; Atık Yönetimi ve Emisyon azaltma sistemi şeklinde adlandırılan faaliyetlerin düzenlenmesi, diğer kuruluşlarla ortaklaşa eylem planlarının oluşturulup uygulanması şeklinde belirtilmiştir (Chisholm, 2022).

Havacılık faaliyetlerinde güvenliğin sağlanması amacıyla IATA tarafından; IATA Operasyonel Güvenlik Denetimi (IOSA) programı, yıllık bazda emniyet analizleri, güvenlik direktörlüğüne yönelik eğitim kursları düzenlenmektedir. Kargo taşımacılığındaki emniyet içinse; IATA Tehlikeli Mallar Düzenlemeleri (DGR) kılavuzu oluşturulmuştur (SKYbrary, 2021). Bu kılavuzu havacılık sektöründe faaliyet gösteren her şirketin kullanması gerektiği belirtilmiştir (IATA, 2019, 2021a, 2021b).

IATA tarafından belirlenen amaçlara bakıldığında; asıl amacının yolcu ve havayolları için, uçuşların olabildiği en kısa sürede, güvenlik kurallarına uygun, emniyetli, üretken bir biçimde meydana getirilmesidir. Esasen tarife koordinasyonu ile ilişkilidir. Destekleyici amaçlarıysa; tüm dünyadaki hava taşımacılığının güvenli, sistemli, hesaplı bir şekilde gerçekleşmesine yönelik desteklemelerin yapılması, uluslararası veya ulusal havacılık örgütleriyle birlikte, yerel havayolu şirketleriyle ortaklıklar oluşturulması, havacılık sektöründeki rekabetle birlikte ticaret özgürlüğünden yana olan havayollarının temsili, havacılıkta gerekli kuralların oluşturulması, kargo veya uçuş biletinde, sabit bir fiyat aralığının oluşturulması, kargo ve bagajların taşınmasına ilişkin standartlarla DGR kılavuzuna uygun bir şekilde taşınmasıyla ilgili kuralları ve havalimanı dizaynıyla ilgili çalışmalar ile birlikte yönetilmesi konusunda kuralların oluşturulup, yönetilmesi şeklinde sıralanabilir (IATA, 2019, 2021a, 2021b).

Hukuksal açıdan bakıldığında; bu kurumun hava ulaşımını kullanacak olan insanların yasal haklarını korumaya yönelik faaliyetleri içerisinde olduğu görülmektedir. Her uçuş için meydana gelebilecek; rötar, gecikme, uçuş iptalinde veya yolcu hatası dışında uçuşa kabul edilememesi durumunda, kendisine üye olan havayollarından yolculara gereken hizmetleri ve geri ödemeleri yapmaları hususunda gerekli adımları atmaları bildirilmiştir.

IATA tarafından, havacılık güvenliğini sağlamak amacıyla Güvenlik El Kitabı oluşturulmuştur. Bu kitabın içeriğindeyse; havayollarının, havalimanı personellerinin, resmi görevlilerin neler yapabilecekleriyle ilgili geniş bilgiler yer almaktadır (Şahan & Demirci, 2020, s. 36).

Kargo açısından bakıldığında; uçaklarla taşınması planlanan maddelerin içeriklerinde var olan ve uçuş güvenliğini tehlikeye atacak maddelerin neler olduğunu ve bunlara karşı alınması gereken önlemlerle birlikte, uçak içerisinde veya kargo olarak taşınması yasak olan tehlikeli maddeler hakkında, üye havayollarına gerekli eğitimlerin verilmesinden ve belirli aralıklarla denetimlerinden sorumludur. Tehlikeli maddeler ve özel hizmet gerektiren kargoların taşınmasına yönelik, alınması gereken önlemlerin neler olduğuna ilişkin olarak tüm üyelerine, IATA Dangerous Goods Regulation (DGR) adı altında bir kitap oluşturulmuştur. Her üye havayolu şirketinin, DGR kitabındaki talimatlar doğrultusunda kargo ve yük taşımacılığı yapmasını

zorunlu kılınmıştır. En son güncellemesi 2008 yılında gerçekleşmiştir (IATA, 2019, 2021a, 2021b).

Bu kuruluşun çalışmaları hem normal yolcular hem de havayolu çalışanlarına yönelik farklı faaliyetleri de bulunmaktadır. Örnek olarak; üye havayolları arasında Interline Trafik Anlaşması adı verilen anlamaya göre, yolcuların kıtalar arası uçuşlarda, rahat bir seyahat gerçekleştirebilmeleri için, iki farklı havayolu arasında aktarma yapabilme imkanını oluşturulmuştur. Zed anlaşması adı verilen başka bir anlaşmaya baktığımızda; üye hava yolu firması bünyesinde birinci yılını dolduran ve emekli olan çalışanların kendileriyle birlikte birinci derece aile üyelerinin rezervasyon olmadan tatilleri için indirimli bilet alma hakkı tanınmıştır (IATA, 2019, 2021a, 2021b).

2.1.6. Federal Havacılık İdaresi (FAA)

FAA, ABD Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı bir şekilde, 1958 yılında kurulmuştur. Bu kuruma, ABD havacılığında gerçekleştirilmesi gereken tüm düzenlemeleri gerçekleştirme görevi verilmiştir. Bu kurumun oluşumuna kadar, ülke genelindeki havacılık faaliyetlerini CAA ve AMB altında iki farklı kurum gerçekleştirmiştir. Sonrasındaysa, bu iki kurum FAA bünyesine geçiş yapmıştır (FAA, 2021).

Kuruluşun görevleri ve amaçlarına bakıldığında: Amerikan havacılığının gelişmesine yönelik olarak, Boeing tarafından imalatı gerçekleştirilen uçaklar için; güvenliklerinin test edilmesi, sertifikasyon çalışmaları, uçuş güvenliği, uçak tamirati için lisanslandırma, uçuş planlamaları, hava sahası yönetimi, çevreci bir havalimanının kurulmasına yönelik planlamaları oluşturup, denetimin gerçekleştirmekte, pilot lisanslandırmaları, havacılık sektöründeki çalışanlarının periyodik muayenelerinin kontrolü, yıllık yolcu ve kargo sayılarının bilançosunu hazırlama, yaşanan kazaların araştırılması, gerekli NOTAM'ların yayınlanması, hava tahminlerine istinaden gerekli bildirimlerin yapılması, drone ve insansız hava araçları konusunda araştırmaları destekleme gibi birçok havacılık faaliyetleriyle birlikte, en yeni teknolojilerin entegrasyonunu gerçekleştirerek Amerikan havacılığını dünyadaki en güvenilir ve en gelişmiş havacılık sistemi haline getirilmesi amaçlanmıştır. Bu amaçların gerçekleştirilmesindeki değer yargılarıysa; güvenliğin birinci koşul olarak sayılması, etik değerlere saygılı, insan odaklı, elde edilecek başarının insanların birbirleriyle olan bağlılığına, çeşidine, saygısına ve iş birliğine dayanan ileriye dönük bir şekilde,

yaratıcılığın teşviki ve sivil ve askeri uçuşlar için seyrüsefer sistemlerinin geliştirilmesine yönelik faaliyetler düzenleyip, organize etmektir (FAA, 2021).

FAA tarafından uygulanan cezai yaptırımlarsa genelde idari para cezası olarak kararlaştırılmıştır. Bu cezaların kararlaştırma süreciyse; yaşanan kaza ve olaylardan elde edilen tecrübeler ile elde edildiği görülmüştür. Yaşanan olayların en ince noktasına kadar araştırılarak çözümüne yönelik çalışmaların gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir.

2.1.7. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)

Türkiye'deki havacılık faaliyetlerini geliştirmeye yönelik olarak 1925 yılında oluşturulan Türk Tayyere Cemiyetinin adı altında faaliyetlerine başlamıştır. Türk sivil havacılık faaliyetlerine bakıldığında, 1933 senesinden itibaren gelişim göstermiştir. Bu tarihlerdeyse filosunda yer alan 5 uçak ile faaliyetlerine başlayan ve Türk Hava Postaları adında kurulan kuruluşla birlikte, Türk sivil havacılığına yönelik önemli bir adım atmıştır. Sonrasındaysa Türk havacılığının idaresinden sorumlu olan, Havayolları Devlet İşletmesi'nin kurulmuştur. Kurulan bu işletme günümüzde faaliyetlerine devam eden, Türk Hava Yolları A. O.' nun, uluslararası sivil havacılıkta önemli bir konuma sahip olmasında etkili olmuştur. 1950'li yıllara kadar faaliyetine devam ettiren kuruluşun, değişen dünya düzeni ve uluslararası havacılığa uyum sağlama konusunda yetersiz kalmasının sonucunda, Türk havacılığının kontrol edilmesi ve yeni dünya düzeniyle bütünsel bir hale gelebilmesi için 1954 senesinde "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı" oluşturulmuştur (Korul & Küçükönel, 2003, s. 25). 1987 senesi itibariyle, kurumun şu anki adı olan "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" şeklinde değiştirilmiştir. Türk sivil havacılık sektörünün, uluslararası havacılık standartlarına uygunluğuna ve geliştirilmesi yönelik kararlar alınması görevini devam ettirmektedir (Ateş, 2009, s. 374).

Gün geçtikte önem arz eden havacılık güvenliğine yönelik, sektörün içerisinde yer alan tüm kuruluşların, bu hususta kendi yapıları içerisinde oluşturulması istenilen güvenlik teşkilatıyla beraber, sorumlu yöneticilerin görevlendirilmesi ve onayı havacılık güvenliği açısından önem arz etmektedir. Bunun için 28/12/2010 tarihinde Havacılık İşletmeleri Güvenlik Yönetimi ve Organizasyonu Talimatı (SHT-17,3) yayınlanmıştır. Oluşturulan bu talimatın oluşumundaysa, sivil havacılıkta uygulanan tüm faaliyetlerin, güvenlik kuralları içerisinde gerçekleştirilmesi amacıyla, gerekli

olan tüm usul ve uygulamaların, temelinde ICAO Güvenlik Ekleri ve Türk Sivil Havacılık Kanunu baz alınmıştır. Yapılan bu talimatla, sivil havacılıkta faaliyet gösteren tüm şirketlere bilgilendirme yapılmıştır. Bilgilendirilmesi yapılan konuyla ilgili, gerekli adımları gerçekleştirmeleri hususundan sorumlu oldukları belirtilmiştir (SHGM, 2009, 2018a, 2018b, 2021).

Kurumun amacına bakıldığında; Türkiye'deki havacılık emniyeti dünya genelince kabul edilen en üst seviyeye ulaştırılması, sivil havacılıkta gerçekleşen çalışmaların devamlı bir şekilde ilerleyişinin sağlanması, havalimanlarındaki havacılık güvenliğiyle ilgili gerçekleştiren tüm çalışmaların uluslararası alanda belirlenmiş olan standartlara ulaşması ve çevre dostu faaliyet gerçekleştirilmesiyle birlikte ülkedeki havacılık güvenliğinin en üst noktaya erişiminin sağlanması hususunda gerekli adımları atmak olarak açıklanmıştır.

SHGM' nin görevleri; sektör içerisindeki firmaların, sürekli bir şekilde gelişen evrensel kurallara uygun olarak bir şekilde organize edilip, gerekli kontrollerle, kuralların sürekliliğinin oluşturulması ve denetiminin sağlanması biçiminde tanımlanmıştır. Belirtilen görevleri yerine getirme konusunda gerekli bildirimleri yayınlamaktır. Yenilik yapılması planlanan alanlara yönelik alınacak kararlarda, konuya taraf olan bakanlıklar ve kurumlarla ortak kararlar almaktadır. Bu kararların havacılık güvenliğine zarar vermemesi amacıyla, havacılık sektöründe yer alan kuruluşların cezalandırması yetkisini elinde bulundurması gerekliliğini belirtmiştir. Diğer ek görevlerine bakıldığında; dünya genelindeki havacılığın yakından takip edilip, gerekli uyarlamaların Türkiye'ye yönelik fizibilite çalışmalarını koordine etmek, uluslararası havacılık kuruluşlarıyla ortak hareket edilmesi, belirlenen standartları uygulamak ve denetleme görevini de bünyesinde barındırdığı açıklanmıştır. (Korul & Küçükönel, 2003, s. 37). Bununla birlikte Türkiye'de faaliyet gösteren firmalarca, çalışanlarını lisanslandırılma süreçlerinin takibi ve denetimini de gerçekleştirmektedir (Ateş, 2009, s. 376). Ayrıca, askeri ve sivil havacılığa bağlı hava araçlarının, Türk hava sahasını kullanırken; emniyetli uçuş yapmaları için gerekli düzenlemelerin sağlanması, meydana gelen uçak kazalarının incelenmesini koordine etmek, Türk tesciline bağlı hava araçlarının uçuş gerçekleştirmeleri hususunda teknik kontrolleri gerçekleştirmek şeklinde tanımlanmıştır. Havalimanlarına yönelik görevleri; gerekli fiziki özelliklerin belirlenmesiyle, yönetilmesine yönelik kuralların tespiti ve denetiminin sağlanması biçimde açıklanmıştır. Ulusal veya

uluslararası havacılık anlaşmalarının imzalanması da SHGM'nin yetkisi dahilindedir. Son olarak, yeni imal edilen veya başka bir ülkeden alınan hava araçlarının tescilleri düzenlenmesi gibi ek görevleri bulunmaktadır (Durmaz ve diğ., 2007, s. 79-80).

SHGM'nin yaptırım konusundaki yetkileriye hem sektör içerisindeki şirketlere hem de yolculara yönelik olarak maddi yaptırım kararları almaları kararlaştırılmıştır. Bu durum bazı handikaplara neden olmaktadır. Her yıl cezalar artsa da havacılık güvenliğine zarar verecek eylemleri gerçekleştirenler, maddi tutarı düşünerek hareket etmektedirler. Kararlaştırılan maddi cezaların seviyeleri de çok fazla değildir. Örnek olarak; havalimanı içerisinde ya da dışarıdan pilotların gözlerine tutulan lazer ışıkları için verilen ceza 17,361 TRY şeklindedir. Pilotların görme yetilerinde geçici veya kalıcı zararları meydana getirme ihtimali bulunan olaylara karşı, herhangi bir cezai yaptırım kararı alınmamıştır. Terminal içerisindeki güvenlik noktalarında sorun çıkartan ve güvenlik görevlilerinin işlerini yapmalarına engel olan yolcular için verilen ceza miktarı ise 3.471 TRY şeklinde belirlenmiştir. Havacılık güvenliği için önemli olan bu iki husus gibi, oluşması muhtemel birçok olay için maddi cezalar ödenmesi kararlaştırılmıştır. Aynı durum sektör içerisinde faaliyet gösteren firmalar içinde büyük oranda benzer olduğu görülmüştür. Havacılık kuruluşlarına verilen cezalarda da en yükseği 17,361 TRY sınırını aşmayan yıllık ceza miktarları yayınlanmıştır. Örnek olarak; kabin ekiplerinin, çalışma saatlerinin belirlenen sınırları aşması durumunda, havayoluna 10,416 TRY, diğer başka bir örneğe baktığımızda; hava araçlarının teknik kontrolleri sırasında, belirlenen hataların tutanaklara yazılmaması durumunda bakım şirketlerinin alacağı ceza miktarının 17,361 TRY şeklinde olacağı belirtilmiştir. (SHGM, 2021, s. 4, 7, 19). 2013 yılında yürürlüğe giren Genel Havacılık Yönetmeliğine (SHY- 2B ve 6B) göre; kuruluşun, yasal kurulma tarihinden itibaren, yönetmelikte belirtilen maddelerdeki eksikleri bünyesinde barındırma durumlarında 1 sene içerisinde, çalışan sayısındaki azalma nedeniyle, 45 iş günü içinde yeni alım ve atamalarını gerçekleştirmesi zorunlu bulunmuştur. Yönetmeliğin belirttiği yargılara uygun hale getirilmemesi durumunda, kuruluşların yetkinlik belgelerinin geçici süreliğine, hükümsüz sayılması kararlaştırılmıştır. Bu süreye baktığımızda kuruluşun bünyesindeki eksiklikler için 6 ay, çalışan eksikliğinin olması durumundaysa 2 ay şeklindedir. Bu süreler içinde de kuruluşlarca gerekli adımlar atılmazsa, kuruluşlara ait yetkinlik belgelerinin iptali kararı alınmıştır (Çebi, 2020).

2.1.8. Devlet Hava Meydanları İşletmeciliği (DHMİ)

DHMİ, 1933 yılından günümüze kadar, birbirinden farklı yetkilendirmeler, yöntemler ve adlarla faaliyetlerini sürdürmektedir. Kurumun günümüzdeki adını alması 1984 senesinden oluşturulan 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Ana Statüsü' nün belirttiği faaliyetler sınırında Kamu İktisadi Teşebbüsü biçimine dönüşmesiyle sonucunda oluşturulmuştur (Durmaz ve diğ., 2007, s. 81).

Kuruluşun amaç ve görevleri ise; havalimanlarının işletimi, yer kule hizmetinin, hava sahasındaki seyrüseferin kontrolü, havalimanlarındaki uçuş trafiğinin kontrolü, teknolojik seyrüsefer sistemlerinin oluşturulması ile bakımı, Türk havacılığının seviyesini arttırmaya yönelik işletmelerin oluşturulmasına destek politikaları şeklinde açıklanmıştır (T.C. Sayıştay Başkanlığı, 2019, s. 2).

Yaptırım yetkisine bakıldığında; DHMİ tarafından görevlendirilen denetimcilerce gerçekleştirilen kontroller sonrasında; kuruluşların belirlenen standartlara uymadıkları tespit edilirse, Genel Müdürlük bu konu hakkında bilgilendirilir. Genel Müdürlük tarafından gerçekleştirileceği kontrol sonrasında; kuruluşun insan sağlığını ve güvenliğini tehlikeye attığı tespit edildiğinde, kuruluşların gerçekleştirdikleri faaliyet anında durdurulup, ilgili konu için 90 günlük ek süre verilmektedir. Eğer bu süre zarfından hata düzeltilmezse, kuruluşun çalışma belgesinin iptaline yönelik yaptırım gerçekleştirilmektedir (SHGM, 2009, 2018a, 2018b, 2021).

Kuruluş tarafından gerçekleştirilen bir diğer görevse, hava yollarından toplanılan ve hava sahası kullanım ücreti olarak adlandırılan paranın, o ülkedeki havacılık trafiğini düzenleyen kuruluşa verilmesi olarak tanımlanmıştır. Çünkü havacılık kanunda bu tazminat ile ilgili yasal düzenlemenin yapılması 1/08/2010 tarihindeki 6009 sayılı kanunla gerçekleşmiştir (Akpınar, 2016, s. 2). Fakat yapılmış olan bu kanunu düzenlemeye rağmen, çalışanlar arasındaki sorunların halen devam ettiği gözlemlenmiştir. Seyrüsefer sistemlerine yönelik yatırımdan sonra kalan paranın, bu kuruluşlardaki çalışanlara dağıtımındaki ölçütün, genel olarak o kuruluş tarafından belirlenmesi kararı alınmıştır. DHMİ tarafından tazminatın dağıtımı sürecinde; uçuş operasyonlarına dahil olmayan personellerin de kapsam içerisine alındığı görülmüştür. Uçuş operasyonu sürecinin içerisinde var olan personellerin, bu durumdan hoşnutsuz oldukları belirlenmiştir. Belirtilen duruma istinaden, çalışanların

stres ve moral düşüklükleri yaşadıkları vurgulanmıştır. Bu olumsuz sürecin bir diğer etkisiyse uçuş güvenliğinin tehlikeye girme riskinin bulunduğu belirtilmiştir.

DHMI'nin işletilmesinden sorumlu olduğu havalimanlarında, güvenlik açısından önem verdiği bir hususta havalimanında görevli olan personellerin tanımlanmasında kullanılan ve her havalimanı için özel olarak hazırlanan giriş kartlarıdır. Bu kartlar her personel için bağlı oldukları şirketlerce gerçekleştirilip, ilgili şehirdeki mülki amirliğin izniyle çıkarılan kartlardır. Bu kartların üzerinde personel adı, soyadı, çalıştığı şirket, görevi ve görevine istinaden girebileceği alanların numaralandırılmış haldeki kodları göstermektedir. Bu kartlar her yıl yenilenip, güvenliği ve sorumluluğu çalışan personeli aittir. Kartın kaybolması durumunda kart sahibinin ilk olarak çalıştığı kuruma ve ilgili havalimanının polis merkezine başvuruda bulunup, ifade verdikten sonra kaybolan kartın iptalini ve yeniden çıkartılmasını talep etmektedir. Bu sırada kişi kartı kaybettiği için de para cezasına çaptırılır (SHGM, 2009, s. 5-7, 2018a, 2018b, 2021).

Apron giriş kartının kaybolması büyük bir güvenlik açığıdır. Belki personelden çalınan o kart, terör örgütlerinin eline geçip havalimanında saldırıda bulunmalarında önemli bir silaha dönüşebilir. Bunun sonucunda; meydana gelen insani kayıplarla birlikte, o havalimanındaki güvenlik açığı ortaya çıkmaktadır. Havalimanları gibi önemli noktalarda saldırıyı gerçekleştiren terör örgütü açısından önemli bir propagandanın da gerçekleşmesine neden olacağı vurgulanmıştır. Buna benzer önemli saldırılarla birlikte, apron kartının yolcular ya da belirli alanlara girmeleri yasak olan personel tarafınca bulunması durumuysa; yolcular açısından: uçuş güvenliğini sağlamak amacıyla kendileri için yasaklı bir alan olan, uçakların hizmet aldığı apron sahasına çıkmaları durumunda; kendilerinin, apronda çalışanların ve uçuş ekipmanlarının güvenliklerini tehlikeye atıp, herhangi bir kazaya sebep olmalarının ihtimali bulunmaktadır. Belirli alanlara girmeleri yasak olan personeller içinse, güvenlik açığına sebebiyet vermektedir.

Bu tarz olayların meydana gelmesi hem havalimanının bulunduğu ülkedeki havacılığa olan güvenin azalacağı gibi, yurtdışından tatil veya iş amaçlı o ülkeye gelen yabancı turist sayısında düşüşler meydana getirmesi ihtimalini bulunmaktadır.

2.2. Uluslararası Anlaşmalar

Havacılık hukukunun oluşturulmasından günümüze kadar geçen sürede, her zaman birtakım eksikler ortaya çıkmıştır. Bu eksikliklerin giderilmesi için dünya genelindeki bütün ülkeler belirli adımlar atmışlardır. Bu adımlardan en önemlileri de uluslararası yapılan anlaşmalar şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Her ne kadar anlaşma yapılmış olsa dahi; bu anlaşmaların içerisinde zamanla yeni eksikliklerin ortaya çıktığı görülmektedir.

Yapılan bu anlaşmalara bakıldığında: Paris Havacılık Sözleşmesi (1919), Madrid Sözleşmesi (1926), Havana Sözleşmesi (1928), Varşova Sözleşmesi (1929) Chicago Sözleşmesi (1944), Tokyo Sözleşmesi (1963), La Haye Sözleşmesi (1970) ve Montreal Protokolü (1971) şeklindedir.

2.2.1. Paris Sözleşmesi (1919)

İlk hava aracının uçuşunun gerçekleşmesiyle birlikte, ülkeler arasında yaşanan hava sahasının egemenliği konusundaki tartışmalarında başladığı görülmüştür. Belirtilen tartışmalardan ilki; Almanya'dan kalkış yapıp, Fransa'ya geçiş yapan hava balonlarının geçmesi olarak kayıt altına alınmıştır. İki ülke arasında yaşanan bu gerilim, uluslararası alanda havacılıkla ilgili kuralların yetersizliğini ortaya çıkarmıştır. İlerleyen zamanlarda; farklı ülkeler arasında benzer olayların oluşmaması amacıyla, bir anlaşmanın yapılması zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Tespit edilen amaca istinaden toplanan ülkeler, 1919 yılında Paris'te gerçekleştirilen konferansta Paris Havacılık Sözleşmesi'ni imzalamışlardır. İmzalanan sözleşmenin bir diğer önemiye, havacılık alanında imzalanan ilk uluslararası sözleşme olmuştur (Michaelides-Mateou, 2017, s. 319).

Paris Sözleşmesi'nde kabul edilmiş olan bazı kararlar; her ülkenin kendi üzerinde yer alan ulusal hava sahasında tam egemenlik hakkı bulunduğu, uçuş gerçekleştirme amacındaki her uçağa ait olan, bağlı bulunduğu ülkeyi belirten tescilini hem Paris sözleşmesine üye olan her ülkeye bildirilmesi hem de uçağın üzerinde yer alması gerektiğini, uçakların içerisinde fotoğraf makinası, patlayıcı, silah, askeri malzeme taşınması yasak olduğu, pilotların lisanslarının, anlaşmaya üye ülkelerin oluşturdukları komisyonca onaylanmış olmasıyla geçerliliğini kazanacağı, uçuşa hazırlanan uçakların, sadece üye ülkelerin izinlerine tabii telsiz ve teknik cihazları kullanma olanağının tanımlanmıştır. Sözleşme sivil uçakları ele alıp, askeri uçaklar

hakkında yorumda bulunmamıştır. 10 kişiden fazla yolcu taşınması gerçekleştiren her uçağın üye ülkelerin belirlediği haberleşme cihazlarını taşımalarının zorunlu olduğunu ve cihazların sadece gerekli lisans eğitimini alan görevlilerce kullanması gerektiği belirtilmiştir (Paris Convention, 1919, s. 1-7).

Paris Sözleşmesi'nde kararlaştırılan konularsa; üye ülkelere ait olan hava araçlarının, uçuş anındaki havacılık güvenliğiyle ilgili teknik hususları ele aldığı vurgulanmıştır. Fakat, uçuş anında; bir veya birden fazla yolcunun ölümü veya yaralanması, yolculara ait bagajların zarar görmesi, kaybolması ve havalimanlarının terminal binalarında alınması muhtemel güvenlik önlemleri gibi insan temel alan konularda çözüm önerileri belirtilmemiştir (Çoban & İpek, 2020, s. 96).

Belirtilen durumlar uçuş güvenliğinden sonra ikinci plana atılsa da insanların hava ulaşımını tercih etme sebebi olan zaman, ekonomik ve güvenli olması nedeniyle önem arz ettiği görülmüştür. Olası bir olumsuzlukta, ülkelerin turizm sektörlerine de zarar verebileceği bilinip, ülkelerin uluslararası alanda siyasi veya ekonomik güç kaybetmelerine neden olmaktadır. Bir havalimanında ya da bayrak taşıyıcısı hava yoluna yönelik gerçekleşme ihtimali bulunan terör saldırıları veya uçak gecikmeleri karşısında gerekli önlemlerin alınmaması, yerli ve yabancı turistlerin güvenliklerinden endişe etmek ihtimalini arttırmaktadır. Turizm sektörüne yönelik gerçekleşebilecek bir saldırı; ülkelerin uluslararası platformlarda, ekonomik ve siyasi güven imajlarını olumsuz yönde etkilemektedir. Bunun sonucunda turizmden gelir elde eden ülkelerin yaşayacakları gelir kaybı nedeniyle, ekonomik kriz yaşama ihtimallerini arttırmaktadır. Havayolu şirketleri açısından bakıldığında; yolcuların, rakip hava yollarını tercih etmelerine neden olmaktadır. Yeterli sayıda yolcuya ulaşamaması durumunda; operasyon ve uçak bakım giderleri, taşeron hizmetleri, genel idari harcamaları, kira ve imtiyaz ödemeleri gibi giderler de eklendiğinde hava yolunu iflasa kadar sürükleyecek bir durum meydana gelebilir.

İnsani güvenlik açısından; bu sözleşmenin devleti merkeze alan bir güvenlik anlayışı benimsediği görülmüştür. Herhangi bir uçuş operasyonunun da ilk olarak, uçağın tescilinin bulunduğu ülkenin uluslararası siyasetteki güvenliği, egemenliği ön plana alınmıştır. İnsan yaşamına, sağlığına yönelik oluşabilecek herhangi bir maddeyi içermemiştir.

Sözleşmedeki başka bir olumsuzluk; üye ülkeler arasında, muhtemel hegemonya tartışmalarını ve eşitsizliği oluşturmuştur. Sözleşmenin başlangıcında üye ülkelerin, birbirlerine karşı eşit çıkar içerisinde olduğundan bahsedilmiştir. Alınacak kararların oy çokluğuyla alınacağı belirtilmiştir. Fakat anlaşmanın 34.maddesinde her üye ülkenin oyu 1 sayılırken, kurucu ülkelerin oylarının 5 oya eşit olduğu, alınacak her kararda bu yöntemin uygulanacağı kararlaştırılmış (Paris Convention, 1919, s. 1-7).

2.2.2. Madrid sözleşmesi (1926)

Paris Sözleşmesi'nin asıl amacı tüm dünya genelinde kabul görülen bir sözleşmenin imzalanıp, kabul edilmesi olmuştur. Ama belirli sayıda ve bölgeye hitap eden bölgesel bir anlaşma olarak tarihteki yerini almıştır. Paris anlaşmasının imzalanması sonrasındaki yıllarda 1.Dünya Savaşı'nda yer alan İtilaf devletleri tarafından, savaşın içerisine dahil olmayıp, tarafsızlığını belirten ülkelere Paris Sözleşmesi'ndeki maddeleri kabul etmeleri gerektiği yönünde baskılar yapılmıştır. Tarafsızlığını belirten ülkelerin içerisinde yer alan İspanya, sözleşmedeki 34.maddenin taraf ülkeler arasında eşitsizlik problemlerini meydana getirdiğini belirtip, sözleşmeyi kabul etmediklerini bildirmiş. Zaman içerisinde; İspanya ve Güney Amerika ülkeleri arasında havacılık ve ekonomik faaliyetlerde artışların meydana geldiği görülmüştür. Gerçekleşen başka bir durumsa; ABD ve Amerika kıtasında ülkelerin Paris Sözleşmesi'ndeki protokollere uymamaya başlaması şeklinde gerçekleşmiştir. Bu olaylar sonrasında İspanya'nın siyasi açıdan güç kazanmak amacıyla, Portekiz ve 19 Latin Amerikan ülkesini, Madrid'de davet etmiştir. 1926 yılında İspanya önderliğindeki 20 ülke Madrid sözleşmesini imzalamıştır (Pelsser, 2021a, 2021b,2021c).

Madrid Sözleşmesi'ndeki kararlar incelendiği zaman; çoğu maddenin Paris Sözleşmesi ile aynı olduğu tespit edilmiştir. Sözleşme'nin 1 ve 2.maddeleri aynı şekilde başladığı, hava sahaları egemenliği bakımından mutlak egemenlik anlayışı savunulmuştur. Sözleşmeye taraf olmayan ülkelere ait uçakların, üye ülkelerin hava sahalarını kullanma konusundaki belirsizlik bu sözleşmedeki en önemli eksiklik olarak belirtilmiştir. İspanya haricinde diğer üye ülkeler tarafından; havacılık alanında herhangi bir ilerleme oluşturmadığı da vurgulanmıştır. Madrid Sözleşmesi, İspanya tarafından Paris Sözleşmesi'nin kurucu üyelerine yapılan; diğer ülkeler üzerin hakimiyet

kurmaya yönelik olduğu eleştirisinin, farklı bir çeşidi olarak yorumlanmıştır (Kusumaningrum, 2017, s. 523-524).

İnsani güvenlik açısından baktığımızda; Madrid Sözleşmesi devleti merkeze alan, geleneksel güvenlik anlayışını benimsemiştir. Devlet güvenliğinin daha fazla öneme sahip olduğu, teknik açıdan egemenliği korumaya yönelik yapılacaklardan bahsetmiş. Sözleşme içeriğinde; havacılık alanında insan güvenliğini sağlamaya yönelik yapılması gereken veya düşünülen herhangi bir öneri de bulunmamıştır. Paris Sözleşmesi'nde olduğu gibi ülkeler arası yaşanabilecek hegemonya mücadelesinin, İspanya öncülüğünde yapılmaya çalışıldığı ama başarısızlıkla sonuçlandığı görülmüştür.

