

KAMU HUKUKU

Yasal Düzenlemeler Işığında Hava Hukukunun Tarihsel Gelişimi ve İlk Türk Hava Hukuku Metni*

Historical Development of Air Law in the Light of Legal Regulations and the First Turkish Air Law Text

Turan YILDIRIM** Ar. Gör. Ömer Faruk EROL***

ABSTRACT

The development of air law is in accordance with legal regulations as it is in every branch of law. In first stage, states around the world forbid aviation activity. After that, aviation activities were allowed and some states have begun to be active in aviation activities. Activities related to Turkish civil aviation and legal regulations for these activities will be explained.

Keywords: Administrative law, Air law, Civil aviation.

I. Genel Olarak Havacılığa İlk Yaklaşım

Uçabilmek, insanoğlunun hayallerinden biridir. Bu uçabilme isteğinin esin kaynağı ise tüy ve kanatlarıyla uçabilen kuşlar olduğu ifade edilmektedir.¹ İnsanoğlu özgür ve / veya farklı olabilmeyi belki de uçabilmekte bulmuş ve bunu gerçekleştirmek için uçma girişimlerinde bulunmuştur.

* Bumakale Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Doktora Programı kapsamında hazırlanan “İdarenin Sivil Havacılık Faaliyetleri” isimli doktora tezinden üretilmiştir. Makale gönderim tarihi: 17.03.2017. Makale kabul tarihi: 03.04.2017.

** Prof. Dr., Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi İdare Hukuku Anabilim Dalı öğretim üyesi. Yazar, bu çalışmaya doğrudan katkı sunmamış; Marmara Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliği'nin 28. maddesi gereği makalede ortak yazar olarak yer almıştır. İletişim: Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Haydarpaşa Yerleşkesi, Selimiye Mh. Tıbbiye Caddesi No: 38 Haydarpaşa 34668 Üsküdar-İstanbul.

*** Arş. Gör., İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesi İdare Hukuku Anabilim Dalı. İletişim: erolomerfaruk@gmail.com.

1 R.G. Grant, *Flight: 100 Years of Aviation*, DK Publishing, New York, USA, 2007, s. 10.

Uçabilme girişimleri ya da bir başka söyleyişle ilk havacılık faaliyetleri, yöneticilerin takdir ve hayranlığını kazanmasına karşın korku ve endişe duymalarına neden olmuştur. Bu nedenle, yöneticiler, ilk uçuş denemelerine karşı emniyet saikiyle hareket ederek gerekli tedbirleri almış ve bu denemeleri “tehlikeli” adederek bundan doğabilecek zararları engelleme yoluna gitmiştir.²

Devletin havacılığa yaklaşımı ilk olarak menfi yönde olmuş, yapılan ilk yasal düzenlemeler havacılık faaliyetlerini teşvik etmek yerine kontrol altına almak yönünde olmuştur. Zaman içinde havacılık faaliyetlerinin ekonomi ve milli savunmadaki önemi anlaşılmış; devletler bu sefer teşvik edici düzenlemeler yapmıştır.³

Sivil havacılık faaliyetlerinin artması sonucunda, idarenin bu faaliyetleri düzenleyebilmesi ve denetleyebilmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu ihtiyaç doğrultusunda yapılan havacılığa ilişkin ilk yasal düzenlemeler ise yasaklama yönünde olmuştur.

Yasaklama yönündeki ilk yasal düzenleme, Fransa’da yapılmıştır. 1784 yılında Paris Polis Müdürü Lenoir tarafından ruhsat almadan balonla havalanma yasaklanmış; 1819 yılında ise Polis Müdürü Angles, bir emirname ile balonlarda paraşüt bulundurulmasını ve hasat süresi bitmeden havalanmalarını düzenlemiştir.⁴

Fransa’daki balon faaliyetleri zamanla gelişmiş ve sınır aşan bir duruma gelmiştir. 1909 yılında Fransız havacısı Blériot’nun Mans’ı geçmesi üzerine İngiltere, “imparatorluğun emniyeti ve korunması” amacıyla “*Aerial Navigation Act*” kanununu yayımlayarak hava yoluyla seyahati sıkı kurallara tabi tutmuş ve kimi yerlerde ise yasaklamıştır.⁵

Yakın dönemlerde gerçekleşen bu faaliyetlerin yanı sıra tarihin hemen her döneminde ve tüm toplumlarda havacılık faaliyetine ve uçmaya çalışan insanlara ilişkin efsaneler ve maceracı insanlar tarafından uçuş girişimleri olduğu ifade edilmiştir.⁶

Osmanlı Devleti döneminde de benzer bir durum bulunmaktadır. Rivayete göre iki önemli havacı olan Hezarfen Ahmet Çelebi ve Lâgarî Hasan Çelebi, ilk defa havacılık faaliyetlerinde bulunmuştur.

2 Tahir Çağa, *Hava Hukuku Cild I: Genel*, Doğan Kardeş Matbaacılık, İstanbul, 1963, s. 16.

3 Çağa, s. 16.

4 Mazhar Nedim Göknil, *Hava Hukuku*, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1951, s. 14.

5 Çağa, s. 17.

6 Detaylı bilgi için bakınız: Charles Harvard Gibbs-Smith, *A History of Flying*, London, 1953, s. 23 vd; Maurice John Bernard Davy, *Interpretive History of Flight*, His Majesty’s Stationery Office, London, 1937, s. 9 vd.

Hezarfen Ahmet Çelebi hakkında Evliya Çelebi'nin Seyahatnamesi'nde yer alan bilgiler şu şekildedir: “*Evvela, Okmeydanının minberi üzerinde, rüzgârın şiddetinden kartal kanatları ile sekiz, dokuz kere havada uçarak talim etmiştir. Sonra Sultan Murad Han Sarayburnu'nda Sinan Paşa Köşkü'nde seyrederken, Galata Kulesi'nin taa tepesinden lodos rüzgârı ile uçarak, Üsküdar'da Doğan-cılar meydanına inmiştir. Sonra Murad Han, kendisine bir kese altın ihsan ederek: “Bu adam pek korkulacak bir adamdır. Her ne isterse, elinden geliyor. Böyle kimselerin durması doğru değil.” diye Cezayir'e sürmüştür. Orada vefat eyledi.*”⁷

Lâgarî Hasan Çelebi hakkında Seyahatnamede yer alan bilgiler ise şu şekildedir: “*Murad Hanın Kaya Sultan adlı yıldız gibi temiz kızı doğduğu gece akika şenliği oldu. Bu Lâgarî Hasan, elli okka barut macunundan, yedi kollu bir fişenk icat etti. Sarayburnu'nda hünkâr huzurunda fişenge bindi. Talebeleri fişe-ği ateşlediler. Lâgarî: “Padişâhum Allaha ısmarladım. İsa nebî ile konuşmaya gidiyorum!” diyerek duâlar ederek göklere doğru çıktı. