



ANKARA
HACI BAYRAM VELİ ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

**ULUSLARARASI HUKUKTA SİVİL HAVACILIĞIN
GÜVENLİĞİNE KARŞI HUKUKA AYKIRI EYLEMLERDE
DEVLETİN CEZAI YETKİSİ**

Azime Ayça KAHRAMAN

**Tez Danışmanı
Doç. Dr. Berat Lale AKKUTAY**

**DOKTORA TEZİ
KAMU HUKUKU ANABİLİM DALI
KAMU HUKUKUBİLİM DALI**

EYLÜL 2022



**ULUSLARARASI HUKUKTA SİVİL HAVACILIĞIN GÜVENLİĞİNE
KARŞI HUKUKA AYKIRI EYLEMLERDE DEVLETİN CEZAİ YETKİSİ**

Azime Ayça KAHRAMAN

**DOKTORA TEZİ
KAMU HUKUKU ANABİLİM DALI
KAMU HUKUKU BİLİM DALI**

**ANKARA HACI BAYRAM VELİ ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

EYLÜL 2022

ETİK BEYAN

Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında; tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, tez çalışmasında yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi, kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı, bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu, bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

A. Ayça Kahraman

29.09.2022

Uluslararası Hukukta Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerde Devletin Cezai Yetkisi
(Doktora Tezi)

Azime Ayça KAHRAMAN

ANKARA HACI BAYRAM VELİ ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

Eylül 2022

ÖZET

Hava aracında işlenen suçlar, uçak kaçırma, hava araçlarına ve havaalanlarına saldırı, hava aracının kitle imha silahı olarak kullanılması ve hava aracında biyolojik, kimyasal, nükleer silahların taşınması gibi eylemler hem sivil havacılığın güvenliğini hem de uluslararası barış ve güvenliği tehlikeye düşürmektedir. Bu eylemlerle etkili bir biçimde mücadele edilmesi ise, devletlerin yeknesak düzenlemeler yaparak önleyici tedbirler almalarına ve suçluların cezalandırılması için cezai yetki tesis etmelerine bağlıdır. Devletler, çok taraflı uluslararası antlaşmaları, bu amaca hizmet eden en elverişli araçlar olarak kabul etmektedirler. Devletin cezai yetkisine ilişkin uluslararası hukukun genel kurallarının, devletlere bu yetkiyi kullanmaları konusunda tam bir takdir yetkisi tanınması suçların cezasız kalmasına; yetkisi bulunan devletlerden herhangi birine öncelik tanınmaması ise, yetki uyuşmazlıklarına yol açmaktadır. Bu nedenle sivil havacılığın güvenliğine karşı hukuka aykırı eylemler, birtakım özel nitelikli uluslararası sözleşmelerde suç olarak düzenlenmiş ve devletlere, bu suçları kovuşturma yükümlülüğü getirilmiştir. Söz konusu sözleşmelerde; hava aracının faille birlikte iniş yaptığı devlet, hava aracını mürettebatsız olarak kiralayan kişinin iş merkezinin bulunduğu devlet gibi, genel yetkili devletlerin dışındaki devletlere de cezai yetkiler tanınmıştır. Böylelikle taraf devletler evrensel yetki sistemine olabildiğince yaklaşmaya çalışmışlardır. 2010 Pekin Düzenlemeleriyle birlikte siyasi suçların istisna olmaktan çıkarılıp, siber saldırılar vasıtasıyla gerçekleştirilen eylemlerin de suç hâline getirilmesi oldukça olumlu gelişmelerdir. Ayrıca insansız hava araçlarının dahil olduğu saldırılara da sivil havacılık güvenliği sözleşmelerinin genel olarak uygulanabilir nitelikte olduğu görülmektedir. Böylece teknolojinin son ürünü olan bu türdeki terör eylemlerine karşı uluslararası alanda koruma sağlanmıştır. Var olan sözleşmelerce düzenlenmemiş olan eylemlere ve teknolojinin gelişmesiyle ortaya çıkabilecek yeni türdeki eylemlere ise, uluslararası hukukun cezai yetkiye ilişkin genel kuralları uygulanmaya devam edecektir.

Bilim Kodu : 51201

Anahtar Kelimeler : Sivil havacılık, uçakta işlenen suçlar, uçak kaçırma, hava araçlarına/havaalanlarına saldırılar, terörizm, siber saldırılar, insansız hava araçları, devletin cezai yetkisi

Sayfa Adedi : 151

Tez Danışmanı : Doç. Dr. Berat Lale AKKUTAY

Criminal Jurisdiction of States on Unlawful Acts Against the Security of Civil Aviation in
International Law
(Ph. D. Thesis)

Azime Ayça KAHRAMAN

ANKARA HACI BAYRAM VELİ UNIVERSITY
THE INSTITUTE OF GRADUATE STUDIES
September 2022

ABSTRACT

Offenses committed on board aircraft, hijacking, attacks on aircraft and airports, using aircraft as a weapon of mass destruction, and transportation of biological, chemical, and nuclear weapons in aircraft endanger both civil aviation security and international peace and security. Combating these acts effectively depends on states taking preventive measures by making uniform regulations and establishing criminal jurisdiction to punish the offenders. States accept that multilateral international treaties are the most convenient tools to serve this purpose. The general rules of international law regarding the state's criminal jurisdiction, giving the states complete discretion in the exercise of this jurisdiction, ensure that the offenses go unpunished. The fact that it does not prioritize any states with jurisdiction leads to conflicts of jurisdiction. For this reason, unlawful acts against civil aviation security have become crimes in some specific international conventions, and the states have been obliged to prosecute these crimes. In conventions, states other than the general authorized states gain criminal jurisdiction. Those are the states, such as the state where the aircraft landed with the offender and the state where the business center of the person who chartered the aircraft without a crew is located. States parties have tried to approach the universal jurisdiction system as much as possible. With the 2010 Beijing Regulations, political offenses are no longer an exception, and actions carried out through cyber attacks have become crimes, which are very positive developments. In addition, civil aviation security conventions are generally applicable to attacks involving unmanned aerial vehicles. Thus, international protection is provided against terrorist acts of these types, which are state-of-the-art technology products. General rules of international law regarding criminal jurisdiction apply to actions not regulated by existing conventions and to the new types of actions that may arise with the development of technology.

Science Code	: 51201
Key Words	: Civil aviation, offenses committed on board aircraft, hijacking, attacks on aircraft/airports, terrorism, cyber attacks, unmanned aerial vehicles, criminal jurisdiction of states
Page Number	: 151
Supervisor	: Assoc. Prof. Dr. Berat Lale AKKUTAY

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET.....	iv
ABSTRACT	v
İÇİNDEKİLER	vi
KISALTMALAR	x
1. GİRİŞ	1
2. SİVİL HAVACILIĞIN GÜVENLİĞİNE KARŞI HUKUKA AYKIRI EYLEMLERDE DEVLETİN YETKİSİ SORUNUNUN HUKUKİ VE TARİHİ TEMELLERİ	5
2.1. Egemenlik, Devletin Yetkisi ve Devletin Yetkisinin Türleri	5
2.1.1. Egemenlik Kavramının Tanımı, Tarihi Gelişimi, Nitelikleri ve Uluslararası Hukuktaki Yeri.....	5
2.1.2. Devletin Yetkisi Kavramı, Egemenlikle İlişkisi ve Uluslararası Hukukta Devletin Yetkisinin İçeriğinin Belirlenmesi	17
2.1.2.1. Devletin yetkisi kavramı ve egemenlikle ilişkisi	17
2.1.2.2. Uluslararası hukukta devletin yetkisinin içeriğinin belirlenmesi.	19
2.1.3. Devletin Yetkisinin Türleri	23
2.1.3.1. Kullanılan yetkilerin niteliği bakımından devletin yetkisinin türleri: düzenleme yetkisi-yargılama yetkisi-uygulama yetkisi ...	23
2.1.3.2. Yetki konusunun bulunduğu ya da yetki konusu olayın gerçekleştiği yer bakımından devletin yetkisinin türleri: ülkesel yetki-ülke dışı yetki.....	26
2.2. Devletin Cezai Yetkisine Esas Oluşturan İlkeler ve Cezai Yetki Uyuşmazlıklarının Çözümü	30
2.2.1. Devletin Cezai Yetkisine Esas Oluşturan İlkeler	30
2.2.1.1.Ülkesellik ilkesi.....	31
2.2.1.2.Vatandaşlık ilkesi	32
2.2.1.3.Koruma ilkesi	34
2.2.1.4. Evrensellik ilkesi	35

2.2.2. Devletin Yetkisinin Sınırları ve Cezai Yetki Uyuşmazlıklarının Çözümü	36
2.3. Devletin Hava Sahasındaki Yetkisi	40
2.4. Tanım ve Tarihsel Gelişim: Sivil havacılığın güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerin Kapsamı, Tarihsel Seyri, Terör Eylemi ve Uluslararası Suç Niteliği, Devletler Arasındaki Cezai Yetki Uyuşmazlıkları	45
2.4.1. Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerin Kapsamı.....	46
2.4.2. Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerin Tarihsel Seyri	48
2.4.3. Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerin Terör Eylemi Niteliği	53
2.4.4. Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerin Uluslararası Suç Niteliği ve Devletler Arasındaki Cezai Yetki Uyuşmazlıkları.....	55
3. SİVİL HAVACILIĞIN GÜVENLİĞİNE KARŞI HUKUKA AYKIRI EYLEMLERDE DEVLETİN YETKİSİ VE YÜKÜMLÜLÜKLERİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI ANTLAŞMA VE BELGELER	59
3.1. 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi: Uçak Kaçırma Eyleminin Deniz Haydutluğundan Farkı.....	59
3.2. Uçaklarda İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme (1963 Tokyo Sözleşmesi)	61
3.2.1. Sözleşme'nin Uygulama Alanı.....	62
3.2.2. Cezai Yetki	64
3.2.3. Suçluların İadesi	66
3.2.4. Kaptan Pilotun Yetkileri	66
3.2.5. Taraf Devletlerin Diğer Yetki ve Yükümlülükleri	67
3.3. Uçakların Hukuka Aykırı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme (1970 Lahey Sözleşmesi)	69
3.3.1. Suçun Tanımı	70
3.3.2. Sözleşme'nin Uygulama Alanı.....	70
3.3.3. Cezai Yetki	72
3.3.4. Kovuşturma Yükümlülüğü ve Suçluların İadesi: "İade Et ya da Yargıla" İlkesinin Düzenlenmesi	73
3.3.5. Taraf Devletlerin Diğer Yetki ve Yükümlülükleri.	78
3.4. Sivil havacılığın güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Sözleşme (1971 Montreal Sözleşmesi)	79

3.4.1. Suçun Tanımı	79
3.4.2. Sözleşme'nin Uygulama Alanı	83
3.4.3. Cezai Yetki	84
3.4.4. Kovuşturma Yükümlülüğü ve Suçluların İadesi	85
3.4.5. Taraf Devletlerin Diğer Yetki ve Yükümlülükleri	85
3.5. 1977 Avrupa Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi	86
3.6. 1978 Bonn Bildirisi	87
3.7. 1971 Lahey Sözleşmesi'ne Ek Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Havaalanlarında Hukuka Aykırı Şiddet Olaylarının Önlenmesine İlişkin Protokol (1988 Montreal Protokolü)	91
3.8. Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla İşaretlenmesi Sözleşmesi (1991 Montreal Sözleşmesi)	92
3.8.1. Lockerbie Davaları	92
3.8.2. Sözleşme'nin Uygulama Alanı ve Tarafların Yükümlülükleri	96
3.9. Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Hukuka Aykırı Eylemlerin Önlenmesi Sözleşmesi (2010 Pekin Sözleşmesi) ve Hava Araçlarının Hukuka Aykırı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme'ye Ek Protokol (2010 Pekin Protokolü)	97
3.9.1. Sözleşme ile Suç Haline Getirilen Yeni Eylemler	101
3.9.2. Sözleşme'nin Uygulama Alanı	107
3.9.3. Askeri Nitelikli Eylemler İstisnası	109
3.9.4. Siyasi Suçlar Şartı	110
3.9.5. Adil Muamele Şartı	111
3.9.6. Cezai Yetki	111
3.9.7. Kovuşturma Yükümlülüğü ve Suçluların İadesi	112
3.10. Hava Araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Tokyo Sözleşmesini Tadil Eden Protokol (2014 Montreal Protokolü): Kural Tanımaz Yolcu Davranışlarının Düzenlenmesi	112
3.10.1. Suçun Tanımı	114
3.10.2. Cezai Yetki	115
3.10.3. 1963 Tokyo Sözleşmesi'ne Getirilen Diğer Önemli Yenilikler: Uçuş Hâli, Uçuş Güvenlik Görevlisi, Hukuka Aykırı Eylemden Kaynaklanan Zararın Tazmini Hükümleri	117
3.11. Sivil havacılığın Güvenliği Sözleşmelerinin İnsansız Hava Araçlarına Uygulanması	118
3.11.1. Terminoloji	119
3.11.2. İnsansız Hava Araçlarına Uygulanabilir Nitelikteki Sözleşmeler ...	120
3.12. Uluslararası Örgütler Tarafından Gerçekleştirilen Önleme Çalışmalarının	

Devletlerin Yetki ve Yükümlölüklerine Etkisi	123
3.12.1. Birleşmiş Milletler Bünyesinde Alınan Kararlar.....	123
3.12.2. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Bünyesinde Yapılan Önleme Çalışmaları	124
3.12.3. Avrupa Birliğı Bünyesinde Yapılan Düzenlemeler.....	126
4. SONUÇ.....	129
KAYNAKLAR.....	139
ÖZGEÇMİŞ.....	151



KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Kısaltmalar

Açıklamalar

a.g.e.	adı geçen eser
a.g.m.	adı geçem makale
BKN	Biyolojik, Kimyasal, Nükleer
BM	Birleşmiş Milletler
BMDHS	1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
Doc.	<i>Document</i>
Ed.	Editör (<i>Editor</i>)/Editörler
Eds.	<i>Editors</i>
ICAO	<i>International Civil Aviation Organization</i>
ICJ	<i>International Court of Justice</i>
KBBS	1958 Cenevre Kararları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi
md.	madde
No.	<i>Number</i>
para.	paragraf
PCIJ	<i>Permanent Court of International Justice</i>
UN/Un	<i>United Nations</i>
UNGA	<i>United Nations General Assembly</i>
UNGA	<i>United Nations General Assembly</i>
UNSC	<i>United Nations Security Council</i>
UNTS	<i>United Nations Treaty Series</i>
v.	<i>versus</i>
vd.	ve diğerleri
yy.	yüzyıl

1. GİRİŞ

Uluslararası ulaşımın önde gelen öğelerinden biri olan sivil hava ulaşımı, ekonomik ve siyasi önemi dolayısıyla gelişme döneminden itibaren çeşitli hukuka aykırı eylemlerle yüz yüze kalmıştır.¹ Havada işlenen suçlar, uçak kaçırma, hava araçlarına ve hava alanlarına karşı saldırı eylemleri ve hava aracının kendisinin bir saldırı aracı olarak kullanılması şeklinde gelişim gösteren bu eylemlere, son yıllarda siber saldırılar ve insansız hava araçları tarafından gerçekleştirilen terör eylemleri de dahil olduğu görülmektedir. Bu eylemlerin önlenmesi ve suçluların cezalandırılması, bireylerin can ve mal güvenliği açısından olduğu kadar, devletlerin ulusal güvenliklerinin ve uluslararası barış ve güvenliğin sağlanması açısından da oldukça önem arz etmektedir.

Devletler, yalnız teknik önlemlerle söz konusu eylemlerin önlenemeyeceğini kabul etmişler ve böylece hukuksal çarelere başvurmuşlardır.² 1963 Tokyo, 1970 Lahey, 1971 Montreal ve 2010 Pekin Sözleşmesi ve Protokolü, son olarak ise 2014 Montreal Protokolü bu amaçla atılan en somut adımlardır.³ Zira suçluların cezalandırılması konusunda uyuşmazlığa meydan vermemek adına, hangi devletin cezai yetkisinin olacağının net bir biçimde belirlenmesi gerekmektedir. Yetkinin yalnızca devletlerin ulusal düzenlemelerine bağlı kılınması hâlinde, yetki boşluğu veya yarışan yetki gibi sorunlar ortaya çıkacaktır.⁴ Ayrıca suçların cezasız kalmaması açısından, suçluların iadesi⁵ ve kovuşturma yükümlülüğü konularının da ayrıntılı ve bağlayıcı bir biçimde düzenlenmesi gerekmektedir.

Sivil havacılığın uluslararası niteliği dolayısıyla, sivil havacılığın güvenliğine karşı hukuka aykırı eylemler birden çok devleti etkilemekte ve devletler arasında cezai yetki uyuşmazlıklarına sebep olmaktadır.⁶ İlk yetki uyuşmazlıkları, sivil havacılığın gelişimiyle paralel bir biçimde 20. yy.'ın başlarında ortaya çıkmıştır. Önceleri havada işlenen suçlarla ilgili olan bu uyuşmazlıklar, 1960'larda yaşanan uçak kaçırma eylemleri ile artış göstermiştir.

¹ Köni, H. S. (1977). *Uçaklara Karşı Girişilen Eylemlerin Uluslararası Hukukta Doğurduğu Sorunlar*. Ankara: İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları, 1.

² McWhinney, E. (1971). "Address by Edward McWhinney", *American Journal of International Law*, 65(4), 71, Köni, a.g.e., 1977, 2.

³ Söz konusu sözleşmelerin resmi adlarına ve künyelerine, çalışmanın 3. bölümünde, sözleşmelerinin her birinin ayrı ayrı incelendiği alt başlıklarda yer verilmiştir.

⁴ Günel, R. V. (2010). *Uluslararası Havacılık Hukuku*. İstanbul: Beta Basım Yayın Dağıtım, 144.

⁵ Köni, a.g.e., 1977, 92.

⁶ Diederiks-Verschoor, I. H. Ph. (2012). P. Mendes de Leon, M. Butler (Revised by). *An Introduction to Air Law*. (Ninth Revised Edition). The Netherlands: Kluwer Law International, 392.

Uçak kaçırma eylemlerinin uluslararası toplumda rahatsızlık uyandırması ise, sorunu devletlerin ortak gündemine taşımıştır. Böylece, bu hukuka aykırı eylemlerin devletlerin iç hukukunda suç hâline getirilmesini öngören ve devletlerin cezai yetkisi ile kovuşturma yükümlülüğünü düzenleyen sözleşmelerin yapım süreci başlamıştır.⁷ Zaman içinde uçak kaçırma eylemlerini, hava araçlarına ve havaalanlarına yapılan saldırılar takip ederken, uluslararası sözleşmeler de bu eylemleri kapsayacak şekilde gelişim göstermiştir.

Özellikle 11 Eylül saldırılarından sonra, hava araçlarına ve havaalanlarına karşı gerçekleştirilen terör saldırıları, uluslararası toplumun en büyük kaygılarından biri hâline gelmiştir. Üstelik kaygıların odağında yalnızca güvenlik değil, havacılık sektöründe faaliyet gösteren şirketlerin finansal kayıpları da bulunmaktadır. Bu nedenle devletler, sivil havacılık şirketlerinin de baskısıyla bir araya gelerek, 2010 Pekin Sözleşmesi ve Protokolü'nü imzalamışlardır.⁸ Zira hava araçlarının kitle imha silahı olarak kullanılması, hava araçlarından biyolojik, nükleer ve kimyasal maddelerin salınımı ve teknolojik araçlarla gerçekleştirilen saldırılar (siber saldırılar) gibi hukuka aykırı eylem türlerini önlemede, var olan uluslararası sözleşmeler yetersiz kalmıştır.⁹

Hukukun gelişimi, teknolojinin gelişim hızıyla karşılaştırıldığında oldukça yavaştır. Pekin Sözleşmesi'nin ve Protokolü'nün üzerinden kısa bir süre geçmiş olmasına rağmen, teknolojinin etkisiyle yeni hukuka aykırı eylem türleri ortaya çıkmakta ve bu düzenlemelerin sivil havacılığın güvenliğinin maruz kaldığı yeni tehditlere çözüm getirip getirmediği tartışmalara yol açmaktadır. Özellikle insansız hava araçları vasıtasıyla gerçekleştirilen terör eylemlerine uygulanacak uluslararası hukuk kurallarının tespiti, uluslararası hava hukukunun en güncel ve önemli sorunlarından birini oluşturmaktadır.

Hava araçlarının hızı ve seyir hâlinde olmaları nedeniyle suçun işlendiği yerin tespit edilmesinin zorluğu, suçlunun ve mağdurların birbirlerinden, suçun işlendiği ülke devletinin ya da tescil devletinin uyruğundan farklı uyruklarda olmaları, yetki çatışmalarına ve boşluklarına sebep olmaya devam etmektedir. Özellikle siber saldırılar ve insansız hava araçları ile gerçekleştirilen saldırılarda, çoğu zaman suçlunun suçun işlendiği ülkede bulunmasına dahi lüzum olmaması, teröristlerin terör eyleminde bulunduğu devletin

⁷ Günel, a.g.e.,2010, 144-146.

⁸ Güneysu, G. (2011). "Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Hukuka Aykırı Eylemlerin Bastırılması Hakkındaki 2010 Pekin sözleşmesi". *Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi*, 7(83-84), 8, 9.

⁹ Diederiks-Verschoor, a.g.e., 2012, 410.

yargısından kaçmasını kolaylaştırmaktadır. Söz konusu durum tüm dünya devletleri için olduğu kadar, terörizmle yıllardır mücadele hâlinde bulunan Türkiye için de son derece önemlidir.

Bu çalışmada; sivil havacılığın güvenliğine karşı hukuka aykırı eylemlerde hangi devletlerin cezai yetkisinin olduğu, bu eylemleri düzenleyen uluslararası sözleşme hükümlerinin cezai yetki çatışmalarına ve boşluklarına yol açıp açmadığı; eğer yol açıyorsa bu çatışma ve boşlukların nasıl giderilebileceği, devletlerin söz konusu sözleşmelerde düzenlenen suçları kovuşturma yükümlülüğünün bulunup bulunmadığı gibi sorulara cevap aranmıştır. Ayrıca devletlerin hukuka aykırı yeni eylem türlerine ilişkin cezai yetki ve kovuşturma yükümlülüklerinin belirlenmesinde, mevcut sözleşmelerin ve uluslararası örgüt kararlarının uygulanıp uygulanamayacağı araştırılmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde, sivil havacılığın güvenliğine karşı hukuka aykırı eylemlerde devletin yetkisi sorununun tüm yönleriyle anlaşılabilmesi ve üçüncü bölümde yapılacak olan tartışmalara zemin oluşturulması amaçlanmaktadır. Bu nedenle öncelikle; genel olarak devletin yetkisine ve özelde devletin hava sahasındaki yetkisine ilişkin uluslararası hukuk kuralları ortaya koyulmuştur. Burada tespit edilen üç temel husus, sivil havacılığın güvenliğine karşı eylemlerin cezalandırılmasındaki yetki çatışmalarının ve boşluklarının nedenini açıkça göstermektedir; devletin cezai yetkisinin dayanağını oluşturan ülkesellik, vatandaşlık, koruma ve evrensellik ilkelerinin hukuki niteliklerinin tartışmalı olması, devletlerin herhangi birinin bu ilkeler dolayısıyla bir öncelik hakkına sahip olmaması, devletlerin cezai yetkilerini kullanmada takdir hakkına sahip olmaları. İkinci bölümde daha sonra; hangi eylemlerin “sivil havacılığın güvenliğine karşı hukuka aykırı eylemler” olarak kabul edildiği, bu eylemlerin ve devletler arasındaki cezai yetki uyuşmazlıklarının ortaya çıkışı konusunda tarihsel bilgi verilmiştir. Söz konusu eylemlerin terör eylemi olarak adlandırılmasının ve uluslararası sözleşmelerde suç hâline getirilmesinin sonuçları üzerinde durulmuştur.

Üçüncü bölüm sivil havacılığın güvenliğine karşı hukuka aykırı eylemleri düzenleyen uluslararası antlaşma ve belgelere ayrılmıştır. Bu bölümde; öncelikle, birbirleri ile sıklıkla karıştırılan uçak kaçırma suçu ile deniz haydutluğu suçunun farkları üzerinde durulmuştur. Daha sonra doğrudan sivil havacılığın güvenliğine karşı hukuka aykırı eylemleri düzenleyen sözleşmeler ele alınmıştır. Her sözleşme kronolojik olarak ayrı bir başlık altında incelenmiştir. Bu başlıklar kapsamında sözleşmelere ilişkin genel bilgiler verildikten sonra, suç tanımları

ayrıntılı bir biçimde açıklanmış; devletlere tanınan cezai yetki ile getirilen kovuşturma ve suçluların iadesi yükümlülükleri, istisnalarıyla birlikte ortaya koyulmuştur. Sözleşmelerin eksik yanları tespit edilerek, çözüm önerilerinde bulunulmuştur. Diğer yandan, devletlerin sivil havacılık güvenliği sözleşmelerine uyulmasını sağlamak amacıyla, gerçekleştirdikleri girişimler olan 1977 Avrupa Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi ve 1978 Bonn Deklerasyonu'nun hükümleri ve uygulamaları üzerinde durulmuştur.

Uygulamada cezai yetki ilkeleri dolayısıyla genel olarak yetkili olduğu kabul edilen devletlere, uluslararası sözleşmelerle diğer başka devletlerin de eklenmesiyle, sivil havacılık güvenliği konusuna münhasır olmak üzere evrensel yetki benzeri bir sistem oluşturulmuştur. Ayrıca siber saldırılar, insansız hava araçları vasıtasıyla gerçekleştirilen terör eylemleri gibi güncel hukuka aykırı eylem türlerine de var olan bu sözleşmeler uygulanabilmektedir.

Üçüncü bölümde son olarak; Birleşmiş Milletler, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ve Avrupa Birliği'nin, sivil havacılığın güvenliğine karşı hukuka aykırı eylemleri önleme amacıyla aldıkları kararlara ve yaptıkları düzenlemelere yer verilmiştir. Bu karar ve düzenlemelerin, devletlerin cezai yetkisi ve kovuşturma yükümlülüğü üzerindeki etkisi değerlendirilmiştir.

2. SİVİL HAVACILIK GÜVENLİĞİNE KARŞI HUKUKA AYKIRI EYLEMLERDE DEVLETİN YETKİSİ SORUNUNUN HUKUKİ VE TARİHİ TEMELLERİ

Uluslararası sözleşmelerde yer alan sivil havacılığın güvenliğine karşı hukuka aykırı eylemlerde devletin yetkisine ilişkin özel hükümleri incelemeden önce, bu eylemlerin içeriğinin ve uluslararası hukuk literatüründeki niteliğinin belirlenmesi elzemdir. Ayrıca uluslararası sözleşmelerdeki boşlukların doldurulması için konunun hukuki temellerinin anlaşılması gerekmektedir. Bu amaçla aşağıda, egemenlik ve egemenliğin bir boyutu olan devletin yetkisi, devletin yetkisinin türleri ve özel olarak devletin cezai yetkisi hakkında ayrıntılı açıklamalarda bulunulmuştur.

2.1. Egemenlik, Devletin Yetkisi ve Devletin Yetkisinin Türleri

Sivil havacılığın güvenliğine karşı hukuka aykırı eylemlerde devletin yetkisi sorununun anlaşılması için öncelikle “devletin yetkisi” kavramının ne anlama geldiğinin ve dayanağının ortaya koyulması gerekmektedir. Bu da bizi devletin egemenliği ve aynı zamanda uluslararası hukukla bağlı olması olgusuna kadar götürmektedir. Devletlerin söz konusu eylemleri gerçekleştiren kişileri cezalandırma yetkisinin nasıl belirleneceği, bu olgunun net bir şekilde açıklığa kavuşturulmasına bağlıdır.

2.1.1. Egemenlik Kavramının Tanımı, Tarihi Gelişimi, Nitelikleri ve Uluslararası Hukuktaki Yeri

Modern devletin teorik altyapısını oluşturan egemenlik kavramı, ortaya çıktığı dönem itibariyle siyasal toplum yapısında büyük değişikliklere yol açmıştır. Zaman içinde çeşitli noktalarda anlaşmazlıklar ortaya çıkmış ve kavrama verilen anlamlar farklılaşmışsa da egemenlik, siyasal yaşamda her zaman var olmaya devam etmiştir.¹⁰ Bununla beraber egemenlik mevzuu gerek iç hukuk gerekse uluslararası hukukta, en çetrefilli ve tartışmalı konulardan biri olarak kabul edilmektedir.¹¹

¹⁰ Kapani, M. (2012). *Politika Bilimine Giriş*. Ankara: Bilgi Yayınevi, 58-60.

¹¹ Lütem, İ. (1947). *Egemenlik Kavramı ve Devletlerarası Hukuk*. Ankara: Sakarya Basımevi, 4, 5. Bazı yazarlar tarafından egemenlik tanımları için bkz.

Egemenlik kelimesinin kökeni, “yüksek” anlamına gelen Latince “*superanus*” ve “*superaneitas*” sözcükleridir.¹² Bodin’den de önce Fransa’da, “*superanus*”tan türetilen “*souverain*” (egemen) kelimesi; siyasi ya da değil, kendinden üstün hiçbir otorite bulunmayan bir otoriteyi, üstün otoriteyi belirtmek için kullanılmıştır.¹³ Dolayısıyla “*souveraineté*” (egemenlik), hem kelime hem de kavram olarak diğer bütün dillere Fransızcadan geçmiştir.¹⁴

Siyasi kavram olarak egemenlik, Orta Çağ’ın sonları ile Yeni Çağ’ın başlarına rastlayan uzun bir zaman diliminde, Avrupa’da yaşanan gelişmeler neticesinde ortaya çıkmıştır.¹⁵ Bu dönemde Fransa kralları, ülke sınırları içerisinde tek hâkim olabilmek amacıyla Roma Germen İmparatorları, Papalık ve feodal beylerle bir üstünlük mücadelesine girişmişlerdir. Egemenlik, krallar ve kralcı hukukçular tarafından; içerde kralın iktidarına eş, dışarda ise ondan üstün hiçbir güç bulunmadığını ifade eden bir hukuki formül olarak kullanılmıştır. Sonunda kralcı hukukçuların da yardımıyla Fransa kralları mücadeleyi kazanmış ve devlet otoritesi yavaş yavaş merkezileşmeye başlamıştır.¹⁶

Egemenlik, köken itibariyle siyasi bir kavram olarak ortaya çıkmış, daha sonra hukuki bir anlam ve değer kazanmıştır.¹⁷ Kralcı hukukçuların yazmış oldukları eserlerde kavrama vurgu yaptıkları fakat kapsamlı açıklamalarda bulunmadıkları görülmektedir.¹⁸ Egemenliği sistemli bir teori hâline getirerek siyaset bilimine kazandıran, 1577 yılında yazmış olduğu Devletin Altı Kitabı adlı eseriyle, Fransız düşünür Jean Bodin olmuştur.¹⁹ İlk ortaya çıktığı dönemde devlet kudretinin²⁰ bir özelliği olarak diğer devletlere karşı mutlak bir bağımsızlık, devlet içerisinde ise mutlak bir üstünlük ifade eden egemenlik, Bodin tarafından yapılan

¹² Burdeau, G. (1943). *Le Pouvoir Politique et l’Etat*. Paris: Librairie générale de droit et de jurisprudence, 371, 372’den aktaran Lütem, a.g.e., 1974, 4.

¹³ Oppenheim, L. (1952). *International Law: A Treatise, Vol.II: Disputes, War and Neutrality*. (Seventh Edition). Longmans, Green and Co., 120, dipnot 2.

¹⁴ Zanten, H. van. (1930). “Le Problème de la souveraineté des Etats et le Droit International”. *Revue de Droit International et de la Législation Comparée*, 498’den aktaran Lütem, a.g.e., 1974, 4.

¹⁵ Kapani, a.g.e., 2012, 59.

¹⁶ Kapani, a.g.e., 2012, 59; Özman, M. A. (1964). “Devletlerin Egemenliği ve Milletlerarası Teşekküller”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 21(1-4), 56.

¹⁷ Özman, a.g.m., 1964, 55.

¹⁸ Özman, a.g.m., 1964, 56.

¹⁹ Oppenheim, a.g.e., 1952, 120; 57; Kapani, a.g.e., 2012, 60.

²⁰ Devlet kudreti; ülke sınırları içerisinde yaşayan tüm insanlar üzerinde, onların rızasına dayalı olarak, üstün nitelikte bağlayıcı kararlar alma, bu kararları uygulama ve kararlarını uygularken zor kullanma tekeli elinde bulundurma yetkisidir. Kapani, a.g.e., 2012, 51-53. Siyasal iktidar, kamu kudreti, egemen otorite, kamu iktidarı, devlet iktidarı, emretme kudreti, devlet otoritesi gibi terimlerle ifade edilmektedir. Şahin, A. (2011). “Siyasal Düşünceler Tarihinde “Sınırlı Devlet” Fikrinin Kadimliği ya da Genel Kamu Hukuku Bağlamında İnsan, Özgürlük ve Devlet İktidarı Algısındaki Evrilme”, *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 15(3), 316.

tarifle birlikte farklı bir anlamda daha kullanılmaya başlanmıştır.²¹ Bodin'e göre egemenlik, devlet kudretinin içeriğini; kanun yapmak, adalet dağıtmak, vergi almak, para basmak, savaş ilan etmek, barış imzalamak gibi esasen devlet kudretini oluşturan yetkiler ise egemenliğin özelliklerini ifade etmektedir.²² Yani tüm fiili kuvvet yetkilerinin toplamı egemenliği oluşturmakta; kısacası egemenlik ile devlet kudreti aynı anlama gelmektedir.²³

Egemenlikle ilgili en tartışmalı, uluslararası hukuk açısından da en önemli noktalardan biri, egemenliğin sınırlı olup olmadığıdır.²⁴ Esasen devletler hukukunun ortaya çıktığı 15. ve 16. yy.'lardan Fransız İhtilali'ne kadar olan süreçte, egemenlik kavramının devletler hukuku karşısındaki konumuna ve değerine ilişkin yapılan yorumlar oldukça azdır.²⁵ Genele bakıldığında neredeyse tüm yazarlar, egemenliğin bir dereceye kadar devletler hukuku kurallarıyla sınırlı olduğunu kabul eder görünmektedir.²⁶ Devletlerin tamamen serbest hareket etmelerini engelleyen bir hukukun varlığı inkâr edilmemiştir.²⁷ Buna rağmen egemenliğin birden çok devletin bir arada bulunduğu bir ortamda nasıl uygulanacağı düşünülmemiştir.²⁸ Bodin, Hobbes ve Rousseau gibi yazarlar egemenliğin daha çok iç hukuk boyutu ile ilgilenmişler, devletlerin dış ilişkilerini değerlendirmelerine almamışlardır.²⁹ Ancak

²¹ Lütem, İ. (1956). *Devletler Hukuku Dersleri I (Mahiyet, Gelişme, Kaynaklar, Şahıslar)*. Ankara: Balkanoğlu Matbaacılık Ltd. Şti., 101, 102.

²² Marcel de la Bigne de Villeneuve, *Traite General de l'Etat; premier livre*, Paris, 1929, 480'den aktaran Özman, a.g.m., 1964, 57, 58.

²³ Carré de Malberg, *Contribution à la theorie générale de l'Etat*. C. 1 s. 80, 81'den aktaran Lütem, a.g.e., 1956, 102. Günümüz de dâhil olmak üzere o günden beri kavram, her iki anlamıyla da kullanılmaya devam etmiştir. Kapani, a.g.e., 2012, 62. Üçüncü anlamında ise egemenlik; devlet kudretini elinde bulunduranların bir özelliği olarak kabul edilmiş, hatta onlarla bir tutulmuştur. Hükümdarın şahsı ile devletin birbirinden ayırt edilmediği, ülkeyi kralın mülkü olarak kabul eden bu görüş, egemenliği krala ait sübjektif bir hak olarak varsaymaktadır. Zaman içinde kralın egemenliği, yerini halkın egemenliğine bırakmıştır. Özman, a.g.m., 1964, 58.

²⁴ Burada, çalışmanın konusu ve kapsamı itibarıyla egemenliğin yalnızca uluslararası boyutu ele alınacaktır.

²⁵ Meray, S. L. (1968). *Devletler Hukukuna Giriş Birinci Cilt*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 299; Clapham, A. (2012). *Brierly's Law of Nations: An Introduction to the Role of International Law in International Relations*. (Seventh edition). Oxford: Oxford University Press, 44.

²⁶ Meray, a.g.e., 1968, 298; Özman, a.g.m., 1964, 62, 63.

²⁷ Özman, a.g.m., 1964, 64, 65. Bodin, egemenliği tanımlarken onun, devletin "mutlak" ve daimî kudretini oluşturduğunu söylemişse de kastettiği tam anlamıyla bir mutlaklık değildir. Fransa krallarının dışarda imparator veya Papa'nın, içerde ise herhangi bir teşkilat veya kişinin üstün iradesini kabul etmeyeceği anlamına gelmektedir. Nitekim Bodin'e göre egemenlik; ilahi hukuk, doğal hukuk, akli hukuk ve devletler hukuku gibi bazı yüksek ahlaki ilkelerle ve özel kaidelerle sınırlıdır. Bkz. Lütem, a.g.e., 1974, 15; Gardot, Andre: Jean Bodin, *Sa place parmi les fondateurs du Droit International*. R.d.C. 1934/IV, Tome: 50, 624'ten aktaran Özman, a.g.m., 1964, 64; Göze, A. (2011). *Siyasal Düşünceler ve Yönetimler*. (Gözden Geçirilmiş, Yenilenmiş 13. Bası). İstanbul: Beta Basım yayım Dağıtım A. Ş., 138.

²⁸ Özman, a.g.m., 1964, 64.

²⁹ Hakyemez, Y. Ş. (2004). *Mutlak Monarşilerden Günümüze Egemenlik Kavramı: Doğuşu, Gelişimi, Kavramsal Çerçevesi ve Dönüşümü*. Ankara: Seçkin Yayıncılık San. Ve Tic. A.Ş., 87.

uluslararası ilişkilerin gelişmeye başladığı 20. yy.'a gelindiğinde, devletlerarası ilişkilerle egemenlik kavramını bağdaştırmak mümkün olabilmıştır.³⁰

Doktrinde egemenliğin devletler hukukunun temel ilkesi hâline gelmesi, insanlara ve devletlere uygulanan tek bir doğal hukuk olduğu görüşünün, yerini zamanla doğal hukukun bireylere uygulanan ve devletlere uygulanan olmak üzere ikiye ayrıldığı görüşüne bırakmasıyla gerçekleşmiştir. Böylelikle devletler, devletler hukukunun temel unsuru ve sükeleri hâline gelmeye, uluslararası toplum da bir devletler topluluğu olarak kabul edilmeye başlamıştır.³¹ Temelleri 17. yy.'da oluşturulmaya başlanan bu doktrin, bundan böyle uluslararası hukukun klasik doktrini olarak adlandırılmıştır.³² Elbette ki klasik uluslararası hukukun ve sonrasında modern uluslararası hukukun oluşması, her şeyden önce tarihsel koşullara bağlı olarak gerçekleşmiştir. Egemen devletler arasındaki ilişkileri düzenleyen bir uluslararası hukukun doğabilmesi için öncelikle egemen devletlerin ortaya çıkması gerektiği açıktır. Bu da Otuz Yıl Savaşları'nı sonlandıran 1648 Vestfalya Antlaşması ile gerçekleşmiştir.³³ Vestfalya Antlaşması ile her biri kendi ülkesi içerisinde mutlak yetkileri olan, eşit statüde ve dış kontrolden uzak birçok devlet ortaya çıkmıştır.³⁴ İç işlerine karışmama ilkesi çok önemli bir uluslararası hukuk ilkesi olarak kabul edilmiştir.³⁵ Böylece ulus devlet sisteminin oluşumu ve devletlerin birbirlerinin egemenliklerini tanınması doğrultusunda ilk resmi adım atılmıştır.³⁶ Diğer yandan devletler hukukunu devletlerin egemenlikleri ve bağımsızlıkları üzerine kuran ilk yazar, 18. yy.'da Vattel olmuştur.³⁷

Devletin güç kazanmasıyla birlikte, egemenliğin sınırlı anlamının 17. yy.'dan itibaren zayıfladığı görülmektedir.³⁸ Hobbes ile egemenlik tam anlamıyla mutlak bir içerik kazanmıştır. Ona göre hükümdar hiçbir kuralla bağlı değildir ve her şeyin üzerindedir. Hukuk hükümdarı değil, hükümdar hukuku yaratır.³⁹ Bu anlayışta mutlak egemenliğin olumlu ve

³⁰ Hakyemez, a.g.e., 2004, 118.

³¹ Lütem, a.g.e., 1974, 18.

³² Erkiner, H. H. (2012). "Uluslararası Hukuk Düşüncesinde Klasik Öğretinin Kuruluşu: Hugo Grotius ve Postgrotien Yazarlar Samuel von Pufendorf, Richard Zouche, Cornelius van Bynkershoek ve Samuel Rachel'a İlişkin İnceleme ve Değerlendirme". *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 18(3), 6.

³³ Erkiner, a.g.m., 2012, 125.

³⁴ Meray, a.g.e., 1968, 32.

³⁵ Gündüz, A. (2002). "Globalleşmenin Hukukî Boyutları". *Liberal Düşünce*, (25-26), 42.

³⁶ Shen, J. (2000). "National Sovereignty and Human Rights in a Positive Law Context". *Brooklyn Journal of International Law*, 26(2), 421.

³⁷ Özman, a.g.m., 1964, 63.

³⁸ Lütem, a.g.e., 1956, 103.

³⁹ Meray, a.g.e., 1968, 298.

olumsuz iki özelliği bulunmaktadır; olumlu özelliği hiçbir sınırlandırmaya tâbi olmaksızın emirler verebilme iktidarı olması, olumsuz özelliği ise başka hiçbir otoriteden emir almamasıdır.⁴⁰

John Lock ve Jean-Jacques Rousseau, egemenliğe demokratik niteliğini kazandıran teorisyenlerdir.⁴¹ 1789 Fransız İhtilali ile de bu düşünürlerin fikirleri eyleme geçme imkânı bulmuştur.⁴² Bundan böyle devlet gücünün kaynağının toplum olduğu kabul edilerek “ulusal egemenlik” kavramı kullanılmaya başlanmış ve bu kavram, pozitif kamu hukukunda günümüze dek varlığını sürdürmüştür.⁴³ Egemenlik hem devlet gücünün bir niteliği hem de bu gücün kendisidir; devlet de millet de onun sahibidir.⁴⁴ Bununla birlikte İhtilal ile yalnızca egemenliğin sahibi değişmiş, kavramın özünde yani mutlak niteliğinde herhangi bir değişiklik olmamıştır.⁴⁵

Hem iç hem de uluslararası hukuk açısından 19. yy. egemenliğin en aşırı ve mutlak biçimde kabul gördüğü dönemdir.⁴⁶ Bu dönemde devletlerin uyguladıkları herhangi bir uluslararası hukuk kuralına rastlamak pek mümkün olmamıştır.⁴⁷ Mutlak egemenlik ya da klasik egemenlik doktrini olarak adlandırılan bu anlayışı oluşturanlar, Fransız İhtilalcilerinin yanı sıra Alman hukukçularıdır.⁴⁸ Alman hukukçularının egemenliği; devletin yetkilerini kendi iradesiyle belirlemesi, yani yetki yetkisi (*kompetenz-kompetenz*) olarak tarif ettikleri görülmektedir. Oysa devletlerin uluslararası ilişkilerinde tamamen serbest olacakları anlamına gelen bu iddiayı, uluslararası hukukun ve hatta hukukun varlığı ile bağdaştırmak mümkün değildir. Alman ve Fransız hukukçuların bu soruna çözümü ise kendi kendini sınırlandırma

⁴⁰ Çelik, E. F. (1984). *Milletlerarası Hukuk Birinci Kitap*. İstanbul: Filiz Kitabevi, 207.

⁴¹ Lütem, a.g.e., 1956, 103, 104.

⁴² Hakyemez, a.g.e., 2004, 41.

⁴³ Hakyemez, a.g.e., 2004, 43.

⁴⁴ Lütem, a.g.e., 1974, 23.

⁴⁵ Ağaoğulları, M. A. (1991). “Demokratik Mitoslar: Halk-Ulus Egemenliği ve Siyasal Temsil”. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 46(1), 23.

⁴⁶ Meray, a.g.e., 1968, 299.

⁴⁷ Lütem, a.g.e., 1974, 23.

⁴⁸ Lütem, a.g.e., 1956, 104.

teorisi⁴⁹ ile esas haklar teorisi⁵⁰ olmuş fakat her iki teori de doktrinde oldukça eleştiriye uğramıştır.⁵¹

Mutlak egemenlik doktrini, 19. yy.'ın sonları ve özellikle 20. yy.'da hem iç hukuk hem de uluslararası hukuk alanında eleştirilmeye başlamıştır.⁵² Uluslararası hukuk alanındaki eleştirilerin odağında, milletlerarası toplumun ve bu toplumun ilişkilerini düzenleyen milletlerarası hukukun varlığı bulunmaktadır.⁵³ Devletler birbirleriyle ilişki içerisinde bulunmak zorundadırlar. Zira karşılıklı olarak bağımlıdırlar ve fiili eşitsizlikleri dolayısıyla uğrayabilecekleri hak kayıplarını önlemek isterler. Bu da milletlerarası hukukun varlığını zorunlu kılar.⁵⁴ Tüm devletler açısından bağlayıcı nitelikte olan uluslararası hukukun, devletlerin uluslararası alanda mutlak egemenliğini kabul etmesi ise mümkün değildir.⁵⁵ Dönemin hukukçularının mutlak egemenlik anlayışına getirdikleri eleştirileri şu şekilde özetlemek mümkündür: 1) Bir hukuk süjesi olarak devletlerin, herhangi bir hukukun dışında ve üzerinde olduğunu ifade etmek çelişki oluşturmaktadır, 2) Egemen devletler uluslararası alanda kendilerine eş diğer devletlerin egemenliği ile karşılaşmaktadırlar, 3) Mutlak egemenlik kavramı, devletin eylemlerinden sorumsuz olmasını gerektirirken uluslararası hukuk kuralları uyarınca devletler eylemlerinden sorumludurlar.⁵⁶

Egemenliği hukukun sınırladığı bir kavram hâline getirmeye çalışanlar, sınırlı egemenlik teorisini ortaya atmışlardır. Buna göre devlet, iradesi doğrultusunda sınırsız bir yetkiye sahip değil, aksine eylemlerinde milletlerarası hukukun koyduğu sınırlandırmalara tabidir.⁵⁷ Egemenlik kavramı, çağın sosyal ve hukuki gereklerine uygun olarak anlaşılacak muhafaza edilmelidir.⁵⁸ Bazı yazarlar ise; egemenliğin niteliği gereği mutlak olduğunu, sınırlandırılmayacağını, aksi hâlde artık egemenlikten bahsedilemeyeceğini savunmuşlardır.

⁴⁹ Kendi kendini sınırlandırma teorisine göre, mutlak egemen olan devletlerin milletlerarası hukuka uyma nedenleri yine kendi iradeleridir. Özman, a.g.m., 1964, 67.

⁵⁰ Hareket noktası toplum sözleşmesi olan bu teoriye göre; devletler milletlerarası topluma dâhil olmadan önce birtakım haklara sahiptirler ve onları ancak diğer devletlerin haklarına da saygı göstermek şartıyla kullanabilirler. Devletlerin hareket serbestisi sınırlı olsa da egemenliklerine ilişkin bir sınırlama söz konusu değildir. Lütem, a.g.e., 1974, 48.

⁵¹ Özman, a.g.m., 1964, 65-68. Esas haklar teorisi ve kendi kendini sınırlandırma teorisinin genel özellikleri ve bu teorilere getirilen eleştiriler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Lütem, a.g.e., 1974, 48-63.

⁵² Lütem, a.g.e., 1956, 104.

⁵³ Özman, a.g.m., 1964, 68-70.

⁵⁴ Lütem, a.g.e., 1974, 34, 35.

⁵⁵ Oppenheim, a.g.e., 1952, 123.

⁵⁶ Lütem, a.g.e., 1956, 105. Fiore, Pillet, Krabbe, Duguit, Kelsen, Verdross, Kunz, Le Fur, Fauchille gibi söz konusu hukukçuların görüşleri hakkında bkz. Lütem, a.g.e., 1974, 29-31.

⁵⁷ Çelik, a.g.e., 1984, 209.

⁵⁸ Bkz. Lütem, a.g.e., 1974, 125.

Örneğin Charles Rousseau ve Georges Scelle egemenlik yerine daha hukuki bir kavram olarak gördükleri “bağımsızlık” kavramını ileri sürmüşlerdir.⁵⁹

Günümüzde bağımsızlık ile dış egemenlik⁶⁰ olarak da adlandırılan uluslararası hukuk alanındaki egemenlik kavramları, doktrin ve uygulamada birbirinin yerine geçecek biçimde kullanılmaktadır.⁶¹ Bu kavramlar; devletin hukuksal olarak hiçbir dış ya da üstün iktidara tabi olmaksızın, uluslararası hukuk kurallarına uygun olarak serbestçe karar verme yetkisini ifade eder.⁶² Birleşmiş Milletler (BM) sistemi egemenlik ilkesinin kendisine olmasa da onun zorunlu sonucu olan ve BM Şartı md. 2/1’de garanti altına alınan, üye devletlerin egemen eşitliği ilkesine⁶³ dayanmaktadır. Bu ilke dolayısıyla devletler; BM Şartı md. 2/4 ve 2/7⁶⁴ uyarınca, ülkelerinde en üstün otoriteye, iç işlerinde tam bir yetkiye, diğer devletlerin yargısından bağımsızlığa sahiptirler ve diğer devletlerin müdahalelerinden muaftırlar.⁶⁵

Devletlerarası ilişkilerin ve dolayısıyla milletlerarası hukukun gelişimine bakıldığında, egemenliğin temel olarak iki aşamada sınırlandırıldığı görülmektedir. Birinci aşamada devletler, birbirleri ile antlaşmalar akdederek egemenliklerinin sınırlandırılmasına razı olmuşlardır.⁶⁶ İkinci aşamada ise, aralarında daha sıkı iş birlikleri sağlamak amacıyla idari, teknik ve ekonomik; dünya savaşları sonrasında barış ve güvenliği korumak amacıyla da siyasi uluslararası örgütler kurmuşlardır.⁶⁷ Üstelik devletlerin kendi aralarında ve çokuluslu

⁵⁹ Çelik, a.g.e., 1984, 210-213.

⁶⁰ Egemenliğin iç ve dış egemenlik olmak üzere iki yönü bulunmaktadır. İç egemenlik, devletin ülkesinde en üstün otorite olması; ülke sınırları içinde devlet iradesi ile rekabet edebilecek hiçbir iktidarın bulunmaması anlamına gelir. Dış egemenlik ise, devletlerin birbirleriyle olan ilişkilerinde bağımsız olmalarını ve hukuki olarak eşit konumda bulunmalarını ifade eder. Özman, a.g.m., 1964, 59.

⁶¹ Pazarcı, H. (2013). *Uluslararası Hukuk Dersleri 2. Kitap*. (Gözden Geçirilmiş 9. Bası). Ankara: Turhan Kitabevi, 19.

⁶² Pazarcı, a.g.e., 2013, 20. Egemenlik, uluslararası hukuk sisteminin gelişim sürecindeki belirli bir zaman diliminde, devletin sahip olduğu iktidarı tanımlamaktadır. Bkz. Colangelo, A. J. (2012). “Spatial Legality”, *Northwestern University Law Review*, 107(1), 105, 106. Hem serbestçe karar verme yetkisi olarak devlet kudretinin kendisi hem de devletin diğer devletlerle eşit haklara sahip olması, yani devlet kudretinin bir niteliğidir.

⁶³ Charter of the United Nations, 26 June 1945, 1 UNTS 16, md. 2/1.

⁶⁴ Charter of the United Nations, 26 June 1945, 1 UNTS 16, md.2/4, 7.

⁶⁵ Besson, S. (April, 2011). “Sovereignty”. *Max Planck Encyclopedias of International Law*, para. 2, (<https://opil.ouplaw.com/search?sb=ae60869c-6d71-1014-90bf-c1927c3ed365>, Erişim tarihi: 03.01.2021).

⁶⁶ Özman, a.g.m., 1964, 76.

⁶⁷ Özman, a.g.m., 1964, 77. Avrupa Birliği üye devletler tarafından kurulmuş bir örgüt olmakla birlikte ulus üstü bir niteliktedir. Yani kendisini oluşturan devletlerin üzerinde yer almaktadır ve bazı konularda üye devletlerin egemenlikten doğan yetkilerini devralarak tek başına kullanma yetkisine sahiptir. Bu yönüyle de egemenlik kavramını ciddi ölçüde aşındırmaktadır. Hakyemez, a.g.e., 2004, 249, 294. Avrupa Birliğinin güneydeki karşılığı ise Afrika Birliğidir. Her iki örgüt de üyesi olan devletlerin, bağımsız olmaları hâlinde bazı ihtiyaçlarını yeterince karşılayamayacaklarının farkında olmaları dolayısıyla kurulmuştur. Ferreira-Snyma, A. (2007). “Sovereignty and the Changing Nature of Public International Law: Towards a World Law”. *Comparative and*

şirketlerle olan uluslararası mal ve hizmet ticareti her geçen gün artmaktadır. Bu da uluslararası hukukun, hızlı bir şekilde gelişen ve ulus ötesi etkileri olan yeni teknolojilerle uyumlaşmasını zorunlu kılmaktadır. Devletlerin karşılıklı bağımlılığının ve ekonomik küreselleşmenin, ulusal egemenliği gittikçe daha fazla aşındıracağını tahmin etmek zor değildir.⁶⁸

Egemenliğin sınırlandırılmasına ilişkin en önemli gelişmelerden biri, bireylerin haklarının korunmasının devletlerin iç meselesi olmaktan çıkarılmasıdır.⁶⁹ Zira insan hakları ile ilgili konular, özellikle İkinci Dünya Savaşı'na kadar devletlerin iç meselesi olarak görülmüştür.⁷⁰ Günümüzde ise, insan hakları çeşitli uluslararası örgütler aracılığıyla korunmakta ve devletler, uluslararası mahkemelerin bu konuda verdikleri kararlara uymak zorunda kalmaktadır.⁷¹ Örneğin Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi, insan hakları ihlallerini barış ve güvenliğin bozulması olarak yorumlayarak silahlı müdahaleye izin verebilmektedir.⁷²

Uluslararası insan hakları açısından yaşanan en önemli gelişmelerden biri ise uluslararası toplum tarafından uluslararası suçların varlığının kabul edilmesi ve suçluların uluslararası mahkemelerce yargılanmasıdır.⁷³ Bu durum devletlerin egemenliğinin sınırlandırılması açısından büyük önem arz etmektedir. Devletler egemenliklerinden kaynaklanan yargı yetkileri konusunda oldukça titizdirler. Nitekim devletlerin yetkilerinden feragat etme konusundaki isteksizlikleri, Uluslararası Ceza Mahkemesi'nin kuruluşunun 2000'li yılları bulmasının sebeplerinden biri olarak görülmektedir.⁷⁴

Diğer yandan, uluslararası hukuk kaynaklarının rızai niteliğine aykırı bir biçimde *jus cogens* normların ve *erga omnes* yükümlülüklerin varlığının kabul edilmesi, egemenliğin sınırlandırılmasında atılan belki de en büyük adımlardandır.⁷⁵

International Law Journal of Southern Africa, 40(3), 408; Kurt, M. (1997). "Reconstructing Sovereignty: A Human Rights Perspective". *Netherlands Quarterly of Human Rights*, 15(3), 274.

⁶⁸ Ferreira-Snyman, a.g.m., 2007, 396. Devletler arasında karşılıklı bağımlılığın ve iş birliğinin artmasıyla birlikte, uluslararası hukuk git gide önceden iç hukuk alanına ait olan alanlara da uygulanmaya başlamıştır. Buna uluslararası ekonomi hukuku, uluslararası insan hakları hukuku ve son zamanlarda göç hukuku ile uluslararası çevre hukuku örnek olarak gösterilebilir. Besson, a.g.m., April 2011, para. 44.

⁶⁹ Özman, a.g.m., 1964, 77.

⁷⁰ Hakyemez, a.g.e., 2004, 100.

⁷¹ Özman, a.g.m., 1964, 77.

⁷² Uygun, O. (2003). "Küreselleşme ve Değişen Egemenlik Anlayışının Sosyal Haklara Etkisi". *Anayasa Yargısı*, 19(1), 22.

⁷³ Hakyemez, a.g.e., 2004, 272.

⁷⁴ Hakyemez, a.g.e., 2004, 274.

⁷⁵ Bkz. Ferreira-Snyman, a.g.m., 2007, 420-423.

Egemenliğin hukuk ile sınırlanmış yetkiler bütünü olduğunun kabulü üzerine yeni bir iddia ortaya atılmıştır ki o da bu yetkilerin devlete yine hukuk tarafından tanınması gerektiğidir. William Edward Hall'un, 1895'te devletin otoritesini açıklarken, egemenlik yerine "kişilik" kavramını kullanması bundandır.⁷⁶ Zira egemenliğe ilişkin uluslararası doktrin, açık bir şekilde bireysel özgürlüğe ilişkin liberal doktrine benzemektedir. Her ikisi de sosyal hayatı belirli aktörlerin (hukuk kişilerinin; yani iç hukukta vatandaşların, uluslararası hukukta da devletlerin) faaliyetleri açısından tanımlar ve bu aktörler arasındaki ilişkilerin, içinde yürütülmesi gereken temel koşulları belirler.⁷⁷ Kısacası hukuk kişiliği düşüncesi, belirli aktörlere bir dizi yetkiyi tanıyan sistematik bir düzenin varlığını varsaymaktadır.⁷⁸ Herhangi bir hukuk kişinin iradesiyle hukuksal bir durum yaratabilmesi, söz konusu hukuk düzeninin bunu tanımış olmasına bağlıdır.⁷⁹

İç hukukta kişilere tanınmış olduğu gibi, uluslararası hukukta da devletlere belirli yetkilerin tanındığı düşünüldüğünde; devlet olma durumu belirli doğal hak ve imtiyazlar içeren, öze ilişkin bir şey olmaktan çıkıp; gerekli nitelikleri sağlayan belirli birimlere tanınmış bir ehliyetin tarifi hâline gelir. Diğer bir deyişle, egemenlik bundan böyle, yaradılıştan var olan belirli doğal hak ve yetkilerden oluşan, dış sınırlamalardan uzak bir özgürlük olarak değil; uluslararası hukuk çerçevesinde devletlere verilmiş olan yetki ve özgürlükler olarak anlaşılabacaktır.⁸⁰

Egemenliğe ilişkin bu anlayışın da günümüzde uygulanan uluslararası hukukun gerçekleriyle örtüşüğünü söylemek mümkün değildir. Devletin özgürlük alanının kendisi tarafından belirlenemeyeceğinin kabul edilmesi, devletlerin bağımsızlık ve self determinasyon iddialarının da meşruluğunu kaybetmesi anlamına gelir.⁸¹ Oysa birçok uluslararası gelişmede, egemenliğin bu yönlerinin tezahürünü görmek mümkündür. Örneğin, devletin ülkesinde gerçekleşecek eylemlere karar vermedeki münhasır yetkisi, egemenliğinden

⁷⁶ Craven, M. (2010). "Statehood, Self-Determination, and Recognition". Malcolm D. Evans (Ed.). *International Law*. New York: Oxford University Press, 215.

⁷⁷ Koskeniemi, M. (2005). *From Apology to Utopia The Structure of International Legal Argument Reissue with New Epilogue*. Cambridge: Cambridge University Press, 224.

⁷⁸ Craven, M. (2010). "Statehood, Self-Determination, and Recognition". Malcolm D. Evans (Ed.). *International Law*. New York: Oxford University Press, 215.

⁷⁹ Çelik, a.g.e., 1984, 211.

⁸⁰ Craven, M. (2010). "Statehood, Self-Determination, and Recognition". Malcolm D. Evans (Ed.). *International Law*. New York: Oxford University Press, 215, 216.

⁸¹ Koskeniemi, a.g.e., 2005, 225. Çelik, egemenlik ile hukuk kişiliği ve milletlerarası hukuk düzeninin varlığını bağdaştırabilmek için tüm "deha hazineleri"nin tüketildiğini fakat yine de başarıya ulaşamadığını ifade eder. Çelik, a.g.e., 1984, 211.

kaynaklanmaktadır. Yine uygulamada devletlerin doğal kaynakları üzerindeki, ülkeleri dışındaki hava ve deniz alanlarındaki egemenlik iddiaları çokça destek görmüştür.⁸²

Esasında hukuk karşısında devlet ile birey arasında böylesine tam bir benzerlik kurmak ve devletin tüm eylemlerinin, uluslararası hukuk tarafından belirlenmemiş olması hâlinde, herhangi bir uluslararası hukuk düzenin var olmadığını söylemek aşırı bir yorum olacaktır. Öncelikle bu durumda, devletin sübjektif istekleri ve öznel çıkarları göz önünde bulundurulmamış ve özerklikleri tanınmamış olur ki bu da liberal siyasi doktrine uymamaktadır. Hem iç hukuk hem de uluslararası hukukta geçerli olan liberal siyasi doktrinde, serbest seçime dayanmayan her şey hukuka aykırı bir zorlama olarak kabul edilmektedir.⁸³ Ayrıca bireylerin aksine devletler, üstün iktidarın bulunmadığı bir düzlemde yer almaktadırlar ve bir yandan hukukun süjesiyken diğer yandan da kural koyucu rolünü üstlenmektedirler.⁸⁴ Bu da devletlerin bireylere oranla daha fazla özerk olmalarını veya olabilmelerini anlaşılır kılmaktadır. Aksi hâlde, örneğin örf ve âdet hukuku kurallarının oluşumunu bile açıklamak mümkün olmayacaktır.

Kısacası; egemenliğin anlaşılış biçimi kişinin uluslararası hukuka, onun varlığına ve meşruluğuna olan bakış açısına bağlı olarak değişmektedir.⁸⁵ Eğer uluslararası hukukun varlığını ve meşruluğunu benimsiyorsak, devletlerin, hiçbir yükümlülük altında olmadığı zaman da bazı yükümlülükler altına girerek sınırlandığı zaman da özgür olduğunu düşünmemiz gerekir.⁸⁶ Benzer şekilde, devletin tüm yetkileri uluslararası hukuk tarafından açıkça tanımlanmamış olsa da onun, hukukla bağlı olduğunu kabul etmemiz gerekmektedir. Egemenliğin ne yalnızca normatif bir değeri olan fiili iktidar olarak ne de yalnızca hukuk tarafından tanınan yetkiler bütünü olarak kabulü mümkündür. Koskenniemi, modern doktrinin daha ziyade bu iki görüş arasında gidip geldiğini ileri sürmektedir. Yazara göre, bu nedenledir

⁸² Koskenniemi, a.g.e., 2005, 237, 238.

⁸³ Bkz. Koskenniemi, a.g.e., 2005, 241-245; Besson, a.g.m., April 2011, para. 107.

⁸⁴ Aynı yönde bkz. Besson, a.g.m., April 2011, para. 108. Egemenliğin demokratik nitelik kazanmasıyla birlikte, egemen olan halk hukukun hem kaynağı hem de süjesi konumuna gelmiştir. Fakat iç hukukta, üstün otorite olan bir kurumun varlığıyla ve hukuk yoluyla, siyasi egemenlik ve halk egemenliği yapay bir biçimde ayrılmıştır. Uluslararası hukukta böyle bir ayrışmanın olmaması, yani üstün bir otoritenin bulunmaması sebebiyle; iç hukuk karşındaki bireyin konumu, uluslararası hukuk karşısındaki devletin konumu ile bire bir örtüşmeyecektir. Bkz. Besson, a.g.m., April 2011, para. 67.