2.2.3. Havana sözleşmesi (1928)

20.nci yüzyılın ilk yarısındaki savaşlar sonrasında, tüm dünyanın kabul ettiği, barışın korunması amacıyla kararlar alması gereken bir yapıya ihtiyaç duyulduğu görülmüştür. Hem bu amacı gerçekleştirmek hem de ABD'nin uluslararası alanda çıkarlarının korunması amacıyla, ABD Başkanı Woodrow Wilson'un liderliğinde Milletler Cemiyeti oluşturulmuştur (Gürbüz, 2002, s. 87). Fakat kendi ülkesindeki izolasyon stratejisini savunan politikacılar ve ABD Senatosu tarafından belirtilen karşıt görüşlerin etkisiyle hedeflenen amaca ulaşılması konusundaki girişimler başarısız olmuştur. 1923 yılına geldiği zaman ise; 5.ncisi gerçekleştirilen Uluslararası Amerikan Devletleri Konferansı'nın bir kolu olan Pan-Amerikan Birliği Yönetim Kurulu'nun aldığı bir karar sonucunda, Amerika Kıtası Ticari Havacılık Komisyonu adında bir komisyon oluşturulmuştur. Oluşturulan bu komisyon tarafından 1927 yılında kabul edilen projeye göre, 1928 yılında Havana'da 6. Uluslararası Amerikan Devletleri Konferansı'nın düzenlenmesi kararlaştırılmıştır. 1928 yılında düzenlenen bu konferansta ise Havana Sözleşmesi imzalanmıştır (Pelsser, 2021a, 2021b, 2021c).

Bölgesel olarak imzalanan sözleşmenin ilk iki maddesi Paris Sözleşmesi'nin maddeleriyle aynı şekilde yazılmıştır. Üye ülkelerin kendi hava sahalarında tam ve mutlak egemenlik görüşü tanınmıştır. Genel olarak hava araçlarının tescilleri, pilot lisanslandırmaları, üye ülkeler arasında uluslararası havacılık kurallarının özelleştirilmesi, pist ve havalimanlarının özelliklerinin belirlenmesi gibi teknik açıdan kararların alındığı görülmüştür. Havana sözleşmesinin, Paris sözleşmesinden

farklıysa; hava sahalarındaki trafik haklarının gelişen liberal dünya ekonomisine uyumlu olması yönünde adımlar atılması şeklinde belirtmiştir. (Kusumaningrum, 2017, s. 524).

Hava sahaları açısından 5.nci maddesine göre; üye devletlerin hava sahalarında uçuşa yasaklı alanları belirleme hakkı verilmiştir. 30.maddede üye ülkelerin; sözleşmeye taraf olmayan ülkelerle hava trafiği gerçekleştirme amacıyla özel anlaşmaları oluşturmalarına izin verilmiştir (Durak, 2020, s. 374).

Havana Sözleşmesi'nin de insan güvenliğini sağlamaya yönelik yapılması gereken uygulamalarla ilgili öneri gerçekleştirilmemiştir. Merkezi konuma geleneksel güvenlik anlayışı olan; devlet merkezli güvenlik temelinde oluşturulmuş. Paris ve Madrid Sözleşmeleri' ne benzer bir biçimde, Amerika kıtası üzerindeki ülkeler arasında hegemonya kargaşasını meydana gelmesini sağlamıştır. Bu kargaşada mücadelesinde ABD'nin diğer ülkelere oranla, öncü olduğu bir sistem olduğu belirtilmiştir.

2.2.4. Varşova sözleşmesi (1929)

Birinci Dünya Savaşı sonrasında, sivil havacılık hızlı bir gelişim sürecine girmiştir. Belirtilen bu gelişimle birlikte, birçok sorunda ortaya çıkmıştır. Yıllar boyunca, ülkelerin hava sahalarını korumak amacıyla, diğer ülkelerle bölgesel veya ikili anlaşmalar imzalayıp, belirli teknik kurallar belirlemişlerdir. Ülkelerin söz konusu amaca yönelik imzaladıkları Paris Sözleşmesi'nde belirlenen bu kurallar çerçevesinde oluşturulmuş olan, 20.yüzyılda çoğu ülkenin kabul ettiği ilk havacılık anlaşmasıdır. Sözleşmenin içeriğinde, bir uçak seyahati sırasında gerçekleşme ihtimali bulunan ölüm veya yaralanma durumlarına yönelik hazırlanmış olan bir maddenin bulunmadığı gözlemlenmiştir (Paris Convention, 1919, s. 1-7). Gerçekleşen herhangi bir olumsuzlukta ülkelerin yerel hukuk kuralları geçerliliğini korumakta ve uygulama zorunlunun olduğu açıklanmıştır. Ama yabancı bir havayolunda gerçekleşen bir olay karşısında alınması gereken kararlar hakkında uyuşmazlıkların meydana geldiği görülmüştür (Pelsser, 2021a, 2021b, 2021c).

Uluslararası hava ulaşımındaki bu sorunun çözümüne yönelik belirli standartların oluşturulması amacıyla 1929 yılında Varşova Sözleşmesi imzalanmıştır. Sözleşmenin yürürlüğe girişiyse tüm üye ülkelerin imzalanması sonrası, 1933 yılında gerçekleşmiştir. Ulusal veya uluslararası uçak seyahatlerinde; insanların fiziki veya

ruhsal olarak zarar görmeleri, bagaj, kargo hasarları ile kaybolma durumlarında, hava yollarının sorumluluklarını belirleyen ilk sözleşmedir (Selamoğlu Kaplan, 2020).

Sözleşmenin bazı maddeleri; yolculara ait bagajları veya eşyalarının havayoluyla taşınması anında oluşacak zarar ve kayıptan havayolunun sorumlu olduğu belirtilmiştir. (Shaw, 2003, s. 496). Fakat sorumluluğun yürürlüğe girmesin için bazı kurallar bulunmaktadır. Sözleşmenin 4, 9, 10 ve 26. maddelerine istinaden uçuşun gerçekleştiği havayolunun sorumluluktan kurtulması konusundaki hususlar açıklanmıştır. Belirtilen maddelere bakıldığında; Madde 4: Taşınan bagaja ait etiketin üzerinde; adet, kilo, etiket numarası olmaması, Madde 9: Taşımanın başlangıç noktası, Madde 10: Yolcunun kayıp bagajıyla ilgili eksik veya yanlış içerik bilgisi belirtmesi, Madde 26: Yolcunun bagajının hasarlı geldiğini havalimanı içerisinde tespit ettiği anda belirtmelidir. Eğer havalimanı sınırları dışında fark ettiyse; en fazla 7 gün içerisinde havayoluna yazılı başvuruda bulunması gerekir. Kaybolan bir bagajın bulunup, yolcuya teslimi sırasında hasar mevcutsa, misafirin 14 gün içerisinde havayoluna yazılı bir başvuru gerçekleştirmesi gerekliliği belirtilmiştir. Eğer bu süreler içerisinde, herhangi bir başvuru gerçekleşme ise, taşımanın sorunsuz olduğu kabul edilmiştir (ICAO, 1929a, s. 3,5, 10, 1963b, 2002, 2021c, 2022d).

Yolcunun ölmesi veya fiziki olarak bir zarardan etkilenmesine benzer durumlarda, zararın oluşmasına sebep olan olayın uçuş anında, uçağa binişi veya indiği anda gerçekleşmiş ise olaydan sorumlu olan tarafın, hava yolu olduğu belirtilmiştir. Ama havayolu hem kendi çalışanları hem de hizmet aldığı yer hizmeti çalışanlarının gerekli tedbirleri aldığını veya gerçekleşen olayla ilgili tedbirin olanaksız olduğunu kanıtlarsa sorumluluğundan kurtulabileceğini bildiren ek kural oluşturulmuştur (Güner Özbek, 2016, s. 329).

Yolcular ve yakınlarınca; ölümle sonuçlanan kazalarda veya uğradıkları fiziki zararın teminine yönelik dava açmak istediklerinde, problemin çözümüne yönelik, havayolunun sicilinin kayıtlı olduğu ülkedeki yerel mahkemelere dava açabilecekleri belirtilmiştir. Dava açmak için gereken süre ise; uçak seyahatinin gerçekleştiği günden itibaren 2 yıl sonrası olarak hesaplanmıştır. Eğer bu süre içerisinde mahkemeye başvuru yapılmazsa, yolcuların zararlarının karşılanmasına yönelik haklarından vazgeçtikleri düşüncesi kabul edilmiştir (ICAO, 1929a, s. 11, 1963b, 183302021c, 2022d). Dava açılması durumunda, havayolu tarafından yolcuya ödenen tutardaki sınırsa 125.000 Frank'ı geçmemesi şeklinde kararlaştırılmıştır. Yerel mahkemenin,

ülkenin kendi hukuk sistemi aracılığıyla yorumlaması sonucunda ödenecek tazminat tutarının; kime, ne kadar verileceği kararlarını verme serbestliği tanınmıştır. Ama yolcu ile havayolu kendi aralarında anlaşarak, ödenecek tutar konusunda ortak kararı mahkemeye sunabilecekleri kararlaştırılmıştır. Kayıp bagajlar hakkında belirlenen tutarsa; 1 kilo ağırlık üst sınır 250 frank olarak hesaplanmıştır. Yolcunun bagaj kilosu ne kadarsa, bu tutar sınır olarak belirlenip, hesaplanma yapılmıştır. Havayolu tarafından, ödenecek tutar belirlendikten sonra, uçuşun gerçekleştiği sırada bagaj içerisindekilerin değerinin, seyahatin gerçekleştiği tarihlerden daha az olduğunu belirtmedikçe, mahkeme tarafından belirlenen tutarı ödemesine karar verilmiştir (ICAO, 1929a, s. 9, 1963b, 2002, 2021c, 2022d).

Sözleşme içerisinde belirtilen bu maddelerde; davaları açacak, tazminatı alacak kişilerin yolculara olan yakınlık dereceleri belirtilmemiştir. Bir başka eksiklikte, taraf ülkelerin hukuk sistemlerinin seviyelerinin aynı olmaması sonucunda, farklı tutarlarda kararlar çıkma olasılığıyla ilgili de herhangi bir önlem alınmamıştır.

İnsani güvenlik açısından Varşova Sözleşmesi; devlet merkezli bir anlayış dahilinde ülkelerin havacılık alanındaki hakimiyetlerini arttırmaya yönelik gerçekleştirilen faaliyetler yerine, ulusal ve uluslararası uçak seyahatlerinde havayolu şirketleri ile yolcuların yaşamış oldukları aksaklıklar, uçuşlarda yaşanan teknik uyumsuzlukların çözümüne yönelik oluşturulmuştur. Sözleşmenin bünyesinde, taraf ülkelerin birbirlerine yönelik hegemonya faaliyetlerinin olmaması açısından kendisinden önceki sözleşmelere göre, yeni bir bakış açısını oluşturmuştur. 1920’li yıllarda devlet merkezli güvenlik anlayışının hâkim olduğu dönemlerde istemsizce insani merkez alan bir güvenlik anlayışına uygun bir sözleşme imzalanmıştır.

Sözleşme içerisindeki eksikleri incelediğimizde; kendisinden önceki sözleşmelere benzer olarak, hava sahalarının hakimiyeti konusunda yorumda bulunmamıştır. Güvenlik açısından; havalimanı ve uçuş güvenliğine yönelik kararlara yer verilmemiş. Sözleşme çoğunlukla havayollarının ölüm, yaralanma, bagaj aksaklıkları gibi teknik sorumluluklara yoğunlaşmıştır. Fakat, sözleşmede belirtilen teknik konuların oluşumundaki diğer aktörleri geri plana atmıştır. Havalimanı, hava yolu, yer hizmetleri firmalarında çalışanların, Varşova Sözleşmesi’nin konusunu olan bagajların taşınması, kayıt altına alınması gibi birçok konudan sorumlu oldukları belirtilmiştir. Sözleşme içerisinde konusu olan bagajlar ile yolcuların güvenli bir uçuş için yapılması gereken faktörlere değinilmemiştir.

2.2.5. Chicago sözleşmesi (1944)

İkinci Dünya Savaşı'nın etkisiyle; ülkelerin kendilerini korumada veya saldırı amaçlı kullanmak için, uçak üretimini ve teknolojisini olağandışı bir hızda arttırmıştır. Savaş sonrasında, üretilen askeri uçaklarının, sürekli gelişim içerisinde olan sivil havacılıkta kullanılmasına karar verilmiştir. Fakat, dünya genelinde, bu uçakların kullanacakları hava sahaları ve havalimanları açısından politik ve uygulama eksiklerinin olduğu tespit edilmiştir. Hem belirtilen eksiklerin giderilmesi hem de küresel taşımacılık ağının oluşturulması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu amaçla, 1944 yılında ABD önderliğinde 54 ülke Chicago eyaletinde toplanıp, Chicago anlaşması imzalanmıştır (Matignon, 2019). Günümüzde dünya genelinde 191 ülkenin kabul ettiği bir anlaşma olarak devamlığını sürdürmektedir. (Dempsey & Manoli, 2017, s. 201).

Chicago sözleşmesinin içerisindeki hukuksal normlar incelendiğinde; tüm ülkelerin kendilerine ait olan ulusal hava sahaları hakkında tam ve mutlak egemen olmaları görüşüyle birlikte, hava sahalarında gerçekleşen tüm sivil uçuşlara yönelik, sözleşme de belirtilen kısıtlamalar ve açık denizler üzerindeki uçuş serbestliği, sivil uçakların sadece bağlı buldukları ülkelere göre tescillendirilmeleri şeklinde sıralanmıştır (Dempsey & Jakhu, 2017, s. 6).

Chicago sözleşmesi içerisinde havacılığın geliştirilmesine yönelik olarak dört sözleşmeyi barındırmıştır; Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, Uluslararası Hava Servisleri Transit Anlaşması ve Uluslararası Hava Ulaşımı Anlaşması şeklinde belirtilmiştir (Özkanlısoy, 2020, s. 225).

Belirtilen sözleşmeler incelendiğinde; Dünya genelinde uluslararası sivil havacılığın, düzenli bir şekilde sürekliliğine yönelik, oluşturulması planlan bu kuruluşa ait anlaşmanın tüm üye ülkelere onaylanması, teknik hazırlıkların düzenlenmesi gibi gereken adımların atılması sürecine yönelik olarak ICAO'nun yerini alması planlanan geçici bir kurumun oluşturulması kararlaştırılmıştır. Belirlenen karara istinaden; 1945 yılında Chicago Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi imzalanmıştır. İmzalanan bu anlaşmayla birlikte PICAÖ isminde geçici bir organizasyon oluşturulmuştur (Bliss, 2019, s. 1),(Binaghi & Ljungberg, 1945).

Sözleşme içerisinde yer alan diğer bir sözleşme ise, Uluslararası Hava Servisleri Transit Sözleşmesi'dir. Bu sözleşmenin belirtilen husus ise üye olan

ülkelerin, tarifeli bir şekilde gerçekleşen uçuşlarda, karşılıklı bir şekilde tanımış oldukları uçuş serbestliği şeklinde nitelendirilmiştir. Buna göre; üye ülkelere ait hava araçları, diğer ülkelerin hava sahalarına iniş yapmadan geçebildikleri veya ticari amaç dışındaki sebeplerle, diğer üye ülkelerin havalimanlarına iniş gerçekleştirme hakkı tanımlanmıştır. Ticari amaç dışında iniş hakkını için, teknik ve acil inişleri örnek verilmiştir. Gerçekleştirilen bu tarz inişlerde; uçakların yolcu, kargo ve yük alıp, indirmelerin yasaklanmasıdır.

Uluslararası Hava Ulaşım Sözleşmesi'yle, uluslararası tarifeli uçuşları kapsayan, sözleşmeye üye ülkelere beş ana serbestlik hakkı tanımlanmıştır. Bu beş ana serbestliğin ilk ikisi, Transit Sözleşmesi'yle aynı şeklindedir. Farklı olan üç serbestlikse: hava araçlarının tesciline kayıtlı olduğu ülke içerisindeki farklı havalimanlarından yolcu ile kargo taşıma hakkı, hava araçlarının tesciline kayıtlı olduğu ülkenin vatandaşı olan yolcular ve kargoları, diğer üye ülkeye indirilmesi hakkı ve üye ülkelerden birinden kendi ülkesine yolcu ve kargo indirmesi hakkı şeklin ilan edilmiştir (Krasnicka, 2010, s. 197-200).

Chicago Sözleşmesi içerisinde yer alan Uluslararası Hukuk Kaidesi olarak adlandırılan hususlarsa, ülkelerin hava sahalarındaki hakimiyetinin açısından; hukuki olarak üye ülkelerin birbirlerini tanımaları ve havaalanlarının fiziki şartlarıyla seyrüsefer cihazlarının benzer türde olması gerektiği vurgulanmıştır. Belirtilen bu durumla aykırı olarak Kıbrıs adasının kuzey kısmında yer alan Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti örnek verilmiştir. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin bağımsızlığının sadece Türkiye tarafından tanınması ve Ercan Havalimanı'nda kullanılan seyrüsefer cihazların Chicago Sözleşmesi'nin 15.maddesi'ne istinaden denetlemelerin gerçekleştirmediği öne sürülerek, sözleşmeye üye devletlerin, KKTC'ye uçuş gerçekleştirmemeleri gerektiği belirtilmiştir (Erotokritou, 2012). Buna karşın; adanın güneyinde yer alan Güney Kıbrıs Rum Cumhuriyeti'nin dünya genelindeki diğer ülkelerin tanınması ve gerekli denetlemelerin yapıldığı belirterek, GKRC hava sahasının kullanılması kararlaştırılmıştır.

Chicago Sözleşmesi'nin kapsamında yer alan uçakların ayrımı açısından; devlet ve sivil uçaklar şeklinde iki sınıfa ayrılmış. Sözleşme içeriğinde ise sadece sivil uçaklar ile ilgilenileceği belirtilmiştir. Devlet uçaklarının, başka bir ülke hava sahasından geçişi veya o ülkeye iniş gerçekleştirilmesinden önce, izin alma zorunluluğunun olduğu vurgulanmıştır. Bununla birlikte, dünyadaki tüm sivil ya da

devlet uçaklarının gerçekleştireceklerini uçuşlardan önce ve uçuş anında; üzerinden geçiş yaptıkları veya acil iniş gerçekleştirmeleri gereken bir hususun bulunduğu belirtilmiştir. Belirtilen bu hususta; karşı ülkeye ait hava hukukuna ve egemenliğine zarar verme ihtimali bulunan bir eylemde bulunmayacakları konusunda net bir bilgilendirme yapmaları gerekliliğine değinilmiştir (Keser & Meral, 2016, s. 35).

Eğer değinilen bu husus yerine getirilmezse, başka bir ülkeye ait olan uçağın, hava sahasını kullandıkları ülkenin askeri uçakları tarafından düşürülme riskinin olduğu belirtilmiştir. Bir ülkenin, başka bir ülkeye ait uçağı düşürmesi; iki ülke arasında siyasi, askeri, ekonomik sorunları beraberinde getirir. 2015 yılında yaşanan bir hadisede, Rusya'ya ait Su-24 tipi savaş uçağı, Türkiye hava sahasındaki sınırı ihlal etmesi nedeniyle Türkiye tarafından düşürülmüştür. Esasen Türkiye tarafından angajman kuralları çerçevesinde, kendi egemenliğini ve hava sahasını koruma amaçlı, uluslararası hukuka uygun bir hareket olarak kabul edilmiştir (Keser & Meral, 2016, s.33). Türkiye tarafından yapılan açıklamaya göre; Rus Su-24 tipi savaş uçağının, 10 defa Türk hava sahasını ihlali, sonrasında Türk askeri uçaklarınca belirtilen uyarılara karşılık vermemesi sonucunda düşürülmüştür. Konuyla ilişkin belgelendirmelerde; radar çizelgeleri, görüntü ve ses kayıtlarının uluslararası basına sunulmuştur (Özlük, 2015, s. 9). Olay sonrasında; iki ülke yönetimlerinin birbirlerine karşı sert diyaloglar gerçekleşmiştir. 24 Kasım 2015 tarihinde askeri uçağın düşürülmesinden sonraki 10 gün içerisinde, Rusya'dan Türkiye'ye karşı ekonomik yaptırımlar uygulanmıştır. Türkiye'den yapılan gıda maddelerinin ihracatında; Türk şirketlere karşı kısıtlamalar, Rus vatandaşlarının Türkiye'de tatile gitmelerini tekrardan gözden geçirmeleri konusunda uyarılar, tarifeli uçuşların iptalleri, iki ülke arasındaki vizesiz seyahat uygulanmasının kaldırılması gibi birçok ekonomik yaptırım gerçekleştirilmiştir. Yapılan bu yaptırımlara ek olarak; Türkiye'den ihracat amaçlı gelen turlara ve Karadeniz üzerinde gelen gemilerinde detaylı denetimlere tabii tutulmaları kararı alınmıştır. Rusya'daki tur operatörleri de Türkiye'ye yönelik tüm tatil turlarını iptal ettiklerini açıklayıp, Türkiye'de bulunan turistlerin ülkelerine geri gelmeleri yönünde tavsiyelerde bulunulmuştur (BBC Haber Türkçe, 2015).

Chicago Sözleşmesi'ndeki bir başka karara göre üye ülkelere; belirli koşullara istinaden, hava sahalarını kullanıma kapatma yetkisi tanımlanmıştır. Sözleşmedeki bu yetkiye istinaden, ülkelerin kendi hava sahalarını kapatmaları sonucundan, o ülke

üzerinde gerçekleşen hava trafiğinde yaşanacak yoğunlukta değişimlerin meydana gelebileceğinin unutulmaması gerektiği hususuna değinilmiştir. Sözleşmede belirtilen yargıda, ülkelerin hava sahaları üzerindeki hakimiyetlerindeki ilgili husustaki normundan imtiyaz verilmediği görülmüştür. Fakat belirtilen kısıtlamaların, mutlak sebeplere bağlanması gerekliliğini vurgulamıştır. Belirtilen sebeplerse; Kamunun Sağlığı ile İlgili kısıtlama, Gümrük ile Zabıta hususlarında getirilen kısıtlama, Askeri İhtiyaçların neden olduğu kısıtlama ve Kamu Güvenliği açısından kısıtlama şeklindedir.

Üye ülkelere verilen bu hakkın kullanımı sırasında, eşit ve adaletli bir biçimde uygulamaları gerektiği belirtilmiştir. Üye ülkelere uygulmaya geçirilen bu sınırlamalardan en çok etkilenen kesim olan havayolu şirketleri açısından; ekstra masraf, müşteri memnuniyetsizliği şeklinde geri dönütler almışlardır. Yolcuların uçuş sürelerinde yaşanan artış nedeniyle; yaşamış olduğu zaman kayıplarının, insanın psikolojisi üzerindeki etkilerinde artışlar meydana gelme ihtimalini arttırdığı gözlemlenmiştir. Kabin ekibi açısından; yorucu uçuş sürelerinin artması fiziki olarak da yıpratmıştır. İç savaşın yaşandığı bir ülkenin hava sahası, ICAO tarafından gereken anda kapatılmadığı zaman, hava sahasından geçiş yapma ihtimali bulunan birçok sivil uçağın saldırıya uğrama riskinin arttırabileceği hususuna değinilmiştir.

Siyasi olarak sorun yaşayan iki ülkenin, karşılıklı ve nedensiz bir şekilde hava sahalarını kapatma ihtimali bulunmaktadır. Fakat, Chicago Sözleşmesi içerisinde, bu tarz durumlara karşı ülkelere yönelik herhangi bir ceza veya yaptırım hakkında bilgi bulunmadığı tespit edilmiştir. Örnek olarak Katar'a karşı olarak BAE, Mısır, Bahreyn ve Suudi Arabistan arasındaki hava sahası kapatma olayı örnek gösterilebilir. İlk olarak Bahreyn, Mısır ve BAE Chicago Sözleşmesi'ne imza atıp, onaylayan ülkeler olarak, hava sahalarına yönelik kısıtlama normunu ihlal etmişlerdir. ICAO tarafından yapılan çağrı sonrasında, üç ülke hava sahalarını tekrardan Katar'a açmışlardır. Ama, Suudi Arabistan'ın Chicago Sözleşmesi'ne üye olmaması sebebiyle, Katar'a karşı yapılan hava sahasındaki kısıtlamasını sürdürmüştür. Sonraki süreçte Katar, Uluslararası Adalet Divanı'nda, Suudi Arabistan'a karşı dava açmıştır. Dava günümüzde devam etmektedir. Fakat, dört ülkenin hava sahalarını kapatmaları sonucunda hem ekonomik hem de prestij açısından en fazla zarar görenlerse, Katar ve Qatar Airways olmuştur (Hukukçular Derneği, 2022).

Chicago Sözleşmesi içerisinde uluslararası havacılığın geliştirilmesi amacına yönelik, üye ülkelerin ortak aldıkları kararları uygulamada kılavuz olarak belirlenen 19 farklı ek (Annex) oluşturulmuştur. Eklerle beraber, tüm üye ülkelerin uyması gereken Standartları ve Tavsiye Edilen Uygulamaları (SARP'ler) şeklinde belirtilen uygulamalarla birlikte, sivil havacılıkta sürekliliğini koruyan bir gelişim hedeflenmiştir. Havacılık sektörün içerisindeki personelin lisanslandırılması, çevre kontrolü, uçakların uçuşa uygunluğu, tehlikeli kargolar, uçak tescilleri gibi her konu hakkında yapılacak adımların neler olduğu anlatılmıştır. Uçuş güvenliğini oluşturan bölüm ise ek 17 olarak belirlenmiştir. Sivil havacılık tarihinde yaşanan her olay sonrasında yeniden güncellenmiştir. Dünya genelinde en alt düzeydeki güvenlik önlemlerinden, en üst noktaya kadar olan tüm aşamaların nasıl olması gerektiği hakkında bilgiler vermektedir (Dib, 2022).

Eleştirel ve insani güvenlik açısından bakıldığında; ağırlıklı olarak devleti merkeze alan bir görüşü benimsemiş bir sözleşme olmuştur. Ülkelerin hava sahalarındaki, egemenliklerine zarar verilmemesi için gerekli önlemlerin alınması gerektiği vurgulanmıştır. İnsan güvenliğinin daha az öneme sahip olduğu gözlemlenmiştir. Kendisinden önceki anlaşmalara nazaran, güvenlik konusuna daha fazla değinmiştir. Varşova Sözleşmesi'ne benzer bir şekilde, insani güvenlik konusuna da birkaç kararlar verdiği görülmüştür.

2.2.6. Tokyo sözleşmesi (1963)

Uçak teknolojilerinin gelişmesi, uluslararası uçuşlarda artış yaşanmasıyla beraber, terör örgütlerinin gerçekleştirmeyi planladıkları eylem çeşitlerinde de artış meydana gelmiştir. Tarihi olarak gerçekleştirilmiş ilk uçak kaçırma olayının; 1931'de Pan American Airways'e ait uçağının, Peru vatandaşı olan devrimcileri tarafından gerçekleştirilen eylem olarak kaydedilmiştir. Sonraki yıllarda gerçekleşen uçak kaçırma olaylarında oransal bir artışın yaşanmamıştır. Yapılan çoğu eylemin amacı Sovyetler Birliği'nin egemenliğinde olan ülkelere kaçış amaçlı gerçekleştirilmiştir. 1960'lı yıllardan itibaren, uçakların içinde gerçekleştirilen saldırılar ve uçak kaçırma faaliyetlerin de önemli bir artışın meydana geldiği görülmüştür. Gerçekleştirilen saldırılar hakkında hem hava hukuku hem de diğer hukuk branşlarında, saldırganlara verilmesi planlanan cezai miktarla ilgili olarak herhangi bir kanun maddesi bulunmadığı tespit edilmiştir. 1961 yılında ABD havacılığında

gerçekleştirilen ilk uçak kaçırılması hadisesi sonrasında, konunun önemi tekrardan vurgulanmıştır. Kaçırılan uçak, saldırganlar tarafından Küba'ya indirilmiştir. Olay sonucunda, siyasi olarak gerilim içerisindeki iki ülke bir kez daha karşı karşıya gelmiştir. Konuyla ilgili, ilk ciddi adımsa, 1963 senesinde ABD'nin önderliğinde düzenlenen, uçak kaçırma faaliyetlerine yönelik, hukuki tedbirlerin artırılması amacıyla; "Uçaklarda İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme" şeklinde belirtilen Tokyo Sözleşmesi imzalanmıştır. İmzalanan sözleşme, 1969 yılından itibaren de geçerlilik kazanmıştır (Korkmaz, 2021, s. 66-67).

Sözleşme içerisinde uygulanma alanıysa; ilk madde içerisinde açıklanan, ceza kanununca belirtilmiş olan suçlarla beraber, hava araçlarına veya içerisinde bulunan yolcuların veya kargoların fiziki güvenliklerini tehlikeye atabilecek veya atan her türlü hareket biçiminde belirtilmiştir:

"Akit devletlerden birinde tescil edilmiş bir uçaktaki bir şahıs tarafından, uçuş halinde veya açık deniz üzerinde veya herhangi bir devletin ülkesi dışındaki bir bölge üzerinde işlenen suçlar ve tamamlanan fiillere uygulanır." (Türkiye Cumhuriyeti, 1975a, 1975b, s. 1).

Tokyo Sözleşmesi'nde yer alan ilk maddenin c bendinde sözleşmenin kapsamı belirtilmiştir. Belirtilen kapsama göre; yolcuların hava aracı içerisine alımıyla başlayan, inişini gerçekleştirdiği havalimanında, en son yolcunun hava aracı içerisinden ayrılmasıyla gerçekleşen süreyi kapsamı kararı alınmıştır. (ICAO, 1929a, 1963b, s. 222, 2002, 2021c, 2022d).

Sözleşme'nin uygulanabilirliği için belirlenen kararlarda üye ülkeye ait olan hava aracının; uçuş sırasında, anlaşmayı imzalayan üye ülkelerin hava sahalarında veya deniz üzerinden geçerken, ya da hiçbir ülkenin hakimiyetinde olmayan alanlarda meydana gelmesi gerekliliği kararlaştırılmış (Nawfal, 2013, s. 1).

Sözleşmede belirtilen bir diğer hususta; hava aracı içerisinde, gerçekleşmiş veya ihtimal dahilindeki saldırılara yönelik, hava sahasını kullandıkları ülkedeki kolluk kuvvetlerinin müdahale etmesinin zor olduğu durumlarda, uçuşu yöneten pilot ve kabin ekiplerine, kolluk kuvvetlerinin sahip olduğu yetkileri tanıyan, uygulayabileceklerini belirten ilk sözleşme olmuştur. Uçuş halinde olası bir olay karşısında, ilk olarak pilotun mesuliyetinde, kabin ekiplerinin uçuş güvenliğini sağlamak amacıyla, gerekli oranda güç kullanma yetkisini tanınmıştır. Sorunlu yolcu

veya yolculara müdahale edilmesinde yetersiz kalınması durumunda, pilot ve kabin sorumluluğunda, diğer yolculardan yardım isteyip, suçlu kişi veya kişilere karşı gerekli önlemleri alma sorumluluğu getirmiştir. (ICAO, 1929a, 1963b, s. 226, 2002, 2021c, 2022d).

Tokyo Sözleşmesi'nde uçuş güvenliğini sağlamak amacıyla; risk içeren yolcu davranışlarının tanımı ve yargılanmasına yönelik kararlar alınmıştır. Uçuş öncesinde gerçekleşme ihtimali olan saldırılara yönelik önlemler hakkında, yapılması gereken düzenlemeleri belirtmemiştir (Çoban & İpek, 2020, s. 96).

Sözleşme içerisinde uçak kaçırma eylemlerinin uluslararası suç olduğu konusunda kararlar alınmamıştır. Üye ülkelere, iç hukuklarında, uçak kaçırma eylemine yönelik çalışma önerisinde bulunmamıştır. Sözleşmenin genel amacında; söz konusu hava aracının, tesciline kayıtlı olduğu ülkeye geri gönderilmesini, uçak kaçırma girişiminde bulunan kişi veya kişilerin yargılanması hususunun, hava aracını kaçıran, iniş gerçekleştirdikleri ülkenin yerel kanunlarınca yargılanacakları belirtilmiştir. Suçlu veya suçluların vatandaşlığı bulunduğu ülkeye geri gönderilmesi hususunda; eylemin gerçekleştirilme amacı etkili olmuştur. Eğer siyasi amaçlıysa suçlu veya suçluların ifadesi alınıp iade edilmesi süresinin uzayacağı belirtilmiştir. Diğer açıdan siyasi değilse, kişinin ilk geri dönüş uçağıyla birlikte gönderilmesi kararlaştırılmıştır. Cezai yaptırımlar açısından; iniş gerçekleştirilen ülkenin yerel mahkemelerin kararları esas alınmıştır. (Erem & Keyman, 1970, s. 11-12, 16).

