



ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK TEŞKİLATI ICAO

Emre KÖK

TUSAŞ

Havacılık, hata toleranslarının azlığı, kaza-kırım-arıza sonuçlarının ağır olması, yüksek teknoloji kullanımının yoğunluğu, stratejik önem taşıması gibi sebeplerle, tüm dünyada devlet denetiminin en yüksek olduğu sektörlerden biridir.

Devletler, havacılığın sağlıklı ve emniyetli şekilde yapılması amacıyla, havacılıkta çalışan personelin niteliklerinden hava araçlarının teknik özelliklerine, hava alanı şartlarından tehlikeli maddelerin hava yoluyla taşınmasına kadar tüm havacılık konularında detaylı ve iyi tanımlanmış kurallar ve standartlar geliştirmişler, bu kurallara harfiyen uyulmasını sağlamak için de çeşitli organizasyonlar kurmuşlardır. İsmi ve teşkilat yapısı ülkeden ülkeye farklılıklar gösterse de, bu organizasyonlar; o devletin hava sahası içinde gerçekleştirilen her türlü havacılık faaliyeti için Sivil Havacılık otoritesi olarak devleti temsil ederler.

Ancak, havacılığın uçak imalatından uçuş operasyonlarına kadar uluslar arası bir yapısı olması, ülkelerin kendi hava sahaları içerisinde geçerli olan kurallar sistematığının yetersiz kalmasına yol açmıştır. Örneğin, kendi ülkesinde imalat yapmak üzere yetki almış bir uçak imalatçısı, başka bir ülkenin yerel standartlarına göre imal edilmiş bir aviyoniği geliştirmekte olduğu uçaklarında kullanmak istediğinde, ithal edeceği parçanın milli havacılık standartlarına uygunluğunu ispat etmesi gerekeceğinden, büyük sıkıntılarla karşılaşacak, belki de o parçanın kendi ülkesinde yeniden sertifikasyon sürecinden geçmesi gerekecektir. Bu durum, Devletlerin dikkatlerini Milli havacılık kurallarını birbirleri ile uyumlandırılması ihtiyacına çekmiştir.

Aslında havacılığın Uluslar arası anlaşmalarla geliştirilmesi konusunda atılan ilk adımlar, oldukça eskiye dayanmaktadır. Paris' te imzalanan hava seyrüseferlerinin tanzimine müteallik anlaşma (Paris Anlaşması) 13 Ekim 1919; Havana'da imzalanan ticari havacılık anlaşması (Havana Anlaşması) 20 Şubat 1928 tarihlidir. Ancak, havacılık faaliyetlerinin ülkeden ülkeye büyük değişiklikler göstermeyen, birbiri ile uyumlu genel standartlarla kavuşturulması; özellikle İkinci Dünya Savaşı sırasında havacılık sektöründe yaşanan büyük teknolojik gelişmeler sonucunda, hava nakliyatının birden toplam taşımacılığın içinde önemli bir yer edinmesiyle kaçınılmaz bir ihtiyaç hali almıştır.

Havacılık kurallarının, tekniklerinin, uygulamalarının Milli olmaktan çıkartılarak Uluslar arası ölçeğe getirilmesi, Uluslar arası geçerliliği olan mantıklı, kabul görecekt standartlara ulaşılması için sağ duyulu devletler bir araya gelerek, çeşitli uluslar arası kuruluşlar teşkil etmişlerdir. Bu kuruluşların konularında gösterdikleri üstün faaliyetler sonunda; araştırma, mevzuat geliştirme, sertifikasyon, denetleme ve hava seyrüseferini kolaylaştırma gibi konularda büyük gelişmeler sağlanmış, çok büyük ekonomik kayıplar önlenmiş, işbirlikleri ve ortak uygulamaların artması sonucu daha geçerli ve güçlü emniyet standartlarına ulaşarak havacılığın daha güvenli ve rahat olması da sağlanmıştır.

Çok özet olarak ortaya çıkış sebeplerinden yukarıda bahsedilen kurumların başında, ICAO gelmektedir.

ICAO'nun Kuruluşu

İkinci dünya savaşının sona ermesiyle birlikte, 7 Aralık 1944 tarihinde müttefikler ve savaşta tarafsız kalan devletlerden 52 tanesi ABD'nin Şikago kentinde bir araya gelerek, milletler arası havacılığın geliştirilmesi amacıyla bir konvansiyon üzerinde anlaşmaya varmışlardır. Şikago Konvansiyonu olarak bilinen bu anlaşmanın ön sözü, şöyledir:

"Milletler arası Sivil Havacılığın müstakbel inkişafının, dünya devletleri ve milletleri arasında dostluk ve anlayış yaratmaya ve muhafazaya büyük ölçüde yardım edebileceğini; bunun suistimali ise genel güvenliğe bir tehdit teşkil edebileceğini;

Dünya sulhunun dayandığı devletler ve milletler arasındaki ihtilafları bertaraf etmenin ve işbirliğini teşvikin arzuya şayan olduğunu göz önünde tutarak;

Aşağıda imzaları bulunan hükümetler, Milletler arası Sivil Havacılığın emin ve muntazam bir tarzda inkişaf edebilmesi ve hava ulaştırma servislerinin müsavi imkanlar esası üzerine tesisi ile sağlam ve ekonomik bir şekilde işletilebilmesi için bazı prensip ve düzenlemeler hususunda mutabık kalmışlar ve bu maksatla işbu anlaşmayı akteylemişlerdir."

Anlaşma metni, toplam dört kısımdan ve büyük önem taşıyan on sekiz Ek'ten oluşmuştur. Anlaşmanın birinci kısmı, Hava Seyrüseferi ile ilgili genel esasları düzenlemektedir.