⁸⁵ Besson, a.g.m., April 2011, para. 5.

⁸⁶ Koskenniemi, a.g.e., 2005, 245.

ki egemenlikle ilgili uyuşmazlıklar, hukuk tarafından hâlâ maddi olarak bir çözüme kavuşturulabilmiş değildir.⁸⁷

Egemenlik, modern uluslararası hukukun merkezinde yer alan bir ilkedir. Uluslararası hukukun neredeyse tüm diğer ilke ve kurumlarının temelinde yer almaktadır. Aynı zamanda uluslararası hukuka dayanmakta ve onun vasıtasıyla inşa edilmektedir. Bu durumsa egemenliğin anlamını değişikliğe uğratmakta, kesin ve belirli bir ilke olarak, sabit bir içeriğe sahip olmasını zorlaştırmaktadır.⁸⁸

1990'lı yıllardan itibaren, kendi vatandaşlarına karşı ağır insan hakları ihlallerinde bulunan devletlere karşı, başka bir devlet ya da devletler grubunca ihlalleri sonlandırmak üzere askeri müdahalede bulunulabileceği ileri sürülmüştür. İnsani müdahale doktrini olarak adlandırılan bu tez, egemen devletlere müdahale yasağının önemli bir istisnası olarak⁸⁹ tartışma konusu olmuştur. Fakat egemenliğin bu denli sınırlandırılması girişimi hiçbir zaman hukuk kuralı niteliği kazanamamıştır. Doktrinin en önemli örneği olan Kosova müdahalesinde dahi NATO üyesi devletler tarafından gerekçe olarak gösterilmemiştir.⁹⁰

İnsani müdahale, doktrinin müdahaleyi üçüncü devletlere tanınan bir hak olarak öngörmesi, bu nedenle de devletlerin seçici ve tutarsız uygulamalarına sebep olacağı endişesiyle eleştiriye uğramıştır.⁹¹ Gerçekten de uygulamada, BM Güvenlik Konseyi daimi üyesi Çin gibi bazı güçlü devletlerin gerçekleştirdiği insan hakları ihlalleri görmezden gelinirken, ekonomik ve askerî açıdan nüfuz edilmek istenen Irak gibi görece güçsüz devletlere, insan haklarını koruma bahanesiyle silahlı müdahalede bulunulduğu görülmektedir.⁹² Bu durumun önüne geçebilmek amacıyla, müdahalenin uluslararası toplum

⁸⁷ Koskeniemi, a.g.e., 2005, 225-228.

⁸⁸ Besson, a.g.m., April 2011, para. 150. Koskeniemi de benzer şekilde, egemenliğin tanımının otomatik olarak uygulanacak belirli bir kapsamı olmadığını belirtmektedir. Uyuşmazlık hâlinde doktrin, egemen iktidarın tanımının ötesine, bu gücü tanıyan veya sınırlayan normların içeriğine bakmak durumundadır. Bu normların da egemenlerin kendilerinde kaynağını bulması gerekmektedir. Zira içeriğin doğal hukuka dayandırılması ütöpik bir yaklaşım olmakla birlikte modern uluslararası hukuka da aykırı olacaktır. Koskeniemi, a.g.e., 2005, 225, 226, 242, 301. USAD da belirli bir konunun tamamen devletin yetki alanına girip girmediğinin tespitinin tamamen göreceli olduğunu ve bunun uluslararası ilişkilerdeki gelişime bağlı olarak değiştiğini ifade etmiştir. Akkutay, A. İ. (Haziran, 2018). “Anayasacılığın Uluslararası Hukuk Bakımından Uygulanabilirliğinde Dikkate Alınması Gereken Bazı Temel Hususlar”. *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 24(1), s. 55, dipnot 8; Nationality Decrees Issued in Tunis and Morocco (Secretary General of the League of Nations), Advisory Opinion, PCIJ Rep Series B, No: 4, 1923, 24.

⁸⁹ Hakyemez, a.g.e., 2004, 100, 101; Bayılhoğlu, U. (2016). *İnsani Müdahale Çıkmazından Çıkış Arayışı: Koruma Sorumluluğu Libya ve Suriye Örnek(sizlik)leriyle*. Ankara: Turhan Kitabevi, s. 20-45.

⁹⁰ Bkz. Bayılhoğlu, a.g.e., 2016, 20-45.

⁹¹ Bkz. Bayılhoğlu, a.g.e., 2016.

⁹² Bkz. Uygun, a.g.m., 2003, 21, 22.

açısından bir “yükümlülük” olduğunu kabul eden “koruma sorumluluğu”⁹³ kavramı ileri sürülmüş fakat o da egemenlik anlayışında herhangi bir değişikliğe yol açmamıştır. Yalnızca devletlerin söz konusu insan hakları ihlallerinden kendi vatandaşlarını koruma yükümlülüğü ve bu yükümlülüklerin yerine getirilmesinde açıkça başarısız olunması hâlinde, BM Güvenlik Konseyi’nin gerekli tedbirleri alma yetkisi teyit edilmiştir. Sonuçta doktrin hem BM hem de münferiden üçüncü devletler için bağlayıcı bir hukuk kuralı hâline gelememiştir.⁹⁴

Diğer yandan barış ve güvenliğin sağlanması amacıyla egemenliğin sınırlandırılmasını öngören BM modeli, Kosova krizinde olduğu gibi daimî üyelerin vetosu nedeniyle işlerliğini yitirmekte ve bu da bir anlamda Vestfalya modeli egemenliğe⁹⁵ geri dönüş anlamına gelmektedir.⁹⁶

Görüldüğü üzere, çeşitli konularda devletlerin, egemenliğin öze ilişkin bir hak olduğu anlayışını terk etmeye niyetli olmadıkları aşikardır. Üstelik zaman zaman insan hakları gibi uluslararası toplumda hassasiyet uyandıran bir konuyu çıkarlarına alet ederek, diğer devletlere gerçekleştirdikleri müdahaleleri meşru göstermektedirler. Bununla birlikte insani müdahale ve koruma sorumluluğu doktrinlerinin geliştirilmesi yönündeki çabaların, egemenliğin devletler hukuku tarafından devlete verilen bir yetki olarak görülmesi ve insanı merkeze alan uluslararası toplum değerlerini yansıtmaması açısından önemli bir adım⁹⁷ olduğu gözden kaçırılmamalıdır.

⁹³ Koruma sorumluluğu uyarınca; her devletin, ülkesinde yaşayan vatandaşlarını soykırım, etnik temizlik, insanlığa karşı suçlar ve savaş suçlarından koruma yükümlülüğü bulunmaktadır. Devletlerin yükümlülüklerini yerine getirmekte açıkça başarısız olmaları hâlinde ise; BM Güvenlik Konseyi, BM Şartı’nın 6., 7. ve 8. bölümü çerçevesinde gerekli tedbirleri alabilecektir. Bayılıoğlu, a.g.e., 2016.

⁹⁴ Bkz. Bayılıoğlu, a.g.e., 2016.

⁹⁵ Vestfalya Antlaşması’nda temel alınan ve dünyanın egemen devletlerden oluştuğu görüşüne dayanan; içerde ve dışarda hiçbir güç tarafından sınırlandırılmamış, mutlak egemenlik anlayışıdır. İnsan haklarının uluslararası düzeyde korunmasını sağlayacak mekanizmaların oluşturulduğu 1945 yılına kadar bu anlayışın etkilerinin sürdüğü söylenebilir. Uygun, a.g.m., 2003, 11, 12.

⁹⁶ Uygun, a.g.m., 2003, 16.

⁹⁷ Kunig, P. (1992): Nachbarrechtliche Staatenverpflichtungen bei Gefährdungen und Schädigungen der Umwelt’den aktaran Arsava, A. F. (2011). “Egemenlik ve Koruma Sorumluluğu”, *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 15(1), 120.

2.1.2. Devletin Yetkisi Kavramı, Egemenlikle İlişkisi ve Uluslararası Hukukta Devletin Yetkisinin İçeriğinin Belirlenmesi

Egemenliğin öze ilişkin bir hak ya da uluslararası hukuk tarafından tanınan bir yetki olarak kabulü; uluslararası hukukta devletin yetkisinin kim tarafından, nasıl belirlendiğini ve bu yetkilerin neler olduğunu da doğrudan etkilemektedir. Bu bağlamda aşağıda; egemenlik ile sıkı sıkıya bağlı bir kavram olan devletin yetkisi kavramının tanımı, egemenlikle ilişkisi ve uluslararası hukuka göre bu kavramın içeriğinin tespiti konuları ele alınacaktır.

2.1.2.1.Devletin yetkisi kavramı ve egemenlikle ilişkisi

Devletin, egemenliğinden kaynaklanan birtakım haklarının⁹⁸ ve -tüm hakların karşılıklı olduğu, eşit egemenlerden oluşan uluslararası toplumda- bu haklara karşılık gelen yükümlülüklerinin olduğu kabul edilmektedir.⁹⁹ Egemenliğin bu egemen haklarla somutlaştığı genel olarak bilinmektedir fakat hakların içeriği ve egemenlikle olan ilişkisi hukuk bilimi tarafından henüz yeterince biçimlendirilememiştir. Evrensel sözleşmeler yoluyla kodifikasyon girişimleri bir türlü nihayete ermemiştir.¹⁰⁰ Bununla birlikte örnek olarak; ülke sınırları içerisinde mutlak ülkesel ve kişisel yetki, egemenin eylemlerinin hukuka uygun varsayılması, self determinasyon da dâhil olmak üzere anayasal ve devlet teşkilatına ilişkin özerklik ve mahfuz alanın korunması gibi hakları saymak mümkündür. Söz konusu haklar, diğer haklarla birlikte BM Şartı md. 2’de¹⁰¹, 1970 Dostça İlişkiler Bildirgesi’nde¹⁰²¹⁰³ ve Devletlerin Haklarına ve Yükümlülüklerine İlişkin Taslak Bildirge’de¹⁰⁴ yer almaktadır.

⁹⁸ Levin, I. (1948). *Sovereignty*. Moscow: LEGAL MU Publishing House of the USSR, 74’ den aktaran Bytyak, Y., Yakovyuk, I., Tragniuk, O., Komarova, T. and Shestopal, S. (2017). “The State Sovereignty and Sovereign Rights: The Correlation Problem”. *Man in India*, 97(23), 582.

⁹⁹ Besson, a.g.m., April 2011, para. 114. Çoğu hak ve yükümlülük genellikle egemen eşitlik ilkesinden kaynaklanmaktadır. Bazı yükümlülükler, eşit egemen devletlerin birbirleri ile olan ilişkileri dolayısıyla karşılıklı yükümlülüklerken; bazılarıysa insan haklarını koruma yükümlülüğü gibi tek bir devlete ilişkindir. Özellikle egemen eşitlikle ilgili yeni yükümlülükler yalnızca egemen devletlerin eşit bağımsızlığını korumakla ilgili değil, aynı zamanda devletlerin karşılıklı bağımlılığı ile ilgilidir. Besson, a.g.m., April 2011, para. 115.

¹⁰⁰ Bytyak vd., a.g.m, 2017, 579.

¹⁰¹ Charter of the United Nations, 26 June 1945, 1 UNTS 16, md. 2.

¹⁰² UNGA ‘Declaration on Principles of International Law concerning Friendly Relations and Cooperation among States in accordance with the Charter of the United Nations’ (24 October 1970) Un Doc (A/RES/2625(XXV)).

¹⁰³ Besson, a.g.m., April 2011, para. 118. Belirtilen egemenlik haklarına karşılık gelen dört egemenlik yükümlülüğü bulunmaktadır. Bunlar; diğer devletleri ve devlet temsilcileri yetkisinden bağışık tutma, uluslararası hukuka uyma ve iş birliği yükümlülüğü, müdahale yasağı ve barışçıl çözüm yükümlülüğüdür. Bu yükümlülükler de diğerleri ile BM Şartı md. 2/7’de ve 1970 Dostça İlişkiler Bildirgesi’nde yer almaktadır. Bkz. Besson, a.g.m., April 2011, para. 123.

¹⁰⁴ UNGA ‘Draft Declaration on Rights and Duties of States’ (6 December 1949) Un Doc. (A/RES/375(IV)).

Egemen devletin öncelikli hakkı; o devletin bağımsızlığı ve uluslararası hukuk haricinde diğer herhangi bir devlete veya varlığa tabi olmamasıdır. Bu, o egemen devletin ülkesindeki ve ülkesinde bulunan insanlar üzerindeki mutlak yetkisini korumaktadır ve aynı zamanda bir örf ve âdet hukuku kuralıdır. Elbette devletin egemenliğinin uluslararası hukukla sınırlı olduğu göz önünde bulundurulduğunda, bu hak hiçbir zaman tam anlamıyla mutlak değildir.¹⁰⁵

Egemen hakların uygulanabilmeleri için ilgili devlet otoritelerine devredilmeleri gerekir, aksi hâlde muhtemel haklar olmaktan öteye gidemezler. Sosyal yaşamda egemenliğin varlığı, devlet ve organlarının yetkileri vasıtasıyla fark edilebilir.¹⁰⁶ Devlet yetkisini kurallar koyarak, koyulan kuralların ihlalinin tespit edilmesi amacıyla birtakım usuller tesis ederek ve yargılama sonucunu zorla uygulayarak kullanmaktadır.¹⁰⁷ Yani uluslararası hukukta devletin bu şekilde gerçek ve tüzel kişilerin hak ve yükümlülüklerini belirleme, uygulama ve hak ve yükümlülüklerin yerine getirilip getirilmediğini kontrol etme hukuki iktidarı, devletin yetkisi (*jurisdiction of a state*) terimi ile ifade edilmektedir.¹⁰⁸ Hukuku belirlemek ve uygulamak devlet olmanın temel bir unsuru olduğundan, devletin yetkisi egemenliğin bir boyutudur.¹⁰⁹

Crawford'ın da belirttiği gibi, egemenlik ve devletin yetkisi terminolojisi, hukuki kaynaklarda dahi istikrarlı bir biçimde kullanılmamaktadır. Yine de genel olarak egemenliğin, devletin haklarının tümünden oluştuğu, yani tipik ehliyet hâli olduğu kabul edilirken; devletin yetkisinin, belirli haklar ya da egemenliğe kıyasla sayıca daha az olan haklar yığımından oluştuğu kabul edilmektedir. Kısacası egemenlik hukuk kişiliğinin kısaltması, yani devlet olma hali iken; “devletin yetkisi” onun belirli yönlerini, özellikle de haklarını (ya da taleplerini), özgürlüklerini ve yetkilerini belirtir.¹¹⁰

¹⁰⁵ Besson, a.g.m., April 2011, para. 119.

¹⁰⁶ Bytyak vd., a.g.m, 2017, 582.

¹⁰⁷ Oxman, B. H. (1981). “Jurisdiction of States”. R. Bernhardt (Ed.). *Encyclopedia of Public International Law*, 277.

¹⁰⁸ Oxman, a.g.e., 1981, 277.

¹⁰⁹ Ryngaert, C. (2015). “The concept of jurisdiction in international law”. In A. Orakhelashvili (Ed.). *Research Handbook on Jurisdiction and Immunities in International Law*. Edward Elgar Publishing Limited, 50.

¹¹⁰ Crawford, J. (2012). *Brownlie's Principles of Public International Law*. (Eighth Edition). Oxford: Oxford University Press, 204. Esasen yazarın buradaki ifadesinden; egemenliğin egemen hakların tümünden, devletin yetkisinin ise belirli hakların ya da egemenliğe kıyasla daha az olan haklar yığımından ibaret olduğu anlaşılmaktadır. Oysa böylesi bir tanım eksik olacaktır. Yukarıda da belirtildiği üzere egemenlik hem devlet kudretinin kendisini hem de onun niteliğini ifade etmektedir. Yani bir anlamda bütün nicelik olarak parçalarının toplamından oluşsa da nitelik olarak bundan fazlasıdır. Egemenlik salt egemen haklardan oluşmaz; bu hakların uygulamasının doğasını da ifade ederek, egemen hakların temelini oluşturur. Bkz. Bytyak vd., a.g.m, 2017, 581; Levin, I. (1948). *Sovereignty*. Moscow: LEGAL MU Publishing House of the USSR, 74' den aktaran Bytyak

En geniş anlamda devletin yetkisi ise; onun eylemde bulunma hukuki iktidarını ve bunun sonucu olarak, eylemde bulunup bulunmama, eğer bulunacaksa bunun düzenleyici, icraî ya da yargısal hangi araçlar vasıtasıyla yapacağına karar verme iktidarını ifade eder.¹¹¹ Devletlerin tek taraflı, ikili ya da çok taraflı hukuksal işlemleri ile hukuka uygun bütün karar ve eylemleri, uluslararası hukukta devletin geniş anlamdaki yetkisi kapsamında bulunmaktadır.¹¹² Hukukçular çoğunlukla bu terimi daha dar bir biçimde, devletin kural koyma ve uygulama iktidarı olarak kullansa da terimin geniş anlamını göz önünde bulundurmamak, örneğin BM Şartı md. 2/7¹¹³ uyarınca BM'nin devletlerin ulusal yetkilerine (mahfuz alan) giren meselelere müdahale edememesi gibi konularda yararlı olacaktır.¹¹⁴

Devletin yetkisi, aynı zamanda uluslararası hukukun bir dalına işaret etmektedir. Uluslararası kamu hukuku külliyatında “devletin yetkisi” olarak ifade edilen kurallar; aynı anda ya da müteselsilen iki ya da daha çok devletin denetim iddiasında bulunduğu belirli kişi, şey ve durumlar üzerinde, belirli devletlere kural koyma ve uygulama yetkisi tahsis ederek, bu çatışmaları sistematik olarak çözmeyi amaçlamaktadır.¹¹⁵ Ayrıca devletin yetkisine ilişkin uluslararası hukuk ilkeleri, hem egemen bağımsızlığı hem devletlerin egemen eşitliğini hem de gittikçe artan bir biçimde, yetki kullanımından etkilenen bireylerin insan haklarını yansıtmaktadır. Eylemde bulunma iktidarı egemen bağımsızlıktan kaynaklanırken; bu iktidarın kapsamının ve uygulamasının sınırı, diğer devletleri etkileyen veya bireylerin insan haklarını sınırlandıran konularla çizilmiştir.¹¹⁶

2.1.2.2.Uluslararası hukukta devletin yetkisinin içeriğinin belirlenmesi

Devletin yetkisinin bir uluslararası hukuk meselesi hâline gelmesi, devletlerin egemen menfaatlerini ülke dışında ilerletme arzusuyla, tamamen yerel nitelikte olmayan meselelere ilişkin düzenlemeler yapmaları sonucunda gerçekleşmiştir. Hemen tahmin edileceği gibi, bunun üzerine devletin yer yönünden yetkisinin nereye kadar uzanacağını belirlenmesi ve

vd., a.g.m, 2017, 582. Aynı şekilde devletin yetkisi de yalnızca yetkiler toplamından oluşmaz; nitelik olarak ondan daha fazlasıdır ve devletin yetkilerinin kaynağını oluşturur.

¹¹¹ Oxman, B. H. (November, 2007). “Jurisdiction of States”. *Max Planck Encyclopedias of International Law*, para. 1, (<https://opil.oup.com/search?sb=ae60869c-6d71-1014-90bf-c1927c3ed365> Erişim tarihi: 03.01.2021)

¹¹² Pazarci, a.g.e., 2013, 28.

¹¹³ Charter of the United Nations, 26 June 1945, 1 UNTS 16, md. 2/7.

¹¹⁴ Oxman, a.g.e., 1981, 277.

¹¹⁵ Reisman, W. M. (1999). “Introduction”. In W. M. Reisman (Ed.). *Jurisdiction in International Law*. Aldershot, Brookfield USA, Singapore, Sydney: Ashgate Publishing Limited, Dartmouth Publishing Company Limited, xi.

¹¹⁶ Oxman, a.g.m., November 2007, para. 1.

devletlerin birbirleriyle ve diğer uluslararası hukuk kişileriyle olan ilişkilerinde temel sınırın tespit edilmesi ihtiyacı doğmuştur. Devletin yetkisi, bu nedenle uluslararası hukukun en önemli ve tartışmalı alanlarından biri olagelmıştır.¹¹⁷

Egemenliği sosyal yaşamda görünür kılan unsur devletin yetkileri olduğundan, kavramın muğlak yapısının yol açtığı karmaşa, kendisini öncelikle devletin yetkisinin içeriği ve sınırları konusunda göstermektedir. Devletlerin herhangi bir konuda, tek taraflı yetki iddialarında bulunmaları hukuka uygun mudur? Yoksa kullanılabilecek yetkiler uluslararası hukuk tarafından mı belirlenmektedir? Yetki kullanımı, konu veya kapsam olarak uluslararası hukuk tarafından sınırlandırılmış mıdır; eğer öyleyse bu sınırlar nelerdir? Aynı konuda farklı devletler tarafından, aynı veya farklı sebeplerle yetki iddiasında bulunulduğunda ortaya çıkan uyuşmazlık, uluslararası hukuk çerçevesinde nasıl çözümlenecektir? Tüm bu soruların cevaplanması gerekmektedir.

Yukarıda da bahsedildiği üzere, 19. yy.'da egemenliğin mutlak kabul edilmesi dolayısıyla, onun yalnızca devletin kendi iradesiyle sınırlanabileceği görüşü hakimdir. Uyuşmazlıkların çözülebilmesi için küresel bir üst otoritenin bulunmaması sebebiyle, devletler birbirlerine karşı ancak karşılıklı olarak özgürce verdikleri sözlere istinaden sorumlu tutulabilmişlerdir.¹¹⁸ Uluslararası Sürekli Adalet Divanı (USAD) tarafından verilen ilk kararlarından biri olan Lotus Davası'ndan anlaşıldığı üzere, 20. yy.'ın ilk yarısında da bu anlayış sürmüştür.¹¹⁹ Davaya ilişkin kararında USAD; uluslararası hukuk kurallarının devletlerin özgür iradelerinden kaynaklandığını ve devletlerin bağımsızlığı üzerindeki sınırlamaların karine olamayacağını; "uluslararası hukukun doğası ve hâlihazırdaki koşulları" gereği, devletin bir konuda yetkisinin bulunması için uluslararası hukukun bu konuda yetki kullanımına izin veren bir kuralının varlığının aranmayacağını; daha ziyade devletin bu yetki kullanımının var olan bir uluslararası hukuk ilkesine aykırı olmaması gerektiğini söylemiştir.¹²⁰ Kısacası kararda; egemenlik yalnızca normatif değeri olan fiili iktidar olarak görülmekte ve devletlerin, kendi rızaları ile ortaya çıkan bir uluslararası hukuk kuralı ile yasaklanmış olmadıkça, her konuda yetkisi olduğu kabul edilmektedir.

¹¹⁷ Bkz. Ryngaert, C. (2015). *Jurisdiction in International Law*. (Second Edition). New York: Oxford University Press, 5, 6; Aksar, Y. (2012). *Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk I*. (Birinci Baskı). Ankara: Seçkin Yayıncılık, 275.

¹¹⁸ Besson, a.g.m., April 2011, para. 30.

¹¹⁹ Besson, a.g.m., April 2011, para. 37.

¹²⁰ *The Case of the S.S. "Lotus" (France v. Turkey)*, Judgment, Judgment No 9, PCIJ Series A No. 17, 1927, p. 5, para. 18.

Modern uluslararası hukukun ve egemen devletler arasında iş birliği anlamına gelen yeni uluslararası hukukun tesisi, 20. yy.'ın ikinci yarısına tekabül etmektedir. O zamandan bu yana uluslararası hukuk, egemen devletlerin yalnızca bir arada bulunmasına değil, aynı zamanda iş birliği yapmasına izin verecek şekilde gelişim göstermiştir. Devletler arasında karşılıklı bağımlılığın ve iş birliğinin artmasıyla birlikte uluslararası hukuk, git gide önceden iç hukuk alanına ait olan konulara uygulanmaya başlamıştır. Son olarak devletlerin, *jus cogens* normlar gibi daha önceden rıza göstermiş olmadığı ya da ihlal edemediği emredici normlarla bağlı olabilecekleri kabul edilmiştir. Sayısı gün geçtikçe artan birçok durumda, uluslararası hukuk, devletin egemenliğini onun rızası olmaksızın sınırlandırıyor gibi görünmektedir.¹²¹

Gerçekten de günümüzde egemen ve bağımsız devletlerin “Lotus dünyası” yerini daha bütünleşmiş bir uluslararası sisteme bırakmıştır.¹²² Buna rağmen, artık bir devletin cezai yetkiye sahip olabilmesi için uluslararası hukukun yetki kullanımına izin veren bir kuralının var olması gerektiğini ileri süren yazarlara¹²³ katılmak mümkün değildir. Yukarıda belirtildiği üzere; üstün bir otoritenin yokluğunun da yardımıyla, günümüzde hâlâ devletlerin tek taraflı yetki uygulamalarından tam anlamıyla vazgeçmeye niyetleri yoktur. Nikaragua Davası¹²⁴ ve Kosova Danışma Görüşü'nde¹²⁵ örneğini gördüğümüz gibi, kendi kendini sınırlandırma yaklaşımının direnişi¹²⁶ devam etmektedir. Lotus Davası ise devletin yetkisi sorununun

¹²¹ Besson, a.g.m., April 2011, para. 42, 44, 45. Egemenliğin devletin rızası olmaksızın sınırlandırılmaya başlamasının nedenini kısaca; uluslararası toplumu oluşturan demokratik devletler için minimum uluslararası standartlar geliştirmek olarak açıklayabiliriz. Ayrıntılı bilgi için bkz. Besson, a.g.m., April 2011.

¹²² Von Bogdany, A., M. Rau. (June, 2006). “Lotus, The”. *Max Planck Encyclopedias of International Law*, para. 17, (<https://opil.ouplaw.com/search?sb=ae60869c-6d71-1014-90bf-c1927c3ed365>, Erişim tarihi: 03.01.2021).

¹²³ Bkz. Dixon, M. (2007). *Textbook on International Law*. (6. Edition). Oxford: Oxford University Press, 146; Hillier, T. (1999). *Principles of Public International Law*. (2. Edition). London, Sydney: Cavendish Publishing, 129; Aksar, a.g.e., 2012, 280.

¹²⁴ Davaya ilişkin kararında UAD; bir devletin herhangi bir ideolojiye bağlılığını uluslararası hukukun ihlali olarak kabul etmenin, tüm uluslararası hukukun dayandığı egemenlik ilkesini ve devletin siyasi, sosyal, ekonomik ve kültürel sistemini seçme özgürlüğünü anlamsız kılacağını söylemiştir. *Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America)*, Merits, ICJ Reports 1986, p. 14, para. 263.

¹²⁵ Kosova Danışma Görüşü'nde UAD; tek taraflı bağımsızlık ilanı gibi belirli bir eylemin, uluslararası hukuk tarafından tanınan bir hakkın kullanılmasını teşkil etmese de uluslararası hukuku ihlal etmemesinin mümkün olduğunu ifade etmiş ve Kosova'nın bağımsızlık bildirisinin uluslararası hukuku ihlal etmediği sonucuna varmıştır. *Accordance with International Law of the Unilateral Declaration of Independence in Respect of Kosovo*, Advisory Opinion, ICJ Reports 2010, p. 403, para. 56, 123.

¹²⁶ Besson, a.g.m., April 2011, para. 52.

“doğrudan” ele alındığı tek davadır. Şimdiye kadar UAD tarafından bu konuya ilişkin yeni bir yargılama yapılmamıştır.¹²⁷

Uluslararası denetim, uyuşmazlıkların çözümü ve zorlama mekanizmalarının tüm uluslararası toplumu kapsayan uluslararası düzenlemelerine rastlamak hâli hazırda mümkün olmadığından, devletler tarafından tek taraflı olarak gerçekleştirilen yetki iddiaları neredeyse tüm hukuki alanlarda var olmaya devam edecektir.¹²⁸ Yetkiye ilişkin uluslararası hukuk kuralları ise, esas itibarıyla devletlerin yetkilerini sınırlandırmakta¹²⁹ ve dolayısıyla uluslararası hukuk düzeninin temel “trafik kuralları” olarak vazife görmektedir.¹³⁰

Uluslararası hukuk, dört temel amaç doğrultusunda, hangi devletin hangi konuda yetkisinin bulunduğunu tespit etmektedir. Bu amaçlardan ilki; devletlerin bağımsızlığını ve egemen eşitliğini koruyan yetki sınırları oluşturmaktır. Devletlerin kendi politikalarını ilerletmek amacıyla yetki kullanma menfaati ile diğer devletlerce kullanılan yetki sonucunda, kendi politikalarına müdahale edilmesini önleme menfaatinin sınırlandırmalar yoluyla dengelenmesi gerekmektedir. İkincisi; devletlerin karşılıklı bağımlılığı dolayısıyla, belirli müşterek amaçlarına ulaşmaları için etkili yetki kuralları oluşturmaktır. Böylece, örneğin işlenen bir suçun, devletlerin kovuşturma ve iade yükümlülüğünün bulunmaması sebebiyle cezasız kalması engellenebilecektir. Üçüncüsü; iki ya da daha çok devletin her birinin aynı konuda kesişen yetkilerinin bulunması hâlinde, bu devletlerin haklarının uyumlaştırmasıdır. Dördüncü ve son amaç ise; bireyleri, aynı kişiye birbiri ile çelişen ya da bileşik yükümlülükler yüklemek isteyen tek bir devletin ya da iki veya daha çok devletin makul olmayan yetki uygulamaları karşısında korumaktır.¹³¹

¹²⁷ Ryngaert, a.g.e., 2015, 4.

¹²⁸ Ryngaert, a.g.e., 2015, 2.

¹²⁹ F.A. Mann, ‘The Doctrine of Jurisdiction in International Law’ (1964) 111 *RCADI* 1 at 15 ve A.F. Lowenfeld, ‘International Litigation and the Quest for Reasonableness’ (1994-I) 245 *RCADI* 9 at 29’dan aktaran Ryngaert, a.g.e, 2015, 51.

¹³⁰ Ryngaert, a.g.e, 2015, 51.

¹³¹ Oxman, a.g.m., November, 2007, para. 9.

2.1.3. Devletin Yetkisinin Türleri

2.1.3.1. Kullanılan yetkilerin niteliği bakımından devletin yetkisinin türleri: düzenleme yetkisi-yargılama yetkisi-uygulama yetkisi

Tanımdan yola çıkılarak, kullanılan yetkilerin niteliği yönünden devletin genel olarak üç tür yetkisinin olduğu söylenebilir; 1) düzenleme yetkisi, 2) yargı yetkisi, 3) uygulama yetkisi. Bu ayrımlar yetkinin sınırlarının belirlenmesinde önemli olabilmektedir. Aşağıda görüleceği üzere, yetkinin kullanılmasına sağlamak için gerekli olan devlet ile zorunlu bağlantılar, kullanılan yetkinin türüne göre farklılık göstermektedir. Örneğin, düzenleme yetkisi bulunsan bile, başka bir devletin ülkesinde uygulama yetkisinin kullanılması, bu devletin rızasına bağlıdır.¹³²

Düzenleme yetkisi (*prescriptive/legislative jurisdiction*); devletin hukukunu kanunlarla, icraî eylem veya işlemlerle, idari düzenlemelerle veya mahkeme kararlarıyla eylemlere, ilişkilere ya da kişilerin statülerine ya da kişilerin eşya üzerindeki menfaatlerine uygulanabilir hâle getirme yetkisidir.¹³³ Genellikle kanun formunda gerçekleştirilen işlemleri kapsar ve devlet, bu işlemler vasıtasıyla bazı eylemleri hukuka aykırı olarak nitelendirme hakkını ileri sürer. Örneğin; medeni kanunların, ceza ve ticaret kanunlarının yürürlüğe koyulması ya da vergi ve parasal işlemleri yöneten düzenlemeler, bu yetki kapsamında gerçekleştirilmektedir.¹³⁴

Düzenleme yetkisi sorunları, bir devletin hukukunun coğrafi sınırlarına ilişkindir.¹³⁵ Lotus Davası'nda USAD; devletlerin ilke olarak, aksi yönde yasaklayıcı bir kural olmaması hâlinde, düzenleme yetkisini ve mahkemelerinin yargı yetkisini ülkeleri dışındaki kişi, eşya ve eylemler için de geçerli olacak biçimde genişletebileceklerini söylemiştir. Uluslararası hukuk devletlere bu konuda geniş bir takdir yetkisi tanımaktadır ve her devlet kendisi için en uygun ilkeyi benimsemekte serbesttir.¹³⁶ Lotus'tan sonra, Uluslararası Hukuk'un "Suça İlişkin Yargı Yetkisi Hakkında Taslak Sözleşme"si Hakkında Harvard İncelemesi¹³⁷ ile başlayarak,

¹³² Oxman, a.g.m., November, 2007, para. 4.

¹³³ Ryngaert, a.g.e., 2015, 54, 55.

¹³⁴ Bowett, D. W. (1999). "Jurisdiction: Changing Patterns of Authority over Activities and Resources". In W. M. Reisman (Ed.). *Jurisdiction in International Law*. Aldershot, Brookfield USA, Singapore, Sydney: Ashgate Publishing Limited, Dartmouth Publishing Company Limited, 237.

¹³⁵ Ryngaert, a.g.e., 2015, 9.

¹³⁶ *The Case of the S.S. "Lotus" (France v. Turkey), Judgment, PCIJ Reports, Series A No. 17, 1927, 19.*

¹³⁷ Harvard Research on International Law. (1935). "Draft Convention on Jurisdiction with respect to Crime". *American Journal of International Law*, 29, 439.

uluslararası toplumda daha sınırlandırıcı bir yaklaşım kabul edilmiştir. Böylece, yetki iddiasında bulunan devletin, yetki kullanımının hukuka uygun olabilmesi için buna izin veren bir ilkeye dayanması gerektiği fikri benimsenmiştir.¹³⁸ Fakat yukarıda belirtildiği üzere, bu fikir uygulamaya yeterince yansımamıştır. Lotus ilkesi, geçerliliğini bugün de genel olarak korumaktadır.¹³⁹

Yargı yetkisi (*adjudicative/adjudicatory jurisdiction*), yargı erki tarafından kullanılan yetkidir ve devletin “kendisi bu sürecin tarafı olsa da olmasa da kişi ve şeyleri kendi adli ve idari yargı sürecine tâbi kılma”¹⁴⁰ yetkisini ifade etmektedir. Devletler belirli bir duruma ilişkin düzenleme yetkisine sahip olabilirken, örneğin davalının söz konusu devletle hiçbir bağlantısının olmamasından ya da özel hukuk sözleşmesinin taraflarının başka bir yargısal yolu seçmiş olmasından dolayı, yargı yetkisine sahip olamayabilirler. Bu yüzden yargı yetkisi, devletin hukukunun kapsama alanından ziyade, davalının söz konusu durumda, o devletin mahkemeleri önüne çıkarılacağı beklentisine ilişkindir.¹⁴¹

Uygulama/Zorlama yetkisi (*enforcement jurisdiction*); ya tutuklama ve el koyma gibi idari eylemler yoluyla ya da mahkemeler, hatta idari kurumlar tarafından gerçekleştirilen yargı faaliyetleri yoluyla, düzenleme yetkisini uygulamak için tasarlanmış eylemleri kapsamaktadır.¹⁴² Bir devletin “kanunlarını ve düzenlemelerini mahkemeleri ya da icrai, idari, polis ya da diğer yargı dışı eylemleri vasıtasıyla uygulama, bunlara uyulmasına zorlama ya da uyulmaması hâlinde cezalandırma” yetkisidir.¹⁴³ İhlal edilen kurallarla ilgili olarak mahkûmiyet veya el koyma gibi sonuçlar, bu yetki dolayısıyla zorla dayatılır.¹⁴⁴

Lotus Davası’nda USAD; aksini öngören izin verici bir kural bulunmadıkça uluslararası hukukun devletlere getirdiği ilk ve en önemli sınırlamanın, devletin yetkisini başka bir devletin ülkesinde kullanamaması olduğunu söylemiştir. Egemenlik kesinlikle ülkeseldir ve uluslararası sözleşmeden veya örf ve âdet hukukundan kaynaklanan izin verici bir kural bulunmadıkça, devletin ülkesi dışında kullanılması mümkün değildir.¹⁴⁵ Mahkemenin burada bahsettiği, devletin uygulama yetkisidir. Uygulama yetkisi, yalnızca

¹³⁸ Ryngaert, a.g.e, 2015, 55.

¹³⁹ Crawford tarafından “büyük ölçüde” yüzeysel olduğu ifade edilen aksi yöndeki örnekler için bkz. Crawford, a.g.e, 2012, 458.

¹⁴⁰ Restatement (Third) of US Foreign Relations Law, 401(b)’den aktaran Ryngaert, a.g.e, 2015, 58.

¹⁴¹ Ryngaert, a.g.e, 2015, 58, 59.

¹⁴² Bowett, a.g.e., 1999, 237.

¹⁴³ Restatement (Third) of US Foreign Relations Law, s. 401(c).’den aktaran Ryngaert, a.g.e, 2015, 57.

¹⁴⁴ Oxman, a.g.m., November, 2007, para. 3.

¹⁴⁵ *The Case of the S.S. “Lotus” (France v. Turkey), Judgment, PCIJ Reports, Series A No. 17, 1927, 18, 19*

devletin ülkesi sınırlarında geçerlidir.¹⁴⁶ Dolayısıyla düzenleme yetkisi ile kıyaslandığında, uygulama yetkisine ilişkin kurallar çok daha katıdır.¹⁴⁷

Aksine bir uluslararası hukuk kuralı bulunmadığı müddetçe, hiçbir devlet bir diğer devletin ülkesinde askeri güç ya da polis gücü kullanamayacağı gibi yargılama da yapamaz. Elbette ki devletin rıza göstermesi hâlinde, ülkesinde başka bir devletin yetki kullanması mümkündür. Bu hâlin en bilinen örneği; *Lockerbie* olayı sonrasında şüphelilerin Hollanda'da, İskoç mahkemeleri tarafından, İskoç hukukuna göre yargılanması olmuştur.¹⁴⁸ Bir devletin başka bir devlet ülkesinde gerçekleştirdiği eylemlerin uygulama yetkisinin kullanılması olarak kabul edilmesi ve dolayısıyla hukuka aykırı sayılması için eylemlerin, ev sahibi devletin egemen yetkilerinin gaspı niteliğinde olması gerekmektedir. Yalnızca ev sahibi devletin resmi görevlileri tarafından icra edilebilecek olan eylemler, yani özel kişilerce icra edilmesi mümkün olmayan eylemler, yabancı bir devletin resmi görevlileri tarafından gerçekleştirilmesi hâlinde, doğaları gereği ev sahibi devletin yetkilerini gasp edecektir. Vergi tahsili, asker alımı bu eylemlerden bazılarıdır. Ayıca bazı eylemlerin her devlette idari işleve sahip olmaması nedeniyle, bu eylemlerin egemenlik gaspı teşkil edip etmediği, eylemde bulunan devletin değil, ev sahibi devletin hukukuna göre belirlenecektir.¹⁴⁹

Ülkesi dışındaki kişi, eşya ve eylemlerle ilgili düzenleme ve yargı yetkisi bulunan durumlarda ise devlet, bu kişi ve şeylerin herhangi bir zamanda ülkesinde bulunması hâlinde, oluşturduğu düzeni uygulama yetkisini haiz olacaktır.¹⁵⁰ Yani bir kişi ancak gönüllü bir şekilde o devletin ülkesinde bulunuyorsa tutuklanabilir ya da davalının, ancak o devletin ülkesinde bulunan mal varlığına el koyulabilir. Çoğu zaman, örneğin fail olduğu varsayılan kişinin suçluların iadesi yoluyla hazır bulunması için ya da mahkeme kararının yurt dışında bulunan malvarlığı üzerinde uygulanabilmesi için uluslararası iş birliği gereklidir.¹⁵¹

Düzenleme yetkisinin mevcut olmadığı durumlarda, devletin hukuk kurallarını uygulayamayacağı varsayılır fakat bu her zaman geçerli değildir. Özellikle özel hukuka ilişkin

¹⁴⁶ Aksar, a.g.e., 2012, 276.

¹⁴⁷ Ryngaert, A.g.e., 2015, 57.

¹⁴⁸ Aksar, a.g.e., 2012, 277. *Lockerbie* olayı, aşağıda ayrıntılı bir biçimde incelenecektir.

¹⁴⁹ Akehurst, M. (1972-1973). "Jurisdiction in International Law", *British Yearbook of International Law*. 46, 146, 147. Birtakım eylemler ise doğaları gereği olmamakla birlikte, gerçekleştirilme amaçları nedeniyle yetki gaspına yol açmaktadır. Örnekler için bkz. Akehurst, a.g.m., 1972-1973, 147-149.

¹⁵⁰ Toluner, S. (1996). *Milletlerarası Hukuk Dersleri: Devletin Yetkisi (Yer ve Kişiler Bakımından Çevresi ve Niteliği)*. (Gözden Geçirilmiş 4. Bası'dan Tıpkı 5. Bası). İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A. Ş., 3. *The Case of the S.S. "Lotus" (France v. Turkey)*, *Judgment, PCIJ Reports, Series A No. 17, 1927, 19.*

¹⁵¹ Ryngaert, a.g.e., 2015, 58, dipnot 25.

davalarda, mahkeme yabancı bir hukuku uygulayabilir ya da yabancı adli işlemlerin yardımıyla delil ibrazını icbar edebilir. Yine bir devlet, suçluların iadesi amacıyla, kendisi açısından suç oluşturmayan bir eylemle ilgili olarak bir kişiyi tutuklayabilir.¹⁵²

Analitik olarak faydalı olsa da düzenleme, yargılama ve uygulama yetkisi ayrımlarının esasen sezgiye dayalı olduğu görüşüne katılmamak elde değildir. Bu kategoriler ne bağımsız hukuki doktrinlerdir ne de hukuki yetki iddialarının her daim tastamam oturduğu bölmelerdir. Örneğin, özellikle Anglo-Sakson hukuk sisteminde mahkemenin bir davayı ele alması, kuşkusuz bir miktar hukuk yaratma ve uygulama iktidarını kapsayacaktır.¹⁵³ Kanunun uygulama alanının net olmadığı bazı durumlarda ise mahkemeler, uluslararası hukukun yetkiye ilişkin ilkelerinden yola çıkarak, kanunun uygulama alanına kendileri karar vermektedir. Böyle bir durumda mahkemelerin kullandığı yetki, düzenleme yetkisidir.¹⁵⁴ Bu nedenle herhangi bir yetki analizinin başlangıcında, çoğunlukla tartışmalı fakat kritik olan sorun, hangi yetki türünün söz konusu olduğudur.¹⁵⁵

2.1.3.2. Yetki konusunun bulunduğu ya da yetki konusu olayın gerçekleştiği yer bakımından devletin yetkisinin türleri: ülkesel yetki-ülke dışı yetki

Modern devlet, bir ülke ve bu ülkede yaşayan kişiler üzerinde tek başına yetkili olan siyasi oluşumdur. Bu yönüyle, evrensel ve tek bir düzen olma iddiasındaki imparatorluktan ayrılarak, yeryüzünün diğer bölümlerinde bulunan, aynı nitelikteki siyasi birimlerin varlığını kabul etmektedir. Devletler arasındaki ilişkileri bir hukuk düzenine tabi kılan uluslararası hukuk da bu vakıadan yola çıkarak, devletin ülkesini devletin yetkisinin değerlendirilmesinde hareket noktası olarak belirlemiştir.¹⁵⁶ Klasik Vestfalyan anlayışta, hukuku belirleme ve uygulama hakkı devletin ülkesi ile sınırlıdır ve bu sınırlama, herhangi bir devletin, başka bir devletin iç işlerine karışmamasını sağlamıştır.¹⁵⁷ Bu anlayış günümüzde sıkı bir şekilde uygulanmamaktadır ki esasen, herhangi bir zamanda uygulanmış olduğu da şüphelidir.

¹⁵² Oxman, a.g.m., November, 2007, para. 5.

¹⁵³ Bkz. Colangelo, A. J. (2014). “What Is Extraterritorial Jurisdiction”. *Cornell Law Review*, 99(6), 1311, dipnot 36.

¹⁵⁴ Ryngaert, a.g.e., 2015, 10.

¹⁵⁵ Colangelo, a.g.m., 2014, 1311, dipnot 36.

¹⁵⁶ Toluner, a.g.e., 1996, 1.

¹⁵⁷ Ryngaert, A.g.e, 2015, 50.

Sonuçta, ülkesellik teorisi uygulamalarla birlikte zayıflamış ve ülke dışında yetkiye izin veren ilkeler ortaya çıkmıştır.¹⁵⁸

Devlet, egemenlik hakları dolayısıyla ülkesi üzerinde münhasır yetkiye sahiptir. Yani devletin egemenliği, ilke olarak ülkesi ile sınırlıdır ve devlet, ülkesi üzerindeki egemenliğinden kaynaklanan yetkilerini tek başına kullanmaktadır.¹⁵⁹ Ülkesel yetki, ülkede bulunan vatandaş ve yabancı herkes ile taşınır ve taşınmaz her şey üzerindeki yasama, yürütme ve yargı işlemini kapsar.¹⁶⁰ Yine ülkesel egemenlik devletin kara ülkesine ek olarak iç sularına, karasularına; takımada devletlerinde takımada sularına ve tüm bunların ve kara ülkesinin üzerindeki hava sahasına kadar uzanır.¹⁶¹

Kıyı devleti, ülke sınırlarının ötesindeki belirli faaliyetlerle ilgili olarak da egemen haklara ve yetkiye sahiptir. Özellikle münhasır ekonomik bölgedeki ve karasularına bitişik bulunan kıta sahanlığındaki doğal kaynakların araştırılması ve işletilmesi konusunda ve ayrıca balıkçılık, çevre kirliliği, atık boşaltımı ve istihdam koşulları gibi ortak sorunlara yönelik yetkisi bulunmaktadır. Devletin “kendi” deniz alanlarındaki söz konusu yetkisi, fonksiyonel yetki (*functional jurisdiction*) olarak adlandırılmaktadır. Fonksiyonel yetki tam anlamıyla ülkesel değildir. Zira bu bölgeler devletin ülkesinin dışındadır ve devletin buralardaki yetkisi sınırsız değil, yalnızca belirli faaliyetler için geçerlidir. Düzenleme ve uygulama yetkisini kapsamaması, belirli bir bölgedeki yabancılara uygulanması ve tek bir devlet tarafından kullanılması dolayısıyla, ülkesel yetkiye benzerdir.¹⁶² Diğer yandan, ülkesel yetkiye benzer yetki, savaş zamanlarında işgal altındaki bölgelerde ya da yönetim devri gibi hallerde de kullanılabilir.¹⁶³

Ülke dışılık (*extraterritoriality*) ve ülke dışı yetki (*extraterritorial jurisdiction*); bir devletin ülkesi dışındaki kişiler, eşya ve olaylara ilişkin kural koyma, bu kuralları uygulama ve zorlama yetkisidir.¹⁶⁴ Tanımdan da anlaşıldığı üzere, “ülke dışı” teriminin kullanımı; bir devletin, başka bir devlet ile bir bağı bulunan ve münhasıran ülkesel nitelikte olmayan

¹⁵⁸ Crawford, a.g.e, 2012, 456, 457; Ryngaert, a.g.e, 2015, 50.

¹⁵⁹ Pazarcı, a.g.e., 2013, 21; Toluner, a.g.e., 1996, 1-3.

¹⁶⁰ Pazarcı, a.g.e., 2013, 30.

¹⁶¹ Oxman, a.g.m., November, 2007, para. 13.

¹⁶² Oxman, a.g.m., November, 2007, para. 14; Ryngaert, a.g.e, 2015, 59.

¹⁶³ Oxman, a.g.m., November, 2007, para. 15. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Pazarcı, a.g.e., 2013, 57-59.

¹⁶⁴ Kamminga, M. T. (November, 2012). “Extraterritoriality”. *Max Planck Encyclopedias of International Law*, para. 1, (<https://opil.ouplaw.com/search?sb=ae60869c-6d71-1014-90bf-c1927c3ed365>, Erişim tarihi: 03.01.2021).

konuların düzenlediği durumlarda, yetkinin bir uluslararası hukuk sorunu hâline gelmesiyle ortaya çıkmıştır.¹⁶⁵

Devletler, ülke dışı meselelerle ilgili hem kendi menfaatlerinin hem de uluslararası toplumun menfaatlerinin korunması gerektiğinin git gide daha çok farkına varmaktadırlar. Bu eğilimi yönlendiren gelişmeler arasında ise; uluslararası seyahat ve göçmenlikteki, uluslararası ticaret ve çokuluslu girişimci yatırımlarındaki, barışı koruma, barışı tesis etme ve diğer askeri eylemlerdeki, çevresel bozunmanın küresel niteliğine ilişkin farkındalıktaki, sınır aşan uluslararası suçlar ve terörizmdaki ve internetin hukuka uygun ve hukuka aykırı kullanımındaki artışlar yer almaktadır. Ülke dışı yetki kullanımı, geçmişte özellikle uluslararası ekonomi hukuku ve uluslararası ceza hukuku çerçevesinde sorunların ortaya çıkmasına yol açmıştır. Günümüzdeki devlet uygulamalarında, en azından Amerika ve Avrupa Birliği arasında, ekonomi ve ticaret politikaları gibi önemli bir alanda belirli bir düzeyde yetki çakışması var gibi görünmektedir. Aynı zamanda, uluslararası ceza hukuku alanında gittikçe artan sayıdaki antlaşmada; insan hakları ihlalcileri, teröristler ve uyuşturucu kaçakçıları gibi uluslararası suç faillerinin, suç işledikleri ülkelerin dışında adalete teslim edilebilmeleri için ülke dışı yetki ilkeleri kodifiye edilmiştir. Küreselleşmenin sonucunda, gittikçe artan bir biçimde, insan hakları hukuku ve uluslararası çevre hukukunun dahil olduğu diğer uluslararası hukuk dallarında da yetki sorunları ortaya çıkmaya devam etmektedir.¹⁶⁶

Devletin yetkisini kullanabilmesi için bu yetkiyi tanıyan bir uluslararası hukuk kuralının varlığı mı gerekiyor yoksa Lotus Davası'nda USAD'ın belirttiği gibi, yetki kullanımının yasaklanmamış olması yeterli mi kabul ediliyor sorusunun cevabı henüz netlik kazanamamıştır.¹⁶⁷ Bununla birlikte devlet uygulamalarının, söz konusu tüm düzenleme ve yargı yetkisi iddialarına müsaade edileceği görüşünü desteklemediği de gerçektir.¹⁶⁸ Ortaya çıkmakta olan temel bir ilke varsa, o da yetkinin konusu ile söz konusu devletin ülkesel esası veya makul çıkarları arasındaki gerçek bir bağdır.¹⁶⁹ Temel kavramsal yaklaşım ne olursa olsun yetki iddiasında bulunan bir devlet, kendisi ile yetki iddiasında bulunduğu nesne arasında elverişli bir bağlantı tespit edebilmelidir. Bu doğrultuda, özellikle ceza hukuku

¹⁶⁵ Ryngaert, a.g.e., 2015, 6.

¹⁶⁶ Kamminga, a.g.m., November, 2012, para. 4, 27.

¹⁶⁷ Oxman, a.g.m. November, 2007, para. 10.

¹⁶⁸ Kamminga, a.g.m., November, 2012, para. 9.

¹⁶⁹ Crawford, a.g.e, 2012, 457.

bağlamında düzenleme yetkisine ilişkin çeşitli esaslar tespit edilmiştir.¹⁷⁰ Böylece Lotus kuralı, uluslararası sistemdeki söz konusu gelişmelerle birlikte önemli ölçüde geride kalmıştır.¹⁷¹

Tekrar edecek olursak; yetki kullanımının uluslararası hukuk tarafından kabul edilebilmesi için bir esasa dayanması gerekmektedir. Bu esasın belirlenmesi için ise, yetkinin söz konusu durum ile “makul bağlantı”sına (*sensible liaison*) ilişkin bir teoriye başvurulmaktadır. Bu teori; “makul bağlantı teorisi” ya da diğer deyişle “makul bir ilişki”dir.¹⁷² Makul bağlantı teorisi ya da kuralı, fiili durum ile bu durum üzerinde genişletilecek olan yetkiyi irtibatlandırmak için aranan asgari gereklilikleri tesis etmektedir. Aynı zamanda devletlerin içerisinde faaliyet gösterebilecekleri özgürlük sınırlarını belirler.¹⁷³ Makul bağlantının iki kurucu ögesi bulunmaktadır: 1) Yetki kullanan (kullanma niyetinde olan) bir devlet ile yetkinin uygulanacağı fiili durum arasında yakın bir ilişki (bağ) tesis edilmiş olmalıdır, 2) Yetki kullanan devletin, uluslararası hukuk düzeni tarafından kabul edilmesi gereken açık bir menfaati gereklidir.¹⁷⁴

Ülke dışılık çok çeşitli pratikleri içerebilen, anlaşılması zor bir kavramdır. Zira seçilen tanıma göre; rekabet hukuku kurallarının kabul edilmesini, zehirli atık ihracı düzenlemelerini, terörist ve uyuşturucu kaçakçılarının yargılanmasını, ekonomik yaptırımların uygulanmasını kapsayabilir.¹⁷⁵ Çalışmanın konusu dolayısıyla burada yalnızca -ülkesellik ilkesinin yanı sıra- ülke dışı cezai yetkiye esas oluşturan ilkeler (bağlantı kuralları¹⁷⁶) ele alınacaktır. Bu ilkeler

¹⁷⁰ Oxman, a.g.m., November, 2007, para. 10, Lotus yaklaşımı, devletlere kontrolsüz bir takdir yetkisi tanıyarak yetkiye ilişkin uluslararası hukukun, devletlerin eylemlerini sınırlandırarak aralarındaki uyumsuzlukları azaltmak olan amacına aykırı düşmektedir. Yetki kullanımı için bir uluslararası hukuk kuralını şart koşan izin verici yaklaşım ise, devletlerin meşru menfaatlerinin, dostane olmayan yabancı eylemlerin tehdidine karşı korunamamasına yol açabilecektir. Bu nedenle uygulamada kabul edilen görüş, izin verici ilkeleri daha geniş bir biçimde yorumlamaktadır: Devletlerin, düzenlenecek olan sorunla ilgili kişisel ya da ülkesel bağlantılara dayanan meşru bir menfaat ileri sürebilmeleri hâlinde, yetki kullanabileceği genel olarak kabul edilmektedir. Ryngaert, a.g.e., 2015, 29, 30.

¹⁷¹ Bogdany ve Rau, a.g.m., June, 2006, para. 18.

¹⁷² Dlouhy, A. (2003). *Extraterritoriale Anwendung des Kartellrechts im europäischen und US-amerikanischen Recht*. Nomos, 33’ten aktaran Zalucki, K. (2015). “Extraterritorial Jurisdiction in International Law”. *International Community Law Review*, 17(4-5), 409.

¹⁷³ Kramp, K. (1993). *Die Begründung und Ausübung staatlicher Zuständigkeit für das Verbot länderübergreifender Fusionen nach dem geltenden Völkerrecht*. Duncker & Humblot, 33’ten aktaran Zalucki, a.g.m., 2015, 409.

¹⁷⁴ Zalucki, a.g.m., 2015, 409, 410.

¹⁷⁵ Kamminga, a.g.m., November, 2012, para. 2.

¹⁷⁶ Kramp, K. (1993). *Die Begründung und Ausübung staatlicher Zuständigkeit für das Verbot länderübergreifender Fusionen nach dem geltenden Völkerrecht*. Duncker & Humblot, 34’ten aktaran Zalucki, a.g.m., 2015, 410.

ise; vatandaşlık ilkesi, koruma ilkesi ve evrensellik ilkesidir.¹⁷⁷ Ülke dışı yetki de dahil olmak üzere yetki kullanımı için uygun bir esasın bulunması gerekliliği, uluslararası hukuk tarafından düzenlenen yegâne zorunluluktur. Bunun yanında uluslararası hukukun diğer genel kuralları da ayrıca uygulanabilir niteliktedir.¹⁷⁸ Ulusal mahkemelerin ülke dışı cezai yetkisi, devletlerin kendi iç hukuklarının yanı sıra ilgili iki ya da çok taraflı uluslararası antlaşmalara ve istisnai olarak da uluslararası örf ve âdet hukuku kurallarına dayanmaktadır.¹⁷⁹ Bu çalışmanın konusunu oluşturan sivil havacılığın güvenliğine karşı hukuka aykırı eylemlerde devletin cezai yetkisi meselesi de çeşitli biçimlerde, çok taraflı uluslararası antlaşmalarda düzenlenmektedir.

2.2. Devletin Cezai Yetkisine Esas Oluşturan İlkeler ve Cezai Yetki Uyuşmazlıklarının Çözümü

2.2.1. Devletin Cezai Yetkisine Esas Oluşturan İlkeler

Bir devletin yetki kullanımına ilişkin temel esaslar, modern devlet kavramının iki boyutundan kaynağını alır: belirli toprak parçası ve sürekli insan topluluğu. İlke olarak devletin ülkesinde bulunan tüm insanlar, varlıklar ve eylemler üzerinde; ayrıca nerede olurlarsa olsun tüm vatandaşları üzerinde yetkisi bulunmaktadır. Diğer yetki esaslarının ortaya çıkışı, yetkinin yalnız bu iki geleneksel esasla sınırlı tutulması hâlinde ortaya çıkan sorunlara bir cevap olarak görülebilir.¹⁸⁰ Ülkesellik ilkesi evrensel olarak devletlerce saygı görmek ve uluslararası hukuk tarafından tartışmasız olarak kabul edilmektedir. Diğer ilkeler söz konusu olduğunda ise devlet uygulamaları farklılık göstermektedir ve bu diğer ilkelerin hukukiliği de az ya da çok tartışmalıdır.¹⁸¹

Uygulanan uluslararası hukukta, devletin ülkesinde ve ülkesi dışında bulunan kişiler, eşya ve eylemler üzerindeki cezai yetkisi, aşağıdaki ilkelere dayanmaktadır:

¹⁷⁷ Bkz. Bantekas, I. (March, 2011). “Criminal Jurisdiction of States under International Law”. *Max Planck Encyclopedias of International Law*, (<https://opil.ouplaw.com/search?sb=ae60869c-6d71-1014-90bf-c1927c3ed365>, Erişim tarihi: 03.01.2021).

¹⁷⁸ Kramp, K. (1993). *Die Begründung und Ausübung staatlicher Zuständigkeit für das Verbot länderübergreifender Fusionen nach dem geltenden Völkerrecht*. Duncker & Humblot, 34’ten aktaran Zalucki, a.g.m., 2015, 410.

¹⁷⁹ Bantekas, a.g.m., March 2011, para. 3.

¹⁸⁰ Oxman, a.g.m., November, 2007, para. 11.

¹⁸¹ Kreß, C. (March, 2009). “International Criminal Law”. *Max Planck Encyclopedias of International Law*, para. 3, (<https://opil.ouplaw.com/search?sb=ae60869c-6d71-1014-90bf-c1927c3ed365>, Erişim tarihi: 01.01.2021).

2.2.1.1. Ülkesellik ilkesi

Devletin ülkesinde işlenen suçlarda cezai yetkisinin bulunması ülkesellik ilkesi (*territorial principle*) olarak adlandırılmaktadır¹⁸² fakat bu ilkenin uygulaması, teoride görüldüğü kadar kolay değildir. Devletlerin yetki kullanmak istediği suçlar ya da diğer eylemler, sınırın her iki tarafında gerçekleşebilir. Eylem bir devletin ülkesinde başlayabilir fakat başka bir devletin ülkesinde tamamlanabilir ya da etki doğurabilir. Uluslararası ceza hukukunun sınır aşan suçlarla ilgili klasik yaklaşımı, suçun kurucu unsurlarından birinin ülkesinde gerçekleşmesi hâlinde, o devletin yetki kullanımına izin vermektedir. Suçun kurucu unsurlarının neler olduğu ise esas olarak bir iç hukuk meselesidir.¹⁸³

Suçun nihai olarak üçüncü bir devletin ülkesinde tamamlanmasına veya etki doğurmasına rağmen, suç oluşturan davranışların ülkesinde başladığı devletin ileri sürdüğü yetki, sübjektif ülkesel yetkidir. Aynı şekilde, suçun tamamlandığı, etkilerin ortaya çıktığı devletin de suçluları kovuşturmada meşru menfaati bulunmaktadır. Bu menfaati koruyan esas ise objektif ülkesellik ya da etki doktrini (*effects doctrine*) olarak adlandırılmaktadır. Ceza hukuku ile ilgili olarak Lotus Davası, özellikle devletin ülkesi dışında eylemde bulunan bir kişinin, o devletin ülkesinde zarara sebep olması hâlinde, bu kişiyi kendi kanunlarına göre yargılama ve cezalandırma hakkı olduğunu tanımıştır.¹⁸⁴

Mahkeme içtihatlarına bakıldığında, etki doktrinine ceza davalarından ziyade ticari davalarda başvurma eğilimi olduğu göze çarpmaktadır. ABD menşeli olarak rekabet hukuku davalarında kullanılmıştır fakat ABD mahkemeleri doktrini geniş kapsamlı bir biçimde uygulayınca, Avrupalı devletlerin itirazlarıyla karşılaşmıştır. Yalnızca ABD değil, Almanya ve Fransa gibi Avrupa Devletleri ve Avrupa Birliği tarafından da rekabet hukuku davalarında ülke dışı yetki kullanımlarının gerekçesi olarak etki doktrine başvurulmaktadır. Buna rağmen ilke, evrensel bir biçimde, ülke dışı yetki ileri sürmek için geçerli bir temel olarak kabul edilmemektedir.¹⁸⁵ Sınırlı koşullarda, devletin deniz alanlarındaki yetkisi ile ilgili özel kurallarda ifade edilebilir. Ekonomik olmayan tesislere, yasadışı yayınlara ve gemilerin neden olduğu kirliliğe ilişkin kurallar bu kurallara örnektir.¹⁸⁶

¹⁸² Aksar, a.g.e., 2012, 279.

¹⁸³ Ryngaert, A.g.e., 2015, 55, dipnot 16.

¹⁸⁴ Bantekas, a.g.m., March 2011, para. 4, 5; Oxman, a.g.m., November, 2007, para. 23.

¹⁸⁵ Kamminga, a.g.m., November, 2012, para. 15; Bantekas, a.g.m., March 2011, para. 5; Ryngaert, a.g.e., 2015, 56.

¹⁸⁶ Oxman, a.g.m., November, 2007, para. 26.

Devletler, suç bir yabancı ticari gemide işlenmiş olsa bile iç sularının herhangi bir yerinde işlenen suçlar için mutlak cezai yetkiye sahiptir. Ancak, kıyı Devletinin karasularında yabancı bir ticaret gemisinde işlenen suçlara ilişkin cezai yetkisi sınırsız değildir. Bir suçun kıyı devletinin kara ülkesini etkilediğinin gösterilmesi veya alınan tedbirlerin yasadışı uyuşturucu kaçakçılığını önlemeye yönelik olması veya bayrak Devletinin rızasının alınması hâlinde yetki kullanımına izin verilmektedir. Açık denizlerde ise genel kural, kendi bayrağını taşıyan gemilerde meydana gelen suçlar konusunda yalnızca bayrak devletinin cezai yetkiye sahip olmasıdır.¹⁸⁷

Hava sahasında işlenen suçlara ilişkin cezai yetki, sivil havacılıkla ilgili çeşitli özel terörle mücadele sözleşmeleri tarafından düzenlenmektedir. Bu sözleşmeler, ülke devletine, hava aracının tescil edildiği devlete, hava aracının iniş yaptığı devlete ve şüpheliyi yakalayan devlete diğer yetki iddialarını dışlamadan, eşit derecede cezai yetki sağlar.¹⁸⁸ Siber uzay (*cyberspace*) gibi suçun ülkeden bağımsız olduğu durumlarda, suçun unsurları bağlamında ülkesellik ilkesi özellikle zorlayıcı hâle gelmektedir. Siber suçlarda ülkesellik ilkesinin uygulanması durumunda, suçun işlendiği yerin birden fazla olma ihtimali yüksektir. Dolayısıyla yetki çatışmalarının çıkma riski de fazla olacaktır.¹⁸⁹

2.2.1.2. Vatandaşlık ilkesi

Devletler, kendilerine hukuksal bağlarla bağlı kişiler ve araçlar üzerinde birtakım yetkilere sahiptir. Bu yetkilerin kaynağı kural olarak uyrukluk (tabiiyet) bağıdır. Devlete uyrukluk bağıyla bağlı olanlar ise; gerçek ve tüzel kişiler, gemiler ve hava araçlarıdır.¹⁹⁰

Uygulamada, devletlerin hem vatandaşlarının ülke dışında işledikleri suçlar için hem de ülke dışında vatandaşlarına karşı işlenen suçlar için cezai yetki tesis ettikleri görülmektedir.¹⁹¹ Devletin kendi vatandaşlarının gerçekleştirdiği eylemlerde cezai yargı yetkisinin olması vatandaşlık ilkesi (*nationality principle*) ya da aktif kişilik ilkesi (*active personality principle*) olarak adlandırılmaktadır. Devletin kendi vatandaşlarına karşı

¹⁸⁷ Bantekas, a.g.m., March 2011, para. 6, 7. Bkz. United Nations Convention on the Law of the Sea, 10 December 1982, 1833 UNTS 396, No. 3136, md. 27, 97/1. Sözleşme bundan böyle “1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)” olarak anılacaktır. Sözleşme metni için bkz. Gündüz, a.g.e., 2014, 221-308.

¹⁸⁸ Bantekas, a.g.m., March 2011, para. 10.

¹⁸⁹ Ryngaert, a.g.e., 2015, 55, 56, dipnot 17.

¹⁹⁰ Pazarıcı, a.g.e., 2013, 60, 62-64.

¹⁹¹ Pazarıcı, a.g.e., 2013, 70.

gerçekleştirilen eylemlerde yetkili olması pasif kişilik ilkesi (*passive personality principle*) olarak kabul edilmektedir.¹⁹²

Yetki konusu olayın ülkesinde gerçekleştiği devletin ülkesel yetkisini engellemek amacıyla öne sürüldüğünde, vatandaşlık ilkesi iddiası politik olarak tartışmalı hâle gelebilmektedir. Ayrıca gittikçe artan sayıda devlet tarafından kabul edilmekte olan pasif kişilik ilkesinin kullanımı zaman zaman sorun yaratmaktadır. Bir terörist saldırı hâlinde ya da devletin vatandaşını yurt dışında koruduğu bazı durumlarda uygulanabilen pasif kişilik ilkesi, diğer devletlerin iç işlerine karışma iddialarına yol açarak politik ihtilaflara sebep olabilecektir. Diğer yandan ilke, her devletin ceza kanunlarını bilmesi beklenemeyecek olan bireylerin haklarının da ihlal edilebileceği düşüncesiyle eleştiriye uğramaktadır.¹⁹³

Pasif kişilik ilkesinin uluslararası örf ve âdet hukuku niteliği kesin olmasa da ilkenin, özellikle terörizmin kontrolü ile ilgili uluslararası antlaşmalarda tanımlanan suçlarla ilgili olarak, gittikçe artan biçimde kabul edildiği görülmektedir.¹⁹⁴

Gemiler, hava araçları ve uzay araçları özel yetki sorunlarına yol açmaktadırlar. Bu araçlar nitelikleri gereği hareket hâlinde ve farklı devletlerin ülkesinde ya da hava sahasında ya da açık denizde veya onun üzerindeki hava sahasında ya da dış uzayda ve dolayısıyla herhangi bir devletin ülkesel yetkisinin dışında bulunabilmektedirler. Gemideki/hava aracındaki¹⁹⁵/uzay aracındaki kişiler ya da buradaki eşyanın malikleri farklı devletlerin vatandaşı olabilmektedir. Bu sorunlara çözüm olarak bayrak kuralı kabul edilmiştir. Yani bir gemi tescil edildiği devletin tabiiyetinde kabul edilmektedir ve gemi ile gemide bulunan tüm kişi ve şeyler üzerinde, geminin tabiiyetinde bulunduğu devletin yetkisi

¹⁹² Aksar, a.g.e., 2012, 281, 286; Bantekas, a.g.m., March 2011, para. 13-19.

¹⁹³ Orakhelashvili, A. (2015). "State Jurisdiction in International Law: Complexities of a Basic Concept". In A. Orakhelashvili (Ed.). *Research Handbook on Jurisdiction and Immunities in International Law*. Edward Elgar Publishing Limited, 24; McCarthy, J. G. (1989). "The Passive Personality Principle and Its Use in Combatting International Terrorism". *Fordham International Law Journal*, 13(3), 325; Oxman, a.g.m., November, 2007, para. 34.

¹⁹⁴ Oxman, a.g.m., November, 2007, para. 36,

¹⁹⁵ İngilizce literatürde kullanılan "aircraft" terimi, İngilizce sözlükte "uçak veya helikopter gibi, uçabilen motorlu veya motorsuz herhangi bir araç" olarak tanımlanmıştır. Bkz. Cambridge Dictionary, (<https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/aircraft>, Erişim tarihi: 13.09.2022) Türkçe sözlükte ise "hava aracı" terimi; "hava taşıtı" teriminin eş anlamlısı olduğu belirtilmekle birlikte, İngilizce sözlükte yapılan tanıma benzer şekilde, "hava taşımacılığında kullanılan insanlı veya insansız her türlü araç" olarak tanımlanmıştır. Bkz. Türk Dil Kurumu Sözlükleri, (<https://sozluk.gov.tr/>, Erişim tarihi: 13.09.2022). Bu nedenle çalışmada, "aircraft" teriminin Türkçe karşılığı olarak "hava aracı" terimi kullanılmıştır. Diğer yandan, yerleşik kullanımının bu şekilde olması sebebiyle, *hijacking* kelimesinin Türkçe karşılığı için "uçak kaçırma" teriminin kullanılması uygun görülmüştür.

vardır. Modern teknolojinin gelişmesiyle birlikte, tescil devletinin yetkisi artık hava araçlarını ve uzay araçlarını da kapsayacak şekilde genişlemiştir.¹⁹⁶

Gerçek ya da tüzel kişilerin devletin vatandaşlığına sahip olup olmadığına o devletin iç hukuku karar verir. Yani vatandaşlık verme her devletin egemen yetkileri dahilindedir. Vatandaşlık vermenin sonuçları, ortaya çıkabilecek muhtemel ihtilaflar ve bir devletin vatandaşlık iddiasının diğer devletlerce kabul edilmek zorunda olup olmadığı konuları ise uluslararası hukuk çerçevesinde karara bağlanır. Uluslararası hukuk, bir devletin vatandaşlık iddiasının kabul edilebilmesi için devletle gerçek kişi arasında “gerçek bir bağ”ın mevcudiyetini aramaktadır. Günümüzde bu kural gemiler için de uygulanmaktadır.¹⁹⁷

2.2.1.3. Koruma ilkesi

Uyrukluğa bağlı olmaksızın birçok devlet, yabancıların ülke dışında, devletin güvenliğine karşı gerçekleştirdiği bazı suçlarla ilgili olarak kendisini yetkili kılmaktadır. Bu suçlar arasında en çok bilineni, yabancılar tarafından devletin ülkesi dışında gerçekleştirilen casusluk faaliyetleridir.¹⁹⁸ Vatan hainliği, hükümetin devrilmesine yönelik eylemler, sahte para ve göçmenlerle ilgili düzenlemeler,¹⁹⁹ resmi görevlilerine yalan beyanda bulunulması veya diplomatlarına yapılan saldırılar²⁰⁰ da örnekler arasındadır. Devletin nerede ve kim tarafından gerçekleştirilirse gerçekleştirilsin, güvenliğine karşı zararlı gördüğü bu tür eylemlere karşı ileri sürdüğü cezai yetkisinin dayanağı, koruma ilkesi (*protective principle*)’dir.²⁰¹

Antlaşmalar ve diğer kaynaklarda, teröristler ve onların destekçileri üzerinde yetki kullanımını sağlayacak şekilde koruma ilkesine çok fazla başvurulmamaktadır. Oysa çoğu terörist eylemin amacının hükümetlere baskı yapmak olduğu göz önünde bulundurulduğunda, bu ilkenin de ileri sürülebileceği söylenebilir. Böylece devletlerin hem terör eylemleri üzerindeki yetki esaslarını genişletme istekleri hem de bu eylemlerin önlenmesine ilişkin yükümlülüklerin artırılması talepleri karşılık bulabilecektir.²⁰² Koruma ilkesine internet casuslukları ya da sabotajlarının bir devletin güvenliğini tehdit etmesi hâlinde de

¹⁹⁶ Oxman, a.g.m., November, 2007, para. 29, 30.

¹⁹⁷ Bantekas, a.g.m., March 2011, para. 14; Oxman, a.g.m., November, 2007, para. 19.

¹⁹⁸ Pazarcı, a.g.e., 2013, 77, 78.

¹⁹⁹ Aksar, a.g.e., 2012, 282.

²⁰⁰ Oxman, a.g.e., 1981, 280.

²⁰¹ Aksar, a.g.e., 2012, 281.

²⁰² Oxman, a.g.m., November, 2007, para. 28.

başvurulabilmesine rağmen daha açık olan eğilim, yabancı kökenli internet içeriğinin yabancı yazar ve dağıtımçılarına etki doktrinin çeşitlerini uygulamaktır.²⁰³

2.2.1.4. Evrensellik ilkesi

Evrensellik ilkesi (*universality principle*) uyarınca her devletin, uluslararası toplumu derinden etkileyen bazı suçlar ile ilgili yetkisi olduğu kabul edilmektedir. Bu suç türünün ilk örneği deniz haydutluğu olmakla birlikte, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ortaya çıkan 1949 Cenevre Sözleşmeleri'nin ağır ihlalleri sistemi, evrensel yargı yetkisinin ileri sürülmesinde önemli bir aşama olmuştur. Günümüzde; Nuremberg ve Tokyo Uluslararası Ceza Mahkemeleri ile temeli atılan ve daha sonra Eski Yugoslavya ve Ruanda Uluslararası Ceza Mahkemeleri Statüleri'nde ve son olarak Roma Statüsü'nde kabul edilmiş bulunan savaş suçları, insanlığa karşı suçlar, soykırım suçu ve saldırı suçu hakkında, devletlerin evrensel yargı yetkisinin var olduğu kabul edilmektedir.²⁰⁴ Uluslararası hukuk tarafından tanımlanmış bu suçlarla ilgili olarak, ülkesi dışında ve yabancılar tarafından işlenmiş olsa bile, devletin yetkisi bulunmaktadır.²⁰⁵ Ayrıca söz konusu suçların faili yalnızca insan olabilir; çağdaş uluslararası hukukta diğer hukuk kişilerinin, özellikle de devletlerin cezai sorumluluğu kabul edilmemektedir.²⁰⁶

Deniz haydutluğunun uluslararası kamu düzenini hiçe saymasına cevaben her devlete, düzenleme ve yargılama yetkisi kadar uygulama yetkisi de tanınmıştır. Devletler, makul bir şüpheye binaen gemiye çıkabilmekte, el koyabilmekte ve failleri cezalandırabilmektedir.²⁰⁷ Diğer uluslararası suçlarda ise uygulamada, fail olduğu iddia edilen kişi yalnızca uygulama yetkisini ileri süren devletin ülkesi sınırları içinde bulunması hâlinde cezalandırılabilir.²⁰⁸

Diğer ülke dışı yetki ilkeleri, yetki iddiasında bulunan devlet ile vatandaşlık (aktif veya pasif kişilik ilkeleri) ya da siyasi bağımsızlık (koruma ya da güvenlik ilkesi) gibi bir bağlantıya dayanmaktadır. Evrensellik ilkesi ise, devletle olan belirli bir bağa değil, suçun

²⁰³ Oxman, a.g.m., November, 2007, para. 32.

²⁰⁴ Aksar, a.g.e., 2012, 283, 284.

²⁰⁵ Oxman, a.g.m., November, 2007, para. 37.

²⁰⁶ Kreß, a.g.m., March, 2009, para. 15..

²⁰⁷ Oxman, a.g.m., November, 2007, para. 38.

²⁰⁸ Ryngaert, a.g.e, 2015, 57.

ağırlığına bağlı olarak yetki ihdas etmektedir.²⁰⁹ Deniz haydutluğu suçunun soykırım, insanlığa karşı suçlar gibi suçlarla kıyaslandığından onlarla aynı ağırlıkta olmadığı malumdur. Bu nedenle Kreß, deniz haydutluğunun, eylemlerin ağırlığı üzerinden değil başka özel hususlar üzerinden açıklanması gerektiğini belirtmektedir. Yazara göre; bu eylemin örf ve âdet hukuku kuralı uyarınca evrensel yetkiye tabi bir suç olarak *sui generis* biçimde nitelendirilmesi, ülkesel egemenliğin yokluğuna ve özellikle de şüphelinin vatandaşlığı gibi alternatif yetki biçimleri için geleneksel esaslardan birini kurmanın zorluğuna dayanıyor gibi görünmektedir.²¹⁰

Uluslararası ceza hukuku gibi alanlarda daha merkezileşmiş uluslararası mekanizmalar bulunsa da usule ilişkin spesifik özellikler ve bu mekanizmalara ait bazı eksiklikler, bu suçlarla ilgili ulusal yetki iddialarının varlığını sürdürmesine engel olamayacaktır. Bilindiği üzere uluslararası ceza mahkemelerinin yetkisi sınırlıdır. Örneğin; Uluslararası Ceza Mahkemesi (UCM) yalnızca bir devletin suçu araştırıp soruşturamayacak durumda olması ya da araştırma ve soruşturma konusunda gönülsüz olması hâlinde yargı yetkisini kullanabilmektedir.²¹¹

İnsan haklarının korunması, terörist eylemlerin bastırılması ve bu çalışmanın konusunu oluşturan sivil havacılığın güvenliğine karşı eylemlerin önlenmesi için düzenlenen uluslararası antlaşmalar da dâhil olmak üzere birçok uluslararası antlaşma, bir evrensel yetki sistemi oluşturmaya oldukça yaklaşmıştır. Aşağıda görüleceği gibi, bu antlaşmalar uyarınca bir devletin ülkesinde bulunan şüpheliyi ya yargılaması ya da iade etmesi gerekmektedir.²¹²

2.2.2. Devletin Yetkisinin Sınırları ve Cezai Yetki Uyuşmazlıklarının Çözümü

Yetkiye ilişkin klasik sınırlandırma, her devletin, devlet gemisinin, diğer devlet mallarının ve diplomatik ve konsolosluk temsilcilerinin en azından yargılama ve uygulama yetkisinden bağımsız olmasıdır. Bir diğer sınırlandırma; hiçbir devletin görevlilerini, bir başka devletin ülkesine, söz konusu devletin rızası olmaksızın bir kişiyi yakalamak, mallarına el koymak ya da bir idari eylemde bulunmak üzere gönderememesidir. Ayrıca ülke devletinin ve

²⁰⁹ Ryngaert, a.g.e, 2015, 57.

²¹⁰ Kreß, a.g.m., March, 2009, para. 9.

²¹¹ Ryngaert, a.g.e., 2015, 2.

²¹² Oxman, a.g.m., November, 2007, para. 43; Oxman, a.g.e., 1981, 281.

kıyı devletinin yetkisi üzerinde; karasularında ve münhasır ekonomik bölgede seyrüseferin sağlanması ve kanalların, nehirlerin, limanların, demiryollarının, havayollarının vb. kullanılması gibi uluslararası ulaşımın korunması için oluşturulmuş sınırlandırmalar bulunmaktadır.²¹³

Devletlerin ülke dışı yetki kullanımını sınırlandıran yasaklayıcı kuralları ise, tahdidi olmamakla birlikte şu şekilde saymak mümkündür; diğer devletlerin iç işlerine müdahale yasağı, hakkın kötüye kullanılması yasağı (ölçülülük ilkesi), uluslararası nezaket kuralları, ülke dışı fiili duruma ilişkin düzenlemenin hayati gerekliliği, çatışan devlet menfaatlerini sıraya koyma ve ağırlıklarını belirleme kuralı, "*par in parem non habet iurisdictionem*" (eşitlerin birbirleri üzerinde yetkisi yoktur) kuralı, muhataplarını ikamet ettikleri ülkenin hukukuna aykırı bir şekilde davranmaya zorlayan ülke dışı düzenlemeler yapma yasağı.²¹⁴

Uluslararası hukukta, yetki genel olarak münhasır bir nitelikte değildir, yani bir eylem bir ya da daha fazla devletin yetki alanında olabilmektedir.²¹⁵ Bu nedenle de çakışan (mütedahil) yetkiler var olmaya devam etmektedir. Hangi devletin mahkemelerinin yetkili olduğunun belirlenmesi birçok sebepten dolayı zordur. İlk zorluk, kuralların yazılı olarak ya da bir sözleşme veya uluslararası örf ve âdet hukuku kuralı tarafından belirlenmemiş olması ile ilgilidir.²¹⁶ Onun yerine devletler tarafından yapılan ve diğer devletler tarafından ya reddedilen ya da rıza gösterilen bir dizi yetki iddiası bulunmaktadır. Retler ve kabuller çoğunlukla bir uluslararası enstrüman vasıtasıyla değil, ulusal kararlar (tek taraflı işlemler) vasıtasıyla ifade edilmektedir.²¹⁷ Çoğunlukla da iki ya da çok taraflı iade antlaşmaları ile sonuçlanan görüşmeler yapılmak suretiyle çözüm yoluna gidilmektedir.²¹⁸

Diğer bir zorluk sebebi; devletlere ulusal yetkilerini kullanıp kullanmamaya karar verme konusunda takdir yetkisi tanınmış olmasıdır. Bazı uluslararası sözleşmeler, devletleri, çeşitli yetki esaslarını iç hukuklarına dahil etmekle yükümlü kılsalar da çoğunlukla suçların

²¹³ Oxman, a.g.m., November, 2007, para. 46, 47, 48.

²¹⁴ Kramp, K. (1993). *Die Begründung und Ausübung staatlicher Zuständigkeit für das Verbot länderübergreifender Fusionen nach dem geltenden Völkerrecht*. Duncker & Humblot, 194-220'den aktaran Zalucki, a.g.m., 2015, 411.

²¹⁵ Brownlie, I. (2008). *Principles of Public International Law*. Oxford University Press, 312.

²¹⁶ Inazumi, M. (2005). *Universal Jurisdiction in Modern International Law: Expansion of National Jurisdiction for Prosecuting Serious Crimes under International Law*. Antwerpen-Oxford: Intersentia, 171.

²¹⁷ Reisman, a.g.e., 1999, xiii.

²¹⁸ Bantekas, a.g.m., March 2011, para. 2.

kovuşturulması konusunda devletlere zorunluluk getirmemektedirler. Devletlerin ilgili suçları yargılaması, tamamen onların siyasi tercihlerine kalmaktadır.²¹⁹

Diğer yandan, uluslararası suçlarla ilgili olarak tüm devletlere tanınan evrensel yetkinin, örf ve âdet hukuku yoluyla oluşturulmuş bir münhasır yetki alanı olduğu söylenebilir.²²⁰ Yine de yukarıda bahsedildiği üzere, Roma Statüsü tarafından UCM'ye tanınan ikincil yetki dışında, devletleri yetki kullanmamaları hâlinde iadeye zorlayan herhangi bir kural yoktur. Terörizm, işkence, sivil havacılığın güvenliği gibi konularda,²²¹ evrensel yetki sistemine yakın bir sistem oluşturulan uluslararası antlaşmalarla, münhasır bir yetki alanı daha oluşturulmuştur. Bu konularda devletlere kovuşturma yükümlülüğü de getirilmiştir. Tabii bunun için eylemi gerçekleştiren kişinin söz konusu devletin ülkesinde olması ve ikinci bölümde bahsedileceği üzere, devletin bu kişiyi iade etmiyor olması gerekmektedir (*aut dedere aut judicare*/ iade et ya da yargıla ilkesi).²²² Antlaşmaların diğer tipik unsurları ise; söz konusu suçları iade edilebilir suçlar olarak düzenleyerek ve örf ve âdet hukuku kuralı olan siyasi suç istisnasının uygulanmasını önleyerek iadeye imkân sağlayan hükümlerdir.²²³

Genel anlamda yetkiler arasında altlık-üstlük veya öncelik-sonralık ilişkisini açıkça belirten bir örf ve âdet hukuku kuralı bulunmamaktadır.²²⁴ En çok ilgisi bulunan ya da en çok etkilenen devlete, hatta ülke devletine dâhi öncelik tanıyan bir kural yoktur.²²⁵ Münhasır yetki alanı yaratan söz konusu antlaşmalarda da izin verilen yetki iddiaları, herhangi birine öncelik verilmeksizin, yalnızca liste hâlinde belirlenmiştir. Yetkiler arasında hiyerarşi ilişkisi yoktur. Belirli bir durumla ilgili olarak birden fazla devlet yetki iddiasında bulunabilmekte ve hiçbir iddianın tek başına kesin ve nihai olduğu kabul edilmemektedir. Uygulamada ise; yetki iddiasında bulunan devlet ile yetki konusu arasındaki makul bağlantı zayıf olsa bile, yakalayan veya suçlunun teslim edildiği veya iade edildiği devlet, yalnızca suçlunun oradaki fiziksel mevcudiyeti sebebiyle çok daha güçlü bir yetki argümanına sahip olmaktadır.²²⁶

²¹⁹ Inazumi, a.g.e., 2005, 171.

²²⁰ Brownlie, a.g.e., 2008, dipnot: 92.

²²¹ Örnekleri parada sahtecilik, uyuşturucu ticareti, köle ticareti, insan kaçakçılığı, koruma altındaki kişilere saldırı, kara para aklama, organize suç örgütü üyeliği, siber suçlar, rüşvet şeklinde çoğaltmak mümkündür. Kreß, a.g.m., March, 2009, para. 7, 8.

²²² Brownlie, a.g.e., 2008, 312, 313; Ryngaert, a.g.e., 2015, 53, 54.

²²³ Kreß, a.g.m., March, 2009, para. 6.

²²⁴ Inazumi, a.g.e., 2005, 172.

²²⁵ Ryngaert, a.g.e., 2015, 62. Sorunun çözümü için doktrinde; ülkesel yetkinin tercih edilmesi, menfaatlerin ölçülmesi, suçun ağırlığının kıyaslanması gibi rehber ilkeler ileri sürülmektedir. Bu ilkeler yalnızca yol gösterici niteliktedir; herhangi bir hukuki değerleri yoktur. Bkz. Inazumi, a.g.e., 2005, 173-195.

²²⁶ Bantekas, a.g.m., March 2011, para. 1.

Devletler, yetki sorunlarının üstesinden gelebilmek için yetkileri belirli bir kurala göre devletlere tahsis eden bu tip özel uluslararası antlaşmalar²²⁷ yapmak suretiyle, esasen bir ceza hukuku kuralının uluslararasılaşması üzerinde uzlaşmakta ve uluslararası hukuk çerçevesinde bir suç yaratmaktadırlar.²²⁸ Dolayısıyla çok taraflı uluslararası antlaşmalarla düzenlenmiş olan sivil havacılığın güvenliğine karşı eylemler, terim olarak birer uluslararası suç teşkil etmekte, söz konusu antlaşmalar da uluslararası ceza hukukunun bir parçasını oluşturmaktadır.²²⁹

Çoğu yetki sorununun çok taraflı bir uluslararası antlaşmaya yoluyla çözülebileceği düşüncesi teorik düzeyde doğru olabilir. Uygulamada ise, çok taraflı antlaşmalara ve merkezi bir yapıya ulaşmak oldukça zordur.²³⁰ Devletlerin özerklik talepleri uluslararası yetki sisteminin öncül ve itici gücü olmaya devam etmektedir. Bu nedenle devletler, münferiden küresel yönetişimde başat olmaya devam edeceklerdir. Özerk olduğu varsayılan devletler ne kadar çok birbirleri ile etkileşim içinde ve karşılıklı olarak bağımlı olurlarsa, yetkiye ilişkin çatışmalar da o kadar sık ve şiddetli olacaktır.²³¹

Reisman yirmi yıl kadar önce, uluslararası yetkinin sınırlı araçlarının mevcut sorunları çözmek için yeterli görünmediğini, gelecekteki sorunları düşününce oldukça ilkel olduklarını belirtmiştir. Ona göre, belirli alanlara ya da uyuşmazlıklara ilişkin devletlere yetki tahsis eden spesifik normlar uzun ömürlü olmayacaktır. Etkisi en fazla olacak olan durumlarda dahi norm, muhtemelen bir siyasi çözümün uzlaşısı olmaya devam edecektir. Dolayısıyla acil bir biçimde dünya çapında kabul edilen bir yöntemin geliştirilmesi şarttır.²³² Günümüzde de bu aciliyet geçerliliğini korumaktadır. Birçok alanda olduğu gibi sivil havacılığın güvenliğine ilişkin olarak da uluslararası antlaşmalar ve uluslararası örgüt kararları, kapsamaları dışındaki hukuka aykırı eylemlere uygulanamayacak; bu eylemlerle ilgili yetki uyuşmazlıkları çözümsüz kalacaktır. Aynı konuda çok sayıda devlet yetki iddiasında bulunabileceği gibi, hiçbir devletin yetki kullanmaması üzerine eylemlerin kovuşturulamaması da mümkündür.

²²⁷ Reisman, a.g.e.,1999, xix.

²²⁸ Kreß, a.g.m., March, 2009, para. 8.

²²⁹ Esasen “uluslararası ceza hukuku” kavramının içeriği son derece muğlaktır. Devletlerin ülke dışında uygulanacağını kabul ettikleri ulusal ceza hukuku kuralları ile ülke dışı cezai yetkilerini belirlerken uymaları gereken uluslararası hukuk kuralları; hatta cezai meselelerde uluslararası iş birliğini düzenleyen uluslararası ve ulusal hukuk kuralları da bu kavramı karşılamaktadır. Günümüzde geçerli olan dar anlamda uluslararası ceza hukuku ise; soykırım, insanlığa karşı suçlar, savaş suçları ve saldırı suçuna ilişkin kuralları ifade etmektedir. Söz konusu suçlar, dar anlamda uluslararası suçlar olarak adlandırılmaktadır. Bkz. Kreß, a.g.m., March, 2009, para. 1-15.

²³⁰ Ryngaert, a.g.e., 2015, 74.

²³¹ Reisman, a.g.e.,1999, xi, xiv; Meyer, J. A. (2010-2011). “Dual Illegality and Geoambiguous Law: A New Rule for Extraterritorial Application of U.S. Law”. *Minnesota Law Review*, 95(1), 123.

²³² Reisman, a.g.e.,1999, xxi.

2.3. Devletin Hava Sahasındaki Yetkisi

Hava sahası, ulusal hava sahası ve uluslararası hava sahası olmak üzere ikiye ayrılır. Ulusal hava sahası, bir devletin ülkesi üzerindeki hava sahasını ifade ederken; devletlerin ulusal hava sahaları dışında kalan hava sahası ise uluslararası hava sahasını oluşturmaktadır.²³³ Aynı zamanda “devletin hava ülkesi” olarak da adlandırılan²³⁴ ulusal hava sahasının dış sınırı, karasularının bitiş çizgisidir. Bu çizgi yatay sınırı oluşturmaktadır. Ulusal hava sahasının dikey sınırı, yani maksimum yüksekliğe ulaştığı nokta ise; uygulanan uluslararası hukukta hâlâ üzerinde uzlaşmaya varılamamış olan, uzayın başlangıç noktasıdır.²³⁵

1944 Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi²³⁶ her devletin ülkesi üzerindeki hava sahasında münhasır egemenliği olduğunu belirtirken devletin ülkesinin; onun egemenliği, koruması veya mandası altındaki karasal alanlar ve karasuları olduğunu hüküm altına almıştır.²³⁷ Devletin ülkesi üzerindeki hava sahasında münhasıran egemen olduğu kuralı, devletlerin özellikle Birinci Dünya Savaşı sırasındaki tutumlarından itibaren, aynı zamanda bir örf ve âdet hukuku kuralı hâline gelmiştir. Şikago Sözleşmesi’nin 1. maddesi de esasen, tartışmasız bir biçimde, bu örf ve âdet hukuku kuralının kodifiye edilmiş hâlidir. Dolayısıyla yalnızca Sözleşme’ye taraf olan devletler değil devletlerin tümü, ulusal hava sahalarında egemenliği haizdir.²³⁸

²³³ Pazarcı, a.g.e., 2013,413, 414.

²³⁴ Bkz. Günel, a.g.e., 2010, 80.

²³⁵ Yunanistan, devlet uygulamaları ile de teyit edilen bu kurala aykırı olarak, hava sahasının karasularını aşacak biçimde 10 mil olduğu iddiasındadır. Bkz. Pazarcı, a.g.e., 2013, 413, 414.

²³⁶ Convention on International Civil Aviation, 7 December 1944, 15 UNTS 295, No. 102. Türkiye de Sözleşme’nin tarafıdır. Bkz. R.G. 12 Haziran 1945, Sayı 6029. Sözleşme, bu çalışmada kısaca “Şikago Sözleşmesi” olarak anılacaktır. Sözleşme metninin Türkçe karşılığı olarak ise; resmi çeviriden ziyade günümüz Türkçesine daha yakın olduğu düşünülerek, Günel tarafından sadeleştirilmiş olan metin esas alınmıştır. Bkz. Günel, a.g.e., 2010, 272-300.

²³⁷ Şikago Sözleşmesi md. 1, 2. Coğrafi olarak düşünüldüğünde, bir devletin ülkesi üç boyutlu bir bölgeyi ifade etmektedir. Yeryüzünün yüzeyini, onun altındaki bir bölümü ve yeryüzünün üzerindeki alanın bir bölümünü içerir. Hukuki olarak düşünüldüğünde ise bir devletin ülkesi; uluslararası hukuk tarafından bir devlete münhasıran ulusal egemenlik hakkının tanındığı söz konusu üç bölge olarak tanımlanabilir. Cooper, J. C. (July, 1951). “High Altitude Flight and National Sovereignty”. *The International Law Quarterly*, 4(3), 411.

²³⁸ Bkz. Akipek, Ö. İ. (1959). *Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu*. Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları: 134, 106-109; Hobe, S. (May, 2019). “Airspace”. *Max Planck Encyclopedias of International Law*, para. 2, (<https://opil.ouplaw.com/search?sb=ae60869c-6d71-1014-90bf-c1927c3ed365>, Erişim tarihi: 03.01.2021); Cheng, B. (1962). *The Law of International Air Transport*. London: Stevens & Sons Limited, New York: Oceana Publications Inc., 120. Devletin egemenliği, uygulamada dinamik bir evrime tabidir. Uluslararası havacılıkta egemenlik uygulamaları; devlet içerisindeki düzenlemelerin yanı sıra, devletler ve uluslararası/ulus üstü örgütler arasındaki düzenlemelere göre tekrar tekrar nitelendirilmektedir. Aynı zamanda uygulamalar, hava işletmelerinin serbestleştirilmesine ve bu işletmelerin sağlayıcılarının özelleştirilmesine bağlıdır. Bkz. Mendes de Leon, P. (2002). “The Dynamics of Sovereignty and Jurisdiction in International Aviation Law”. In G. Kreijen, M. Brus, J. Duursma, E. De Vos and J. Dugard. *State, Sovereignty, and International Governance*. Oxford: Oxford University Press, 486.

Uluslararası hava sahasında geçerli olan rejim ise serbestliktir.²³⁹ Cheng; Şikago Sözleşmesi'nde açık bir şekilde belirtilmemiş olmakla birlikte taraf devletlerin, açık deniz ve sahipsiz ülkeler (*terra nullius*)²⁴⁰ üzerindeki hava sahasının ulusal egemenliğe tâbi olmadığını dolaylı olarak kabul etmiş görüldüğünü söylemektedir.²⁴¹ Uluslararası deniz hukuk sözleşmelerindeki açık denize²⁴² ve açık denize yollama yapılmış olması dolayısıyla münhasır ekonomik bölgeye²⁴³, bitişik bölgeye²⁴⁴ ve kıta sahanlığına²⁴⁵ ilişkin hükümlerde de bu deniz alanlarının üzerindeki hava sahasında tüm devletlere ait hava araçlarının uçuş serbestisi olduğu hüküm altına alınmıştır. Ayrıca tüm hava araçları, takımda devletlerinin belirlediği hava koridorlarından takımda geçişi hakkına²⁴⁶ ve uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlardan transit geçiş hakkına²⁴⁷ sahiptir. Deniz hukukunun aksine, hava hukukunda hava araçlarına karasularının üzerinden ya da yüzeyinden zararsız geçiş hakkı öngörülmemiştir.²⁴⁸

Devletler, ulusal hava sahasında münhasır egemen olmaları sebebiyle burada münhasıran egemen yetkiler kullanma hakkına sahiptirler.²⁴⁹ Bu durumun zorunlu sonucu olarak her devlet, kendi yüksek menfaatlerini korumak amacıyla istediği konuda düzenleme yapabilecek ve havada seyrüseferin emniyetini sağlayacak her türlü tedbiri alabilecektir.²⁵⁰ Tabii bu yetkilerini kullanırken, uluslararası hukuka da uygun hareket edeceklerdir.

Ulusal hava sahasında uçacak olan hava araçlarını devamlı surette teknik bir denetim altında bulundurmak ve seyrüsefer düzen ve talimatlarına uymayanlar hakkında cezai tedbirler almak isteyen her devletin, hava aracının kimliğini hızlı ve güvenli bir şekilde tayin edebilmesi gerekmektedir. Hava aracının kimliğinin belirlenmesi için ise hava aracının

²³⁹ Pazarcı, a.g.e., 2013, 415.

²⁴⁰ Sahipsiz ülke (*terra nullius*), hiçbir devletin egemenliği altında olmayan ülke anlamına gelmektedir. Bkz. Pazarcı, a.g.e., 2013, 237.

²⁴¹ Cheng, a.g.e., 1962, 121.

²⁴² Convention on the High Seas, 29 April 1958, 450 UNTS 82, No. 6465, md. 2. Sözleşme bundan böyle "1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi" olarak anılacaktır. Sözleşme metni için bkz. Gündüz, A. (2014). *Milletlerarası Hukuk*. R. V. Günel (Ed.). (Güncellenmiş ve Genişletilmiş 7. Baskı). İstanbul: Beta, 208-214. Ayrıca bkz. BMDHS, md. 87.

²⁴³ BMDHS, md. 58/1.

²⁴⁴ BMDHS, md. 86 uyarınca bitişik bölge için açık denize ilişkin hükümler geçerlidir. Ayrıca Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, 29 April 1958, 516 UNTS 206, No. 7477, md. 24/1. Sözleşme bundan böyle "1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (KBBS)" olarak anılacaktır. Sözleşme metni için bkz. Gündüz, a.g.e., 2014, 198-204.

²⁴⁵ BMDHS, md. 78 uyarınca kıta sahanlığı, üzerinde bulunan suların ve hava sahasının hukuki rejimini değiştirmeden, karasularının ötesindeki kıta sahanlığı üzerinde de uçuş serbestliği geçerli olacaktır.

²⁴⁶ BMDHS, md. 53/2.

²⁴⁷ BMDHS, md. 38/1.

²⁴⁸ Hobe, a.g.m., May, 2019, para. 5.

²⁴⁹ Hobe, a.g.m., May, 2019, para. 14, 22.

²⁵⁰ Göknil, M. N. (1951). *Hava Hukuku*. İstanbul: Fakülteler Matbaası, 123.

üzerine, oldukça uzak mesafeden seçilebilecek ve aracın tescil edildiği resmi sicildeki kayda karşılık gelecek bazı harf ve rakamlar (tescil işareti) koyulmaktadır.²⁵¹ Şikago Sözleşmesi'nde hava araçlarının, tescil edildikleri devletin tabiiyetinde oldukları hüküm altına alınmıştır.²⁵² Hava araçları üzerindeki denetim hak ve yükümlülüğünün, teşvik ve vergi muafiyetleri, kabotaj gibi milli hava araçlarına münhasır olarak tanınan çeşitli imtiyaz ve izinlerin, dost ve düşman, taraf ve taraf olmayan devletlere yapılan muamelelerin ölçütü, işte bu tabiiyettir.²⁵³ Ayrıca hava aracının tek başına tabiiyete sahip olması, sahibini veya işletenini hesaba katmaksızın ona doğrudan hak ve yükümlülüklerin tanınmasının önünü açmaktadır.²⁵⁴

Hava aracının tabiiyeti, hava aracının belirli bir devletle arasında özel bir ilişki olduğu anlamına gelmektedir. Tescil devleti olarak da adlandırılan bu devlet, söz konusu hava aracına uluslararası hukuk tarafından tanınmış olan ayrıcalıkları etkin hâle getirme yetkisine sahiptir. Aynı zamanda diğer devletlerle karşılıklı olarak, uyrukluğunda bulunan hava aracının uluslararası hukuka uygun olarak idare edilmesinden de sorumludur ki bu kural, deniz hukukunda gemi ve bayrak devleti arasındaki ilişkiye uygulanan kural ile birebir aynıdır.²⁵⁵ Uluslararası havacılığın kurallaşmasına ilişkin ilk çok taraflı girişim olan 1910 Paris Konferansı'na²⁵⁶ sunulan Birinci Komisyon raporuna göre; konferansa katılan devletlerin çoğunluğu, hava aracının diğer devletlere karşı sorumlu olan belirli bir devletin kontrolü altında olması ve hava aracının kendisinin de bu devletin koruması altında olması gerektiğini düşünmektedir. Ayrıca raporda; devlet ve hava aracı arasındaki bu sorumluluk ve koruma ilişkisinin bir tabiiyet ilişkisi olduğu ve bu ilişkinin, gemi ile bayrağını taşıdığı devlet arasındaki ilişkiye benzer nitelikte olduğu belirtilmiştir.²⁵⁷

²⁵¹ Şerif, R. (1934). *Hava Hukuku*. İstanbul: Akşam Matbaası, 24. Uluslararası hava seyrüseferine katılan her hava aracı, tabiiyet ve tescil işaretlerini taşımak zorundadır. Bkz. Şikago Sözleşmesi, md. 20.

²⁵² Şikago Sözleşmesi, md. 17. Bir hava aracının birden fazla devlete tescil edilmesi geçerli değildir fakat bir devletten diğerine tescilin nakli mümkündür. Bkz. Şikago Sözleşmesi, md. 18. Hava aracının bir devlette tescili veya tescilin nakli, o devletin kanunlarına ve düzenlemelerine göre gerçekleştirilir. Bkz. Şikago Sözleşmesi, md. 19.

²⁵³ Göknıl, a.g.e., 1951, 144.

²⁵⁴ Cheng, a.g.e., 1962, 128.

²⁵⁵ Cooper, J. C. (1967). "Backgrounds of International Public Air Law". *Yearbook of Air and Space Law*, 31. Bkz. Milde, M. (2008). *International Air Law and ICAO*. Utrecht, Netherlands: Eleven Publishing, 76.

²⁵⁶ Konferans'ta oluşturulan taslak sözleşme, 1919 Paris Sözleşmesi'nin temelini oluşturmaktadır. Bkz. Dempsey, P. S. (2018). "Multilateral Conventions in International Aviation". *SSRN*, 4, (https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3295916, Erişim tarihi: 01.10.2021).

²⁵⁷ Conférence internationale de navigation aérienne, Paris, 1910, Procès-verbaux des séances et annexes, Paris, Imprimerie nationale, 1910, 74'ten aktaran Cooper, J. C. (1950). "National Status of Aircraft". *Journal of Air Law and Commerce*, 17, 299, 300.

Cooper; 1944 Şikago Sözleşmesi metninin ve Sözleşme'nin kabulüne kadarki sürecin hem örf ve âdet hukuku hem de antlaşmalar hukuku anlamında, 1910 Paris Konferansı Birinci Komisyonunun raporundaki ifadelerin geçerliliğini doğruladığını ifade etmektedir. Yazara göre bugün hiç kimse, hava aracını bir devletin koruması ve sorumluluğunda olduğunu ve bu durumun hava aracı ile söz konusu devlet arasında yarattığı bağın, gemi ile bayrak devleti arasındaki bağ olan tabiiyete işaret ettiğini inkâr edemez.²⁵⁸

Bayrak devletinin bir gemi ve kullanıcıları üzerindeki egemenliği, gemidekiler üzerinde egemenliğini icra etme konusunda bu devlete münhasır bir yetki verir.²⁵⁹ Buna ilişkin bir hüküm 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nin 5. maddesinde yer almaktadır. Maddeye göre devlet; idari, teknik ve sosyal meselelerde bayrağını taşıyan gemi üzerinde etkin şekilde yetki ve kontrol icra etmelidir.²⁶⁰ Aynı hüküm BMDHS'nin 94. maddesinde de yer alır.²⁶¹ Ayrıca yine bu maddeye göre her devlet, özellikle; bayrağını taşıyan her bir gemi ve kaptanı, zabıt ve mürettebatı üzerinde, gemiyle ilgili idari, teknik ve sosyal meselelerle ilgili olarak iç hukukuna göre yetkili olmayı üstlenecektir.²⁶² Şikago Sözleşmesi'nde tescil devletinin yetkisine ilişkin açık bir hüküm bulunmamakla birlikte, 12. maddenin bu ihtiyacı karşıladığı söylenebilir.²⁶³ Hem ülkesel hem de kişisel yetkiyi düzenleyen maddeye göre her devlet; kendi hava sahasında uçan veya kendi uyrukluğunda olup tescil işaretlerini taşıyan her hava aracının, bulundukları yerde yürürlükte olan uçuşa ilişkin kural ve düzenlemelerine riayet etmesini teminat altına almalıdır. Ayrıca devletlerin her biri, söz konusu düzenlemelere uymayan kişileri cezalandırmayı taahhüt etmişlerdir.²⁶⁴

Şikago Sözleşmesi'nde özel bir hükümle düzenlenmemiş olan bir başka konu, tescil devletinin açık deniz üzerindeki hava sahasında bulunan hava araçları üzerindeki münhasır yetkisidir. Serbestlik rejimi sebebiyle, açık deniz üzerindeki hava sahasında bulunan hava araçları üzerinde, kıyı devletinin ya da herhangi başka bir devletin yetkisi yoktur.²⁶⁵ Zira açık deniz üzerindeki hava sahasında bulunan hava aracına tabiiyet atfetmek, bu hava sahasının

²⁵⁸ Cooper, a.g.m., 1950, 308.

²⁵⁹ Abeyratne, R. (2009). "Registration of Aircraft: Legal and Regulatory Issues". *Annals of Air and Space Law*, 34, 179.

²⁶⁰ 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi, md. 5/1.

²⁶¹ BMDHS md. 94/1. Gündüz'ün çevirisinde, söz konusu maddede geçen "*jurisdiction*" kelimesine karşılık olarak "yargı yetkisi" kavramı kullanılmıştır. Oysa burada bahsedilen genel olarak "devletin yetkisi"dir.

²⁶² BMDHS md. 94/2-b. Maddenin bu fıkrasında da esasen "*jurisdiction*" kelimesiyle, genel olarak "devletin yetkisi" kavramı kastedilmiştir.

²⁶³ Aynı yönde bkz. Köni, a.g.e., 1977, 73, 74.

²⁶⁴ Şikago Sözleşmesi, md. 12.

²⁶⁵ Hobe, a.g.m., May, 2019, para. 6.

hiçbir devletin ülkesel egemenliğine tâbi olmadığı ilkesinin doğal sonucu olarak kabul edilebilir. Aksi hâlde bu hava sahasında hava aracı ile ilgili olarak otorite boşluğu olacaktır. Uluslararası Hukuk Komisyonunun açık denizdeki gemiler için söylediği gibi;²⁶⁶ “...herhangi bir otoritenin bulunmaması kaosa yol açacaktır; denizlerin serbestliği ilkesinin asli tamamlayıcılarından biri, bir geminin tek bir devletin bayrağını taşıması ve bu devletin yetkisine tâbi olmasıdır.”²⁶⁷ Nitekim 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi’nde²⁶⁸ ve BMDHS’de²⁶⁹ gemilerin, bayrağı altında seyrettikleri devletin münhasır yetkisinde oldukları hüküm altına alınmıştır.

Dolayısıyla uluslararası hava sahasında bulunan bir hava aracı, tescil devletinin düzenlemelerine tabidir. Ayrıca tıpkı deniz hukukunda olduğu gibi, hava aracı sahipleri ve işletenleri de yabancı devletler tarafından gerçekleştirilen hukuka aykırı eylemlere karşı, korunma amacıyla tescil devletine başvuracaklardır.²⁷⁰ Burada da tescil devletine münhasır olan yetki, ülkesel yetkide olduğu gibi yalnızca uygulama yetkisidir. Yani açık deniz üzerindeki hava sahasında, hukuka aykırılık dolayısıyla, ancak tescil devleti bir hava aracına müdahalede bulunabilecektir. Diğer devletler ise makul bir bağlantının varlığı hâlinde düzenleme yetkisini kullanabileceklerdir.²⁷¹

Açık deniz üzerindeki hava sahasında geçerli olan ve hava araçları tarafından uyulması gereken diğer kurallar ise Şikago Sözleşmesi’ne göre bu sözleşme çerçevesinde oluşturulacak olan kurallardır. Taraf devletlerin her biri, söz konusu kuralları ihlal eden kişileri yargılamayı yükümlenmiştir.²⁷² Bu hükmün ön koşulu, tescil devletinin açık deniz üzerindeki hava sahasında bulunan hava aracı üzerindeki münhasır yetkisidir. Zira uluslararası hava sahasındaki serbestlik rejimi dolayısıyla ancak tescil devleti hava aracının buradaki kurallara uymasını sağlayabilecektir.²⁷³ Aynı sebeple kuralları ihlal eden kişileri yargılayacak olan devlet de sözleşmeye taraf devletlerin tümü değil, tescil devletidir.²⁷⁴ Şikago Sözleşmesi

²⁶⁶ Grief, N. (1994). *Public International Law in the Airspace of the High Seas*. Dordrecht, The Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers, 70.

²⁶⁷ ILC ‘Report of the International Law Commission on the Work of its Eighth Session’ (4 July 1956) Un Doc. A/CN.4/104, 279.

²⁶⁸ 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi, md. 6/1.

²⁶⁹ BMDHS md. 92/1.

²⁷⁰ Dempsey, P. S. (2008). *Public International Air Law*. Montreal: McGill University Institute and Centre for Research in Air and Space Law, 46.

²⁷¹ Aynı yönde bkz. Grief, a.g.e., 1994, 80.

²⁷² Şikago Sözleşmesi, md. 12.

²⁷³ Grief, a.g.e., 1994, 78.

²⁷⁴ Carroz, J. (1959). “International Legislation on Air Navigation over the High Seas”, *Journal of Air Law and Commerce*, 26(2), 172.

çerçevesinde oluşturulan kurallar ise, USAÖ tarafından yürürlüğe koyulan güvenlik ve seyrüsefer ölçütlerini ifade etmektedir.²⁷⁵

Hava aracının tabiiyetinin belirlenmesinin esas önemi, hava sahasındaki uçuşlarla ilgili olarak devletler arasında iş birliğinin ve uyumun sağlanmasındadır. Bu temel anlayış olmaksızın hava aracının devletlerin ülkelerini katetmesi imkânsız hâle gelecektir. Hava sahası ihlallerinin belirlenmesi ve kontrol edilmesi, güvenli olmayan hava araçlarına ve ehliyetsiz pilotlara karşı alınan tedbirlerin denetimi daha fazla zorlaşacaktır. Ayrıca hava aracında gerçekleşen eylemlere ilişkin tazminat ve cezalandırmalara hangi hukuka göre karar verileceğinin ve hangi mahkemelerinin yetkili olduğunun belirlenmesinde, hava aracının tabiiyeti kolay bir yöntem teşkil etmektedir.²⁷⁶

Hava aracı ile hava aracında bulunan tüm kişi ve şeyler üzerinde, hava aracının tabiiyetinde bulunduğu devletin yetkisi bulunmaktadır. Diğer yandan devletlerin hava ülkelerinde münhasır egemen olmaları ve burada münhasıran egemen yetkilere sahip olmaları dolayısıyla bu alanda bulunan hava araçları, kişiler ve eşya söz konusu devletin hukukuna tâbi olacaktır.²⁷⁷ Bu durumda da bayrak devleti ile hava aracının ülkesinde bulunabileceği diğer devletlerin, hava aracında meydana gelen meselelerle ilgili ayrı ayrı yetkilerinin belirlenmesi sorunu ortaya çıkmaktadır.²⁷⁸ Nitekim hava araçlarında işlenen suçlarda hangi devletlerin cezai yetkisinin olacağı doktrinde uzun tartışmalara neden olmuş ve sonunda, aşağıda görüleceği gibi Uluslararası Havacılık Örgütü bünyesinde çok taraflı bir uluslararası antlaşma oluşturma çalışmalarına başlanmıştır.²⁷⁹

2.4. Terim Sorunu ve Tarihsel Gelişim: Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerin Kapsamı, Tarihsel Seyri, Terör Eylemi ve Uluslararası Suç Niteliği, Devletler Arasındaki Cezai Yetki Uyuşmazlıkları

Havacılık bazı uluslar için gurur, prestij ve küresel alanda faaliyet gösterme özelemlerinin bir sembolüdür.²⁸⁰ Üstelik kasten ya da kazaen gerçekleşen sivil havacılık

²⁷⁵ Dempsey, a.g.e., 2008, 46.

²⁷⁶ Oduntan, G. (2012). *Sovereignty and Jurisdiction in the Airspace and Outer Space*. Oxon: Routledge, 71.

²⁷⁷ Çağa, T. (1963). *Hava Hukuku Cild I: Genel Kısım*. İstanbul: Doğan Kardeş Matbaacılık Sanayii A. Ş., 181, 182.

²⁷⁸ Cooper, a.g.m., 1950, 308, 309.

²⁷⁹ Çağa, a.g.e., 1963, 181, 182.

²⁸⁰ Dempsey, P. S. (1987). *Law and Foreign Policy in International Aviation*. New York: Transnational Publishers, 1, 2.

felaketleri, medya tarafından nadir olaylar olarak muamele görmektedirler. Bu haberler gazetelerin ana sayfalarında yer alırlar, dergilerin kapak konusunu oluştururlar; haber yayını yapan televizyon programlarında ve elektronik medya sayfalarında ilk sırada anons edilirler. Tüm bu nedenlerle de ticari hava araçları, terörist saldırıların önde gelen hedeflerinden biri olagelmıştır.²⁸¹ Ayrıca havacılık önemli bir küresel iş kolu ve küresel ekonominin önemli bir itici gücüdür. Bu nedenle sivil havacılığın güvenliğine hukuka aykırı eylemlere karşı sıkı önlemler alınması hayati önem taşımaktadır.²⁸²

Havacılık gerçekten de istatistiksel olarak en emniyetli ulaşım aracıdır fakat tamamen emniyetli olacağını söylemek mümkün değildir.²⁸³ Kara ve deniz araçları ile kıyaslandığında, hava araçları oldukça yüksek hızda hareket etmektedirler. Ayrıca normal şartlar altında bir hava aracı uçuş esnasında sabit kalmaz. Yani diğer araçların sahip olduğu fren mekanizmasından yoksundur. Herhangi bir kaza söz konusu olduğunda en ölümcül kaza hava araçları ile gerçekleşmektedir.²⁸⁴

2.4.1. Sivil Havacılığın güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerin Kapsamı

Havacılığın bir numaralı gereksinimi olan emniyet (*safety*); insan hayatı, eşya ve çevre için herhangi bir tehlikenin yokluğu olarak tanımlanabilir. Hava araçlarının ve ona bağlı tüm insan gücünün lisanslandırılması ve bu işlemlerin uluslararası standartlara uygun olarak yerine getirilmesi, hava trafik hizmetlerinin düzenlenmesi havacılık emniyeti kavramı çerçevesinde gerçekleştirilmektedir. “Emniyet” terimi aynı zamanda “güvenlik” (*security*) kavramını, yani bireylerin sivil havacılık emniyetine karşı suç teşkil eden eylemlerden korunmasını da kapsamaktadır. Bu anlamda uluslararası hava hukuku çerçevesinde uçuş güvenliği kavramı, uçuş emniyetinin sürekliliğini sağlamak üzere fakat ondan ayrı bir kapsamda ele alınmaktadır. Uçuş güvenliği başlığı altında; hava aracına karşı, onun emniyetini tehlikeye atacak her türlü fiil ve bu fiillere getirilen yaptırımlar bulunmaktadır.

²⁸¹ Dempsey, P. S. (2003). “Aviation Security: The Role of Law in the War Against Terrorism”. *Columbia Journal of Transnational Law*, 41(3), 651.

²⁸² Abeyratne, R. I. R. (2010). *Aviation Security Law*. Verlag Berlin Heidelberg: Springer, v.

²⁸³ Milde, a.g.e., 2008, 207.

²⁸⁴ Günel, a.g.e., 2010, 117.

Uçak kaçırma başta olmak üzere sivil havacılığın güvenliğine karşı gerçekleştirilen eylemlerin tamamı bu kapsamda ele alınmaktadır.²⁸⁵

Ulaşım sistemleri tarihsel olarak her zaman terörist saldırıları cezbetmiştir. Uluslararası ulaşımaya yönelik en eski terörizm formu deniz haydutluğudur ve deniz haydutları, uluslararası hukuk tarafından tüm insanlığın ortak düşmanı olarak kabul edilmektedir. Yukarıda da ifade edildiği gibi devletler arasındaki ortak anlayış, deniz haydutlarının açık denizde her bir devlet tarafından hukuka uygun olarak yakalanması ve yargılama ve cezalandırma amacıyla kendi ülkesine getirilmesi gerektiği yönündedir.²⁸⁶

Abeyratne, geniş anlamda uluslararası sivil havacılığa hukuka aykırı müdahale suçunu oluşturan eylemleri şu şekilde saymaktadır: uçak kaçırma, uçuş esnasında ya da yerdeyken hava aracında patlamaya yol açmak gibi sabotajlar²⁸⁷, hava aracına füze saldırıları²⁸⁸, havaalanlarına, yolculara ve havacılıkla ilişkili diğer eşyaya silahlı saldırılar²⁸⁹ ve hava yoluyla hukuka aykırı biçimde uyuşturucu taşıma.²⁹⁰ Dempsey, 11 Eylül olaylarından sonra bunlara, hava aracını finansal ya da idari kurumları hedefleyen güdümlü füzelere çevirme eylemini ilave etmiştir.²⁹¹

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (*International Civil Aviation Organization, ICAO*) ise, hukuka aykırı müdahale eylemlerinin bu belirtilenlerle sınırlı olmamak üzere şunlar olduğunu söylemektedir:²⁹²

²⁸⁵ Milde, a.g.e., 2008, 207; Günel, a.g.e., 2010, 13, 144. Söz konusu eylemler doktrinde çeşitli terimlerle ifade edilmektedir; “sivil havacılığın güvenliğine karşı hukuka aykırı eylemler”, “sivil havacılığın güvenliğine karşı suçlar”, “sivil havacılığa hukuka aykırı müdahale eylemleri” vs. Terimler arasında esasen anlam olarak herhangi bir farklılık yoktur. Bununla birlikte, çalışmada yeknesaklığın sağlanması açısından “sivil havacılığın güvenliğine karşı hukuka aykırı eylemler” teriminin kullanılması uygun görülmüştür.

²⁸⁶ Abeyratne, R. I. R. (1996). “Attempts at Ensuring Peace and Security in International Aviation”. *Transportation Law Journal*, 24, 28. BMDHS’nin 105. maddesinde söz konusu husus düzenlenmiştir. Buna göre; her devlet açık denizde veya hiçbir devletin yetkisine tabi olmayan herhangi bir yerde, deniz haydutu bir gemiye veya hava aracına el koyabilir ve bu gemide ve uçakta bulunan kişileri yakalayabilir, yargılayabilir ve mallara el koyabilir.

²⁸⁷ Havacılık sabotajına, 1988 yılındaki Pan Am şirketine ait uçağın İskoçya’nın Lockerbie kenti üzerinde imha edilmesi örnek gösterilebilir. Abeyratne, a.g.m., 1993, 265.

²⁸⁸ Füze saldırıları, hava araçlarının kara veya denizden havaya füzelerle imha edildiği saldırılardır. Bu saldırılara 1978 sonu ve 1979 başında Air Rhodesia’ya ait iki yolcu uçağının imha edilmesi örnek gösterilebilir. Abeyratne, a.g.m., 1993, 265.

²⁸⁹ 1970’lerde Tel Aviv ve Atina’daki; 1980’lerde Roma, Münih ve Viyana’daki havaalanları saldırıya uğramıştır. Dempsey, P. S. (2008). *Public International Air Law*. Montreal: McGill University Institute and Center for Research in Air and Space Law, dipnot 3.

²⁹⁰ Abeyratne, R. I. R. (1995). “The Effects of Unlawful Interference with Civil Aviation on World Peace and the Social Order”. *Transportation Law Journal*, 22(3), 455.

²⁹¹ Dempsey, a.g.m., 2003, 651.

²⁹² International Civil Aviation Organization, Annex 17: Security-Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference, Eleventh Edition, March 2020, 1-1.

- a) Hava aracına hukuka aykırı olarak el koyma,
- b) Hizmetteki bir hava aracını tahrip etme,
- c) Hava aracında veya havaalanlarında rehin alma,
- d) Bir hava aracına, hava alanına veya bir havacılık tesisinin bina ve eklentilerine zorla izinsiz girme,
- e) Suç işleme amacıyla bir silahın veya tehlikeli cihazın veya malzemenin bir hava aracına veya hava alanına sokulması,
- f) Ölüme, ciddi bedensel yaralanmaya veya eşyaya ya da çevreye ciddi zararlar vermek amacıyla, hizmette olan bir hava aracının kullanılması,
- g) Uçuş hâlindeki veya yerdeki bir hava aracının, yolcuların, mürettebatın, yer personelinin veya genel halkın güvenliğini tehlikeye atacak şekilde, havaalanında veya sivil havacılık tesisinin bina ve eklentilerinde yanlış bilgilerin iletilmesi.

Sonuç olarak, sivil havacılığa hukuka aykırı müdahale konusunda evrensel olarak kabul edilmiş tek bir kavram olmadığı söylenmelidir. Bu terimin hukuk literatüründe ve hatta uluslararası belgelerdeki uygulama kapsamı, büyük ölçüde buralarda yapılan belirli tanımlara bağlıdır.²⁹³

2.4.2. Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerin Tarihsel Seyri

Kayıtlara geçen ilk uçak kaçırma eylemi, 1931’de Perulu devrimciler tarafından gerçekleştirilmiştir. İlk kez sivil bir hava aracının kaçırılması ise, 1948 yılında, *Cathay Pacific* şirketine ait bir hava aracının okyanusa düşmesi ile sonuçlanmıştır.²⁹⁴ Daha sonra 1960’ların sonuna kadar sivil uçaklara ilişkin uçak kaçırma eylemleri büyük bir artış göstermiş, sonrasında ise gözle görünür bir düşüş yaşanmıştır.²⁹⁵

Uçak kaçırma eylemlerinin motivasyonu çeşitlilik göstermektedir. İlk örnekler siyasi mültecilerin güvenli bir liman arayışını içermektedir. 1958’de Fidel Castro’nun iktidara gelmesinden sonra, içinde bulunduğu politik koşullara isyan eden insanlar Küba’dan Amerika Birleşik Devletleri (ABD)’ne giden uçakları kaçırmışlardır. Bazı uçak kaçırma eylemleri ise Küba’daki akraba ya da politik yoldaşlarına katılmak isteyenler tarafından, ABD’den Küba’ya

²⁹³ Hailbronner, K. (1981). “Civil Aviation, Unlawful Interference with”. R. Bernhardt (Ed.). *Encyclopedia of Public International Law*, 57.

²⁹⁴ Dempsey, a.g.m., 2003, 654.

²⁹⁵ Dempsey, a.g.m., 2003, 654, 655.

doğru gerçekleşmiştir.²⁹⁶ Yine birçok uçak kaçırma eyleminin, engelleme ve baskılardan bir çıkış yolu arayan ve ruhsal sorunlar yaşayan kişilerce gerçekleştirildiği bilinmektedir. 1970’li yılların başındaki bir dizi uçak kaçırma olayındaki baskın motivasyon ise, yolcuları rehin alarak fidye elde etmektir.²⁹⁷

6 Eylül 1970 tarihinde gerçekleşen *Dawson Field* uçak kaçırma olayları, havacılık güvenliğini 11 Eylül 2001 olayları kadar etkileyen eylemler olarak kabul edilmektedir.²⁹⁸ Bu eylemler Filistin Kurtuluş Örgütü üyeleri tarafından, İsrail’de ve Avrupa’nın bazı başka ülkelerinde tutuklu bulunan örgüt üyelerinin serbest bırakılması amacıyla gerçekleştirilmiştir. Müzakereler sonucu rehineler ve tutuklu örgüt üyeleri serbest bırakılmış ve sonrasında boşalan uçakların tamamı patlatılmıştır.²⁹⁹ Özellikle bu saldırılar 1970 Lahey Sözleşmesi, 1971 Montreal Sözleşmesi’nin hayata geçirilmesine zemin hazırlamıştır.³⁰⁰

1970’lerin sonu ve 1980’lerin ilk yarısındaki uçak kaçırma eylemlerinin, mevcut uluslararası uyuşmazlıklarla ilgili siyasi hedefleri teşvik etmek amacıyla yapıldığı görülmektedir.³⁰¹ 1990’lar ise; küresel çapta alınan önlemler sayesinde, uçak kaçırma ve saldırı olaylarının nispeten azaldığı bir dönem olmuştur.³⁰² 11 Eylül 2001 tarihine gelindiğinde, bu türdeki eylemlerin tarihteki en ölümcül hâli gerçekleştirilmiş ve dört ABD hava aracını aynı anda kaçırılmıştır.³⁰³ Teröristler uçakları maket bıçağıyla kaçırmışlar ve

²⁹⁶ Dempsey, a.g.m., 2003, 653; Köni, a.g.e., 1977, 7.

²⁹⁷ Dempsey, a.g.m., 2003, 653. Örneğin 1971 yılında ABD’de D. B. Cooper isimli bir kişi uçağın kontrolünü ele geçirerek yetkililerden 200.000 dolar talep etmiş, parayı aldıktan sonra da Washington üzerinde paraşütle atlayarak kaçmıştır. Parizky, E. J. (December, 1994). “Air Terrorism and the International Aviation Regime: The International Civil Aviation Organization”. *Faculty of the Graduate School University of Southern California*, Los Angeles, California, 9.

²⁹⁸ Fitzgerald, P. P. (2010). “Air Marshals: The Need for Legal Certainty”. *Journal of Air Law and Commerce*, 75(2), 366.

²⁹⁹ Teröristler Amsterdam, Zürih ve Frankfurt’tan New York’a gidecek olan *TWA*, *Swissair* ve *El Al* havayolu işletmelerine ait üç uçağı aynı anda koordineli bir şekilde kaçırmışlardır. İsrail hava güvenlik personelinin iki hava korsanından birini öldürüp diğerini yakalaması üzerine *El Al* uçuşunun ele geçirilmesi engellenmiş fakat teröristler, Brüksel’den kalkarak New York’a uçan *Pan Am Flight 93*’ü Amsterdam’da ve *El Al* uçağında ele geçirilen teröristin serbest bırakılması amacıyla *British Overseas Airways Corporation*’a ait Beyrut’a giden bir uçağı Bahreyn’de kaçırmışlardır. Üç uçak Ürdün Çölü’nde yer alan *Dawson Field* bölgesine, *Pan Am* havayolu şirketine ait dördüncü uçak ise Mısır’ın başkenti Kahire’ye indirilmiştir. Çoban, R., İpek, S. (2020). “Sivil Havacılık Sektöründe Uçuş Güvenlik Görevlisi Uygulamaları Üzerine Kavramsal Bir Araştırma”. *Journal of Aviation*, 4(1), 93; Fitzgerald, a.g.m., 2010, 366-368.