Alınan kararın ülkeler arası farklılıkları oluşturması ihtimali bulunduğu belirtilmiştir. Bunun neden olarak, ülkelerarası hukuki sistemlere farklılıklar, suçlu veya suçluların alacakları cezaların daha az veya fazla olabileceği olasılığını ortaya çıkarmıştır. Belirtilen duruma ilişkin olarak; sözleşmenin içeriğinde herhangi bir ceza yaptırım kararı bulunmamıştır. Bahsedilen eksikliğin ülkelerin arasında birçok tartışmayı meydana getirdiği gözlemlenmiştir. Herhangi bir terör örgütüne; gerçekleştirmeyi planladıkları eylemlere yönelik, ülkeler tarafından verilecek olan ceza miktarlarını öğrenme, kaçış yollarını belirleme gibi farklı planlamalar yapmalarına olanak sağladığı görülmüştür. Sözleşmeye üye olmayan bir ülkeye indirilen hava aracına yönelik müdahalenin zor olması, eylemcilerin kaçışlarının daha kolay olacağı konusunda, saptama olanağı vermiştir. Hava aracı içerisinde seyahat eden insanların zarara uğramaları durumunda, eylemcilerin cezalardan kurtulma ihtimallerini arttırmıştır. Gerçekleşen olayın sonrasındaysa; hava aracının kayıtlı

olduğu ülke ve havayolları açısından zor bir sürecin gerçekleşmesi ihtimali vardır. Belirtilen ihtimalde; olaylı gerçekleştiği ülkenin vatandaşları haricinde diğer ülke vatandaşlarının; uçak kaçırma eyleminin gerçekleştiği ülkeye yönelik uçuş gerçekleştirmemeleri veya transit olarak kullanmama şeklinde tepkiler gösterebilecekleri belirtilmiştir.

Belirtilen olaydan sonra alınan tedbirlerin, insanları tedirgin halde olma ihtimali bulunmaktadır. Havalimanı terminallerinde normal zamanlardan daha fazla kolluk kuvvetin görülmesi, her an bir saldırı gerçekleşecek şekilde korku içerisinde olmaları ve havayolu ulaşımına olan güvenin azalmasına neden olabileceği belirtilmiştir. Olaydan etkilenen diğer bir tarafta, söz konusu ülkede faaliyet gösteren havayollarıdır.

2.2.7. Lahey (Hague) sözleşmesi (1970)

Tokyo Sözleşmesi içerisindeki maddelerde; suçun tanımlanması, cezai eksiklikler, uçak kaçırma eylemlerinin uluslararası açıdan suç şeklinde tanıtılmaması, üye ülkelerin kendi iç hukuklarında düzenlemeler yapmaları konusunda baskı yapılmaması, olayların sonrasındaki soruşturma ve karar aşamasının yerel mahkemelerince gerçekleştirilmesi önemli eksiklikler olarak göze çarpmıştır. Tokyo Sözleşmesi, eylemin gerçekleştiği uçağın tescilinin bulunduğu ülkeye iade edilmesi, yolcuların ve mürettebatın en kısa zamanda uçuşlarına devam ettirilmesi konusunda çalışmalar yapmıştır.

Bahsedilen kararlar sonrası, uçak kaçırma eylemlerinin artmasıyla beraber, gereken önlemlerin tespiti ve düzeltilmesine yönelik olarak; 16 Aralık 1970 tarihinde Lahey’de toplanılmıştır. Düzenlenen görüşmeler sonrasında “Uçakların Kanun Dışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme” adıyla kabul edilen sözleşme 14 Ekim 1971 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Lahey Sözleşmesi’nin kendisinden önce imzalan Tokyo Sözleşmesi’nde benimsenen yaklaşıma nazaran, gerçekleşen uçak kaçırma eylemi tanımlanıp, suç şeklinde belirtilmiştir. Belirtilen suçun kanunen netlik kazanması için bazı öğeleri bünyesinde barındırması gerektiği vurgulanmıştır: Hukuka aykırı bir biçimde olması, kuvvet kullanılması, insanların tehdit edilmesi, uçağın kontrolünü ele geçirmeye çalışmaya teşebbüs edilmesi ve uçuş halindeki bir uçağı, kontrol altına alınmaya çalışması şeklindedir

Lahey Sözleşmesi içerisindeki eksiklikse, suç olarak tanımlanan uçak kaçırma eylemlerini uluslararası bir suç olarak tanımlamayıp; yarı evrensel ceza sistemiyle birlikte, engellemeye yönelik faaliyet gösterilmesi biçiminde belirtilmiştir (United Nations, 1994a, s.23, 88, 2002b, 2003c, 2022d).

Sözleşme uygulanabilirlik açısından; olayın meydana geldiği hava aracının, kalkış veya iniş gerçekleştirdiği meydanın, aynı ülkenin topraklarında yer alan havalimanları olmaması, yurtiçindeki bir uçuş ya da iniş noktasının yabancı bir ülkenin havalimanı olması gerektiği şeklinde belirtilmiştir. Örnek olarak; Ankara-Bodrum uçuşu gerçekleştiren Türk tesciline kayıtlı uçağın, Paris'e kaçırılması sonucunda ortaya çıkan olay sözleşme kapsamındayken, Ankara-Paris uçuşunu gerçekleştirecek olan Türk tescilli uçağının Ankara semalarında kaçırıldıktan sonra Türkiye içerisinde herhangi bir havalimanına indirilmesi durumunda sözleşmenin kapsamına girmediği belirtilmiştir. Ama hava korsanı olan veya şüphelenilen bir yolcunun, bineceği uçağın tesciline kayıtlı olduğu ülkenin vatandaşı değilse, olayın sözleşme sınırları içerisine girdiği gözlemlenmiştir. Bu gibi durumlarda o uçak için iniş ya da kalkış yaptığı yerler önemsiz olmuştur. Zanlı ya da suçlu olduğundan şüphelenilen kişiye yönelik incelemenin yapılıp, söz konusu meydana gelişinden inişine kadar gözlemlenmesi, kişinin mahkemeye çıkarılması kararı alınmıştır. Sonrasındaysa, vatandaşı olduğu ülkeye iade edilmesi kararlaştırılmıştır (Mankiewicz, 1971, s. 200-201).

Sözleşme belirtilen cezai yaptırımlar açısından; yakalanan suçluların, üye ülkenin yerel yasalarına göre en yüksek seviyede ceza verilmesi zorunluluğu getirilmiştir. Lahey'de belirtilen bir yükümlülüğe göre; suçlulara verilecek cezaların miktarları üye ülkelerin yerel mahkemeleri tarafından vermiş oldukları kararlara bağlı olacağı kararlaştırılmıştır. Bunun sonucunda, diğer sözleşmelerde olduğu gibi bazı karmaşıklıklar meydana gelmiştir. Herhangi bir kaçırma olayı öncesinde, hava korsanının önceden araştırıp, cezanın az olduğu ya da hiç olmadığı ülkelere uçak kaçırma ihtimali bulunmaktadır (United Nations, 1994a, s.23, 88, 2002b, 2003c, 2022d). Ülkelerin uluslararası alanda ortak bir paydada buluşmayıp, kendilerince cezalar vermesi sonucunda kaçırılan uçaktaki insanların canlarını ve mallarını tehlikeye atılması ihtimali bulunduğu tespit edilmiştir. Zaten kaçırma olayı yüzünden korku içinde olan insanların, nereye gideceklerini bilmemeleriyle birlikte o yolcuların ailelerin endişeli bekleyişleri içerisinde olmaları, insanları daha da umutsuzluğa kapılmasına, psikolojik travmalar geçirmelerini olanak sağlamıştır.

La Haye Sözleşmesi'nin geçerli olabilmesi için, gerçekleşen olayın hava aracının içerisinde gerçekleşme gerektiği belirtilmiştir. Alınan bu kararlar; uçuş için hazırlanan hava aracına yönelik saldırıları kapsamamaktadır. (ICAO, 1929a, 1963b, 2002, s. 79, 2021c, 2022d). Ek bir husus olarak, uçak kaçırma eyleminin; pilotlar ve kabin ekibince gerçekleşmesi durumunda, sözleşmedeki cezaların uygulanmayacağı kararlaştırılmıştır. Bu durumun, ülkelerin ulusal kanunlarında bulunan önemli bir boşluğu oluşturmaktadır.

Eleştirel ve insani güvenlik açısından bakıldığında; devlet merkezli bir anlayışa sahip olduğu söylenebilir. Ülkelerin egemenlik anlayışı üzerine kurulan anlaşmada, uygulanabilirlik kurallarının çok sınırlı olması, ülke içinde gerçekleştirilen saldırılara karşı önlem almaması, kararlarda insan hayatına yönelik kararlar alınmaması bu teoriyi destekleyici bir anlayışta olduğunu belirtmiştir.

2.2.8. Montreal Sözleşmesi (1971)

1970'li yıllardan itibaren uçak kaçırma yönelik hadiselerin, uçaklara yönelik gerçekleştirilen; silahlı saldırı, sabote etme şeklinde eylemler haline gelmeye başlamıştır. Tokyo ve Lahey Sözleşmeleri'nde belirtilen hadiseler hakkında herhangi bir yorum veya çözüm önerilerinde bulunmamışlardır. İki havacılık sözleşmesinin, konu hakkında yorumda bulunmamaları, yeni bir sözleşmenin oluşturulmasının zorunlu hale gelmesine neden olmuştur. Bunun için, 1971 senesinde Kanada'nın Montreal şehrinde konferans gerçekleştirilmiştir. Konferans sonucunda "Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Montreal Sözleşmesi" adıyla kabul edilen olan sözleşme, 26 Ocak 1973 tarihinde geçerlilik kazanmıştır (Akkutay, 2017, s. 161). Türkiye'nin sözleşmeye üyeliği 1975 yılından gerçekleşmiştir (Türkiye Cumhuriyeti, 1975a, s. 228, 1975b).

Montreal Sözleşmesi kendisinden önce imzalan; Tokyo ve Lahey sözleşmelerinden ayıran en önemli tarafsız; iki sözleşme içerisinde yer almayan, hava araçlarını hedef seçen saldırı ve sabotaj faaliyetlerini uluslararası bir suç olarak ele alıp yorumlaması olduğu belirtilmiştir. Sözleşmenin uygulanabilirliği amacıyla birtakım şartları yerine getirmesi gerektiği vurgulanmıştır. Vurgulanan bu şartlar incelendiğinde; saldırıyı gerçekleştirmeyi hedefleyen kişinin eylemlerinin suçluluğunun kanıtlanmasına yönelik olarak uçuşun gerçekleştiği anlarda, uçak içerisindeki kişinin, başka bir yolcuya yönelik güç kullanmasıyla, uçuş emniyetinin

tehlike altına girmesini sağlayabilmesinin ihtimalinin var olmasıdır. Uçuş hazırlıklarının yapıldığı veya gerçekleştiği anlarda, hava aracının uçuş kabiliyetine zarar vermek amacıyla gerçekleştirilen saldırılarda bulunması, hava aracının teknik aksanlarına zarar verip kullanılamaz hale getiren ve uçuş emniyetini tehlikeye atabilecek nitelikteki mekanizmaların veya maddelerin uçak içerisine sokulması ya da sokulmasını organize etmek, hava aracının, uçuşunu gerçekleştirme için kullanılan seyrüsefer cihazlarına zarar verilmesi veya çalışma sistemlerine müdahalede bulunması ve uçuş içerisindeki yolculara veya basına, bilerek yalan ve yanlış bilgileri yayması sonucunda uçuş emniyetinin tehlike içerisine girmesini sağlarsa, kişinin suç işlemiş olduğunun kesinleştiği kararlaştırılmıştır. Buna ek olarak; bu suçu işleyen veya işleme girişiminde bulunan kişiye, bilerek ve isteyerek yardım eden kişi de suçlu olarak yargılandığı kararlaştırılmıştır (Türkiye Cumhuriyeti, 1975a, s. 228, 1975b).

Montreal Sözleşmesi'nin kendisinden önce imzalanan havacılık sözleşmelerinden ayıran özelliklerden biride; uçaklara zarar vermek amacıyla planlanan eylemin gerçekleştirilmesinin, süre anlamında farklılıkları içerisinde barındırmıştır. Tokyo ve Lahey Sözleşmeleri'nde olayların uçuşun gerçekleştiği anları esas alırken, Montreal Sözleşmesi'nde; hava aracının, uçuşa hazırlanmasına yönelik faaliyet gösteren yer hizmetleri şirketinin personeli, kabin ekibi ve pilotlarca yapılan hazırlık aşamasıyla başlayıp, iniş gerçekleştirdikten sonraki yirmi dört saatlik süreyi esas almıştır. Yapılan bu tanımla birlikte, hava aracının hem uçuş öncesinde hem de sonrasındaki sürede korunması amaçlanmıştır. (Çoban & İpek, 2020, s. 97).

Montreal Sözleşmesi içerisinde yer alan yargıların uygulanmasına yönelik kurallara bakıldığında; kendisinden önceki sözleşmeler gibi yalnızca sivil uçakları kapsamaktadır. Uçaklara yönelik gerçekleştirilen saldırının sözleşmenin 1.maddesindeki a, b, c ve e bentlerince belirtilen durumlara uyması sonucunda; uçuşun iç veya dış hat uçuşu olup olmadığına bakılmaksızın uygulanabilmesi için belirli kurallar oluşturulmuştur. Oluşturulan bu kurallarsa; uçağın planlanan tarifeli uçuş güzergahındaki kalkış veya iniş noktasının, uçağın tescilinin kayıtlı olduğu ülkeden farklı bir ülke olması, uçağı kaçırılanlarınca, başka bir ülkeye iniş yapmaları, suçlunun iniş yapılan ülkede yakalanması sonucunda geçerlilik kazanmasıdır. Eğer aynı ülke içerisinde bir noktadan kalkış veya iniş yapıyorsa sözleşmenin kapsamı dışında olduğu belirtilmiştir. Buna ek olarak sabotaj ya da saldırının gerçekleşmiş olduğu havalimanının

da uluslararası ticari uçuşlara açık olması kuralı getirilmiştir (Türkiye Cumhuriyeti, 1975a, s. 229, 1975b).

Alınan kararlar sonucunda; gerçekleşen bir saldırının yargılanması, üye ülkelerin yerel mahkemelerince ulusal hukuklarına uygun kararların alınması gerektiği vurgulanmıştır. Sözleşme' nin 3.maddesinde üye ülkelere, bu tarz eylemler için, en yüksek cezaların verilmesi yönünde tavsiyeler bulunulmuş olsa da ceza sınırın düzeyi belirlenmemiştir (United Nations, 1994a, s.23, 88, 2002b, s. 84, 2003c, 2022d).

Eleştirel ve insani güvenlik anlamında Montreal Sözleşmesi'nin de devlet merkezli bir güvenlik anlayışı olduğu saptanmıştır. Yargısal cezaların, ülkelerin yerel kanunlarına bırakılmayıp, ülkelerin egemenlik haklarına olan saygıdan üye ülkelerin egemenlik haklarına saygı nedeniyle alınan karar nedeniyle, ülkeler arasından farklılar meydana gelebilir. Bu noktada gerçekleşebilecek bir eyleme karşı, her ülkenin ulusal yasalarına hitaben cezalar verilmektedir. İnsani güvenlik daha çok ikinci plana atılmıştır.

BÖLÜM 3: YAŞANAN OLAYLARIN GENEL DEĞERLENDİRİLMESİ

Bu bölümün içerisinde; ilk iki başlık içerisinde bahsedilen hususların açıklanmasına yönelik olarak, örnekler üzerinden incelemeler yapılması amaçlanmıştır. Bu amaç için 2000-2020 yılları içerisinde gerçekleşen belirli olayların incelenip, analizinin gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir. Gerçekleştirilecek analiz hususunda hem ülkelerin uluslararası siyasetteki statüleri hem de insani güvenlik açısından, eleştirel güvenlik anlayışı çerçevesinde detaylandırılması ve sonuçların tespitinin yapılması planlanmıştır.

3.1. 11 Eylül 2001 Terör Saldırısı

İlk başlığın içerisinde; ilk olarak ABD, sonrasında dünya genelindeki güvenlik anlayışının değişmesine neden olan, 9/11 biçiminde de adlandırılan saldırının; dünya havacılık güvenliğindeki etkileri ve ortaya çıkan sonuçlarının ne olduğu konusunda inceleme gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir. Yapılacak olan incelemede, ilk olarak saldırı tarihi, öncesindeki ABD sivil havacılığının bünyesindeki eksikliklerin neler olduğunun saptanıp, bunlara yönelik alınan önlemlerin neler olduğu analiz edilmesi planlanmıştır.

Havacı ulaşımının diğer ulaşım türlerine nazaran fazla tercih edilmesinin nedenlerinden biri olarak; daha güvenli olması gösterilmiştir. Bu tercihin oluşmasındaki temel nedense; ilk sivil hava taşımacılığında itibaren, ortaya çıkan her olumsuz sonuçtan elde edilen tecrübeyle birlikte yeni güvenlik önemleri alınmıştır. Güvenlik kavramının, hava ulaşımındaki faaliyetleri açısından en yetkili uluslararası kurum olan ICAO tarafından, belirtilen konuya istinaden birçok çalışma yapılmıştır. Gerçekleştirilen çalışmalardan elde edilen sonuçların, hava ulaşım sektörüne farklı bir tanım oluşturduğu görülmüştür. Literatüre “Havacılık güvenliği (aviation security)” şeklinde giren tanımda; direkt veya dolaylı bir biçimde, hava ulaşımına yönelik gerekli faaliyetler içerisinde bulunan insanlar tarafından, hava araçları ve hava taşımacılığında kullanılan alt yapılara karşı gerçekleştirilen veya gerçekleştirilmesi planlanan, terör ve sabotaj şeklindeki suçlar ile girişimler şeklinde belirtilmiştir. Belirtilen hususta hava ulaşımına yönelik; kasıtlı bir şekilde gerçekleştirilen saldırılara karşı alınan önlemlerle birlikte, gerekli kaynakların neler olduğunu belirten, bir kavram biçiminde ortaya çıkmıştır. (Gerede, 2006, s. 31).

Havacılık güvenliği yorumlamasına yönelik yapılan tanımlamayla ilgili gereken önlemlerin, 9/11 saldırısı öncesi ABD tarafından gereken biçimde uygulanma ve denetlemesinin yapılmadığı görülmüştür.

ABD sivil havacılığının idare edilmesinden sorumlu FAA' nın görevini laikiyle yerine getirmediğine dair iddialar saldırı öncesinde belirtilmiştir. Bu suçlamayla ilgili olarak; 12 Şubat 1997 yılında ABD Başkan yardımcısı Albert Arnold Gore Jr. önderliğindeki Beyaz Saray Komisyonu tarafından; Havacılık Emniyeti ve Güvenliği raporu hazırlanıp, yayınlanmıştır. İlgili raporda, FAA tarafından sertifikalandırılması yapılan x-ray cihazlarının tehlikeli madde tespiti konusunda yetersiz seviyelerde ve sayıda olduğu, gerekli güncellemelerin yapılmadığı şeklinde tespitler gerçekleştirilmiştir (Gore Jr., 1997).

ABD sivil havacılığında sorumlu olan kurum olan FAA'nın belirtilen eksikliklere yönelik olarak Nisan 2001 tarihinde; 2001-2004 yılları arasını kapsayan "Güvenlik Taahhüdü, Sivil Havacılık Stratejik Planı" isimli raporu yayınlamıştır. Yayınlanan rapordaki genel amaç olarak; ABD havacılığında güvenliği en üst noktaya çıkarıp hem ulusal güvenliğin sağlanması hem de dünyada bu hususta lider konumda ulaşılması, diğer ülkelere destek vermek şeklinde belirtilmiştir. FAA belirlenen hedeflere ulaşmak için yapılacak uygulamaları, 5 kategoriye ayırmıştır. İlk kategori olarak; havalimanları ve uçakların korunmasına yönelik gerçekleştirilecek önlemler şeklinde ifade edilmiştir. İnsanlara veya uçaklara zarar verme ihtimali olan tehlikeli maddelerin girişini engellemek için; giriş noktalarındaki güvenlik denetimlerinin artırılması, patlayıcı algılama sisteminin (EDS) sistemlerinin en güncel hale getirilmesi, uçak altına gönderilen bagajların yolcu isimleriyle eşleştirilmesi, rutin denetimlerin artırılması şeklindedir. İkinci kategoriyse Tehlikeli Madde ve kargoların güvenliğinin sağlanması biçiminde belirtilmiştir. Belirtilen kategoride alınacak önlemlerse; çalışan eğitimlerinin ve firma denetimlerinin artırılması olarak kabul edilmiştir. Üçüncü kategoride çalışanların geçmişlerinin detaylı bir şekilde araştırılması ve sonuçlarının arşivlenmesi şeklinde açıklanmıştır. Dördüncü kategori çalışanların eğitimlerini her zaman güncel olması, donanımlı ve iletişime açık personel yetiştirilmesi olarak karar verilmiştir. Son kategorideyse; bütün uluslararası sivil havacılık kurumlarıyla iyi ilişkiler içerisinde olunması ve ortak güvenlik prosedürleri oluşturma biçiminde kararlaştırılmıştır (FAA, 2001, s. 6-11).

Saldırı sonrası GAO' nun yayınlamış olduğu 20 Eylül 2001 tarihli "Aviation security Terrorist Acts Illustrate Severe Weaknesses in Aviation Security" isimli raporunda ABD'nin havacılık güvenliği konusundaki eksiklerinin neler olduğu hakkında genel bir atıfta bulunulmuştur. Bu raporda değinilen konular; 12 Şubat 1997 yılında Beyaz Saray Komisyonunca yayınlanan raporla paralellik göstermiştir. Saldırıları öncesinde havalimanlarının güvenliğinden sorumlu özel güvenlik firmaları, havayolları, yer hizmetleri şirketleri ve FAA tarafından havalimanların gibi güvenliğin önem arz ettiği bir yerde çalışan görevlilerinin seçiminde var olan eksikliklere yönelik eleştirilerde bulunulmuştur. Belirtilen eleştirilerse; gerekli güvenlik prosedürlerini uygulama hususun da kişinin eğitim seviyesinin yeterli düzeyde olup olmadığı, öz geçmişlerinin verilecek görevlere uygun olup olmadığı konusunda gereken araştırmanın yapılmadan işe alındıkları görülmüştür. (Dillingham, 2001a, 2001b). Diğer eksikliklerse; çalışanlara gerekli düzeyde ücretlerin ödenmemesi, yan hakların verilmemesi, çalışma koşullarındaki monotonluk, çalışanların sürekli bir biçimde değişimleri nedeniyle deneyimli personel sayısındaki ciddi eksiklik şeklinde tespit edilmiştir. İnsan kaynaklı eksikliklerin yanında 1970'li yıllardan kalma güvenlik cihazlarının kullanımına devam edilip, güncellenmemesi sonucunda güvenlik noktalarından geçiş yapan hold ve el bagajlarındaki tehlikeli maddelerinin %20 tespit edilmemiş. Bu cihazların tam olarak kullanımı ve tehlikeli maddelerin tespitine yönelik verilen eğitimlerdeki sürenin, Avrupa'daki birçok ülkeye nazaran çok az süreyi kapsaması ayrı bir problemi meydana getirdiği belirtilmiştir. Bütün tespitler sonucunda; havalimanları giriş noktaları, boarding noktalarında ve kara tarafından hava tarafına geçiş anlarında gerekli kontrollerin tam olarak yapılmadığı tespit edilmiştir. Boarding ve güvenlik geçişleri sırasında kolluk kuvvetlerinin; sadece kimlik kartları veya rozetlerini gösterip uçakların kapılarına veya içerisine giriş yapabildikleri, herhangi bir güvenlik kontrollüne takılmadıkları saptanmıştır. Kullanmış oldukları kartlar ve rozetlerin sahte olup olmadığı konusunda herhangi bir incelemenin yapılmadığı, sadece kişinin rozeti göstermesinin yeterli olduğu belirtilmiştir. Mayıs 2000 yılında yapılan denetleme de birçok kolluk kuvveti üyesinin sahte kimlik ve rozetle aldıkları biniş kartlarıyla, güvenlik noktalarında herhangi bir güvenlik kontrolüne takılmadan uçuşlara katıldıkları belirtilmiştir. Yolcuların el ve hold bagajlarının taramaları da istenilen düzeyde olmamıştır. Bunun nedeni olarak; deneyimsiz çalışanlar ve eski tarihli güncellenmeyen güvenlik cihazlarının kullanılması şeklinde açıklanmıştır (Dillingham, 2001a, 2001b).

Saldırıyı incelediğimiz zaman; El-Kaide terör örgütüne bağlı olan 19 kişilik ekibin 11 Eylül 2001 tarihinde; ikisi American Airlines'e, diğer ikisi de United Airlines'e ait toplam da 4 Boeing model sivil uçağı kaçırıp düzenledikleri bir dizi saldırıyı meydana gelmiştir (Josephs, 2021). İki Boeing 767 tipi uçakların Dünya Ticaret Merkezi'ne ait ikiz kulelere, bir Boeing 757 tipi uçağın Pentagon'daki ABD Savunma Bakanlığı binasına çarpmışlardır. Kaçırılan 4.ncü uçak olan United Flight 93 uçuşuna ait Boeing 757 tipli uçak, yolcular ile saldırganlar arasında yaşanan kargaşanın etkisiyle Pennsylvania yakınlarındaki bir araziye düşmüştür. Saldırılarda 3 bine yakın insan hayatını kaybetmiştir (History, 2021).

Saldırıların gerçekleşmesinden sonraki sürece bakıldığında; saldırılarının nedenlerinin araştırılıp, ortaya çıkan sonuçların tespiti ve ulusal güvenliğin sağlanmasına yönelik adımların atılması hususunda oluşturulan 9/11 Komisyonu'na oluşturulan raporda, ABD havacılığındaki güvenlik zafiyetleri sıralanmıştır. Bu zafiyetlerin bazıları incelendiğinde; ABD havacılığındaki güvenliğin sağlanması amacıyla havalimanlarında gerçekleştirilen ilk kontrollerin geçirgen bir yapılarının olması ve genel amacının hava araçlarının bombalanmasına odaklanmış haldeyken, hava korsanlarınca gerçekleşecek olası kaçırma eylemlerini göz ardı edilmesi, kabin bagajlarında taşınan maddelerin kontrollerindeki dikkatsizlik seviyesinin yüksek olduğu vurgulanmıştır. Güvenlik görevlileri tarafından kontrol noktasında şüphelenilen yolculara sorulması gereken soruların sorulmaması, uçağı binış sırasında kimlik ve boarding kartı eşleştirme kontrollerinde büyük zafiyetlerin olduğu belirtilmiştir. FAA tarafından güvenlik eksiklerinin belirlenmemesi ve CAPPS tarama sistemlerinin havalimanlarındaki güvenlik noktalarıyla, tam bir şekilde entegre edilmemesi, kokpit kapılarının sertleştirilmemesi sonucunda, teröristlerin kokpite kolay ulaşma imkanlarının olması ve FAA ile NORAD (Kuzey Amerika Havacılık ve Uzay Savunma Komutanlığı) arasındaki iletişimsizlik ve olası durumlara karşı alınacak önlemlere ilişkin planlanma hususunda hazırlıksız olunması şeklinde belirlenmiştir (9–11 Commission, 2004, s. 181, 352).

9/11 saldırısı sonrasında, ABD tarafından 3 farklı güvenlik yasası oluşturulmuştur: Havacılık Güvenlik Yasası (Aviation Security Act), Havacılık Güvenliğı Federalleştirme Yasası ile Havacılık ve Ulaşım Güvenliğı Yasası (Airport Security Federalization Act , Aviation and Trensportation Safety Act., ATSA) ve Ülke

Güvenliği Yasası (The Homeland Security Act.) şeklindedir (GOP, 2001, S. 1) (Young, 2001) (Homeland Security, 2002).

ABD tarafından oluşturulan bu yasalar sonucunda; havalimanlarının korunması görevi özel şirketlerden alınıp, federal hükümetlere bağlı olan görevlilere verilmesi kararlaştırılmıştır. Belirlenen karara istinaden, Havacılık ve Ulaşım Güvenliği Yasası tarafınca oluşturulan; Ulaşım Güvenliği Müsteşarlığı'nın, (Transportation Security Administration, TSA) ülkedeki bütün havalimanlarının güvenlik sistemlerini oluşturma ve devamlılığını sağlamaya yönelik sorumluluğunu üstlenen, ülke güvenlik birimi haline getirilmiştir (Lerner, 2016). Bir havalimanı terminalinin tamamının, orada çalışan personelin ve yolculara yönelik olarak uçuş güvenliğinin sağlanması için; fiziki veya x-ray aramaları, yolculara ait uçak altı, el bagajları ve kargo malzemelerini taraması, şüpheli hissedilen yolcu veya bagajların uçuşlara katılmasını engellemek gibi birçok görevi yerine getirmişlerdir. Bünyesinde yabancı uyruklu çalışan bulundurmaması kararı alınmıştır. ABD tarafından alınan karara göre; TSA görevlileri haricinde, silah taşıma ruhsatı ve kullanma yetkisi bulunan kolluk kuvvetleri, bütün güvenlik geçiş noktalarında yer almaları kararlaştırılmıştır. TSA'nın diğer bir göreviyse; havalimanları ve uçak içinde yer alacak güvenlik personelinin detaylı bir şekilde eğitim programına dahil edilmesi, belirli bir güvenlik sistemi oluşturmak şeklinde belirtilmiştir (US Legal, Inc., 2008). Alınan diğer kararlarsa; "Federal Air Marshall" (FAM) adlı özel eğitim alan kişilerin, ABD'de gerçekleştirilen her uçuşa katılmaları ve silah taşımaları konusundaki programı geliştirilmesine yönelik çalışmaların ATSA yardımıyla kabul edildi görülmüştür. Kokpit kapılarının daha sert hale getirilip, kilitlerin kolay açılmasını engellemek amacıyla ek koruma sisteminin oluşturulmasına karar verilmiştir (Kurll, 2016, s. 26- 27).

ATSA'nın kabul edilmesinden sonra, ülke içerisindeki ulaşım sistemlerinin sistemleştirilmesi, güvenli bir şekilde faaliyetlerine devam etmesi amacıyla, 19 Kasım 2001 tarihinde TSA oluşturulmuştur. ABD Kongresi kararıyla oluşturulan TSA, 2003 yılından itibaren, Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde, yeni kurulmuş olan İç Güvenlik Bakanlığı'na bağlanmıştır. Ülke içerisinde geliştirilmesi amaçlanan politikalar, strateji ve planlamaların yapılması görevi TSA'ya bırakılmıştır. Alınan karar sonrasında, havalimanlarının güvenliği federal hükümetlere devredilmiştir (Rodriguez, 2018).

2003 yılından itibaren havalimanı güvenliğinden sorumlu olan TSA, ilk adım olarak 3 değişiklik gerçekleştirilmiştir. Bu değişikliklerden ilki, güvenlik personelinin

sayısındaki artış olmuştur. İkinci değişiklik, havalimanındaki güvenlik teknolojilerinin güncellemesinin yapılıp, bilgisayar temelli tarayıcıların kullanılması olmuştur. Son değişiklik ise, çalışanlara verilen güvenlik eğitimlerinin arttırılması kararı verilmiştir (Dillingham, 2003, s. 8). 9/11 saldırıları öncesinde havalimanlarındaki güvenlik görevlilerine verilen eğitim 12 saatlik iken, TSA tarafından bu sürenin 100 saati geçtiği belirtilmiştir. Meydana gelen süre artışının, ekonomik ve zaman kaybına neden olması hususunda eleştiriler almıştır. Karşılaşılan bu eleştirilere karşı gerçekleştirilen önlem ise, personel sayısında azaltmaya yönelme olmuştur. Gerçekleştirilen planın uygulanmasında istenilen sonuç elde edilmemiş olup, birçok olumsuzluk meydana getirmiştir. Güvenlik noktalarındaki personellerin eksik olması; yolcu kuyruklarının artmasına, birçok yolcunun uçuşlarının kaçırmaya gibi sonuçlar ortaya çıkmıştır. Yolcu bagajlarının kontrol edilmesi açısından incelendiğinde; 9/11 saldırıları öncesinden yolculara ait kabin ve hold bagaj kontrol oran %5 oranındaymış. TSA, bu olumsuz tablo karşısında gerçekleştirdiği ilk adım; ülkedeki tüm havayollarına, uçak içerisine yüklenecek hold bagajlarında, yolcu ismi ve bagaj numarası eşleştirmesinin yapılarak yüklenilmesi hususunda uyarılarda bulunmuştur. Bu uyarıdan sonraysa, 4 farklı tarama sistemi geliştirip, uygulamaya geçirmiştir. Bu sistemler: patlama algılama sistemleri (EDS), patlama izi algılama (ETD) makineleri, polis köpekleri ve çantaların manuel arama şeklinde belirtilmiştir. Bu tarama işlemleri 3 farklı biçimde uygulanmıştır. İlk olarak havalimanı terminallerinin girişlerinde, yolcularında izleme şansının bulunduğu EDS ya da ETD makinelerinden geçen bagajların taranması şeklinde tanımlanmıştır. Olası bir şüphe anında güvenlik personellerince manuel kontroller yapılır. Yolcuların en çok şikâyet de buldukları arama kontrollerinin, belirtilen tarama sistemleri olduğu gözlemlenmiştir. 3.ncü kontrol yöntemi olarak, çoğu havalimanında kullanılmayan bir yöntem olarak dikkat çekmiştir. Terminal girişlerinde güvenlik kontrolleri yapılmadan, check-in noktalarında verilen bagajların yer hizmetleri ve TSA görevlilerince gerçekleştirdikleri kontrol yöntemi olarak vurgulanmıştır. Yolcular, yapılan kontrolleri görmediği ve boarding kartını alıp, hava tarafına geçişteki kontrol noktasına doğru uçuşuna geçiş yapıyorlar (Blalock ve diğ., 2005, s. 735-737). Hava tarafına geçişteki kontrol noktalarında, EDS ya da ETD makineleriyle birlikte, manuel arama gerçekleştirilip, kabin bagajının içerisindeki; yanıcı maddeler, silah olarak kullanılabilir öğelerin tespitinin gerçekleştirilip, yolcuların güvenli bir uçuş gerçekleştirmeleri amaçlanmıştır (Dillingham, 2003, s. 8) Havaalanı terminalinde

bulunan sahipsiz bagajlara uygulanacak uygulamalarsa, manuel ve köpekle tarama sistemleri kullanıp, kontrollü bir şekilde imha edilmesi amaçlanmıştır.