İkinci kısım, bu konvansiyonda belirtilen her türlü hususun uygulanmasını sağlayacak bir organizasyonun kurulduğunu belirtmektedir: Beynelmillel Sivil

Havacılık Teşkilatı, (ICAO International Civil Aviation Organization). Bu organizasyonun resmîyet kazanabilmesi, Konvansiyonu imzalayan 52 devletin Millet Meclislerinin yarısının onaylamasına bağlanmış, gereken 26 onay sayısına 5 Mart 1947 tarihinde ulaşılmıştır. Aynı yılın Ekim ayında ICAO, Birleşmiş Milletler (UNITED NATIONS - UN)'in Ekonomik ve Sosyal Konseyi (Economic and Social Council - ESOSOC)'ne bağlı bir kuruluş statüsü kazanmıştır.

Anlaşmanın üçüncü kısmı, Hava Yolları ve Hava Limanları gibi tesislerle ilgili devlet sorumluluklarını, dördüncü kısım, Nihai Hükümler başlığı ile anlaşmanın imzası, yürürlüğe girişi gibi genel hususları içerir.

ICAO tarafından tüm dünyada geçerli "ICAO Havacılık Mevzuatı" olmak üzere geliştirilmiş kurallar ve tavsiye niteliğindeki maddeler, Anlaşmanın Ek'ler (Annex) bölümünde yer alır. Bu kurallar, hukuki veya idari olmaktan çok, teknik temellere dayanmaktadır. 1944'ten günümüze sürekli geliştirilerek ve güncellenerek gelmişlerdir.

Şikago Konvansiyonunun Genel Prensipleri

Şikago Konvansiyonu ile konulan en önemli prensip, anlaşmaya taraf olan (Akid) devletlerin, her devletin kendi hava sahası üzerinde tam ve münhasır egemenliğe sahip olduğunu kabul etmelerini içeren birinci maddedir. İkinci maddeye göre, anlaşmanın hükümleri Sivil hava taşımacılığı araçları için geçerli olacak, askeri, gümrük ve zabıta hizmetlerinde kullanılan devlet hava nakil araçları bu kapsam dışında değerlendirilecektir. Devlet hava nakil araçları ancak özel izin alınması kaydıyla başka bir devlet üzerinden uçabilir veya inebilir. Yedinci madde, her devletin kendi ülkesi dahilindeki iki nokta arasında ücret karşılığı yolcu, yük ve posta taşımacılığı yapma hakkını (kabotaj) tescil eder. Madde 15, hava limanı, meteorolojik servisler ve radyo hizmeti gibi seyrüsefer kolaylıklarından Milli ve diğer Akid devletlere ait hava araçlarının aynı şekilde yararlandırılmasını, meydan harçları ve benzeri ücretlerin de aynı uygulanmasını düzenler. 17. Maddeye göre, hava araçları ait oldukları ülkenin uçak siciline kaydedilir, o devletin tabiiyetine haiz olur ve o devletin kanun ve nizamlarına tabidir. 25. Maddeye göre, devletler kendi hava sahaları içinde tehlikede olan veya kaza geçiren bir hava nakil aracına her türlü yardımı yapmak, kaybolan bir hava aracının bulunması için gereken her tedbiri almak zorundadırlar. Madde 29-36, hava araçlarında bulunması gereken belgeleri, 37-42 hava araçları ve personelin sahip olması gereken nitelikleri tanımlar.

ICAO'nun Amaçları ve Faaliyet Konuları:

ICAO'nun amaç ve hedefleri, Şikago Konvansiyonu paralelinde şöyle şekillendirilmiştir:

Uluslar arası hava seyrüseferi teknik ve prensiplerini ve uluslar arası hava nakliyatını planlama ve geliştirme yoluyla,

- a) Sivil Havacılığın Dünya çapında güvenli ve düzenli gelişimini sağlamak,
- b) Hava aracı tasarımı sanatını desteklemek ve hava araçlarının barışçıl amaçlarla işletilmesine katkıda bulunmak
- c) Uluslar arası Sivil Havacılık kullanımı için hava yolları, hava alanları ve hava seyrüseferi tesislerinin geliştirilmesini cesaretlendirmek
- d) Dünya insanların güvenli, düzenli, verimli ve ekonomik hava taşımacılığı ihtiyacını karşılamak
- e) Anlamsız ve gereksiz rekabet sonucu ekonomik kayıplar oluşmasına engel olmak
- f) Üye ülkelerin haklarının tam olarak korunduğundan ve her devletin uluslar arası hava taşımacılığı yapabilmek için adil şartlara sahip olduğundan emin olmak
- g) Üye ülkeler arasında ayrımcılığı önlemek
- h) Uluslar arası hava seyrüseferinin uçuş güvenliğini artırmak
- i) Uluslar arası havacılık biliminin (aeronautics) tüm konularının genel gelişimini desteklemek.

ICAO, bu hedeflere ulaşmak için aşağıda belirtilen konularda çalışmaları yapmaktadır:

A Havacılıkta Ortak Standartların Kullanılması (Standardizasyon)

¥ Geleceğin Seyrüsefer Sisteminin Oluşturulması (CNS/ATM)

¥ Bölgesel Planlama

¥ Kolaylıkların Geliştirilmesi (Fasilitasyon)

¥ Ekonomi

¶ Gelişme İçin Teknik İşbirlikleri

A Kanun Çalışmaları

ICAO, Milli uygulamaların büyük bir hızla terk edilip, yerine Uluslar arası standartların konulduğu günümüz dünyasının temellerinin havacılık sektöründe 50 yıl önce atıldığını ve havacılığın sadece teknolojik anlamda değil, sosyolojik olarak da öncü sektör olduğunu gösteren en güzel örnektir.