³⁰⁰ Fitzgerald, a.g.m., 2010, 369, 370.

³⁰¹ Dempsey, a.g.m., 2003, 653.

³⁰² Çoban-İpek, a.g.m., 2020, 94.

³⁰³ Dempsey, a.g.m., 2003, 655.

onları güdümlü füzelere çevirmişlerdir.³⁰⁴ Böylelikle 11 Eylül saldırıları, havacılık güvenliğinde radikal değişimlere sebep olmuştur.³⁰⁵

Uluslararası hava hukukunun gelişim ve kodifikasyon sürecinde, ne 1919 Paris Konferansı'nda ne de 1944 Şikago Konferansı'nda, bireyler tarafından gerçekleştirilen ve suç teşkil eden eylemlere karşı uluslararası sivil havacılığın korunması amacıyla “güvenlik”ten bahsedilmiştir. Nitekim o tarihlerde kayıtlara geçen bu türden bir eylem bulunmamaktadır.³⁰⁶ Şikago Sözleşmesi'nde; uluslararası sivil havacılığın gelecekteki gelişiminin, dünya ulusları ve halkları arasında dostluk ve anlayışın yaratılmasına ve korunmasına büyük ölçüde yardımcı olabileceği ancak bunun kötüye kullanılmasının, genel güvenlik için bir tehdit hâline gelebileceği belirtilmiştir.³⁰⁷ Yine de Sözleşme'nin esas odak noktası barış ve güvenlik değil, daha ziyade ekonomik, sosyal, teknik ve insancıl uğraşlardır. Hava araçlarının ve havaalanlarının güvenliğine dair hüküm bulunmamaktadır.³⁰⁸ Ayrıca devletler arasında bu türden eylemlerin uluslararası düzenlemelerce değil, iç hukuk düzenlerince ele alınması gerektiği düşüncesi hakimdir. Fakat daha sonraki gelişmeler, güvenliğini tehdit eden farklı türlerdeki eylemlere karşı sivil havacılığın savunmasızlığını ortaya koyacaktır.³⁰⁹

Şikago Sözleşmesi'nde genel olarak sivil havacılığın güvenliğine ilişkin de pek fazla hüküm bulunmamaktadır. Örneğin 25. maddeye göre; taraf devletlerden her biri, ülkesi dahilinde tehlike içinde bulunan bir hava aracına karşı mümkün olan bütün yardım tedbirlerini almayı ve kendi makamları tarafından denetime tabi olmak kaydıyla, hava aracının maliklerine ya da sicilinde bulunduğu devletin makamlarına bu gibi yardım tedbirlerini alma izni vermeyi taahhüt etmektedirler.³¹⁰ Her ne kadar Sözleşme'de ve ICAO belgelerinde “tehlike içinde bulunan hava aracı”nın tanımı yapılmamış olsa da bu hava aracına yapılacak yardımın amacının uluslararası sivil havacılığın güvenliği olduğu söylenebilir.³¹¹ Ayrıca Sözleşme'nin 4. maddesinde; tarafların sivil havacılığı bu sözleşmenin amaç ve hedeflerine uygun olmayan amaçlar için kullanamayacağı düzenlenmiştir.³¹² Yani açıkça sivil havacılığın

³⁰⁴ Dempsey, a.g.m., 2003, 656.

³⁰⁵ Çoban-İpek, a.g.m., 2020, 94.

³⁰⁶ Milde, a.g.e., 2008, 207.

³⁰⁷ Bkz. Şikago Sözleşmesi, Başlangıç.

³⁰⁸ Parizky, E. J. (December, 1994). “Air Terrorism and the International Aviation Regime: The International Civil Aviation Organization”. *Faculty of the Graduate School University of Southern California*, Los Angeles, California, 27, 28.

³⁰⁹ Milde, a.g.e., 2008, 207.

³¹⁰ Şikago Sözleşmesi, md. 25.

³¹¹ Abeyratne, a.g.e., 2010, 211.

³¹² Şikago Sözleşmesi, md. 4.

kötüye kullanılması yasaklanmıştır.³¹³ Milde’a göre tarihsel yorum yapıldığında taraf devletlerin bu hükmü kabul etme amacının, devletlerin güvenliğine yönelik herhangi bir tehdidi önlemek olduğu görülmektedir.³¹⁴

Sivil havacılığın güvenliğini tehdit eden terör eylemlerine karşı ülke devletinin yabancı bir hava aracı üzerindeki uygulama yetkisinin içeriği ise, Şikago Sözleşmesi’nin 3 bis maddesinde düzenlenmiştir.³¹⁵ Buna göre; her devlet, ülkesi üzerinde gerçekleştirdiği uçuşun, bu sözleşmenin amaçlarına aykırı herhangi bir amaçla yapıldığını düşündüren makul sebepler varsa, bir sivil hava aracından, gösterilen bir havaalanına inmesini talep edebilir ve ayrıca bu ihlallere son vermesine ilişkin başka herhangi bir talimat verebilir. Bu amaçla taraf devletler, Sözleşme’nin ilgili hükümlerine, uluslararası hukukun ilgili kurallarına uygun herhangi bir yola başvurabilirler.³¹⁶ Bununla birlikte aynı maddenin ilk fıkrasında; taraf devletlerin uçuş hâlindeki sivil hava araçlarına karşı silah kullanmaya başvurmaktan kaçınacakları hüküm altına alınmış fakat devamında, bu hükmün herhangi bir yolla BM Şartı’nda alınan hakları ve yükümleri değiştirecek biçimde yorumlanamayacağı belirtilmiştir.³¹⁷ Aust’a göre, tüm görüşmecî devletler, bu son cümlede kastedilenin, BM Şartı md. 51’de düzenlenmiş olan meşru müdafaa sebebiyle kuvvet kullanma hakkı olduğu kanaatindedir. Dolayısıyla yazara göre gerçekten istisnai durumlarda, çok daha büyük bir can kaybını önlemenin tek yolu buysa, makul bir şekilde öngörülebilmesi koşuluyla, bir devlet bir sivil hava aracını ateş ederek düşürme hakkına sahip olacaktır.³¹⁸

Esasen terörizme karşı meşru müdafaa hakkının kullanılmasının uluslararası hukuka göre mümkün olup olmadığı doktrinde tartışmalı olan konulardan biridir. Diğer yandan, çalışmamızın sınırları dolayısıyla ve konu bütünlüğünün sağlanması amacıyla bu husus daha fazla irdelenmeyecektir. Zira bu çalışmada, söz konusu terör eylemleri hakkında devletlerin cezai yetkisi meselesi üzerinde durulmaktadır.

Özellikle 1960’lı yıllarda uçak kaçırma eylemlerinin, İkinci Dünya Savaşı sonrası dünyada hegemonya kurmak isteyen ABD ve müttefikleri nezdinde rahatsızlık uyandırmaya

³¹³ Abeyratne, a.g.e., 2010, 212.

³¹⁴ Bkz. Milde M. (1986). Interception of Civil Aviation vs. Misuse of Civil Aviation (Background of Amendment 27 to Annex 2). *Annals of Air and Space Law*, 11, 122,123.

³¹⁵ Bkz. Aust, A. (February, 2007). “Civil Aviation, Offences against Safety”. *Max Planck Encyclopedias of International Law*, para. 3, Web: <https://opil.ouplaw.com/search?sb=ae60869c-6d71-1014-90bf-c1927c3ed365> adresinden 3 Ocak 2021’de alınmıştır.

³¹⁶ Şikago Sözleşmesi md. 3 bis/b.

³¹⁷ Şikago Sözleşmesi md. 3 bis/a.

³¹⁸ Aust, a.g.m., February, 2007, para. 5. Aynı yönde bkz. Abeyratne, a.g.e., 2010, 213.

başlamasıyla, konu devletlerin ortak gündemine gelmiştir. Zira o zamana kadar doğu bloğu ya da Küba'dan kalkan uçak veya diğer ulaşım araçlarının kaçırılması, batılı devletler tarafından takdirle karşılanırken; ABD ve Latin Amerika ülkelerinden Küba'ya uçak kaçırma olaylarının ortaya çıkması rüzgârı tersine çevirmiştir. Böylece dev Amerikan havacılık endüstrisinin de baskısıyla, konu uluslararası toplumun gündemine oturmuştur.³¹⁹

Sivil hava araçlarına karşı işlenen suçların modeli, yöntemi ve hedefi sürekli değişmektedir. Bu nedenle devletler, değişen her yöntemle birlikte, söz konusu suçlara karşı uluslararası bir hukuki araç olarak, birçok uluslararası sözleşme hayata geçirmişlerdir. Hava araçlarında işlenen suçlara karşı 1963 Tokyo Sözleşmesi'nin, uçak kaçırma suçuna karşı 1970 Lahey Sözleşmesi'nin, havacılık tesislerine ve havaalanında bulunan kişilere saldırı suçlarına karşı 1971 Montreal Sözleşmesi ve 1988 Montreal Protokolü'nün, plastik patlayıcıların işaretlenmesi amacıyla 1991 Montreal Sözleşmesi'nin ve 11 Eylül saldırılarına cevaben 2010 Pekin Sözleşmesi'nin ortaya çıkması, suç oluşturan eylemlerin geçirdiği evrim sebebiyledir.³²⁰

11 Eylül 2001 olaylarından bu yana, uçuş hâlindeki hava araçlarının güvenliğine karşı çeşitli girişimlerde bulunulmuştur. Bu tehditler, ayakkabıya yerleştirilen ayakkabı bombalarından³²¹ radyoaktif kirli bombalara ve uçuş sırasında sıvılar, aerosoller ve jellerle birleştirilebilen patlayıcılara kadar uzanmaktadır. Her bir örnekte küresel toplum, uçuş güvenliğini tehlikeye atabilecek herhangi bir malzemeyi yasaklayan önleyici ve ön alıcı tedbirlerle tepki göstermiştir. Hatta bazı ülkelerin, anne sütü ve reçeteli ilaçların da kabine getirilmesini yasaklayarak aşırıya kaçtığı görülmektedir. Esasen sivil havacılığa yönelik yeni ortaya çıkan tehditler, havacılık toplumu için sürekli bir endişe kaynağıdır. Kabinde tehlikeli patojenlerin taşınması, hava seyrüsefer sistemlerine müdahale ettiği hesaplanan siber teknolojinin kullanılması ve taşınabilir insan hava savunma sistemlerinin kötüye kullanılması gibi ciddi tehditler son derece gerçektir. ICAO bu tehditleri ele almakta ve bunu küresel bazda yapmaya devam etmektedir.³²²

³¹⁹ Köni, a.g.e., 1977, 7, 8; Günel, a.g.e., 2010, 146.

³²⁰ Arafah, A. R. (2014). "Evolution of Terrorism Act against Civil Aircraft", *Indonesian Journal of International Law*, 11(2), 177, 178.

³²¹ Örneğin; ABD'de 12 Kasım 2002'de New York-Santa Domingo seferini yaparken düşen A-300 tipi *American Airlines* uçağının, ayakkabı bombası kullanılarak düşürüldüğü iddia edilmiştir. (<https://www.milliyet.com.tr/dunya/ayakkabi-bombasi-dusurmus-369538>, Erişim tarihi: 13.04.2021)

³²² Abeyratne, a.g.e., 2010, 1.

2.4.3. Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerin Terör Eylemi Niteliği

Sivil havacılığın güvenliğine karşı hukuka aykırı eylemler ister havaalanına, yolculara, kabin ekibine ya da diğer ilgili eşyaya doğrudan saldırı şeklinde gerçekleşsin ister uyuşturucu taşımak amacıyla bir hava aracına el koyulması şeklinde gerçekleşsin, geniş anlamda terör eylemi olarak tanımlanabileceği kabul edilmektedir.³²³ Esasen uluslararası hukuk, terörizm ile ilgilenmeye başladığı günden bugüne bu terimin tanımının belirlenmesine uğraşmaktadır. Bir devlet için terörist olarak kabul edilen kişi, başka bir devlet tarafından özgürlük savaşçısı olarak görülmektedir. Bu sebeple uluslararası hukukun terörizme yaklaşımı, genel bir tanım yapmaktan kaçınmak ve onun yerine belirli hususlara işaret etmek olarak şekillenmiştir.³²⁴ Genel sorunun farklı yönleriyle ilgili, üzerinde anlaşmaya varılmış normlar oluşturarak pragmatik bir şekilde ilerlemenin daha iyi bir yöntem olacağı düşünülmüş³²⁵ ve böylelikle, terörist eylemlerle ilgili belirli sorunları işaret eden sözleşmeler kabul edilmiştir. Sivil havacılığın güvenliğine karşı hukuka aykırı eylemlere ilişkin sözleşmeler de bunlar arasındadır.³²⁶

Terörizmin kapsamlı bir tanımı üzerinde uzlaşıya varılamamış olması dolayısıyla³²⁷ 1999 tarihli Terörizmin Finansmanının Önlenmesi Sözleşmesi'nin³²⁸ 2. maddesi, Sözleşme'nin ekinde sayılan antlaşmaların kapsamında tanımlanan ve suç teşkil eden eylemlerin, söz konusu sözleşmeyi ihlal edeceğini belirtmektedir. Bu antlaşmalar ise; 1970 Lahey Sözleşmesi, 1971 Montreal Sözleşmesi, 1988 Montreal Protokolü olarak sayılmıştır.³²⁹ Aynı yaklaşıma bölgesel bir uluslararası antlaşma olan 2005 tarihli Avrupa Konseyi Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi'nde³³⁰ de rastlanmaktadır. Nitekim 1. maddesinde, Sözleşme'nin amaçları bakımından "terör suçu"nun; Ek'te listelenen antlaşmalardan birinin kapsamına giren ve bu antlaşmalarda tanımlanan herhangi bir suç anlamına geldiği

³²³ Bkz. Abeyratne, a.g.m., 1993, 264.

³²⁴ Walter, C. (April, 2011). "Terorism". *Max Planck Encyclopedias of International Law*, para. 1, 2, Web: <https://opil.ouplaw.com/search?sb=ae60869c-6d71-1014-90bf-c1927c3ed365> adresinden 3 Ocak 2021'de alınmıştır.

³²⁵ Higgins, R. (1997). "The general international law of terrorism", In M. Flory and R. Higgins (Eds.). *Terrorism and International Law*. London and New York: Routledge, 15.

³²⁶ Rehin alma, deniz ulaşımının güvenliğine karşı hukuka aykırı eylemler, uluslararası koruma altındaki kişilere yönelik suçlar gibi diğer konularda düzenlenen sözleşmeler için bkz. Walter, a.g.m., April, 2011, para. 16-38; Öktem, E. (2007). *Terörizm, İnsancıl Hukuk ve İnsan Hakları*. İstanbul: Derin Yayınları, 52,53.

³²⁷ Walter, a.g.m., April, 2011, para. 17.

³²⁸ The International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism, 9 December 1999, 2178 UNTS 197, No. 38349.

³²⁹ 1999 Terörizmin Finansmanının Önlenmesi Sözleşmesi md. 2/1-a, Ek 1,2, 6.

³³⁰ Council of Europe Convention on the Prevention of Terrorism, 16 May 2005, CETS 197.

düzenlenmiştir.³³¹ Ek'te yer alan sivil havacılığın güvenliği ile ilgili antlaşmalar ise yukarıda 1999 tarihli Terörizmin Finansmanının Önlenmesi Sözleşmesi'nde belirtilmiş olanlar ile aynıdır.³³²

Terörizm; iletişim, ulaşım, teknoloji gibi alanlardaki gelişmelerden beslenerek yeni boyutlar kazanmaktadır. Terörün yerel düzeyden ulusal düzeye, buradan bölgesel, buradan da uluslararası alana ve küresel düzleme geçişi de bahsedilen değişimlere paralel olarak yaşanmaktadır. Uluslararası siyasi ve ekonomik sistemler ne kadar hassas ve kırılgan olur, karmaşıklık ne kadar artarsa, bu sistemlerin teröre daha fazla açık olması da kaçınılmazdır.³³³

Ulusal terörizm; bir devletin ülkesi içinde, dış kaynaklı hiçbir terör örgütü ile iş birliği içinde bulunmadan meydana gelen ve başka bir devletin veya vatandaşının menfaatini ya da zararını hedef almayan terör eylemlerini ifade eder. Buna karşın uluslararası terörizm; birden fazla ülkenin topraklarını veya vatandaşlarını hedef alan, uluslararası alanda organize biçimde yapılanma ve etkili eylemlerde bulunma yeteneğine sahip olan, belirgin uluslararası sonuçlar doğuran, bir devlete ülkesi dışından yöneltilen bir şiddet veya şiddet içerikli tehdit eylemidir. 11 Eylül olayları, insanlık tarihinin kaydettiği en büyük terör olayları olarak tarihe geçmiş, uluslararası terörizmin ulaştığı boyutu ve dünya barışına yönelik olumsuz etkilerini açıkça ortaya koymuştur. Bundan böyle terörizm, devletlerin uluslararası iş birliği olmaksızın mücadele edebilecekleri bir sorun olmaktan tamamen çıkmıştır. Dolayısıyla bu mücadelede uluslararası hukuka büyük rol düşmektedir.³³⁴

Özellikle 11 Eylül 2001 saldırılarından sonra, imzalayan ve onaylayan devletlerin sayısında büyük bir artış gözlenen³³⁵ terörizm sözleşmelerinin, temel özelliklerini şu şekilde saymak mümkündür:³³⁶ 1) Sözleşmelerde terör suçlarının uluslararası suçlar olarak düzenlenmesiyle bu suçlar uluslararasılaşmış, uluslararası nitelik kazanmıştır. Diğer bir deyişle, bu sözleşmelerde “iade et ya da yargıla” (*aut dedere aut judicare*) yükümlülüğü bulunmaktadır. Böylece, terör suçları, siyasi suçların iade edilmeyeceğine ilişkin ilkenin

³³¹ 2005 Avrupa Konseyi Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi, md. 1/1.

³³² 2005 Avrupa Konseyi Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi, Ek 1,2, 6.

³³³ Saraçlı, M. (2007). “Uluslararası Hukukta Terörizm”. *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 11(1-2), 1056.

³³⁴ Topal, A. H. (2005). “Uluslararası Terörizm ve Uluslararası Ceza Mahkemesi”, *Uluslararası Hukuk ve Politika*, 1(3), 77, 78.

³³⁵ Walter, a.g.m., April, 2011, para. 38.

³³⁶ Laos, N. K. (2000). “Fighting Terrorism: What Can International Law Do?”, *Perceptions: Journal of International Affairs*, 5(1), 3; Öktem, E. (2004). “Uluslararası Hukukta Terörizm Tanım Sorunu ve Milli Bağımsızlık Hareketleri”, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, 3(5), 136.

istisnasını oluşturmaktadırlar. Bu ilkenin varlık nedeni ise, failin cezalandırmadan kaçmasını engellemektir. İlkeye göre; her bir suçlunun, bulunduğu devlet ya da kendisine iadesini talep eden devlet tarafından yargılanması sağlanmalıdır. Bu sözleşmeler temelinde suçların uluslararası hâle getirilmesi önemlidir. Zira aşağıda ayrıntılı bir biçimde görüleceği üzere, uluslararası örf ve âdet hukuku suçluların iadesine ilişkin hiçbir hüküm içermemektedir. Suçluların iadesi esasen pozitif hukuka, yani uluslararası sözleşmelere dayanmaktadır. 2) Devletlerin yetkisi; suçun işlendiği, suçlunun vatandaşı olduğu ve suçlunun daimî ikametinin bulunduğu devlet lehine genişletilmektedir. 3) Devletlerin ulusal mevzuatlarını bu sözleşmeler ile uyumlaştırarak söz konusu suçları cezalandırmaları gerekmektedir. 4) Sözleşmelerde düzenlenen suçlara ilişkin yürütülen cezai işlemlerde, devletlerin birbirleri ile adli yardımlaşmada bulunmaları gerekmektedir.

2.4.4. Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerin Uluslararası Suç Niteliği ve Devletler Arasındaki Cezai Yetki Uyuşmazlıkları

Sivil havacılığın güvenliğine karşı hukuka aykırı eylemler, çok taraflı uluslararası antlaşmalarla, geniş anlamda uluslararası ceza hukukunun kapsamında birer suç hâline getirilmiştir. Zira mesele iç hukuklara bırakıldığında, eylemler çoğu zaman failin eylemlerinin meşru olduğu gerekçesiyle aklanmaktadır. Bazı devletler faaliyetlerini gerçekleştirmeleri için faillere güvenli bir bölge oluşturarak ve onlara siyasi sığınmacı niteliği tanıyarak bu yaklaşımı kabullenmişlerdir.³³⁷ Teröristler ve devlet görevlileri arasındaki müzakereler uzayıp karmaşık hâle gelebilmektedir çünkü birçok devlet farklı sebeplerle (örneğin ülkesellik, vatandaşlık, koruma ilkesi vs.) yetki iddiasında bulunabilmektedir. Benzer şekilde teröristler de başka ülkelerde tutuklu olan arkadaşlarının salıverilmesini veya bazı spesifik devletlerin, spesifik birtakım eylemlerde bulunmasını talep edebilmektedirler. Ayrıca çoğunlukla teröristlerin, hava aracını ve yolcuları salıvermeden önce, yargılanmayacakları yönünde garanti istemeleri sebebiyle, eylemler cezasız kalmaktadır.³³⁸

Açık denizdeki deniz haydutluğu gibi; yetkiye dair ilkeler üzerinde uzlaşılan, suçun evrensel olarak yasaklandığı ve uluslararası olarak tanımlandığı, diğer devletlerin menfaatlerine aykırı olarak saldırgan bir yetki kullanımına çok az tanık olunan ve farklı

³³⁷ Abeyratne, a.g.m., 1993, 262.

³³⁸ Parizky, a.g.m, December 1994, 5.

devletler tarafından kullanılan yargılama işlemlerinin göreceli adaletine ilişkin çok az endişenin bulunduğu durumlarda, neredeyse hiç sorun oluşmamaktadır. Sorun bu etmenlerden birinin veya daha fazlasının eksikliği hâlinde daha ciddi bir hâl almaktadır.³³⁹

ICAO Konseyi, 1953 yılında, ICAO Hukuk Komitesinin çalışma programına “Hava Aracının Hukuki Statüsü” konusunun alınmasına karar vermiştir. Hukuk Komitesi de aynı yıl bünyesinde oluşturduğu Hava Aracının Hukuki Statüsü Alt Komitesini bu konuda çalışmalar yapmakla görevlendirmiştir. Alt Komite hava aracının hukuki statüsüne ilişkin ceza hukuku ve özel hukuk sorunları hakkında araştırma yaptıktan sonra, Hukuk Komitesinin direktifiyle, ceza hukukuna ait sorunları öncelikle ele almaya karar vermiştir. Böylece çalışma; hava aracında işlenen suçlar, bu suçlarla ilgili devletlerin cezai yetkisi ve devletler arasındaki yetki uyumsuzluklarının çözümü ile sınırlandırılmıştır. Alt Komite tarafından yapılan çalışma, daha sonra Tokyo Sözleşmesi’nin temelini oluşturacaktır.³⁴⁰

Hava Aracının Hukuki Statüsü Alt Komitesi, hava aracında işlenen suçlar, bu suçlarla ilgili devletlerin cezai yetkisi ve yetki uyumsuzlukları sorunlarının çözülmesinin neden hayati önem taşıdığını şu şekilde açıklamıştır:³⁴¹

- 1) Havacılığın özelliklerinden biri, hava araçlarının açık deniz üzerinde veya herhangi bir ülkesel egemenlik kurulmamış olan denizler üzerinde uçuşmasıdır. Bazı devletlerin ulusal hukukları, bu tür uçuşlar sırasında hava aracında işlenen suçları yargılamak için kendi mahkemelerine yargı yetkisi tanırken, diğerlerinde durum böyle değildir ve bu tür olaylarda ulusal yetkinin kullanımını koordine edecek, uluslararası olarak kabul görmüş bir sistem yoktur. Ayrıca, modern hava araçlarının yüksek hızı ve uçukları büyük irtifaların yanı sıra, meteorolojik koşullar gibi diğer faktörler ve dünyanın belirli yerlerinde, küçük bir zaman aralığı içinde birkaç devletin ülkesi üzerinden uçulmuş olabileceği gerçeği dikkate alındığında, hava aracında bir suçun işlendiği sırada hava aracının bulunduğu bölgeyi belirlemenin imkânsız olacağı durumlar olabilecektir. Dolayısıyla böyle bir durumda ve ulusal yetkinin kullanılmasına ilişkin uluslararası kabul görmüş bir sistemin yokluğunda, suçlunun cezasız kalma olasılığı bulunmaktadır.

³³⁹ Oxman, a.g.m., (November, 2007), para. 50.

³⁴⁰ Boyle, R. P., Pulsifer, R. (1964). “The Tokyo Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft.” *Journal of Air Law and Commerce*, 30(4), 311-328; Abeyratne, a.g.e., 2010, 218.

³⁴¹ LC/SC "Legal Status", WD No. 23, October 10, 1956’dan aktaran Abeyratne, a.g.e., 2010, 218, 219; Boyle-Pulsifer, a.g.m., 1964, 316.

- 2) Suç eylemlerine ilişkin ulusal yargı yetkileri tek tip olmayan kriterlere dayanmaktadır; suçlunun uyruğu veya mağdurun uyruğu, suçun işlendiği yer veya suçun işlendiği hava aracının uyruğu gibi. Bu nedenle bazı durumlarda hava aracında işlenen aynı suç üzerinde birkaç devlet cezai yetki talep edebilecektir. Bu tür yetki çatışmaları ancak uluslararası anlaşma ile önlenebilecektir.
- 3) Aynı suçun farklı devletlerce yargılanma olasılığı, failin aynı suçtan birden fazla kez cezalandırılmasına neden olabilecektir. Bu istenmeyen ihtimal, sözleşmedeki uygun bir hükümle önlenebilecektir.

Hava aracında işlenen suçlar için yapılan bu değerlendirme, kuşkusuz sivil havacılığın güvenliğine karşı diğer eylemler için de geçerlidir. Yukarıda ifade edildiği üzere, eylem türlerindeki farklılaşma dolayısıyla Tokyo Sözleşmesi'ni; 1970 Lahey Sözleşmesi, 1971 Montreal Sözleşmesi ve 1988 Protokolü, 1991 Montreal Sözleşmesi, 2010 Pekin Sözleşmesi ve Protokolü ile 2014 Montreal Protokolü izlemiştir.



3. SİVİL HAVACILIĞIN GÜVENLİĞİNE KARŞI HUKUKA AYKIRI EYLEMLERDE DEVLETİN YETKİSİ VE YÜKÜMLÜLÜKLERİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI ANTLAŞMA VE BELGELER

Bu bölüm, sivil havacılığın güvenliğine karşı hukuka aykırı eylemleri düzenleyen uluslararası antlaşma ve belgelere ayrılmıştır. Öncelikle sözleşmelerdeki suç tanımları ortaya koyularak cezai yetki, kovuşturma ve suçluların iadesi yükümlüğü gibi devletlerin yetki ve yükümlülükleri incelenecek ve sözleşmelerin eksik yanları tespit edilecektir. Daha sonra siber saldırılar, insansız hava araçlarına karşı gerçekleştirilen terör eylemleri gibi güncel hukuka aykırı eylem türlerine, bu sözleşmelerin yahut uluslararası hukukun diğer kaynaklarının uygulanabilirliği tartışılacaktır. İnsansız hava araçları ile ilgili olan saldırılara ilişkin tartışmalar henüz kesin bir çözüme kavuşmadığı için ayrı bir alt başlık halinde incelenmesi uygun görülmüştür. Son olarak; BM tarafından alınan kararların ve ICAO gibi uluslararası örgütlerin, sivil havacılığın güvenliğine karşı hukuka aykırı eylemleri önleme amacıyla aldıkları kararların ve yaptıkları düzenlemelerin, devletlerin cezai yetkisi ve yükümlülükleri üzerindeki etkisi değerlendirilecektir.

3.1. 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi: Uçak Kaçırma Eyleminin Deniz Haydutluğundan Farkı

1970'lerin başında, uçak kaçırma eylemlerine 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşme'nin deniz haydutluğuna ilişkin hükümlerinin uygulanıp uygulanamayacağı meselesi doktrinde tartışma konusu olmuştur. Uygulanabileceğini savunanların amacı, deniz haydutluğunun uluslararası bir suç olması dolayısıyla her devlet tarafından suçluların cezalandırılabilmesini ve oldukça ağır cezalar öngörülebilmesini sağlamaktır.³⁴² Zira 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi, 19. maddede tüm devletlere; deniz haydutluğu suçuyla itham edilen kişinin, herhangi bir devlet tarafından yargılanıp cezalandırılabileceği evrensel yargı yetkisi vermektedir. Bu tedbir, bir devletin sahip olabileceği, suçlunun iadesini veya o devlette yargılanmasını engelleyebilecek tüm sınırları ortadan kaldırması bakımından proaktif bir tedbirdir. Aynı zamanda evrensel yargı yetkisi, suçun, suçluyu kovuşturmaya çalışan belirli

³⁴² Köni, a.g.e., 1977, 125.

bir devletin ülkesel yetkisi dışında işlendiği durumlarda, iç hukuklardan kaynaklanan karmaşık cezai yetki sorunlarını çözmek amacıyla tanınmıştır.³⁴³

Deniz haydutluğu suçunun unsurlarına gelince; Sözleşme’de yapılan tanıma göre, bir eylemin deniz haydutluğu suçunu oluşturması için özel bir geminin veya özel bir hava aracının mürettebatı veya yolcuları tarafından özel amaçlarla ya açık denizde ya da herhangi bir devletin yargı yetkisi dışında bulunan, başka bir gemiye ya da hava aracına karşı veya böyle bir gemi veya hava aracında bulunan kişilere ve mala karşı yöneltilmiş hukuka aykırı şiddet veya tutuklama veya herhangi bir yağmacılık hareketi olması gerekmektedir.³⁴⁴

Tarihteki uçak kaçırma örneklerine bakıldığında; Sözleşme’de deniz haydutluğu suçunun oluşumu için aranan şartların son derece sınırlı olduğu ve uçak kaçırma eylemlerini kapsamadığı görülmektedir. Öncelikle çoğu uçak kaçırma eylemi özel amaçlarla değil daha ziyade politik motivasyonlarla gerçekleşmektedir. Ayrıca uçak kaçırma suçu, hava aracında yolculuk eden bir fail tarafından işlenmektedir.³⁴⁵ Sözleşme’ye göre ise, deniz haydutluğu suçunun oluşabilmesi için özel bir gemi veya sivil hava aracının mürettebatı veya yolcuları tarafından başka bir hava aracına ya da gemiye karşı gerçekleştirilmesi gerekir. Hava aracına karşı böyle bir eylem, bugüne kadar kayıt altına alınmamıştır.³⁴⁶ Diğer yandan deniz haydutluğu yalnızca açık deniz ve üzerindeki hava sahasında gerçekleşen eylemleri kapsarken, uçak kaçırma suçu herhangi bir yerde gerçekleşebilecektir. Üstelik Sözleşme’de belirtildiği gibi şiddet, tutuklama veya yağmacılık olmaksızın yalnızca tehditle başarıya ulaşması da mümkündür.³⁴⁷

Tüm bu nedenlerle uçak kaçırma eyleminin deniz haydutluğu suçu kapsamına girmesi oldukça olağanüstü bir durum olacağından³⁴⁸ ve 1960’ların sonlarında uçak kaçırmanın sıklığı dramatik bir şekilde arttığından, uçak kaçırma eylemlerinin tamamını kapsayacak ayrı bir uluslararası sözleşme oluşturulmasına karar verilmiştir. Daha iyi bir hukuki temel

³⁴³ Abeyratne, a.g.e., 2010, 215.

³⁴⁴ 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi, md. 15/1. Diğer fıkralarda; 1. fıkrada sayılan eylemleri bilerek onların işletilmesine ihtiyari herhangi bir şekilde katılma eyleminin ve bahsi geçen eylemlerin tamamını teşvik eden veya kasten kolaylaştıran herhangi bir eylemin de deniz haydutluğu suçunu oluşturduğu belirtilmektedir. 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi, md. 15/2, 3. BMDHS’de hüküm aynı şekilde korunmuştur. Bkz. BMDHS, md. 101.

³⁴⁵ Abeyratne, a.g.e., 2010, 216.

³⁴⁶ Milde, a.g.e., 2008, 38.

³⁴⁷ Abeyratne, a.g.e., 2010, 216, 217.

³⁴⁸ Aust, a.g.m., February, 2007, para. 14.

oluşturmaya yönelik ilk girişim, 1963 tarihli Hava Araçlarında İşlenen Suçlar ve Bazı Diğer Eylemler Sözleşmesi (Tokyo Sözleşmesi)'nin kabul edilmesiyle sonuçlanmıştır.³⁴⁹

3.2. Hava Araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme (1963 Tokyo Sözleşmesi)

Hava sahasında uçuş hâlindeki bir hava aracında işlenen suçlar şunları kapsamaktadır: a) adi suçlar (saldırı, hırsızlık ve kural tanımaz davranışlar vs.), b) havacılık suçları (tehlikeli uçuş, tescil edilmemiş bir hava aracıyla uçuş, tehlikeli mal ve savaş mühimmatının taşınması, sarhoşluk, narkotik etkisi altında bir hava aracını uçuşma vs.), c) sivil havacılığa hukuka aykırı müdahaleler (uçak kaçırma, rehin alma ve hava aracına sabotaj eylemleri vs.) Bu kategorilerin ortak özelliği, bunlarla ilgilenen yetki kurallarının doğal olarak çok yeni kökenli olmasıdır. Bu kurallar ancak 60 yıldır yürürlüktedir ve uçuş hâlindeki hava araçlarıyla ilgili olarak cezai yetkinin kullanılması hâlâ büyük bir tartışma kaynağıdır.³⁵⁰

Doktrinde, hava araçlarında işlenen suçlara dair bir uluslararası sözleşme oluşturulması fikrinin, 1948 yılında Porto Riko'dan New York'a uçan bir uçakta gerçekleşen olaylar neticesinde doğduğu ileri sürülmektedir. Santano ve Cordova isimli iki şahıs sarhoş olarak bindikleri uçakta alkol almaya devam etmişler ve sonunda hem birbirleriyle hem de onları ayırmaya çalışan mürettebatla kavga etmişlerdir. Uçak New York'a indiğinde tutuklanan şahıslar, ABD Açık Denizde Ölüm Hakkındaki Kanun çerçevesinde yargılanmışlardır. Mahkemenin kanunun uçaklara değil gemilere uygulanabileceğine, dolayısıyla da ABD'nin söz konusu eylemler üzerinde yetkisi olmadığına hükmetmesi üzerine suçlamalar düşmüştür. ABD bu olaydan sonra söz konusu kanunu değiştirerek açık deniz üzerindeki hava araçlarını da kapsamına almıştır. Tüm bu belirsizlik dolayısıyla da devletler, daha sonrasında ICAO Hukuk Komitesinden, bir sözleşme taslağı hazırlayarak hava aracında işlenen suçları ve gerçekleşen diğer eylemleri ele almasını istemişlerdir.³⁵¹

³⁴⁹ Kojima, C. (April, 2011). "Hijacking". *Max Planck Encyclopedias of International Law*, para. 4, Web: <https://opil.ouplaw.com/search?sb=ae60869c-6d71-1014-90bf-c1927c3ed365> adresinden 3 Ocak 2021'de alınmıştır.

³⁵⁰ Oduntan, a.g.e., 2012, 85.

³⁵¹ Heere, W. P. (1999). "Problems of Jurisdiction in Air and Outer Space". *Air and Space Law*, 24(2), 73; McClintock, M. C. (1973). "Skyjacking: Its Domestic Civil and Criminal Ramifications". *Journal of Air Law and Commerce*, 39(1), 57, dipnot 121. Aslında o tarihte de 1944 Şikago Sözleşmesi md. 12 ile örf ve âdet hukuku dolayısıyla tescil devletinin uçaklar üzerinde yetkisi bulunmaktadır fakat ABD'nin, iç hukukunda düzenleme yapmamış olduğu görülmektedir. Tescil devletinin yetkisinin özellikle Şikago Sözleşmesi'nde açık ifadelerle düzenlenmemiş olmasının, devletlerin bu konuda kararsız kalmasına yol açtığı söylenebilir.

Aynı zamanda havada gerçekleşen terör eylemleri sorunu ile ilgili atılmış ilk somut adım, ICAO bünyesinde hazırlanmış olan işte bu sözleşme, yani Hava Araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme (1963 tarihli Tokyo Sözleşmesi)³⁵²’dir. Tokyo’da 14 Eylül 1963’te ICAO’ya üye kırk dokuz devletin temsilcileri tarafından imzalanmış olan Sözleşme, altı yıl sonra 4 Aralık 1969’da yürürlüğe girmiştir.³⁵³

3.2.1. Sözleşmenin Uygulama Alanı

Sözleşmenin uygulama alanı ve kapsamı, yani sözleşmenin uygulanacağı eylemler ve istisnai haller ile coğrafi ve zamansal sınırlar, 1. ve 2. maddelerde düzenlenmiştir. Buna göre Sözleşme; taraf devletin ceza kanunlarına göre suç olan herhangi bir fiile ve suç olsun ya da olmasın, hava aracının veya içindeki şahısların güvenliğini tehlikeye düşürebilecek veya düşüren, hava aracındaki düzeni ve disiplini tehlikeye atan fiillere uygulanır.³⁵⁴ Dolayısıyla sözleşmede suç uluslararası düzeyde tanımlanmamış olduğu gibi, suçun niteliği de açıkça belirtilmemiştir.³⁵⁵ Hazırlık çalışmaları sırasında devletler, “taraf devletin ceza kanunlarına göre suç olan fiiller”in neler olduğu konusunda çokça tartışmışlar fakat bir sonuca varamamışlardır. Hatta bu konuda o kadar çok zaman kaybetmişlerdir ki hava aracının güvenliğini tehlikeye düşüren ya da düzen ve disiplini bozan “diğer eylemler”in de neler olduğuna da karar verememişlerdir.³⁵⁶

Sözleşme’nin 11. maddesinde, “Hava aracının kanun dışı yollarla ele geçirilmesi” başlığı altında uçak kaçırma fiili sözleşme kapsamına alınmıştır. Buna göre; hukuka aykırı olarak şiddet veya şiddete başvurma tehdidiyle, hava aracındaki bir şahıs, uçuş hâlindeki bir hava aracının faaliyetini engellediği, kontrolünü ele geçirdiği veya kontrolü altına aldığı veya böyle bir fiili tamamlamak üzere olduğu takdirde, taraf devletler hava aracının kontrolünü meşru kaptanına vermek veya onun kontrolü altında kalmasına devam etmesini sağlamak için uygun tüm tedbirleri alacaklardır.³⁵⁷

³⁵² Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 4 December 1969, 704 UNTS 219, No. 10106. Türkiye de sözleşmenin tarafıdır. Bkz. RG, 08 Aralık 1975, Sayı 15436. Sözleşme metninin Türkçe karşılığı olarak, birtakım düzeltmeler yapılmak suretiyle Resmî Gazete’de yayımlanmış olan bu metin esas alınmıştır.

³⁵³ Abeyratne, a.g.e., 2010, 218, 219.

³⁵⁴ 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 1/1.

³⁵⁵ Abeyratne, a.g.e., 2010, 220.

³⁵⁶ Heere, a.g.m., 1999, 73.

³⁵⁷ 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 11/1.

Sözleşme, başlangıçta uçak kaçırma sorununa yönelik olarak hazırlanmamıştır. Uçak kaçırma ile ilgili bir hüküm içerecek şekilde sözleşmeyi değiştirmeye yönelik ilk teklif ise ABD'den gelmiştir.³⁵⁸ Hatırlanacağı üzere uçak kaçırma eylemlerinin özellikle ABD aleyhine gelişme göstermesiyle birlikte konunun uluslararası olarak ele alınması yönünde görüşler artmaya başlamıştır. Yine de bu eylem, Sözleşme'de ne bir uluslararası suç olarak düzenlenmiş ne de kovuşturulması için herhangi bir yöntem öngörülmüştür.³⁵⁹ Esasen devletlerin Tokyo Sözleşmesi kapsamında uçak kaçırma suçuna ilişkin olarak üstlendiği yükümlülüklerin bu derece sınırlı olması, uluslararası toplumun henüz bu sorunla ilgilenmeye hazır olmadığı gerçeğini yansıtmaktadır.³⁶⁰

Bu fiillerin taraf devletlerden birinde tescil edilmiş hava aracındaki bir şahıs tarafından, uçuş hâlinde veya açık deniz yüzeyinde veya herhangi bir devletin ülkesi dışında olan bir yer yüzeyinde gerçekleşmiş olması gerekmektedir.³⁶¹ Sözleşme'ye "açık deniz yüzeyinde" ifadesinin konulmasıyla birlikte, deniz haydutluğuna ilişkin normların uygulanmasına ilişkin kafa karışıklığına da son verilmiş olmaktadır. Ayrıca sahipsiz ülkelerin kara ülkesinde gerçekleştirilecek eylemlerin cezasız kalması da önlenmiştir.

Diğer yandan hava aracının, motor gücünün kalkış maksadıyla kullanılmaya başlanmasından inişin son bulduğu ana kadar uçuş hâlinde olduğu kabul edilmiştir.³⁶² Bu nedenle, örneğin hava aracının park hâlinde olduğu sürede veya taksit³⁶³ süresi içinde başlatılan uçak kaçırma girişimleri sözleşme kapsamında değerlendirilmemektedir.³⁶⁴ Söz konusu süre zarfında veya inişin son bulduğu andan sonra gerçekleşen eylemlerde ise hava aracının ülkesinde bulunduğu devletin ve tescil devletinin yetkisi bulunmaktadır.

Sözleşmenin istisna olarak kabul ettiği iki durum söz konusudur. İlk olarak; askeri, gümrük veya polis hizmetlerinde kullanılan hava araçlarında gerçekleşen fiillerde sözleşme uygulanmayacaktır.³⁶⁵ Aynı şekilde bu tür hava araçları kapsam dışı bırakmış olan Chicago Sözleşmesi'nin 3. maddesindeki "devlet hava araçları" terimine, Tokyo Sözleşmesi'nde atıfta

³⁵⁸ Boyle, R. P. (1972). "International Action to Combat Aircraft Hijacking". *Lawyer of the Americas*, 4(3), 462.

³⁵⁹ Dempsey, a.g.e., 2008, 237, dipnot 48.

³⁶⁰ Boyle, a.g.m., 1972, 462, 463.

³⁶¹ 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 1/2.

³⁶² 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 1/3.

³⁶³ Taksi, uçağın yerde yaptığı hareket anlamına gelmektedir. Park yerinden kalkış koşusuna başlayana kadar olan kalkış taksi ve geliş taksi kavramlarını içine alan safhadır.

Bkz. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, *Havacılık Terimleri Sözlüğü*, (<https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Sozluk.aspx?Tip=ENTR&Terim=T>, Erişim tarihi: 24.03.2022)

³⁶⁴ Abeyratne, a.g.e., 2010, 224.

³⁶⁵ 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 1/4.

bulunulmamıştır. Terminolojideki bu farklılık, genellikle sivil hava araçları ve sivil ulaşım tarafından sağlanan hava taşımacılığının bazı durumlarda devlet hava araçları tarafından da sağlanmasıyla açıklanmaktadır.³⁶⁶ Yine de bu konuya daha fazla netlik kazandırılması gerekmektedir. Zira acil durumlarda, sivil hava araçlarının askeri personel veya malzeme taşımak için kullanıldığı durumlar olduğu gibi, bazı durumlarda sivil uçuşları gerçekleştirmek için askeri hava araçları da görevlendirilebilmektedir.³⁶⁷

İkinci olarak; siyasi nitelikteki veya ırk veya din ayrımcılığına dair ceza kanunlarına aykırı suçlar sözleşme kapsamında değildir. Diğer yandan hava aracının veya içindeki şahısların veya malların güvenliğinin icap ettiği durumlarda veya tescil devleti dışındaki devletlerin cezai yetkilerinin bulunduğu halleri düzenleyen 4. maddenin söz konusu olduğu hâllerde bu istisna uygulanmayacaktır.³⁶⁸ Yani bu istisna hükmünün uygulanması için siyasi bir suçlunun ya da ırk veya din ayrımcılığı suçu işlemiş bir kişinin gerçekleştirdiği eylemin, hava aracının veya içindeki şahısların veya malların güvenliğini tehlikeye atmaması ve tescil devleti dışındaki devletlerle 4. maddede sayılan makul bir bağlantısının bulunmaması gerekmektedir.

Esasen 2. madde, sözleşmenin hazırlık çalışmalarına katılan çok sayıda devletin aynı yöndeki görüşüyle formüle edilmiştir. Maddenin koyulma nedeni ise; ırk ve din ayrımcılığının türlü biçimlerini yasaklayan ceza kanunlarının çok çeşitli biçimler alması ve sözleşmeciler devletlerin mahkemelerinin görüşlerinin, bu kanunların Tokyo Sözleşmesi ile uyumluluğu konusunda farklılık gösterebilecek olmasıdır. Belirli bir suçun "siyasi nitelikte" olup olmadığı sorusunu içeren kararlarda görüş ayrılığının daha da fazla olması beklenmektedir.³⁶⁹

3.2.2. Cezai Yetki

Sözleşmede işlenen suçlar ve güvenliği tehlikeye düşüren fiillere ilişkin cezai yetki hava aracının tescil edildiği devlete verilmiştir. Ayrıca taraf devletlere, iç hukuklarında tescil devleti sıfatıyla cezai yetki tesis etmeleri için gerekli tedbirleri alma yükümlülüğü getirilmiştir.³⁷⁰ Bazı yazarlarca, bu kuralın benimsenmesi ile açık denizler üzerindeki uçuşlarda ve yabancı hava sahalarında gerçekleşen eylemlerin cezalandırılmasının garanti

³⁶⁶ Abeyratne, a.g.e., 2010, 220.

³⁶⁷ Abeyratne, a.g.e., 2010, 227.

³⁶⁸ 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 2.

³⁶⁹ Boyle-Pulsifer, a.g.m., 1964, 333.

³⁷⁰ 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 3/1, 2.

altına alındığı yorumu yapılmaktadır.³⁷¹ Oysa yukarıda belirtildiği üzere, hâli hazırda hem Şikago Sözleşmesi hem de örf ve âdet hukuku dolayısıyla tescil devletinin hava aracı üzerinde yetkisi bulunmaktadır. Tokyo Sözleşmesi ile yalnızca bu yetkiyi iç hukuklarında tesis etmeyen devletlere düzenleme yükümlülüğü getirilmektedir.

Tescil devleti dışında cezai yetki kullanma amacıyla uçuş halindeki hava aracına müdahalede bulunabilecek olan devletler ise şu şekilde sayılmıştır:³⁷²

- 1) Suçun ülkesinde etki doğurduğu devlet,
- 2) Suç vatandaşı tarafından veya vatandaşına karşı, ülkesinde daimî ikametgahı bulunan kişi tarafından veya böyle bir kişiye karşı işlenen devlet,
- 3) Suç sebebiyle güvenliği tehlikeye düşen devlet,
- 4) Suç oluşturan eylem sebebiyle ülkesinde yürürlükte bulunan uçuş düzenlemeleri ihlal edilen devlet,
- 5) Çok taraflı bir uluslararası antlaşma çerçevesindeki yükümlülükleri gereğince bu yetkiyi kullanması gereken devlet.

Görüldüğü üzere; sözleşmede etki doktrinine, aktif ve pasif vatandaşlık ilkelerine, koruma ilkesine ve ülkesellik ilkesine yer verilmiştir. Bunun yanında failin ve mağdurun ikametgahı bulunan devlet, çok taraflı bir antlaşmadan doğan yükümlülüklerini yerine getiren devlet gibi diğer başka devletlere de cezai yetkiler tanınarak faillerin cezalandırılma olasılığı artırılmaya çalışılmıştır. Diğer yandan Sözleşme'nin milli kanunlar uyarınca kullanılan hiçbir cezai yetkiyi ortadan kaldırmadığı kabul edilmiştir.³⁷³ Böylece devletlerin ulusal hukuklarına uygun olarak kullandıkları cezai yetkiler dışlanmamıştır. Bu hükmün temel amacının da söz konusu eylemleri, ihtiyaç duyulduğunda tüm devletlerin müdahale etmesi gereken uluslararası bir mesele hâline getirmek olduğu açıktır.³⁷⁴ Yani bu hükümle birlikte sözleşmede evrensel yetki benzeri bir sistem kabul edilmiş olmaktadır. Daha sonra kabul edilen Lahey ve Montreal Sözleşmelerinde de bu hüküm aynen korunmuştur. Ayrıca sözleşmede cezai yetkiler arasında bir öncelik sonralık ilişkisinin tesis edilmediği görülmektedir. Köni, buradaki amacın aynı zamanda; suçlunun kesin olarak yargılanabilmesi için hiçbir devletin yetkisine öncelik

³⁷¹ Bkz. Abeyratne, a.g.e., 2010, 223.

³⁷² 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 4.

³⁷³ 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 3/4.

³⁷⁴ Abeyratne, a.g.e., 2010, 223, 224.

tanınmaması ve uluslararası hukukta henüz çözüme bağlanmamış olan öncelik sistemini sözleşme metnine alarak uyumsuzlıklara yol açılmasını önlemek olduğunu belirtmektedir.³⁷⁵

3.2.3. Suçluların İadesi

Sözleşmede yalnızca söz konusu suçların, suçluların iadesi açısından, bayrak devletinin ülkesinde işlenmiş gibi kabul edileceği düzenlenmiştir.³⁷⁶ Yani sözleşme kapsamındaki bir suçtan kaynaklanan tüm iade talepleri mevcut iade düzenlemeleri kapsamında ele alınmalıdır.³⁷⁷ Bununla birlikte Sözleşme, hiçbir şekilde devletlerin, suçluların iadesi yükümlülüğü olmadığını altını çizerek³⁷⁸ uygulamada büyük bir eksikliğe yol açmıştır.

3.2.4. Kaptan Pilotun Yetkileri

Sözleşme, kaptan pilota geniş yetkiler vermektedir.³⁷⁹ Kaptan pilot, bir kişinin madde 1/1’de belirtilen bir suçu veya fiili işlediğine inanmak için haklı bir gerekçesi olduğunda; hava aracının, içindeki şahısların veya malların güvenliğini sağlamak, hava aracında düzen ve disiplini korumak ya da bu kişinin hava aracından indirilmesi veya yetkililere teslim edilmesi için zorlama tedbirleri dâhil makul önlemleri alabilir.³⁸⁰ İlk iki durumda gerekli görmesi hâlinde söz konusu kişiyi iniş yaptığı herhangi bir taraf devlet ülkesinde hava aracından indirebilir,³⁸¹ eylemin hava aracının tescil dildiği devletin kanunlarına göre ciddi bir suç oluşturduğu kanaatindeyse yetkili makamlara teslim edebilir.³⁸²

Kaptan pilot, yukardaki görevlerini yerine getirirken mürettebatın yardımını isteyebilir veya yetkilendirebilir ve bu amaçla yolcuların yardımını talep edebilir. Yolcular ve mürettebat da madde 6/2 uyarınca, güvenlik nedenleriyle bu tür bir eylemin derhal gerekli

³⁷⁵ Köni, a.g.e., 1977, 77.

³⁷⁶ 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 16/1.

³⁷⁷ Abeyratne, a.g.e., 2010, 228.

³⁷⁸ 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 16/2.

³⁷⁹ Abeyratne, a.g.e., 2010, 221.

³⁸⁰ 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 6/1.

³⁸¹ 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 8/1.

³⁸² 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 9/1.

olduğuna inanmak için makul gerekçeleri olduğunda, kaptan pilottan herhangi bir yetki almaksızın makul önleyici tedbirler alma yetkisine sahiptir.³⁸³

Kaptan pilotun yetkileri bakımından bir hava aracı, bindirme ve yükleme tamamlandıktan sonra bütün dış kapıların kapanmasından itibaren, indirme ve boşaltma amacıyla dış kapılardan birinin açılma anına kadar iniş hâlinde kabul edilir.³⁸⁴ Görüldüğü üzere bu hüküm; hava aracının, motor gücünün kalkış maksadıyla kullanılmaya başlanmasından inişin son bulduğu ana kadar uçuş hâlinde olduğunu belirten 1. maddesinden farklıdır. Dolayısıyla dış kapılar kapandıktan sonra hava aracı kalkışa başlayana kadar ve hava aracı iniş yaptıktan sonra dış kapılar açılana kadar gerçekleşen eylemler sözleşme kapsamına girmemektedir. Kaptan pilotun ise bu eylemler nedeniyle failleri hava aracından indirmesi veya yetkili makamlara teslim etmesi mümkündür.³⁸⁵

Kaptan pilotun faili hava aracından indirdiği ve yetkili makamlarına teslim ettiği herhangi bir taraf devlet, bu kişinin hava aracından indirilmesine izin vermek ve onu teslim almakla yükümlüdür. Bu arada iniş yapılan devlet, hava aracının tescil dildiği devletin kanunlarına göre ciddi bir suç oluşturduğu iddia edilen olaylarla ilgili bir ön araştırma yapmalıdır.³⁸⁶

3.2.5. Taraf Devletlerin Diğer Yetki ve Yükümlölükleri

Uçak kaçırmanın düzenlendiği 11. maddenin 1. paragrafı, tüm taraf devletlere, kaptan pilotun hava aracı üzerindeki kontrolünü eski hâline getirmek veya korumak için uygun önlemleri alma yükümlölüğünü yükler. "Uygun önlemler" ifadesi ile yalnızca bir taraf devletin yapması mümkün olan şeyler ve ayrıca yalnızca bir taraf devletin yapması hukuka uygun olan şeyler kastedilmektedir. Bu nedenle uçak kaçırmanın gerçekleştiği yerden binlerce mil uzakta bulunan bir taraf devlet, herhangi bir işlem yapma yükümlölüğü altında değildir çünkü bunu yapması mümkün olmayacaktır.³⁸⁷

Herhangi bir taraf devlet, kaptan pilot tarafından, hava aracında gerçekleştirdiği eylemin hava aracının tescil dildiği devletin kanunlarına göre ciddi bir suç oluşturması sebebiyle kendisine teslim edilen ya da uçak kaçırma eyleminde bulunduğundan şüphelenilen

³⁸³ Abeyratne, a.g.e., 2010, 222.

³⁸⁴ 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 5/2.

³⁸⁵ Dempsey, a.g.e., 2008, 239.

³⁸⁶ 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 12, 13/4.

³⁸⁷ Abeyratne, a.g.e., 2010, 224, 225.

bir kişiyi gerekli gördüğü takdirde gözaltına alacak veya muhafazası için gerekli tedbirleri alacaktır. Gözaltı süresi, ceza yargılamasının veya iade işlemlerinin başlatılması için gerekli olan makul bir süre ile sınırlandırılmıştır.³⁸⁸ Gözaltına alınmayan veya bu sürenin sonunda hakkında ceza kovuşturması başlatılmayan veya iade edilmeyen kişinin, yolculuğuna devam etmek istemesi hâlinde, istediği istikamete gitmesi serbesttir.³⁸⁹

Bir kişinin, hava aracında gerçekleştirdiği eylemin hava aracının tescil dildiği devletin kanunlarına göre ciddi bir suç oluşturması sebebiyle teslim edilmesi hâlinde veya uçak kaçırma eylemi sebebiyle hava aracının ülkesine indiği devlet derhal olay hakkında bir hazırlık soruşturması yapacaktır. Bu soruşturmanın bulgularını şahsın uyrukluğunda bulunduğu devlete ve gerek görüyorsa diğer devletlere bildirir ve cezai yetkisini kullanmak niyetinde olup olmadığını belirtir.³⁹⁰ Bunun yanında Tokyo Sözleşmesi, taraf devletleri suçlu olduğu iddia edilen bir kişiyi, hava aracından indirilmesi veya teslim edilmesi hâlinde cezalandırmaya mecbur etmemektedir. İniş yapılan ülke devleti onu serbest bırakmalı ve iade etmek veya kovuşturmak istemiyorsa, mümkün olan en kısa sürede seçtiği varış noktasına gitmesine izin vermelidir. Taraf devletler, suçluları yalnızca aralarındaki diğer anlaşmaların hükümleri uyarınca iade etmekle yükümlüdürler.³⁹¹

Kaptan pilot tarafından teslim edilen kişiyi teslim alan devletin, en fazla ne kadar zaman içinde gözaltı kararı vermesi gerektiği ise sözleşmede düzenlenmemiştir. Daha sonra zorla indirilme ve teslimin yersiz veya anlamsız olduğu anlaşılan bir yolcu için hangi hukuki yolların açık olduğu belli değildir. Bu konu oldukça önem arz etmektedir zira Tokyo Sözleşmesi'nin 10. maddesi, suçlu olduğu iddia edilen bir kişiye karşı hareket ettiklerinde, hava aracı komutanına ve mürettebat üyelerine ve ayrıca yolculara, yargılamalara karşı koşulsuz bir bağışıklık sağlamaktadır. Maddenin kapsamı hem cezai hem de hukuki yargıdan muafiyet sağlamada oldukça geniştir.³⁹²

Esasen sözleşmenin ne cezai yetki konusunda ne de suçluların iadesi meselesinde, var olan uluslararası hukukta büyük bir değişiklik yarattığı söylenemez. Yine de tescil devletinin yetkisinin varlığına dair kafa karışıklıklarının ortadan kalkması ve diğer hangi devletlerin

³⁸⁸ 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 13/1,2; md. 9/1.

³⁸⁹ 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 15/1. F

³⁹⁰ 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 13/4, 5.

³⁹¹ Chung, D. Y. (1976). *Some Legal Aspects of Aircraft Hijacking in International Law*. Ph.D. Dissertation, *University of Tennessee*'den aktaran Abeyratne, a.g.e., 2010, 226.

³⁹² Oduntan, a.g.e., 2012, 98.

yetkisinin olabileceğine dair tartışmaların baştan önlenmiş olması olumlu adımlardır. Ayrıca 4. maddede bu devletlere “müdahalede etme” hakkı vererek uluslararası hava sahasında tescil devletinin uygulama yetkisinin münhasırlığına son verilmiş ve evrensel yetki sistemine yaklaşılmıştır.

Uçak kaçırma sorununa ilişkin ilk ICAO girişi, 1963 Sözleşmesi olmuştur fakat Sözleşme, teröristlerin cezalandırılmasını gerektirmemekte ve “iade et ya da yargıla” kuralını içermemektedir. Bu nedenle Sözleşme hava güvenliğini koruma anlamında zayıftır. Cezalandırmaya ilişkin hükmün bulunmaması onu teröristler açısından caydırıcılıktan yoksun hâle getirmektedir.³⁹³ Taslağının hazırlanması sırasında Sözleşme yeterli görülmesi olabilir zira 1968 yılına kadar başarıya ulaşan uçak kaçırma eylemlerinin sayısı yılda 7’yi geçmemiştir. Bu tarihten sonra ise uluslararası uyuşmazlıklarla bağlantılı olarak uçak kaçırmanın sıklığı artmış ve sözleşmenin sınırlı bir etkisi olduğu gözle görünür olmaya başlamıştır. Buna rağmen 1963 Tokyo Sözleşmesi, kendinden sonra akdedilen uluslararası antlaşmalara hukuki bir temel oluşturmayı başarmıştır.³⁹⁴

Tokyo Sözleşmesi’nin etkin olabilmesi için ayrıca devletlerin iç hukuklarında sözleşme ile uyumlu hükümler koymaları gerektiği ve iadeye ilişkin yasalarını, bu eylemleri içerecek şekilde düzenlemeleri gerektiği unutulmamalıdır.³⁹⁵

3.3. Hava Araçlarının Hukuka Aykırı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme (1970 Lahey Sözleşmesi)

1963 Tokyo Sözleşmesi’nin git gide artan uçak kaçırma olayları karşısında yetersiz kalması üzerine devletler bir araya gelerek yeni bir sözleşme yapma yoluna gitmişlerdir.³⁹⁶ Bu sözleşme; Hava Araçlarının Hukuka Aykırı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme (1970 Lahey Sözleşmesi)³⁹⁷’dir. Lahey Sözleşmesi’nde uçak kaçırma eylemi bir uluslararası suç olarak düzenlemiş ve bu suçla mücadele etmek amacıyla hukuki, politik yöntemler ve yaptırım yöntemleri geliştirmiştir.³⁹⁸ Tokyo Sözleşmesi’nin 1. maddesi suç

³⁹³ Parizky, a.g.m, December 1994, 28.

³⁹⁴ Dempsey, a.g.e., 2008, 240, 241.

³⁹⁵ Abeyratne, a.g.e., 2010, 228.

³⁹⁶ Köni, a.g.e., 1977.

³⁹⁷ Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, 14 October 1971, 860 UNTS 105, No. 12325. Türkiye de sözleşmenin tarafıdır. Bkz. RG, 31 Mart 1973, Sayı 14493. Sözleşme metninin Türkçe karşılığı olarak, birtakım düzeltmeler yapılmak suretiyle Resmî Gazete’de yayımlanmış olan bu metin esas alınmıştır.

³⁹⁸ Dempsey, a.g.e., 2008, 241.

olsun ya da olmasın sayılan eylemlere uygulanırken, uçak kaçırma eylemini suç olarak düzenleyen Lahey Sözleşmesi, Tokyo Sözleşmesi'ndeki bu eksikliği gidermiştir.³⁹⁹

3.3.1. Suçun Tanımı

Sözleşmeye göre uçuş hâlindeki bir hava aracında bulunan herhangi bir şahıs; hukuka aykırı olarak zorla veya tehditle veya diğer herhangi bir korkutma yoluyla hava aracına el koyar veya hava aracının kontrolünü ele geçirirse veya buna teşebbüs ederse suç işlemiş sayılacaktır.⁴⁰⁰ Böyle bir hareketi yapan veya buna teşebbüs eden kişiye iştirak eden kişi de aynı suçu işlemiş kabul edilecektir.⁴⁰¹ Eylemin uçuş sırasında hava aracında bulunan bir kişi tarafından gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Dolayısıyla yerde bulunan kişiler tarafından, hava araçlarına karşı gerçekleştirilen saldırı ve sabotaj eylemleri sözleşme kapsamının dışında kalmıştır. Sözleşme'nin azmettiren ya da yardım eden kişilere uygulanabilmesi için bu kişilerin de hava aracında bulunuyor olması gerekmektedir.⁴⁰² Diğer yandan 2. maddede tüm taraf devletlerin suçluları şiddetli cezalarla cezalandırmayı taahhüt ettiği düzenlenmiştir.⁴⁰³ “Şiddetli cezalar”dan ne anlaşılması gerektiği ise açıklanmamıştır.⁴⁰⁴ Devletlerin birbirinden farklı hukuk sistemlerine sahip olmaları, cezalandırmalarda uyumsuzluklara yol açmış ve bu durum Lahey Sözleşmesi'nin tek tip bir sistem oluşturma girişimini etkisiz kılmıştır.⁴⁰⁵

3.3.2. Sözleşmenin Uygulama Alanı

Suçun gerçekleşebilmesi için yukarıda sayılan eylemlerin uçuş hâlinde gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Sözleşme'de hava aracının, binişin ardından tüm dış kapıların kapanmasından tahliye için bu kapılardan birinin açılması anına kadar uçuş hâlinde olduğu belirtilmiştir.⁴⁰⁶ Böylece Tokyo Sözleşmesi'ndeki eksiklik giderilerek, hava aracı park veya taksi hâlindeyken gerçekleşen eylemler de sözleşme kapsamına alınmıştır.