9/11 saldırıları öncesinde havalimanlarında; yolcuları ve bagajlarının kontrolleri sağlayan ve uçuşlara katılacak olan şüpheli yolcuların takibini sağlayan, Bilgisayar Destekli Yolcu Ön Tarama Sistemi adı verilen programlar kullanılmıştır. Gerçekleşen saldırılar sonrasında, bu programların birçok hatayı bünyesinde barındırdığı ortaya çıkmıştır. TSA tarafından, program içerisindeki hataların düzenlenmesi ve güncellemelerin yapılması sonrasında tekrardan hizmete sunulmuştur. İlk versiyon içerisinde; teröristlere ait bilgilerin kayıtların nasıl silindiği konusunda net bir bilgi bulunmaması, sistem hakkında en önemli eleştiri hususu olmuştur. CAPPS 2 adındaki programın çalışma prensibine bakıldığında; havalimanları bulunan güvenlik kameraları yardımıyla gerçekleşmiş. Güvenlik kameralarında yolcuların yüzlerini tanımlayan sistem, tüm yolculara 3 farklı kod tanımlaması vermiştir. Yolcular, kendilerine tanımlanan kodlara göre havalimanları içerisindeki güvenlik kontrollerinden, normal bir yolcuya göre daha fazla güvenlik taramaların geçmişlerdir. Yeşil, sarı ve kırmızı şeklindeki kodlamaların anlamlarıysa; yeşil renkteki kod tanımlanan, yolcuların herhangi bir tehdit kaynağı olmadığını temsil etmiştir. Sarı renkteki kod ise, yolcuların sadece ek güvenlik kontrollerinden geçiş yapmaları şeklinde uyarılar belirtilmiştir. Kırmızı renkte tanımlanan yolculara uygulanan prosedürse, havalimanı içerisinde kolluk kuvvetlerine bağlı ofislerde sorgulanmalarıdır. Gerçekleştirilen sorgu sonrasında; masum olduğu ortaya çıkan yolcunun, sistem içerisindeki isminin silinmesi işlemi gerçekleştirilip serbest bırakılmıştır. Sistem içerisine kaydedilen her yolcunun bilgisi kolluk kuvvetleri ve diğer ülkelerle ile paylaşımına açık hale getirilmiştir. TSA, 2004 yılında CAPPS 2 uygulamasından vazgeçmiştir (Bradford, 2019). ABD Güvenlik Ofisi'nin hazırladığı raporda, bu sistemin kendisinden önceki versiyona benzer şekilde birçok açığı bünyesinde barındırması şeklinde açıklanmıştır. Buna ek olarak insan hakları örgütlerinin iddialarına göre, CAPPS 2 sistemin tarafından; yolculara ait fotoğraflarının eşleştirilmesi anında, kişilere yönelik din, ırk, etnik köken ayrımcılık yaptığı hususundaki suçlamalara karşılık vermemesinin önemli bir husus olduğuna dikkat çekilmiştir (Aclu, 2019).

Tepkiyle karşılaşılan diğer bir uygulamaysa; 2003 tarihli ABD Ziyaretçi ve Göçmenlik Durum Göstergesi Teknolojisi adındaki programın kullanılmasıysa, ülkeye

giriş kabul edilen her yabancı uyruklu kişiye ait biyometrik bilgilerin toplanmasıyla başlamıştır. Pasaport bölgesinden giriş yapacak dış hat yolcularının, girişleri anında gerçekleştirilen bu uygulamada, kişinin herhangi bir terör örgütü ile bağlantısı araştırılmış. Yapılan faaliyet sonrasında, kişinin herhangi bir örgütle bağlantısı olmadığı belirlenirse, kişinin ülkeye girişine izin verilmiştir. Pasaport noktalarında, yolculara ait bilgilerin saklanmasıyla eşleştirilmesi faaliyetleri Otomatik Biyometrik Tanımlama Sistemi (IDENT) ile FBI'ya bağlı olan Entegre Otomatik Parmak İzi Tanımlama Sistemi (IAFIS)'ne ait veri tabanlarının kullanılmasıyla gerçekleştirilmiştir (Chishti & Claire, 2020). Bu iki uygulamaya yönelik gerçekleştirilen farklı bir tepkiye; yolcuların suçlu olmadıkları halde, havalimanları gibi güvenlik önlemlerinin yüksek seviyede olduğu yerlerde, sorguya alınmaları, o yolcuların buldukları alanlarda huzursuzluk içerisinde olmalarına neden olduğu görülmüştür. Psikolojik açıdan bireylerin kendilerini sorgulamalarına, kendi isimlerini suçlu listeleri içerisinde olması şeklindeki olumsuz ruh halleri içerisinde bırakmıştır.

TSA ve FAA tarafından alınan önlemlere rağmen, Amerikan havacılığında önemli ekonomik kayıplar meydana gelmiştir. Saldırının gerçekleştiği tarihlerde dünya genelinde ekonomik krizin de artması, ABD ekonomisi açısından zararın boyutlarının artmasına neden olmuştur. 2001 yılında yaşanan ekonomik krizi ve 9/11 saldırıları etkisiyle birlikte, Amerikan tescilli havayolları toplamda 5 milyondan fazla yolcusunu kaybettiği belirlenmiştir. Yolcu kayıplarının getirdiği ekonomik darbeye, FAA tarafından alınan kararlar sonucunda, havalimanlarının güvenlik sistemlerinin yenileme faaliyetleri önemli maliyetler ortaya çıkarmıştır. Yenilen sistemlere uyum sağlamak amacıyla, havayollarınca yüksek harcamalar gerçekleştirilmiştir. Buna karşı olarak havayolları için gelir kaynağı olan yolcuların sayısında meydana gelen azalmalarla, havayollarının yaşadığı ekonomik zararları artmıştır. 9/11 saldırıları sonrasında; ABD hava trafiğinin kapatılmasıyla, ülke içerisindeki güvenliği sağlama denemeleri, hava yolları ve hizmet sektöründe faaliyet gösteren şirketlerin borsadaki hisse değerlerinde düşüşe, insanların arasında artışa geçen “uçma korkusu” hastalığına, ülkede yaşanan işsizlik oranının artışına neden olma gibi birçok etken, gerçekleşen saldırının ekonomik hayata olan etkilerini ortaya çıkartılmıştır. ABD tesciline kayıtlı hava yolları; Kuzey Amerika ve Avrupa bölgelerinde meydana gelen yolcu taleplerinin düşmesi sonucunda, bölge genelindeki çalışanlarını işten çıkarmaya ve uçuş sayılarının azaltma yöntemini seçmişler. Hava kargo açısından, güvenlik

önlemlerinin artması, sigorta fiyatlandırmasındaki belirsizliği de beraberinde getirmiştir. Uçuş seyahati gerçekleştiren insanlar, saldırının yeniden gerçekleşmesi ihtimalinin olduğunu düşünerek, genellikle Avrupa tescilli hava yollarıyla seyahat etmeyi tercih etmişlerdir. (Çelik & Bukeç, 2010, s. 8).

Havalimanı terminallerin yaşanmış olan olumsuzluklara diğer bir örneğe; artan denetimler nedeniyle, yolcuların uçuş seyahatlerine kabul edilmeleri amacıyla gerçekleştirilen check-in, boarding ve güvenlik noktalarından kara sahasından hava sahasına geçişte, uzun işlem sıralarının oluşmasına neden olmuştur. Yolcular açısından memnuniyetsizlik, uçuş gecikmelerine benzer birçok sorunun oluşması sebep olmuştur. Yaşanan olumsuzluklar sonucunda, diğer ulaşım yöntemlerine oranla daha hızlı ulaşım biçimi olan hava ulaşımının insanların üzerindeki etkisi azalmaya başladığı tespit edilmiştir.

TSA'ya yönelik gerçekleştirilen eleştiriler günümüzde de devam etmektedir; güvenlik kontrollerinin uzaması, CAPPS II tarafından yapılan taramalar ve kodlamaların çoğunun yanlış olması, çalışanların bilgi ve tavırları gibi birçok sorun ortaya çıkmıştır. (Elliott, 2018).

TSA'ya yönelik olarak 2015 ve 2017 yıllarında gerçekleşen denetimler başarısız sonuçların ortaya çıkarıldığı belirtilmiştir. Ulaştırma Güvenliği İdaresi tarafından gerçekleştirilen testlerde ortaya korkunç bir sonucu ortaya çıkarmıştır. Kolluk kuvvetlerince, uçak içinde patlama tehlikesi bulunan veya taşınmasına müsaade edilmeyen maddelerin, kabin içerisine sokulmasına yönelik testlerden %90'a varan başarısızlık oranları ortaya çıkmıştır. Yapılan denetlemelerde elde edilen diğer bir sonuçta, yolculara ait kabin bagajlarının kontrolü sırasında kullanılan, tarama cihazlarının depolarda bekletildiği, kullanma ömrü boyunca paketlerinden çıkarılmayan cihazların da bulunduğu belirlenmiştir (Tuccille, 2021).

TSA'nın eleştirilere karşı aldığı önlemlerse; güvenlik noktalarında oluşan sıraları azaltılması amacıyla, uçuş güvenliği için hayati öneme sahip güvenlik dedektörlerin hassasiyetlerini azaltma, x-ray konveyör bantlarının hızlarını değiştirme, yolcuların PreCheck hatların geçiş yapmaları hususunda emir vermeleri ve bu bölgedeki x-ray konveyörlerini kapatma gibi, uçuş güvenliğini tehlikeye atacak eylemler gerçekleştirdikleri tespit edilmiş (Marsh & Kuznia, 2019).

9/11 saldırıları ABD içerisinde gerçekleşmiş olmasına rağmen; planlanması, olay dizisi ve sonuçları ile beraber uluslararası bin öneme sahip olan saldırı dizini olmuştur. Saldırı sonrasında; güvenlik problemlerinin global bir hale gelip, farklı türlerinin ortaya çıkması hususu daha fazla öneme sahip olmuştur. Uluslararası siyaset içerisinde; gelişmiş ülkelerin öncülüğünde, devlet merkezli güvenlik anlayışının yerini, insan merkezli güvenlik anlayışına doğru geçişler gerçekleştiği görülmüştür. Bu kapsamla alınan önlemlerin tüm dünya ülkelerin güvenliğini sağlamak amacıyla gerçekleştirilmiştir. Belirtilen amaca yönelik; sivil havacılıkta alınan önlemlerin, 9/11 saldırısı sonrasında önemi artan, insani güvenlik görüşü kapsamında, bütün ülkelerin değerlendirmiş olduğu güvenlik politikasına yönelik olarak uygulanmıştır.

9/11 saldırıları sonrasında ülkelerin güvenlik politikalarında farklılıklar yaşandığı görülmüştür. Belirtilen farklılıklara genel olarak ABD ve AB arasında çok belirgin olmuştur. ABD tarafından alınan güvenlik önlemlerinin çoğunun uluslararası siyaset içerisinde hegemonya oluşturmak amaçlı olduğu, kendisinin üye olduğu uluslararası örgütlerin liderliğini oluşturma yönelik çabalar olmuştur. Kendi çıkarlarını oluşturulması ve korunmasına yönelik faaliyetlerden oluşmuştur. AB’de açısından incelendiğinde, AB, tarafından benimsenen özgürlükçü tavırların yaşanan saldırılar sonrasında da devam ettirilmiştir. ABD tarafından oluşturulan güvenlik sistemindeki sertliğin artırılmasıyla birlikte, oluşturulacak olan sistemlerin, kendilerince belirlenen, esnekliği ve kuralsızlığa yönelik önlemlerin oluşturulması hedeflenirken, AB tarafındansa belirtilen bu sistemin oluşmasında ülkeler arasındaki kuralları, grupları, yasaları ile değerleri kapsayan bir sistemin oluşturulması amaçlanmıştır (Oğuzlu, 2007, s. 24-29).

AB’nin, gerçekleşen saldırılara yönelik tepkileri incelendiği zaman; terörizme karşı alınacak tedbirlerde, gerçekleştirilen veya ihtimali bulunan her saldırıya yönelik olarak ülkelerin kendilerince karar alıp hareket etmenin, birbirinden farklı ve tartışmalı sorunlar ortaya çıkarabileceği belirtilmiştir. Belirtilen bu fikre yönelik; AB ülkelerinin toplu güvenlik faaliyetlerinin oluşturulması kararlaştırılmıştır. Saldırıları sonrası kararlarda ülkelerarası iş birliğinin önemi vurgulanmıştır. 21 Eylül 2001 tarihinde Brüksel şehrinde toplanan AB üyelerince terörizm ile mücadele edilmesi amacıyla Avrupa Terörizmle Mücadele Eylem Planı’nı oluşturmuşlardır. Hem ABD hem de diğer ülkelerin terör eylemleri yönünde alacakları kararlarda destek olacaklarını bildirmişlerdir. Oluşturulan eylem planına ana maddeleriye; Silah sınıflandırması,

kokpit ekibinin teknik eğitimleri, uçaklara yüklenecek hold ve kabin bagajların kontrolü ile takibi, kokpit kapılarının sağlamaştırılması, üye ülkeler arasında kalite kontrol sistemlerinin kurulması şeklinde belirtilmiştir (Den Boer, 2003).

Alınan kararların ikili anlaşmalar veya ülkelerin kendi içlerinde almalarına yönelik değil, çok uluslu kuruluşların liderliğinde tedbirlerin alınması hususuna önem verilmiştir. Burada önem verilen kuruluşlar ise Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), ECAC (Avrupa Sivil Havacılık Teşkilatı) şeklindedir. Bu iki teşkilatın aldığı bazı kararlara bakacak olursak; ilk karar olarak Annex 17'nin oluşturulmasıdır. Annex 17'de; uluslararası uçuşlar için oluşturulan güvenlik kurallarının, iç hat uçuşlarında da uygulanmasına, üye ülkelerin hepsinin ulusal havacılık güvenliği kararları oluşturması, her havalimanında Acil Durum Planı ve Havalimanı Olası Durumlar Planı'nın oluşturulması ve düzenli bir şekilde denetlenmesi, hava tarafına girişinde kontrollerin sıklaştırılması şeklinde belirtilmiştir. Her üye ülkenin, havacılık güvenliği çerçevesinde uçak içerisine alınmaması gereken nesnelere tespit etme, transfer olarak uçak içerisine geçiş yapan bagajların gereken bütün kontrollerden geçişini sağlama ve bunun için farklı kontrol sistemlerinin kullanılması; fiziki kontrol, X-ray cihazları, Patlayıcı keşfetme sistemi, buhar detektörü gibi farklı sistemler şeklinde kararlaştırılmıştır. Kabin içerisine alınacak bagajlarda sıvı kısıtlamasının getirilmesi, 100 ml şeklinde az miktardaki sıvıları ağzı kapalı kutularla ve şişeler ağzı kapalı bir biçimde veya kutuya benzer paketler ile taşınması hükümleri oluşturulmuştur.

Havalimanındaki personellere yönelik olarak; güvenlik eğitimlerinin sıklaştırılması, havalimanı giriş kartlarının her personel için kişisel olarak hazırlanması, giriş yapabilme yetkisi dahilindeki alanların belirtilmesi, kartların görünür bir şekilde kullanılmasına benzer önlemler alınması kararlaştırılmıştır (Stockmann, 2007, s. 3-6).

Dünya genelinde alınan güvenlik önlemlerinin artırılmasıyla, hava ulaşımının diğer ulaşım türlerine göre önemli bir avantajı olan hız faktörüne olumsuz bir etkisi olduğu görülmüştür. Hem güvenlik önlemlerinin artırılması hem de yolcu memnuniyetsizliğinin önüne geçilmesine yönelik olarak birkaç çalışma programı oluşturulmuştur. IATA önderliğinde oluşturulan "Bir Kimlik" (One ID) programla birlikte yaşanan olumsuzlukların önüne geçilmesi hedeflenmiştir. Belirtilen programda yolcuların kişisel bilgileri ve belgelerini tek seferde sisteme giriş yapmalarının yeterli olduğu belirtilmiştir. Yolcunun bir sonraki uçuşlarında pasaport

kontrollünden geçişi sırasında, polislerin evrak kontrolleri için harcayacakları sürenin azaltılması ve yolcu memnuniyetinin artırılması hedeflenmiştir (IATA, 2019a, 2019b, 2021a, 2021b).

Yolcu memnuniyetsizliğinin azaltılması için gerçekleştirilen diğer bir faaliyetse; “e-pasaport” uygulamasına geçiş olmuştur. 9/11 olayları sonrasında, herhangi bir ülkeye giriş amaçlı kullanılan normal pasaportların yerine, üzerlerinde çip bulunduran ve “e-pasaport” şeklinde adlandırılan elektronik pasaportlara geçiş yapılmıştır. Elektronik pasaportların üzerinde yer alan çipte; kişinin fiziki özellikleri, sabıka kayıtları, kimlik ve iletişim bilgileri gibi birçok özel bilgiyi içerisinde barındırdığı belirtmiştir. Belirtilen yeni özelliğin kolluk kuvvetleri açısından önemliyse; havalimanlarındaki pasaport giriş ve çıkışlarındaki kontroller sırasında, diğer ülkelerce aranan suçluların tespitinin; elektronik çiplerde belirtilen bilgilere istinaden daha kısa sürede taranması konusunda yardımcı olduğu tespit edilmiştir. Güvenlik denetimlerin hızlı ve doğruluğu sağlanmasında yardımcı olmuştur (Ikura & Kinneging, 2016, s. 11).

9/11 olayları sonrasında, ülkesine giriş yapmak niyetindeki yolcuların daha sıkı denetimlerden geçiş yapmalarını isteyen ABD; Yolcu İsim Kayıtları (Passenger Name Record) adını verdikleri sistemin yardımıyla, ülkesine giriş yapmak isteyen tüm yolcuların uçak biletlerini almış oldukları andan itibaren, tüm yolcu bilgilerinin taraflarına gönderilmesini istemişlerdir. Havayolları ve bilet satış acenteleri tarafından yolcu bilgilerinin aldıkları anlarda, “push” adını verdikleri yöntemi kullanarak PIU (yolcu bilgi birimi) şeklinde adlandırılan birime, sonrasında İçişleri Bakanlığı’na gönderilmesini ve burada kayda alınmasını talep etmişlerdir. PNR sistemine girişi yapılan yolcu bilgilerinin en fazla 5 yıl boyunca sistem içerisinde varlığını sürdürmüştür. PNR sistemine erişim izni olanlarsa; ABD, Birleşik Krallık yetkili makamları, Europool ve üçüncü bir ülkeler şeklinde bildirilmiştir. ABD tarafından, yolcuların havalimanlarına giriş işlemi gerçekleştirmeye yönelik, pasaport kontrollerine gelmeden, uçakların kalkış gerçekleştirdikleri anlarda, bu bilgilerin kendilerine gönderilmesini talep etmiştir. Belirtilen istekle birlikte, bu sistemin tüm ülkelerce kabul edilmesini istemeleri, başka bir sorun olarak belirtilmiştir (GOV.UK, 2021).

ABD tarafından oluşturulan PNR sisteminin kullanımıyla ilgili problemlerin yaşandığı ülkelerin çoğu Avrupa ülkeleri olmuştur. PNR sistemi hakkında Avrupa

Parlamentosu (AP)'nun yorumuysa, sistemin talep ettiği bilgilerde uçuş gerçekleştiren yolcunun; koltuk numarası, ismi, telefon bilgisi olması gerektiği yönünde olmuştur. Yolcunun; adresi, banka kartıyla ilgili bilgiler, kişinin fiziki engelini olup olmaması, siyasi fikri gibi özel hayatı ilgilendiren bilgileri barındırmaması gerektiği, ABD'nin talebinin Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi tarafından belirtilen özel hayatın gizliliği kanununun ihlal ettiği bildirilmiştir. Bir diğer problemse; yolcu bilgilerinin kimler tarafından kullanılacağı konusundaki belirsizlik olmuştur. ABD tarafından belirtilen bu talebi sonucunda, yolcular arasında; profil oluşturma, etnik ayrımcılığın oluşturulmasına benzer gibi birçok sorunu bünyesinde barındırdığı vurgulanmıştır (Brouwer, 2009, s. 12-13, 16, 21-22).

PNR sistemiyle ilgili farklı bir sorunsal; Müslüman insanların uğradığı ayrımcılık ve psikolojik etkiler olmuştur. Gerçekleştiren saldırıların faali olan terör örgütünün Müslüman olması, dini kullanarak Hristiyan ülkelere saldırılar düzenlemesiyle, ABD'ye girmek isteyen Müslüman yolcuların, olası terörist olarak düşünülmesi, pasaport kontrolleri sırasında, insanların detaylı arandıkları görülmüş. Diğer ülke vatandaşlarının hızlı bir şekilde pasaport kontrollerinden geçmeleri karşısında, müslüman insanların terörist muamelesi görmesi sonucunda, aynı anlarda dahada stres içerisinde olmalarına sebebiyet vermiştir. Bu detaylı arama genel olarak kadın, erkek, çocuk fark etmeksizin her yolcuya uygulanmaktadır. Detaylı aramaların neden olduğu ayrımın sonucunda birçok müslüman ülkeyle, ABD siyasi olarak karşı karşıya gelmiştir. Gerçekleştirilen bu ayrım sadece pasaport kontrol noktalarında gerçekleşmeyip, uçak veya terminal içerisinde de olmuştur. Yaşanan ayrımcılığın örnekleri; 28 Aralık 2001 tarihinde Arap kökenli Amerikan gizli servisinde görevli olan silahlı bir ajan, Amerikan Airlines uçuşuna sebepsiz bir şekilde alınmamıştır. Ajanın görevi o tarihlerde Crawford çiftliğinde olan ABD Başkanı George Bush'u koruma görevini yerine getirmekmiş. Görevini yerine getirebilmek amacıyla, Baltimore Washington Havalimanından Dallas-Fort Worth Havalimanına uçuş gerçekleştirmesi gerekliydi. Fakat, pilot tarafından ajanın uçaktan inmesi hususunda uyarıda bulunmuştur. Eğer ajan uçak içerisinden çıkmazsa, ilgili uçuşu gerçekleştirmeyeceği yönünde açıklama yapmıştır. Olay sonrasında Amerikan Airlines; ajanın silah taşımaya için gerekli belgeleri tamamlamadığı ve bu nedenle uçaktan indirildiği şeklinde bir açıklamada bulunmuştur. Ajan ve avukatı tarafından gerçekleştirilen açıklamadaysa; gereken belgelerin bildirildiği, olayın kaptan pilot

tarafından gerçekleştirilen, ırk ve dini ayrımcılık olduğu şeklinde belirtilmiştir (Abualnaja & Nayer, 2019, s. 13).

Müslüman insanların yaşadıkları olumsuz durumlar sadece ABD sınırları içerisinde gerçekleşmemiştir. Avrupa ülkelerinde de etnik ayrımcılığa maruz kalmışlar. Yaşanan olumsuzlukların örnekleriyse; 26 Mart 2016 tarihinde Avusturya'daki Viyana Havalimanı'ndan, Londra Gatwick Havalimanı'na gidiş için bekleyen EasyJet uçağı içerisindeki Hassan Aldewachi, eşine uçuşun geciktiğini, en kısa sürede kalkış yapacaklarını bildirmek için, mesaj gönderimi gerçekleştirmek istemiş. İlgili mesajın Arapça olarak atıldığını gören başka bir kadın yolcu tarafından kabin ekibi uyarılmıştır. Kadın yolcunun uyarısına göre; Hasan Aldewachi'nin telefonundaki mesajın terörist bir eylem için gönderildiği şeklinde belirtilmiştir. Kabin ekibince uçak içerisine polis çağırılmıştır. Aynı dakikalarda kabin ekibince, Hassan Aldewachi'nin uçuşa katılmaması hususunda uyarıda bulunulmuştur. Hassan Aldewachi'nin uçak içerisinden polis zoruyla çıkarıldığı sırada; uçak içerisindeki bagajların ve yolcuların, kontrol amacıyla uçaktan indirildiği görülmüştür. 3 saat boyunca devam eden sorgunun sonunda Hassan Aldewachi serbest bırakılmıştır. Sonrasında Hassan tarafından EasyJet'e mağduriyetinin giderilmesi için başvuru gerçekleştirilmiş. EasyJet tarafından kendine herhangi öneri sunulmadığı, sadece para ödeyip yeni bir bilet almaları sonucunda yardımda bulunabilecekleri belirtilmiştir. Hassan Aldewachi'nin sonrasında gerçekleştirdiği şikâyete istinaden, EasyJet tarafından bilet tutarının iadesi gerçekleşmiş. Akabinde EasyJet sözcüsü tarafından gerçekleştirilen basın toplantısından, bilim insanına gerekli tazminatın ödeneceği şeklinde bir açıklama yapılmıştır (Smith-Squire, 2016).

Gerçekleşen etnik ve dini ayrımcılıklara karşı alınan önlem ve tepkilere karşı; AP ve sivil toplum kuruluşlarınca gerçekleştirilen faaliyetleri sonucunda, ayrımcılığın biraz olsa azalmış olduğu görülmüştür. Bunun sonucunda insanların daha konforlu seyahat etmeleri gerçekleştirilmiştir. Günümüzde halen, bir ülkeye giriş yapmak amacıyla pasaport kontrolleri sırasında, insanların gelmiş oldukları ülkelere istinaden uzun sorgulamalara girdikleri belirtilmiştir. Sorguların bazıları kısa sürede biterken, bazılarının birkaç saat sürdüğü görülmüştür. Yolcuların dış görünüşleri de sorgulamaya girmelerinde etkili olduğu belirtilmiştir. Çoğu insan, sadece dış profili nedeniyle, pasaport noktalarından geçemeyip, geldikleri ülkeler geri gönderilmiştir. Belirtilen etkenlerin dışında; insanların kendilerini ifade edememeleri, mimikleri, el

ve kol hareketleri, doğum yaptıkları ülkelerin de pasaport noktasında geçip geçmeme hususunda etkili olduğu vurgulanmıştır.

İnsani güvenlik açısından bakıldığında; ABD'nin gerçekleştirdiği uygulamalardaki amaç incelendiğin zaman sivil havacılık faaliyetlerinde kurulacak olan hegemonya alının istenilen başarıyı elde edemediği görülmüştür. Fakat, bunun havacılık hukuku tarafından engelleyici bir maddenin oluşturulmadığı belirlenmiştir.

3.2. Germanwings Havayolları Kazası

Havacılık tarihi boyunca sektör içerisinde insanların yaşamlarını kaybetmesiyle sonuçlanan olaylar, sadece terör örgütlerince yapılan saldırılarla meydana gelmemiştir. Sektörde çalışan insanların bireysel hata ve eylemleri nedeniyle sonuçlanan olayların yaşandığı görülmüştür. İnsan hatası nedeniyle meydana gelen kazalar sonucunda, sektör genelinde yeni kuralların oluşturulmasına yönelik kararlar verilmiştir. Havacılık sektöründe insan kaynaklı kazalara örnek olarak; 24 Mart 2015 tarihinde Deutsche Lufthansa AG'ye bağlı olarak uçuşlarını gerçekleştiren Germanwing havayollarına ait olan 4U9525 numaralı uçuşunda gerçekleşmiştir. Barcelona-Duesseldorf şehirleri arasındaki tarifeli uçuşunu gerçekleştiren A320-211 tipindeki uçağın, yardımcı pilot tarafından, Fransa'nın Nice şehrinde yer alan Fransız Alpleri sıra dağlarına bilinçli bir şekilde çarpması sonucunda, 150 kişi hayatını kaybetmiştir. Araştırmaların sonucunda kazanın nedeni; yardımcı pilotun yaşamış olduğu psikolojik sorunlar olarak gösterilmiş. Yaşanan kaza sonucunda, kokpit içerisinde birtakım değişiklikler meydana getirilmesi sağlamıştır (Hammer, 2016).

Gerçekleşen kazanın oluşumuna bakıldığında; tarifeli şekilde gerçekleştiren uçuşta, seyir halindeyken kaptan pilotun lavaboyu kullanmak için kokpitten ayrıldığı anlarda, yardımcı pilot Andreas Günter Lubitz tarafından kokpit kapısı kilitlenmiştir. Sonrasında Lubitz'in kontrolüne geçen uçak, Fransa'nın üzerinde yer alan sıra dağlara yönlendirilmiştir. Uçağın dağa çarpmadan önce, kilitlenen kokpit kapısının kaptan tarafından açılma ihtimali bulunmaktaydı. Fakat, kapının açılması gerekli kodun girilmesi gereken panel, yardımcı pilot Lubitz tarafından kullanılmaz hale getirilmişti. Bu nedenle hem kaptan pilot hem de kabin ekibince kokpit kapısı zor kullanılarak açılmaya çalışılmıştır. Aynı anlarda, uçağın ani alçalma yaşadığını tespit eden Marsilya'daki hava trafik kontrolleri tarafından Lubitz'e uyarı anonsları gerçekleştirilmiş. Ama Lubitz yapılan anonslara cevap vermemiştir. Kaza sonrasında; Fransız BEA (Sivil Havacılık Güvenliği Araştırma ve Analiz Ofisi) başkanlığı, Birleşik Devletler Federal Soruşturma Bürosu, Airbus ve CFM International müfettişleri tarafından soruşturmanın denetlenmesi gerçekleştirilmiştir. Denetleme ekibince yapılan incelemeler sonucunda, uçağa ait ses ve uçuş kayıtlarını kaydeden kara kutular referans alınarak, yardımcı pilot Lubitz'in kazaya neden olduğunu tespit edilmiştir (BEA, 2016, s. 96).

Yaşanan kazadan 3 gün sonra, polis tarafından soruşturmaya yönelik olarak yardımcı kaptan pilotun evinde detaylı aramalar gerçekleştirilmiştir. Polislerce gerçekleştirilen aramalarda, kazaya ilişkin olarak notlar veya terör örgütleriyle bağlantılı olabilecek kanıtların olup olmadığı yönünde bulgular bulunmayı amaçlamıştır. Aramalarda; evin çöp kutusunun incelenmesi sonrasında, Lubitz'in psikolojik nedenler yüzünden çalışmayacağını belirten raporlar bulunmuş (Eckardt & diğ.,2015). Germanwings tarafından yapılan gerçekleştirilen açıklamadaysa; uçuş öncesinde, taraflarına bu şekilde bir bilginin iletilmediği şeklindedir. Sonradan ortaya çıkan bilgilere istinaden; Lubitz'in psikolojik sorunlarını havayolundan sakladığı tespit edilmiştir. Almanya'daki iş kanunlarınca işverenler, çalışanlarının tıbbi kayıtlarını yalnızca çalışan beyanına istinaden görebilmektedir. Lubitz'in doktorlarının yaptıkları açıklamada; Lubitz'i uçuş yapmaması gerektiği şeklinde uyarıldığı belirtilmiştir. Sonraki süreçte doktorlar tarafından belirtilen bilgilerin havayoluna iletilmesi Lubitz tarafından engellendiği açıklanmıştır (Shuster, 2015).

Kazadan sonraki 4.ncü günde yardımcı kaptanın evi tekrardan araştırılmıştır. Araştırma sonucunda Lubitz'in bilgisayarındaki arama geçmişinde; “intihar yolları” ile “kokpit kapısı ve güvenlik yasaları” şeklinde aramalar yapıldığı bulunmuştur (Dearden, 2015). Soruşturmanın devam ederken, yardımcı kaptanın ticari pilot eğitimini almadan önce; psikolojik sorunları, intihara meyilli olduğunu belirten kayıtlar olduğu ortaya çıkmıştır. Bu nedenle ilk etapta, ABD tarafından pilot lisansı verilmemiştir. Sonrasındaysa, gereken tedavilerin olumlu bir şekilde sonuçlandığını onaylayan psikolog raporuna istinaden lisansının verildiğine dair kayıtlar bulunmuş. Tedavi raporlarında; belirtilen psikolojik sorunların yeniden ortaya çıkması durumunda, uçuş lisansının iptal olacağı bildirilmiş. Lubitz'in, psikolojik rahatsızlıklarla beraber, görme yetisiyle ilgili probleminin olduğunu düşünerek birçok doktor kontrolüne gittiği ve uyku problemin yaşadığı öğrenilmiştir. Görme yetisini kaybetmesinin sonucunda, pilotluk lisansını kaybedeceği konusundaki korkusu nedeniyle, uçak saldırısını gerçekleştirmeden önce konu hakkında birçok araştırma yaptığı öğrenilmiştir (Northam, 2015).

Germanwings'in bağlı olduğu Deutsche Lufthansa AG tarafından Şubat 2017 tarihinden itibaren, kazada ölen her bir yolcu için ailelerine 75.000 Euro, bir yolcunun tüm yakınlarıysa 10.000 Euro tutar değerinde, acı ve ıstırap şeklinde adlandırılan tazminat ödemeleri yapıldığı belirtilmiştir (Deutsche Welle, 2015, 2019).

Yaşanan kaza sonrasında uçak kokpiti ve uçuş güvenliğine yönelik birçok önlem alınmıştır. İlk olarak; kokpitte tek kişinin bulunmaması zorunluluğu oluşturulmuştur. Zırhlı kapının kitlenmesi sonrasında, ilerleyen yıllarda benzer kazaların yaşanmasının önlenmesi amacıyla; kaptan veya yardımcı kaptanın kokpitten ayrılması gerektiği zamanlarda, ayrılan kişinin gelişine kadarki sürede bir kabin memurunun kokpite girip, beklemesi kararlaştırılmıştır. Belirlenen bir başka önlemse; Avrupa Sivil Havacılık Güvenlik Teşkilatı (EASA), French Civil Aviation Safety Investifation Authority (BEA) tarafından, uçuş güvenliğiyle ilgili alınan kararların hem ülkeler hem de havayollarının adaptasyonunu sağlanana kadar, danışmanlık görevini yerine getirmeleri kabul edilmiştir. Alınan kararlar içerisinde, pilotların psikolojilerinin neden olabileceği sorunlara da önem verildiği görülmüştür.

Alınan önlemleri incelendiği zaman; Pilotların psikolojik durumlarına daha da dikkat edilmeye başlanmıştır. Avrupa içerisinde uçuş gerçekleştiren her hava yolu şirketine; pilot ve kabin ekiplerinin işe alımları sırasında standart değerlendirmelere ek olarak psikolojik bir değerlendirme tabii tutmalarını zorunlu tutulmuştur. Yapılacak olan bu değerlendirme içerisinde kişilerin karakteristik özellikleri ile davranışlarının yapılan bu meslek için uygun olup olmadığı yönünde olacağı kararlaştırılmış. EASA tarafından bu incelemelerin metotları havayollarının istediği şekilde olmasına izin vermiştir. Havayolların kendi bünyelerindeki pilot ve kabin ekibinin standart şekildeki muayenelerinin boyutu artırılması ve psikolojik muayenelerin içerisine uyuşturucu madde muayenesi de dahil edilmesine karar verilmiştir. Tespit edilen problemlerin takibinin yapılmasına kararlaştırılmış. Avrupalı havayolu firmalarında görev alan pilotlara lisanslarını kaybetmeleri sonrasında oluşacak yaşamsal sorunlarını tanımlarıyla birlikte, bu sorunlardan nasıl başa çıkacakları konusunda destekleyici programlar oluşturulmuştur (BEA, 2016, s. 98-101). Avrupa Birliği içerisindeki ülkelerde havayollarında çalışıp çalışmadıkları bakılmaksızın her bir kaptan ve kabin ekibine yönelik olarak uyuşturucu ile alkol kontrolleri birlik içerisindeki ülkelerde yaygınlaştırılmış. Her havalimanında ani alkol ile uyuşturucu testi yapılması gerektiği vurgulanmıştır. Uçuş hekiminin seçiminde daha da dikkatli olunması, aldıkları eğitim programlarının denetlenmesi sonucunda yapılan muayenelerin kalitesinin yükseltilmesi amaçlanmıştır (EASA, 2016a, 2016b, 2021).

Kararlaştırılan bu düzenlemede genel olarak psikolojik sorunlar ele alınmış. Fakat sorunların ayrıntıları ve kapsamı belirlenmemiştir. Uçuş ekibinin stresli

olmasına neden olabilecek faktörleri bünyesinde barındıran havacılık sektöründe, her çalışanın, mutlu bir şekilde görevinin yerine getirmesi için yapılması gerekenlerin neler olduğu araştırılmıştır (EASA, 2016a, 2016b, 2021).

Uçuş ekibinin psikolojik durumlarıyla ilgili sorunlar Sivil Havacılık Tıbbi El kitabı içerisinde dile getirilmiştir. Bu sorunları ele alırken pilotların; anksiyetesi, panik ataklığı, uyuşturucu ile alkol kullanması gibi birçok konuyu bünyesinde barındırmıştır (BEA, 2016, s. 81). Uçuş ekibinin yaşadığı sorunların ele alınmasına yönelik görüşmelerde, pilotların verebilecekleri cevaplar konusuna dikkat çekilmiştir. EASA tarafından, görüşme sırasında karşı tarafın rahat bir şekilde cevap vermesi, gerekli noktalara önem verilmesi için, pilotların cevaplarının not alınmaması, konuşmanın durumuna istinaden, konuşmayı derinleştirilmesine yönelik çalışmalar yapılması konusunda havayolları uyarılmıştır (EASA, 2016a, 2016b, 2021).

Havacılık sektöründe uçuş ekibinin psikolojik anlamda stresli olmasına neden olan bazı problemlere bakıldığında; gereğinden fazla alkol içmek, ailevi problemler, düzensiz ve uzun çalışma saatleri, kalıtsal, havacılık sektörünün kırılabilirliği gibi birçok etkeni şeklinde sıralanmıştır. Pilotların lisans kaybı yaşama durumlarına yönelik, Birleşik Krallık tarafından yapılan araştırmaya göre; psikolojik sorunlar, kalp hastalığının arkasından pilotların lisanslarını kaybetme konusunda ikinci tıbbi tablonun oluşmasına neden olmuştur. Bunların içinde alkol problemi havacılık sektörünün içerisinde yer alan, çözümünü için yıllar boyunca emek verilen bir problem olduğu dikkat çekilmiştir (Butcher, 2002).

Genel olarak bakıldığında; Almanya'daki iş kanuna hitaben şirketlerin, çalışanlarına ait tıbbi belgelere, sadece çalışan beyanıyla ulaşılması, yaşanan kazanın temel nedeni olarak görülmüştür. Standart dar gövdeli yolcu uçağında 180 kişinin uçuş gerçekleştirildiği hesaplandığında, uçağın yönetimi sadece 2 pilotun kabiliyetine bağlıdır. Bu nedenle, her kuralın bir kaza sonucunda yazıldığı bir sektör olan havacılık sektöründe çalışanları işe alırken daha titiz davranılması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Pilotların yaşadıkları hayatlardaki sorunların, iş yaşantılarına yansıdığı görülmüştür. Bu nedenle uçuş ekiplerinin denetimlerinin katı kurallar ile gerçekleştirilmesi gerekiyor. Çünkü pilotların yapacakları bir hatanın hem onların hem de uçak içerisindeki yolcuların hayatlarının devamı için önemli arz ettiği hususuna dikkat çekilmiştir.

Havacılık kanunu içerisinde yaşanan bu tarz kazalar için ne havayolu ne de o ülkeye verilecek olan cezai yaptırımlar hakkında bilgi yer almamaktadır. Verilen cezalar, kazanın yaşandığı ülkenin, yerel havacılık yasalarına göre verildiği görülmüştür. EASA'nın ABD'nin havacılıkla ilgili genel yetkilendirmeleri yapan kurum olan FAA'ya karşı olarak kurulması sonucunda, Avrupa ülkeleri içerisinde gerekli denetlemeleri gerçekleştirmede yeterli olacağı düşünülmüştür. Fakat dünya genelindeki ülkelerin hepsinin, alınan kararları net olarak kabul edip, uyguladığı görülmemiştir. Dünyadaki çoğu ülkenin üye olduğu Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)'nun kuruluş amacında, dünya genelindeki havacılığı düzenlemek olduğu kararlaştırılmasına rağmen, olası kazalarda verilecek olan cezai yaptırımlardan bahsedilmemiştir. Gereken önlemlerin ve kontrollerin gerçekleştirilmemesi sonucunda oluşabilecek kazalarda birçok insan kaybı yaşanabileceği vurgulanmıştır.

3.3. Brüksel ve İstanbul Atatürk Havalimanları Saldırıları

Tarih boyunca havalimanlarına yapılmış olan saldırılar, terör örgütleri için her zaman önemli olmuştur. Havacılık sektörüne yönelik gerçekleştirilen saldırılar her dönem içerisinde ses getirmiştir. Geçmiş yıllarda gerçekleştirilen saldırılar uçak kaçırma eylemleri şeklinde yaşanmıştır. Son yıllardaysa havalimanlarına yönelik gerçekleştirilen saldırılar şeklinde görülmüştür. Havalimanlarına yönelik gerçekleştirilen saldırılar için 2 önemli saldırı öne çıkmıştır. Bu iki saldırı havalimanlarındaki güvenliğin önemini bir kez daha göstermiştir. Söz edilen saldırılar; 2016 senesinde IŞİD ve DAESH tarafından Avrupa'nın 2 önemli havalimanlarından biri olan Belçika'nın başkenti Brüksel'de bulunan Brüksel Havalimanı ve Türkiye'nin İstanbul şehrindeki Atatürk Uluslararası Havalimanı'na yapılan saldırılar olarak örnek gösterilmiştir. Belirtilen iki saldırının incelemesi yapılırken hem karşılaştırmalı hem de benzer yönlerinin ne olduğu ele alınmıştır.

Öncelikle yaşanan saldırılar incelendiğinde: 22 Mart 2016 tarihinde Belçika'nın Brüksel şehrine planlı bir şekilde yapılan saldırıların; biri Brüksel metrosunda Maalbeek metro istasyonunda, ikisi de Brüksel Uluslararası Havalimanı'nda gerçekleştirilmiştir. Yaşanan saldırılar da eylemciler haricinde, 32 kişi hayatını kaybetmiştir. Havalimanında gerçekleşen saldırıda 11 kişi hayatını kaybetmiştir. Sabah saat 07 sularında gerçekleşen 2 saldırının ilki; check-in salonunda Brussels Airlines, American Airlines ve Swissport'a ait olan kontuarların yakınında, ikincisinin ise havalimanı terminalinin içerisinde bulunan bir kafenin yakınında gerçekleşmiştir. İlk patlamanın hemen arkasından, saldırganlar tarafından havalimanı içerisinde yolcular silahlarla taranıp, saldırganlarca Arapça bağırışların gerçekleştiği görülmüştür. İkinci patlamanın sonucunda, saldırıyı gerçekleştiren 3 saldırgandan 2'si olay yerinde intihar ederken, 3.ncü saldırgan olay yerinden kaçmıştır (Rankin & Henley, 2016).

Diğer saldırı da 28 Haziran 2016 tarihinde, Türkiye'nin İstanbul şehrindeki Atatürk Uluslararası Havalimanı'nda gerçekleşmiştir. Saldırı sonucunda 45 kişi hayatını kaybetmiştir. Saldırı 3 saldırgan tarafından gerçekleştirilmiştir. Saldırıların gerçekleştirilmesinde başlangıç noktası olarak; iki saldırgan tarafından, Dış hatlar gidiş kısmının bulunduğu üst katta başlatılmıştır. Burada saldırganlardan biri, ellerinde bulunan makineli tüfeklerle etrafa ateş etmeye başlamış. Diğer saldırgansa; terminalin içerisine girip yolcuların geçiş güzergahının bulunduğu, dış hat gelen yolcu katına

inmiştir. Birinci patlama, gidiş katına ateş açan saldırgan tarafından Türkiye saatine göre saat 21:22 de gerçekleştirilmiştir. İkinci patlamaysa, içeri giren saldırganın, polisler tarafından vurulup yaralandıktan sonra kendini patlatması şeklinde olmuştur. Üçüncü saldırgan ise yolcuların panikleyerek çıkışını gerçekleştirdikleri, dış hatlar çıkış kapısında kendini patlatması sonrası meydana gelmiştir (Engel ve diğ., 2016).

Gerçekleşen bu saldırılar arasındaki benzerlikler ve farklılıkların olduğunu görmek mümkündür. Çünkü, gerçekleştirilen iki bombalı saldırının planlama ve uygulamada benzerlikler barındırmıştır.

İki saldırıda da saldırganlar ulaşım aracı olarak taksiyi seçtikleri görülmüştür. Saldırıların etki alanları da aynı seviyede, aynı sayıda saldırgan tarafından saldırıların gerçekleştirilmesi planlanmıştır. Fakat, Brüksel'deki saldırıyı gerçekleştirecek saldırganlardan biri, son dakikalarda olay yerinden kaçtığı görülmüş (Özalp, 2016).

Farklılıklarıysa saldırıların havalimanları içerisinde gerçekleştiği alanlar şeklinde tespit edilmiştir. Brüksel Havalimanı'nda yalnızca dış hat uçuşlarının yapıldığı küçük bir terminale sahip bir havalimanıydı. Havalimanı terminalinin girişinde saldırı gününe kadar gereken güvenlik kontrolü de yer almamıştır. Oluşan bu güvenlik açığı sayesinde, saldırının gerek güne kadar gerekli güvenlik kontrolü de bulunmamaktaydı. Bu nedenle saldırganların terminalde insanların yoğun olduğu check-in alanına girmesi rahat bir şekilde gerçekleştiği görülmüş (Rankin & Henley, 2016). Atatürk Havalimanı'ndaysa durum tam tersiydi. Katı güvenlik kontrolleri, daha terminal binasının girişinde başlamaktaydı. Saldırganların yaz aylarında kalın montlar giymesinden şüphelenen güvenlik güçlerinin saldırganı durdurması sonucunda, saldırganın yanındaki silahlarla güvenlik güçlerine saldırmasıyla başlayan eylem terminalin iç kısımlarına ulaşmamıştır. Saldırganların saldırılar için kullanacakları patlayıcıları saklama şeklinde de farklı yöntemler kullanmışlar. Brüksel Havalimanı'ndaki saldırı da saldırganlar patlayıcıları bagajlara yerleştirerek bagaj arabasıyla terminale getirmişlerdir. Atatürk Havalimanı'nda ise patlayıcı yelek kullanıldığı tespit edilmiştir. Önemli bir farklılıkta, yaşanan saldırılar sonrasında iki havalimanının da faaliyete geçme süreleri olmuştur. Brüksel Havalimanı'nda saldırıdan 12 gün sonra ilk uçuşlar gerçekleşmiştir. İlk etapta bu kadar uzun süre kapalı kalmasının nedeni olarak, patlamalardan ağır zararlar görmesi olmuştur (Özalp, 2016). Brüksel havalimanına saldırı sonrasında, 12 Nisan 2016 tarihinde çalışanlar tarafından başlatılan grevde havalimanında birçok uçuşun iptalini meydana getirmiştir.

Saldırıdan yeni çıkmış, halen tekrar yapım aşamasında olan bir havalimanının tam faaliyete geçmesine engel olan ekstra bir husus şeklinde ortaya çıkmıştır (Euronews, 2016a, 2016b). Birçok yolcunun uçuşlarını gerçekleştirmemesi nedeniyle günlük hayatları için yapmış oldukları planlamaların aksaması ve müşteri memnuniyetsizliği beraberinde getirmiştir. Havalimanı kapasitesini tamamen 2 Haziran 2016 gününden itibaren kullanmaya başlamıştır (Euronews, 2016a, 2016b).

Atatürk Havalimanı'na yönelik saldırının gerçekleştiği andan itibaren bütün uçuşlar farklı havalimanına yönlendirilmiş. Geliş noktalarından kalkış yapmayan uçuşlar gecikmeye girdirilip kalkışlarına izin verilmemiştir. 22:00 gibi uçuş trafiğinin kapatıldığı havalimanında saat 02:20 gibi tekrardan uçuşların açıldığı görülmüştür. Buna rağmen, birkaç yabancı havayolu tarafından, saldırılar sonrası uçuşlarını geçici süreliğine iptal ettiğini belirten açıklamalar yapmıştır. Bu havayollarına örnek olarak British Airways, Royal Jordanian, Iran Air, Emirates, Qatar Airways ve Etihad Airways gibi önemli havayolları uçuşlarını haftalık olarak iptal etmişler (Cornwell, 2018).

İnsani açıdan bakıldığında, kişilerin güvenli bir şekilde seyahat etmeleri sağlamak amacıyla alınması gereken önlemlerin belirli bir düzeyde olmadığı ortaya çıkmıştır. İki ülkede de IŞİD ve DAES'e yönelik operasyonlar yapıldı. Saldırıların sonrasında tüm dünyadaki havalimanlarında güvenlik önlemleri en üst seviyelere çıkarılmış (Rankin & Henley, 2016). Bunun nedeni olarak, Atatürk Havalimanı bulunduğu coğrafi konum olarak en önemli transit nokta olarak kabul edilip, en güvenli havalimanları içerisinde yer almaktaydı. Dünya genelinde güvenilir diye nitelendirilen bir havalimanındaki saldırının, dünyadaki herhangi bir havalimanında da olabileceği konusunda hem fikir olan tüm ülkeler kendilerince gerekli güvenlik önlemlerinin alınması hususunda çalışmalar gerçekleştirmişlerdir.

Yolcular açısından bakıldığında, artan güvenlik önlemlerinin kendilerinin daha rahat bir uçuş seyahati gerçekleştirecekleri hususunda önem arz etmiştir. Fakat gereğinden fazla olan güvenlik uygulamaları nedeniyle, tekrardan aynı olayın yaşanıp yaşanmayacağı konusunda şüphelerin bulunduğu belirtilmiştir. Güvenlik kontrollerinin artması nedeniyle, yolcuların havalimanlarında geçirdikleri sürede artışlar meydana gelmiştir. Bunun sonucunda insanların havalimanı terminallerinin içerisinde bulunmalarına neden olmuş. Brüksel havalimanı için terminal giriş noktasına konan x-ray cihazları nedeniyle insanların havalimanına biraz daha erken gelmeleri belirterek,

uçuşlarını kaçırma korkularının üstünden gelerek, sakince bir uçuş seyahati geçirecekleri bildirilmiş. Atatürk Havalimanı'na baktığımızda; saldırı öncesinde de var olan sıkı güvenlik önlemleri biraz daha arttırılması nedeniyle, zaten saldırının tekrarından endişelenen yolcuların, uçuş öncesi yapılan uzun standart kontrolleri daha da uzayacağını düşünmelerine bağlı olarak hem sinirli bir hale gelmelerine hem de moral bozukluklarına sebebiyet vermiştir. Yabancı yolcular açısından bakıldığında; saldırının talihsiz bir olay olduğu ama Atatürk Havalimanı'nda alınacak önlemlerin yeterli olduğu konusunda hem fikir oldukları belirtilmiştir. Hatta üniformalı güvenlik güçlerini gördüklerinde daha güvenli bir şekilde uçuş gerçekleştirdiklerini hissettirdiğini belirtenler yolcularda bulunmuştur. Çünkü güvenlik güçlerinin varlığının, teröristleri caydırıcı bir unsur olarak görmelerini sağladığını düşünülmüş (Kaya, 2018, s. 2244-2246).

Uluslararası anlamda baktığımızda yaşanan olaylar sonrasında ülkelerin kendilerinin de terör saldırılarına yönelik önlemlerin dikkatli bir şekilde alınması, çalışanların güvenlik eğitimlerinin takip edilmesi gerektiğini belirtmiştir.

Havacılık hukuku açısından baktığımızda bu hukuka göre suçlulara verilecek olan cezalar o ülkenin yerel mahkemelerince verildiği, bu cezalardan belirli bir standartın olmadığı karşımıza çıkmaktadır. Saldırıları hakkında terör örgütlerine yönelik yapılan baskınlarda yakalananlar için yapılan davalara katılan ölenlerin yakınlarının üzüntüleri tüm dünya tarafından izlenmiştir. Her ne kadar ceza verilirse de verilsin acılarının dinmeyeceğini dile getirmişler.

3.4. Ukraine International Airlines Kazası

Tarih boyunca yaşanan uçak kazalarının; ülkeler üzerindeki etkisi ile hukuksal sürece etki ettiği görülmüştür. 8 Ocak 2020 tarihinde Ukraine International Airlines'e ait, PS752 uçuş numarasıyla Tahran-Kiev arası uçuşunu gerçekleştirebilmek için havalanmış olan B737 tipli uçağın, kalkış yaptıktan kısa bir sürede alevler içerisinde yere düştüğü görülmüştür. Uçağın içerisinde bulunan 176 insan hayatını kaybetmiştir. Kazanın gerçekleştiği tarihlerde, ABD önderliğinde düzenlenen operasyon sonucunda, İran'ın önemli siyasi ve askeri insanlarından biri olan, Kasım Süleyman'ın öldürülmesine misilleme saldırısı olarak ABD'nin Irak devletinde bulunan üstlerine yönelik füze saldırıları düzenlenmiştir. Misilleme saldırısının gerçekleştiği sıralarda, Tahran'da bulunan Humeyni Uluslararası havalimanından kalkış gerçekleştiren Ukraine International Airlines'nin uçağının düşman uçağı şeklinde algılanmasıyla birlikte düşürülmüştür (BBC News, 2021).

Kazanın gerçekleşmesinden kısa bir süre sonra Tahran hükümeti, saldırıya maruz kalan yolcu uçağının, Devrim Muhafızları'na vurulmadığını beyan etmişlerdir. Sonrası günlerde, sosyal medyada kazayla ilgili birçok video yayınlanması sonrası, 11 Ocak 2020 tarihinde Tahran hükümetince bir açıklama yapılmıştır. Yapılan açıklamada; uçağın yanlışlıkla vurulduğu kabul edilmiş ve yolcu yakınlarına gerekli maddi ve manevi zararların karşılanacağı belirtilmiştir. Açıklama sonrasında, İran'a karşıtı protestolar hem kendi ülkesi içerisinde hem de yurtdışında gerçekleşen protestolar uluslararası anlamda Tahran yönetiminin daha fazla siyasi güç kaybetmesini neden olmuştur (McKernan, 2020).

Kaza sonrasındaki gerçekleştirilen araştırmalar; uluslararası havacılık kuralına istinaden İran'ın liderliğinde gerçekleştirilmiştir. Bunun nedeni olarak; kazanın gerçekleştiği ülke araştırmanın yönetilmesinden sorumlu olduğu vurgulanmıştır. Kazaya neden olabilecek teknik sorunların araştırılmasının kolaylığını sağlamak amacıyla, uçağın üretici firması olan Boeing dahil olmak istemiştir. Fakat, belirtilen bu talep İran tarafından reddedilmiştir (Brennan, 2020). Sonrasında Kanada, Fransa, İngiltere, İsviçre ve Afganistan tarafından kara kutunun incelenmesi için İran'dan, Fransa'ya gönderilmesini talep etmişlerdir. İran devletince olaydan yaklaşık olarak 7 ay sonrasında Temmuz 2020 tarihinde kara kutu Fransa'ya gönderilmiştir (Ahışhalı, 2021).

Kaza ile ilgili nihai rapor Mart 2021 tarihinde yayınlanmıştır. Yayınlanan raporda; karadan gönderilen 2 füzenin uçağın yakınında patlaması nedeniyle uçağında hasar aldığı belirtilmiştir. Kazanın soruşturulması sırasından, konuyla alakalı olarak, sadece 1 kişi tutuklanmıştır (Gambrell, 2021). Tutuklama yapılması sonrasında hem Ukrayna Başbakan Yardımcısı Dmytro Kuleba hem de Kanada Ulaştırma Güvenliği Kurulu tarafından kaza raporuna yönelik itirazlar gerçekleştirilmiştir. İtiraz gerekçesiye; İran Devrim Muhafızları'nın 2 füzeyi neden bu uçağa ateşlendiğine ilişkin gerçekçi bir neden sunmadıklarını belirten bir eleştiri sunmuşlardır (BBC News, 2021).

Kazanın gerçekleşmesinden kısa bir süre sonra, birçok hava yolu İran ve Irak hava sahalarını kullanmayacaklarını belirtmişlerdir. Bu durumun İran'ın hem ülkelerin uluslararası alanda bir kez daha güvenilmezliğine hem de ekonomik kayıplara neden olmuştur. Amerikan Federal Havacılık İdaresi (FAA) tarafından yayınlanan genelgede; Amerikan tescilli havayollarının bu sahaları kullanmaları yasaklanmış. Air France, Malaysia Airlines, İran hava sahasını kullanma konusunda dikkatli olacaklarını, Singapore Airlines ise İran hava sahasına girmeyeceklerini beyan etmişlerdir. Bölgesel hava yolları olan Etihad, Emirates ve Qatar Airlines ile Türk Hava Yolları bu hava sahalarını kullanmaya devam etmişler (Koenig, 2020).

Havayolları açısından bakıldığında; bu ülkeye ait hava sahasında yapacakları herhangi bir işlem ekonomik açıdan kendilerinin etkilemektedir. Önemli bir uçuş güzergahı olan Ortadoğu bölgesinde, olası bir güzergâh değişikliği, ek masraflara neden olmaktadır. Bu masraflarda bilet fiyatlarını etkilemektedir.

Kazada ölen insanların aileleri bu süreç içerisinde; İran lideri Ali Hamaney ve Devrim Muhafızları Ordusu'nun üst düzey komutanları hakkında 24 Ocak 2020'te Kanada da Toronto Mahkemesi'nde, 1 milyar 100 milyon dolar değerinde dava açmışlardır. Toronto Mahkemesi 20 Mayıs 2021 tarihinde verdiği karar ile Ukraine International Airlines'e ait olan PS752 sefer sayılı uçağın, İran tarafınca düşürülmesini terör eylemi şeklinde tanımlandığı ve SIA tarafından "terörist faaliyet" biçiminde teşkil ettiği şeklindeki kararını açıklamıştır (Markus, 2020). Aslında Kanada yargısının, yabancı ülkelerin yerel mahkemelerce yargılanması hususunda izinleri bulunmamaktaydı. Fakat, 2012 senesinde yürürlüğe giren kanun sayesinde "terör suçları" kapsamında yürütülen davalar içerisinde yer alan dava konularının, yabancı ülkelerin yerel mahkemeler tarafından yargılanmasının önü açılmıştır (Şarkul, 2021).

Açıklanan karara istinaden, İran'ın ödeyeceği tazminatın 107 milyon Kanada dolarından fazla olmasına karar verilmiştir. Belirlenen karara yönelik, İran tarafından gerçekleştirilen açıklamada; Kanada mahkemesinin kendi ülkesine ait topraklar dışında gerçekleştirilen bir kaza hakkında karar alamayacağını, alınan kararın yargılama esaslarına aykırı olduğu yönünde beyanda bulunmuştur (Burke, 2022). İran tarafından, kazanın gerçekleşmesinin üzerinden 1 yıla yakın bir zaman sonra yapılan 30 Aralık 2020 tarihinde açıklama yapılmıştır. Gerçekleştirilen açıklamaya istinaden İran yönetimi; kaza sonucunda hayatını kaybeden her yolcunun aileleri için 150 bin dolar tutarında tazminat ödeyeceklerini açıklamışlardır (Debre, 2020).

Kazanın detaylı bir şekilde incelenmesi sonucunda; havacılık hukuku içerisindeki cezai kararlar hakkında kesin bir hükmün bulunmadığı ortaya çıkmıştır. İran tarafından kazanın nedenine ilişkin, açıklamalarındaki eksiklikleri denetleyecek uluslararası havacılık kurumlarının yaptırım eksiklikleri ve etkisizlikleri görülmüştür. Uluslararası sorumluluklara göre; yaşanan kazanın teknik raporlarının açıklama süresi, kazanın yaşanmasından 1 yıl süre içerisinde yapılması gerekiyor. Eğer belirlenen sürede gerçekleşmezse, 3 aylık ek bir süre tanımlanmış. Tekrardan bu ek sürenin aşılması durumunda, mağdurların konuyu uluslararası mahkemelerce araştırılması hakkına sahip oldukları belirtilmiştir.

Ukraine International Airlines kazasında raporun açıklanma süresi 1 yıl içerisinde gerçekleştiği halde, İran tarafından 1 kişinin tutuklanması ve olayın insan hatası olarak belirtilmesi, ülkeye olan güvensizliği bir kere daha arttırmıştır. İranlı halk tarafından gerçekleştirilen protestoların bastırılmasına için kolluk kuvvetlerinin sert girişimleri, halkın devletlerine olan güvenlerini sarsmıştır. İran yönetimince gerçekleştirilen açıklamada, protestoların destekçisi olarak dış ülkelerin, özellikle de ABD'nin büyük bir payı olduğu yönünde açıklamalarda bulunmuştur (Avsat, 2020).

İnsani güvenlik açısından baktığımızda kazada hayatını kaybeden yolcuların yakınlarının üzüntüleri giderilmemiştir. Hem sevdiklerini kaybetmelerinin verdiği hüznün hem de onların haklarını aramak için verdikleri mücadele insanların psikolojilerine olumsuz etki yapmıştır. Kazanın yıl dönümlerinde İran'a karşı yapılan protestolar her yıl şiddetini arttırarak devam etmiştir. İran'ın belirttiği rapora ilişkin gereken araştırmanın yapılmaması ve halen davanın devam etmesi eleştirel ve insani güvenlik anlamında insan yaşamına verilen değerün öneminin istenilen seviyede önemsenmediği sonucunu ortaya çıkarmıştır.

3.5. B737-Max Kazaları ve Covid-19'un Boeing'e Olan Etkileri

Yaşanan uçak kazalarının havayolları ve ülkelere olan etkilerinin yanı sıra uçak üreticisine verdiği etkilerde büyük önem arz etmektedir. Belirtilen hususla ilgili olarak; Amerikan uçak üretici Boeing'e ait olan iki B737-Max tipi uçağının, üretici firma kaynaklı kazalar nedeniyle, Boeing'e olan etkilerinin incelenmesi amaçlanmıştır. 2 uçak kazasının yanı sıra, 2020 yılının başlarında dünyayı etkisi alan Covid-19 virüsünün etkilerinin incelenmesi amaçlanmıştır.

Yaşanan kazalar incelendiğinde; 29 Ekim 2018' tarihinde Endonezya Lion Air Havayolları'na ait 610 uçuş numaralı, PK-LQP kuyruk tescilli B737-MAX uçağı Jakarta'dan kalkış yaptıktan 13 dakika sonrasında denize düştüğü görülmüştür. Kaza sonucunda 189 insan hayatını kaybetmiştir. Gerçekleşen kazanın nedeninin net açıklaması yapılmadan, 10 Mart 2019 tarihli Etiyopya Havayolları'na ait 302 uçuş numaralı, ET-AWJ kuyruk tescilli yine aynı model B737-MAX tipi uçak, kalkış yaptıktan 5 dakika sonrasında düştüğü görülmüştür. Bu kazada da 157 insan hayatını kaybetmiştir (Johnson, 2020).

İki kazanın sonucunda toplamda 346 insan hayatını kaybetmiştir. İki kazada 1944 tarihli Chicago Konvansiyonu ile kurulmuş olan Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO) tarihinde yaşanan önemli iki kaza olarak tarihe geçmiştir.