Diğer yandan mecburi iniş hâlinde hava aracı ile hava aracındaki yolcu ve malların sorumluluğu yetkili makamlarca üstlenilinceye kadar uçuşun devam ettiği varsayılmaktadır.⁴⁰⁷

³⁹⁹ Abeyratne, R. I. R. (2018). *Aviation Security Legal and Regulatory Aspects*. London, New York: Routledge, 158.

⁴⁰⁰ 1970 Lahey Sözleşmesi, md. 1/a.

⁴⁰¹ 1970 Lahey Sözleşmesi, md. 1/b.

⁴⁰² Köni, a.g.e, 1977, 141, 142; Abeyratne, a.g.e., 2018, 158.

⁴⁰³ 1970 Lahey Sözleşmesi, md. 2.

⁴⁰⁴ Köni, a.g.e, 1977, 150.

⁴⁰⁵ Dempsey, a.g.e., 2008, 242.

⁴⁰⁶ 1970 Lahey Sözleşmesi, md. 3/1.

⁴⁰⁷ 1970 Lahey Sözleşmesi, md. 3/1.

Böylece hava aracının havaalanı dışında bir yerde zorla indirilip hava aracının terk edilmesi hâlinde, sözleşmenin, uçuşun sona ermesi nedeniyle uygulanamaması ihtimali önlenmeye çalışılmıştır.⁴⁰⁸

Tokyo Sözleşmesi'nde olduğu gibi askeri hizmet, gümrük ve polis hizmetlerinde kullanılan hava araçlarında gerçekleşen eylemler sözleşme kapsamının dışındadır.⁴⁰⁹

Sözleşmenin uygulanabilmesi için 3. maddeye göre hava aracının; yurtiçi veya uluslararası sefer yapması önemli olmaksızın, kalkış veya fiili olarak iniş yaptığı yerin, tescil devletinin ülkesi dışında bulunması gerekmektedir.⁴¹⁰ Örneğin, Ankara-Londra seferini yapan bir Türk uçağı Ankara üzerinde kaçırılıp İstanbul'a indirilirse bu olay sözleşme kapsamına girmeyecektir.⁴¹¹ Kısacası sözleşmenin uygulanabilmesi için; hava aracının kalkış yaptığı yerin, indiği yerin veya failin, hava aracının tescil edildiği devletin dışında bulunması gerekmektedir.⁴¹² Aynı şekilde, ortak hava ulaşımı yapan kuruluşlar ve devletlerin hava araçlarında gerçekleşen eylemlerde de hava aracının kalkış yaptığı yerin, fiili olarak indiği yerin veya failin, bu devletlerin 5. madde uyarınca aralarında cezai yetki kullanması için belirledikleri devlet ülkesinin dışında bulunması gerekmektedir.⁴¹³

Bu hükmü savunanlar; tescil devletinde gerçekleşen uçak kaçırımların otomatik olarak bu devletin yetkisine tâbi olacağını ve böylece herhangi bir uluslararası hukuk sorununun ortaya çıkmayacağını ileri sürmüşlerdir.⁴¹⁴ Yani Sözleşme, daha ziyade birden çok devletin yetki iddia edebileceği durumlara uygulanması amacıyla oluşturulmuştur. Gerçekten de hükmün düzenleniş biçiminden, sözleşmenin uygulanabilmesi için bir “uluslararasılık” unsurunun bulunmasını aradığı anlaşılmaktadır. Oysa hava aracının kalkış ve fiili iniş yeri

⁴⁰⁸ Köni, a.g.e, 1977, 143.

⁴⁰⁹ 1970 Lahey Sözleşmesi, md. 3/2.

⁴¹⁰ 1970 Lahey Sözleşmesi, md. 3/3.

⁴¹¹ Köni, a.g.e, 1977, 145.

⁴¹² Cheng, B. (2018). “The Hague Convention on Hijacking of Aircraft 1970: The Legal Aspect”. Chia-Jui Cheng. (Editor). *Studies in International Air Law : Selected Works of Bin Cheng*. Leiden, Boston: Brill Nijhoff, 319.

⁴¹³ 1970 Lahey Sözleşmesi, md. 3/4.

⁴¹⁴ Mankiewicz, R. H. (1971). “The 1970 Hague Convention”. *Journal of Air Law and Commerce*, 37(2), 201. Mankiewicz'e göre ise Lahey Sözleşmesi md. 3/3'e böyle bir hüküm konulmasının amacı, Sözleşme'nin “uluslararası nitelikteki” uçuşlara uygulanmak istemesidir. Genel olarak hava aracının kalkış ve fiili olarak iniş yaptığı yerlerin farklı devletlerin ülkeleri olması hâlinde, gerçekleşen eylemler sözleşmenin kapsamındadır. “İç hat uçuşları” yani kalkış ve iniş yerinin aynı devlet ülkesinde bulunduğu uçuşların ise kapsam dışı bırakılması amaçlanmıştır. Yine de bunun için söz konusu kalkış ve fiili iniş yeri devletin, tescil devleti ile aynı devlet olması şartı aranmıştır. Yani Sözleşme ancak tescil devletin dışındaki devletlerin ülkesindeki “iç hat uçuşları”nda uygulanabilecektir. Bu hükmü savunanlar, tescil devletin ülkesinde gerçekleşen uçak kaçırımların otomatik olarak bu devletin yetkisine tâbi olacağını ve bu durumun bir uluslararası hukuk sorununun yol açmayacağını ileri sürmektedirler. Oysa tescil devleti farklı olsa bile kalkış ve fiili iniş yeri aynı olan devlet ülkesindeki uçak kaçırımlarda ülke devletin aynı şekilde yetkisi bulunmaktadır. Mankiewicz, a.g.m., 1971, 201.

tescil devleti ülkesi içerisinde olsa bile, hava aracındaki mürettebat ve yolcuların farklı devletlerin uyrukluğunda olması hâlinde yine uluslararası hukuk çerçevesinde yetki sorunları ortaya çıkabilecektir. Fakat hava korsanlarının hava aracından indikten sonra başka ülkelere kaçması hâlinde sözleşme uygulanacak ve hava aracının kalkış ve fiili iniş yerine bakılmaksızın, bu kişi yargılanması için tedbirler alınacak veya iade edilecektir.⁴¹⁵

3.3.3. Cezai Yetki

Sözleşme'ye göre aşağıda belirtilen taraf devletlerden her biri suç hakkında cezai yetkisini tesis etmek için gerekli önlemleri alacaktır:⁴¹⁶

- 1) Tescil devleti,
- 2) Suçun işlendiği hava aracının, faille birlikte iniş yaptığı devlet,
- 3) Suç işlenen hava aracının, mürettebatsız olarak kiralandığı kişinin iş merkezinin ya da böyle bir iş merkezi yoksa, daimî ikametgâhının bulunduğu devlet.

Görüldüğü üzere yetki sözleşmeyle birlikte otomatik olarak tanınmamıştır. Taraf devletlerin iç hukuklarında yetkiye ilişkin gerekli düzenlemeyi yapmaları gerekmektedir.⁴¹⁷ Ayrıca Sözleşme'de taraf devletlerin, hava aracında failin suçla bağlantılı olarak gerçekleştirdiği her türlü şiddet eylemleri üzerindeki cezai yetkisi de uçak kaçırma eylemi üzerindeki cezai yetkisine tâbi kılınmıştır.⁴¹⁸ Bu hüküm, hava korsanının bulunduğu devletin, onu hava aracına hukuka aykırı olarak el koyduğu için kovuşturmak istemezken o vesileyle işlenen diğer şiddet içeren suçlar için kovuşturmaya istekli olduğu durumlarda faydalı olmaktadır.⁴¹⁹

Sözleşme'de suçun işlendiği hava aracının faille birlikte iniş yaptığı devlete cezai yetki tanınması, uluslararası toplumun uçak kaçırma eylemlerini ortadan kaldırma ve caydırma girişimleri için önemli bir adımdır. Yukarıda bahsedildiği üzere, uluslararası hukukun genel kurallarına göre bir devletin cezai yetki tesis edebilmesi için yetkinin uygulanacağı fiili durum ile arasında yakın bir ilişki, gerçek bir bağ gerekmektedir. Sözleşme'deki bu hükümle birlikte herhangi bir bağ aranmaksızın hava aracının faille birlikte iniş yaptığı taraf devletin uluslararası hukuktan kaynaklanan cezai yetkisi bulunmaktadır. Aynı zamanda günümüzde hava taşıma endüstrisinde oldukça fazla olarak başvuru

⁴¹⁵ 1970 Lahey Sözleşmesi, md. 3/5.

⁴¹⁶ 1970 Lahey Sözleşmesi, md. 4/1.

⁴¹⁷ Dempsey, a.g.e., 2008, 242.

⁴¹⁸ 1970 Lahey Sözleşmesi, md. 4/1.

⁴¹⁹ Mankiewicz, a.g.m., 1971, 204.

kiralama sözleşmeleri dolayısıyla, belirtilen devletlere yetki tanınması da faydalı bir gelişme olmuştur.⁴²⁰

Taraf devletlerin her biri; suçun failinin ülkesinde bulunması hâlinde, onu yukarıda sayılan bu üç devletten birine iade etmekle, aksi hâlde ise kendi cezai yetkisini tespit etmekle yükümlüdür.⁴²¹ Bu hüküm ise, uçak kaçırma eylemlerini gerçekleştiren kişiler yargılanmasa, kaçsa ya da hava aracının iniş yaptığı devlet tarafından tescil devletine iade edilmese bile, suçun etkili bir biçimde cezalandırılması ihtimalini artırmaktadır. Zira uçak kaçırma eyleminin uluslararası bir suç hâline gelmesi için yalnızca suç nerede gerçekleşirse gerçekleşsin failin cezalandırılmasına olanak sağlamak yeterli değildir. Etkin bir zorlama için aynı zamanda failin bulunduğu herhangi bir devlette yargılanması ve cezalandırılması gerekmektedir.⁴²²

Tokyo Sözleşmesi'nde olduğu gibi Lahey Sözleşmesi'nde de milli kanunları uyarınca cezai yetki tesis etmiş olan tüm devletlerin bu yetkisi korunmuştur.⁴²³

Ortak hava ulaşımı yapan kuruluşlar ve devletler, aralarında cezai yetkiyi kullanacak olan devleti belirleyecekler ve diğer taraf devletlere tebliğ edilmek üzere ICAO'ya bilgi vereceklerdir.⁴²⁴

3.3.4. Kovuşturma Yükümlülüğü ve Suçluların İadesi: “İade Et ya da Yargıla” İlkesinin Düzenlenmesi

Suçlunun ya da suçlu olduğu iddia edilen kişinin ülkesinde bulunduğu taraf devlet, şartların yeterli olduğuna kanaat getirmesi hâlinde bu kişiyi gözaltına alacaktır. Bu tedbir o devletin kanunlarına göre alınacak fakat gözaltı süresi, cezai takibat veya iade işlemlerinin tamamlanması için gerekli olan süreyi geçmeyecektir.⁴²⁵

Taraf devletlerin her biri; suçun failinin ülkesinde bulunması hâlinde, onu yukarıda sayılan bu üç devletten birine iade etmekle, aksi hâlde ise suç ülkesinde işlensin ya işlenmesin, kendi cezai yetkisini tespit etmekle yükümlüdür.⁴²⁶ Bu hükmü destekleyen bir başka hüküm 7. maddede düzenlenmiştir. Buna göre; suçlu olduğu iddia edilen kişinin

⁴²⁰ Abeyratne, a.g.e., 2018, 160.

⁴²¹ 1970 Lahey Sözleşmesi, md. 4/2.

⁴²² Mankiewicz, a.g.m., 1971, 203.

⁴²³ 1970 Lahey Sözleşmesi, md. 4/3.

⁴²⁴ 1970 Lahey Sözleşmesi, md. 5.

⁴²⁵ 1970 Lahey Sözleşmesi, md. 6/1.

⁴²⁶ 1970 Lahey Sözleşmesi, md. 4/2.

ülkesinde bulunduğu devlet, bu kişiyi iade etmezse istisnasız, yargılama amacıyla vakayı yetkili makamlarına havale etmekle yükümlüdür.⁴²⁷

Böylece, sivil havacılığın güvenliğine karşı suçlarla ilgili olarak iade et ya da yargıla (*aut dedere aut judicare*) ilkesi, ilk kez 1970 Lahey Sözleşmesi ile düzenlenmiştir. Aşağıda görüleceği üzere devletler, bu konudaki her yeni sözleşmenin metnine, söz konusu ilkeyi dâhil etmeye devam etmişlerdir.⁴²⁸ İlkeye göre bir devlet; ilgili sözleşmede suç olarak düzenlenen eylemi gerçekleştiren kişiyi ülkesinde yakalarsa, onu, yargılanmak üzere başka bir devlete iade etmek veya suçla herhangi bir bağlantısı bulunmasa bile, kendi mahkemelerinde yargılamak zorundadır.⁴²⁹

Devletler, Sözleşme'nin hazırlandığı Lahey Konferansı'nda, 7. maddedeki yükümlülüğün yalnızca “yargılama amacıyla vakayı yetkili makamlara havale etmek” olduğu ve yargılayıp yargılamamaya karar verecek olanın yetkili makamlar olduğu üzerinde görüş birliğine varmışlardır.⁴³⁰ Bu nedenle bazı yazarlara göre, Lahey Sözleşmesi'nde yargılama yükümlülüğü öngörülmemiştir. Bu yazarlar; yukarıdaki hükümlerin devletleri cezai yargı yetkisini kullanma konusunda zorlamadığı,⁴³¹ devletin yetkisini düzenleyen 4. maddenin taraf devletlere, fail olduğu iddia edilen kişiyi yargılama konusunda herhangi bir yükümlülük yüklemediği⁴³² görüşündedir. Oysa ileride, UAD ve BM Uluslararası Hukuk Komisyonunun (UHK) aksi görüşte olduğu görülecektir.

İade et ya da yargıla ilkesinin hukuki niteliği, UHK tarafından “İade Et ya da Yargıla Yükümlülüğü (*aut dedere aut judicare*)” başlığı altında ele alınmıştır ve Komisyon, 2014 yılında tamamladığı nihai raporunu, değerlendirilmek üzere Birleşmiş Milletler Genel Kuruluna sunmuştur.⁴³³ Nitekim Genel Kurul, uzun zamandır bu konuyu, uluslararası öneme sahip suçların cezasız kalmasının önlenmesinde, devletlerin iş birliği yapma çabaları için önemli addetmiştir.⁴³⁴

⁴²⁷ 1970 Lahey Sözleşmesi, md. 7.

⁴²⁸ Kojima, a.g.m., April, 2011, para. 12, 13.

⁴²⁹ Kojima, a.g.m., April, 2011, para. 11-13.

⁴³⁰ Minutes, International Conference on Air Law, The Hague, December 1970, Volume I, ICAO Document LC/165-1, 177-182.

⁴³¹ Köni, a.g.e, 1977, 86.

⁴³² Abeyratne, a.g.e., 2018, 161.

⁴³³ UNGA ‘Report of the International Law Commission’ (5 May–6 June and 7 July–8 August 2014) 66th Session Supp No. 10 Un Doc. (A/69/10), 139-165. Bundan sonra “UHK Nihai Raporu” olarak anılanacaktır.

⁴³⁴ Moyo, M. P. (2015). “Final Report on the Obligation to Extradite or Prosecute (Aut Dedere Aut Judicare) (Int'l L. Comm'n)”, *International Legal Materials*, 54(4), 758.

UHK, BM Genel Sekreteri'nin konu ile ilgili olarak çok taraflı antlaşmalar üzerinde yaptığı çalışmadan⁴³⁵ yola çıkarak; iade etme ya da yargıla yükümlülüğünün uygulamadaki kapsamının ve içeriğinin büyük çeşitlilik gösterdiği sunucuna varmıştır. Bu nedenle de çeşitli antlaşma maddelerini uyumlaştırma ve genel bir kural oluşturma çabasının gereksiz olacağına karar vermiştir. Devletler, uluslararası antlaşmalar hazırlarken, iade etme veya yargılama yükümlülüğüne ilişkin hangi geleneksel formülün amaçlarına en uygun olduğuna kendileri karar verebileceklerdir.⁴³⁶

Diğer yandan Komisyon, ilgili sözleşmeler uyarınca iade veya kovuşturma yükümlülüğünün kapsamının o sözleşme bazında analiz edilmesi gerektiğini tespit etmesine rağmen, yükümlülüğü içeren daha yeni sözleşmelerde, bazı genel eğilimler ve ortak özellikler olabileceğini de kabul etmiştir. Bu yükümlülüğün 1970 Lahey Sözleşmesi'nde düzenleniş biçiminin, yani "Lahey formülü"nün, daha sonra kabul edilen; işkence, paralı askerlik, BM'ye ve BM personeline karşı suçlar, sınır aşan suçlar, yolsuzluk, zorla kaybetme gibi alanlardaki sözleşmelerde de tekrar edildiği görülmektedir. Tüm bu nedenlerle Komisyona göre, UAD'nin Belçika ve Senegal arasındaki Kovuşturma veya İade Yükümlülüğüne İlişkin Sorunlar kararı⁴³⁷, 1970 Lahey Sözleşmesi ve bunu takip eden diğer sözleşmeler kapsamındaki kovuşturma ve iade rejimini aydınlatmaya yardımcı olacaktır.⁴³⁸ Zira söz konusu kararda, İşkenceye ve Diğer Zalimane, Gayriinsani veya Küçültücü Muamele veya Cezaya Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesi'nin⁴³⁹ cezasızlıkla mücadele mekanizması analiz edilmiştir. Kovuşturma veya iade yükümlülüğü hükümleri Lahey formülüne göre biçimlendirilen Sözleşme'de, özellikle odaklanılan hususlar ise; yargı yetkisinin tesis edilmesi⁴⁴⁰, ön soruşturma yapma yükümlülüğü⁴⁴¹ ve kovuşturma veya iade yükümlülüğü⁴⁴² arasındaki ilişkidir.⁴⁴³

⁴³⁵ Bkz. Report of the Secretary-General 'Survey of multilateral instruments which may be of relevance for the work of the International Law Commission on the topic "The obligation to extradite or prosecute (aut dedere aut judicare)'" (18 June 2010) UN Doc. (A/CN.4/630).

⁴³⁶ UHK Nihai Raporu, 143-147.

⁴³⁷ *Questions relating to the Obligation to Prosecute or Extradite (Belgium v. Senegal)*, Judgment, ICJ Reports 2012, p. 422.

⁴³⁸ UHK Nihai Raporu, 145, 147, 148.

⁴³⁹ Convention Against Torture and Other Cruel, Inhuman or Degrading Treatment or Punishment, 10 December 1984, 1465 UNTS 85, No. 24841. Türkiye de sözleşmenin tarafıdır. Bkz. RG, 8 Ekim 1988, Sayı 19895. Sözleşme metninin Türkçe karşılığı olarak, birtakım düzeltmeler yapılmak suretiyle Resmî Gazete'de yayımlanmış olan bu metin esas alınmıştır. Sözleşme bundan böyle "İşkenceye Karşı Sözleşme" olarak anılacaktır.

⁴⁴⁰ İşkenceye Karşı Sözleşme, md. 5.

⁴⁴¹ İşkenceye Karşı Sözleşme, md. 6.

⁴⁴² İşkenceye Karşı Sözleşme, md. 7.

⁴⁴³ UHK Nihai Raporu, 148.

UAD, İşkenceye Karşı Sözleşme'nin "kovuşturma amacıyla davayı yetkili makamlara havale etme" yükümlülüğünü düzenlediği 7. maddenin, 1970 Lahey Sözleşmesi'nden temelini aldığını belirtmiş ve bu yükümlülüğü "kovuşturma yükümlülüğü" olarak adlandırmıştır. Mahkemeye göre, önlerindeki deliller ve ilgili ceza muhakemesi kuralları ışığında kovuşturma başlatılıp başlatılmayacağına karar verecek olan, ulusal makamlardır. Böylece taraf devletlerin yargı sistemlerinin bağımsızlığına saygı gösterilmiştir. Kovuşturma yükümlülüğü, aslında davayı kovuşturma makamlarına teslim etme yükümlülüğüdür; kovuşturma başlatma yükümlülüğü içermez. Nitekim, deliller ışığında yükümlülüğün yerine getirilmesi, kovuşturma açılmasına neden olabilecek veya olmayabilecektir. Yetkili makamlar, ilgili devletin hukukuna göre ağır nitelikte olduğu iddia edilen herhangi bir suç için yaptıkları gibi, kovuşturma başlatılıp başlatılmayacağına karar vereceklerdir.⁴⁴⁴

Kovuşturma yükümlülüğü ise, iade için önceden bir talep bulunup bulunmadığına bakılmaksızın ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle md. 6/2, şüpheli kendi topraklarında bulunduğu andan itibaren, devleti, derhal bir ön soruşturma yapmakla yükümlü kılmaktadır. Mahkeme; devletlere iade etme ya da yargılama konusunda seçim hakkı tanınmış olmasının, her iki alternatifin de aynı ağırlıkta olduğu anlamına gelmediğini belirtmiştir. İade, devlete Sözleşme tarafından sunulan bir seçenek iken; kovuşturma, yine Sözleşme tarafından getirilen uluslararası bir yükümlülüktür.⁴⁴⁵

Diğer yandan, iade hukukuna göre devletlerin yerine getirilmesi gereken gerekli şartlar arasında; eylemin iade talep eden ve iade talep edilen devletlerin her ikisinde de suç teşkil etmesi, aynı suçtan iki kez yargılanmama (*ne bis in idem*) ve kanunsuz suç olmaz (*nullum crimen sine lege*) ilkelerine uygunluk ile şüphelinin etnik köken, din, milliyet veya siyasi görüşleri gerekçesiyle yargılanmak üzere iade edilmemesi yer almaktadır.⁴⁴⁶

İade etme ya da yargılama yükümlülüğünün yalnızca belirli bir sözleşmenin tarafı olan devletler için mi geçerli olduğu yoksa bir uluslararası örf ve âdet hukuku kuralı veya hukukun genel ilkesi mi olduğu tartışma konusu olmuştur. Hatta bu kuralın bir uluslararası örf ve âdet hukuku kuralı olmasının yanı sıra, bazı ağır suçlar için *jus cogens* niteliğinde olduğu görüşü ileri sürülmüştür.⁴⁴⁷ Komisyonun raporuna bakıldığında, ilkenin örf ve âdet hukuku kuralı

⁴⁴⁴ *Questions relating to the Obligation to Prosecute or Extradite (Belgium v. Senegal)*, Judgment, ICJ Reports 2012, p. 422, para. 90; UHK Nihai Raporu, 149.

⁴⁴⁵ *Questions relating to the Obligation to Prosecute or Extradite (Belgium v. Senegal)*, Judgment, ICJ Reports 2012, p. 422, para. 94, 95; UHK Nihai Raporu, 149.

⁴⁴⁶ UHK Nihai Raporu, 152.

⁴⁴⁷ Kojima, a.g.m., April, 2011.

olduğunun ne kabul edildiği ne de kabul etmediği söylenebilir. Yalnızca UAD'nin Belçika ve Senegal arasındaki davada konuyu değerlendirmemiş olduğu belirtilmekle yetinilmiştir.⁴⁴⁸ Zira Mahkeme, başvurunun yapıldığı tarihte, taraflar arasındaki anlaşmazlığın uluslararası teamül hukuku kapsamındaki yükümlülüklerin ihlaliyle ilgili olmadığı ve dolayısıyla Belçika'nın bununla ilgili iddiaları hakkında karar verme yetkisi olmadığı sonucuna varmıştır.⁴⁴⁹ *Jus cogens* olarak kabul edilen dar anlamda suçlar söz konusu olduğunda ise, ilgili iç hukukun ve/veya geçerli antlaşmanın amacının; bu tür suçların faillerinin cezasız kalmamasını sağlamak ve bunların asla siyasi suç olarak kabul edilememesi, yani iadeden muaf tutulmaması olduğunu söylemiştir. Kısacası Komisyon'un açıklamalarından yola çıkarak, bu tür suçlar için de iade et ya da yargıla kuralının, suçların düzenlendiği sözleşmede yer almamasına rağmen var olduğunu söylemek güçtür.

Lahey Sözleşmesi'nde bir öncelik sistemi belirlenmemiş olduğundan suçlunun hangi devlete öncelikle iade edileceği belirgin değildir.⁴⁵⁰ Ayrıca suçluların yalnızca belirtilen üç devlete iadesi öngörülmüş, md. 4/3'e göre milli kanunları uyarınca yetkili kabul edilen diğer devletlere iadenin mümkün olup olmadığına açıklık getirilmemiştir. Diğer yandan taraf devletler, aralarındaki yapmış ve yapacak oldukları suçluların iadesine ilişkin tüm antlaşmalarda, bu suçu iade edilebilir bir suç olarak düzenlemeyi taahhüt etmişlerdir.⁴⁵¹

Sözleşme'de siyasal amaçlarla yapılan uçak kaçırma eylemleri için de bir çözüm getirilmemiştir.⁴⁵² Bu konu, Lahey Konferansı'nda bir anlaşmaya varmakta en büyük güçlük çekilen konu olmuştur. Nihayetinde bazı devletlerin, suçun ağırlığına rağmen, herhangi bir amaç için herhangi bir biçimde siyasi sığınma izni vermek isteyebilecekleri kabul edilmiştir.⁴⁵³ Devletlerin, Sözleşme'nin caydırıcılığının azalması pahasına, egemenlikleri yönünde tavır aldıkları söylenebilir. Tokyo Sözleşmesi'nde olduğu gibi açıkça istisnai hâl olarak düzenlenmemiş olsa da suçluların iadesine ilişkin 8. maddenin dolaylı olarak bu görevi gördüğü söylenebilir. Zira siyasi suçlar, çoğunlukla iade antlaşmalarının ve kanunlarının kapsamı dışında bırakılmaktadır. Kısacası Lahey Sözleşmesi'nin suçluların iadesinin koşullarını devletlerin var olan iade antlaşmalarına ve kanunlarına bırakan 8. maddesi

⁴⁴⁸ UHK Nihai Raporu, 161.

⁴⁴⁹ *Questions relating to the Obligation to Prosecute or Extradite (Belgium v. Senegal)*, Judgment, ICJ Reports 2012, p. 422, para. 55.

⁴⁵⁰ Köni, a.g.e, 1977, 85.

⁴⁵¹ 1970 Lahey Sözleşmesi, md. 8/1.

⁴⁵² Köni, a.g.e, 1977, 150.

⁴⁵³ Boyle, a.g.m., 1972, 468; Minutes, International Conference on Air Law, The Hague, December 1970, Volume I, ICAO Document LC/165-1, 64-68.

dolayısıyla, siyasi amaçlarla uçak kaçırma eylemlerinde bulunanları yargılamak ya da iade etmek, faili elinde bulunduran devletin takdirine bırakılmıştır.⁴⁵⁴

3.3.5. Taraf Devletlerin Diğer Yetki ve Yükümlülükleri

Failin ülkesinde bulunduğu devlet gözaltı kararı vermesi hâlinde, bu durumu tescil devletine, failin vatandaşı olduğu devlete, hava aracını kiralayan kişinin iş merkezinin ya da daimî ikametgâhının bulunduğu devlete ve uygun görmesi hâlinde ilgili diğer devletlere derhal bildirecektir.⁴⁵⁵

10. madde, sözleşmeci devletlere, cezai takibatla ilgili olarak birbirlerine en geniş ölçüde yardım etme yükümlülüğü getirmektedir.⁴⁵⁶ Fakat aralarında daha önceden yapmış veya yapacak oldukları adli yardım antlaşmaları geçerliliğini koruyacaktır.⁴⁵⁷

Tokyo Sözleşmesi'nin 11. maddesine paralel bir biçimde Lahey Sözleşmesi'ne göre de suçun gerçekleşmesi veya gerçekleşme ihtimalinin olması hâlinde, taraf devletler, hava aracının kontrolünü meşru kaptan pilotuna iade etmeye veya kaptan pilotun hava aracı üzerindeki kontrolünü muhafaza etmeye yönelik uygun tedbirleri alacaklardır.⁴⁵⁸

1970 Lahey Sözleşmesi; devletlere, suçluları yargılama yükümlülüğü getirmemiş ve yetkili devletler arasında bir öncelik-sonralık ilişkisi tesis etmeyerek, yetki çatışmalarına çözüm getirmemiş olması dolayısıyla, eksiklikleri bulunan bir sözleşmedir. Bununla birlikte, uçak kaçırmalara karşı sivil havacılığın güvenliğinin sağlanması için uluslararası toplum tarafından atılmış önemli bir adımdır. Örneğin; “iade et ya da yargıla” ilkesinin mevcudiyeti sebebiyle uçak kaçırma eylemlerine karşı caydırıcı bir rol oynamış ve hava korsanları için güvenli bir liman olan devletlerin sayısı gittikçe azalmıştır. Ayrıca Sözleşme, hava korsanlarının yargılanması ve cezalandırılması konusunda uluslararası hukuku geliştirici bir rol oynamıştır.⁴⁵⁹ Uçak kaçırma eylemleri üzerinde cezai yetkisini kullanmaya yetkili olan devletlerin sayısını artırmış ve hava aracını kiralayanın iş merkezinin veya daimî ikametgâhının bulunduğu devletin yetkisinin kullanılması için yeni bir temel oluşturmuştur.⁴⁶⁰

⁴⁵⁴ Evans, A. E. (1969). “Aircraft Hijacking: Its Cause and Cure”. *The American Journal of International Law*, 63(4), 709, 710.

⁴⁵⁵ 1970 Lahey Sözleşmesi, md. 6/4.

⁴⁵⁶ Abeyratne, a.g.e., 2018, 164.

⁴⁵⁷ 1970 Lahey Sözleşmesi, md. 10/2.

⁴⁵⁸ 1970 Lahey Sözleşmesi, md. 9/1.

⁴⁵⁹ Dempsey, a.g.e., 2008, 243.

⁴⁶⁰ Abeyratne, a.g.e., 2018, 164.

Hava araçlarına karşı girişilen silahlı saldırı ve sabotaj eylemleri ise Lahey Sözleşmesi'nin kapsamına alınmamıştır. Bu eylemleri düzenleyen hukuki araç, 1971 tarihli Montreal Sözleşmesi olmuştur. İleride görüleceği gibi iki sözleşme arasındaki tek fark, birinci maddelerinde öngörülen suçların tanımlarından ibarettir.⁴⁶¹

3.4. Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Sözleşme (1971 Montreal Sözleşmesi)

1970 Lahey Sözleşmesi'nin kabulünden sonra uçak kaçırma eylemlerinde düşüş görülürken sabotaj şeklinde gerçekleşen terör eylemleri artmaya başlamıştır. 1970 yılına kadar, uçuş sırasında patlatılmak üzere bomba kullanılması çok daha yaygın hâle gelmiş; ayrıca havaalanı yer tesislerindeki terör eylemleri de artış göstermiştir.⁴⁶²

Hava araçlarına karşı girişilen saldırı ve sabotaj eylemlerine ilişkin bir uluslararası sözleşme oluşturmak amacıyla, 8-23 Eylül 1971 yılında Montreal'de, önceki iki antlaşmada olduğu gibi ICAO'nun himayesi altında, bir uluslararası konferans gerçekleştirilmiştir. Bu konferans sonucunda kabul edilen sözleşme; Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Sözleşme (1971 Montreal Sözleşmesi)⁴⁶³ dir.⁴⁶⁴

3.4.1. Suçun Tanımı

Montreal Sözleşmesi'ne göre kasıtlı olarak gerçekleştirildiği takdirde suçu oluşturan eylemler şunlardır:⁴⁶⁵

- 1) Uçuş hâlindeki bir hava aracında bulunan bir şahsa karşı, hava aracının emniyetini tehlikeye düşürmesi muhtemel bir şiddet eyleminde bulunmak,
- 2) Hizmetteki bir hava aracını tahrip etmek ya da böyle bir hava aracını uçamayacak hâle getirecek şekilde veya uçuş hâlinde emniyetini tehlikeye düşürmesi muhtemel şekilde bir hasara uğratmak,

⁴⁶¹ Köni, a.g.e, 1977, 151.

⁴⁶² Dempsey, a.g.e., 2008, 243.

⁴⁶³ Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, 23 September 1971, 974 UNTS 177, No. 14118. Türkiye de sözleşmenin tarafıdır. Bkz. RG, 29 Kasım 1975, Sayı 15427. Sözleşme metninin Türkçe karşılığı olarak, birtakım düzeltmeler yapılmak suretiyle Resmi Gazete'de yayımlanmış olan bu metin esas alınmıştır.

⁴⁶⁴ Minutes, International Conference on Air Law, Montreal, September 1971, Volume I, ICAO Document 9081-LC/170-1, ix.

⁴⁶⁵ 1971 Montreal Sözleşmesi, md. 1/1.

- 3) Hizmetteki bir hava aracına, onu tahrip etmesi muhtemel olan veya uçamayacak duruma getirecek veya uçuş hâlinde emniyetini tehlikeye düşürmesi muhtemel şekilde bir hasara uğratabilecek bir cihaz ya da maddeyi herhangi bir şekilde koymak ya da koydurmak,
- 4) Uçuş hâlindeki hava aracının emniyetini tehlikeye düşürebilecek nitelikte hava seyrüsefer tesislerini tahrip etmek veya hasara uğratmak veya bunların işletilmesine müdahale etmek,
- 5) Yanlış olduğunu bildiği bilgiler vermek suretiyle uçuş hâlindeki bir hava aracının emniyetini tehlikeye düşürmek.

Suç oluşturan eylemleri kısaca şu şekilde saymak mümkündür:⁴⁶⁶ a) hava aracının güvenliğini tehlikeye düşürmesi muhtemel bir şiddet eyleminde bulunmak, b) hava aracını veya hava seyrüsefer tesislerini tahrip etmek ya da bunlara ciddi hasarlar vermek, c) yanlış bilgiler vererek uçuş hâlindeki bir hava aracının emniyetini tehlikeye düşürmek.

Lahey Sözleşmesi ile paralel bir şekilde; suç işlemeye teşebbüs eden kişiler ile suç işleyen ve işlemeye teşebbüs eden kişilerin iştirakçileri de ayrıca sözleşmede belirtilen suç işlemiş sayılacaklardır.⁴⁶⁷ Maddenin lafzından anlaşıldığı üzere bu eylemlerin sözleşme kapsamına girmesi için hukuka aykırılık ve kast unsurlarını bir arada barındırması gerekmektedir. Bu kural suça teşebbüs ve iştirak için de geçerlidir.⁴⁶⁸ Yine Lahey Sözleşmesi'nde olduğu gibi, taraf devletler iç hukuklarında bu suçu, en ağır cezalarla cezalandırılacak bir suç olarak düzenleyeceklerdir.⁴⁶⁹ Söz konusu cezaların içeriği burada da belirlenmiş değildir.

Uçuş hâlindeki bir hava aracında bulunan bir şahsa karşı bir şiddet eyleminde bulunmak fiilinin suça neden olan eylemlerden biri olarak belirlenmesiyle, yolcuların güvenliğinin korunması hedeflenmiştir. Fakat bu eylemin suç oluşturabilmesi için hava aracının emniyetini tehlikeye düşürmesinin muhtemel olması gerekmektedir. Buradaki esas amaç hava aracının içinde güvenliği sağlamak değil, hava aracının güvenlik içinde uçuşmasını

⁴⁶⁶ Dempsey, a.g.e., 2008, 246.

⁴⁶⁷ 1971 Montreal Sözleşmesi, md. 1/2.

⁴⁶⁸ FitzGerald, G. F. (1971). "Toward Legal Suppression of Acts against Civil Aviation". *International Conciliation*, 39, 67.

⁴⁶⁹ 1971 Montreal Sözleşmesi, md. 3.

sağlamaktır. Zira hava aracı içindeki güvenlik, Tokyo Sözleşmesi ile teminat altına alınmıştır.⁴⁷⁰

Hava aracında bulunan kişiye karşı şiddet eylemi yalnızca silahlı veya fiziksel saldırıyı değil, hava aracında servis edilen yiyecek veya içeceklerle zehir koyularak insanların zehirlenmesi gibi eylemleri de kapsamaktadır. Bu eylemleri gerçekleştiren kişilerin hava aracında bulunması da gerekmemektedir. Örneğin yerde bulunan bir kişinin, alçaktan ve yavaş uçan bir helikoptere ya da hava aracına ateş etmesi hâlinde bu eylem sözleşme kapsamında olacaktır.⁴⁷¹

Uçuş hâli, Lahey Sözleşmesi'nin 3. maddesinde olduğu gibi; bindirme ve yüklemenin ardından tüm dış kapıların kapanmasından, indirme ve boşaltma için bu kapılardan birinin açılması anına kadarki haldir. Mecburi iniş hâlinde, hava aracı ile hava aracındaki yolcu ve malların sorumluluğu yetkili makamlarca üstlenilinceye kadar uçuşun devam ettiği kabul edilecektir.⁴⁷²

Önceki sözleşmelerden farklı olarak Montreal Sözleşmesi'nde suç oluşturan eylemlerden bazılarının "hizmetteki" bir hava aracına karşı gerçekleştirilebileceği düzenlenmiştir. Böylece sözleşmenin uygulama alanı ve kapsamı genişletilmeye çalışılmıştır.⁴⁷³ Sözleşme'ye göre bir hava aracı; belirli bir uçuş için yer personeli veya mürettebat tarafından uçuş öncesi hazırlıklara başlamasından itibaren başlayarak, inişten sonraki yirmi dört saat de dâhil olmak üzere hizmette kabul edilecektir. Bu süre her hâlde hava aracının uçuş hâlinde bulunduğu tüm süreyi kapsayacaktır.⁴⁷⁴ "Hizmette" terimi, yerdeki hava araçlarının bombalanması ve bunlara karşı silah kullanılması gibi eylemleri ve ayrıca eylemlerin, hava aracında veya hava aracı dışında bulunan bir kişi tarafından gerçekleştirilip gerçekleştirilmediğine bakılmaksızın, uçuş hâlindeki hava aracına karşı gerçekleştirilen benzer eylemleri kapsayacaktır.⁴⁷⁵

Sözleşme'de dikkat edilmesi gereken önemli bir nokta, hizmetteki bir hava aracını tahrip etmek ya da böyle bir hava aracını uçamayacak hâle getirecek şekilde veya uçuş hâlinde emniyetini tehlikeye düşürmesi muhtemel şekilde bir hasara uğratmak eylemi olarak

⁴⁷⁰ Köni, a.g.e, 1977, 155.

⁴⁷¹ FitzGerald, a.g.m., 1971, 67, 68.

⁴⁷² 1971 Montreal Sözleşmesi, md. 2/a.

⁴⁷³ Köni, a.g.e, 1977, 153.

⁴⁷⁴ 1971 Montreal Sözleşmesi, md. 2/b.

⁴⁷⁵ Abeyratne, a.g.e., 2018, 165.

belirtilmiş olan ikinci eylem ile ilgilidir. Bu hüküm dolayısıyla, hava aracı hizmet dışındayken yerleştirilen bir bomba, hava aracı hizmette iken bir hasara yol açarsa söz konusu eylem sözleşme kapsamında olacaktır.⁴⁷⁶ Konferans sırasında, 1. maddenin incelenmesi için konferansa katılan çeşitli devletlerin delegelerinden oluşturulmuş olan Çalışma Grubu'na göre; üçüncü eylemde geçen “hizmetteki” ifadesi ile söz konusu araçları hava aracına koyma anını değil, hava aracının tahrip edilme anını ifade etmektedir. Bu nedenle ABD, suç oluşturan üçüncü eylem olan “hizmetteki bir hava aracına, onu tahrip etmesi muhtemel olan veya uçamayacak duruma getirecek veya uçuş hâlinde emniyetini tehlikeye düşürmesi muhtemel şekilde bir hasara uğratabilecek bir cihaz ya da maddeyi herhangi bir şekilde koymak ya da koydurma” eyleminin gereksiz olduğunu ileri sürmüştür. Zira bu eylem zaten ikinci eyleme teşebbüs niteliğindedir ve Sözleşme'nin 1/2-a maddesi uyarınca suç teşkil etmektedir. Çalışma Grubu bu argümana itiraz etmemekle birlikte, yalnızca söz konusu araçları hava aracına yerleştirmenin de ayrıca suç teşkil ettiği düşüncesinde olduğunu belirtmiştir. Devletlerden bazıları ise, bu eyleme tekrar vurgu yapılarak, psikolojik bir etki sağlanmaya çalışıldığı görüşündedir.⁴⁷⁷

Fitzgerald'a göre “tahrip etmek” kavramı; hava aracının onarım yoluyla uçuşa elverişli hale getirilme olasılığının ötesinde önemli ölçüde tahrip edilmesini içermektedir. “Hasara uğratmak” kavramı ise, “hayati ama ucuz bir kablo parçasının, hava aracını uçamaz hâle getirecek şekilde hasar görmesini” kapsamayı amaçlamaktadır. Ayrıca “hasara uğratmak” kavramı; yerde veya havada bulunan bir hava aracına, uçuş hâlinde bu hava aracının güvenliğini tehlikeye düşürebilecek şekilde verilen her türlü hasarı kapsayabilecektir.⁴⁷⁸

“Uçuş hâlindeki hava aracının emniyetini tehlikeye düşürebilecek nitelikte hava seyrüsefer tesislerini tahrip etmek veya hasara uğratmak veya bunların işletilmesine müdahale etmek” eyleminde bahsi geçen “hava seyrüsefer tesisleri”; hava alanlarını, kuleleri, radyo servislerini ve meteoroloji servislerini içermektedir. “Yanlış olduğunu bildiği bilgiler vermek suretiyle uçuş hâlindeki bir hava aracının emniyetini tehlikeye düşürmek” eylemine ise; yanlış olduğunu bildiği hâlde hava aracında patlayıcı bir aracın ya da hava korsanının bulunduğu yönünde ihbarda bulunmak eylemleri örnek olarak verilebilir.⁴⁷⁹

⁴⁷⁶ Köni, a.g.e, 1977, 156.

⁴⁷⁷ Minutes, International Conference on Air Law, Montreal, September 1971, Volume I, ICAO Document 9081-LC/170-1, 106, 107.

⁴⁷⁸ FitzGerald, a.g.m., 1971, 68.

⁴⁷⁹ Abeyratne, a.g.e., 2018, 169.

3.4.2. Sözleşmenin Uygulama Alanı

Askeri amaçlarla kullanılan hava araçları, gümrük ve polis hizmetlerinde kullanılan hava araçlarında gerçekleşen eylemler, sözleşme kapsamının dışındadır.⁴⁸⁰

“Uçuş hâlindeki hava aracının emniyetini tehlikeye düşürebilecek nitelikte hava seyrüsefer tesislerini tahrip etmek veya hasara uğratmak veya bunların işletilmesine müdahale etmek” eylemi için 4. maddede bir koşul öngörülmüştür. Buna göre; söz konusu durumlarda sözleşmenin uygulanabilmesi için hava seyrüsefer tesislerinin uluslararası seyrüsefer için kullanılıyor olması gerekmektedir.⁴⁸¹ Diğer tüm eylemlerde, suçun oluşabilmesi için hava aracının yurtiçi veya uluslararası uçuş yapıyor olmasının bir önemi yoktur.⁴⁸²

Hava seyrüsefer tesislerine yönelik eylemlerin dışında sayılan diğer eylemlerde, sözleşme ancak hava aracının fiili veya programlanmış iniş veya kalkış noktası hava aracının tescil edildiği devletin ülkesi dışında ise veya suç hava aracının tescil edildiği devletten başka bir devletin ülkesinde işlenmiş ise uygulanacaktır.⁴⁸³ Lahey Sözleşmesi’nden farklı olarak “programlanmış iniş veya kalkış noktaları” madde metnine eklenmiştir. Yine söz konusu eylemler için failin veya fail olduğu iddia edilen kişinin, hava aracının tescil edildiği devletten başka bir devletin ülkesinde bulunması hâlinde de sözleşme uygulanacaktır.⁴⁸⁴ Bu durumda, hava seyrüsefer tesislerine yönelik eylemlerde bulunup başka bir devletin ülkesine kaçan kişiler için boşluk ortaya çıkmaktadır.⁴⁸⁵ Zira böylesi bir hâlde Sözleşme’nin uygulanacağına dair hüküm bulunmamaktadır. Ayrıca yurtiçi uçuşları için kullanılan hava seyrüsefer tesislerine karşı başka bir ülkede bulunan bir kişi tarafından gerçekleştirilen sabotaj eylemleri de sözleşme kapsamının dışında kalmaktadır.⁴⁸⁶

Lahey Sözleşmesi’ne paralel bir şekilde burada da ortak hava ulaşımı yapan kuruluşlar ve devletlerin hava araçlarında gerçekleşen eylemlerde; hava aracının fiili veya programlanmış kalkış veya iniş yerlerinin veya suçun işlendiği ülkenin, bu devletlerin 9. madde uyarınca aralarında cezai yetki kullanması için belirledikleri devlet ülkesinin dışında bulunması gerekmektedir.⁴⁸⁷

⁴⁸⁰ 1971 Montreal Sözleşmesi, md. 4/1.

⁴⁸¹ 1971 Montreal Sözleşmesi, md. 4/5.

⁴⁸² Abeyratne, a.g.e., 2018, 170.

⁴⁸³ 1971 Montreal Sözleşmesi, md. 4/2.

⁴⁸⁴ 1971 Montreal Sözleşmesi, md. 4/3.

⁴⁸⁵ Köni, a.g.e, 1977, 160.

⁴⁸⁶ Abeyratne, a.g.e., 2018, 170.

⁴⁸⁷ 1971 Montreal Sözleşmesi, md. 4/4, 9.

3.4.3. Cezai yetki

Sözleşme'ye göre aşağıda belirtilen taraf devletlerden her biri suç hakkında cezai yetkisini tesis etmek için gerekli önlemleri alacaktır:⁴⁸⁸

- 1) Suçun ülkesinde gerçekleştiği devlet,
- 2) Suçun resmi siciline kayıtlı olan bir hava aracına karşı veya böyle bir hava aracının içinde gerçekleştiği devlet,
- 3) Suçun işlendiği hava aracının, faille birlikte iniş yaptığı devlet,
- 4) Suç işlenen hava aracının, mürettebatsız olarak kiralandığı kişinin iş merkezinin ya da böyle bir iş merkezi yoksa, daimî ikametgâhının bulunduğu devlet.

Görüldüğü üzere Lahey Sözleşmesi'nde belirtilen devletler burada da aynı şekilde sayılmış ve bunlara ek olarak ülke devletinin de yetkili olduğu kabul edilmiştir. Böylece ülke devletine de sözleşme dolayısıyla iade edilebilir bir suç hâline gelmiştir.⁴⁸⁹

Her bir taraf devlet, ülkesinde bulunan faili bu sayılan yetkili devletlere iade etmediği takdirde, suç teşkil eden ilk üç eylem ile bu eylemlere teşebbüs ve iştirak eylemleri üzerinde yetkisini tesis etmek üzere gereken tedbirleri alacaktır.⁴⁹⁰ Yani uçuş hâlindeki hava aracının emniyetini tehlikeye düşürebilecek nitelikte hava seyrüsefer tesislerini tahrip eden veya hasara uğratan veya bunların işletilmesine müdahale eden kişiler ile yanlış olduğunu bildiği bilgiler vermek suretiyle uçuş hâlindeki bir hava aracının emniyetini tehlikeye düşüren kişilerin ülkesinde bulunduğu devlet, bu kişilerle ilgili olarak cezai yetkisini tesis etmekle yükümlü değildir.⁴⁹¹

Diğer iki sözleşmede olduğu gibi Montral Sözleşmesi de tüm taraf devletlerin milli kanunları uyarınca tesis ettikleri cezai yetkiyi tanımaktadır.⁴⁹² Böylece yarı evrensel bir yetki sistemini kabul etmiş olmaktadır. Ayrıca diğerleri gibi bu sözleşmede de yetkili devletler arasında bir öncelik sonralık ilişkisi kurulmamış ve yetki çatışmalarına çözüm getirilmemiştir.⁴⁹³

⁴⁸⁸ 1971 Montreal Sözleşmesi, md. 5/1.

⁴⁸⁹ Köni, a.g.e, 1977, 88.

⁴⁹⁰ 1971 Montreal Sözleşmesi, md. 5/2.

⁴⁹¹ Köni, a.g.e, 1977, 89.

⁴⁹² 1971 Montreal Sözleşmesi, md. 5/3.

⁴⁹³ Köni, a.g.e, 1977, 92.

3.4.4. Kovuşturma Yükümlülüğü ve Suçluların İadesi

Failin ülkesinde bulunduğu herhangi bir devlet, şartların gerektirdiğine kanaat getirdiğinde, onu gözaltına alacak ya da muhafazasını sağlayacak diğer tedbirleri alacaktır.⁴⁹⁴

Montreal Sözleşmesi, iadeye ilişkin olarak Lahey Sözleşmesi hükümlerini kelimesi kelimesine tekrarlamaktadır.⁴⁹⁵ Failin ülkesinde yakalandığı devlet onu iade etmezse, istisnasız, suç kendi ülkesinde işlenmiş olsun ya da olmasın, olayı ceza kovuşturması yapılması amacıyla yetkili makamlarına intikal ettirmek zorundadır. Bu makamlar kararlarını o devletin hukukuna göre ciddi nitelikteki bir adi suç için öngörülen usullerde vereceklerdir.⁴⁹⁶

Diğer iki sözleşmede olduğu gibi burada da belirtilen devletlerin faili gözaltına alma veya yargılama yükümlülüğü vardır; suç hakkında cezai yetkisini tesis etmek için gerekli önlemleri almaları⁴⁹⁷; failin ülkelerinde bulunması hâlinde, onu md. 5/1’de belirtilen bir devlete iade etmezlerse, kovuşturma yapılması amacıyla olayı yetkili makamlarına göndermeleri gerekmektedir.⁴⁹⁸

3.4.5. Taraf Devletlerin Diğer Yetki ve Yükümlülükleri

Şartların gerektirdiğine inanarak faili gözaltına alan devlet derhal olayın hazırlık soruşturmasını yapacak⁴⁹⁹; madde 5/1’de belirtilmiş olan yetkili devletlere, gözaltına alınan şahsın vatandaşı olduğu devlete ve gerekli görüyorsa diğer ilgili devletlere, şahsın gözaltına alındığını ve buna neden olan şartları bildirecektir.⁵⁰⁰

Lahey Sözleşmesi’nde taraf devletler olduğu gibi birbirlerine en geniş ölçüde adli yardımda bulunma yükümlülüğü altındadırlar.⁵⁰¹ Tüm devletler bu suçların önlenmesi amacıyla uluslararası hukuka ve iç hukuklarına göre her türlü tedbiri almaya çalışacaklardır. Sözleşme’de belirtilen suçların gerçekleşmesi hâlinde hava aracı veya yolcular ve mürettebat ülkesinde bulunan devlet, mümkün olur olmaz onların yollarına devam etmelerini sağlayacak ve hava aracını meşru sahiplerine iade edecektir.⁵⁰²

⁴⁹⁴ 1971 Montreal Sözleşmesi, md. 6/1.

⁴⁹⁵ Abeyratne, a.g.e., 2018, 173.

⁴⁹⁶ 1971 Montreal Sözleşmesi, md. 7.

⁴⁹⁷ 1971 Montreal Sözleşmesi, md. 5/1.

⁴⁹⁸ Dempsey, a.g.e., 2008, 247; 1971 Montreal Sözleşmesi, md. 5/2.

⁴⁹⁹ 1971 Montreal Sözleşmesi, md. 6/2.

⁵⁰⁰ 1971 Montreal Sözleşmesi, md. 6/5.

⁵⁰¹ 1971 Montreal Sözleşmesi, md. 11.

⁵⁰² 1971 Montreal Sözleşmesi, md. 10/1, 2.

Montreal Sözleşmesi, hava terörizmiyle mücadelede önemli bir atılım olarak görülse de önceki sözleşmeler gibi belirsizdir ve gerçek bir etkiden yoksundur. Bazı devletler yalnızca sözleşmeleri onaylamamakla kalmamış, aynı zamanda suçlu olduğu iddia edilen kişiler için sığınma sağlayarak sözleşmelerin etkinliğini de baltalamışlardır. Siyasi ve ekonomik çıkarları dolayısıyla diğer bazı devletler, faillere zımni destek ve hatta bazen aktif yardımda bulunmuşlardır. Uluslararası toplumun, hava taşımacılığına karşı gerçekleştirilen terörizmle mücadele için etkili araçlar sağlayamamasının doğrudan bir etkisi olarak, uluslararası sivil havacılığa yönelik tehditler sürekli olarak daha endişe verici ve ciddi hâle gelmiştir. Sonuç olarak yeni görünüm ve daha şaşırtıcı suç türleri gelişmiştir. Durumu düzeltmek için, ICAO'nun himayesinde, inatçı devletleri uluslararası örf ve âdet hukukuna ve Tokyo, Lahey ve Montreal Sözleşmeleri'nin hükümlerine uymaya zorlayacak çok taraflı bir uluslararası antlaşma formüle edilmeye ve kabul edilmeye çalışılmıştır.⁵⁰³

3.5. 1977 Avrupa Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi

Zaman zaman bazı devletler, fail olduğu düşünülen kişileri yargılama konusunda isteksiz davranarak ve onları zarar gören devlete iade etmeyi reddederek, havacılık güvenliğine yönelik saldırılara neredeyse gizlice sponsor olmaya devam edebilmektedirler. Bu tür saldırılara maruz kalanlar ise genellikle, havacılık taşımacılığına yaptıkları büyük özel ve kamu yatırımları nedeniyle, bu alanda özellikle savunmasız olan gelişmiş Avrupa devletleri ve Amerika olmaktadır.⁵⁰⁴

Yukarıda sayılan sözleşmelerde, sivil havacılığın güvenliğini sağlamak için öngörülen düzenlemelerin devletler açısından zorlayıcı olmaması üzerine, devletler ICAO'nun himayesi dışında iki farklı uluslararası girişimde bulunmuşlardır. Bu girişimler; 1977 Avrupa Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi⁵⁰⁵ ve 1978 Bonn Deklarasyonu⁵⁰⁶ olarak somutlaşmıştır. 1977 Avrupa Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi; taraf devletler arasında suçluların iadesini teşvik ederek ve iade edilmemenin gerekçesi olan “siyasi suç” argümanını sınırlandırarak,

⁵⁰³ Abeyratne, a.g.e., 2018, 173, 174.

⁵⁰⁴ Oduntan, a.g.e., 2012, 124.

⁵⁰⁵ European Convention on the Suppression of Terrorism, 27 January 1977, 1137 UNTS 93, No. 17828. Türkiye de sözleşmenin tarafıdır. Bkz. RG, 28 Kasım 1980, Sayı 17145. Sözleşme metninin Türkçe karşılığı olarak, birtakım düzeltmeler yapılmak suretiyle Resmî Gazete’de yayımlanmış olan bu metin esas alınmıştır.

⁵⁰⁶ Bonn Declaration of 1978, (1978) 17:5 I.L.M. 1285 reproduced from the U.S. Weekly Compilation of Presidential Documents, Vol. 14, No. 29 (July 24, 1978), 1308-09.

teröristlerin yargılamadan ve cezalandırmadan kaçmalarını önlemeye çalışmaktadır.⁵⁰⁷ Sözleşme'ye göre, taraf devletler arasında iade amacıyla, 1970 Lahey ve 1971 Montreal Sözleşmelerinde belirtilen suçlar, siyasi suç veya siyasi suçla bağlantılı veya siyasi saikle gerçekleştirilen bir suç olarak kabul edilmeyecektir.⁵⁰⁸ Yine de bu kurala istisnai bir hüküm getirilmiştir. Buna göre iade talebinde bulunulan devletin; talebin bir kişiyi ırkı, dini, milliyeti ve siyasi düşüncesi sebebiyle yargılamak amacıyla yapıldığına veya bu kişinin durumunun bu nedenlerden herhangi biri nedeniyle zarar görebileceğine inanmak için önemli gerekçeleri varsa, bu kişiyi iade etme yükümlülüğü yoktur.⁵⁰⁹

Dempsey, dört temel eksikliğin Sözleşme'nin etkinliğini sınırladığını belirtmektedir:⁵¹⁰ 1) Başlangıçta çok az sayıda devlet sözleşmeyi imzalamıştır,⁵¹¹ 2) Sözleşme, taraf devletlere, taraf olmayan devletlere karşı ortak bir eylemde bulunma yetkisi vermemektedir, 3) Sözleşme'nin 13. maddesi devletlere çekince koyma hakkı tanımaktadır. Böylelikle devletler, tek taraflı olarak, eylemin politik amaçlarla gerçekleştiğine karar vermeleri hâlinde, 1. maddede belirtilen eylemler için iade talebini reddedebileceklerdir,⁵¹² 4) Sözleşme, uyuşmazlıkların hakeme sunulmasının⁵¹³ dışında herhangi bir zorlama mekanizması öngörmemiştir.

3.6. 1978 Bonn Bildirisi

17 Temmuz 1978'de G7 üyesi devletlerin⁵¹⁴ devlet başkanları, Bonn Ekonomik Zirvesi'nde bir araya gelmiş ve ortak bir bildiri yayımlamışlardır. Daha sonra “Uçak Kaçırımlar Hakkında Bonn Bildirisi” olarak da anılan bu bildiri, tarafların, uçak kaçırımları takiben mecbur oldukları uluslararası yükümlülükleri yerine getirmeyen devletlere karşı harekete geçme niyetlerini etkili bir biçimde deklare etmektedir.⁵¹⁵ Bildiri'nin, bu devletlerin ekonomik ve siyasi menfaatlerini olumsuz yönde etkileyecek katı yaptırımlar uygulayarak, sivil havacılığa hukuka aykırı müdahale eylemlerini önlemek ve caydırmak için uluslararası

⁵⁰⁷ Dempsey, a.g.e., 2008, 253, 254.

⁵⁰⁸ 1977 Avrupa Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi, md. 1/a, b.

⁵⁰⁹ 1977 Avrupa Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi, md. 5.

⁵¹⁰ Dempsey, a.g.e., 2008, 255.

⁵¹¹ Başlangıçta 14 devlet tarafından imzalanan Sözleşme, bugün 46 devlet tarafından imzalanmış ve 45 devlet tarafından da onaylanmıştır. Bkz. Council of Europe, Chart of signatures and ratifications of Treaty 090, (<https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list?module=signatures-by-treaty&treatynum=090>, Erişim tarihi: 05.05.2022.)

⁵¹² 1977 Avrupa Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi, md. 13.

⁵¹³ 1977 Avrupa Terörizmin Önlenmesi Sözleşmesi, md. 10.

⁵¹⁴ Yediler Grubu (*Group of Sevens*) olarak adlandırılan bu devletler; sanayileşmiş devletler olan ABD, Almanya Birleşik Krallık, İtalya, Fransa, Japonya ve Kanada'dan oluşmaktadır.

⁵¹⁵ Dempsey, a.g.e., 2008, 255.

bir rejim yaratmayı amaçladığı açıktır.⁵¹⁶ Doktrinde Bildiri'nin uluslararası hukuka göre bir uluslararası antlaşma olmadığı yönünde görüş birliği bulunuyor gibi görünmektedir.⁵¹⁷ Bildiri yalnızca uçak kaçırma eylemlerine ilişkin olarak yayımlanmıştır, yani sivil havacılığa ilişkin diğer herhangi bir terör eyleminde uygulanamayacaktır.⁵¹⁸ Bununla birlikte suça ilişkin herhangi bir tanımlama yapılmamıştır. Bu nedenle sözü geçen eylemin, Lahey Sözleşmesi'nin 1. maddesindeki tanıma göre yorumlanacağı varsayılabilir.⁵¹⁹

Bildiri'ye göre; terör ve rehin almalardan endişe duyan devlet ve hükümet başkanları, hükümetlerinin uluslararası terörizmle mücadele için ortak çabalarını yoğunlaştıracağını ilan etmektedirler. Bu amaçla ortaklaşa olarak, bir devletin, bir hava aracını kaçıran kişilerin iadesini veya kovuşturulmasını reddettiği ve/veya bu hava aracını iade etmediği durumlarda, hükümetlerinin derhal o devletin ülkesine olan tüm uçuşların durdurulması için harekete geçmeleri gerektiğine karar vermişlerdir. Aynı zamanda hükümetler, o devletin ülkesinden gelen veya uçuşun o devletin havayolları ile yapıldığı herhangi bir ülkeden gelen uçuşların durdurulması için harekete geçecektir. Devlet ve hükümet başkanları ayrıca, diğer hükümetleri bu taahhütte kendilerine katılmaya çağırmışlardır.⁵²⁰

Doktrinde, Bildiri kapsamında belirlenen yaptırımların muhtemel uygulamasının bazı hukuki sorunlara yol açacağı iddia edilmiştir. Öncelikle Bildiri'nin dili, uçak kaçırımlarla ilgili Tokyo ve Lahey Sözleşmelerinde getirilen yükümlülüklerin birer örf ve âdet hukuku kuralına dönüştüğü ve tüm devletler açısından bağlayıcı hâle geldiği varsayımını ortaya koymaktadır. Dempsey, günümüzde kesinlikle hava terörizminin uluslararası örf ve âdet hukuku çerçevesinde yasaklanmış olduğunu fakat Bonn Bildirisi'nin yayınladığı tarihte konunun tartışmalı olabileceğini belirtmektedir.⁵²¹

Diğer bir iddia, yükümlülüklerini yerine getirmeyen bir devletle hava hizmetlerinin toplu olarak askıya alınmasını öngören herhangi bir sözleşmenin, Güvenlik Konseyi'nin işlevlerini gasp etmesi bakımından BM Şartı'nın VII bölüm hükümlerine, özellikle de md.

⁵¹⁶ Abeyratne, a.g.e., 2018, 175.

⁵¹⁷ Bkz. Dempsey, a.g.e., 2008, 255, Busuttil, J. J. (1982). "The Bonn Declaration on International Terrorism: A Non-Binding International Agreement on Aircraft Hijacking", *The International and Comparative Law Quarterly*, 31(3), 484-486. Busuttil; imzacıların, Bonn Bildirisi'nin hukuki olarak bağlayıcı bir yükümlülük olması niyetinde olmadıklarını ve Bildiri'de kullanılan "ortak çabalarını yoğunlaştıracağını ilan etmektedirler", "harekete geçeceklerdir" gibi ifadelerin hukuki dilinden uzak, siyasi ifadeler olduğunu belirtmiştir.

⁵¹⁸ Busuttil, a.g.m., 1982, 475, 476.

⁵¹⁹ Abeyratne, a.g.e., 2018, 175.

⁵²⁰ 1978 Bonn Bildirisi.

⁵²¹ Dempsey, a.g.e., 2008, 256, dipnot 159.

41'e aykırı olacaktır.⁵²² Zira bu maddeye göre Güvenlik Konseyi, barışın tehdit edildiğini veya bozulduğunu saptaması hâlinde, üye devletlere yönelik olarak; demiryolu, deniz, hava, posta, telgraf, radyo ve diğer iletişim ve ulaştırma araçlarının tümüyle ya da bir bölümüyle kesintiye uğratılması kararı verebilir.⁵²³ Chamberlain'ın isabetli bir şekilde belirttiği gibi bu iddia hukukten geçerli bir iddia değildir. Hava haberleşmesinin kesintiye uğratılmasına Şart'ın 41. maddesinde özel olarak atıfta bulunulması, devletlerin, tek başına veya toplu olarak bu devletle hava haberleşmesini kesintiye uğratmaktan veya 41. maddede atıfta bulunulan diğer adımlardan herhangi birini atmaktan menedildikleri anlamına gelmemektedir. Tabii ki bu eylemlerinin, aynı zamanda BM Şartı'ndan ve uluslararası hukuktan kaynaklanan diğer yükümlülüklerle uygun olması gerekmektedir.⁵²⁴

Lahey Sözleşmesi'ne taraf olan bir devletin, bu sözleşme kapsamındaki yükümlülüklerini açıkça yerine getirmemesi durumunda, uluslararası hukuka göre o sözleşmeye taraf olan diğer tüm devletlerin, sözleşmenin tüm taraflarına borçlu olunan uluslararası bir yükümlülüğün ihlali dolayısıyla bu devlete karşı bir zararlar karşılık⁵²⁵ eyleminde bulunması mümkün olabilecektir.⁵²⁶

Yükümlülüklerini yerine getirmeyen devlet ile yaptırım uygulayan devletin Şikago Sözleşmesi'nin tarafı olması durumu biraz daha karmaşıklştırmaktadır. Nitekim birlikte hareket eden bir grup devletin, üçüncü bir devletle olan hava hizmetlerini askıya alınmasının, bu devletlerin Şikago Sözleşmesi, Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Antlaşması⁵²⁷ ve ikili hava hizmetleri anlaşmaları kapsamındaki yükümlülüklerine aykırı olacağı iddia edilmiştir.⁵²⁸ Transit uçuş veya iniş hakları, Şikago Sözleşmesi'ne ve Uluslararası Hava Hizmetleri Transit

⁵²² Abeyratne, a.g.e., 2018, 176.