Birleşmiş Milletler bünyesinde faaliyetlerine devam eden ICAO, havacılık güvenliğini sağlamadaki en önemli kuruluş olarak tanımlanmıştır. Kuruluşun amacı; havacılığı kurallara bağımlı şekilde, uçuş ve yer güvenliğinin artırılması amacına uygun uluslararası standartların ve uygulamaların neler olduğunu belirten dokümanların yayımlanmalarını sağlamak şeklinde belirtilmiş (ICAO, 1929a, 1963b, s. 222, 2021c, 2022d). Yayımlanan dokümanlar arasında dikkat edilmesi gerekeni "Uluslararası Standart ve Öneri Pratikler (SARP)" adındaki standartları belirten doküman olarak gösterilmiştir. Güvenlik ve emniyetin en üst düzeyde olmasının hedeflendiği SARP tarzındaki yayınlanan programlarda belirtilen esassa; kullanılan programlarda meydana gelen yenilikçi teknoloji ve programların, uçaklara uyarılması hususunda istenilen düzeye ulaşılmadığı saptanmıştır. Belirtilen uyarılmanın uçaklara entegre edilebilmesi için, dijital bazlı oluşturulmasına ilişkin fikirler belirtilmiştir. Belirtilen fikirlerin özünde, yenilikçi sistemlerinde uçaklara uyarlanması gerçekleştirilirken; kural bazlı sertifikasyon aşaması yerine, risk bazlı sertifikasyon

aşamasına geçişi sırasında, dijitalleşme bazlı programların uygulanması amaçlanmıştır. Belirlenen bu amaç doğrultusunda ICAO tarafından gerçekleştirilen teknolojik sistemlerin denetimi sürecinde emniyete yönelik denetimlerin hızlı ve yeterli olmayacağı belirtilmiştir. Belirtilen bu durum sonucunda gerçekleştirilmesi planlanan uçuşlarda yer emniyeti açısından riskli olacağı sonucunu ortaya çıkarmıştır (Saraçyakupoğlu, 2020, s. 244).

Kazanın farklı bir nedeni olarak gösterilen neden olan, pilotaj hatası olup olmamasıyla ilgili iddiaya yanıt olarak; yaşanmış olan iki kazada da 2 uçuşu gerçekleştiren pilotların uçuş saatlerinin süresinin ne kadar olduğu açıklanmıştır. Endonezya Lion Air Havayolları'na ait kazada kaptan pilotun 6028, yardımcı pilotunda 5174 saat uçuş tecrübesi, Etiyopya Havayolları'na ait kazada kaptan pilotun 8122, yardımcı pilotunda 361 saat uçuş tecrübesi olduğu kayıtlara kaydedilmiştir. Bu veriler bize kaptanların tecrübelerinin seviyelerinin yüksek olduğunu göstermiştir. Belirtilen bilgilere istinaden, olayların nedenin, uçakların üretimlerinden kaynaklanan bir nedenin olduğunu tespit edilmiştir (Saraçyakupoğlu, 2020, s. 251).

Sivil ve askeri havacılık için gerekli olan uçak üretimini açısından; Boeing ve Airbus iki önemli şirket olarak, ön plana çıkmıştır. Dünya genelinde üretilen hava araçlarının %81'i, bu iki şirketin fabrikalarında oluşturulduğu belirtilmiştir. %19'lük bölümse; Kanadalı Bombardier, Brezilyalı Embraer, Fransız şirket ATR ve Rusya ile Çin ortaklığından meydana gelen Comac adlı firmanın üretimi olarak açıklanmıştır (IATA, 2019, 2021a, 2021b).

Havacılık sektörü içerisindeki; en büyük iki rakip firma, birbirlerini üretimlerine karşı, yeni model uçak üretim gerçekleştirme gibi bir rekabetin içerisine girmişler. Bu rekabete örnek verilmesi gerekirse; Airbus'ın A380 modeline karşı Boeing'ten B747 serisi üretilmiştir. B737 Max'da bu rekabetin sonucunda ortaya çıkmıştır. Airbus'ın A319/A320 ile A321 tipi uçaklara karşı olarak üretilmiştir. Fakat, önceden belirtildiği gibi teknolojiye yaşana gelişimin ve değişimin normalden daha da hızlı olmasıyla birlikte, yeterli düzeyde test edilmeyen, yeni teknolojilerin beraberinde riskleri de getirdiği belirtilmiştir (IATA, 2019, 2021a, 2021b).

İki kazanın oluş nedenine bakıldığında; uçakların aerodinamik dengesizliğini önleyen Manevra Karakteristiği Güçlendirme Sistemi (MKGS), (Maneuvering Characteristics Augmentation System (MCAS))'ne her iki kazada da uçak kanadında

bulunan Hücüm Açısı (HA, Angle of Attack-AoA) sensörleri tarafından yanlış verilen bilgiye istinaden, uçakların burnunun fazla yukarıda olduğu uyarısına istinaden, sistemce algılanan bu dengesizliği düzeltmek amacıyla, iki uçağın burunlarını aşağıya doğru yönlendirildiği görülmüştür. Bu sistemde meydana gelen herhangi bir hatada, MCAS devreye girdiği andan itibaren, pilotların müdahale etme ihtimalleri bulunmadığı açıklanmıştır. Her iki uçakta gerçekleşen bu sistemsel olayda, kazaların gerçekleşmesine kadarki ana kadar, uçakları dalış şeklinde tuttuğuna şahit olunmuştur (Saraçyakupoğlu, 2020, s. 256).

Yaşanan kazalardan sonra, ABD’de havacılığını güvenli ve etkin olmasından sorumlu FAA kararıyla Boeing uçak firmasından Nisan 2019’a kadar ilgili yazılımının güncellenip güvenli hale getirilmesi istenmiştir. B737-Max uçuşlarına yönelik kararıysa, bu modeldeki uçaklar için hava sahası kapatma kararının alınmaması olmuştur. Eğer güvenlik açısından bir sorunun tespit edilmesi durumunda, gerekli eylemlerin yürürlüğe gireceği belirtilmiştir. Ancak ikinci kaza sonrasında, B737MAX model uçaklarının, ilerleyen günlerde gerçekleştirilmesi planlanan uçuşlarının, geçici olarak durdurulduğu açıklanmıştır. FAA tarafından yapılan açıklama öncesinde, ilk kazadan sonra; AB ülkeleri, Vietnam, Singapur, Malezya hava sahalarını B737-Max model uçaklara kapatıldığını ilan etmişlerdir. Türkiye, Arjantin, Çin, Brezilya, Malezya, Endonezya, Hindistan, Etiyopya, Güney Kore, Meksika tarafından yapılan açıklamalarda, hava sahalarının kapatılmadığı, bu ülkelerde faaliyet gösteren havayollarının filolarında bulunan B737-Max’ların kullanımlarının geçici olarak durdurulduğu açıklaması yapılmıştır. (Deutsche Welle, 2015, 2019).

Bu süreç içerisinde, birçok havayolu ve uçak kiralama şirketlerince, B737-Max siparişlerini iptal etmekte ya da uçak tiplerini değiştirme tercihlerinde bulunmuşlardır. Bazı havayolları da siparişleri bekletme seçeneğini seçmişlerdir. Türk Havayolları tarafından 2013 senesinde 40 uçak adet B737-Max siparişi vermişti. Sonrasında Boeing ile yapılan istişareler sonucundan, 25 adet aynı tip uçak sipariş edilmiş. Kazalar ve diğer şirketlerce alınan önlemlere istinaden, teslim edilen 11 uçak harici yapım aşamasındaki uçakların beklemeye alındığı belirtilmiştir. Avolon uçak kiralama şirketi 75, GE Capital Havacılık hizmetleri 65, Flydeal 30, CDB Aviation 29, GOL Havayolları 34, Air Canada 11, Oman Air 10, Air Lease ise 9 adet B737-Max siparişini iptal etmişlerdir. Bu sayıların kazalar öncesinde, Boeing’in B737-MAX için almış olduğu en büyük uçak siparişleri şeklinde olduğu kaydedilmişti (McIntosh, 2020).

Sipariş iptallerinin bildirilmesi ve B737-Max'ın uçuşuna birçok ülkede izin verilmemesi sonucunda, şirket hem ekonomik hem de prestij açısından büyük kayıplara uğramıştır. Verilen siparişlerde tip değişikliği yapmayan hava yolları filolarındaki eksiklikleri düzenlemek için Airbus'tan uçak siparişi gerçekleştirmiştir. Bunların sonucunda; hem ABD'nin uçak üretiminde önemli bir kozunun kaybetmesine yol açacağı sinyallerini verdiği görülmüştür. Önemli bir pazarın, büyük bir payını kaybetme ihtimaliyle karşı karşıya kalmıştır (Baker, 2019a, 2019b).

Kazalardan sonrasında genellikle alışılan gelen havayollarına davalarda bu sefer bir farklılık gözlemlenmiştir. Başta ABD, Fransa, Etiyopya, Endonezya gibi birçok ülkeden, kazalarda hayatlarını kaybeden kişilerin yakınları; Boeing'e yönelik yöneticilerin açgözlülüğü, görevlerinin kötü kullanmalarıyla ilgili birçok dava açılmıştır. Açılan bu davalara ek olarak; sipariş veren havayolu şirketleri, bu uçak tipinden eğitim alıp uçuş gerçekleştiremeyen pilotlarda Boeing'e dava açıp, tazminat taleplerinde bulunmuşlardır. Olaylar sonrasında ABD Adalet Bakanlığı tarafından; Boeing'e inceleme başlattığını bildirilmiştir. Boeing'e hissedar olan kişiler ve şirketlerde dava sürecine dahil olmuşlardır. Boeing'in, Airbus ile yarış içerisinde olmak amacıyla 737-Max'ı üretiminde aceleci bir tavır takıldığını ve uçağın güvenlik eksikliği bulunduğunu belirtmişler. Hissesi oldukları Boeing tarafından hem dolandırılıp hem de şirketin kâr için uçuş güvenliğiyle birlikte dürüstlüğü göz ardı ettiklerini belirtip dava açmışlardır. ABD Menkul Kıymetler ve Borsa Komisyonu (SEC) tarafından Boeing ile hissedarlar ile olan iletişimin nasıl olduğu, uçak ile ilgili aksaklıkların tam olarak bildirilip bildirilmediği konusunda Boeing'e ait olan finansal belgeleri denetleneceği belirtilmiştir (Baker, 2019a, 2019b).

ABD Ulaştırma Bakanlığı tarafından, özel bir ekip oluşturularak hem Boeing'i hem de uçağın sertifikalandırma izin veren FAA'ya yönelik denetleme yapılacağı açıklanmıştır. FAA'ya yönelik denetim; uçak sertifikalandırma sürecine yaşanan eksikliklerin ve hataların neler olduğunun tespiti gerçekleştirmeye yönelik olduğu belirtilmiştir. FAA'ya yönelik denetim sırasında; bu modelin sertifikasyonuna izin veren müfettişlerin, eğitim geçmişlerinin de kontrol edilmesi de talep edilmiştir (Baker, 2019a, 2019b).

07.11.2021 tarihinde ABD'nin Delaware Yüksek Mahkemesi'nde Boeing tarafından kabul edilen anlaşma sonucunda, ABD Adalet Bakanlığı'nca şirketi 737Max Dolandırıcılık komplosuyla suçlanmış olup, 2,5 milyar doları aşan maddi bir

ceza vermiştir (Department of Justice, 2021). Bu miktarın; 243,6 milyon doları Boeing'e cezai para, 1,77 milyarı bu uçak tipinde sipariş verip uçaklarını yere indirmek zorunda kalan şirketlere ve 500 milyonu ise iki kazada hayatını kaybedenlerin yakınlarına ödenmesine karar verilmiştir (Bogani, 2021).

Dava süreciyle ilgili kararın açıklamasıyla aynı tarihlerde, 20 ay kadar uçuşuna izin verilmeyen uçak, FAA ve EASA tarafından gerekli kontrollerin yapılması sonucunda uçuş izni alarak 9 Aralık 2020 tarihinde Brezilyalı GOL Havayolu tarafından ilk uçuşunu gerçekleştirmiştir. Gerekli izinlerin alınması sonrasında dünya genelindeki havayolları tarafından talep edildiği miktarda üretilen uçaklar teslim edilmiştir. Bu tarihlere kadar şirket tarafından üretilen uçaklar da fabrikanın parklarına çekilmiş. Hatta o kadar bekleyen uçaklar olmuş ki, çalışanların otomobillerini park ettikleri otoparklara, uçakların park edildiği görülmüş. Ocak 2020 tarihine kadar önceki yılın oranlarıyla birlikte 18,4 milyar dolarlık zararının olduğunu, 183 737-Max siparişlerinin iptalinin gerçekleştirildiği duyurulmuştur. Boeing tarafından Nisan 2019 yapılan açıklama da B737-Max'ın FAA tarafından tekrardan gerekli denetimlerin yapılıp sertifikasyonu gerçekleşene kadar, B737 uçaklarının bir aydaki üretimi sayısı 52 uçaktan 42 uçağa indirildiği açıklanmıştır. Yeni üretilen uçakları park edecek alanların kalmaması, artış gösteren maliyetlerin neden gösterilmesi sonucunda 2020'nin Ocak ayında üretime ara verilmiştir (Rushe, 2019).

Yaşanan bu kazalara ek olarak, 2019 yılının sonlarında ortaya çıkan Covid-19'un tüm dünya ekonomisine etkisi olduğu gibi Boeing'e de büyük bir darbesi olmuştur. Mart 2020 tarihinde yapılan açıklamada; Washington eyaletinde yer alan tesislerini ikinci bir bildiriye kadar kapatacaklarını belirtmişlerdir. Bu açıklamanın yapıldığı zamanda, salgın nedeniyle seyahatlerin yasaklanmasıyla beraber, dünya genelindeki havacılık sektörünün tamamen durması Boeing'e ekonomik açıdan ikinci bir etki olmuştur (Slotnick, 2020). Bunun sonucunda Boeing ABD'den 60 milyar dolar tutarında yardım paketi talebinde bulunmuştur. Aynı zamanlar şirketin borsadaki hisselerinde düşüşler meydana gelmiştir. Fakat ABD'nin, şirket için ilettiği yardım tutarıysa 17 milyar dolar seviyelerinde olmuştur. Yaşanan kazalar ve salgınında etkisiyle, şirketin genel mali tablosu incelendiğinde; uçakların tekrardan bir sertifikasyon süreci, üretim maliyetleri, park halindeki uçakların fabrikalarda bekletilmesi gibi maliyetler 20 milyar dolar, dolaylı yoldan oluşan maliyetleri de 60 milyar seviyelerine ulaşmış. 27 Mayıs 2020 tarihinde, üretim yavaş bir şekilde

tekrardan başladığı açıklanmıştır. Üretim sürecinin tekrar aktifleştirilmesi nedeniyle, B737- MAX tipindeki uçağın sorunun çözülmeye başlanması ve uçuş onayının alınması hususlarıyla ilişkilendirilmiştir (Johnson, 2020).

Uçak üretimine başlanılmasından önce şirket tarafından, Mart 2020 tarihinden başlayarak Nisan 2020'ye kadar 12 binden fazla çalışanın işten çıkarıldığı ilan edilmiş (Altan, 2020). Bu kişilerin 5.520'si gönüllü, 6.770'i gönülsüz bir şekilde çıkarıldı. Şirketin Ekim 2020 tarihli açıklamasında, salgının başlamadan önce 160.000 kişi olan istihdam sayısını 2021 sonuna kadar 130.000 kişi seviyelerine düşürüleceği açıklanmış (Gates, 2020). Bu açıklamanın yapıldığı tarihlerde 7 bin kişiyi daha çıkaracakların belirtilmiştir (Schaper, 2020).

Covid-19 virüsü, Boeing'i etkilediği kadar, en önemli rakibi olan Airbus'ı da etkilemiştir. Bu süreç içerisinde Airbus'ta; seyahat yasakları sonucu ve havayolu şirketlerinin gelirlerinin kaybetmelerinde oluşan ekonomik bunalım nedeniyle, sipariş iptalleri almıştır. Üretimle ilgili olarak iki şirket tarafından, uçaklar imalatında azaltma seçeneği seçilmiş olmasına rağmen, Airbus'ın sadece 6.000 bin personeline, işten çıkarmak yerine ücretsiz izin vermiştir (Altan, 2020). Bu sayede ilerleyen günlerde havacılık sektöründe yaşanabilecek, üretim artışına karşı ek bir önlem almak istemiştir.

İnsani güvenlik açısından incelendiğinde Boeing; uçak üretiminde en önemli rakibi olan Airbus'ı geçip, üretim hacmini ve pazardaki payını genişletmek istemiştir. B737-MAX tipindeki uçağın, teknik kontrolleri tam olarak sağlamadan, satışını yapıp, uçmasına izin verilmesinin şirket açısından birçok soruna neden olduğu gözlemlenmiştir. ABD'nin uçak üretiminde dünyadaki en önemli kozu olan Boeing, kazalar sonrasında pazardaki payını ve hacmini büyük oranda kaybetmiştir. Uçak kazalarının ardından Covid-19 salgınının artması, ilerleyen süreçlerde karının arttırması ve yeni tip uçak üretimi hedefleyen şirket için önemli bir kayıp oluşturmuştur. Hem maddi anlamda hem de müşteri ağı anlamında kayıplar yaşayan Boeing'in aksine, Airbus ise gelirlerini arttırmıştır. Bununla birlikte, Boeing tarafından zorla işten çıkarılan insanlar için neler yapılacağı konusunda net bir açıklama yapılmamıştır.

Havacılık hukuku açısından bakıldığında; üretici kaynaklı hatalara yönelik verilecek yaptırımların neler olduğu hususunda herhangi net bir ifade bulunmadığı

tespit edilmiştir. Davaların denetimleri yerel mahkemelere bırakılmış. Yerel mahkemeler alınacak kararı, diğer hukuk dallarıyla ilişkilendirmiştir. Bu durum dava sürecinin uzamasına neden olmuştur. Hem kazada hayatını kaybedenlerin yakınları hem de işten çıkarılanlar için, hukuk kurallarında insan hayatına verilen değerin ölçümünün uzun olmasına neden olmuştur. İleriki yıllarda, benzer kazaların gerçekleşmesi durumunda izlenilecek süreçte netleşmemiştir.

Yerel mahkemece alınan kararlar, dünya genelinde kabul edilmeyen kararlar olmuştur. Kazaların sorumlularının kim olduğu açıklanmayıp, Boeing'e verilen madde tazminat cezası kararı alınmıştır. Alınan karara istinaden insan hayatının maddiyatla ölçülmesiyle, havacılık hukukunda insan hayatıyla ilgili hukuksal çerçevenin oluşturulmadığı görülmüştür.

SONUÇ

İnsani güvenlik kavramına baktığımızda uluslararası ilişkiler literatürüne ilk olarak 1994 yılında Birleşmiş Milletler'in ilan ettiği, İnsani Kalkınma Raporu sonucunda dünya siyasetinde önemli bir etki oluşturduğu tespit edilmektedir. İlan edilen bu rapora göre, güvenlik kavramını yalnızca devlet merkezli güvenlik kavramı olarak görülemeyeceğini, bu kavram temel alınarak insan bazlı güvenlik kavramının daha çok önemli olduğu vurgulanmıştır. Yapılan bu vurgulamada, insani güvenlik kavramının tanımlanması gerçekleştirilirken sadece askeri saldırılardan meydana gelmediği; hastalıklar, açlık, siyasi baskılar gibi birbirinden farklı etkenin kavramın oluşumunda baz alınan tehditlerin birkaçı olacağı belirtilmiştir.

Bu etkenlerin farklı bir özelliği de uluslararası ve birbirleriyle ilişkili olmasıdır. Örnek olarak baktığımızda; herhangi bir ekonomik krizin, salgın hastalıkların, yalnızca ilk çıkış yaptığı ülkeleri etkilemeyip dünya geneline yayılması şeklindedir. Bu güvenlik anlayışı ilerleyen yıllarda ortaya çıkabilecek olan tehlikelerin de öngörüsünde bulunmamıza yardımcı olduğu görülmüştür. Öngörülen bu tehlikelere baktığımızda; ekonomik adaletsizlik, doğa kirliliği, göçler, nüfus artışıdaki kontrolsüzlük gibi birçok tehlike konusunda uyarılar yapmıştır.

Bu tanımlama birçok soruyu beraberinde getirmiştir. Bu güvenlik anlayışındaki "tehdit ve tehlike" kavramlarının neler olduğunu, alınacak önlemlerde kullanılması planlanan araçların, eylemlerin ve karakterlerin olacağı hususunda birçok cevabın var olması da birbirinden farklı insani güvenlik kavramlarının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Başka bir soru olarak, insani güvenlik kavramının tanımlanması sonucunu istinaden meydana gelen problemin, insani güvenlik açısından ölçümünde, hangi yöntemlerin kullanılacağına benzer birçok sorunun cevabı bulunamamıştır.

Bu tez içerisinde değinilen bir diğer başlık olan havacılık hukukuysa; halen gelişmekte olan bir hukuk branşıdır. Sektör içerisinde gerçekleşen faaliyetlerin meydana getirdiği ilişkileri düzenlenmesi amacıyla; özelliklerinin belirlendiği kuralları, kendi bünyesinde barındıran hukuk dalı olarak tanımlanmıştır. Genel olarak hukuk sistemi içerisindeki yerinin belirlenmesi zor olan, 20.yüzyılın başlarında oluştuğu belirtilen, diğer hukuk branşlarıyla ilişkili halde olan bir hukuk dalıdır.

Genel anlamda bu tezin oluşturulması hususundaki hedefler incelendiğinde; gelişmekte olan bir hukuk dalı olarak birçok eksiği bulunmaktadır. Bir hukuk kararının alınması, genellikle bir kazadan sonrasında meydana gelmektedir. Havacılık literatüründe var olan; “Havacılıkta kurallar kanla yazılmıştır” şeklinde meşhur bir söz vardır. Bu söze hitaben, günümüz dünyasından halen havacılık hukukunda, hukuksal bir çerçeve oluşturulmamıştır. İnsani güvenlik açısından bakıldığında, havayolu şirketleri ve ülkelerin; insanların rahat ve güvenli bir uçuş gerçekleştirmelerine yönelik önlemler alması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Uçuş öncesi veya anında, meydana gelme ihtimali bulunan hataların; önceden tespit edilip, gerekli güvenlik önlemleri oluşturulması hususunda çalışmalar gerçekleştirmeleri vurgulanmıştır. Ama çoğu ülke veya şirketin, vurgulanan hususlar hakkında; pilotaj, üretim hataları, çalışanların yetersizliği, yetersiz bakım, hava trafik kontrolörünün hataları gibi birçok eksikliği önceden net bir şekilde ele almadıkları gözlemlenmiştir. Gerekli önlemlerin alınmamasıyla gerçekleşen bir kaza sonrasında, öğrenilen deneyimlerle, gerekli önlemlerin ne olduğuna ilişkin kurallar oluşturulmuştur. Oluşturulacak önlemler; insan yaşamına, ülkelerin bağımsızlıklarını korumaya yönelik saldırılara, iki devlet arasında yaşanan tartışmalara, hayatını kaybeden insanların yakınlarının üzüntülerine, ülkeleri için önem arz eden şirketlerin korunmasına yönelik önlemlere, kaza sonrası hayatta kaldıysa o kişilerin deneyimleri sonucunda oluşturulan kurallar dizisine dönüştürülmüştür.

Hem uluslararası hem de yerel havacılık kurumlarının; yaşanabilecek bir kazanın meydana gelmesini önlemek, insanların güvenli bir biçimde seyahat etmelerine yönelik kurallar oluşturma görevleri bulunmaktadır. Bu kurumlar; ülkelere, havayolları veya havalimanları işletmelerine yönelik denetimleri ne kadar sık bir şekilde yapılırsa da yaptırım hususunda, önemli bir güçleri bulunmayıp, maddi cezalar verebildikleri görülmüştür. Ülkemizde ölümlü kazalar haricinde, havacılık güvenliğiyle ilgili SHGM tarafından verilen cezalar aşırı şekilde düşük bir şekildedir.

Uluslararası havacılık hukuku içerisindeki eksikliğin farklı bir açıdan incelenmesiye; terör örgütlerinin eylemlerinde ana etken olabilmektedir. Terör örgütlerince, önemli bir nokta olan havalimanlarına yönelik saldırıları veya uçak kaçırma olayları, suçluların yakalansalar dahil verilecek olan cezalarda net bir süre bulunmamıştır. Bunun nedeni olarak hem havacılık hukuku hem de onu oluşturan uluslararası anlaşmaların içerisinde; bu tarz suçluların cezalandırılması konusundaysa,

verilecek olan kararın, o suçlunun tutuklandığı ülkedeki yerel mahkemelerin hukuk sistemlerine göre karar almaları gerektiği belirtilmiştir. Her ülkede hukuk sistemlerinin istenilen düzeyde olmadığından, örgütlerin yapacakları eylemler için seçecekleri ülkeleri de seçme özgürleri verildiği görülmektedir. Bu ülkeler arasındaki hukuk sistemindeki fark yalnızca terör eylemlerinde farklılık göstermemektedir. Uçak kazalarının sorumlularının bulmada, insanların bagajları ve kargolarında oluşan zararların tanziminde de farklılıklar oluşmaktadır. Bagaj ve kargolar için üst sınır belirlenmiş olsa da havayolu tarafından verilecek olan tazminatın yerel mahkemelerce belirlenmesi kararlaştırılmıştır. Alınmış olan bu karar da yine farklılıklar gösterme olasılığı bulunmaktadır.

Havacılık hukukundaki başka bir eksiklikse; uluslararası kurumların denetimleri konusundadır. Avrupa bölgesinde merkezleri bulunan daha çok BM'ye ve bağlı oldukları yerel ülkelere göre hareket etse de denetimlerinde sorunlar olabilmektedir. Buna en büyük örneği çalışma içerisinde anlatılan Boeing 737-Max kazalarını verilebilir. FAA'nın her ne kadar ABD'ye bağlı bir kurum olarak hizmet vermiş olsa da ilk başta, bu uçak için verdiği sertifikasyon onayı sonucunda, B737-Max tipi uçağın üretim kaynaklı hatası nedeniyle, 346 insanın hayatına mal olan 2 kaza meydana gelmiştir. Bu beraberinde FAA'nın Boeing'e yönelik yaptığı denetimlerdeki eksiklikleri ortaya çıkarmıştır. Aynı zamanda ABD'nin dünya havacılık imalatındaki en önemli özel şirketi olan Boeing'e yönelik güvenin bir anda azaldığı görülmüştür. ABD ekonomisinde önemli bir yeri olan bu şirket açısından; 2 kaza sonucunda kazada hayatını kaybeden insanların yakınlarına, bu model uçağı alan havayolu şirketlerine ödenen tazminatlar, binlerce sipariş iptali ve son olarak dünyayı etkileyen Covid-19 salgını sonucunda yaşamış olan ekonomik buhranın da verdiği etkilerde eklenince, şirket açısından yaşanan zararın büyüklüğünün arttığı görülmektedir. Şirket bu nedenle, belirli sayıdaki çalışanını işten çıkarmak zorunda kalmıştır. Bu çalışanlar ve aileleri için; salgın nedeniyle tüm insanlığın moralinin ve ruh sağlığının kötü olduğu zamanlarda, bir de işsizlik sorununun oluşmasında etkili olmuştur.

Havacılıkta yaşanan olaylarda insan hatalarının önemli olduğu birçok kez vurgulanmıştır. Havacılık sektöründe çalışan seçimi yapılırken veya çalışanların denetimlemeleri gerçekleştirilirken var olan kriterler bazen yetersiz olabiliyor. Çalışma içerisinde örnek olarak incelenmiş olan Germanwings havayoluna ait kazada, o ülkedeki yasalarca işverenlerin çalışanların tıbbi bilgilerine erişimlerinin yasak

olması sonucunda gerçekleşen olay sonucunda kokpit güvenliğiyle ilgili kurallar değişmiştir. İlerleyen yıllarda bu tarz bir olayın yaşanmaması için havacılık sektöründeki kuruluşların çalışanlarını seçerken sadece dil ve o bölüm için gerekli olan kriterlerin yanında insanların ilerleyen yıllarda yaşayabilecekleri psikolojik sorunları hesaplayıp gerekli önlemleri alabilecek, tüm dünya genelinde kararları kabul edilen bir kurum oluşturulup belirli periyotlarla ilgili ülkedeki sağlık bakanlıklarıyla hareket ederek, çalışanların neden olabileceği kazaların önüne geçilmesi sağlanabilir. Bu sayede hem çalışanların kendilerinin ruh sağlıklarını hem de herhangi bir sınırlı yolcuya karşı nasıl davranmaları konusunda bilinçli olmaları sağlanabilir. Bu denetim çalışanların özel hayatlarında da kararlar alırken daha doğru kararlar almalarına da destek olur. Bu desteklemeler gerçekleştirirken yalnızca kokpit ekibi değil, havalimanlarında çalışan personellerinde uygulamaya dahil edilmesi gerekmektedir. Çünkü herhangi bir uçuş operasyonun gerçekleştirilmesinde havalimanlarında çalışan; havalimanı otoritesinin çalışanları, güvenlik görevlileri, yer hizmetleri çalışanları da etkin ve güvenli bir uçuşun gerçekleştirilmesi sürecinde etkin bir rol almaktadırlar.

Havalimanları genel olarak o ülkenin dışı açılan bir kapısı şeklinde düşünülmektedir. Bu kapıda alınacak olan her güvenlik önlemi hem kendilerini terör saldırılarına karşı korumada hem de uluslararası sahnede güvenliğe ne kadar önem verdiklerini gösterebilir. Havalimanlarındaki güvenlik önlemlerinde yaşanabilecek en ufak hatanın oluşturacağı can ve mal kaybını hesaplamak zordur. Bunların denetimleri her ne kadar yerel havacılık müdürlüklerince yapılsa da her ülkedeki güvenlik anlayışı farklı olacağı için alınan önlemlerin sertliği de farklıdır. ICAO her ne kadar denetimlerini sıklaştırmasına rağmen, yaptırım yetkisinin bulunmaması, gerekli cezalandırmaların yerel mahkemelerce kararlaştırılması önemli bir eksiklik olarak karşımıza çıkmaktadır.

Genel olarak baktığımızda ise Havacılık Hukuku içerisindeki insani açıdan yaptırım konusunun yetersizliğini görmekteyiz. Bunun için BM önderliğinde; kendisine üye olan ya da olmayan ülkeyi bir araya getirmelidir. Gerçekleşen olaylardaki suçlulara verilecek olan, gerekli caydırıcı cezalandırmaların belirlenip, sınırlandırılmalarının oluşturulduğu, yolcuların bagajları için yaşamış oldukları zararın karşılanması, uçak kazalarının araştırılması gibi havacılık alanında tartışmalı her konuyu hakkında söz sahibi olan, tarafsız uluslararası bir kurum oluşturulabilir. Bu kurum tarafından belirlenen cezaların uygulanması amacıyla sıkı denetimler

gerçekleştirip, ülkelere, havayollarına açıklayıcı bir şekilde ceza verme yetkisinin olması sağlanabilir. Bu kurumun, ülkelerin kendileri arasındaki güç mücadelesinden etkilenmemesi içinde, tarafsızlığını koruması ayrı bir husus olarak karşımıza çıkmaktadır. Herhangi bir baskıya karşı da her ülke tarafından aynı oranda oy yetkisine sahip olabilir.

Bu kurumun uçak kazalarına bakmalarını da önermemin nedeni olarak, üçüncü bölümde anlatılmış olan Ukraine International Airlines'e ait uçağın İran tarafından düşürülmesi örneği verilebilir. Uluslararası havacılık kuralı gereği uçağın düştüğü ülke liderliğinde yapılan araştırmalara uçağın üretici firması olan ABD'li Boeing'in de dahil olmak isteği siyasi nedenlerle reddedilmiştir. Uçağın kara kutusunun araştırılıp nihai sonuçların verilmesi 1 yıldan fazla zaman almıştır. Tam bir sonucu varılamaması, ABD-İran siyasi çatışmalarının araştırmayı etkilemesi, kazanın sorumlusu olarak bir askerin gösterilmesi gibi birçok etkenin kaza sonucunun açıklanmasının, kazada hayatını kaybedenlerin acılarının daha da arttırmıştır. Bununla birlikte İran içerisinde, kazanın her yıl dönümünde yapılan anmalar protestolara dönüşmüştür. Genelde ölümlü sonuçlanan uçak kazalarında sağ kurtulan insan sayısının az olması ve pilotların da kazada hayatlarını kaybetmeleri nedeniyle, yapılan araştırmalarda sorumlu kişilerin bulunması normalden daha uzun bir zaman almaktadır. Pilotaj kaynaklı hataların daha çok olduğu belirtilmiştir. Bu şekilde kaza sonuçlarının ortaya çıkarılmasının uzun süreler alması ve olaydan sorumlu kişilerin araştırılmasının zor olması, şirketlerin, ülkelerin zorluklar çıkarmasını önlemek için tüm dünya genelinde kabul gören, yerel mahkemelerle birlikte hareket edip kesin cezai yaptırımları olan bir havacılık hukukunun ve uluslararası bir kurumun oluşturulmasını konusunda daha da elzem bir hale getirmiştir. Bu şekilde kazalarda yakınlarını kaybeden ailelerin acıları bir nebze de olsa hafifletilebilir.

Uluslararası ilişkiler açısından genel bir inceleme gerçekleştirildiğinde; tezin yazılış amacına bakıldığında, son yıllarda önemi artan insani güvenlik anlayışının havacılık hukuku açısından öneminin tespiti ve var olan eksiklerin neler olduğudur. İlk bölümde gerçekleştirilen inceleme sonucunda; Frankfurt, İngiliz Okulu, Feminizm ve Eleştirel Güvenlik anlayışlarının İnsani güvenlik anlayışını desteklediklerini görülmüştür.

İnsanların güvenliklerini, devletlerin güvenliklerine nazaran daha önemli olduğunu vurgulayan bu kavrama hitaben, insanların güvenli bir uçuş geçirmelerine

yönelik kararlar almayı hedefleyen havacılık hukukunun, amaçlanan hedefine ulaşamadığı görülmüştür. 9/11 saldırıları sonrası, insanların güvenliklerini arttırmaya yönelik çalışmaların, insanların uçuşlarına katılmaları için geçen süreyi iyice arttırdığı görülmüştür. ABD'nin hem kendi ülkesine yönelik hem de diğer ülkelere yönelik uçuşlarda, yolculara ait kişisel bilgileri elde etme konusundaki çalışmalarına istinaden oluşturmak istediği hegemonya faaliyetlerinin oluşturduğu aksaklıkların, ülkeler arasında yaşanan tartışmaları arttırdığı tespit edilmiştir. Kazanın nedeni olan güvenlik açıklarının ulusal makamlarca tespit edilmesine rağmen, gerekli önlemlerin göz ardı edilmesi binlerce insanın hayatına neden olmuştur. Yaşanan olaylar sonrasında, tüm dünya genelinde havacılık güvenliğinin değiştiği görülmüştür. Bu değişikliklerinin insanlar arasında; etnik, siyasi, ırk ve dini ayrımlara neden olduğu ortaya çıkmıştır.

Havacılık sektöründe yaşanan her kaza sonrasında, elde edilen deneyimler her zaman insan hayatının kaybedilmesi sonucunda gerçekleştiği birçok kez belirtilmiştir. Sonrasında hem çalışanların çalışanlara yönelik hem de kokpit güvenliğine yönelik uluslararası önlemler alınmıştır. Uluslararası pilotaj eğitimlerinin müfredatlarında, insan psikolojisinin yaratmış olduğu sorunlar bir kez daha gözler önüne serilmiştir.

Terör örgütleri açısından önemli eylem noktaları olarak belirtilen havalimanlarında, alınan önlemlerin yeterli düzeyde olmaması sonucunda gerçekleşen saldırıların sonuçların ülkeler için elzem olabilmektedir. Tezin içerisinde dünya havacılığı açısından önemli bir transit nokta olan iki havalimanına yapılan saldırıların uluslararası havacılık açısından; güvenlik önlemlerinin bir kez daha sorgulanmasına neden olmuştur. Dünyanın en fazla güvenlik önlemine sahip havalimanları içerisinde yer alan Atatürk Uluslararası Havalimanı'na yapılan saldırı ve sonrasında hızlı güvenlik faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi Türkiye'nin bu konuya olan hassasiyetini göstermiştir. Dünya genelindeki diğer önemli havalimanları da kendilerinin almış oldukları güvenlik önemlerini tekrar gözden geçirmişlerdir. Brüksel Havalimanı açısından bakıldığında Avrupa geneli için önem arz eden bir havalimanında var olan güvenlik açığını ortaya çıkarmıştır.

Ukraine International Airlines kazasının uluslararası ilişkiler açısından incelendiği zaman; İran'a karşı hem yerel halkın hem de dünya genelinde var olan güven eksikliği tekrardan ortaya çıkmıştır. Kaza sonrasında; ülkelerin olayın çözümüne yönelik olarak tek taraflı bir şekilde hareket etmedikleri gözlemlenmiştir. Bazı ülkeler İran hava sahasının bulunduğu bölgeden uçuş yapmazken, bölge

genelindeki ülkeler İran hava sahasını kullanmaya devam etmiştir. Son yıllarda insani güvenlik anlayışının önemi arttığı belirtilmiştir. Kanada'nın da uluslararası hukuka göre hareket edip, İran hakkında karar almasına rağmen, İran'ın bunu kabul etmemesi uluslararası arası hukuku hiçe sayması anlamının oluşturmuştur.

B737-Max kazasının uluslararası ilişkiler açısından incelendiğinde; Uçak imalatı sektöründe Airbus ve diğer şirketler karşısında hegemonya kurmak isteyen Boeing'in, denetim eksikliği ve teknik hatalar nedeniyle düşen iki uçağın oluşturduğu olaylar zinciri sonucunda hem imaj hem de değer kaybetmesine neden olmuştur. Dünya genelindeki çoğu havayolu Airbus'ın üretmiş olduğu uçakları tercih ederek, ABD'nin önemli ihracat gerçekleştiren firmalarından birinin önemli gelir kayıpları yaptığı görülmüştür. Alınan kararların, dünya genelinde tepkiyle karşılanmasına rağmen, kararın nedeni tam olarak açıklanmamıştır.

Giriş kısmında da belirtildiği gibi, bütün incelemeler Eleştirel Güvenlik Anlayışı çerçevesinde incelenmiştir. Yapılan incelemeler sonucunda; insani güvenlik kavramının hem uluslararası ilişkiler literatüründe hem de havacılık hukuku içerisinde, istenilen ve kabul edilen seviyeye ulaşamadığı tespit edilmiştir.

KAYNAKÇA

9-11 Commission. (2004). *The 9/11 Commission Report*. The National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States, USA. S. 181, 352. <https://www.9-11commission.gov/>

Abualnaja, N., & Nayer, G. (2019). Do Muslim Americans Support Racial Profiling at Airports? *Islamophobia Studies Journal*, 5(1), S. 11-25. <https://doi.org/10.13169/islastudj.5.1.0011>

Adısönmez, U. C. (2016). İnsan Güvenliği Yaklaşımı Nedir ve Fenomenin Uluslararası Güvenlik Gündemine Nasıl Katkıda Bulunduğu: Kanada ve Japon Paradigmaları. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 12 (24), 1-29. 10 Mayıs 2022 tarihinde https://www.researchgate.net/publication/312610848_What_is_the_Human_Security_Approach_and_How_the_Phenomenon_Contributed_to_the_International_Security_Agenda_Canadian_and_Japanese_Paradigms adresinden erişilmiştir.

Ahışalı, M. M. (2021, 7 Ocak). “İran'da Ukrayna yolcunun uçağının yıl dönümünde 5 soruda konuyla ilgili tüm gelişmeler” . Anadolu Ajansı. 20 Ocak 2022 tarihinde, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/iranda-ukrayna-yolcu-ucagin-dusurulmesinin-yil-donumunde-5-soruda-konuyla-ilgili-tum-gelismeler/2101530> adresinden erişilmiştir.

Akkutay, A. İ. (2017). Sivil Havacılığa Yönelik Gerçekleştirilen Siber Saldırıları: Uygulanacak Uluslararası Hukuk Kuralları, Yetki ve Sorumluluk. *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, 8(32), 151–196. <https://dergipark.org.tr/en/pub/taad/issue/52657/693953> adresinden erişilmiştir.

Akpınar, A. T. (2016). “Havacılık Tazminatı Sorununa Eurocontrol’ün Hava Seyrüsefer Maliyetlerini Ücretlendirme Esaslarını belirlemeyen Prensiplerini de İçeren Bütünsel Bakış.” 6. Ulusal Havacılık ve Uzay Konferansı. S. 2, 10. Kocaeli. ResearchGate. <https://www.researchgate.net/publication/309420457>

Aksu Ereker, F. (2021). *Eleştirel Güvenlik*. SECOPEDIA. 07 Mart 2021 tarihinde <http://www.secopedia.org/elestirel-guvenlik/> adresinden erişilmiştir.

Alkire, S. (2003). *A Conceptual Framework for Human Security*. Centre for Research on Inequality, Human Security and Ethnicity, CRISE. S. 29. 02 Nisan 2022 tarihinde <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.580.2805&rep=rep1&type=pdf> adresinden erişilmiştir.

Altan, S. (2020, 28 Mayıs). “Boeing, 12 Binden Fazla Kişiyi İşten Çıkardı.” Pazarlamasyon. 18 Nisan 2021 tarihinde <https://www.pazarlamasyon.com/boeing-12-binden-fazla-kisiyi-isten-cikardi/> adresinden erişildi.

American Civil Liberties Union (ACLU). (2019). “The Seven Problems With CAPPS II”. 28 Nisan 2021 tarihinde, <https://www.aclu.org/other/seven-problems-capps-ii?redirect=cpreldirect/15258> adresinden erişilmiştir.

Ateş, S. S. (2009). E-Devlet Hizmetleri: Türkiye’de Sivil Havacılık Alanında Uygulama. *Istanbul Aydın Üniversitesi Dergisi*, 2(4), 373–381. https://doi.org/10.17932/iau.iau.2009.002/iau_v12i4005

Avsat, L. (2020, 15 Ocak). “Tahran’daki protestocu öğrenciler Hamaney’in ‘kenara çekilmesini’ istiyor.” ŞARKUL AVSAT. 12 Mart 2021 tarihinde <https://turkish.aawsat.com/home/article/2083926/tahrandaki-protestocu-%C3%B6%C4%9Frenciler-hamaneyin-kenara-%C3%A7ekilmesini-istiyor> adresinden erişilmiştir.

Bakan, S., & Şahin, S. (2018). Uluslararası Güvenlik Yaklaşımlarının Tarihsel Dönüşümü ve Yeni Tehditler. *Uluslararası Dilsel Sosyal ve Eğitim Bilimleri Dergisi*, 4 (2), 135–152. <https://doi.org/10.34137/jilses.470686>

Baker, S. (2019, 24 Haziran). “Here are all the investigations and lawsuits that Boeing and the FAA are facing after the 737 Max crashes killed almost 350 people”. Business Insider Nederland. 20 Nisan 2021 tarihinde <https://www.businessinsider.nl/boeing-737-max-crisis-list-lawsuits-investigations-faces-faa-2019-5?international=true> adresinden erişilmiştir.

Baker, S. (2019, 8 Nisan). “Boeing’s 737 Max 8 nightmare and troublesome politics threaten the US’s standing as the global aviation leader”. Business Insider. 20 Nisan 2021 tarihinde <https://www.businessinsider.com/boeing-737-max-crashes-us-aviation-faa-reputation-experts-2019-4?r=US&IR=T> adresinden erişildi.

chisBBC News Türkçe. (2015, 4 Aralık). “Türkiye-Rusya uçak krizi: 10 günde neler yaşandı?” BBC News Türkçe. 14 Nisan 2021 tarihinde https://www.bbc.com/turkce/haberler/2015/12/151204_rusya_krizin_10_gunu adresinden erişilmiştir.

BBC News. (2021, 17 Mart). “Ukraine rejects Iran’s final report on downing of flight PS752”. BBC News. 15 Nisan 2021 tarihinde <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-56428698> adresinden erişilmiştir.

BEA. (2016). *French Civil Aviation Safety Investigation Authority Final Report*. S. 81, 98-101. 12 Nisan 2021 tarihinde <https://bea.aero/en/investigation-reports/notified-events/detail/accident-to-the-airbus-a320-211-registered-d-aipx-and-operated-by-germanwings-flight-gwi18g-on-03-24-15-at-prads-haute-bleone> adresinden erişilmiştir.

Binaghi, W., & Ljungberg, C. (1945). *Interim Agreement On International Civil Aviation*. The Lawpil Project. 10 Aralık 2021 tarihinde <https://lawphil.net/international/treaties/Interim%20Agreement%20On%20International%20Civil%20Aviation.html> adresinden erişilmiştir.

Blalock, G., Kadiyali, V., & Simon, D. H. (2005). The Impact of Post 9/11 Airport Security Measures on the Demand for Air Travel. *Journal of Law and Economics*, 50(4). S. 735-737 21 Mayıs 2021 tarihinde http://blalock.dyson.cornell.edu/wp/JLE_6301.pdf adresinden erişilmiştir.

Bliss, D. T. (2019). ICAO’s Strength: Reinventing Itself to Address the Challenges Facing International Aviation. *The Air & Space Lawyer*, 32(4), 1–5. https://www.americanbar.org/content/dam/aba/publications/air_space_lawyer/Winter2019/as_bliss.pdf

Bogani, P. (Ed.). (2021, 26 Ekim). “What Has Happened to Boeing Since the 737 Max Crashes”. FRONTLINE. 12 Nisan 2021 tarihinde <https://www.pbs.org/wgbh/frontline/article/what-has-happened-to-boeing-since-the-737-max-crashes/> adresinden erişilmiştir.

Bradford, L. (2019, 5 Aralık). “CAPP II, Computer Assisted Passenger Prescreening”. Surveillance-Video.Com. 28 Nisan 2021 tarihinde <https://www.surveillance-video.com/blog/capp-june-2009.html/> adresinden erişilmiştir.

Brennan, D. (2020, 9 Ocak). *How U.S. Sanctions on Iran Could Hamper Boeing Plane Crash Investigation*. Newsweek. 21 Nisan 2021 tarihinde <https://www.newsweek.com/how-us-sanctions-iran-hamper-boeing-plane-crash-investigation-ukraine-tehran-1481252> adresinden erişilmiştir.

Brouwer, E. (2009). “The EU Passenger Name Record (PNR) System and Human Rights: Transferring Passenger Data or Passenger Freedom?”. *The Archive of European Integration (AEI)*. S. 12-13,16, 21-22. <http://aei.pitt.edu/11485/1/1903.pdf>

Bulut, G. (2012a). Ege Hava Sahası Sorunları, Çözülmüş Olanlar ve Sorunların Geleceği. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 18(6), 115–146. https://gsd.msu.edu.tr/Content/sayilar/dokuman/GSD_16/GSD_16_Art_5_122012.pdf

Bulut, G. (2012b). *EUROCONTROL (Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı) Bünyesinde Geliştirilen Tek Avrupa Hava Sahası ve Benzeri Düzenlemelerin Ege Hava Sahası Sorunlarına Etkileri*. (Yayın No. 330359) [Basılmış Doktora Tezi]. Ankara Üniversitesi, Ankara. S.3, 47, 49. <https://dspace.ankara.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/20.500.12575/35310/tez.pdf?sequence=1>

Burke, A. (2022). “Ontario court awards \$107M to families of Flight PS752 victims”. CBC News. 12 Şubat 2022 tarihinde <https://www.cbc.ca/news/politics/flight-ps751-court-decision-1.6302809> adresinden erişilmiştir.

Butcher, J. N. (2002). Assessing pilots with “the wrong stuff”: A call for research on emotional health factors in commercial aviators. *International Journal of Selection and Assessment*, 10(1-2), 168–184. <https://doi.org/10.1111/1468-2389.00204>.

Chisholm, K. (2022, May 31). “What Does IATA Mean?” Hazmat School. 05 Haziran 2022 tarihinde <https://www.hazmatschool.com/blog/what-does-iata-mean/> adresinden erişilmiştir.

Chishti, M., & Claire, B. (2011, 8 Eylül). *Post-9/11 Policies Dramatically Alter the U.S. Immigration Landscape*. Migrationpolicy. 21 Ağustos 2021 tarihinde <https://www.migrationpolicy.org/article/post-911-policies-dramatically-alter-us-immigration-landscape> adresinden erişilmiştir.

Churruca Muguruza, C. (2017). Human Security as a policy framework: Critics and Challenges. *Deusto Journal of Human Rights*, 4, 15–35. S. 22; 24; 30. <https://doi.org/10.18543/aahdh-4-2007pp15-35>

Claim (2013). *What is Human Security?* | *Citizen's Network for Peace, Reconciliation, and Human Security*. 9 Mart 2022 tarihinde <https://cn4hs.org/tr/about/what-is-human-security/> adresinden erişilmiştir.

Cornwell, A. S. R. (2018, 29 Ekim). "Gulf airlines cancel flights to Istanbul-Ataturk. Aviation" Gulf News. 12 Nisan 2021 tarihinde <https://gulfnews.com/business/aviation/gulf-airlines-cancel-flights-to-istanbul-ataturk-1.1854550> adresinden erişilmiştir.

Çebi, M. (2020). *Genel Havacılık Yönetmeliği (Shy-6b) Hakkında Bilgi Notu*. Kılınç Hukuk & Danışmanlık. 18 Aralık 2021 tarihinde <https://kilinclaw.com.tr/genel-havacilik-yonetmeliği-shy-6b-hakkında-bilgi-notu/> adresinden erişilmiştir.

Çelik, D., & Bükeç, C. M. (Ed.). (2010). "11 Eylül Sonrası Dönemde Havacılıkta Güvenlik ve İşbirliği Anlayışındaki Küresel Değişim" (s. 1-16). 3. Ulusal Havacılık ve Uzay Konferansı. Eskişehir. ResearchGate. https://www.researchgate.net/publication/319826050_11_EYLUL_SONRASI_DONEMDE_HAVACILIKTA_GUVENLIK_VE_ISBIRLIGI_ANLAYIS_INDAMI_KURESEL_DEGISIM.

Çoban, R., & İpek, S. (2020). Sivil Havacılık Sektöründe Uçuş Güvenlik Görevlisi Uygulamaları Üzerine Kavramsal Bir Araştırma. *Havacılık Dergisi*. 4 (1), S. 96-97. <https://doi.org/10.30518/jav.731012>.

Dearden, L. (2015, 6 Nisan). "Germanwings co-pilot Andreas Lubitz logged into computer as Skydevil." The Independent. 12 Nisan 2021 tarihinde <https://www.independent.co.uk/news/world/europe/germanwings-copilot-andreas-lubitz-logged-into-computer-as-skydevil-to-search-for-suicide-methods-and-information-on-cockpit-doors-10157701.html> adresinden erişilmiştir.

Debre, I. (2020). "Iran allocates \$150,000 to pay each family of 176 Ukraine crash victims". The Times of Israel. 12 Nisan 2021 tarihinde <https://www.timesofisrael.com/iran-allocates-150000-to-pay-each-family-of-176-ukraine-crash-victims/> adresinden erişilmiştir.

Dempsey, P. S., & Jakhu, R. S. (2017). *Routledge Handbook of Public Aviation Law* (1st ed.). Routledge. S. 6.

Dempsey, P. S., & Manoli, M. (2017). Suborbital Flights and the Delimitation of Air Space Vis-À-Vis Outer Space: Functionalism, Spatialism and State Sovereignty. *Annals of Air and Space Law*, 42, 197–238.

Den Boer, M. (2003, Eylül). “9/11 and The Europeanisation of Anti-Terrorism Policy: A Critical Assessment”. Notre Europe. 21 Şubat 2022 tarihinde https://institutdelors.eu/wp-content/uploads/2018/01/policypaper6_01.pdf

Department of Justice. (2021, 7 Ocak). “Boeing Charged with 737 Max Fraud Conspiracy, Agrees to Pay \$2.5 Billion”. Justice. 21 Nisan 2021 tarihinde <https://www.justice.gov/opa/pr/boeing-charged-737-max-fraud-conspiracy-and-agrees-pay-over-25-billion> adresinden erişilmiştir.

Deutsche Welle (2019, 12 Mart). “AB hava sahasını Boeing 737 MAX 8’e kapattı”. 24 Nisan 2021 tarihinde <https://www.dw.com/tr/ab-hava-sahas%C4%B1n%C4%B1-boeing-737-max-8e-kapatt%C4%B1/a-47870187> adresinden erişilmiştir.

Deutsche Welle. (2015, 21 Temmuz). “Germanwings families demand apology”. 12 Mart 2021 tarihinde <https://www.dw.com/en/germanwings-victims-families-demand-apology-more-compensation/a-18598695> adresinden erişilmiştir.

Dib, C. (2022, 28 Şubat). *Publication spotlight: The ICAO Annexes to the Convention on International Civil Aviation*. Uniting Aviation. 10 Mart 2022 tarihinde <https://unitingaviation.com/news/safety/publication-spotlight-the-icao-annexes-to-the-convention-on-international-civil-aviation/> adresinden erişilmiştir.

Dillingham, G. L. (2001a). *Aviation security Terrorist Acts Illustrate Severe Weaknesses in Aviation Security* (GAO-01-1166T). U.S. Government Printing Office.

Dillingham, G. L. (2001b). *Terrorist Acts Illustrate Severe Weaknesses in Aviation Security*. In U.S. Government Accountability Office (GAO). United States General Accounting Office. <https://www.gao.gov/assets/gao-01-1166t.pdf>

Dillingham, G. L. (2003, Eylül). *Aviation Security Progress Since September 11, 2001, and the Challenges Ahead*. U.S. Government Accountability Office (GAO). <https://www.gao.gov/assets/gao-03-1150t.pdf>

Durak, Y. (2020). Barış Zamanında Yabancı Sivil Hava Araçlarının Ulusal Hava Sahasına İzinsiz Girişi. *DEÜ. Hukuk Fakültesi Dergisi*, 22 (1), 367–386. https://hukuk.deu.edu.tr/wp-content/uploads/2020/01/Y.Durak3_.pdf

Durmaz, V., Küçükönel, H., Özen, M., & Banar, M. (2007). Havaalanı Faaliyetlerinin Çevresel Etkilerini Azaltmaya Yönelik Mevzuat. *Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5(1), 66–88.

<https://arastirmax.com/en/system/files/dergiler/123831/makaleler/5/1/arastirmax-havaalani-faaliyetlerinin-cevresel-etkilerini-azaltmaya-yonelik-mevzuat.pdf>

EASA. (2016a, 15 Ağustos). “Strengthens medical requirements for pilots”. 12 Nisan 2021 tarihinde <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/easa-strengthens-medical-requirements-pilots> adresinden erişilmiştir.

EASA. (2016b, 9 Aralık). “Aircrew medical fitness- Implementation of the recommendations made by the EASA-led Germanwings Task Force on the accident of the Germanwings Flight 9525”. 12 Mart 2021 tarihinde <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions/opinion-142016> adresinden erişilmiştir.

EASA. (2021). “European Aviation Safety Agency”. 10 Nisan 2021 tarihinde <https://www.easa.europa.eu/light/easa> adresinden erişilmiştir.

ECAC. (2021). “Home”. 12 Nisan 2021 tarihinde <https://www.ecac-ceac.org/> adresinden erişilmiştir.

Eckardt, A., Angerer, C., & Jamieson, A. (2015, 27 Mart). “Germanwings Co-Pilot Andreas Lubitz May Have Hidden Illness, Prosecutors Say”. NBC News. 10 Mayıs 2021 tarihinde, <https://www.nbcnews.com/storyline/german-plane-crash/germanwings-crash-pilot-lubitz-homes-searched-investigators-n331131> adresinden erişilmiştir.

Elliott, C. (2018, 26 Mart). “Travel nightmares: What to do if you miss your flight”. USA TODAY. 18 Nisan 2021 tarihinde <https://eu.usatoday.com/story/travel/advice/2018/03/25/missed-flight-passenger-rights/450366002/> adresinden erişilmiştir.

Engel, R., Akyavas, A., Windrem, R., Johnson, A., Ortiz, E., Cumming, J., & The Associated Press. (2016). “Explosions Rock Istanbul Airport, Multiple Deaths Reported”. NBC News. 12 Nisan 2021 tarihinde <https://www.nbcnews.com/news/world/explosions-rock-istanbul-airport-multiple-injuries-reported-n600561> adresinden erişilmiştir.

Erem, F., & Keyman, S. (1970). Uçak kaçırma hataları. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 27 (1), 1–24. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/632051>

Ergüven, N. S. (2016). Uluslararası Hukuk Açısından Güvenlik Kavramının Teorik Temelleri. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fak. Dergisi*, 65 (3), 771–835. https://doi.org/10.1501/Hukfak_0000001824

Erotokritou, C. (2012). Sovereignty Over Airspace: International Law, Current Challenges, and Future Developments for Global Aviation. *Inquiries Journal*, 4(5), 1–4. <http://www.inquiriesjournal.com/articles/645/3/sovereignty-over-airspace-international-law-current-challenges-and-future-developments-for-global-aviation#header7page3>

Euronews (2016b). “Terör eylemlerinin vurduğu Zaventem Havalimanı’nda grev var” Euronews. 10 Nisan 2021 tarihinde <https://tr.euronews.com/2016/04/13/teror-eylemlerinin-vurdugu-zaventem-havalimani-nda-grev-var> adresinden edinilmiştir.

Euronews. (2016a). “Terörün vurduğu Zaventem Havalimanı uçuşlara açıldı.” Euronews. 10 Nisan 2021 tarihinde <https://tr.euronews.com/2016/04/03/terorun-vurdugu-zaventem-havalimani-ucuslara-acildi> adresinden erişilmiştir.

FAA. (2001, April). “A Commitment to Security, Civil Aviation Security Strategic Plan 2001–2004”. Federal Aviation Administration.

FAA. (2021). “About us”. 21 Nisan 2021 <https://www.faa.gov/> adresinden erişilmiştir.

Gambrell, J. (2021). “Iran prosecutor says 10 indicted over 2020 shutdown of Ukraine passenger plane”. The Times of Israel. 16 Nisan 2021 tarihinde <https://www.timesofisrael.com/iran-prosecutor-says-10-indicted-over-2020-shutdown-of-ukraine-passenger-plane/> adresinden erişilmiştir.

Gates, D. (2020, 28 Ekim). “Boeing to cut thousands more employees as losses mount”. The Seattle Times. 24 Nisan 2021 tarihinde <https://www.seattletimes.com/business/boeing-aerospace/boeing-announces-further-job-cuts-as-losses-mount/> adresinden erişilmiştir.

Gerede, E. (2006). Havacılık Emniyeti ve Havacılık Kavramları Arasındaki ve Farkların belirlenmesine Yönelik Bir Araştırma. *Yönetim Dergisi: İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi İşletme İktisadi Enstitüsü*, 17 (54), 26–

37. https://app.trdizin.gov.tr/dokuman-goruntule?ext=pdf&path=CrnWZGRsXTjRjLjWxD978OSUAL2jXitizhVYmCxNvH4_LVSONLGjXcu3OMdRLFG_53gKcXSrAJ5lh753kgjDU4Vd9LSbM62sKjna6vUquUQdaWXzauXA6BmjBwe9z8tzGWrHJezVtRkcPRe1W8-2UA6N8W9oiRgPA5Nc9FgtgxarGRGsTR68utzFpkemG32bb0QAAeP60-V58H70HdU1-AnjgHzpfOrF-3nwUOfNEXQ=&contentType=application/pdf

GOP. (2001). *Aviation security Act*. Congress.gov. <https://www.congress.gov/107/plaws/publ71/PLAW-107publ71.pdf>

Gore Jr., A. A. (1997, 12 Şubat). “White House Commission on Aviation Safety and Security FEBRUARY 12, 1997”. Federation of American Scientists (FAS). 10 Ocak 2021 tarihinde <https://irp.fas.org/threat/212fin%7E1.html> adresinden erişilmiştir.

GOV.UK. (2021, May 19). “Passenger name record data”. GOV.UK. 28 Ağustos 2021 tarihinde <https://www.gov.uk/government/publications/passenger-name-record-data/passenger-name-record-data> adresinden erişilmiştir.

Güner Özbek, M. D. (2016). Varşova ve Montreal Sözleşmelerinin Eş Zamanlı Uygulaması, Havayoluyla Yapılan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanan Hükümler ve Türk Sivil Taşıma Kanunu'nun İç Sivil Taşımalarına İlişkin Hükümler Acil Revizyon İhtiyacı. *Türkiye Barolar Birliği Dergisi* , 28 (123), 325–372. <http://tbbdergisi.barobirlik.org.tr/m2016-123-1564>

Gürbüz, M. V. (2002). Bir İdeal, Bir Amerikan Başkanı ve Onun Başarısızlığı: Başkan Wilson ve Milletler Cemiyeti. *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi* , 29 (30), S. 87. https://doi.org/10.1501/tite_0000000265

Haanappel, P. (2011). *European Civil Aviation Conference (ECAC)*. Oxford Public International Law. 10 Ocak 2022 tarihinde <https://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e616?prd=EPIL> adresinden erişilmiştir.

Hammer, J. (2016, February 22). *The Real Story of Germanwings Flight 9525*. GQ. 20 Nisan 2021 tarihinde <https://www.gq.com/story/germanwings-flight-9525-final-moments> adresinden erişilmiştir.

History.com Editors. (2021, 22 Eylül). *September 11 Attacks*. HISTORY. 10 Aralık 2021 tarihinde <https://www.history.com/topics/21st-century/9-11-attacks> adresinden erişilmiştir.

Homeland Security. (2002). “Homeland Security Act 2002, Public Law”. U. S. Department of Homeland Security https://www.dhs.gov/sites/default/files/publications/hr_5005_enr.pdf

<https://dspace.ankara.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/20.500.12575/75591/677132.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Hukukçular Derneği. (2022, 28 Mart). *Uluslararası Havacılık Hukuku Boyutuyla Katar Blokajı*. 12 Nisan 2021 tarihinde, <https://hukukcular.org.tr/uluslararasi-havacilik-hukuku-boyutuyla-katar-blokaji/> adresinden erişilmiştir.

IATA. (2019a). “Airline Maintenance Cost Executive Commentary Report”. International Air Transport Association. 12 Nisan 2021 tarihinde, <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-04-06-01/> adresinden erişilmiştir.

IATA. (2019b). “One ID”. International Air Transport Association. 20 Nisan 2022 tarihinde, <https://www.iata.org/en/programs/passenger/one-id/> adresinden erişilmiştir.

IATA. (2021a). “International Air Transport Association About us.” 21 Nisan 2021 tarihinde <https://www.iata.org/en/> adresinden erişilmiştir.

IATA. (2021b). “Dangerous Goods Regulations (DGR)”. International Air Transport Association (IATA). 21 Nisan 2021 tarihinde <https://www.iata.org/en/publications/dgr/> adresinden erişilmiştir.

ICAO. (1963b). *Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft*. International Civil Aviation Organization. 21 Ağustos 2021 tarihinde <https://www.icao.int/Meetings/LC35/References/Tokyo%20Convention.EN.FR.SP.pdf> adresinden erişilmiştir.

ICAO. (2002). *Convention For The Suppression of Unlawful Acts Against The Safety of Civil Aviation 1971* (‘Montreal Convention’). https://www.unodc.org/documents/treaties/terrorism/Commonwealth_Chapter_4.pdf

ICAO. (2021c). “Aviation Security Manual (Doc 8973 – Restricted)”. International Civil Aviation Organization. S. 1. 12 Nisan 2021 tarihinde

<https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/SecurityManual.aspx> adresinden erişilmiştir.

ICAO. (2022d). “The History of ICAO and the Chicago Convention.” 26 Ocak 2022 tarihinde <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/default.aspx> adresinden erişilmiştir.

ICAO.(1929a). “WARSAW CONVENTION”. McGill University, Montreal. <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/warsaw1929.pdf>

Ikura, J., & Kinneging, T. (2016). *The ePassport: What’s Next*. ICAO Security & Facilitation. <https://www.icao.int/Meetings/TRIP-Symposium-2016/Documents/Ikura%20Kinneging2.pdf>

Ilgaz, D. (2017). İnsani Güvenlik Dokrini: Avrupa’da ve Türkiye’de. T. Sakman (Ed.), *Devlet Doğasının Değişimi: Güvenliğin Sınırları* (Cilt 1, s. 555–582). Tasarım Yayınları, İstanbul.

Johnson, E. M. (2020, 18 Kasım). TIMELINE-Boeing’s 737 MAX crisis. *Reuster*. 23 Nisan 2021 tarihinde <https://www.reuters.com/article/boeing-737max-timeline-idUSL1N2I417A> adresinden erişilmiştir.

Josephs, L. (2021, September 11). “How the Sept. 11 terrorist attacks forever changed air travel”. CNBC. 15 Kasım 2021 tarihinde, <https://www.cnbc.com/2021/09/11/how-9/11-forever-changed-air-travel.html> adresinden erişilmiştir.