⁵²³ BM Şartı, md. 41.

⁵²⁴ Chamberlain, K. (1983). "Collective Suspension of Air Services with States Which Harbour Hijackers". *The International and Comparative Law Quarterly*, 32(3), 629.

⁵²⁵ Bir devletin hukuka aykırı eylemi nedeniyle zarar gören başka bir devletin, ilk devletin hukuka uygun davranmasını sağlamak için hukuka aykırı yollarla karşılık vermesi önlemdir. Uluslararası örf ve âdet hukukuna göre zararlar karşılık çerçevesinde gerçekleştirilen eylem, esasında hukuka aykırı olsa da hukuka aykırı bir eyleme karşı yapıldığı için hukuka uygunluk kazanmaktadır. Pazarcı, H. (2019). *Uluslararası Hukuk Dersleri 3. Kitap*. (Tamamen Gözden Geçirilmiş, Güncellenmiş 6. Bası). Ankara: Turhan Kitabevi, 212.

⁵²⁶ Chamberlain, a.g.m., 1983, 630. Yükümlülüklerini yerine getirmediği iddia edilen devletin Lahey Sözleşmesi'ne taraf olmadığı durumlarda ise, hava hizmetlerini askıya alan devletler, uçuşta vatandaşları bulunan devletler veya uçuşın tescil edildiği devlet gibi daha doğrudan menfaatleri bulunan devletler olmalıdır. Zira zararlar karşılık önlemini alacak devletin, hukuka aykırı eylem sebebiyle zarara uğraması gerekmektedir. Chamberlain, a.g.m., 1983, 630.

⁵²⁷ The International Air Services Transit Agreement, 7 December 1944, (Doc 7500). Şikago Sözleşmesi'nde genel bir çerçeve çizilmiş olmakla birlikte, tarifeli uçuşlara ilişkin seyrüsefer haklarına yer verilmemiştir. Bu sebeple Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Antlaşması oluşturulmuş ve taraf devletler tarifeli uçuşlarda birbirlerine "transit geçiş hakkı" ve "teknik iniş hakkı" tanımışlardır. Bkz. Günel, a.g.e., 2010, 135.

⁵²⁸ Chamberlain, a.g.m., 1983, 630.

Antlaşması'na taraf olan devletlere aittir ve bu haklar, Bonn Bildirisi gibi başka bir hukuki veya siyasi metindeki, aksi bir hükümle sınırlandırılmaz.⁵²⁹

Yukarıda daha önce ifade edildiği üzere Şikago Sözleşmesi'nde; uluslararası sivil havacılığın gelişiminin kötüye kullanılmasının genel güvenlik için bir tehdit hâline gelebileceği⁵³⁰ belirtilmiştir. Yine Sözleşme'nin 4. maddesinde; tarafların sivil havacılığı bu sözleşmenin amaç ve hedeflerine uygun olmayan amaçlar için kullanamayacağı⁵³¹, yani sivil havacılığı kötüye kullanamayacağı düzenlenmiştir. Kendi topraklarının hava korsanları için bir güvenli bir sığınak olmasına izin veren herhangi bir devletin, uluslararası sivil havacılığın güvenliği için ciddi bir tehdit oluşturduğu ve dolayısıyla Şikago Sözleşmesi kapsamındaki yükümlülüklerini temelden ihlal ettiği ileri sürülmektedir.⁵³² Gerçekten de bugün 185 devletin taraf olduğu 1970 Lahey Sözleşmesi'nin örf ve âdet hukuku kuralı hâline gelen hükümlerine aykırılık, sivil havacılığın güvenliğini tehdit etmesi yönünden Şikago Sözleşmesi'nin kötüye kullanılması anlamına gelecektir.

1969 Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi⁵³³nde böyle bir durumun taraflara, antlaşmanın esaslı ihlal sebebiyle, çok taraflı sözleşmelerde antlaşmanın tamamen veya kısmen yürürlüğünü askıya alma veya tamamen ya da yalnızca kusurlu devletle diğer taraf devletler arasında antlaşmayı tamamen sona erdirmeye hakkı verdiği düzenlenmiştir.⁵³⁴ Esasen doktrinde antlaşmaların bu gerekçe ile tek taraflı olarak sona erdirilemeyeceği yönünde itirazlar bulunmakla birlikte, bu gerekçeyi açıkça kabul eden uluslararası yargı ya da hakemlik kararları da bulunmaktadır.⁵³⁵ Dolayısıyla, tartışmalı olmakla birlikte, Sözleşme'ye taraf olan diğer devletler, kendi ülkelerinde, yükümlülüklerini ihlal eden devletin Sözleşme'ye bağlı olarak sahip olduğu hakları askıya alabileceklerdir. Aynı durum Şikago Sözleşmesi'ne bağlı uluslararası antlaşmalar, yani Uluslararası Hava Hizmetleri Transit Antlaşması ve iki taraflı hava hizmetleri antlaşmaları kapsamındaki hakların askıya alınması için de geçerlidir.⁵³⁶

⁵²⁹ Bkz. Abeyratne, a.g.e., 2018, 180. Abeyratne; söz konusu hakların Şikago Sözleşmesi'ne taraf devletlere ait olduğunu ve bu hakların, Bonn Bildirisi gibi başka bir "antlaşma"daki, aksi bir hükümle sınırlandırılmayacağını belirtmiştir.

⁵³⁰ Bkz. Şikago Sözleşmesi, Başlangıç.

⁵³¹ Şikago Sözleşmesi, md. 4. m

⁵³² Chamberlain, a.g.m., 1983, 631.

⁵³³ Vienna Convention on the Law of Treaties, 23 May 1969, 1155 UNTS 331, No. 18232. Sözleşme metni için bkz. Gündüz, a.g.e., 2014, 66-87.

⁵³⁴ 1969 Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi, md. 60/2.

⁵³⁵ Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Pazarcı, H. (2021). *Uluslararası Hukuk Dersleri 1. Kitap*. (Gözden Geçirilmiş 15. Baskı). Ankara: Turhan Kitabevi, 204, dipnot 625, 626.

⁵³⁶ Chamberlain, a.g.m., 1983, 631.

Bonn Bildirisi, ilk kez 21 Temmuz 1981'de Afganistan'a karşı uygulanmıştır. Pakistan Uluslararası Havayolları'na ait bir uçağın kaçırılması üzerine, Afganistan Babrak Karmal hükümetinin hem olay sırasındaki davranışlarının hem de olay sonrasında hava korsanlarına sığınma sağlamasının uluslararası yükümlülüklerini açıkça ihlal ettiği gerekçe olarak gösterilmiştir. Bildiri, daha sonra Güney Afrika'ya yönelik diplomatik baskı kurmak için etkin bir şekilde kullanılmıştır. Başarısız bir darbe girişiminin ardından Seyşeller tarafından, ülkesinden bir uçağı kaçırarak 45 beyaz paralı asker hakkında kovuşturma yapmayı reddeden Güney Afrika'ya yönelik başlatılan bu girişim, ABD tarafından da destek bulmuştur. Bunun üzerine Güney Afrika, kava korsanlarını yargılamama konusundaki ilk kararını geri almıştır.⁵³⁷

3.7. 1971 Montreal Sözleşmesi'ne Ek Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Havaalanlarında Hukuka Aykırı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine İlişkin Protokol (1988 Montreal Protokolü)

Havaalanlarına karşı kaydedilen ilk silahlı saldırı, Haziran 1972'de, Japon Kızıl Ordu gerillalarının Tel Aviv'deki *Ben Gurion* Havaalanı'na otomatik silahlarla ateş açması ve el bombası atması olmuştur. O zamandan sonra Atina'da Ağustos 1973'te, Roma ve Viyana'da 1985'te ve daha sonra zaman zaman dünya çapında havaalanlarına ve havacılıkla ilgili taşınmazlara sayısız saldırı gerçekleşmiştir.⁵³⁸ Bunun üzerine 1988 yılında ICAO bünyesinde, 1971 Montreal Sözleşmesi'ne Ek Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Havaalanlarında Hukuka Aykırı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine İlişkin Protokol (1988 Montreal Protokolü) oluşturulmuştur.⁵³⁹ Böylelikle 1971 Montreal Sözleşmesi'nin temel hükümleri, havaalanlarını da kapsayacak şekilde, etkin bir biçimde genişletilmiştir.⁵⁴⁰

Protokol ile Montreal Sözleşmesi'ne “1bis” maddesi eklenerek suç tanımı genişletildiği görülmektedir. Bundan böyle, söz konusu havaalanında güvenlik için tehlike yaratması veya muhtemel bir tehlikeye neden olması hâlinde;⁵⁴¹

⁵³⁷ Busuttil, a.g.e., 1982, 474, 475; Oduntan, a.g.e., 2012, 125, dipnot 430.

⁵³⁸ Abeyratne, a.g.m., 1993, 268.

⁵³⁹ Protocol for the suppression of unlawful acts of violence at airports serving international civil aviation, supplementary to the Convention of 23 September 1971, 24 February 1988, 1589 UNTS 474. Türkiye de sözleşmenin tarafıdır. Bkz. RG, 17 Mayıs 1989, Sayı: 20168. Protokol metninin Türkçe karşılığı olarak, birtakım düzeltmeler yapılmak suretiyle Resmî Gazete'de yayımlanmış olan bu metin esas alınmıştır.

⁵⁴⁰ Dempsey, a.g.e., 2003, 686.

⁵⁴¹ 1988 Montreal Protokolü, md. 2/1.

- 1) Uluslararası sivil havacılığa hizmet veren bir havaalanındaki şahsa karşı ciddi yaralanmaya veya ölüme sebep olan veya sebep olması muhtemel olan bir şekilde şiddet eyleminde bulunmak,
- 2) Uluslararası sivil havacılığa hizmet veren bir havaalanındaki tesisleri veya havaalanındaki hizmette olmayan bir hava aracını tahrip etmek ya da ciddi şekilde hasara neden olmak veya havaalanındaki hizmetlerin aksamasına neden olmak suç teşkil etmektedir.

Söz konusu eylemlerde uluslararası niteliğin yani “yabancılik unsuru”nun bulunmadığı görülmektedir.⁵⁴² Yani 1971 Montreal Sözleşmesi’nde hava seyrüsefer tesislerine ilişkin olarak var olan boşluk, havaalanında bulunan kişi veya tesislere ya da hizmette olmayan bir hava aracına yönelik eylemlerde bulunup, başka bir devletin ülkesine kaçan kişiler için de söz konusudur. Aynı şekilde Sözleşme’nin lafzına bakıldığında; yurtiçi uçuşlarda kullanılan havaalanlarındaki tesislere ya da hava araçlarına karşı başka bir ülkede bulunan bir kişi tarafından gerçekleştirilen sabotaj eylemleri de sözleşme kapsamının dışında kalıyor görülmektedir. Milde uygulamada; 1971 Montreal Sözleşmesi’nin kapsamına ilişkin 4. madde hükümleri göz önüne alındığında, Protokol’ün, failin suç işledikten sonra kaçtığı ve sonunda başka bir ülkede yakalandığı durumlarda uygulanacak olduğunu belirtmektedir. Zira şimdiye kadar bahsedilen sözleşmelerde genel olarak, bir devletin ülkesindeki havaalanına karşı o ülkede bulunan ve sonrasında yakalanan bir kişi tarafından gerçekleştirilen terör eylemlerinin, o ülke devletinin münhasır yetkisinde olduğu görüşü hakimdir.⁵⁴³

3.8. Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla İşaretlenmesi Sözleşmesi (1991 Montreal Sözleşmesi)

3.8.1. Lockerbie Davaları

Doktrinde kısaca Lockerbie Davaları olarak anılan Lockerbie'deki Hava Olayından Kaynaklanan 1971 Montreal Sözleşmesinin Yorumlanması ve Uygulanmasına İlişkin Sorular

⁵⁴² Sang Yool, J. (2005). “A Legal Analysis of Aviation Security under the International Legal Regime”, (Unpublished master's thesis), McGill University, Ottawa, Canada, 38.

⁵⁴³ Milde, M. (1995). "The International Fight against Terrorism in the Air" in C-J. Cheng (Ed.), *The Use of Airspace and Outer Space for all Mankind in the 21st Century*. The Netherlands: Kluwer Law International 150, 151'den aktaran Sang Yool, a.g.e. 2005, 37-39.

Hakkındaki Libya v. ABD⁵⁴⁴ ile Libya v. Birleşik Krallık⁵⁴⁵ davaları, 1971 Montreal Sözleşmesi'nin pratikteki eksikliklerini gösteren önemli bir davadır.⁵⁴⁶ Ayrıca Bonn Bildirisi de uçuş hâlindeki bir hava aracının veya diğer havacılık tesislerinin sabote edilmesi durumlarını içermediğinden bu olayda uygulanamamıştır.⁵⁴⁷

Dava konusu olaylar şu şekilde gelişmiştir: 3 Mart 1992'de Libya Arap Cemahiriyesi, Mahkeme'ye, 1971'de Montreal'de imzalanan Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerin Önlenmesi Sözleşme'nin yorumlanması ve uygulanmasına ilişkin bir uyuşmazlıkla ilgili olarak ABD Hükümeti ve Birleşik Krallık Hükümeti aleyhine dava açan iki ayrı başvuruda bulunmuştur. Uyuşmazlık, 21 Aralık 1988'de İskoçya'nın Lockerbie kenti üzerinde, Londra-New York seferini yapan 103 sayılı Pan Am uçağının patlamasına neden olan eylemlerden kaynaklanmıştır. Libya; ABD ve Birleşik Krallık mahkemeleri tarafından iki vatandaşının, söz konusu kazaya neden olan bombayı yerleştirmekle suçlandığını belirtmiştir.⁵⁴⁸

Uçakta bulunan bombanın patlaması sonucunda uçak düşmüş ve uçaktaki çoğu ABD vatandaşı olan 243 yolcu ve 16 mürettebatın tamamı ile Lockerbie'de yaşayan 11 kişi ölmüştür.⁵⁴⁹ Libya, iddia edilen eylemlerin, taraflar arasında yürürlükte olan tek uygun sözleşme olan Montreal Sözleşmesi'nin 1. maddesi anlamında suç oluşturduğuna işaret ederek, bu sözleşme kapsamındaki yükümlülüklerini tam olarak yerine getirdiğini iddia etmiştir. Sözleşme'nin 5. maddesi, bir devletin, iade edilmemeleri durumunda kendi topraklarında bulunan suçlular üzerinde cezai yetkisini tesis etmesini gerektirmektedir. Libya ile ilgili diğer taraflar arasında herhangi bir iade anlaşması bulunmadığından, Libya Sözleşme'nin 7. maddesi uyarınca davayı kovuşturmak için yetkili makamlarına sunmak zorundadır. Libya, ABD ve Birleşik Krallık'ın, kendisinin konuyu Sözleşme de dâhil olmak üzere uluslararası hukuk çerçevesinde çözme çabalarını reddederek, iki Libya vatandaşını

⁵⁴⁴ Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United States of America) Preliminary Objections, Judgment of 27 February 1998, ICJ Reports 1998, 115.

⁵⁴⁵ Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United Kingdom), Preliminary Objections, Judgment, ICJ Reports 1998, 9.

⁵⁴⁶ Dempsey, P. S. (2002). "Airline & Airport Security: Law as a Deterrent to Aerial Terrorism", *Annals of Air and Space Law*, 27, 187.

⁵⁴⁷ Oduntan, a.g.e., 2012, 125.

⁵⁴⁸ International Court of Justice, Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United Kingdom), Overview of the Case, (<https://www.icj-cij.org/en/case/88>, Erişim tarihi: 15.05.2022).

⁵⁴⁹ Grant, J. P. (January 2013). "Lockerbie Trial". *Max Planck Encyclopedias of International Law*, para. 3, (<https://opil.ouplaw.com/search?sb=ae60869c-6d71-1014-90bf-c1927c3ed365>, Erişim tarihi: 03.01.2021).

kendilerine teslim etmesi için baskı uyguladıklarından dolayı, Montreal Sözleşmesi'ni ihlal ettiklerini iddia etmiştir.⁵⁵⁰

3 Mart 1992'de Libya, UAD'den, aşağıdaki geçici önlemleri derhal alması için iki ayrı talepte bulunmuştur: a) ABD ve Birleşik Krallık'ın, Libya'yı, kendisinin dışındaki herhangi bir devletin yetkisine sanıkları teslim etmeye mecbur bırakacak veya zorlayacak herhangi bir eylemde bulunmasını yasaklamak, b) Libya'nın başvurularına konu olan hukuki işlemlere ilişkin olarak, Libya'nın haklarına herhangi bir şekilde zarar verecek hiçbir adımın atılmamasını sağlamak.⁵⁵¹ Zira ABD, Libya Hükümeti'nin bu suça karıştığına ve adil bir sonuca yol açacak şekilde şüphelileri kovuşturmayı kabul etmeyeceğine ikna olmuş ve ABD, BM Güvenlik Konseyi'ni konuyla ilgilenmeye ikna etmiştir.⁵⁵² Güvenlik Konseyi'nin 21 Ocak 1992 tarihli ve 731 sayılı kararında⁵⁵³, devletlerin doğrudan veya dolaylı olarak dâhil olduğu uluslararası terör eylemlerinin devam etmesi ve uluslararası sivil havacılığa karşı hukuka aykırı eylemler konusundaki endişeler ifade edilmiştir. Libya Hükümeti, uluslararası terörizmin ortadan kaldırılmasına katkıda bulunmak için Pan Am 103'e yönelik terör eylemlerinin sorumluluğunun belirlenmesinde ABD, Birleşik Krallık, gibi devletlerden gelen taleplere derhal tam ve etkili bir yanıt vermeye çağırılmıştır.⁵⁵⁴

Libya'nın UAD nezdindeki taleplerine karşılık İngiliz ve Amerikan hükümetleri; suçla itham edilen üç kişinin de yargılanması için teslim edilmesini ve Libya'lı yetkililerin eylemlerinin sorumluluğunun kabul edilmesini, tüm sorumluların isimleri de dahil olmak üzere bu suçla ilgili bildiği her şeyi ifşa etmesini ve kalan tüm zamanlayıcılar dahil olmak üzere tüm tanıklara, belgelere ve diğer maddi kanıtlara erişime izin vermesini, son olarak da uygun bir tazminat ödemesini istemişlerdir.⁵⁵⁵

Birkaç hafta sonra Güvenlik Konseyi 748 sayılı kararı⁵⁵⁶ yayımlamıştır. Kararda; Libya'nın 731 sayılı kararda belirtilen talepleri derhal yerine getirmesi ve her türlü terör eylemini ve terör gruplarına yardımı durdurması, somut adımlarla terörden vazgeçtiğini

⁵⁵⁰ International Court of Justice, Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United Kingdom), Overview of the Case, (<https://www.icj-cij.org/en/case/88>, Erişim tarihi: 15.05.2022).

⁵⁵¹ Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising From the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. The United States of America) Provisional Measures, Order of 14 April 1992, ICJ Reports 1992, 114, 119.

⁵⁵² Dempsey, a.g.m., 2002, 188.

⁵⁵³ UNSC Res 731 (21 January 1992) UN Doc S/RES/731.

⁵⁵⁴ UNSC Res 731 (21 January 1992) UN Doc S/RES/731, 51, 52.

⁵⁵⁵ Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising From the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. The United States of America) Provisional Measures, Order of 14 April 1992, ICJ Reports 1992, 114, 122, 123.

⁵⁵⁶ UNSC Res 748 (31 March 1992) UN Doc S/RES/748.

göstermesi gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca 748 sayılı karar tüm devletlerden Libya'ya çeşitli yaptırımlar uygulamalarını istemiştir. Örneğin tüm devletler; vatandaşları tarafından veya kendi ülkelerinden Libya'ya herhangi bir uçak veya uçak bileşeni tedarikini, Libya'ya ait uçak veya uçak bileşenlerinin mühendislik ve bakım hizmetinin sağlanmasını, Libya'ya ait uçaklar için uçuşa elverişlilik sertifikası verilmesini, mevcut sigorta sözleşmelerine karşı yeni taleplerin ödenmesini ve yeni doğrudan sigorta sağlanmasını yasaklayacaklardır.⁵⁵⁷

Libya'nın sunduğu hukuki argümanların en önemlisi, şüphelileri mahkemelerinde kovuşturmak için adımlar atarak 1971 Montreal Sözleşmesi kapsamındaki yükümlülüklerine uyması ve sanıkların Libya'da bulunmasını sağlamak için adımlar atmış olmasıdır.⁵⁵⁸ UAD ise, BM Şartı'nın 25. maddesi uyarınca devletlerin Güvenlik Konseyi kararlarını yerine getirmek zorunda olduklarını; bu yükümlülüklerin yine BM Şartı'nın 103 maddesi⁵⁵⁹ uyarınca, Montreal Konvansiyonu da dahil olmak üzere başka herhangi bir uluslararası anlaşmadan kaynaklanan yükümlülüklerle üstün geldiğini tespit etmiştir. Dolayısıyla Libya'nın yaptırımların kaldırılmasına yönelik geçici önlem talebi reddedilmiştir.⁵⁶⁰

Mahkeme, ilk itirazlara ilişkin verdiği 1998 sayılı kararlarda davalı devletlerin itirazlarını reddetmiş fakat davanın esasına girmemiştir. Mahkeme'nin bu kararından ve 11 Eylül 2001 terör saldırılarından sonra, Libya nihayet şüphelileri teslim etmeyi kabul etmiştir.⁵⁶¹ 9 Eylül 2003 tarihine gelindiğinde; Libya, Birleşik Krallık ve ABD Hükümetleri, müştereken Mahkeme'ye “yargılamaya devam etmemek üzere anlaştıklarını” bildirmişlerdir. Bu bildirimlerin ardından Mahkeme Başkanı, 10 Eylül 2003 tarihinde, her iki dava için de tarafların mutabakatı ile yargılamanın durdurulduğunu kayda geçiren ve davanın Mahkeme Listesi'nden çıkarılmasını emreden bir karar vermiştir.⁵⁶²

⁵⁵⁷ UNSC Res 748 (31 March 1992) UN Doc S/RES/748, 52, 53.

⁵⁵⁸ Oduntan, a.g.e., 126.

⁵⁵⁹ BM Şartı md. 103'e göre; BM üyelerinin BM Şartı'ndan doğan yükümlülükleri ile başka herhangi bir uluslararası antlaşmadan doğan yükümlülüklerinin çatışması hâlinde, BM Şartı'ndan doğan yükümlülükler üstün gelecektir.

⁵⁶⁰ Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention Arising From the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. The United States of America) Provisional Measures, Order of 14 April 1992, ICJ Reports 1992, 114, 126, 127; Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United Kingdom), Provisional Measures, Order of 14 April 1992, ICJ. Reports 1992, 3, 15.

⁵⁶¹ Paulus, A. L., Dienelt, A. (March 2010). “Lockerbie Cases (Libyan Arab Jamahiriya v United Kingdom and United States of America)”. *Max Planck Encyclopedias of International Law*, para. 3, 12, (<https://opil.ouplaw.com/search?sb=ae60869c-6d71-1014-90bf-c1927c3ed365>, Erişim tarihi: 03.01.2021).

⁵⁶² International Court of Justice, Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United Kingdom), Overview of the Case, (<https://www.icj-cij.org/en/case/88>, Erişim tarihi: 15.05.2022).

Zira tarafların siyasi çıkarları doğrultusunda kabul ettikleri yeni bir uluslararası yargı yöntemi ile suçları işlediğinden şüphelenilen iki Libya vatandaşı, Hollanda'da bulunan ancak İskoç yasalarını uygulayan bir İskoç mahkemesi tarafından yargılanmıştır.⁵⁶³ Mahkeme; patlamaya, içinde sanıklardan Megrahi'nin Malta'dan satın aldığı giysilerin de bulunduğu Toshiba marka bir radyo kaset çalara yerleştirilmiş plastik patlayıcıların yol açtığına, Megrahi'nin düzenekte kullanılan MST-13 zamanlayıcıları satın alan Libya Cemahiriye Güvenlik Örgütü ve Libya Ordusu ile ilişkili olduğuna karar vermiş ve Megrahi'yi suçlu bulmuştur.⁵⁶⁴

Lockerbie davalarında UAD, örf ve âdet hukuku kuralı olan “iade et ya da yargıla” ilkesini dikkate alarak ve Montreal Sözleşmesi'ni yorumlayarak Libya başvurusunun hukuki sorunları hakkında karar verebilecekken hem Mahkeme'nin hem de doktrinin üzerinde durduğu nokta; Güvenlik Konseyi'nin aldığı kararlarla UAD'nin karar almasını engelleyip engelleyemeyeceği olmuştur.⁵⁶⁵ Oduntan'ın isabetli bir şekilde belirttiği gibi, uluslararası hukukçular için üzücüdür ki en azından geçici önlemlere ilişkin kararda, uluslararası yetki sorunu tamamen göz ardı edilmiştir.⁵⁶⁶ Diğer yandan ilk itirazlara ilişkin 1998 tarihli kararda, UAD, Güvenlik Konseyi kararlarının varlığı sebebiyle Libya'nın başvurusunun kabul edilebilir olmadığı iddiasını reddetmiş ve bu kararların Libya'nın iddialarını geçersiz kılacağı gerekçesiyle ileri sürülen itirazın, davanın şartları altında bir “ön sorun niteliğinde” (*exclusively preliminary character*) olmadığı sonucuna varmıştır.⁵⁶⁷ Bu sebeple eğer yargılamanın devam etmesine izin verilmiş olsaydı, Mahkeme'nin yetki sorununa ilişkin önemli saptamalar yapabileceğini varsaymak da mümkündür.

3.8.2. Sözleşmenin Uygulama Alanı ve Tarafların Yükümlülükleri

Lockerbie faciasına, 103 sayılı Pan Am uçağında plastik patlayıcıların infilak etmesi neden olmuştur. Bu nedenle BM Güvenlik Konseyi, 635 sayılı kararı ile ICAO'dan, çalışmalarını plastik patlayıcıların saptanması amacıyla işaretlenmesi için bir uluslararası

⁵⁶³ Oduntan, a.g.e., 126.

⁵⁶⁴ Mahkeme kararı için bkz. (2000-2001). “The Lockerbie Trial in the High Court of Justiciary of Scotland Sitting at Camp Zeist”. *Yearbook of Islamic and Middle Eastern Law*, 7, 441-478.

⁵⁶⁵ Bkz. Abeyratne, a.g.e., 2018, 120-126; Paulus, A. L., Dienelt, A. (March 2010). “Lockerbie Cases (Libyan Arab Jamahiriya v United Kingdom and United States of America)”. *Max Planck Encyclopedias of International Law*, para. 6, (<https://opil.ouplaw.com/search?sb=ae60869c-6d71-1014-90bf-c1927c3ed365>, Erişim tarihi: 03.01.2021).

⁵⁶⁶ Oduntan, a.g.e., 127.

⁵⁶⁷ Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United States of America) Preliminary Objections, Judgment of 27 February 1998, ICJ Reports 1998, 115, 135, 136.

rejim oluşturması konusunda yoğunlaştırmasını istemiştir.⁵⁶⁸ Bunun üzerine ICAO bünyesinde Plastik Patlayıcıların Teşhisi Amacıyla İşaretlenmesi Sözleşmesi (1991 Montreal Sözleşmesi)⁵⁶⁹ oluşturulmuştur.⁵⁷⁰ Böyle bir sözleşmenin varlığının, plastik patlayıcıların terör eylemleri için kullanılmasının önlenmesine önemli derecede katkı sağlayacağı düşünölmüştür.⁵⁷¹

Sözleşme ile taraf devletlere; ölkelerinde işaretsiz patlayıcıların üretimini, ölkelerine işaretsiz patlayıcıların giriş ve çıkışını yasaklamak ve önlemek için gerekli ve etkili tedbirleri alma yükümlölüğü getirilmiştir.⁵⁷² Sözleşme'nin hazırlık çalışmaları sırasında ICAO bünyesinde yapılan tartışmalarda, işaretsiz patlayıcıların üretimi veya transferini uluslararası bir suç olarak düzenleme girişimlerine karşı çıkmıştır. Delegelerin çoğunluğunun düşüncesi, 1971 Montreal Sözleşmesi'nin ve ek 1988 Montreal Protokolü'nün bu bağlamda evrensel olarak cezalandırılması gereken suçları yeterince kapsadığı yönünde olmuştur. Böylece yeni sözleşme, söz konusu suçların failleri tarafından plastik patlayıcı kullanımının önlenmesine odaklanmıştır.⁵⁷³

3.9. Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Hukuka Aykırı Eylemlerin Önlenmesi Sözleşmesi (2010 Pekin Sözleşmesi) ve Hava Araçlarının Hukuka Aykırı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme'ye Ek Protokol (2010 Pekin Protokolü)

11 Eylül 2001'deki terör saldırılarından bu yana uluslararası toplum, böyle bir trajedinin tekrarını önlemek için yeni hukuki araçlar benimsemeye çalışmıştır. Zira 11 Eylül terör saldırılarında, o sırada mevcut olan rejim, yani 1970 Lahey ve 1971 Montreal Sözleşmeleri, yalnızca dört uçağın kaçırılmasını ve havayolu ekibine veya uçaktaki diğer yolculara karşı işlenen herhangi bir şiddet eylemini suç saymaktaydı. Hava aracının kendisinin bir silah olarak kullanılmasını veya bu suçların hazırlanmasını ve organize edilmesini düzenlememekteydi. Saldırılardan 9 yıl sonra ise, nihayet iki yeni uluslararası

⁵⁶⁸ UNSC 'Marking of Plastic or Sheet Explosives for the Purpose of Detection' (14 June 1989) Un Doc. S/RES/635(1989).

⁵⁶⁹ Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, 01 March 1991, 2122 UNTS 359, No. 36984. Türkiye de sözleşmenin tarafıdır. Bkz. RG, 27 Eylül 1994, Sayı 22064. Sözleşme metninin Türkçe karşılığı olarak, birtakım düzeltmeler yapılmak suretiyle Resmî Gazete'de yayımlanmış olan bu metin esas alınmıştır.

⁵⁷⁰ Dempsey, a.g.m., 2002, 686.

⁵⁷¹ Bkz. 1991 Montreal Sözleşmesi, giriş bölümü.

⁵⁷² 1991 Montreal Sözleşmesi, md. 2, 3/1.

⁵⁷³ Abeyratne, a.g.e., 2018, 186.

antlaşma ile sivil havacılıkta terörle mücadelenin çerçevesi genişletilmiş ve güçlendirilmiştir.⁵⁷⁴ Söz konusu antlaşmalar; Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Hukuka Aykırı Eylemlerin Önlenmesi Sözleşmesi (2010 Pekin Sözleşmesi)⁵⁷⁵ ve Hava Araçlarının Hukuka Aykırı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme'ye Ek Protokol (2010 Pekin Protokolü)⁵⁷⁶'dür.

2010 Pekin Sözleşmesi ve 2010 Pekin Protokolü (Pekin Düzenlemeleri) ile getirilen yenilik, yalnızca hava araçlarının silah olarak kullanılmasının suç hâline getirilmesi değildir. Sivil havacılıktaki başka bazı güncel tehditlere de bu düzenlemelerde yer verildiği görülmektedir. ICAO Konseyi'nin 2002 yılında kabul ettiği Havacılık Güvenliği Eylem Planı'na, ICAO Sekreterliği'nin Proje 12 olarak adlandırılan bir çalışması dahil edilmiştir. Proje 12'nin önemi; yeni ve ortaya çıkmakta olan tehditlere ilişkin boşlukları ve yetersizlikleri belirlemek için havacılık güvenliğindeki hukuki araçların gözden geçirilmesini içermesidir. Proje 12'de yapılan tanıma göre "yeni tehdit" (*new threat*) terimi, daha önce sivil havacılığa ciddi bir tehdit oluşturduğu düşünülmeyen yöntemler, eylemler veya nesneleri kullanan eylemleri; "ortaya çıkmakta olan tehdit" (*emerging threat*) terimi, sivil havacılığa karşı henüz kullanılmamış veya kullanımı belgelenmemiş fakat hukuka aykırı bir müdahale eyleminde makul bir şekilde kullanılabilecek mevcut yöntemler, eylemler veya nesneleri ifade etmektedir. Mevcut uluslararası sözleşmelerde yeterince düzenlenmediği belirtilen⁵⁷⁷ söz konusu tehditlere ilişkin örnekler çalışmada şu şekilde gösterilmiştir: hava araçlarının silah olarak kullanılması, havada ve yerde intihar saldırıları, elektronik ve bilgisayar tabanlı

⁵⁷⁴ Piera, A., Gil, M. (2014). "Will the New ICAO Beijing Instruments Build a Chinese Wall for International Aviation Security", *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, 47, 156; Gong, X. (2011). "The New Development of International Law on Civil Aviation Security: The Beijing Convention and Beijing Protocol of 2010". *Journal of East Asia and International Law*, 4(1), 232.

⁵⁷⁵ Convention on The Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation, 10 September 2010, No. 55859. Türkiye de sözleşmenin tarafıdır. Bkz. RG, 24 Ağustos 2017, Sayı 30164. Sözleşme metninin Türkçe karşılığı olarak, birtakım düzeltmeler yapılmak suretiyle Resmî Gazete'de yayımlanmış olan bu metin esas alınmıştır.

⁵⁷⁶ Protocol Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, 10 September 2010, No. 12325. Türkiye de sözleşmenin tarafıdır. Bkz. RG, 27 Ağustos 2017, Sayı 30167. Sözleşme metninin Türkçe karşılığı olarak, birtakım düzeltmeler yapılmak suretiyle Resmî Gazete'de yayımlanmış olan bu metin esas alınmıştır.

⁵⁷⁷ International Civil Aviation Organization (Assembly, Executive Committee) 'ICAO Aviation Security Plan of Action Project 12: Legal, Study on Legal Measures to Cover the New and Emerging Threats to Civil Aviation, (24 September 2004) A35-WP/88 EX/29, A-1, A-9.

saldırıları, kimyasal, biyolojik ve radyoaktif saldırılar ve taşınabilir hava savunma sistemleri ile gerçekleştirilen saldırılar.⁵⁷⁸

ICAO Sekreterliği bünyesinde yapılan sonraki çalışmalarda, söz konusu eylemlere; sivil havacılığa karşı hukuka aykırı müdahaleyi organize etmek, yönetmek ve finanse etmek, bu eylemlere kasten yardım etmek ve inandırıcı bir biçimde bu eylemleri gerçekleştirme tehdidinde bulunmak fiilleri de eklenmiştir.⁵⁷⁹ Bu nedenle, 2010 Pekin Düzenlemeleri'nin daha önce kabul edilen sözleşmelerden ayırt edici özelliği, proaktif olmalarıdır. Başka bir deyişle, yukarıda da belirtildiği üzere, mevcut tehditlere yanıt vermek yerine, yeni ve ortaya çıkmakta olan tehditleri kapsamalarıdır.⁵⁸⁰

Bu belirlemeler doğrultusunda oluşturulan 2010 Pekin Düzenlemeleri, kısaca aşağıdaki eylemleri suç saydığı söylenebilir: 1) Ölüme, ciddi bedensel yaralanmalara sebep olmak ya da eşya veya çevreye ciddi zararlar vermek için sivil hava araçlarının kullanılması, 2) Herhangi bir biyolojik, kimyasal veya nükleer silahın veya patlayıcı, radyoaktif veya benzeri maddelerin; ölüme, ciddi bedensel yaralanmalara ya da eşya veya çevreye ciddi hasarlar verebilecek şekilde sivil bir hava aracından salınması veya boşaltılması, 3) Aynı tehlikeli maddelerin bir sivil hava aracına karşı veya sivil hava aracında kullanılması.⁵⁸¹

2010 Pekin Sözleşmesi; 1971 Montreal Sözleşmesi ve 1988 Montreal Protokolü'nü genişletip ayrıntılandırmaktadır. Aynı şekilde 2010 Pekin Protokolü'nün de 1970 Lahey Sözleşmesi'ni tamamladığı görülmektedir.⁵⁸² 1960'lardan bu yana, ICAO'nun himayesinde havacılık güvenliğine ilişkin çeşitli antlaşmalar imzalanmıştır. Bu hukuki araçlar, uçak kaçırma ve sabotaj gibi uluslararası sivil havacılığa karşı eylemleri suç saymakta ve bu tür eylemlerin cezasız kalmamasını sağlamak için devletler arasındaki iş birliğini kolaylaştırmaktadır. Pekin Düzenlemeleri ile daha da ileri gidilerek, sivil hava araçlarının silah olarak kullanılması ve tehlikeli maddelerin hava araçlarına veya yerdeki diğer hedeflere saldırmak için kullanılması eylemleri de suç hâline gelmiştir. Biyolojik, kimyasal ve nükleer

⁵⁷⁸ International Civil Aviation Organization (Assembly, Executive Committee) 'ICAO Aviation Security Plan of Action Project 12: Legal, Study on Legal Measures to Cover the New and Emerging Threats to Civil Aviation, (24 September 2004) A35-WP/88 EX/29, A-1.

⁵⁷⁹ International Civil Aviation Organization (Assembly, Legal Commission) 'Acts or Offences of Concern to the International Aviation Community and Not Covered by Existing Air Law Instruments' (14 August 2007) A36-WP/12 LE/4, 3.

⁵⁸⁰ Scott, B. I., Trimarchi, A. (2020). *Fundamentals of International Aviation Law and Policy*. Oxon: Routledge, 131.

⁵⁸¹ Gong, a.g.m., 2011, 233.

⁵⁸² Piera-Gil, a.g.m., 2014, 151.

silahların ve bunlarla ilgili malzemelerin hukuka aykırı olarak taşınması da artık söz konusu antlaşmalar kapsamında cezalandırılabilir niteliktedir. Hava araçlarına ve havalimanlarına yönelik saldırıların yöneticileri ve organizatörleri bundan böyle güvenli bir limana sahip olmayacaktır. Ayrıca bu antlaşmalar ile havacılığa yönelik siber saldırı tehdidi de zımnen ele alınmıştır.⁵⁸³

1970 tarihli Lahey Sözleşmesi'nin eki niteliğindeki 2010 Pekin Protokolü⁵⁸⁴ Lahey Sözleşme'nin kapsamını, modern teknolojik araçlar da dahil olmak üzere farklı kaçırma biçimlerini kapsayacak şekilde değiştirmektedir.⁵⁸⁵ Böylece herhangi bir kimsenin, hizmette olduğu sırada bir hava aracını kuvvet kullanarak ya da kuvvet kullanma tehdidiyle veya cebren veya korkutma yoluyla veya teknolojik imkanlar aracılığıyla, hukuka aykırı ve kasıtlı olarak el koyması veya hava aracının kontrolünü ele geçirmesi halinde suç işlemiş olacaktır.⁵⁸⁶ Ayrıca 2010 Pekin Sözleşmesi'nde düzenlenmiş olan tehdit, teşebbüs, yardım, suç için anlaşma eylemlerine ilişkin hükümler ile sözleşmenin kapsamına ve uygulanmasına, cezai yetkiye, kovuşturma ve iade yükümlülüğüne ilişkin tüm hükümler aynen 2010 Pekin Protokolü'nde tekrar edilmiştir. Bu nedenle, aşağıda yalnızca, Pekin Sözleşmesi hükümleri üzerinde inceleme yapılacaktır.

Pekin Düzenlemeleri, 30 Ağustos-10 Eylül 2010 tarihlerinde Pekin'de düzenlenen Uluslararası Hava Hukuku Konferansı (Havacılık Güvenliği Diplomatik Konferansı)'da oluşturulmuştur. ICAO'nun deyimiyle, uluslararası toplumun havacılık güvenliğinin hukuki çerçevesini modernize etme çabalarının bir sonucudur. Suçlara yönelik bazı hazırlık eylemleri de dahil olmak üzere, sivil havacılığa karşı yeni ve ortaya çıkmakta olan tehditler oluşturan bir dizi eylemi suç haline getirerek, devletlerin, bu suçların işlenmesini önleme ve bu tür suçları işleyenleri kovuşturma ve cezalandırma kapasitesini güçlendirmesi amaçlanmıştır.⁵⁸⁷ Düzenlemeler'in, etkin bir şekilde daha geniş ve daha güçlü bir sivil havacılığın güvenliği çerçevesi oluşturduğu kolayca gözlemlenebilmektedir. Bu sözleşmelerin oluşturulması sivil havacılık için bir başarıdır ancak devletler tarafından geniş çapta kabul edildiklerinde ve

⁵⁸³ Abeyratne, R. (2011). "The Beijing Convention of 2010: An Important Milestone in the Annals of Aviation Security". *Air and Space Law*, 36(3), 244.

⁵⁸⁴ 2010 Pekin Protokolü, md. I.

⁵⁸⁵ Scott-Trimarchi, a.g.e., 2020, 133.

⁵⁸⁶ 2010 Pekin Protokolü, md. I.

⁵⁸⁷ Bkz. Administrative Package for Ratification of or Accession to the Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation (Beijing Convention 2010), 1, 2. (https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/Beijing_Convention_EN.pdf, Erişim tarihi: 02.09.2022).

gözetildiklerinde gerçek başarı elde edilecektir.⁵⁸⁸ Nitekim Sözleşme'nin başlangıç kısmında taraf devletler; sivil havacılığa karşı olan yeni tehdit türlerinin, devletlerin iş birliği hâlinde ve birbiri ile uyumlu olarak gerçekleştirecekleri gayretleri gerektirdiğini belirtmişlerdir. Devletler bu tehditlerin daha iyi bir şekilde ele alınabilmesi için sivil havacılığa karşı hukuki çerçevenin güçlendirilmesinin acil olduğu düşüncesiyle, söz konusu sözleşmeyi hayata geçirmişlerdir.⁵⁸⁹

3.9.1. Sözleşme ile Suç Hâline Getirilen Yeni Eylemler

Suç teşkil eden eylemler Sözleşme'nin 1. maddesinde düzenlenmiştir. Bu eylemlerin bir kısmı, 1971 Montreal Sözleşmesi'nin 1. maddesinde ve 1998 Montreal Protokolü ile eklenen 1 *bis* maddesinde düzenlenen eylemlerin aynısıdır.⁵⁹⁰ Diğerler eylemler ise, hukuka aykırı ve kasıtlı olarak gerçekleştirilmek üzere, şunlardır:⁵⁹¹

- 1) Ölüme, ciddi bedensel yaralanmaya veya eşya ya da çevreye ciddi zarar vermek amacıyla hizmette olan bir hava aracını kullanmak,
- 2) Hizmette olan bir hava aracından; ölüme, ciddi bedensel yaralanmaya veya eşya ya da çevreye ciddi zarara sebebiyet veren veya vermesi muhtemel bir şekilde herhangi bir BKN (Biyolojik-Kimyasal-Nükleer) silah veya patlayıcı, radyoaktif veya benzer maddeler salmak veya boşaltmak,
- 3) Hizmette olan bir hava aracına karşı veya böyle bir hava aracında; ölüme, ciddi bedensel yaralanmaya veya eşyaya ya da çevreye ciddi zarara sebebiyet veren veya vermesi muhtemel bir şekilde herhangi bir silah veya patlayıcı, radyoaktif veya benzer maddeler kullanmak,
- 4) Aşağıda sayılanları taşımak, taşıtmak veya bunların taşınmasını kolaylaştırmak:
 - a) Bir kitleye gözdağı vermek, bir hükümeti veya uluslararası kuruluşu bir eylemi yapmaya veya yapmamaya zorlamak amacıyla, ölüme veya ciddi yaralanmaya veya hasara sebebiyet vermek veya sebebiyet verme tehdidinde bulunmak üzere kullanılacağını bilmek suretiyle her türden patlayıcı veya radyoaktif madde,
 - b) Her türden BKN silah,

⁵⁸⁸ Gong, a.g.m., 2011, 234

⁵⁸⁹ Bkz. 2010 Pekin Sözleşmesi, başlangıç bölümü.

⁵⁹⁰ Bkz. 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 1/1-a,b,c,d,e ve md. 1/2.

⁵⁹¹ 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 1/1-f, g, h, i ve md. 1/3.

- c) Nükleer patlayıcılarla ilgili bir faaliyette kullanılma amacına sahip olduğunu bilmek suretiyle her türden hammadde, özel bölünebilir madde veya özel bölünebilir maddenin işlenmesi, kullanılması veya üretilmesi için özel olarak tasarlanmış veya hazırlanmış donanım veya malzeme,
 - d) Yasal izin olmaksızın ve bu amaçla kullanılacağını bilmek suretiyle bir BKN silahın tasarımına, imalatına veya fırlatılmasına belirgin bir şekilde katkıda bulunan her nevi donanım, malzeme, yazılım veya ilgili teknoloji.
- 5) Söz konusu tehditlerin inandırıcı olması kaydıyla; yukarıda sayılan maddeleri taşımak dışındaki diğer eylemleri gerçekleştirme tehdidinde bulunmak veya kasıtlı olarak bir kimsenin böyle bir tehdiye maruz kalmasına sebebiyet vermek.

Önemli bir gelişme; patlayıcı veya radyoaktif maddelerin, biyolojik, kimyasal veya nükleer silahların veya kaynak ya da özel bölünebilir madde gibi tehlikeli maddelerin taşınmasını suç hâline getiren bir hükmün eklenmesidir. Örneğin, kişi patlayıcı veya radyoaktif maddeleri terör amacıyla kullanılacağını bilerek naklettiyse veya kaynak veya özel bölünebilir malzemeyi nükleer patlamalı bir eylemde kullanılacağını bilerek naklettiyse, kişi bu suçtan sorumludur. Bu gereklilikler, suçların kapsamını yalnızca hukuka aykırı yayılma veya terörizmle bağlantılı taşımacılığı kapsayacak şekilde sınırlandırmaktadır. Aynı zamanda, Nükleer Silahların Yayılmasının Önlenmesi Antlaşması'na taraf olan devletlerin haklarını da korumaktadır. Zira bu antlaşma uyarınca izin verilen devletlerin görevlileri, nükleer maddeleri taşımaktan yargılanmayacaktır.⁵⁹² Radyoaktif ve nükleer maddelerden, BKN silahlardan, hammadde ve özel bölünebilir maddelerden ne anlaşılması gerektiği ise Sözleşme'nin 2. maddesinde düzenlenmiştir.

Ayrıca tüm bu eylemleri gerçekleştirmeye teşebbüs etmek,⁵⁹³ teşebbüs aşamasında kalsa da bu eylemleri gerçekleştirmek için başkalarını örgütlemek ya da yönlendirmek⁵⁹⁴ ya da bunun için suç ortaklığı yapmak⁵⁹⁵ sözleşme kapsamında suç olarak düzenlenmiştir. Suç işlemek için başkalarını örgütleme ya da yönlendirme suçunun düzenlenmesi, büyük ölçüde, 11 Eylül olaylarına yol açan ve mevcut ICAO araçlarının, terör olaylarını planlayanları

⁵⁹² Gong, a.g.m., 2011, 233. Bkz. 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 1/1-i.

⁵⁹³ 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 1/4-a.

⁵⁹⁴ 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 1/4-b.

⁵⁹⁵ 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 1/4-c.

yakalayamayacağı durumlar için gerekli görülmüştür. Bu nedenle de tartışmaya pek fazla konu olmamıştır.⁵⁹⁶

Herhangi bir kimsenin Sözleşme’de suç olduğu belirtilen herhangi bir eylemi gerçekleştirmiş olduğunu veya böyle bir suç için kolluk makamları tarafından cezai takibat için arandığını veya hüküm giydiğini bilerek, bu kişinin kaçmasına kasten yardım eden veya destek sağlayan da suçlu olacaktır.⁵⁹⁷ Yardım etme eylemi, başlı başına suç teşkil etmektedir. Kaçan kişinin asıl suçtan hüküm giymesi şart değildir. Suçun oluşması için: a) failin kaçan kişiyi nakletmiş olması; b) kaçan kişi için bir arama emrinin (veya eşdeğerinin) çıkarılmış olması, yani failin, asıl eylemi gerçekleştiren kişinin kaçak olduğunu bilmesi; c) failin, asıl suçu işleyen kişinin ceza adalet sisteminden kaçmasına yardım etmeyi amaçlaması gerekmektedir.⁵⁹⁸

Yanlış olduğunu bildiği bilgiler vermek suretiyle uçuş halindeki bir hava aracının emniyetini tehlikeye düşürme eylemi de 1971 Montreal Sözleşmesi ile ortaktır. Buna göre; telefon şakası yapılarak ertesi gün yapılacak bir uçuşta bomba bulunacağı iddia edilmesi ve hava işletmecisinin ekonomik zarara uğrayacağı şekilde o uçuşun iptal edilmesi durumunda, söz konusu hava aracı, uçuş hâlinde olmadığı için suç oluşmayacaktır. Yine bu tür bir ihbarın, hava aracının kapılarının iniş için açılması anında gelmesi ve yolcuların izdihamda yaranlanması veya ölmesi örneğinde de söz konusu hüküm uygulanmayacaktır.⁵⁹⁹

Pekin belgelerinin yarattığı yeni suçlar da dahil olmak üzere, sivil havacılığa karşı herhangi bir suç işlemek için inandırıcı bir tehditte bulunmak veya kasıtlı olarak bir kimsenin böyle bir tehdide maruz kalmasına sebebiyet vermek, bundan böyle suç teşkil etmektedir. Esasen “inandırıcı tehdit” kavramı, havacılık güvenliğine ilişkin mevcut uluslararası hukukta önemli bir ilerleme teşkil etmektedir. Lahey Sözleşmesi’nde bu konuda herhangi bir düzenleme bulunmazken, Montreal Konvansiyonu, suçlu olduğu iddia edilen kişinin yanlış olduğunu bildiği ve böylece uçuş halindeki bir hava aracının güvenliğini tehlikeye atan bilgilerin iletilmesini suç haline getirmiştir.⁶⁰⁰ 1988 Montreal Protokolü ise, havaalanı hizmetlerinin kesintiye uğratılmasını, böyle bir eylemin o havaalanında güvenliği tehlikeye atması veya tehlikeye sokma olasılığı olması durumunda, suç saymaktadır. Piera ve Gil; söz

⁵⁹⁶ Piera-Gil, a.g.m., 2014, 182.

⁵⁹⁷ 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 1/4-d.

⁵⁹⁸ International Civil Aviation Organization (Legal Committee) ‘Draft Protocol to the Montreal Convention, Transport Offences’ (17 September 2009) LC/34-WP/2-2, 3, para. 2.8.2.

⁵⁹⁹ Abeyratne, a.g.m., 2011, 250, 251.

⁶⁰⁰ 1971 Montreal Sözleşmesi, md. 1/1-e.

konusu eylemlerin her ikisinin de sahte bomba ihbarı gibi inandırıcı bir tehdide açıkça karşılık gelmediğini ve bu eylemlerin suç oluşturması için uçuş halindeki bir hava aracının veya bir havalimanının güvenliğini tehlikeye atması gerektiğini belirtmektedir. Bu bağlamda, Pekin belgelerinde ele alınan yeni suç, önemli bir gelişmeyi temsil etmektedir.⁶⁰¹

Son olarak, gerçekleşmemiş hatta teşebbüs aşamasında dahi kalmamış olsa bile kasten; yukarıda beş maddede sayılmış olan eylemleri işlemek üzere bir veya daha fazla sayıda kişiyle anlaşılması veya ortak bir amaç doğrultusunda hareket eden bir grup kişi tarafından, bu eylemlerin işlenmesine herhangi bir şekilde katkıda bulunulması suç oluşturmaktadır.⁶⁰²

Uçuş hâli, 1971 Montreal Sözleşmesi'nde olduğu gibi; bindirme ve yüklemenin ardından tüm dış kapıların kapanmasından, indirme ve boşaltma için bu kapılardan birinin açılması anına kadarki hâl olarak tanımlanmıştır. Mecburi iniş hâlinde, hava aracı ile hava aracındaki yolcu ve malların sorumluluğu yetkili makamlarca üstlenilinceye kadar, uçuşun devam ettiği kabul edilecektir.⁶⁰³ Ayrıca Sözleşme'ye göre bir hava aracı; belirli bir uçuş için yer personeli veya mürettebat tarafından uçuş öncesi hazırlıklara başlamasından itibaren başlayarak, inişten sonraki yirmi dört saat de dâhil olmak üzere hizmette kabul edilecektir. Bu süre her hâlde hava aracının uçuş hâlinde bulunduğu tüm süreyi kapsayacaktır.⁶⁰⁴

Hatırlanacağı üzere, Montreal Sözleşmesi'nde bazı eylemlerin suç oluşturması için hava aracının uçuş halinde bulunması gerekirken; bazı eylemlerin ise hizmette olan bir hava aracında ya da böyle hava aracına karşı gerçekleştirilmesi mümkündür. Bu ikili yapı, söz konusu eylemlerin aynen Pekin Sözleşmesi'ne aktarılmasıyla burada da korunmuştur. Yeni eklenen eylemler olan; hava aracının kitle imha silahı olarak kullanılması, biyolojik, kimyasal ve nükleer silahların veya patlayıcı radyoaktif malzemelerin salınması, hava aracında veya bir hava aracına karşı biyolojik, kimyasal ve nükleer silahların kullanılması gibi eylemlerde ise, sözleşmenin uygulanabilmesi için hava aracının hizmete girmiş olması aranmaktadır. Dolayısıyla hizmette olmayan ancak söz konusu suçları işlemek için kullanılan bir hava aracı, Pekin Sözleşmesi'nin kapsamı dışında kalacaktır. Zira bir hava aracı hizmete girmeden önce, eğer varsa, çok az ulusötesi bileşen taşıdığı için, bu olaylara ilişkin davaları ulusal hukuk yönetecektir.⁶⁰⁵

⁶⁰¹ Piera-Gil, a.g.m., 2014, 181.

⁶⁰² 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 1/5.

⁶⁰³ 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 2/a.

⁶⁰⁴ 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 2/b.

⁶⁰⁵ Piera-Gil, a.g.m., 2014, 162, 163.

1971 Montreal Sözleşmesi'nde olduğu gibi, uçuş hâlindeki bir hava aracında bulunan bir şahsa karşı bir şiddet eyleminde bulunma eyleminin suç teşkil edebilmesi için hava aracının emniyetini tehlikeye düşürmesi muhtemel bir eylem olması gerekmektedir.⁶⁰⁶ Bu durumda hava öfkesi⁶⁰⁷ eylemleri sözleşme kapsamının dışında kalmaktadır. Zira bu eylemler birçok durumda yalnızca suçun işlendiği kişinin güvenliğini etkilemektedir.⁶⁰⁸

1971 Montreal Sözleşmesi hâli hazırda “uçuş hâlindeki hava aracının emniyetini tehlikeye düşürebilecek nitelikte hava seyrüsefer tesislerini tahrip etmek veya hasara uğratmak veya bunların işletilmesine müdahale etmek”⁶⁰⁹ fiilini suç olarak düzenlemiştir. Bu hüküm, Pekin Sözleşmesi'nde de değişmeden kalmıştır ancak Sözleşme'nin 2. maddesine eklenen bir başka hükümle birlikte, siber terörizm eylemleri de suç hâline getirilmiştir. Buna göre; hava seyrüsefer tesisleri, hava aracının seyrüseferi için gerekli olan sinyalleri, verileri, bilgileri veya sistemleri kapsamaktadır.⁶¹⁰ Sonuç olarak madde 1/1-d uyarınca, yalnız hava seyrüsefer tesislerinin donanımına değil, aynı zamanda bu tesislerin yazılımına yapılan saldırılar da suç teşkil etmektedir.⁶¹¹

1971 Montreal Sözleşmesi ile ortak olan “uçuş hâlindeki hava aracının emniyetini tehlikeye düşürebilecek nitelikte hava seyrüsefer tesislerini tahrip etmek veya hasara uğratmak veya bunların işletilmesine müdahale etmek”⁶¹² fiili, kuşkusuz diğerlerinin yanı sıra, siber terörizme atıfta bulunmaktadır. Bu nedenle, siber terörizm eyleminin bir sonucu olarak, taksi yapan bir hava aracının, inmek için kapılarını açan fakat henüz yolcuların hava aracı içerisinde bekledikleri bir uçakla çarpışması durumunda, yalnızca taksi halindeki uçak için suç söz konusu olacaktır. Nitekim suç münhasıran uçuş halindeki hava araçlarının

⁶⁰⁶ 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 1/1-a.

⁶⁰⁷ Hava yolculuğu, uçağa binmeden önceki ve uçuş sırasındaki çeşitli faktörler sebebiyle stresli olabilmektedir. Örneğin; yorucu havaalanı gidiş gelişleri, erken veya geç uçuş saatleri, zorlayıcı güvenlik ve uçağa binme prosedürleri, sıkışık oturma yerleri, fiziksel rahatsızlık, baş ağrıları, hipoksi, gürültü gibi. Bu stres faktörleri kaygı, sarhoşluk ve akıl hastalığı gibi bireysel faktörlerle birleştiğinde, yıkıcı davranışlara yol açabilmekte ve güvenliği tehlikeye atabilmektedir. Bu davranışlar yıkıcı havayolu yolcu davranışı, kural tanımaz (*unruly*) yolcu davranışı veya daha genel olarak - özellikle saldırganlık da söz konusuysa- “hava öfkesi” (*air rage*) veya “kabin öfkesi” (*cabin rage*) olarak adlandırılmaktadır. McLinton, S. S., Drury, D., Masocha, S., Savelsberg, H., Martin, L., Lushington, K. (2020). “ ‘Air Rage’: A Systematic review of Research on Disruptive Airline Passenger Behaviour 1985-2020”. *Journal of Airline and Airport Management*, 10(1), 32.

⁶⁰⁸ Abeyratne, a.g.m., 2011, 248.

⁶⁰⁹ Bkz. 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 1/1-d.

⁶¹⁰ 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 2/c.

⁶¹¹ Huang, J. (2017). “Security Regulations International Requirements”. P. S. Dempsey, R. S. Jakhu (Editors). *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. Oxon, New York: Routledge, 152.

⁶¹² Bkz. 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 1/1-d.

güvenliği ile ilişkilendirilmiştir. Yolcular halen uçaktayken inmeyi bekledikleri için bu eylem, bu uçak ve yolcuları açısından suç sayılmayacaktır.⁶¹³

“Ölüme, ciddi bedensel yaralanmaya veya eşya ya da çevreye ciddi zarar vermek amacıyla hizmette olan bir hava aracını kullanmak” eylemi ile 11 Eylül olaylarına atıfta bulunulmuştur. Bu hükmün ilginç özelliği, böyle bir eylemin yol açabileceği çevresel zararı da içermesidir.⁶¹⁴ Çevresel zararların sözleşmeye dâhil edilmesi esasen tartışmalı bir konu olmuştur. Sözleşme’nin taslak çalışmaları için toplanan ICAO Hukuk Komitesi’nin 34. Oturumu sırasında, bazı delegeler, bu tür zararların bu nitelikteki bir antlaşmaya dâhil edilmemesi gerektiğini ve ayrı bir muameleyi hak ettiğini ileri sürmüşlerdir. Buna rağmen, söz konusu çekinceler ortadan kalkmış ve çoğu devlet, kişilere veya eşyaya verilen dolaylı zararı karşılama amacına hizmet ettiğini düşünerek, çevreye yapılan atfın muhafaza edilmesini tercih etmiştir.⁶¹⁵

ICAO Hukuk Komitesi’nin taslak çalışmaları sırasında; BKN silahların, radyoaktif veya patlayıcı maddelerin taşınması gibi taşıma suçlarıyla ilgili olarak, böyle bir suçun sözleşmeye dahil edilmesinin gerekli olup olmadığı konusunda fikir ayrılıkları ortaya çıkmıştır. Bazı delegeler, özellikle suçun hava aracının güvenliğini ilgilendirmediği durumlarda, ICAO’nun konuyla ilgilenecek doğru kurum olmadığını ileri sürmüşlerdir. Diğer bazı delegeler ise bu hükmün sivil havacılığın emniyetini ve güvenliğini korumayı amaçladığını ve tehlikeli maddelerin taşınması konusunda, deniz hukukundaki yaklaşımın⁶¹⁶ takip edilmesi gerektiğini belirterek, hükmün muhafaza edilmesini savunmuşlardır.⁶¹⁷ Nitekim Şikago Sözleşmesi’nin 4. maddesi sivil havacılığın kötüye kullanımını yasaklarken; BM Güvenlik Konseyi de devletlerin, terör eylemlerinin işlenmesini önlemek için gerekli

⁶¹³ Abeyratne, a.g.m., 2011, 249, 250.

⁶¹⁴ Abeyratne, a.g.m., 2011, 251.

⁶¹⁵ Piera-Gil, a.g.m., 2014, 167; International Civil Aviation Organization (Legal Committee) ‘The Draft Report of the Legal Committee’ (15 September 2009) LC/34-WP/4-1, 2-2.

⁶¹⁶ Deniz Seyrüseferinin Güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme’nin, 2005 tarihli Kıta Sahanelğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Protokol ile eklenen 3bis maddesinin 1/b fıkrasında, söz konusu maddelerin taşınması suç olarak düzenlenmiştir. Bkz. 2005 Protocol to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, No. 29004. Türkiye de sözleşmenin tarafıdır. Bkz. RG, 31 Aralık 2009, Sayı 27449 (7. Mükerrer). Belirtmek gerekir ki bu Protokol, kıta sahanlığında bulunan sabit platformlarda veya bu platformlara karşı işlenen suçları düzenlemektedir. Dolayısıyla sabit platformların üzerindeki hava sahasında gerçekleşen eylemleri kapsamamaktadır. Bkz. 2005 tarihli Kıta Sahanelğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Protokol, md. 1/3, 2.

⁶¹⁷ International Civil Aviation Organization (Legal Committee) ‘The Draft Report of the Legal Committee (15 September 2009) LC/34-WP/4-1, 2-2, para. 2-14; International Civil Aviation Organization ‘International Conference on Air Law, Transport of Certain Materials Offence and The Use of Civil Aircraft for Proliferation Purposes’ (05 August 2010) DCAS Doc No. 10, 1, para. 1.1.

adımları atması ve terör eylemlerinin finansmanına, planlamasına, hazırlanmasına, işlenmesine veya desteklenmesine katılan herhangi bir kişinin, adalete teslimini sağlaması gerektiği yönünde karar almıştır.⁶¹⁸ Sonuçta hükmün lehine olan görüşler ağırlık kazanmış ve taşıma suçları sözleşme metninden çıkarılmamıştır. Genel olarak söz konusu malzemelerin taşınması eylemi, hukuka aykırı olarak ve zarar verme kastıyla ya da zarara neden olacağını bilerek gerçekleştirildiğinde suç teşkil edecektir.⁶¹⁹

Sözleşme'ye göre bir havalimanına yönelik saldırının suç oluşturabilmesi için havaalanında güvenliği tehlikeye atmasının gerekli olması ve hükmün, havaalanının güvenliğini içermemesi oldukça ilginçtir. Bu nedenle hüküm, kişilerin güvenliğini etkilemediği sürece, bir havalimanına veya altyapısına herhangi bir zarar verilmesinin suç olmayacağını ima ediyor gibi görünmektedir.⁶²⁰

3.9.2. Sözleşme'nin Uygulama Alanı

Pekin Sözleşmesi de önceki sözleşmeler gibi askeri, gümrük veya polis hizmetleri için geçerli değildir.⁶²¹ 1971 Montreal Sözleşmesi'nde olduğu gibi; hava seyrüsefer tesislerine yönelik eylemlerin dışında sayılan diğer eylemlerde, sözleşme ancak hava aracının fiili veya programlanmış iniş veya kalkış noktası hava aracının tescil edildiği devletin ülkesi dışında ise veya suç hava aracının tescil edildiği devletten başka bir devletin ülkesinde işlenmiş ise uygulanacaktır.⁶²² Ayrıca, söz konusu eylemler için failin veya fail olduğu iddia edilen kişinin, hava aracının tescil edildiği devletten başka bir devletin ülkesinde bulunması hâlinde de sözleşme uygulanacaktır.⁶²³

Hava seyrüsefer tesislerine yönelik eylemlerin 2010 Pekin Sözleşmesi kapsamında suç sayılabilmesi için ilgili tesislerin uluslararası hava seyrüseferinde kullanılıyor olması gerekmektedir.⁶²⁴ Bu hüküm de 1971 Montreal Sözleşmesi'nde olduğu şekliyle aynen korunduğu için Montreal Sözleşmesi'nde yapılan eleştiriler burada da geçerlidir. Yani hava

⁶¹⁸ Bkz. UNSC Res 1373 (28 September 2001) UN Doc S/RES/1373, 2. International Civil Aviation Organization 'International Conference on Air Law, Transport of Certain Materials Offence and The Use of Civil Aircraft for Proliferation Purposes' (05 August 2010) DCAS Doc No. 10, 2, para. 3.1; International Civil Aviation Organization (Legal Committee) 'The Draft Report of the Legal Committee' (15 September 2009) LC/34-WP/4-1, 2-4, para. 2.8.

⁶¹⁹ Piera-Gil, a.g.m., 2014, 170.

⁶²⁰ Abeyratne, a.g.m., 2011, 252.

⁶²¹ Bkz. 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 5/1.

⁶²² 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 5/2.

⁶²³ 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 5/3.

⁶²⁴ 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 5/5.

seyrüsefer tesislerine yönelik eylemlerde bulunup başka bir devletin ülkesine kaçan kişiler için boşluk söz konusudur. Zira böylesi bir hâlde Sözleşme'nin uygulanacağına dair hüküm bulunmamaktadır. 1971 Montreal Sözleşmesi'nde olduğu gibi, yurtiçi uçuşları için kullanılan hava seyrüsefer tesislerine karşı başka bir ülkede bulunan bir kişi tarafından gerçekleştirilen sabotaj eylemleri de sözleşme kapsamının dışında kalmaktadır.

Tüm bu yorumlar, 1988 Montreal Protokolü ile düzenlenen ve 2010 Pekin Sözleşmesi'ne aynen aktarılmış olan, uluslararası sivil havacılığa hizmet veren havaalanındaki şahsa karşı şiddet eyleminde bulunmak ve buradaki tesisleri veya hizmette olmayan bir hava aracını tahrip etmek eylemi⁶²⁵ için de geçerlidir. Hatırlanacağı üzere Milde; sözleşme kapsamına ilişkin hükümler göz önüne alındığında, uygulamada Sözleşme'nin, failin suç işledikten sonra kaçtığı ve sonunda başka bir ülkede yakalandığı durumlarda da uygulanacağını belirtmiştir.

Sözleşme'nin uygulanması için gerekli tüm hâller için yani, hava aracının fiili veya programlanmış iniş veya kalkış noktasının hava aracının tescil edildiği devletin ülkesi dışında olması veya suçun, hava aracının tescil edildiği devletten başka bir devletin ülkesinde işlenmiş olması ya da failin, hava aracının tescil edildiği devletten başka bir devletin ülkesinde bulunması hâlinde, Sözleşme'nin “taraf devletler” den değil, genel olarak “devletler”den bahsettiğini belirtmekte fayda vardır. Aksi halde, Sözleşme'nin uygulama alanı yalnızca sözleşmeye taraf olan devletlerle sınırlı olacak ve taraf olmayan devletler, güvenli bir liman haline gelecektir. Oysa örneğin; Fransa'nın Sözleşme'yi onayladığı ancak Almanya'nın onaylamadığı varsayılsa bile, Fransa'da Alman tescilli bir uçakta meydana gelen bir olay için Sözleşme geçerli olacaktır. Yine suçlu olduğu iddia edilen kişinin Almanya'da bulunması durumunda da Sözleşme uygulanabilecektir.⁶²⁶ Aynı tutumun 1971 Montreal ve 1970 Lahey Sözleşmelerinde de benimsenmiş olması sebebiyle bu değerlendirme, söz konusu antlaşmalar için de geçerlidir.

Diğer yandan 1970 Lahey Sözleşmesi ve 1971 Montreal Sözleşmesi'ne paralel bir şekilde, ortak hava ulaşımı yapan kuruluşlar ve devletlerin hava araçlarında gerçekleşen eylemlerde; hava aracının fiili veya programlanmış kalkış veya iniş yerlerinin veya suçun

⁶²⁵ Bkz. 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 1/2.

⁶²⁶ Piera-Gil, a.g.m., 2014, 165.

işlendiği ülkenin, bu devletlerin 15. madde uyarınca aralarında cezai yetki kullanması için belirledikleri devlet ülkesinin dışında bulunması gerekmektedir.⁶²⁷

3.9.3. Askeri Nitelikli Eylemler İstisnası

İnsancıl hukuk bağlamında anlaşıldığı şekliyle, silahlı kuvvetlerin bir silahlı çatışma sırasında ve resmi görev ifası kapsamında gerçekleştirdikleri eylemler, Pekin Sözleşmesi'nin kapsamı dışında tutulmaktadır.⁶²⁸ Başka bir deyişle, mevcut uluslararası havacılık güvenliği anlaşmaları kapsamında suç teşkil edecek bir davranış, silahlı bir çatışma sırasında silahlı kuvvetler tarafından gerçekleştirildiğinde, kovuşturmaya tabi değildir. Söz konusu eylemler, uluslararası insancıl hukuk kurallarına tabi olacaktır.⁶²⁹ Bu, geleneksel askeri, gümrük ve polis hizmetleri muafiyetinden bir adım ötededir çünkü ordunun tüm faaliyetleri kapsam dışında bırakılmaktadır.⁶³⁰ Esasen, devlet tescilli bir hava aracındaki sivil faaliyetler muhtemelen 1963 tarihli Tokyo Sözleşmesi'nin kapsamına girecektir. Burada uygulanacak rejimi belirleme yöntemi, hava aracının tescili veya mülkiyetinin aksine, kullanım şeklidir.⁶³¹ Pekin Sözleşmesi ile ise artık; silahlı kuvvetler tarafından, silahlı çatışma sırasında, sivil amaçlı gerçekleştirilen faaliyetler kovuşturmaya tabi olmayacaktır.

Sivil havacılığın güvenliğine yönelik yeni ve ortaya çıkan bazı tehditleri belirlemek üzere oluşturulan Özel Alt Komite'nin Raportörü tarafından belirtildiği üzere, bu hükmün temeli, Nükleer Terör Eylemlerinin Önlenmesi Sözleşmesi⁶³² ve 2005 Tarihli Kıta Sahanelğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Protokol'e⁶³³ dayanmaktadır. Raportör; bu hükmün kabulüyle birlikte, sözleşmelerin, silahlı kuvvetlerin davranışlarını düzenleme iddiasında bulunmamasının sağlandığına işaret etmiştir. Zira bu konu, hukukun diğer alanlarında; özellikle uluslararası insancıl hukukta, uluslararası sorumluluk hukukunda ve BM Şartı'nda zaten ele alınmıştır. Dolayısıyla askeri eylemler istisna hükmünün varlığı, cezai sorumluluğun ortadan kaldırılması anlamına gelmemektedir. Hüküm, uygulanacak hukukun nitelenmesi anlamına

⁶²⁷ 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 5/4.

⁶²⁸ 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 6/2.

⁶²⁹ Piera-Gil, a.g.m., 2014, 183.

⁶³⁰ Scott-Trimarchi, a.g.e., 2020, 132.

⁶³¹ Boyle-Pulsifer, a.g.m., 1964, 332, 333; Scott-Trimarchi, a.g.e., 2020, 138.

⁶³² International Convention for the Suppression of Acts of Nuclear Terrorism, 13 April 2005, 2445 UNTS 89, No. 44004, Başlangıç bölümü. Türkiye de sözleşmenin tarafıdır. Bkz. RG, 8 Mayıs 2012, Sayı 28286.

⁶³³ Bkz. 2005 Tarihli Kıta Sahanelğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Protokol, md. 3.

gelmektedir ve doğal olarak beyan edicidir.⁶³⁴ Bununla birlikte bazı devletler bu hükmün Pekin düzenlemelerine dahil edilmesinden rahatsızlık duymuşlardır. Piera ve Gil'e göre; devletlerin bu tutumu belki de terörizmin uluslararası insancıl hukuk için önemli meydan okumalar oluşturmamasından ve sınırlarının nerde başlayıp nerede bittiğinin net olmamasından kaynaklanmaktadır. Hükmü savunan devletler, onun zaten yerleşik bir kural olduğunu ileri sürerken, aksi yönde bazı ICAO Konseyi kararlarının ve devlet uygulamalarının var olduğu görülmektedir.⁶³⁵

Askeri nitelikli eylemler nedeniyle ICAO Konseyine yapılan başvuruların çoğunluğunda, Konseyin, söz konusu eylemlerin Şikago Sözleşmesi ilkelerine aykırı olduğu yönünde beyanda bulunarak devletleri hukuka uygun davranmaya davet ettiği görülmektedir. Lahey ve Montreal Sözleşmelerine aykırılık tespitinde bulunulmamıştır. İsrail askeri kuvvetlerinin, Gaza Uluslararası Havalimanı'nı bombalayarak; 2001 yılında tüm hava seyrüsefer tesislerini, pistleri ve taksi yollarını tahrip etmesi, 2002 yılında da tüm havacılık hizmetleri altyapısını kullanılamaz hale getirmesi üzerine Konsey'in verdiği karar ise istisna teşkil etmektedir. Bu karar; silahlı kuvvetlerin sivil havacılığa yönelik eylemlerinin Lahey ve Montreal Sözleşmelerine aykırı olduğunu açıkça belirten, Meclis veya Konseyden çıkan tek ICAO kararı olması bakımından benzersizdir. Fakat buna rağmen, İsrail'in hukuka aykırı eylemlerini kınarken, kararın hüküm maddesinde sadece Şikago Sözleşmesi'ne atıfta bulunulmuştur.⁶³⁶

3.9.4. Siyasi Suçlar Şartı

İlk defa 2010 Pekin Sözleşmesi'yle birlikte siyasi suçlar, sivil havacılığın güvenliği suçları için istisna olmaktan çıkmıştır. Zira Sözleşme'de hiçbir suçun; iade veya karşılıklı hukuki yardım konusunda siyasi suç, siyasi suçla bağlantılı suç veya siyasi güdülerden esinlenmiş suç yorumlanamayacağı düzenlenmiştir. Böylece artık bu suçlar dolayısıyla

⁶³⁴ International Civil Aviation Organization (Legal Committee) 'Draft Report on the Work of the Legal Committee During Its 34th Session' (15 September 2009) LC/34-WP/4-1, 2-10, para. 2:74.

⁶³⁵ Piera-Gil, a.g.m., 2014, 185.

⁶³⁶ Bkz. 1973'te İsrail savaş uçağının Libya sivil uçağını vurması ve 108 kişinin ölümüne neden olması, aynı yıl yine İsrail savaş uçağının, Irak Havayollarına kiralanmış olan Lübnan tescilli sivil uçağın yönün değiştirmek ve uçağa el koymak üzere Lübnan hava sahasını ihlal etmesi, 1986'da İsrail askeri uçağının açık denizde Libyan Arab Airlines havayollarına ait uçağa müdahale ederek yönünü değiştirmesi, 1990'da Irak silahlı kuvvetlerinin Kuveyt Uluslararası Havaalanı'nı yağmalaması. Piera-Gil, a.g.m., 2014, 191-193, 197.

yapılan iade veya hukuki yardım talebi, yalnızca siyasi suça ilişkin olduğu gerekçesiyle reddedilemeyecektir.⁶³⁷

3.9.5. Adil Muamele Şartı

Sözleşme dolayısıyla gözaltına alınan ya da sair şekilde işlem başlatılan her kişi için ülkesinde bulunduğu devletin hukukuna ve uluslararası insan hakları hukuku da dâhil olmak üzere, uluslararası hukukun uygulanabilir hükümlerine uygun olarak, adil muamele sağlanacaktır.⁶³⁸ Bu hükmün amacı, insan haklarına saygı gösterilmesini sağlamaktır.⁶³⁹

3.9.6. Cezai Yetki

Sözleşme'nin 3. maddesinde, önceki sözleşmelerde olduğu gibi, taraf devletlerin Sözleşme'de belirtilen suçları ağır cezai müeyyideye bağlamayı taahhüt ettikleri düzenlenmiştir. 2010 Pekin Sözleşmesi ile getirilen yenilik ise, tüzel kişilerin sorumluluğuna ilişkindir. Buna göre; her bir taraf devlet, ulusal hukuku gereğince, ülkesinde yerleşik veya kanunları kapsamında kurulu bulunan bir tüzel kişiliğin ve onun yönetiminden veya kontrolünden sorumlu olan kimsenin, Sözleşme'de suç olarak düzenlenmiş olan bir eylemden sorumlu tutulmasını sağlamak üzere gerekli tedbirleri alacaktır. Söz konusu sorumluluk cezai, hukuki veya idari olabilecektir.⁶⁴⁰

Sözleşme'ye göre cezai yetkiyi haiz olan devletler şunlardır:⁶⁴¹

- 1) Suçun ülkesinde gerçekleştiği devlet,
- 2) Suçun resmi siciline kayıtlı olduğu bir hava aracına karşı veya böyle bir hava aracında gerçekleştiği devlet,
- 3) Suçun işlendiği hava aracının, faille birlikte iniş yaptığı devlet,
- 4) Suç işlenen hava aracının, mürettebatsız olarak kiralandığı kişinin iş merkezinin ya da böyle bir iş merkezi yoksa, daimî ikametgâhının bulunduğu devlet,
- 5) Failin vatandaşı olduğu devlet,
- 6) Mağdurun vatandaşı olduğu devlet,

⁶³⁷ 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 13.

⁶³⁸ 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 11.

⁶³⁹ International Civil Aviation Organization, 'Report of the Special Sub-Committee on the Preparation of One or More Instruments Addressing New and Emerging Threats' (3-6 July 2007) LC/SC-NET, 2-11, para. 10.9.

⁶⁴⁰ 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 4/1.

⁶⁴¹ 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 8/1,2.

- 7) Vatansız bir kişi tarafından suç işlenmesi halinde, failin mutad meskeninin ülkesinde bulunduğu devlet.

Böylece önceki sözleşmelerde yetkili olduğu kabul edilen devletlere, failin ve mağdurun vatandaşı olduğu devletler ile vatansız kişilerin mutad meskeninin ülkesinde bulunduğu devlet eklenmiş ve evrensel yetki sistemine biraz daha yaklaşılmıştır. Önceki diğer sözleşmelerde olduğu gibi, Pekin Sözleşmesi'ne göre de yukarıda sayılan devletler dışındaki devletlerin, ulusal hukukları uyarınca ileri sürdükleri cezai yetki iddiaları geçerli olmaktadır.⁶⁴²

3.9.7. Kovuşturma Yükümlülüğü ve Suçluların İadesi

Önceki sözleşmelerle paralel bir şekilde; fail olduğu iddia edilen kişinin ülkesinde yakalandığı taraf devlet, bu kişiyi iade etmezse, istisnasız olarak, suç ülkesinde gerçekleşsin ya da gerçekleşmesin, olayı ceza kovuşturmasının yapılması için yetkili makamlarına intikal ettirmek zorundadır.⁶⁴³ Yani iade et ya da yargıla (*aut dedere aut judicare*) ilkesi, burada da tekrar edilmiştir, taraf devletlere yargılama yükümlülüğü getirilmiştir.

3.10. Hava Araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Tokyo Sözleşmesini Tadil Eden Protokol (2014 Montreal Protokolü): Kural Tanımaz Yolcu Davranışlarının Düzenlenmesi

"Kural tanımaz/rahatsız edici yolcular" (*unruly/disruptive passengers*) terimi, genel olarak; hava aracındaki davranış kurallarına veya mürettebat üyelerinin talimatlarına uymayan ve bu nedenle uçuş emniyeti için tehdit oluşturan ve/veya hava aracındaki düzen ve disiplini bozan yolcular olarak anlaşılmaktadır.⁶⁴⁴ Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association, IATA) istatistiklerine, sivil havacılık otoritelerinden alınan verilere ve üye havayollarından alınan kanıtlara göre, uçuş sırasında hava aracında meydana gelen kural tanımaz yolcu olayları önemli bir sorundur. Ayrıca bu olaylar yıllar içinde artmaktadır. IATA, 1 Ocak 2020'den 31 Temmuz 2021'e kadar, 17 ay boyunca her 1.561 uçuş için 1 olaya karşılık, 2021'in ilk 7 ayında her 1.340 uçuş için 1 olay oranı bildirmiştir.

⁶⁴² 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 8/4.

⁶⁴³ 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 10.

⁶⁴⁴ International Civil Aviation Organization, Doc 10117 Manual on the Legal Aspects of Unruly and Disruptive Passengers, First Edition, 2019, 1-1.

COVID-19 pandemisi sırasında uygulanan yüz maskesi takma zorunluluğuna kasıtlı olarak ve tekrarlanan biçimde gerçekleşen aykırılıklar da kural tanımaz yolcu olaylarını artırmıştır.⁶⁴⁵

Kural tanımaz yolcu olayları, mürettebata ve diğer yolculara karşı şiddet, taciz, sözlü taciz, sigara içme, güvenlik ve halk sağlığı talimatlarına uymama ve diğer kural tanımaz davranışları içermektedir. Bu tür eylemler yolcuların küçük bir azınlığı tarafından gerçekleştirilse de orantısız bir etki yaratmaktadırlar. Zira rahatsızlık verir, diğer yolcuların ve mürettebatın sağlığını ve güvenliğini tehdit ederler. Havayolları için ise önemli operasyonel aksamalara ve maliyetlere yol açarlar.⁶⁴⁶ Tüm bu nedenlerle IATA, 2009 yılında, ICAO'dan hukuki rejimi gözden geçirmesini ve iyileştirmesini talep etmiş ve bunun üzerine uluslararası toplum, 1963 Tokyo Sözleşmesi'nde değişiklik yapmayı düşünmek üzere, 26 Mart-4 Nisan 2014 tarihlerinde Montreal'de toplanmıştır. Böylelikle, Hava Araçlarında İşlenen Suçlar ve Bazı Diğer Eylemlere İlişkin Tokyo Sözleşmesi'ni Tadil Eden Protokol (2014 Montreal Protokolü)⁶⁴⁷ kabul edilmiştir.⁶⁴⁸

1963 Tokyo Sözleşme'nin tadilini gerektiren asıl sorun, yalnızca tescil devletinin, hava aracında işlenen suçlar üzerinde zorunlu cezai yetkiye sahip olmasıdır. Bu durum kural tanımaz yolcuların genellikle cezalandırılmadan serbest bırakılmasına neden olmakta ve caydırıcılığı azaltmaktadır. IATA üyesi havayolları, kural tanımaz yolcu vakalarının yaklaşık %60'ında, kovuşturmaların devam etmemesinin nedeninin bu olduğunu belirtmişlerdir.⁶⁴⁹ Tokyo Sözleşmesi'ndeki diğer sorunlar ise; suç teşkil eden eylemlerin tanımlanmaması,

⁶⁴⁵ International Air Transport Association, Unruly Passengers Fact Sheet, June 2022, (<https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/fact-sheet---unruly-passengers/>), Erişim tarihi: 06.09.2022), 1.

⁶⁴⁶ International Air Transport Association, Unruly Passengers Fact Sheet, June 2022, (<https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/fact-sheet---unruly-passengers/>), Erişim tarihi: 06.09.2022), 1.

⁶⁴⁷ International Civil Aviation Organization (International Conference on Air Law) 'Consolidated Text of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft (Tokyo, 1963) and the Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft (Montreal, 2014)' (4 April 2014), DCTC Doc No. 33. Sözleşme 1 Ocak 2020'de yürürlüğe girmiştir. Türkiye de sözleşmenin tarafıdır. Bkz. RG, 3 Kasım 2018, Sayı 3584 2. mükerrer. Sözleşme metninin Türkçe karşılığı olarak, birtakım düzeltmeler yapılmak suretiyle Resmî Gazete'de yayımlanmış olan bu metin esas alınmıştır.

⁶⁴⁸ Scott-Trimarchi, a.g.e., 2020, 134, 135; International Air Transport Association, Unruly Passengers Fact Sheet, June 2022, (<https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/fact-sheet---unruly-passengers/>), Erişim tarihi: 06.09.2022), 1.

⁶⁴⁹ International Air Transport Association, Unruly Passengers Fact Sheet, June 2022, (<https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/fact-sheet---unruly-passengers/>), Erişim tarihi: 06.09.2022), 1.

havayolu şirketlerinin zararlarını karşılanması konusundaki boşluk ve sözleşmenin uygulanacağı zaman aralığına ilişkin sorunlardır.⁶⁵⁰

3.10.1. Suçun Tanımı

Esasen 1963 Tokyo Sözleşmesi'nin kapsamındaki “suç olsun ya da olmasın, hava aracının veya içindeki şahısların güvenliğini tehlikeye düşürebilecek veya düşüren, hava aracındaki düzeni ve disiplini tehlikeye atan fiiller”, bugün “kural tanımaz yolcu davranışları” olarak tanımlanan eylemleri ifade etmektedir.⁶⁵¹ Tokyo Sözleşmesi'nde söz konusu eylemler herhangi bir şekilde tanımlanmamış ve bu konu taraf devletlerin düzenlemelerine bırakılmıştır. Montreal Protokolü'nde de taraf devletlere rehberlik etmesi açısından bazı örnek eylemler sayılmıştır. Bunlar; bir mürettebat üyesine karşı fiziksel saldırı veya fiziksel saldırı gerçekleştirme tehdidi ile kaptan pilottan; hava aracının, kişilerin ve hava aracındaki malların emniyetini korumak amacıyla gelen talimatları izlemeyi reddetmektir. Bununla birlikte, suçun tamamlamak için, taraf devletlerin "uygun cezai, idari veya diğer herhangi bir yasal işlem başlatmak için gerekli olabilecek önlemleri almaya teşvik edileceği", Tokyo Sözleşmesi'ne 15 *bis* maddesi olarak eklenmiştir.⁶⁵²

ICAO tarafından, bu konudaki düzenlemelere ilişkin olarak, devletlere rehberlik etmesi amacıyla hazırlanmış olan Kural Tanımaz Yolcuların Hukuki Yönlerine Dair El Kitabı'nda, kural tanımaz yolcu davranışları şu şekilde sınıflandırılmıştır:⁶⁵³

- 1) Mürettebat üyesine karşı saldırı ve diğer müdahale eylemleri: a) bir mürettebat üyesine karşı fiziksel saldırı veya bu tür bir saldırı gerçekleştirme tehdidi, b) bu tür bir eylemin mürettebatın görevlerini yerine getirmesini engellemesi veya zorlaştırması halinde, bir mürettebat üyesine karşı sözlü korkutma veya tehdit, c) hava aracının veya içindeki kişilerin veya eşyaların güvenliğini korumak veya gemide iyi düzen ve disiplini sağlamak amacıyla kaptan pilot tarafından veya onun adına verilen hukuka uygun bir talimatı izlemeyi reddetme,

⁶⁵⁰ Erson-Asar, B. (2019). “Uçuş Güvenliğine Bir Tehdit Olarak Kural Tanımaz Yolcu”. H. Karagöz, K. S. Sirmen, B. Erson Asar (Editörler). *Sivil Havacılık Hukukunda Güncel Gelişmeler Sempozyumu*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 36, 37.

⁶⁵¹ IATA. (2012). *Guidance on Unruly Passenger Prevention and Management*, 1st Edition, (<https://3rxg9qea18zhtl6s2u8jammft-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2013/10/Guidance-On-Unruly-Passenger-Prevention-And-Management-1st-Edition.pdf>, Erişim tarihi: 06.09.2022), 9.

⁶⁵² Scott-Trimarchi, a.g.e., 2020, 135; 2014 Montreal Protokolü, md. 10.

⁶⁵³ International Civil Aviation Organization, Doc 10117 Manual on the Legal Aspects of Unruly and Disruptive Passengers, First Edition, 2019, 2-2.

- 2) Hava aracında emniyeti veya düzeni ve disiplini tehdit eden saldırı ve diğer eylemler: a) başka bir kişiye karşı fiziksel veya sözlü saldırı, korkutma veya tehdit, b) kasıtlı olarak mala zarar vermek, c) sarhoş olacak şekilde alkollü içecek tüketmek veya uyuşturucu kullanmak.
- 3) Hava aracında gerçekleştirilen diğer eylemler: a) tuvalette sigara içmek veya yasaklanan başka herhangi bir yerde sigara içmek, b) duman dedektörünü veya güvenlikle ilgili başka bir cihazla kurcalamak, c) böyle bir eylemin yasaklanmış olduğu durumlarda, taşınabilir bir elektronik cihazı çalıştırmak.

3.10.2. Cezai Yetki

Tokyo Sözleşmesi'nde cezai yetkiye ilişkin temel sorun, hava aracının fail ile birlikte iniş yaptığı devletin, tescil devleti olmaması veya Sözleşme'nin tarafı olmayan bir devlet olması durumlarına ilişkindir. Söz konusu durumlarda, failin cezalandırmadan kaçabilmesi rahatlıkla mümkündür.⁶⁵⁴ Zira Tokyo Sözleşmesi'nde bir suçluların iadesi sistemi de düzenlenmemiştir. Bu nedenle 2014 Montreal Protokolü ile hava aracında işlenen suçlar ve eylemler için cezai yetkisi bulunan yeni devletler öngörülmüştür. Bunlar; 1) Suçun işlendiği hava aracının, faille birlikte iniş yaptığı devlet, 2) Suç işlenen hava aracının, mürettebatsız olarak kiralandığı kişinin asıl iş merkezinin ya da böyle bir iş merkezi yoksa, daimî ikametgâhının bulunduğu devlettir.⁶⁵⁵ Eskiden yalnızca tescil devleti için öngörülen, hava aracında işlenen suçlar hakkında “cezai yetki tesisi için gerekli önlemleri alma” yükümlülüğü ise artık iniş yapılan devlet ve işletici (operatör) devlet için de geçerlidir. Bunun için iniş yapılan devlette; a) suçun işlendiği hava aracının kalkış yaptığı son noktanın veya inmesi planlanan bir sonraki noktanın iniş yapılan devlet sınırları içinde olması ve hava aracının fail henüz hava aracında iken bu devletin topraklarına inmesi ve b) hava aracının, kişileri, ya da hava aracındaki malların emniyetinin veya hava aracındaki düzen ve disiplinin tehlikeye düşmesi gerekmektedir. İşletici devlette ise suçun, o devlette asıl iş merkezi bulunan ya da böyle bir iş merkezi yoksa daimî ikametgâhı o devletin ülkesinde bulunan bir kişinin mürettebatsız olarak kiraladığı bir hava aracında gerçekleşmesi gerekmektedir.⁶⁵⁶

Görüldüğü üzere, bir devletin cezai yetkisini kullanma yetkisi ile cezai yetkisini tesis etmek için önlem alma yükümlülüğü arasında bir ayrım yapılmaktadır. İlkinde kovuşturma

⁶⁵⁴ Schwab, W. P. (2001). “Air Rage: Screaming for International Uniformity”. *The Transnational Lawyer*, 14(2), 414; Erson-Asar, a.g.e., 2019, 41.

⁶⁵⁵ 2014 Montreal Protokolü, md. 4, 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 3/1bis.

⁶⁵⁶ 2014 Montreal Protokolü, md. 4, 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 3/2bis-a,b.

yükümlülüğü yokken ikincisi, sivil havacılığın güvenliğine ilişkin diğer antlaşmalarda olduğu gibi, devletleri, kovuşturma yapılmasına karar vermek üzere konuyu yetkili makamlara havale etmekle yükümlü kılmaktadır.

Madde metninde de belirtildiği gibi, cezai yetkisini tesis etmek için önlem alma yükümlülüğü olan iniş yapılan devlet ile işletici devlet, bunu yalnızca hava aracında işlenen suçlarla ilgili olarak yapmalıdır. Devletin yine de önlem alabileceği “eylemler” için böyle bir zorunluluk yoktur. Özetlersek; Tokyo Sözleşmesi’ne göre tescil devleti, hava aracında gerçekleşen suçlarla ilgili olarak cezai yetki tesis etmekle yükümlüyken, kural tanımaz yolcu eylemleriyle ilgili olarak cezai yetki tesis etmek yetkisini haizdi. Sözleşme’nin Montreal Protokolü ile değişen yeni halinde ise, hava aracında işlenen suçlar için cezai yetki tesis etme yükümlülüğü bulunan devletlere iniş yapılan devlet ve işletici devlet de eklenmiştir. Bu devletlerin tamamı, yine kural tanımaz yolcu eylemleriyle ilgili olarak, cezai yetki tesis etmek yetkisini haizdir.⁶⁵⁷

Protokol’de, kural tanımaz yolcu davranışları için herhangi bir tür ceza veya yaptırım öngörülmemiştir. Eylemler, ciddiyetine ve konunun ivedilikle ele alınması gerekip gerekmediğine bağlı olarak, cezai yargılamadan hukuki veya idari yaptırıma kadar çeşitli şekillerde cezalandırılabilir. Cezai yargılama genellikle ciddi suçlar için söz konusu olurken, devletler, niteliği veya derecesi daha az ciddi olan vakaları, hukuk veya idari yargı yoluyla ele almayı seçebileceklerdir.⁶⁵⁸ Hangi eyleme hangi tür yaptırımın uygulanacağı tamamen devletlerin takdirine bırakılmıştır.

2014 Montreal Protokolü’nde kural tanımaz yolcu davranışlarının neler olduğunun bir liste hâlinde belirlenmemiş olması ve yine eylemelere uygulanacak yaptırımların taraf devletin takdirine bırakılmış olması, haklı olarak eleştiriye uğramıştır. Zira bu durum, devletlerin farklı uygulamalarına yol açmakta ve uluslararası sivil havacılığın güvenliğinin sağlanması için gerekli olan yeknesak standartlara ulaşılmasını zorlaştırmaktadır.⁶⁵⁹ IATA, cezai yetki açısından bir sorun olmadığı durumlarda bile, özellikle daha az ciddi olarak kabul edilen suçlar ve eylemler için kural tanımaz yolculara karşı cezai kovuşturma başlatma konusunda genellikle bir isteksizlik olduğunu belirtmektedir. Oysa hukuka aykırı bir olaydan sonra yetkililerin harekete geçmemesi caydırıcılığa zarar verecektir. IATA, caydırıcılığı

⁶⁵⁷ International Civil Aviation Organization, Doc 10117 Manual on the Legal Aspects of Unruly and Disruptive Passengers, First Edition, 2019, 3-2, 3-3.

⁶⁵⁸ International Civil Aviation Organization, Doc 10117 Manual on the Legal Aspects of Unruly and Disruptive Passengers, First Edition, 2019, 4-2.

⁶⁵⁹ Erson-Asar, a.g.e., 2019, 44, 45.

artırmak için daha az ciddi nitelikteki kural tanımaz eylemlere ilişkin bir sivil ceza rejimi oluşturulmasını; polis veya havacılık güvenlik görevlileri tarafından olay anında idari para cezası verilen kişinin devletler, havaalanları ve havayolları tarafından genel olarak ilan edilmesini önermektedir.⁶⁶⁰

3.10.3. 1963 Tokyo Sözleşmesi'ne Getirilen Diğer Önemli Yenilikler: Uçuş Hâli, Uçuş Güvenlik Görevlisi, Hukuka Aykırı Eylemden Kaynaklanan Zararın Tazmini Hükümleri

Hatırlanacağı üzere Tokyo Sözleşmesi'nde, sözleşmenin uygulanacağı zaman aralığını belirten uçuş hâli “hava aracının, motor gücünün kalkış maksadıyla kullanılmaya başlanmasından inişin son bulduğu ana kadar”⁶⁶¹ şeklinde tanımlanmıştı. Montreal Sözleşmesi ile bu tanım değiştirilmiş ve Lahey, Montreal, Pekin Sözleşmeleri ile uyumlu hâle getirilmiştir. Yani bundan böyle; binişin ardından tüm dış kapıların kapanmasından tahliye için bu kapılardan birinin açılması anına kadar hava aracı, uçuş hâlinde olacaktır. Mecburi iniş hâlinde hava aracı ile hava aracındaki yolcu ve malların sorumluluğu yetkili makamlarca üstlenilinceye kadar uçuşun devam ettiği varsayılacaktır.⁶⁶² Örneğin iniş yapan bir uçakta, taksi sırasında, kemer ikaz ışıkları yanmasına rağmen kemerini çözerek kapılara doğru ilerleyen bir kişinin bu eylemi sözleşme kapsamına girecektir.⁶⁶³

Uçaklarda uçuş güvenlik görevlisi (*air marshal*) bulundurma uygulaması, esasen oldukça eskiye dayanmaktadır. 1970'ten önce, dört ülkenin (ABD, Rusya, Etiyopya ve İsrail), uçak kaçırma eylemlerine karşı önlem olarak, uçaklarda silahlı personel görevlendirdiği bilinmektedir. 11 Eylül saldırılarından sonra bunlara başka devletler (örneğin Avustralya, Avusturya, Çin, Almanya, Japonya ve Birleşik Krallık) de katılmıştır.⁶⁶⁴ Montreal Protokolü ile ise ilk defa uluslararası bir sözleşmede düzenlenmiştir. Buna göre; ilgili taraf devletler arasındaki bir antlaşma veya düzenlemeler uyarınca kullanılan bir uçuş güvenlik memuru, haklı gerekçelere sahipse, hava aracının, kişilerin veya hava aracındaki malların emniyetini, hukuka aykırı müdahale eyleminden ve ciddi suçların meydana gelmesinden korumak için acil bir biçimde gerekli olan makul önleyici tedbirleri, bu tür bir yetkilendirmeye ihtiyaç

⁶⁶⁰ International Air Transport Association, Unruly Passengers Fact Sheet, June 2022, (<https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/fact-sheet---unruly-passengers/>, Erişim tarihi: 06.09.2022), 2.

⁶⁶¹ 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 1/3.

⁶⁶² 2014 Montreal Protokolü, md. 2.

⁶⁶³ Erson-Asar, a.g.e., 2019, 40.

⁶⁶⁴ Fitzgerald, a.g.m., 2010, 361, 375-378.

duymaksızın alabilir.⁶⁶⁵ Uçuş güvenlik görevlisi bu eyleminden dolayı sorumlu tutulmayacaktır.⁶⁶⁶ Ayrıca kaptan pilot, hava aracında gerçekleştirdiği bir suç veya eylem dolayısıyla bağlamaya yetkili olduğu bir kişiyi bağlamak üzere uçuş güvenlik görevlisinden yardım talep edebilir.⁶⁶⁷

Tokyo Sözleşmesi'nde mürettebat üyelerine ve yolculara verilen müdahale yetkisi ve bu yetki kapsamındaki yargı muafiyeti, Monteral Protokolü ile değiştirilen metinde de korunmuştur. Yani mürettebat ve yolcular, Tokyo Sözleşmesi dolayısıyla söz konusu yetkilere sahiptir. Uçuş güvenlik görevlisinin ise söz konusu yetkileri yalnızca sözleşmeye dayanmamaktadır. Madde metninden anlaşıldığı üzere, taraf devletlerin aralarında, bu konuya ilişkin olarak iki taraflı veya çok taraflı bir antlaşma yapmaları veya iç hukuklarındaki düzenlemeleri uyumlaştırmaları gerekmektedir.

Montreal Protokolü 13. maddesi, kaptan pilot tarafından hava aracındaki kural tanımaz eylemleri nedeniyle hava aracından indirilen ya da işlediği ciddi bir suç nedeniyle iniş yapılan devletin yetkili makamlarına teslim edilen kişiden kaynaklı zararların, bu kişiden tazmin edebileceğini öngörmüştür.⁶⁶⁸ Fakat tazminatın kim tarafından istenebileceği belirtilmemiştir. Bu durumda planlanmamış bir iniş sebebiyle maddi zarara uğrayan havayollarından tescil devletine, iniş devletinden diğer yolculara kadar zarar gören herkesin zararının tazminini talep edebileceği söylenebilecektir.⁶⁶⁹

3.11. Sivil Havacılığın Güvenliği Sözleşmelerinin İnsansız Hava Araçlarına Uygulanması

İnsansız hava araçları (İHA) (*unmanned aircrafts*, UA); günümüzde devletler, özel kuruluşlar ve bireyler tarafından birçok alanda kullanılmakta ve kolay erişilebilir olması sebebiyle gündelik hayatta sıkça karşımıza çıkmaktadır. Devletler, askeri amaçların dışında; sel, orman yangınları, depremler, volkanik patlamalar ve kimyasal bulutlar gibi afet yardım eylemlerini izlemek; raylar, barajlar, setler ve elektrik şebekeleri gibi altyapıların güvenlik denetimleri için İHA'lardan faydalanmaya başlamıştır. Özel işletmeler, gaz borusu sızıntılarını giderebilecek veya bitkileri tozlaştırarak arıları taklit edebilecek mikro-insansız

⁶⁶⁵ 2014 Montreal Protokolü, md. 7; 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 6/3.

⁶⁶⁶ 2014 Montreal Protokolü, md. 9.

⁶⁶⁷ 2014 Montreal Protokolü, md. 7; 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 6/2.

⁶⁶⁸ Bkz. 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 18bis.

⁶⁶⁹ Erson-Asar, a.g.e., 2019, 47, 48.

hava araçları geliştirmektedir. Fotoğrafçılıkta, sinematografide ve spor etkinliklerinde, bireylerce eğlence amaçlı olarak, İHA kullanımı hızla artmaktadır.⁶⁷⁰

3.11.1. Terminoloji

Kullanılmaya başladıkları dönemden itibaren insansız hava araçları birçok farklı isim altında anılmıştır. Kullanılan farklı terimler her zaman tam olarak aynı kapsama sahip değildir ve farklı kurumlar, farklı terimleri kullanmayı tercih edebilmektedir. Bu nedenle bazı karışıklıklar ortaya çıkmakta ve bu terimler arasındaki nüanslar gözden kaçırılabilir.⁶⁷¹

Medya tarafından kullanılan ve dolayısıyla halk arasında en iyi bilinen, “dron (*drone*)” terimidir.⁶⁷² Dron terimi geçmişte yaygın olarak kullanılmasına rağmen, artık popülerliğini yitirmekte ve ICAO, AB ve ABD Federal Havacılık İdaresi (*Federal Aviation Administration, FAA*) gibi önemli havacılık kuruluşlarının hiçbirisi tarafından kullanılmamaktadır. “Uzaktan kumandalı hava aracı” (*remotely operated aircraft, ROA*) ve Türkçe karşılığı yine insansız hava aracı olan (*unmanned aerial vehicle, UAV*) gibi diğer terimler de hava aracını tanımlamak için kullanılmıştır. Yine bu terimler de önemli havacılık kuruluşlarının hiçbirisi tarafından benimsenmemiştir.⁶⁷³

İnsansız hava aracı sistemi (İHAS) (*unmanned aircraft system, UAS*); tüm sistemi, yani hava aracını, kumandayı ve iletişim bağlantılarını kapsamaktadır. Bu terim içinde insansız hava aracı, genellikle, özel olarak hava aracına atıfta bulunmak için kullanılır. FAA, Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (*European Aviation Safety Agency, EASA*) ve ICAO tarafından İHAS terimi yaygın olarak kullanılmaktadır. 1944 Şikago Sözleşmesi ise “pilotsuz hava aracı”⁶⁷⁴ terimini benimsemiştir.⁶⁷⁵

Sıklıkla kullanılan bir başka terim de uzaktan pilotlu hava aracı sistemleri (*remotely piloted aircraft systems, RPAS*)’dir. Uzaktan pilotlu hava aracı sistemleri terimi, bir pilot

⁶⁷⁰ Mendes de Leon, P., Scott, B. I. (2016). “An Analysis of Unmanned Aircraft Systems Under Air Law”. A. Završnik (Editor). *Drones and Unmanned Aerial Systems: Legal and Social Implications for Security and Surveillance*. Switzerland: Springer, 185.

⁶⁷¹ Mendes de Leon-Scott, a.g.e., 2016, 186; Custers, B. (2016). “Drones Here, There and Everywhere Introduction and Overview”. B. Custers (Editor). *The Future of Drone Use Opportunities and Threats from Ethical and Legal Perspectives*, 10.

⁶⁷² Custers, a.g.e., 2016, 10.

⁶⁷³ Scott, B. (2016). “Key Provisions in Current Aviation Law”. B. Custers (Editor). *The Future of Drone Use Opportunities and Threats from Ethical and Legal Perspectives*, 243.

⁶⁷⁴ Bkz. 1944 Şikago Sözleşmesi, md. 8.

⁶⁷⁵ Bkz. Mendes de Leon-Scott, a.g.e., 2016, 187, 192; Scott, a.g.e., 2016, 243.

tarafından uzaktan kontrol edilen insansız hava sistemlerini tanımlamak için kullanılmaktadır. Dolayısıyla uzaktan pilotlu hava aracı (*remotely piloted aircraft*, RPA) terimi de daha çok radyo kontrollü uçakları ve helikopterleri ifade etmekte ve tamamen otonom uçan hava araçlarını hariç tutmaktadır. Bu durum tüm İHA'lar için geçerli değildir. Teknolojik gelişmelerle birlikte, önceden programlanan veya kendi kendine öğrenebilen İHA'lar, otonom bir şekilde uçabilmektedir. Bu nedenle, uzaktan pilotlu hava aracı terimi, dronların veya İHA'ların bir alt kümesini ifade etmektedir. Tüm uzaktan pilotlu hava araçları İHA'dır ancak tüm İHA'lar uzaktan pilotlu hava aracı değildir.⁶⁷⁶ Belirtmek gerekir ki ICAO'nun İHA'lara ilişkin düzenlemeleri, yalnızca uzaktan pilotlu hava araçları ve insansız serbest balonlar için geçerlidir. Otonom İHA'lara hukuki statü tanınmamıştır.⁶⁷⁷ Otonom İHA'lar aynı zamanda “insansız dronlar (*unmanned drones*)” olarak adlandırılmaktadır.⁶⁷⁸

Dronlara uygulanabilecek ve uygulanacak hukuk kurallarında farklılığa sebep olacak bir başka terim “model hava aracı” terimidir ve ICAO tarafından, “genel olarak sadece eğlence amaçlı olarak kullanılan” hava araçlarına atıfta bulunmak için kullanılmaktadır. Model hava araçları, münhasıran ilgili ulusal düzenlemelerin konusu olmakta ve 1944 Şikago Sözleşmesi hükümlerinin dışında kalmaktadır.⁶⁷⁹ Bu nedenle model insansız hava araçları da uluslararası sivil havacılığı düzenleyen önemli bir uluslararası hukuk aracı olan Şikago Sözleşmesi'ne tabi olmayacaktır.⁶⁸⁰

3.11.2. İnsansız Hava Araçlarına Uygulanabilir Nitelikteki Sözleşmeler

Uluslararası sivil havacılığın güvenliği hukuku açısından bakıldığında, sorun, İHA ve İHAS'ların dahil olduğu suçlara, farklı sözleşmelerin ne ölçüde uygulanabileceği konusunda ortaya çıkmaktadır. Zira söz konusu sözleşmelerin çoğunda suçlar, “hava araçları” ile bağlantılı eylemlerle gerçekleştirilmektedir.⁶⁸¹

⁶⁷⁶ Custers, a.g.e., 2016, 11, 12.

⁶⁷⁷ Bkz. International Civil Aviation Organization, Annex 7: Aircraft Nationality and Registration Marks, Sixth Edition, July 2012, 2.

⁶⁷⁸ Scott, a.g.e., 2016, 243.

⁶⁷⁹ International Civil Aviation Organization (Secretary General) ‘Unmanned Aircraft Systems (UAS)’ (2011) Cir 328 AN/190, 3.

⁶⁸⁰ Scott, a.g.e., 2016, 244.

⁶⁸¹ Bhatti, Y. (2016). “Criminal Liability”. B. I. Scott (Editor). *The Law of Unmanned Aircraft: An Introduction to the Current and Future Regulation under National, Regional and International Law*. The Netherlands: Kluwer Law International BV, 79, 81.

Şikago Sözleşmesi'nde, yalnızca sivil hava araçlarının Sözleşme kapsamında olduğu belirtilmekle birlikte⁶⁸² hava aracının tanımı yapılmamıştır. Bununla birlikte ICAO Konseyi, hava aracını, Şikago Sözleşmesi'nin amacı açısından “havanın tepkimesinden destek alabilen herhangi bir makine” olarak tanımlamıştır.⁶⁸³ Yine de sıcak hava balonları ve planörler gibi, devletlerin ülkeleri üzerindeki hava sahalarını ihlal edebilen, havanın tepkimesinden destek alan fakat “makine” olmayan önemli nesneler bulunmaktadır. Ayrıca uzaya giden araçlar da şüphesiz makinedirler ve atmosferde bulundukları sürede havanın tepkimesinden destek almaktadırlar.⁶⁸⁴ Cheng, dar anlamda hava aracı tanımının hem havadan hafif olan balonlar ve zeplinleri hem de havadan ağır olan planör ve uçakları kapsadığını belirtmiştir. İç hukuklarda örnekleri görüldüğü üzere roketler, yer uyduları ve diğer uzay araçları geniş anlamda hava aracı olarak kabul edilseler de dar anlamda hava aracı tanımının kapsamı dışında kalmaktadır.⁶⁸⁵

Yukarıda belirtildiği üzere İHA'lar 1944 Şikago Sözleşmesi kapsamına girmektedir. Bu nedendir ki Sözleşme'de belirtilen diğer kurallar ve yükümlülükler İHA'lar için de geçerlidir. Örneğin; 20. madde gereğince İHA'ların da diğer hava araçları gibi bir tabiiyet ve sicil numarası bulunmalıdır.⁶⁸⁶ ICAO, İHA'ların da hava aracı olduğunu kabul etmiş⁶⁸⁷ fakat bu durumun hava aracı-model hava aracı ayrımını da ortadan kaldırmayacağını belirtmiştir.⁶⁸⁸ Model insansız hava araçları konusunda ise “genel olarak sadece eğlence amaçlı olarak kullanılan insansız hava araçları” olduklarını belirtilmek dışında belirgin bir açıklama ve sınırlandırma yapılmamıştır.⁶⁸⁹ Günümüzde yalnız eğlence amacıyla kullanılan İHA'lara ulaşımın ne kadar kolay ve yaygın olduğu düşünüldüğünde, terör eylemlerinde bu türdeki İHA'ların kullanımını yalnızca iç hukuklara bırakmak son derece yanlış olacaktır. Sivil

⁶⁸² Bkz. Şikago Sözleşmesi, md. 3/a

⁶⁸³ Oduntan, G. (2012). *Sovereignty and Jurisdiction in the Airspace and Outer Space*. Oxon: Routledge, 72. USHÖ, Şikago Sözleşmesi Ek 2'de hava aracını; “havanın yeryüzüne karşı basıncından başka, atmosferdeki havanın tepkimesinden aldığı destekle havada tutunabilen herhangi bir makine” olarak tanımlamıştır. International Civil Aviation Organization. (2005). *Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation Rules of the Air*. (10th Edition). International Civil Aviation Organization, 1-1. Çeviri için bkz. Günel, a.g.e., 2010, 12.

⁶⁸⁴ Oduntan, G. (2012). *Sovereignty and Jurisdiction in the Airspace and Outer Space*. Oxon: Routledge, 72.

⁶⁸⁵ Cheng, B. (1957). “International Law and High Altitude Flights and Man-Made Satellites”. *The International and Comparative Law Quarterly*, 6(3), 491.

⁶⁸⁶ Mendes de Leon-Scott, a.g.e., 2016, 193.

⁶⁸⁷ International Civil Aviation Organization, Annex 7: Aircraft Nationality and Registration Marks, Sixth Edition, July 2012, 2.

⁶⁸⁸ International Civil Aviation Organization (Secretary General) ‘Unmanned Aircraft Systems (UAS)’ (2011) Cir 328 AN/190, 3.

⁶⁸⁹ Scott, B. I. (2016). “Terminology, Definitions and Classifications”. B. I. Scott (Editor). *The Law of Unmanned Aircraft: An Introduction to the Current and Future Regulation under National, Regional and International Law*. The Netherlands: Kluwer Law International BV, 13.

havacılığın güvenliği sözleşmeleri ile edinilmiş olan kazanımların korunabilmesi için bu konunun kısa zamanda çözüme kavuşturulması gerekmektedir.

Bilindiği üzere 1963 Tokyo Sözleşmesi'ne göre, suç olarak tanımlanan fiillerin, taraf devletlerden birinde tescil edilmiş hava aracındaki bir şahıs tarafından gerçekleşmiş olması gerekmektedir.⁶⁹⁰ Yani fail şahsen hava aracında bulunmalıdır ki şu anda hava araçları için böyle bir teknoloji bulunmamaktadır. Aynı durum 1971 Lahey Sözleşmesi için de geçerlidir.⁶⁹¹ Nitekim Sözleşme'ye göre, uçak kaçırma eyleminde bulunan, buna teşebbüs eden veya iştirak eden kişilerin de uçuş hâlindeki bir hava aracında bulunuyor olmaları gerekmektedir.⁶⁹²

Hava aracına karşı gerçekleştirilen sabotaj eylemlerini suç olarak düzenleyen 1971 Montreal Sözleşmesi'nin ise İHA'lara uygulanması mümkündür. Bir kişinin, bir İHA veya İHAS'ı veya varsa hava seyrüsefer tesislerini tahrip etmesi ya da böyle bir hava aracını uçamayacak hâle getirecek şekilde veya uçuş hâlinde emniyetini tehlikeye düşürmesi muhtemel şekilde bir hasara uğratması durumunda⁶⁹³ suç işlemiş olacaktır.⁶⁹⁴ Belirtmek gerekir ki şimdiye kadar sivil bir İHA'ya karşı böyle bir saldırı gerçekleştirilmemiştir.⁶⁹⁵

Pekin Düzenlemeleri'nde belirtilen suç tanımları da İHA'lara uygulanabilecek niteliktedir. İHA'ların silah olarak kullanılması; hava araçlarına veya yerdeki hedeflere saldırmak için İHA'lardan salınan tehlikeli maddelerin kullanılması, biyolojik, kimyasal ve nükleer silahların ve bunlarla ilgili malzemelerin taşınması tamamen sözleşmeler kapsamında suç teşkil edecektir.⁶⁹⁶

Pekin Düzenlemeleri aynı zamanda havacılık üzerindeki siber saldırı tehdidini de dolaylı olarak ele almaktadır. Dolayısıyla bir İHA'ya karşı, elektronik karıştırma (*jamming*) ve aldatma (*spoofing*) gibi istenmeyen eylemler, Pekin Düzenlemeleri uyarınca suç sayılacaktır.⁶⁹⁷ Özellikle İHA'ların bu tip saldırılara kolay hedef olabildiği ileri sürülmektedir. “Aldatma (*spoofing*)” adı verilen siber saldırılarda saldırgan, kullanıcı sistemlerine

⁶⁹⁰ Bkz. 1963 Tokyo Sözleşmesi, md. 1/2.

⁶⁹¹ Mendes de Leon-Scott, a.g.e., 2016, 206.

⁶⁹² Bkz. 1970 Lahey Sözleşmesi, md. 1/a, b.

⁶⁹³ Bkz. 1971 Montreal Sözleşmesi, md. 1/1.

⁶⁹⁴ Bhatti, a.g.e., 2016, 82-85.

⁶⁹⁵ Mendes de Leon-Scott, a.g.e., 2016, 206, 207.

⁶⁹⁶ Bhatti, a.g.e., 2016, 85, 86; Mendes de Leon-Scott, a.g.e., 2016, 207. Bkz. 2010 Pekin Sözleşmesi, md. 1/1-f, g, h, i ve md. 1/3.

⁶⁹⁷ Mendes de Leon-Scott, a.g.e., 2016, 207.

kullanıcının kendisiymiş gibi erişebilmektedir.⁶⁹⁸ Örneğin bir Amerikan askeri İHA'sı Iraklı militanlar tarafından bu şekilde saldırıya uğramıştır. Militanlar, ABD *Predator* dronlarından gelen canlı video yayınlarını engellemek için yalnızca 26 dolarlık bir hazır yazılım kullanarak, potansiyel ABD askeri operasyonlarından kaçmak veya onları izlemek için ihtiyaç duydukları bilgileri elde edebilmişlerdir.⁶⁹⁹ 2013 yılında ise Samy Kamkar isimli bilgisayar korsanı (*hacker*) kendi İHA'sının gökyüzündeki diğer İHA'ları arayıp bularak bozmasını (*hacking*) ve böylece bir anlamda kendisine İHA ordusu kurmasını sağlayan yazılım ve donanımını, internette yayınlamıştır.⁷⁰⁰

İHA'lara ulaşım kolaylaştıkça ve teknoloji geliştikçe terörist gruplar tarafından terör eylemlerinde sıkça kullanılmaya başlamıştır. Bu durum Türkiye'de PKK tarafından gerçekleştirilen eylemler için de geçerlidir. Özellikle 2016 yılından itibaren örgütün bu araçlara başvurduğu görülmektedir.⁷⁰¹ Örneğin; 10 Kasım 2018'de, Şırnak Valiliği bahçesindeki 10 Kasım töreni sırasında örgüte ait bir dron valiliğe düşmüştür. Telsizden aldığı sinyal, *jammer* (sinyal kesici) tarafından kesildiği için dron üzerine monte edilmiş olan C-3 tipi bomba patlamamıştır. O gün gerçekleştirilen 7 dron saldırısı girişimi daha aynı şekilde başarısızlıkla sonuçlanmıştır.⁷⁰²

3.12. Uluslararası Örgütler Tarafından Alınan Kararların Devletlerin Yetki ve Yükümlülüklerine Etkisi

3.12.1. Birleşmiş Milletler Bünyesinde Alınan Kararlar

Sivil havacılığın güvenliğine karşı hukuka aykırı eylemler konusunda BM himayesi altında birçok karar alınmış ve konunun önemi vurgulanarak uluslararası topluma harekete geçme çağrısında bulunulmuştur. BM Genel Kurulu, sivil havacılığın güvenliğine karşı hukuka aykırı eylemleri kınayan ilk kararını⁷⁰³ 1969 yılında vermiş ve devletlere, tüm

⁶⁹⁸ Kahveci, M., Can, N. (2017). "İnsansız Hava Araçları: Tarihçesi, Tanımı, Dünyada ve Türkiye'deki Yasal Durumu". *Selçuk Üniversitesi Mühendislik, Bilim ve Teknoloji Dergisi*, 5(4), 527.

⁶⁹⁹ Gorman, S., Dreazen, Y. J., Cole, A. Insurgents Hack U.S. Drones, *The Wall Street Journal*, 17 December 2009, (<https://www.wsj.com/articles/SB126102247889095011>, Erişim tarihi: 13.09.2022)

⁷⁰⁰ Kahveci-Can, a.g.m., 2017, 527.

⁷⁰¹ Kasapoğlu, C., Kirdemir, B. (2019). "Terör Tehdidinde Yeni Boyut: Drone Saldırıları ve Türkiye'nin Milli Güvenliğine İlişkin Gelişmeler". *Dış Politika ve Güvenlik*, 3, 3.

⁷⁰² Şimşek, A., Karaman, N. PKK'nın Drone Üssü Mahmur'da. *Sabah Gazetesi*. 15 Kasım 2018, (<https://www.sabah.com.tr/gundem/2018/11/15/pkknin-drone-ussu-mahmurda>, Erişim tarihi: 13.09.2022)

⁷⁰³ UNGA 'Forcible Diversion of Civil Aircraft in Flight' (12 December 1969) Un Doc. (A/RES/2551(XXIV)).

müdahale eylemlerine karşı, iç hukuklarında uygun tedbirleri almaları çağrısında bulunmuştur. Bu kararı, sonraki yıl Güvenlik Konseyinin benzer nitelikteki bir kararı⁷⁰⁴ izlemiştir.⁷⁰⁵ Genel Kurulun 1985 yılındaki kararında⁷⁰⁶ ise; 1963 Tokyo, 1970 Lahey, 1971 Montreal Sözleşmeleri, uluslararası terörizmle ilgili sözleşmeler arasında sayılmış ve terörizmin her türlü kınanmıştır.

Güvenlik Konseyinin uluslararası sivil havacılıkla ilgili terör eylemlerinden sonra aldığı kararların, genel anlamda uluslararası terörizmle ilgili olarak da aldığı ilk kararlara karşılık geldiği görülmektedir. Bu anlamda Konseyin uluslararası terörizmle ilgili ilk resmi eylemi; 1988'de 103 sayılı *Pan Am* uçağının patlatılmasının ardından, Konseyin, ICAO ve üye devletlerini, plastik patlayıcıların işaretlenmesi için hukuki bir araç üzerinde çalışmaya teşvik ettiği, 635 (1989) sayılı kararıdır.⁷⁰⁷ Karar, BM Şartı'nın VII. bölümüne dayanmamaktadır fakat Konseyin, uluslararası barış ve güvenlik üzerinde uluslararası terör eylemlerinin sahip olduğu etkilerin bilincinde hareket ettiği söylenebilir.⁷⁰⁸ 11 Eylül saldırılarının ertesi günü alınan ve ABD'ye yönelik terör saldırılarını kınandığı 1368 (2001) sayılı karar⁷⁰⁹ ise, Konseyin, her türlü uluslararası terör eyleminin BM Şartı çerçevesinde barış ve güvenliği tehdit ettiğini beyan ettiği ilk kararıdır.⁷¹⁰ Kararda; teröristlerin neden olduğu uluslararası barış ve güvenliğe yönelik tehditlerle mücadele etme konusunda kararlılık ifade edilmiş, tüm devletlere suçluların yakalanmasına yardım etme çağrısında bulunulmuştur.

3.12.2. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Bünyesinde Yapılan Önleme Çalışmaları

Ceza hukuku sistemi, failleri adalete teslim etse de suç faaliyetlerinden kaynaklanan zararı tazmin etmesi mümkün değildir. Bu nedenle uluslararası toplum tarafından önleyici

⁷⁰⁴ UNSC 'The Situation Created by Increasing Incidents Involving the Hijacking of Commercial Aircraft' (9 September 1970) Un Doc S/INF/25.

⁷⁰⁵ Dempsey, a.g.e., 2003, 687.

⁷⁰⁶ UNGA 'Measures to Prevent International Terrorism Which Endangers or Takes Innocent Human Lives or Jeopardizes Fundamental Freedoms and Study of the Underlying Causes of Those Forms of Terrorism and Acts of Violence Which Lie in Misery, Frustration, Grievance and Despair and Which Cause Some People to Sacrifice Human Lives, Including Their Own, in an Attempt to Effect Radical Changes : Resolution/Adopted by the General Assembly' (9 December 1985) Un Doc. A/RES/40/61.

⁷⁰⁷ UNSC 'Marking of Plastic or Sheet Explosives for the Purpose of Detection' (14 June 1989) Un Doc. (S/RES/635(1989)).

⁷⁰⁸ Walter, a.g.m., April, 2011, para. 63.

⁷⁰⁹ UNSC 'Condemning the terrorist attacks of 11 September 2001 in New York, Washington, D.C. and Pennsylvania, United States of America' (12 September 2001) Un Doc. (S/RES/1368(2001)).

⁷¹⁰ Oduntan, a.g.e., 2012, 122.

tedbirlerin önemi uzun zamandır bilinmektedir. ICAO, bunu göz önünde bulundurarak, ilk günlerinden beri suçları önlemeye yönelik proaktif bir yaklaşım benimsemiştir. 1974'te ICAO, teröristlerin ve diğer suçluların silah, patlayıcı ve diğer zararlı cihaz ve maddeleri uçaklara veya havaalanlarına sokmasını önlemek için özel teknik önlemler içeren Ek 17'yi kabul etmiştir.⁷¹¹

1944 Şikago Sözleşmesi'ne göre; akit devletlerden her biri, hava seyrüseferini kolaylaştıracak ve iyileştirecek tüm konularda, hava aracı, personel, hava yolları ve yardımcı hizmetlerle ilgili düzenlemelerde, standartlarda, prosedürlerde ve organizasyonda uygulanabilir en yüksek yeknesaklık derecesini sağlamak için iş birliği yapmayı taahhüt etmektedirler. Bu amaçla, ICAO, gerektiğinde uluslararası standartları ve tavsiye edilen uygulama ve prosedürleri kabul edecek ve zaman zaman değiştirecektir.⁷¹² ICAO Konseyi tarafından yayımlanan Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar (*Standards and Recommended Practices*, SARPs), Şikago Sözleşmesi'nin Ekleri (*Annexes*) olarak adlandırılmaktadır.⁷¹³ Günümüzde 19 adet Ek bulunmakla birlikte sivil havacılığın güvenliği ile ilgili olan, “Havacılık Güvenliği: Uluslararası Sivil Havacılığın Hukuka Aykırı Müdahale Eylemlerine Karşı Korunması” başlıklı Ek 17'dir. Ekler, ICAO tarafından belirli aralıklarla güncellenmektedir. Ek 17'nin 12. olan son basısı, Temmuz 2022'de yayımlanmıştır.

Ekler, 1944 Şikago Sözleşmesinin bir parçası olmamaları nedeniyle, uluslararası antlaşma statüsüne de sahip değildirler. Bu yüzden hukuki statüleri tartışma konusudur. Şikago Sözleşmesi'nin 37. maddesinde devletler, Eklere uygun davranmayı değil, “uygulanabilir en yüksek yeknesaklık derecesini sağlamak için iş birliği yapmayı” yükümlenmişlerdir. Bununla birlikte Milde; yalnızca esnek hukuk kuralı olsalar bile, Eklerin, taraf devletler tarafından fütursuzca görmezden gelinemeyeceklerini ifade etmiştir.⁷¹⁴

Ek 17'de yer alan standartlar ve tavsiye edilen uygulamalar genel olarak; her bir devletin, uçuşların emniyeti, düzenliliği ve verimliliğini göz önünde bulundurarak hukuka aykırı müdahale eylemlerine karşı korunmaya yönelik düzenlemeler geliştirmesi ve uygulaması, güvenlik personelinin işe alınması, seçimi, eğitimi ve sertifikalandırılması, havalimanı güvenlik programları ve havalimanı tasarımı, tehdit ve risk değerlendirmesi, acil durum planları, bir hukuka aykırı müdahale eylemi sırasında bilgilerin toplanması ve

⁷¹¹ Huang, a.g.e. 2017, 160, 161.

⁷¹² 1944 Şikago Sözleşmesi, md. 37.

⁷¹³ Günel, a.g.e., 2010, 119.