Juul, M. (2015). *The European Aviation Safety Agency*. European Parliament. S. 1-2. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2015/565885/EPRS_ATA\(2015\)565885_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2015/565885/EPRS_ATA(2015)565885_EN.pdf),

Kareng, Y. (2020). International Aviation/Airspace Law an Overview. *International Journal of Law Reconstruction*, 4(1), 56–68. <https://doi.org/10.26532/ijlr.v4i1.10941>

Kaya, O. (2018). Turistlerin Terörist Saldırlara İlk Tepkileri: Atatürk Havalimanı Saldırısı Örneği. S. 2244- 2246. *OPUS Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*. <https://doi.org/10.26466/opus.487495>.

Keser, A., & Meral, Ö. E. (2016). Türk hava sahasını ihlal eden Rus uçağının düşürülmesi: Uluslararası anlaşmalar ve hukuk çerçevesinde bir inceleme. *Türk Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 33, 35.

Koenig, D. (2020, 10 Ocak). “Airlines facing scrutiny for flying in Iran after barrage”.APNEWS. 14 Mart 2021 tarihinde <https://apnews.com/article/travel-business-ukraine-accidents-middle-east-91faa791c34c6b2e14d5729c6ce8e1d1> adresinden erişilmiştir.

Kolası, K. (2014). Eleştirel Teori ve Güvenlik: Kimin İçin Güvenlik. *Uluslararası İlişkiler Kütüphanesi*, S. 121–154. https://www.researchgate.net/publication/321062246_ELESTIREL_TEORI_VE_GUVENLIK_KIMIN_ICIN_GUVENLIK

Korkmaz, C.A. (2021). Türkiye'de Gerçekleşmiş Uçak Kaçırma Eylemlerine Genel Bakış. *Havacılık Araştırmaları Dergisi*, 3 (1), 66-67. <https://doi.org/10.51785/jar.813075>.

Korul, V., & Küçükönel, H. (2003). Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi. *Ege Akademik İnceleme*, 3 (1), 24-38. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/eab/issue/39834/472278>

Krasnicka, I. (2010). *66 Years of the Chicago Convention on International Civil Aviation - New Trends in the International Law of the Air, Annals - Juridical Science Series*, Constantin Brancusi University, Faculty of Juridical Sciences. 1, S. 197-200.

Kurll, K. (2016). “The Threat Among Us Insiders Intensify Aviation Terrorism”. *Pacific Northwest NL*. 20 Ocak 2022 tarihinde https://www.pnnl.gov/main/publications/external/technical_reports/PNNL-25689.pdf adresinden erişilmiştir.

Kusumaningrum, A. (2017). The Legal Analysis of “Teori Kedaulatan Nusantara” Towards The New Conception of Indonesia Airspace Sovereignty. *Indonesian Journal of International Law*, 14(4), 514–542. <https://doi.org/10.17304/ijil.vol14.4.705>

Lerner, A. W. (2016, 8 Ağustos). “Aviation And Transportation Security Act Of 2001”. *Encyclopedia.Com*. 21 Aralık 2021 tarihinde <https://www.encyclopedia.com/social-sciences-and-law/law/crime-and-law-enforcement/aviation-and-transportation-security-act-2001> adresinden erişilmiştir.

Mankiewicz, R. H. (1971). The 1970 Hague Convention. *Journal of Air Law and Commerce*, 37(2), 195–210. <https://core.ac.uk/download/pdf/147639142.pdf>

Markus, L. (2020, Ocak). “Statement of claim form 14A”. Ontario Yüksek Adalet Mahkemeleri. 22 Nisan 2021 tarihinde https://static1.squarespace.com/static/5e2c96399357e236fda551a5/t/5e2cb3696db1421c54669dab/1579987817799/SOC2020.pdf/_adresinden erişilmiştir.

Marsh, R., & Kuznia, R. (2019, 21 Aralık). “Whistleblower says TSA is trading speed for security”. The Mercury News. 21 Nisan 2021 tarihinde <https://www.mercurynews.com/2019/12/20/whistleblower-says-tsa-is-trading-speed-for-security/> adresinden erişilmiştir.

Matignon, L. D. G. (2019, June 18). *The Chicago Convention of 1944*. Space Legal Issues. 21 Mart 2022 tarihinde, <https://www.spacelegalissues.com/space-law-the-chicago-convention-of-1944/> adresinden erişilmiştir.

McIntosh, A. (2020, 29 Nisan). Hundreds of cancellations: A look at who cut their 737 Max jet orders. *Puget Sound Business Journal*. 13 Nisan 2021 tarihinde <https://www.bizjournals.com/seattle/news/2020/04/29/boeing-737-max-jet-order-cancel-avolon-ge-cbd.html> adresinden erişilmiştir.

McKernan, B. (13 Ocak 2020). Iran admits unintentionally shooting down Ukrainian airliner. *The Guardian*. 14 Nisan 2021 tarihinde <https://www.theguardian.com/world/2020/jan/11/iran-admits-shooting-down-ukrainian-airliner-unintentionally> adresinden erişilmiştir.

Michaelides-Mateou, S. (2017). Customary International Law in Aviation: A Hundred Years of Travel through the Competing Norms of Sovereignty and Freedom of Overflight. In B. Lepard (Ed.), *Reexamining Customary International Law* (Cilt 1, S. 309–345). Cambridge Üniversite Yayınları. Cambridge. <https://doi.org/10.1017/9781316544624.011>.

Nawfal, L. (06 Mayıs 2013). “Tokyo Convantion”. ICAO. 10 Kasım 2021 tarihinde <https://www.icao.int/Meetings/LC35/Refererences/Tokyo%20Convention.EN.FR.SP.pdf> adresinden erişilmiştir.

Northam, J. (2015, 30 Nisan). “Documents Show FAA Questioned Mental Fitness of Germanwings Co-Pilot Andreas Lubitz”. *NPR*. 12 Nisan 2021 tarihinde <https://www.npr.org/sections/thetwo-way/2015/04/30/403356547/documents-show->

[faa-questioned-mental-fitness-of-germanwings-co-pilot-andreas-lub](#) adresinden erişilmiştir.

Oğuzlu, H. T. (2007). Dünya düzenleri ve güvenlik: Ulus-Devlet güvenlik anlayışı aşılıyor mu? *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 6. S. 24-29.

Owen, T. (2004). Human Security - Conflict, Critique and Consensus: Colloquium Remarks and a Proposal for a Threshold-Based Definition. *Security Dialogue*, 35(3), 373–387. <https://doi.org/10.1177/0967010604047555>

Özalp, G. (2016, 29 Haziran). “İstanbul Saldırısı Akla Brüksel'i Getirdi.” Amerika'nın Sesi. 12 Mart 2021 tarihinde <https://www.amerikaninsesi.com/a/istanbul-saldirisi-akla-brukseli-getirdi/3397038.html> adresinden erişildi.

Özkanlısoy, Ö. (2020). Uluslararası Sivil Havacılık Ürünleri'nin Temel Düzenlemeleri: Uluslararası Ticaret Açısından Bir Değerlendirme. *Uluslararası Yönetim ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 7 (13), 224–225, 236.

Özlük, E. (2015). Türkiye ve Rusya Arasındaki Uçak Krizi ve 'Özür' Meselesi. *Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi (ORSAM)*, 35. S. 9-10.

Paris Convention. (1919). Paris Convention. *Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation*. S. 1–10. 21 Aralık 2021 tarihinde http://library.arcticportal.org/1580/1/1919_Paris_conevention.pdf adresinden erişilmiştir.

Pelsser, A. (2021). *1926: İbero-Amerikan Sözleşmesi*. ICAO. 20 Aralık 2021 tarihinde https://applications.icao.int/postalhistory/1926_the_iber_american_convention.htm adresinden erişilmiştir.

Pelsser, A. (2021). *1928: The Havana Convention*. ICAO. 20 Aralık 2021 tarihinde https://applications.icao.int/postalhistory/1928_the_havana_convention.htm adresinden erişilmiştir.

Pelsser, A. (2021). *The Warsaw System on air carriers liability*. The Postal History of ICAO. 23 Aralık 2021 tarihinde https://applications.icao.int/postalhistory/the_warsaw_system_on_air_carriers_liability.htm adresinden erişilmiştir.

Pierre, J., & Peters, B. G. (2009). From a club to a bureaucracy: JAA, EASA, and European aviation regulation. *Journal of European Public Policy*, 16(3), 337–355. <https://doi.org/10.1080/13501760802662706>

Polkowska, M. (2018). Making an Aviation Policy in Europe. *Revista Europea de Derecho de La Navegación Marítima y Aeronáutica*, 35(14), 69–79.

Privacy Office U.S. Department of Homeland Security. (2005). *A report concerning passenger name record information derived from flights between the U.S. and the european union*. https://www.dhs.gov/xlibrary/assets/privacy/privacy_pnr_rpt_09-2005.pdf

Rankin, J., & Henley, J. (2016, 7 Nisan). Islamic State claims attacks at Brussels airport and metro station. *The Guardian*. 18 Mart 2021 tarihinde <https://www.theguardian.com/world/2016/mar/22/brussels-airport-explosions-heard> adresinden erişilmiştir.

Rodriguez, E. (Ed.) (2018, 17 Aralık). *Ulaştırma Güvenliği İdaresi. Ansiklopedi Britannica*. 20 Nisan 2021 tarihinde <https://www.britannica.com/topic/Transportation-Security-Administration> adresinden erişilmiştir.

Rushe, D. (2019, 17 Aralık). Boeing suspends production of 737 Max model involved in fatal crashes. *The Guardian*. 15 Mart 2021 tarihinde <https://www.theguardian.com/business/2019/dec/16/boeing-737-max-production-faa> adresinden erişilmiştir.

Sandeep, R. (2020). *Theories On The Legal Status Of Air Law*. Legal Service India. 21 Ağustos 2021 tarihinde <https://www.legalserviceindia.com/legal/article-3703-theories-on-the-legal-status-of-air-law.html#:~:text=The%20theories%20of%20sovereignty%20over,the%20airspace%20above%20its%20territory> adresinden erişilmiştir.

Saraçyakupoğlu, T. (2020). Havacılıkta Organizasyonel Kazalar: B-737 Max Uçak Kazalarının Mühendislik Perspektifinden İncelenmesi. *Mühendis ve Makina Dergisi*. S. 244, 251,256. 20 Mart 2021 tarihinde <https://doi.org/10.46399/muhendismakina.741842> adresinden erişilmiştir.

Sarier, A. E. (2020, 27 Kasım). *Hava Hukuku*. Hukukta Gelişim ve Kariyer Topluluğu Bloğu. 21 Ağustos 2021 tarihinde <https://hukuktagelisimvekariyer.wordpress.com/2020/11/27/hava-hukuku/> adresinden erişildi.

Savic, D. (2005). *International Civil Aviation Organization (ICAO)*. Intellobics. S. 1-22. 21 Aralık 2021 tarihinde https://dobrica.savic.ca/pubs/Fundamentals_of_law_ICAO.pdf adresinden erişilmiştir.

Schaper, D. (2020, 28 Ekim). “Citing ‘Devastating’ pandemic impact, boeing to lay off 7,000 more workers”. NBP. 19 Nisan 2021 tarihinde <https://www.npr.org/sections/coronavirus-live-updates/2020/10/28/928884032/citing-devastating-pandemic-impact-boeing-to-lay-off-7-000-more-workers> adresinden erişilmiştir.

Selamoğlu Kaplan, L. (2020). “Warsaw Convention Convention for the Unification of Certain Rules”. Aviation Turkey. 12 Ocak 2022 tarihinde, <https://www.aviationturkey.com/en/content/warsaw-convention-convention-for-the-unification-of-certain-rules-228> adresinden erişilmiştir.

Shaw, M. N. (2003). Air law and space law. In *International Law* (5th ed., pp. 463–489). Cambridge Üniversitesi Yayınları, Cambridge. <https://doi.org/10.1017/CBO9781139051903>

SHGM. (1945). *Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması*. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. S. 12. 12 Nisan 2021 tarihinde http://mevzuat.shgm.gov.tr/umevzuat/kanun/4749_Sayili_Kanun_sikago.pdf adresinden erişilmiştir.

SHGM. (2009). “Tüm Hava Alanları Giriş Kartı (SHT-17.1)”. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/sht_17_1_rev02.pdf

SHGM. (2018a). Başbakanlık Mevzuat Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü. “*Sivil Hava Ulaşımına Açık Havaalanlarında Yer Alan Terminaller İle Sıhhi İşyerleri İçin İşyeri Açma ve Çalışma ve çalışma ruhsatlarına ilişkin yönetmelik (SHY-33B)* “. 12

Ağustos 2021'de <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/03/20180303-3.htm> adresinden erişildi.

SHGM. (2018b). “Sivil Havacılık Güvenliği Eğitim ve Sertifikasyon Talimatı (SHT-17.2)”. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. 12 Nisan 2021 tarihinde <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/2018/SHT17.2.pdf> adresinden erişilmiştir.

SHGM. (2021). *İdari Para Cezaları*. TC Resmi Gazetesi. 12 Nisan 2021 tarihinde <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2020/02/20200211-8-1.pdf> adresinden erişilmiştir.

Shuster, S. (2015, 27Mart). “German Privacy Laws Let Pilot “Hide” His Illness From Employers”. Time. 19 Nisan 2021 tarihinde <https://time.com/3761895/germanwings-privacy-law/> adresinden erişilmiştir.

SKYbrary. (2021, June 9). “International Air Transport Association (IATA)”. SKYbrary Aviation Safety. 8 Kasım 2021 tarihinde <https://skybrary.aero/articles/international-air-transport-association-iata> adresinden erişilmiştir.

Slotnick, D. (2020, 6 Nisan). “Boeing will keep its Seattle-area factories closed indefinitely because of the coronavirus pandemic”. Business Insider. 12 Nisan 2021 tarihinde <https://www.businessinsider.nl/boeing-washington-plants-closed-coronavirus-2020-4?international=true&r=US> adresinden erişilmiştir.

Smith-Squire, A. (2016, April 14). “Hasan Dewachi “hailed off EasyJet flight over terror fears.” MailOnline. 28 Temmuz 2021 tarihinde <https://www.dailymail.co.uk/news/article-3539363/Scientist-EasyJet-hailed-London-bound-flight-terror-fears.html> adresinden erişilmiştir.

Stockmann, U. (2007). “Aviation Security – More Regulation - less Risk?”. ETH Zürich. S. 3-6. 12 Ağustos 2021 tarihinde https://www.files.ethz.ch/isn/44176/Air_Security.pdf adresinden alınmıştır.

Şahan, T. & Demirci, E. (2020). *Havacılık Güvenliği*. İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi, S. 31, 36. 2020. 18 Nisan 2021 tarihinde https://cdn-acikogretim.istanbul.edu.tr/auzefcontent/20_21_Bahar/havacilik_guvenligi/3/index.html#konu-2 adresinden erişilmiştir.

Şarkul, A. (2021, 22 Mayıs). *İran, Kanada yargısının düşürülen Ukrayna uçağı hakkındaki kararına tepki gösterdi*. Independent Türkçe. 20 Mart 2021 tarihinde [https://www.indyturk.com/node/363291/d%C3%BCn%C3%BCn-ukrayna-2021-03-20](https://www.indyturk.com/node/363291/d%C3%BCn%C3%BCn%C3%BCn-ukrayna-2021-03-20) adresinden erişilmiştir.

T.C. Dış İşleri Bakanlığı. (2015). “Uluslararası Kuruluşlar ve İlişkilerimiz”. 12 Nisan 2021 tarihinde <http://www.mfa.gov.tr/eurocontrol.tr.mfa> adresinden erişilmiştir.

T.C. Sayıştay Başkanlığı. (2019). “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI) 2018 Yılı Sayıştay Denetim Raporu”. S. 1-109. 26 Ocak 2022 tarihinde <https://siyasalparadigmalar.org/wp-content/uploads/2021/03/2018-DHMI%CC%87.pdf> adresinden erişilmiştir.

Tamasi, G., & Demichela, M. (2011). Risk assessment techniques for civil aviation security. *Reliability Engineering & System Safety*, 96(8), 892–899. <https://doi.org/10.1016/j.ress.2011.03.009>

Thein, M. N. (2019). Nature of Air Law. *Dagon University Research Journal*, 9(1), 291–295. 21 Şubat 2022 tarihinde <https://www.dagonuniversity.edu.mm/wp-content/uploads/2019/08/Myint-Nandar-Thein-1.pdf> adresinden erişilmiştir.

Tuccille, J. D (2021, 25 Kasım). *After 20 Years of Failure, Kill the TSA. Reason*. 21 Ocak 2022 tarihinde <https://reason.com/2021/11/19/after-20-years-of-failure-kill-the-tsa/> adresinden erişilmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti. (1975a). Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Kanun Dışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Sözleşme- Montreal Sözleşmesi. *T. C. Resmi Gazete*. 227-232. 12 Ocak 2022 tarihinde, https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc058/kanuntbmmc058/kanuntbmmc05801888.pdf adresinden erişilmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti. (1975b). Kararname. *T.C. Resmi Gazete*. 19 Mart 2021 tarihinde <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/15436.pdf> adresinden erişilmiştir.

United Nations. (1994). *Human Development Report 1994*, s. 23, 88. Oxford Üniversitesi Yayınları, New York. 12 Nisan 2021 tarihinde <https://hdr.undp.org/system/files/documents/hdr1994encompletenostatspdf.pdf> adresinden erişilmiştir.

United Nations. (2002). Chapter Three Convention for The Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft 1970 ('Hague Convention'). S. 45-74. 21 Kasım 2021 tarihinde https://www.unodc.org/pdf/crime/terrorism/Commonwealth_Chapter_3.pdf adresinden erişilmiştir.

United Nations. (2003). "Human Development Reports". United Nations Development Programme (UNDP). 10 Ocak 2022 tarihinde <https://hdr.undp.org/reports-and-publications> adresinden erişilmiştir.

United Nations. (2022). *Events*. The Human Security Unit. 21 Ağustos 2021 tarihinde <https://www.un.org/humansecurity/events-3-2-2/> adresinden erişilmiştir.

US Legal, Inc. (2008). *Aviation and Transportation Security Act – Aviation*. USLegal. Retrieved May 12, 2021, from <https://aviation.uslegal.com/government-regulation-and-control/aviation-and-transportation-security-act/>

Venu Menon, S. (2007). *Human security: Concept and practice* (No. 2478). The Munich Personal RePEc Archive (MPRA). S.10. <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/2478/>

Yıldırım, E. (2020). Uluslararası İlişkiler Yaklaşımlarında Güvenlik Kavramı. *Türk Araştırmaları-İktisat, Finans, Politika*, 15 (3), 1697–1714. <https://doi.org/10.47644/turkishstudies.44826>

Young, D. (2001). *Airport Security Federalization Act of 2001*. Congress.gov. 21 Eylül 2021 tarihinde <https://www.congress.gov/bill/107th-congress/house-bill/3150> adresinden erişilmiştir.

TURNİTİN RAPORU

HALİL ERMAN

ORJİNALLİK RAPORU

% **12**

BENZERLİK ENDEKSİ

% **11**

İNTERNET KAYNAKLARI

% **4**

YAYINLAR

% **9**

ÖĞRENCİ ÖDEVLERİ

BİRİNCİL KAYNAKLAR

1

dergipark.org.tr
İnternet Kaynağı

% 1

2

Submitted to Embry Riddle Aeronautical
University
Öğrenci Ödevi

<% 1

3

acikbilim.yok.gov.tr
İnternet Kaynağı

<% 1

4

Submitted to Central Queensland University
Öğrenci Ödevi

<% 1

5

acikerisim.selcuk.edu.tr:8080
İnternet Kaynağı

<% 1

6

www.researchgate.net
İnternet Kaynağı

<% 1

7

Submitted to Anglia Ruskin University
Öğrenci Ödevi

<% 1

8

cdn.istanbul.edu.tr
İnternet Kaynağı

<% 1

9

turkish.aawsat.com
İnternet Kaynağı

<% 1

10	Submitted to The Scientific & Technological Research Council of Turkey (TUBITAK) Öğrenci Ödevi	<% 1
11	docplayer.biz.tr İnternet Kaynağı	<% 1
12	jurix.com.tr İnternet Kaynağı	<% 1
13	www.timesofisrael.com İnternet Kaynağı	<% 1
14	Submitted to Coventry University Öğrenci Ödevi	<% 1
15	ets.anadolu.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1
16	Submitted to University of Southern Queensland Öğrenci Ödevi	<% 1
17	Submitted to Leiden University Öğrenci Ödevi	<% 1
18	9lib.net İnternet Kaynağı	<% 1
19	Submitted to Massey University Öğrenci Ödevi	<% 1
20	Submitted to Beykent Üniversitesi Öğrenci Ödevi	<% 1
21	kaysem13.gantep.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1
22	www.acarindex.com İnternet Kaynağı	<% 1

23	Submitted to Atilim University Öğrenci Ödevi	<% 1
24	Submitted to Griffth University Öğrenci Ödevi	<% 1
25	silo.pub İnternet Kaynağı	<% 1
26	www.ulusaltezmerkezi.net İnternet Kaynağı	<% 1
27	www.uysad.com İnternet Kaynağı	<% 1
28	Submitted to The University of Tokyo Öğrenci Ödevi	<% 1
29	Submitted to University of Portsmouth Öğrenci Ödevi	<% 1
30	govpoliju.com İnternet Kaynağı	<% 1
31	ideas.repec.org İnternet Kaynağı	<% 1
32	Submitted to University of Auckland Öğrenci Ödevi	<% 1
33	pure.uvt.nl İnternet Kaynağı	<% 1
34	www.dw.com İnternet Kaynağı	<% 1
35	Submitted to Collin County Community College Öğrenci Ödevi	<% 1
36	aaperry.com İnternet Kaynağı	<% 1
37	Submitted to University of Maryland, University College Öğrenci Ödevi	<% 1

38	www.abdulhaqqbaker.com İnternet Kaynağı	<% 1
39	www.tuicakademi.org İnternet Kaynağı	<% 1
40	dspace.baskent.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1
41	Submitted to Infile Öğrenci Ödevi	<% 1
42	journals.rudn.ru İnternet Kaynağı	<% 1
43	Submitted to Eskisehir Osmangazi University Öğrenci Ödevi	<% 1
44	handwiki.org İnternet Kaynağı	<% 1
45	www.aa.com.tr İnternet Kaynağı	<% 1
46	ejournal.undip.ac.id İnternet Kaynağı	<% 1
47	www.npr.org İnternet Kaynağı	<% 1
48	Submitted to Middle Tennessee State University Öğrenci Ödevi	<% 1
49	www.de-kont.com İnternet Kaynağı	<% 1
50	www.springerprofessional.de İnternet Kaynağı	<% 1
51	gulfnews.com İnternet Kaynağı	<% 1
52	Submitted to Istanbul Gelisim University Öğrenci Ödevi	<% 1

53	ctfm-elb.citethisforme.com İnternet Kaynağı	<% 1
54	mobt3ath.com İnternet Kaynağı	<% 1
55	playground.citethisforme.com İnternet Kaynağı	<% 1
56	Submitted to Yildirim Beyazit Universitesi Öğrenci Ödevi	<% 1
57	archive.org İnternet Kaynağı	<% 1
58	setiathome.berkeley.edu İnternet Kaynağı	<% 1
59	tr.euronews.com İnternet Kaynağı	<% 1
60	tr.unionpedia.org İnternet Kaynağı	<% 1
61	Submitted to City University Öğrenci Ödevi	<% 1
62	Submitted to Emirates Aviation College, Aerospace & Academic Studies Öğrenci Ödevi	<% 1
63	Mohamad Hamas Elmasry, Mohammed el-Nawawy. "The value of Muslim and non-Muslim life: A comparative content analysis of elite American newspaper coverage of terrorism victims", Journalism, 2020 Yayın	<% 1
64	Submitted to Southern New Hampshire University - Continuing Education Öğrenci Ödevi	<% 1

65	Submitted to University of Western Australia Öğrenci Ödevi	<% 1
66	blog.ipleaders.in İnternet Kaynağı	<% 1
67	cije.cumhuriyet.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1
68	kilinclaw.com.tr İnternet Kaynağı	<% 1
69	leehamnews.com İnternet Kaynağı	<% 1
70	pazarlamasyon.com İnternet Kaynağı	<% 1
71	www.emrecivelek.com İnternet Kaynağı	<% 1
72	www.eumed.net İnternet Kaynağı	<% 1
73	zenodo.org İnternet Kaynağı	<% 1
74	Submitted to Buckinghamshire Chilterns University College Öğrenci Ödevi	<% 1
75	Submitted to Central Piedmont Community College Öğrenci Ödevi	<% 1
76	Submitted to Istanbul Aydin University Öğrenci Ödevi	<% 1
77	Submitted to Kaplan College Öğrenci Ödevi	<% 1
78	Submitted to Purdue University Öğrenci Ödevi	<% 1
79	auzefkitap.istanbul.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1

80

Submitted to Bahcesehir University

Öğrenci Ödevi

<% 1

81

Submitted to College of Professional and
Continuing Education (CPCE), Polytechnic
University

Öğrenci Ödevi

<% 1

82

Submitted to Columbia College of Missouri

Öğrenci Ödevi

<% 1

83

Submitted to Liberty University

Öğrenci Ödevi

<% 1

84

Submitted to Mont Rose College

Öğrenci Ödevi

<% 1

85

Submitted to RMIT University

Öğrenci Ödevi

<% 1

86

Submitted to Sim University

Öğrenci Ödevi

<% 1

87

Submitted to University of Derby

Öğrenci Ödevi

<% 1

88

lejames.ca

İnternet Kaynağı

<% 1

89

mail.vedatkitapcilik.com

İnternet Kaynağı

<% 1

90

siga.uubf.itu.edu.tr

İnternet Kaynağı

<% 1

91

www.mercurynews.com

İnternet Kaynağı

<% 1

92

www.msnbc.com

İnternet Kaynağı

<% 1

93

Submitted to Özyegin Üniversitesi

Öğrenci Ödevi

<% 1

94

Submitted to Rutgers University, New
Brunswick

Öğrenci Ödevi

<% 1

95	Submitted to Suleyman Demirel University Öğrenci Ödevi	<% 1
96	Submitted to TechKnowledge Turkey Öğrenci Ödevi	<% 1
97	Submitted to University of Birmingham Öğrenci Ödevi	<% 1
98	Submitted to University of Lincoln Öğrenci Ödevi	<% 1
99	www.gov.uk İnternet Kaynağı	<% 1
100	www.reddit.com İnternet Kaynağı	<% 1
101	www.unodc.org İnternet Kaynağı	<% 1
102	Submitted to Inter-American Development Bank Öğrenci Ödevi	<% 1
103	Submitted to Kingston University Öğrenci Ödevi	<% 1
104	Submitted to Mahidol University Öğrenci Ödevi	<% 1
105	Submitted to University of Sydney Öğrenci Ödevi	<% 1
106	cn4hs.org İnternet Kaynağı	<% 1
107	hdl.handle.net İnternet Kaynağı	<% 1

108

meslek.eba.gov.tr
İnternet Kaynağı

<% 1

109

papasearch.net
İnternet Kaynağı

<% 1

110

www.cambridge.org
İnternet Kaynağı

<% 1

111

www.theguardian.com
İnternet Kaynağı

<% 1

112

www.wikizero.com
İnternet Kaynağı

<% 1

113

www.wsls.com
İnternet Kaynağı

<% 1

114

Submitted to Atatürk University
Öğrenci Ödevi

<% 1

115

Submitted to National University
Öğrenci Ödevi

<% 1

116

Submitted to University of New South Wales
Öğrenci Ödevi

<% 1

117

Submitted to Webster University
Öğrenci Ödevi

<% 1

118

conferences.rta.lv
İnternet Kaynağı

<% 1

119

irp.fas.org
İnternet Kaynağı

<% 1

120

link.umsl.edu
İnternet Kaynağı

<% 1

121	openaccess.leidenuniv.nl İnternet Kaynağı	<% 1
122	openaccess.maltepe.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1
123	theowp.org İnternet Kaynağı	<% 1
124	tureng.com İnternet Kaynağı	<% 1
125	www.heritage.org İnternet Kaynağı	<% 1
126	www.indyturk.com İnternet Kaynağı	<% 1
127	Submitted to American Public University System Öğrenci Ödevi	<% 1
128	iksadyayinevi.com İnternet Kaynağı	<% 1
129	ssu.edu.ge İnternet Kaynağı	<% 1
130	tr.wikipedia.org İnternet Kaynağı	<% 1
131	turcolegal.com İnternet Kaynağı	<% 1
132	www.spacelegalissues.com İnternet Kaynağı	<% 1
133	www.turkishstudies.net İnternet Kaynağı	<% 1
134	Submitted to Neapolis University Pafos Öğrenci Ödevi	<% 1

135	Submitted to Upper Iowa University Öğrenci Ödevi	<% 1
136	bigthink.com İnternet Kaynağı	<% 1
137	core.ac.uk İnternet Kaynağı	<% 1
138	docshare.tips İnternet Kaynağı	<% 1
139	dspace.itu.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1
140	hei.unige.ch İnternet Kaynağı	<% 1
141	livrepository.liverpool.ac.uk İnternet Kaynağı	<% 1
142	podcasts.apple.com İnternet Kaynağı	<% 1
143	www.aeroportist.com İnternet Kaynağı	<% 1
144	www.history.com İnternet Kaynağı	<% 1
145	www.icao.int İnternet Kaynağı	<% 1
146	www.icoess.com İnternet Kaynağı	<% 1
147	www.surveillance-video.com İnternet Kaynağı	<% 1
148	www.tasav.org İnternet Kaynağı	<% 1
149	www.tid.gov.tr İnternet Kaynağı	<% 1

150	Submitted to Kocaeli Üniversitesi Öğrenci Ödevi	<% 1
151	Submitted to National & Kapodistrian University of Athens Öğrenci Ödevi	<% 1
152	WWW.encyclopedia.com İnternet Kaynağı	<% 1
153	acikerisim.baskent.edu.tr:8080 İnternet Kaynağı	<% 1
154	iupress.istanbul.edu.tr İnternet Kaynağı	<% 1
155	repositorio.animaeducacao.com.br İnternet Kaynağı	<% 1
156	theses.cz İnternet Kaynağı	<% 1
157	www.cato.org İnternet Kaynağı	<% 1
158	www.cdc.gov İnternet Kaynağı	<% 1
159	www.researchwritershub.com İnternet Kaynağı	<% 1
160	www.reuters.com İnternet Kaynağı	<% 1
161	Anggia Putri Anggraeni, Hendra Try Ardianto. "Bagaimana Polisi Menangani Kasus Kekerasan Dalam Rumah Tangga (KDRT): Studi Kasus Polrestabes Semarang", ijd-demos, 2020 Yayın	<% 1

162 Gerhard Grüßhaber. "The "German Spirit" in the Ottoman and Turkish Army, 1908-1938", Walter de Gruyter GmbH, 2018
Yayın <% 1

163 Submitted to Marmara University
Öğrenci Ödevi <% 1

164 Submitted to Rabdan Academy
Öğrenci Ödevi <% 1

165 cdn.hitit.edu.tr
İnternet Kaynağı <% 1

166 edri.org
İnternet Kaynağı <% 1

167 etd.lib.metu.edu.tr
İnternet Kaynağı <% 1

168 kho.msu.edu.tr
İnternet Kaynağı <% 1

169 mehmet-urbanplanning.blogspot.com
İnternet Kaynağı <% 1

170 pub.colnes.org
İnternet Kaynağı <% 1

171 skybrary.aero
İnternet Kaynağı <% 1

172 trepo.tuni.fi
İnternet Kaynağı <% 1

173 us.milliman.com
İnternet Kaynağı <% 1

174 www.e-ijer.com
İnternet Kaynağı <% 1

175 Sofia Michaelides-Mateou. "10 Customary International Law in Aviation", Cambridge
University Press (CUP), 2017
Yayın <% 1

176

Ahmet Vurgun, Muhammet Avaroğulları. "The History from the View of the Founder Fathers of the Republic of Turkey: The War of Independence", Journal of Education and Learning, 2021

Yayın

<% 1

177

LexisNexis

Yayın

<% 1

178

www.haberapron.com

İnternet Kaynağı

<% 1

Alıntıları çıkart

Kapat

Eşleşmeleri çıkar

Kapat

Bibliyografyayı Çıkart

Kapat



ÖZGEÇMİŞ

Adı ve Soyadı: Halil ERMAN

Öğrenim Durumu:

Derece	Alan	Üniversite	Yıl
Lisans	Sivil Hava Ulaştırma işletmeciliği	Kocaeli Üniversitesi	2014-2018

İş Deneyimi:

Çalıştığı Yer	Görev	Yıl
Ankara Esenboğa Havalimanı Havaalanları Yer Hizmetleri A. Ş.	Yolcu Hizmetleri Memuru	2018- Devam ediyor

Yabancı Diller: İngilizce

Tarih: 07/09/2022