⁷¹⁴ Bkz. Milde, a.g.e., 2008, 164.

iletilmesi ve daha sonra hukuka aykırı müdahale eylemlerinin gözden geçirilmesi, analizi ve raporlanması gibi hususları içermektedir.⁷¹⁵

11 Eylül 2001 trajedileri, güvenlik hatalarını karar alıcıların gündeminde daha da yukarıya taşımıştır. ICAO 2003 yılında, küresel havacılık güvenliğini teşvik eden zorlayıcı, sistematik ve uyumlaştırılmış denetimleri oluşturmak için tasarlanmış bir denetim programı hazırlamaya başlamıştır. Bu program aynı zamanda Evrensel Havacılık Güvenliği Denetim Programı (*Universal Aviation Security Audit Programme*, USAP) olarak bilinmektedir. USAP, emniyet denetimlerindeki yaklaşımlara dayanmaktadır. Milli güvenlik sistemindeki eksiklikleri “izlemek”ten ziyade bu eksikliklerin tanımlanması ve sistemin iyileştirilmesi için tavsiyelerde bulunulması amaçlanmıştır. Ek 17, bu denetimler için temel oluşturmaktadır.⁷¹⁶

3.12.3. Avrupa Birliği Bünyesinde Yapılan Düzenlemeler

Avrupa Birliği (AB), uzun süre havacılık güvenliği konusunda herhangi bir rol üstlenmemiştir fakat 11 Eylül sonrası dönemde, AB politikasının değişim geçirdiği gözlemlenmektedir. Üye devletlerin, var olan uluslararası düzenlemelerin yeterli düzeyde uyumluluk ve standardizasyon sağlamadığına karar vermesi üzerine AB çerçevesinde önleyici tedbirlere ilişkin düzenlemeler hayata geçirilmiştir.⁷¹⁷

AB çerçevesinde 2004 yılı itibariyle, Avrupa hava sahasında hava trafik kontrolünün tek elden yapılmasını sağlamak amacıyla, Tek Avrupa Hava Sahası (*Single European Sky*) oluşturulması için düzenlemeler yapılmaya başlamıştır.⁷¹⁸ Üye devletlerin dışında Türkiye gibi AB üyesi olmayan devletlerin de üyesi olduğu Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Örgütü (*The European Organisation for the Safety of Air Navigation*, EUROCONTROL) de bu anlayışla kurulmuş bir uluslararası örgüttür. EUROCONTROL'un temel amacı, üye devletleri ve paydaşları (hava seyrüsefer hizmeti sağlayıcıları, sivil ve askeri hava sahası kullanıcıları, havaalanları ve uçak/ekipman üreticileri dahil); Avrupa'da havacılığı daha güvenli, daha verimli, daha uygun maliyetli ve minimum çevresel etkili olarak gerçekleştirmek için ortak bir

⁷¹⁵ The Security Manual on ‘Safeguarding Against Acts of Unlawful Interference’ (Doc 8973-Restricted)’den aktaran Bartsch, R. (2018). *International Aviation Law: A Practical Guide*. (Second Edition). Oxon, New York: Routledge, 256, 257.

⁷¹⁶ Diederiks-Verschoor, a.g.e., 2012, 29.

⁷¹⁷ Barros, X. (2012). “EU Counterterrorism and Aviation Security: Supranational Rules but Intergovernmental Politics?”. *European Foreign Affairs Review*. 17, Special Issue, 54. Bkz. Regulation (EC) No 300/2008 on Common Rules in the Field Of Civil Aviation Security, 11 March 2008.

⁷¹⁸ Günel, a.g.e., 2010, 111.

aba içinde desteklemektir.⁷¹⁹ Dolayısıyla EUROCONTROL düzenlemeleriyle organize hâle getirilmiş olan Tek Avrupa Hava Sahası'nın, hava trafiğinin düzenlenmesi dışında devletlerin hava sahasındaki egemenlikleri üzerinde herhangi bir etkisi bulunmamaktadır.



⁷¹⁹ EUROCONTROL. *About Us*. (<https://www.eurocontrol.int/about-us>, Erişim tarihi: 21.09.2022)



4. SONUÇ

Sivil havacılığın güvenliğine karşı hukuka aykırı eylemlerde devletin yetkisi sorununun anlaşılması için öncelikle “devletin yetkisi” kavramının ne anlama geldiğinin ve dayanağının ortaya koyulması gerekmektedir. Bu da bizi, devletin egemenliği kavramına kadar götürmektedir. Devletlerin söz konusu eylemleri gerçekleştiren kişileri cezalandırma yetkisinin nasıl belirleneceği, bu kavramın net bir şekilde açıklığa kavuşturulmasına bağlıdır.

17. yy.’dan 19. yy. sonlarına kadar hâkim görüş olan mutlak egemenlik anlayışı, egemenliği öze ilişkin bir hak olarak görmüş ve yalnız devletlerin kendi iradeleri ile sınırlandırılabilmesini kabul etmiştir. 20. yy.’dan itibaren ise bu anlayış, milletlerarası toplumun ve bu toplumun ilişkilerini düzenleyen milletlerarası hukukun varlığı sebebiyle eleştiriye uğramıştır. Böylece günümüzde, milletlerarası hukukun koyduğu sınırlandırmalara tabi olan “sınırlı egemenlik”, diğer bir adıyla “bağımsızlık” kavramı geçerli hale gelmiştir. Buna rağmen, egemenliğin uluslararası hukuk tarafından tanınan bir yetki olduğunu kabul etmek de mümkün değildir. Uluslararası hukuk kaynaklarının rızai niteliğine aykırı bir biçimde *jus cogens* normların ve *erga omnes* yükümlülüklerin varlığının kabul edilmesi, egemenliğin sınırlandırılmasında atılan belki de en büyük adımlardandır. Aynı şekilde insani müdahale ve koruma sorumluluğu doktrinlerinin geliştirilmesine yönelik çabaların önemi de yadsınamaz. Fakat egemenliğin uluslararası hukuk tarafından tanınan bir yetki olduğunu kabulü bağımsızlık ve self determinasyon iddialarının da meşruluğunu kaybetmesi anlamına gelecektir ki birçok uluslararası gelişmede, egemenliğin bu yönlerinin tezahürünü görmek mümkündür. Örneğin, devletin ülkesinde gerçekleşecek eylemlere karar vermedeki münhasır yetkisi, egemenliğinden kaynaklanmaktadır. Yine uygulamada devletlerin doğal kaynakları üzerindeki, ülkeleri dışındaki hava ve deniz alanlarındaki egemenlik iddiaları çokça destek görmüştür.

Devlet, egemenliğini yetkisi vasıtasıyla maddi dünyada hayata geçirmektedir. Yani devletin yetkisi (*jurisdiction of a state*) terimi; uluslararası hukukta devletin, gerçek ve tüzel kişilerin hak ve yükümlülüklerini belirleme, uygulama ve hak ve yükümlülüklerin yerine getirilip getirilmediğini kontrol etme hukuki iktidarını ifade etmektedir. Doğrudan devletin yetkisini inceleyen ilk ve tek karar olan Bozkurt-Lotus davasında USAD, egemenliği yalnızca normatif değeri olan fiili iktidar olarak görmüş ve devletlerin, kendi rızaları ile ortaya çıkan bir uluslararası hukuk kuralı ile yasaklanmış olmadıkça, her konuda yetkisi olduğunu kabul etmiştir. Günümüzde ise egemen ve bağımsız devletlerin “Lotus dünyası”, yerini daha bütünleşmiş bir uluslararası sisteme bırakmıştır. Buna rağmen, bir devletin cezai yetkiye sahip

olabilmesi için uluslararası hukukun yetki kullanımına izin veren bir kuralının var olması gerektiği görüşüne katılmak da mümkün değildir. Tüm uluslararası toplumu kapsayan uluslararası denetim, uyuşmazlıkların çözümü ve zorlama mekanizmalarına rastlamak hâli hazırda mümkün olmadığından, neredeyse tüm hukuki alanlarda, devletler tarafından tek taraflı olarak gerçekleştirilen yetki iddiaları var olmaya devam edecektir.

Devletin herhangi bir konuda yetkisinin bulunup bulunmadığının belirlenmesiyle ilgili ortaya çıkmakta olan temel bir ilke varsa, o da yetkinin konusu ile söz konusu devletin ülkesel esası veya makul çıkarları arasındaki “gerçek bir bağ”dır. Bu kural aynı zamanda söz konusu devlet ile kişi veya olay arasında “makul bir ilişki” veya “elverişli bir bağlantı”nın bulunması olarak da ifade edilmektedir. Bu doğrultuda, özellikle ceza hukuku bağlamında düzenleme yetkisine ilişkin çeşitli esaslar tespit edilmiştir. Söz konusu esaslar, yani devletin cezai düzenleme yetkisine esas oluşturan ilkeler; ülkesellik ilkesi, vatandaşlık ilkesi, koruma ilkesi ve evrensellik ilkesidir. Hava aracının tescil devletinin tabiiyetinde olması dolayısıyla, vatandaşlık ilkesi hava araçları için de uygulanmaktadır.

Uluslararası niteliği bulunan bir suç için özel bir uluslararası antlaşma öngörülmemiş olması durumunda, devletlerin cezai düzenleme yetkisine esas oluşturan ilkeler dolayısıyla yetki iddiasında bulunması mümkündür. Uluslararası hukukta, yetki genel olarak münhasır bir nitelikte değildir. Yani bir eylem, bir ya da daha fazla devletin yetki alanında olabilmektedir. Bu nedenle de devletler arasında çakışan yetkiler var olmaya devam etmektedir. Yetkiye ilişkin kuralların bir sözleşme veya uluslararası örf ve âdet hukuku kuralı tarafından belirlenmemiş olması, devletlere yetkilerini kullanıp kullanmamaya karar verme konusunda takdir yetkisi tanınmış olması ve yetkiler arasındaki öncelik-sonralık ilişkisini açıkça belirten bir kuralın bulunmaması, hangi devletin yetkili olduğunun belirlenmesini zorlaştırmaktadır. Bu durum uygulamada, suçlunun ülkesinde bulunduğu devletin öncelikli olmasına yol açmıştır.

Devletler, yetki sorunlarının üstesinden gelebilmek için yetkileri belirli bir kurala göre devletlere tahsis eden özel uluslararası antlaşmalar yapmak suretiyle, bir ceza hukuku kuralının uluslararasılaşması üzerinde uzlaşmakta ve uluslararası hukuk çerçevesinde bir suç yaratmaktadırlar. Dolayısıyla çok taraflı uluslararası antlaşmalarla düzenlenmiş olan sivil havacılığın güvenliğine karşı eylemler, terim olarak birer uluslararası suç teşkil etmektedir. Söz konusu antlaşmalar da geniş anlamda uluslararası ceza hukukunun bir parçasını oluşturmaktadır.

Sivil havacılığın güvenliğine karşı hukuka aykırı eylemler; uçak kaçırma, hava aracına, havaalanlarına veya hava seyrüsefer tesislerine karşı saldırı ve sabotaj eylemleri, hava aracının kitle imha silahı olarak kullanılması, hava aracında BKN silahların taşınması veya hava aracından bu BKN maddelerin salınımı gibi çeşitli şekillerde gerçekleşmektedir. İster havaalanına, yolculara, kabin ekibine ya da diğer ilgili eşyaya doğrudan saldırı şeklinde gerçekleşsin ister uyuşturucu taşımak amacıyla bir hava aracına el koyulması şeklinde gerçekleşsin, bu eylemlerin geniş anlamda terör eylemi olarak tanımlanabileceği kabul edilmektedir. Uluslararası hukuk çerçevesinde terörizmin kapsamlı bir tanımı üzerinde uzlaşmaya varılamamış olması sebebiyle, terörist eylemlerle ilgili belirli sorunları işaret eden sözleşmeler kabul edilmesi yoluna gidilmiştir. Sivil havacılığın güvenliğine karşı hukuka aykırı eylemleri düzenleyen sözleşmeler de terörizmle ilgili bu sözleşmelerin eklerinde sayılarak, suç teşkil eden eylemlerin, terör eylemi olarak kabul edileceği belirtilmiştir.

BM tarafından da belirtildiği üzere, uluslararası barış ve güvenliği tehdit eden bu terör eylemlerinin tekrarlanmaması için devletler tarafından suçluların mutlaka cezalandırması gerekmektedir. Cezai yetkiye ilişkin genel uluslararası hukuk kurallarının devletlere yetkiyi kullanma konusunda takdir hakkı tanınması ve devletlerin siyasi suçlar istisnasını kullanarak terör eylemlerini kovuşturmaktan kaçınması ise işleri zorlaştırmıştır. Bu nedenle devletler, son 50 yıldır, çeşitli uluslararası sözleşmeler vasıtasıyla, sivil havacılığın güvenliğine karşı hukuka aykırı eylemleri ve bu eylemlere ilişkin cezai yetki tesis etme, diğer bir deyişle kovuşturma yükümlülüğü bulunan devletleri düzenlemektedirler.

Havada gerçekleşen terör eylemleri sorunu ile ilgili atılmış ilk somut adım, 1963 tarihli Tokyo Sözleşmesi'dir. Sözleşme; taraf devletin ceza kanunlarına göre suç olan herhangi bir fiile ve suç olsun ya da olmasın, hava aracının veya içindeki şahısların güvenliğini tehlikeye düşürebilecek, hava aracındaki düzeni ve disiplini tehlikeye atan fiillere uygulanmaktadır. Dolayısıyla sözleşmede açık bir suç tanımı yapılmamıştır. Sözleşmenin istisna olarak kabul ettiği iki durum söz konusudur. İlk olarak; askeri, gümrük veya polis hizmetlerinde kullanılan hava araçlarında gerçekleşen fiillerde sözleşme uygulanmayacaktır. Bu hüküm daha sonraki sivil havacılık güvenliği sözleşmelerinde de aynen korunmuştur. İkinci olarak; siyasi nitelikteki veya ırk veya din ayrımcılığına dair ceza kanunlarına aykırı suçlar sözleşme kapsamında değildir. Siyasi nitelikli eylemlere ilişkin getirilen bu istisna da 2010 Pekin Düzenlemelerine kadarki sözleşmelerde yer almaya devam etmiştir.

Tokyo Sözleşmesi'nde etki doktrinine, aktif ve pasif vatandaşlık ilkelerine, koruma ilkesine ve ülkesellik ilkesine yer verilmiştir. Bunun yanında failin ve mağdurun ikametgahı

bulunan devlet, çok taraflı bir antlaşmadan doğan yükümlülüklerini yerine getiren devlet gibi diğer başka devletlere de cezai yetkiler tanınarak, faillerin cezalandırılma olasılığı artırılmaya çalışılmıştır. Ayrıca sözleşmede bu devletlere “müdahalede etme” hakkı verilerek, uluslararası hava sahasında tescil devletinin uygulama yetkisinin münhasırlığına son verilmiştir. Diğer yandan, sözleşmenin milli kanunlar uyarınca kullanılan hiçbir cezai yetkiyi ortadan kaldırmadığı kabul edilmiştir. Daha sonraki sivil havacılık güvenliği sözleşmelerinin neredeyse tamamında aynen yer alan bu hüküm de evrensel yetki benzeri bir sistemi oluşturma çabasının bir ürünüdür.

1963 Tokyo Sözleşmesi’nde, diğer sivil havacılık güvenliği sözleşmelerinin de tamamında olduğu gibi, devletlerin cezai yetkileri arasında bir altlık-üstlük veya öncelik-sonralık ilişkisinin tesis edilmediği görülmektedir. Bu da yetki çatışması hâlinde, yetki konusu ile arasındaki makul ilişki daha zayıf olsa bile, faili elinde bulunduran devletin, uygulamada öncelikli olduğu fiili durumunun süreceği anlamına gelmektedir. Tokyo Sözleşmesi’nde ayrıca taraf devletlere kovuşturma ve suçluların iadesi yükümlülüğünün getirilmemiş olması, sözleşmenin başka bir zayıf yanını oluşturmaktadır.

Tokyo Sözleşmesi’nin git gide artan uçak kaçırma olayları karşısında yetersiz kalması üzerine, devletler bir araya gelerek yeni bir sözleşme yapma yoluna gitmişlerdir. Bu sözleşme; 1970 Lahey Sözleşmesi’dir. Hem Tokyo hem de Lahey Sözleşmesi’nin uygulanacağı zaman aralığı, hava aracının uçuş hâlinde bulunduğu süreyi kapsamaktadır. Lahey Sözleşmesi’nde uçuş hâli kavramı daha kapsamlı bir biçimde; “binişin ardından tüm dış kapıların kapanmasından tahliye için bu kapılardan birinin açılması anına kadar” şeklinde tanımlanmıştır. Böylece hava aracı park veya taksi hâlindeyken gerçekleşen eylemler de sözleşme kapsamına alınmıştır. Daha sonraki sivil havacılık güvenliği sözleşmelerinde de aynı yaklaşım benimsenmiştir.

Lahey Sözleşmesi’nde; suçun işlendiği hava aracının faille birlikte iniş yaptığı devlete ve suç işlenen hava aracının, mürettebatsız olarak kiralandığı kişinin iş merkezinin ya da böyle bir iş merkezi yoksa, daimî ikametgâhının bulunduğu devlete tanınmıştır. Suçun işlendiği hava aracının faille birlikte iniş yaptığı devlete cezai yetki tanınması, evrensel yetki benzeri bir sistem oluşturma amacı doğrultusunda atılmış bir adımdır. Zira bu hükümle birlikte herhangi bir makul ilişki aranmaksızın söz konusu taraf devletin uluslararası hukuk dolayısıyla cezai yetkisi bulunmaktadır. Aynı zamanda günümüzde hava taşıma endüstrisinde oldukça fazla olarak başvuru kiralama sözleşmeleri dolayısıyla, belirtilen devletlere yetki tanınması da faydalı bir gelişme olmuştur.

Sivil havacılığın güvenliğine karşı suçlarla ilgili olarak iade et ya da yargıla (*aut dedere aut judicare*) ilkesi, ilk kez 1970 Lahey Sözleşmesi ile düzenlenmiştir. Sözleşmeye göre suçlu olduğu iddia edilen kişinin ülkesinde bulunduğu devlet, bu kişiyi iade etmezse istisnasız, yargılama amacıyla vakayı yetkili makamlarına havale etmekle yükümlüdür. BM Uluslararası Hukuk Komisyonu konuya ilişkin olarak hazırladığı ve 2014 yılında tamamladığı raporunda, “yetkili makamlara havale etme yükümlülüğü”nün bir “kovuşturma yükümlülüğü” olduğunu belirtmiştir. Zira önlerindeki deliller ve ilgili ceza muhakemesi kuralları ışığında kovuşturma başlatılıp başlatılmayacağına karar verecek olan ulusal makamlardır. İade, devlete Sözleşme tarafından sunulan bir seçenek iken; kovuşturma, Sözleşme tarafından getirilen uluslararası bir yükümlülüktür.

1971 Montreal Sözleşmesi hava aracına ve hava seyrüsefer tesislerine, onun eki niteliğindeki 1988 Montreal Protokolü ise havaalanına karşı kasten, sabotaj şeklinde gerçekleşen terör eylemlerini düzenlemektedir. Önceki sözleşmelerden farklı olarak Montreal Sözleşmesi’nde suç oluşturan eylemlerden bazılarının “hizmetteki” bir hava aracına karşı gerçekleştirilebileceği düzenlenmiştir. Sözleşme’ye göre bir hava aracı; belirli bir uçuş için yer personeli veya mürettebat tarafından uçuş öncesi hazırlıklara başlamasından itibaren başlayarak, inişten sonraki yirmi dört saat de dâhil olmak üzere hizmette kabul edilecektir. Böylece yerdeki hava araçlarına yapılan saldırılar, saldıran kişinin hava aracında bulunup bulunmadığına bakılmaksızın cezalandırılabilir. Montreal Sözleşmesi’nin ve Montreal Protokolü’nün eksik yanı ise; yurtiçi uçuşları için kullanılan hava seyrüsefer tesislerine ve yurtiçi uçuşlarda kullanılan havaalanlarındaki tesislere ya da hava araçlarına karşı, başka bir ülkede bulunun kişi tarafından gerçekleştirilen eylemleri cezalandırmıyor oluşudur.

Doktrinde kısaca Lockerbie Davaları olarak anılan *Libya v. ABD* ile *Libya v. Birleşik Krallık* davaları, 1971 Montreal Sözleşmesi’nin pratikteki eksikliklerini gösteren önemli davalardır. Libya, Montreal Sözleşmesi dolayısıyla kovuşturma yükümlülüğünü yerine getirmiş olmasına rağmen, BM Güvenlik Konseyi, aldığı birtakım kararlar vasıtasıyla, Libya’nın, suçluların iadesi de dahil olmak üzere ABD ve İngiltere’nin çeşitli taleplerini yerine getirmesini istemiştir. Ayrıca diğer devletlerden de Libya’ya karşı çeşitli yaptırımlar uygulamalarını istemiştir. 11 Eylül 2001 terör saldırılarından sonra, Libya’nın şüphelileri teslim etmeyi kabul etmesi üzerine, davalar tarafların isteği ile düşürülmüştür. Böylece UAD’nin Montreal Sözleşmesi’ne ilişkin bir değerlendirme yapması da mümkün olamamıştır. Sonrasında, tarihte ilk kez örneği görülen bir şekilde, suçları işlediğinden şüphelenilen iki

Libya vatandaşı, Hollanda'da bulunan ancak İskoç yasalarını uygulayan bir İskoç mahkemesi tarafından yargılanmıştır.

11 Eylül 2001'deki terör saldırılarından bu yana uluslararası toplum, böyle bir trajedinin tekrarını önlemek için yeni hukuki araçlar benimsemeye çalışmıştır. Zira 11 Eylül terör saldırılarında, o sırada mevcut olan rejimde, yani 1970 Lahey ve 1971 Montreal Sözleşmelerinde, yalnızca uçağın kaçırılması ve havayolu ekibine veya uçaktaki diğer yolculara karşı işlenen şiddet eylemleri suç olarak düzenlenmiştir. Hava aracının kendisinin bir silah olarak kullanılmasına veya bu suçların hazırlanmasına ve organize edilmesine ilişkin herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bu nedenle, saldırılardan 9 yıl sonra kabul edilen 2010 Pekin Düzenlemeleri, sivil havacılıkta terörle mücadelenin çerçevesini genişletmiş ve güçlendirmiştir.

2010 Pekin Sözleşmesi; 1971 Montreal Sözleşmesi ve 1988 Montreal Protokolü'nü genişletip ayrıntılandırmaktadır. Aynı şekilde 2010 Pekin Protokolü'nün de 1970 Lahey Sözleşmesi'ni tamamladığı görülmektedir. Sivil hava araçlarının silah olarak kullanılması ve tehlikeli maddelerin hava araçlarına veya yerdeki diğer hedeflere saldırmak için kullanılması eylemleri suç hâline gelmiştir. Biyolojik, kimyasal ve nükleer silahların ve bunlarla ilgili malzemelerin hukuka aykırı olarak taşınması da artık söz konusu anlaşmalar kapsamında cezalandırılabilir niteliktedir. Hava araçlarına ve havalimanlarına yönelik saldırıların yöneticileri ve organizatörleri, suç işleme teşebbüsünde veya tehdidinde bulunan, suç işlemek için başka kişilerle anlaşılan kişiler de bundan böyle suç işlemiş sayılacaktır. Ayrıca bu sözleşmeler ile sivil havacılığa yönelik siber saldırı tehdidi de zımnen ele alınmıştır. Böylece sivil havacılık güvenliği tarihinde ilk defa, proaktif bir tavır sergilendiği görülmüştür.

Pekin Düzenlemelerinde getirilen “askeri nitelikli eylemler” istisnası ile mevcut uluslararası sivil havacılık güvenliği anlaşmaları kapsamında suç teşkil edecek bir davranış, silahlı bir çatışma sırasında silahlı kuvvetler tarafından gerçekleştirildiğinde, kovuşturmayaya tabi olmaktan çıkarılmıştır. Söz konusu eylemler, uluslararası insancıl hukuk kurallarına tabi olacaktır. Bu, geleneksel askeri, gümrük ve polis hizmetleri muafiyetinden bir adım ötededir çünkü ordunun tüm faaliyetleri kapsam dışında bırakılmaktadır. Diğer yandan, ilk defa 2010 Pekin Sözleşmesi'yle birlikte, siyasi suçlar, sivil havacılığın güvenliğine karşı suçlar için istisna olmaktan çıkarılmıştır. Bu gelişme, suçların cezasız kalmasının önüne geçilmesi ve caydırıcılığın sağlanması açısından son derece önemlidir.

Pekin Düzenlemelerine göre cezai yetkisi bulunan devletler, Tokyo Sözleşmesi dışında önceki sözleşmelerde sayılan devletlere ek olarak; failin vatandaşı olduğu devlet, mağdurun

vatandaşı olduğu devlet ve vatansız bir kişi tarafından suç işlenmesi halinde, failin mutad meskeninin ülkesinde bulunduğu devlettir. Böylece vatansız kişilerin cezalandırılmaması ihtimali de ortadan kaldırılmıştır.

Kural tanımaz yolculara ilişkin düzenleme, 2014 yılında, 1963 Tokyo Sözleşmesi’ni tadil eden 2014 Montreal Protokolü ile yapılmıştır. Protokol’de, kural tanımaz yolcu davranışları için herhangi bir tür ceza veya yaptırım öngörülmemiştir. Eylemler, ciddiyetine ve konunun ivedilikle ele alınması gerekip gerekmediğine bağlı olarak, cezai yargılamadan hukuki veya idari yaptırıma kadar çeşitli şekillerde cezalandırılabilir. Protokol’de kural tanımaz yolcu davranışlarının neler olduğunun bir liste hâlinde belirlenmemiş olması ve yine eylemelere uygulanacak yaptırımların taraf devletin takdirine bırakılmış olması, haklı olarak eleştiriye uğramıştır. Çünkü bu durum, devletlerin farklı uygulamalarına yol açmakta; uluslararası sivil havacılığın güvenliğinin sağlanması için gerekli olan, yeknesak standartlara ulaşılmasını zorlaştırmaktadır.

2014 Montreal Protokolü aynı zamanda Tokyo Sözleşmesi’ndeki bazı eksikleri gidermiştir. Hava aracında işlenen suçlar ve eylemler için cezai yetkisi bulunan yeni devletler öngörülmüştür. Bunlar; suçun işlendiği hava aracının, faille birlikte iniş yaptığı devlet ve suç işlenen hava aracının, mürettebatsız olarak kiralandığı kişinin asıl iş merkezinin ya da böyle bir iş merkezi yoksa, daimî ikametgâhının bulunduğu devlettir. Böylelikle diğer sivil havacılık güvenliği sözleşmeleri ile yeknesaklık sağlanmıştır.

Günümüzde gelişen teknolojiyle birlikte ortaya çıkan bir başka tehdit olan insansız hava araçlarının sivil havacılık güvenliği kapsamında değerlendirilmesinde esasen herhangi bir engel yoktur. İHA’lar, 1944 Şikago Sözleşmesi kapsamına girmekte ve ICAO da İHA’ların hava aracı olduğunu kabul etmektedir. Fakat ulaşılması ve terör eyleminde elverişli bir biçimde kullanılması son derece kolay olan “eğlence amaçlı kullanılan” model insansız hava araçlarının, ICAO tarafından “hava aracı” statüsünde kabul edilmemesi, ilgili sözleşmelerin bu türdeki insansız hava araçlarına uygulanmasını engelleyebilecektir. Dolayısıyla ICAO’nun model insansız hava araçlarına ilişkin daha net bir tanım yapması veya bu araçları da hava aracı olarak kabul ettiğini belirten bir düzenlemede bulunması gerekmektedir.

Suç oluşturan fiillerin hava aracındaki bir şahıs tarafından gerçekleşmiş olması gerektiği için Tokyo ve Lahey Sözleşmeleri İHA’lara uygulanamayacaktır. Hava aracına karşı gerçekleştirilen sabotaj eylemlerini suç olarak düzenleyen 1971 Montreal Sözleşmesi’nin ve Pekin Düzenlemelerinde belirtilen suç tanımlarının ise İHA’lara uygulanması mümkündür.

Bir kişinin, bir İHA veya İHAS'ı veya varsa hava seyrüsefer tesislerini tahrip etmesi ya da böyle bir hava aracını uçamayacak hâle getirecek şekilde veya uçuş hâlinde emniyetini tehlikeye düşürmesi muhtemel şekilde bir hasara uğratması durumunda, bu kişi Montreal Sözleşmesi dolayısıyla suç işlemiş olacaktır. Aynı şekilde İHA'ların silah olarak kullanılması; hava araçlarına veya yerdeki hedeflere saldırmak için İHA'lardan salınan tehlikeli maddelerin kullanılması, biyolojik, kimyasal ve nükleer silahların ve bunlarla ilgili malzemelerin taşınması sözleşmeler kapsamında suç teşkil edecektir. Bir İHA'ya karşı siber saldırılar da yine Pekin Düzenlemeleri uyarınca suç sayılacaktır.

BM Güvenlik Konseyi tarafından 11 Eylül saldırılarının ertesi günü alınan ve ABD'ye yönelik terör saldırılarını kınandığı 1368 (2001) sayılı karar, Konseyin, her türlü uluslararası terör eyleminin BM Şartı çerçevesinde barış ve güvenliği tehdit ettiğini beyan ettiği ilk kararıdır. Kararda; teröristlerin neden olduğu uluslararası barış ve güvenliğe yönelik tehditlerle mücadele etme konusunda kararlılık ifade edilmiş, tüm devletlere suçluların yakalanmasına yardım etme çağrısında bulunulmuştur. Fakat ceza hukuku sistemi, failleri adalete teslim etse de suç faaliyetlerinden kaynaklanan zararı tazmin etmesi mümkün değildir. Bu nedenle ICAO, ilk günlerinden beri suçları önlemeye yönelik proaktif bir yaklaşım benimsemiştir. Teröristlerin ve diğer suçluların silah, patlayıcı ve diğer zararlı cihaz ve maddeleri uçaklara veya havaalanlarına sokmasını önlemek için özel teknik önlemler içeren Ek 17'nin, 1974'te ICAO tarafından kabul edilmesi, söz konusu amaç doğrultusunda gerçekleşmiştir. Esnek hukuk kuralları olarak görülebilecek olan Ek 17 hükümleri, 2003 yılından itibaren, ICAO Evrensel Havacılık Güvenliği Denetim Programı kapsamında denetime tâbi tutulmaktadır.

AB çerçevesinde 2004 yılı itibariyle, Avrupa hava sahasında hava trafik kontrolünün tek elden yapılmasını sağlamak amacıyla, Tek Avrupa Hava Sahası oluşturulması için düzenlemeler yapılmaya başlamıştır. Üye devletlerin dışında Türkiye gibi AB üyesi olmayan devletlerin de üyesi olduğu EUROCONTROL de bu anlayışla kurulmuş bir uluslararası örgüttür. EUROCONTROL'un temel amacı; üye devletleri ve paydaşları, Avrupa'da havacılığı daha güvenli, daha verimli, daha uygun maliyetli ve minimum çevresel etkili olarak gerçekleştirmek için ortak bir çaba içinde desteklemektir. Dolayısıyla EUROCONTROL düzenlemeleriyle organize hâle getirilmiş olan Tek Avrupa Hava Sahası'nın, hava trafiğinin düzenlenmesi dışında devletlerin hava sahasındaki egemenlikleri üzerinde herhangi bir etkisi bulunmamaktadır. Kısacası ICAO ve EUROCONTROL bünyesinde yapılan düzenlemelerin ve

devletlerin bu düzenlemelere uygunluğunu denetleyen denetim sistemlerinin, devletlerin cezai yetkileri üzerinde herhangi bir etkisi bulunmamaktadır.





KAYNAKLAR

KİTAP ve MAKALELER

- Abeyratne, R. (2009). "Registration of Aircraft: Legal and Regulatory Issues". *Annals of Air and Space Law*, 34, 173-206.
- Abeyratne, R. (2011). "The Beijing Convention of 2010: An Important Milestone in the Annals of Aviation Security". *Air and Space Law*, 36(3), 243-255.
- Abeyratne, R. I. R. (1993). "Legal Aspects of Unlawful Interference with International Civil Aviation". *Air and Space Law*, 18(6), 262-274.
- Abeyratne, R. I. R. (1995). "The Effects of Unlawful Interference with Civil Aviation on World Peace and the Social Order". *Transportation Law Journal*, 22(3), 449-494.
- Abeyratne, R. I. R. (1996). "Attempts at Ensuring Peace and Security in International Aviation". *Transportation Law Journal*, 24, 27-72.
- Abeyratne, R. I. R. (2010). *Aviation Security Law*. Verlag Berlin Heidelberg: Springer.
- Abeyratne, R. I. R. (2018). *Aviation Security Legal and Regulatory Aspects*. London, New York: Routledge.
- Ağaoğulları, M. A. (1991). "Demokratik Mitoslar: Halk-Ulus Egemenliği ve Siyasal Temsil". *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 46(1), 21-30.
- Akehurst, M. (1972-1973). "Jurisdiction in International Law", *British Yearbook of International Law*, 46, 145-257.
- Akipek, Ö. İ. (1959). *Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu*. Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları: 134.
- Akkutay, A. İ. (Haziran, 2018). "Anayasacılığın Uluslararası Hukuk Bakımından Uygulanabilirliğinde Dikkate Alınması Gereken Bazı Temel Hususlar". *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 24(1), 50-76.
- Aksar, Y. (2012). *Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk I*. (Birinci Baskı). Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Arafah, A. R. (2014). "Evolution of Terrorism Act against Civil Aircraft", *Indonesian Journal of International Law*, 11(2), 177-189.
- Arsava, A. F. (2011). "Egemenlik ve Koruma Sorumluluğu", *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 15(1), 101-124.
- Aust, A. (February, 2007). "Civil Aviation, Offences against Safety". *Max Planck Encyclopedias of International Law*, Web: <https://opil.ouplaw.com/search?sb=ae60869c-6d71-1014-90bf-c1927c3ed365> adresinden 3 Ocak 2021'de alınmıştır.
- Bantekas, I. (March, 2011). "Criminal Jurisdiction of States under International Law". *Max Planck Encyclopedias of International Law*, (<https://opil.ouplaw.com/search?sb=ae60869c-6d71-1014-90bf-c1927c3ed365>, Erişim tarihi: 03.01.2021).

- Barros, X. (2012). "EU Counterterrorism and Aviation Security: Supranational Rules but Intergovernmental Politics?". *European Foreign Affairs Review*. 17, Special Issue, 53-69.
- Bartsch, R. (2018). *International Aviation Law: A Practical Guide*. (Second Edition). Oxon, New York: Routledge.
- Bayıllıoğlu, U. (2016). *İnsani Müdahale Çıkmazından Çıkış Arayışı: Koruma Sorumluluğu Libya ve Suriye Örnek(sizlik)leriyle*. Ankara: Turhan Kitabevi.
- Besson, S. (April, 2011). "Sovereignty". *Max Planck Encyclopedias of International Law*, <https://opil.ouplaw.com/search?sb=ae60869c-6d71-1014-90bf-c1927c3ed365>, Erişim tarihi: 03.01.2021).
- Bhatti, Y. (2016). "Criminal Liability". B. I. Scott (Editor). *The Law of Unmanned Aircraft: An Introduction to the Current and Future Regulation under National, Regional and International Law*. The Netherlands: Kluwer Law International BV.
- Bowett, D. W. (1999). "Jurisdiction: Changing Patterns of Authority over Activities and Resources". In W. M. Reisman (Ed.). *Jurisdiction in International Law*. Aldershot, Brookfield USA, Singapore, Sydney: Ashgate Publishing Limited, Dartmouth Publishing Company Limited, 237-262.
- Boyle, R. P. (1972). "International Action to Combat Aircraft Hijacking". *Lawyer of the Americas*, 4(3).
- Boyle, R. P., Pulsifer, R. (1964). "The Tokyo Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft." *Journal of Air Law and Commerce*, 30(4), 460-473.
- Brownlie, I. (2008). *Principles of Public International Law*. Oxford University Press.
- Busuttil, J. J. (1982). "The Bonn Declaration on International Terrorism: A Non-Binding International Agreement on Aircraft Hijacking", *The International and Comparative Law Quarterly*, 31(3), 474-487.
- Bytyak, Y., Yakovyuk, I., Tragniuk, O., Komarova, T. and Shestopal, S. (2017). "The State Sovereignty and Sovereign Rights: The Correlation Problem". *Man in India*, 97(23), 577-588.
- Chamberlain, K. (1983). "Collective Suspension of Air Services with States Which Harbour Hijackers". *The International and Comparative Law Quarterly*, 32(3), 616-632.
- Cheng, B. (1962). *The Law of International Air Transport*. London: Stevens & Sons Limited, New York: Oceana Publications Inc.
- Cheng, B. (2018). "The Hague Convention on Hijacking of Aircraft 1970: The Legal Aspect". Chia-Jui Cheng. (Editor). *Studies in International Air Law : Selected Works of Bin Cheng*. Leiden, Boston: Brill Nijhoff.
- Clapham, A. (2012). *Brierly's Law of Nations: An Introduction to the Role of International Law in International Relations*. (Seventh edition). Oxford: Oxford University Press.
- Colangelo, A. J. (2012). "Spatial Legality", *Northwestern University Law Review*, 107(1), 69-125.
- Colangelo, A. J. (2014). "What Is Extraterritorial Jurisdiction". *Cornell Law Review*, 99(6), 1303-1352.

- Cooper, J. C. (1950). "National Status of Aircraft". *Journal of Air Law and Commerce*, 17, 292-316.
- Cooper, J. C. (1967). "Backgrounds of International Public Air Law". *Yearbook of Air and Space Law*, 3-38.
- Cooper, J. C. (July, 1951). "High Altitude Flight and National Sovereignty". *The International Law Quarterly*, 4(3), 411-418.
- Crawford, J. (2012). *Brownlie's Principles of Public International Law*. (Eighth Edition). Oxford: Oxford University Press.
- Custers, B. (2016). "Drones Here, There and Everywhere Introduction and Overview". B. Custers (Editor). *The Future of Drone Use Opportunities and Threats from Ethical and Legal Perspectives*, 3-20.
- Çağa, T. (1963). *Hava Hukuku Cild I: Genel Kısım*. İstanbul: Doğan Kardeş Matbaacılık Sanayii A. Ş.
- Çelik, E. F. (1984). *Milletlerarası Hukuk Birinci Kitap*. İstanbul: Filiz Kitabevi.
- Çoban, R., İpek, S. (2020). "Sivil Havacılık Sektöründe Uçuş Güvenlik Görevlisi Uygulamaları Üzerine Kavramsal Bir Araştırma". *Journal of Aviation*, 4(1), 89-102.
- Dempsey, P. S. (1987). *Law and Foreign Policy in International Aviation*. New York: Transnational Publishers.
- Dempsey, P. S. (2002). "Airline & Airport Security: Law as a Deterrent to Aerial Terrorism", *Annals of Air and Space Law*, 27.
- Dempsey, P. S. (2003). "Aviation Security: The Role of Law in the War Against Terrorism". *Columbia Journal of Transnational Law*, 41(3), 649-733.
- Dempsey, P. S. (2008). *Public International Air Law*. Montreal: McGill University Institute and Centre for Research in Air and Space Law.
- Dempsey, P. S. (2018). "Multilateral Conventions in International Aviation". SSRN, (https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3295916, Erişim tarihi: 01.10.2021).
- Diederiks-Verschoor, I. H. Ph. (2012). P. Mendes de Leon, M. Butler (Revised by). *An Introduction to Air Law*. (Ninth Revised Edition). The Netherlands: Kluwer Law International.
- Dixon, M. (2007). *Textbook on International Law*. (6. Edition). Oxford: Oxford University Press.
- Erkiner, H. H. (2012). "Uluslararası Hukuk Düşüncesinde Klasik Öğretinin Kuruluşu: Hugo Grotius ve Postgrotien Yazarlar Samuel von Pufendorf, Richard Zouche, Cornelius van Bynkershoek ve Samuel Rachel'a İlişkin İnceleme ve Değerlendirme". *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 18(3), 3-140.
- Erson-Asar, B. (2019). "Uçuş Güvenliğine Bir Tehdit Olarak Kural Tanımaz Yolcu". H. Karagöz, K. S. Sirmen, B. Erson Asar (Editörler). *Sivil Havacılık Hukukunda Güncel Gelişmeler Sempozyumu*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- Evans, A. E. (1969). "Aircraft Hijacking: Its Cause and Cure". *The American Journal of International Law*, 63(4), 695-710.

- Ferreira-Snyma, A. (2007). "Sovereignty and the Changing Nature of Public International Law: Towards a World Law". *Comparative and International Law Journal of Southern Africa*, 40(3), 395-424.
- FitzGerald, G. F. (1971). "Toward Legal Suppression of Acts against Civil Aviation". *International Conciliation*, 39, 42-78.
- Fitzgerald, P. P. (2010). "Air Marshals: The Need for Legal Certainty". *Journal of Air Law and Commerce*, 75(2), 357-406.
- Gong, X. (2011). "The New Development of International Law on Civil Aviation Security: The Beijing Convention and Beijing Protocol of 2010". *Journal of East Asia and International Law*, 4(1), 232-234.
- Göknıl, M. N. (1951). *Hava Hukuku*. İstanbul: Fakülteler Matbaası.
- Göze, A. (2011). *Siyasal Düşünceler ve Yönetimler*. (Gözden Geçirilmiş, Yenilenmiş 13. Bası). İstanbul: Beta Basım yayım Dağıtım A. Ş.
- Grant, J. P. (January 2013). "Lockerbie Trial". *Max Planck Encyclopedias of International Law*, (<https://opil.ouplaw.com/search?sb=ae60869c-6d71-1014-90bf-c1927c3ed365>, Erişim tarihi: 03.01.2021).
- Grief, N. (1994). *Public International Law in the Airspace of the High Seas*. Dordrecht, The Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers.
- Gündüz, A. (2002). "Globalleşmenin Hukukî Boyutları". *Liberal Düşünce*, (25-26), 41-52.
- Gündüz, A. (2014). *Milletlerarası Hukuk*. R. V. Günel (Ed.). (Güncellenmiş ve Genişletilmiş 7. Baskı). İstanbul: Beta.
- Günel, R. V. (2010). *Uluslararası Havacılık Hukuku*. İstanbul: Beta Basım Yayın Dağıtım.
- Güneysu, G. (2011). "Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Hukuka Aykırı Eylemlerin Bastırılması Hakkındaki 2010 Pekin sözleşmesi". *Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi*, 7(83-84), 7-20.
- Hakyemez, Y. Ş. (2004). *Mutlak Monarşilerden Günümüze Egemenlik Kavramı: Doğuşu, Gelişimi, Kavramsal Çerçevesi ve Dönüşümü*. Ankara: Seçkin Yayıncılık San. Ve Tic. A.Ş.
- Harvard Research on International Law. (1935). "Draft Convention on Jurisdiction with respect to Crime". *American Journal of International Law*, 29.
- Hailbronner, K. (1981). "Civil Aviation, Unlawful Interference with". R. Bernhardt (Ed.). *Encyclopedia of Public International Law*, 57-61.
- Heere, W. P. (1999). "Problems of Jurisdiction in Air and Outer Space". *Air and Space Law*, 24(2), 65-81.
- Hillier, T. (1999). *Principles of Public International Law*. (2. Edition). London, Sydney: Cavendish Publishing.
- Hobe, S. (May, 2019). "Airspace". *Max Planck Encyclopedias of International Law*, (<https://opil.ouplaw.com/search?sb=ae60869c-6d71-1014-90bf-c1927c3ed365>, Erişim tarihi: 03.01.2021).
- Huang, J. (2017). "Security Regulations International Requirements". P. S. Dempsey, R. S. Jakhu (Editors). *Routledge Handbook of Public Aviation Law*. Oxon, New York: Routledge.

- Inazumi, M. (2005). *Universal Jurisdiction in Modern International Law: Expansion of National Jurisdiction for Prosecuting Serious Crimes under International Law*. Antwerpen-Oxford: Intersentia.
- International Civil Aviation Organization, Doc 10117 Manual on the Legal Aspects of Unruly and Disruptive Passengers, First Edition, 2019.
- Kahveci, M., Can, N. (2017). “İnsansız Hava Araçları: Tarihçesi, Tanımı, Dünyada ve Türkiye'deki Yasal Durumu”. *Selçuk Üniversitesi Mühendislik, Bilim ve Teknoloji Dergisi*, 5(4), 511-535.
- Kamminga, M. T. (November, 2012). “Extraterritoriality”. *Max Planck Encyclopedias of International Law*, (<https://opil.ouplaw.com/search?sb=ae60869c-6d71-1014-90bf-c1927c3ed365> adresinden, Erişim tarihi: 03.01.2021).
- Kapani, M. (2012). *Politika Bilimine Giriş*. Ankara: Bilgi Yayınevi.
- Kasapoğlu, C., Kırdemir, B. (2019). “Terör Tehdidinde Yeni Boyut: Drone Saldırıları ve Türkiye'nin Milli Güvenliğine İlişkin Gelişmeler”. *Dış Politika ve Güvenlik*, 3.
- Kojima, C. (April, 2011). “Hijacking”. *Max Planck Encyclopedias of International Law*, Web: <https://opil.ouplaw.com/search?sb=ae60869c-6d71-1014-90bf-c1927c3ed365> adresinden 3 Ocak 2021'de alınmıştır.
- Koskeniemi, M. (2005). *From Apology to Utopia The Structure of International Legal Argument Reissue with New Epilogue*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Köni, H. S. (1977). *Uçaklara Karşı Girişilen Eylemlerin Uluslararası Hukukta Doğurduğu Sorunlar*. Ankara: İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları.
- Kreß, C. (March, 2009). “International Criminal Law”. *Max Planck Encyclopedias of International Law*, (<https://opil.ouplaw.com/search?sb=ae60869c-6d71-1014-90bf-c1927c3ed365>, Erişim tarihi: 03.01.2021).
- Kurt, M. (1997). “Reconstructing Sovereignty: A Human Rights Perspective”. *Netherlands Quarterly of Human Rights*, 15(3), 267–290.
- Laos, N. K. (2000). “Fighting Terrorism: What Can International Law Do?”, *Perceptions: Journal of International Affairs*, 5(1).
- Lütem, İ. (1947). *Egemenlik Kavramı ve Devletlerarası Hukuk*. Ankara: Sakarya Basımevi.
- Lütem, İ. (1956). *Devletler Hukuku Dersleri I (Mahiyet, Gelişme, Kaynaklar, Şahıslar)*. Ankara: Balkanoğlu Matbaacılık Ltd. Şti.
- Mankiewicz, R. H. (1971). “The 1970 Hague Convention”. *Journal of Air Law and Commerce*, 37(2), 195-210.
- McCarthy, J. G. (1989). “The Passive Personality Principle and Its Use in Combatting International Terrorism”. *Fordham International Law Journal*, 13(3), 298-327.
- McClintock, M. C. (1973). “Skyjacking: Its Domestic Civil and Criminal Ramifications”. *Journal of Air Law and Commerce*, 39(1), 29-80.
- McLinton, S. S., Drury, D., Masocha, S., Savelsberg, H., Martin, L., Lushington, K. (2020). “‘Air Rage’: A Systematic review of Research on Disruptive Airline Passenger Behaviour 1985-2020”. *Journal of Airline and Airport Management*, 10(1), 31-49.
- McWhinney, E. (1971). “Address by Edward McWhinney”, *American Journal of International Law*, 65(4), 71-75.

- Mendes de Leon, P. (2002). "The Dynamics of Sovereignty and Jurisdiction in International Aviation Law". In G. Kreijen, M. Brus, J. Duursma, E. De Vos and J. Dugard. *State, Sovereignty, and International Governance*. Oxford: Oxford University Press, 483-495.
- Mendes de Leon, P., Scott, B. I. (2016). "An Analysis of Unmanned Aircraft Systems Under Air Law". A. Završnik (Editor). *Drones and Unmanned Aerial Systems: Legal and Social Implications for Security and Surveillance*. Switzerland: Springer.
- Meray, S. L. (1968). *Devletler Hukukuna Giriş Birinci Cilt*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.
- Meyer, J. A. (2010-2011). "Dual Illegality and Geoambiguous Law: A New Rule for Extraterritorial Application of U.S. Law". *Minnesota Law Review*, 95(1), 110-186.
- Milde M. (1986). "Interception of Civil Aviation vs. Misuse of Civil Aviation (Background of Amendment 27 to Annex 2)". *Annals of Air and Space Law*, 11.
- Milde, M. (2008). *International Air Law and ICAO*. Utrecht, Netherlands: Eleven Publishing.
- Moyo, M. P. (2015). "Final Report on the Obligation to Extradite or Prosecute (Aut Dedere Aut Judicare) (Int'l L. Comm'n)", *International Legal Materials*, 54(4), 758-779.
- Oduntan, G. (2012). *Sovereignty and Jurisdiction in the Airspace and Outer Space*. Oxon: Routledge.
- Oppenheim, L. (1952). *International Law: A Treatise, Vol.II: Disputes, War and Neutrality*. (Seventh Edition). Longmans, Green and Co.
- Orakhelashvili, A. (2015). "State Jurisdiction in International Law: Complexities of a Basic Concept". In A. Orakhelashvili (Ed.). *Research Handbook on Jurisdiction and Immunities in International Law*. Edward Elgar Publishing Limited, 1-49.
- Oxman, B. H. (1981). "Jurisdiction of States". R. Bernhardt (Ed.). *Encyclopedia of Public International Law*, 277-283.
- Oxman, B. H. (November, 2007). "Jurisdiction of States". *Max Planck Encyclopedias of International Law*, (<https://opil.ouplaw.com/search?sb=ae60869c-6d71-1014-90bf-c1927c3ed365>, Erişim tarihi: 03.01.2021).
- Öktem, E. (2004). "Uluslararası Hukukta Terörizm Tanım Sorunu ve Milli Bağımsızlık Hareketleri", *İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, 3(5), 133-147.
- Öktem, E. (2007). *Terörizm, İnsancıl Hukuk ve İnsan Hakları*. İstanbul: Derin Yayınları.
- Özman, M. A. (1964). "Devletlerin Egemenliği ve Milletlerarası Teşekküller". *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 21(1-4), 53-121.
- Paulus, A. L., Dienelt, A. (March 2010). "Lockerbie Cases (Libyan Arab Jamahiriya v United Kingdom and United States of America)". *Max Planck Encyclopedias of International Law*, para. 3, 12, (<https://opil.ouplaw.com/search?sb=ae60869c-6d71-1014-90bf-c1927c3ed365>, Erişim tarihi: 03.01.2021).
- Pazarcı, H. (2013). *Uluslararası Hukuk Dersleri 2. Kitap*. (Gözden Geçirilmiş 9. Bası). Ankara: Turhan Kitabevi.
- Pazarcı, H. (2019). *Uluslararası Hukuk Dersleri 3. Kitap*. (Tamamen Gözden Geçirilmiş, Güncellenmiş 6. Bası). Ankara: Turhan Kitabevi.

- Pazarcı, H. (2021). *Uluslararası Hukuk Dersleri 1. Kitap*. (Gözden Geçirilmiş 15. Bası). Ankara: Turhan Kitabevi.
- Piera, A., Gil, M. (2014). "Will the New ICAO Beijing Instruments Build a Chinese Wall for International Aviation Security", *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, 47, 145-237.
- Reisman, W. M. (1999). "Introduction". In W. M. Reisman (Ed.). *Jurisdiction in International Law*. Aldershot, Brookfield USA, Singapore, Sydney: Ashgate Publishing Limited, Dartmouth Publishing Company Limited, xi-xxiii.
- Ryngaert, C. (2015). "The concept of jurisdiction in international law". In A. Orakhelashvili (Ed.). *Research Handbook on Jurisdiction and Immunities in International Law*. Edward Elgar Publishing Limited.
- Ryngaert, C. (2015). *Jurisdiction in International Law*. (Second Edition). New York: Oxford University Press.
- Sang Yool, J. (2005). "A Legal Analysis of Aviation Security under the International Legal Regime", (Unpublished master's thesis), *McGill University*, Ottawa, Canada.
- Saraçlı, M. (2007). "Uluslararası Hukukta Terörizm". *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 11(1-2), 1049-1078.
- Schwab, W. P. (2001). "Air Rage: Screaming for International Uniformity". *The Transnational Lawyer*, 14(2), 401-433.
- Scott, B. (2016). "Key Provisions in Current Aviation Law". B. Custers (Editor). *The Future of Drone Use Opportunities and Threats from Ethical and Legal Perspectives*.
- Scott, B. I., Trimarchi, A. (2020). *Fundamentals of International Aviation Law and Policy*. Oxon: Routledge.
- Shen, J. (2000). "National Sovereignty and Human Rights in a Positive Law Context". *Brooklyn Journal of International Law*, 26(2), 417-446.
- Şahin, A. (2011). "Siyasal Düşünceler Tarihinde "Sınırlı Devlet" Fikrinin Kadimliği ya da Genel Kamu Hukuku Bağlamında İnsan, Özgürlük ve Devlet İktidarı Algısındaki Evrilme", *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 15(3), 311-362.
- Şerif, R. (1934). *Hava Hukuku*. İstanbul: Akşam Matbaası.
- Toluner, S. (1996). *Milletlerarası Hukuk Dersleri: Devletin Yetkisi (Yer ve Kişiler Bakımından Çevresi ve Niteliği)*. (Gözden Geçirilmiş 4. Bası'dan Tıpkı 5. Bası). İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A. Ş.
- Topal, A. H. (2005). "Uluslararası Terörizm ve Uluslararası Ceza Mahkemesi", *Uluslararası Hukuk ve Politika*, 1(3), 77-92.
- Uygun, O. (2003). "Küreselleşme ve Değişen Egemenlik Anlayışının Sosyal Haklara Etkisi". *Anayasa Yargısı*, 19(1), 11-45.
- Von Bogdany, A., M. Rau. (June, 2006). "Lotus, The". *Max Planck Encyclopedias of International Law*, para. 17, (<https://opil.ouplaw.com/search?sb=ae60869c-6d71-1014-90bf-c1927c3ed365>, Erişim tarihi: 03.01.2021).
- Walter, C. (April, 2011). "Terorism". *Max Planck Encyclopedias of International Law*, Web: <https://opil.ouplaw.com/search?sb=ae60869c-6d71-1014-90bf-c1927c3ed365> adresinden 3 Ocak 2021'de alınmıştır.

Zalucki, K. (2015). "Extraterritorial Jurisdiction in International Law". *International Community Law Review*, 17(4-5), 403-412.

ULUSLARARASI ANTLAŞMALAR VE BELGELER

2005 Protocol to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, No. 29004.

Bonn Declaration of 1978, (1978) 17:5 I.L.M. 1285 reproduced from the U.S. Weekly Compilation of Presidential Documents, Vol. 14, No. 29 (July 24, 1978).

Charter of the United Nations, 26 June 1945, 1 UNTS 16.

Convention Against Torture and Other Cruel, Inhuman or Degrading Treatment or Punishment, 10 December 1984, 1465 UNTS 85, No. 24841.

Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, 23 September 1971, 974 UNTS 177, No. 14118.

Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, 14 October 1971, 860 UNTS 105, No. 12325.

Convention on International Civil Aviation, 7 December 1944, 15 UNTS 295, No. 102.

Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 4 December 1969, 704 UNTS 219, No. 10106.

Convention on the High Seas, 29 April 1958, 450 UNTS 82, No. 6465.

Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, 01 March 1991, 2122 UNTS 359, No. 36984.

Convention on The Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation, 10 September 2010, No. 55859.

Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, 29 April 1958, 516 UNTS 206, No. 7477.

Council of Europe Convention on the Prevention of Terrorism, 16 May 2005, CETS 197.

European Convention on the Suppression of Terrorism, 27 January 1977, 1137 UNTS 93, No. 17828.

ILC 'Report of the International Law Commission on the Work of its Eighth Session' (4 July 1956) Un Doc. A/CN.4/104, 279.

International Civil Aviation Organization (Assembly, Executive Committee) 'ICAO Aviation Security Plan of Action Project 12: Legal, Study on Legal Measures to Cover the New and Emerging Threats to Civil Aviation, (24 September 2004) A35-WP/88 EX/29.

International Civil Aviation Organization (Assembly, Legal Commission) 'Acts or Offences of Concern to the International Aviation Community and Not Covered by Existing Air Law Instruments' (14 August 2007) A36-WP/12 LE/4.

International Civil Aviation Organization (International Conference on Air Law) 'Consolidated Text of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft (Tokyo, 1963) and the Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft (Montreal, 2014)' (4 April 2014), DCTC Doc No. 33.

International Civil Aviation Organization (Legal Committee) ‘The Draft Report of the Legal Committee (15 September 2009) LC/34-WP/4-1.

International Civil Aviation Organization (Secretary General) ‘Unmanned Aircraft Systems (UAS)’ (2011) Cir 328 AN/190.

International Civil Aviation Organization ‘International Conference on Air Law, Transport of Certain Materials Offence and The Use of Civil Aircraft for Proliferation Purposes’ (05 August 2010) DCAS Doc No. 10

International Civil Aviation Organization, ‘Report of the Special Sub-Committee on the Preparation of One or More Instruments Addressing New and Emerging Threats’ (3-6 July 2007) LC/SC-NET.

International Civil Aviation Organization, Annex 17: Security-Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference, Eleventh Edition, March 2020.

International Civil Aviation Organization, Annex 7: Aircraft Nationality and Registration Marks, Sixth Edition, July 2012.

International Convention for the Suppression of Acts of Nuclear Terrorism, 13 April 2005, 2445 UNTS 89, No. 44004.

Minutes, International Conference on Air Law, Montreal, September 1971, Volume I, ICAO Document 9081-LC/170-1.

Minutes, International Conference on Air Law, The Hague, December 1970, Volume I, ICAO Document LC/165-1.

Protocol for the suppression of unlawful acts of violence at airports serving international civil aviation, supplementary to the Convention of 23 September 1971, 24 February 1988, 1589 UNTS 474.

Protocol Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, 10 September 2010, No. 12325.

Regulation (EC) No 300/2008 on Common Rules in the Field Of Civil Aviation Security, 11 March 2008.

Report of the Secretary-General ‘Survey of multilateral instruments which may be of relevance for the work of the International Law Commission on the topic “The obligation to extradite or prosecute (aut dedere aut judicare)”’ (18 June 2010) UN Doc. (A/CN.4/630).

The International Air Services Transit Agreement, 7 December 1944, (Doc 7500).

The International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism, 9 December 1999, 2178 UNTS 197, No. 38349.

UNGA ‘Declaration on Principles of International Law concerning Friendly Relations and Cooperation among States in accordance with the Charter of the United Nations’ (24 October 1970) Un Doc. (A/RES/2625(XXV)).

UNGA ‘Draft Declaration on Rights and Duties of States’ (6 December 1949) Un Doc. (A/RES/375(IV)).

UNGA ‘Forcible Diversion of Civil Aircraft in Flight’ (12 December 1969) Un Doc. (A/RES/2551(XXIV)).

UNGA ‘Measures to Prevent International Terrorism Which Endangers or Takes Innocent Human Lives or Jeopardizes Fundamental Freedoms and Study of the Underlying Causes of Those Forms of Terrorism and Acts of Violence Which Lie in Misery, Frustration, Grievance and Despair and Which Cause Some People to Sacrifice Human Lives, Including Their Own, in an Attempt to Effect Radical Changes : Resolution/Adopted by the General Assembly’ (9 December 1985) Un Doc. A/RES/40/61.

UNGA ‘Report of the International Law Commission’ (5 May–6 June and 7 July–8 August 2014) 66th Session Supp No. 10 Un Doc. (A/69/10).

United Nations Convention on the Law of the Sea, 10 December 1982, 1833 UNTS 396, No. 3136.

UNSC ‘Condemning the terrorist attacks of 11 September 2001 in New York, Washington, D.C. and Pennsylvania, United States of America’ (12 September 2001) Un Doc. (S/RES/1368(2001)).

UNSC ‘Marking of Plastic or Sheet Explosives for the Purpose of Detection’ (14 June 1989) Un Doc. (S/RES/635(1989)).

UNSC ‘Marking of Plastic or Sheet Explosives for the Purpose of Detection’ (14 June 1989) Un Doc. S/RES/635(1989).

UNSC ‘The Situation Created by Increasing Incidents Involving the Hijacking of Commercial Aircraft’ (9 September 1970) Un Doc S/INF/25.

UNSC Res 1373 (28 September 2001) UN Doc S/RES/1373.

UNSC Res 731 (21 January 1992) UN Doc S/RES/731.

UNSC Res 748 (31 March 1992) UN Doc S/RES/748.

Vienna Convention on the Law of Treaties, 23 May 1969, 1155 UNTS 331, No. 18232.

ULUSLARARASI MAHKEME KARARLARI

(2000-2001). “The Lockerbie Trial in the High Court of Justiciary of Scotland Sitting at Camp Zeist”. *Yearbook of Islamic and Middle Eastern Law*, 7.

Accordance with International Law of the Unilateral Declaration of Independence in Respect of Kosovo, Advisory Opinion, ICJ Reports 2010.

International Civil Aviation Organization (Legal Committee) ‘Draft Protocol to the Montreal Convention, Transport Offences’ (17 September 2009) LC/34-WP/2-2.

Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America), Merits, ICJ Reports 1986.

Nationality Decrees Issued in Tunis and Morocco (Secretary General of the League of Nations), Advisory Opinion, PCIJ Rep Series B, No: 4, 1923

Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United States of America) Preliminary Objections, Judgment of 27 February 1998, ICJ Reports 1998.

Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United Kingdom), Preliminary Objections, Judgment, ICJ Reports 1998.

Questions relating to the Obligation to Prosecute or Extradite (Belgium v. Senegal), Judgment, ICJ Reports 2012.

The Case of the S.S. "Lotus" (France v. Turkey), Judgment, Judgment No 9, PCIJ Series A No. 17, 1927.

İNTERNET KAYNAKLARI

Administrative Package for Ratification of or Accession to the Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation (Beijing Convention 2010), (https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/Beijing_Convention_EN.pdf, Erişim tarihi: 02.09.2022).

Council of Europe, Chart of signatures and ratifications of Treaty 090, (<https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list?module=signatures-by-treaty&treaty=090>, Erişim tarihi: 05.05.2022.)

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Havacılık Terimleri Sözlüğü, (<https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Sozluk.aspx?Tip=ENTR&Terim=T>, Erişim tarihi: 24.03.2022).

EUROCONTROL. *About Us*. (<https://www.eurocontrol.int/about-us>, Erişim tarihi: 21.09.2022)

Gorman, S., Dreazen, Y. J., Cole, A. Insurgents Hack U.S. Drones, The Wall Street Journal, 17 December 2009, (<https://www.wsj.com/articles/SB126102247889095011>, Erişim tarihi: 13.09.2022).

<https://www.milliyet.com.tr/dunya/ayakkabi-bombasi-dusurmus-369538>, Erişim tarihi: 13.04.2021.

IATA. (2012). *Guidance on Unruly Passenger Prevention and Management*, 1st Edition, (<https://3rxg9qea18zhtl6s2u8jammft-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2013/10/Guidance-On-Unruly-Passenger-Prevention-And-Management-1st-Edition.pdf>, Erişim tarihi: 06.09.2022).

International Air Transport Association, Unruly Passengers Fact Sheet, June 2022, (<https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/fact-sheet---unruly-passengers/>, Erişim tarihi: 06.09.2022).

Şimşek, A., Karaman, N. PKK'nın Drone Üssü Mahmur'da. Sabah Gazetesi. 15 Kasım 2018, (<https://www.sabah.com.tr/gundem/2018/11/15/pkknin-drone-ussu-mahmurda>, Erişim tarihi: 13.09.2022)

Türk Dil Kurumu Sözlükleri, (<https://sozluk.gov.tr/>, Erişim tarihi: 13.09.2022).



ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : Kahraman, Azime Ayça
Uyruğu : TC
Doğum tarihi ve yeri :
Medeni hali :
Telefon :
Faks :
e-mail :



Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet tarihi
Yüksek lisans	Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü	2014
Lisans	Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi	2010
Lise	Muğla Anadolu Lisesi	2006

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
2011-2018	Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi	Arş. Gör.
2018-halen	Ankara Hacı Bayram Veli Üni. Hukuk Fak.	Arş. Gör.

Yabancı Dil

İngilizce

Yayınlar

Uçar, A. A. (2016). *Uluslararası Hukuk Kuralları Çerçevesinde Nükleer Silah Kullanımı*.
Ankara: Adalet Yayınevi.

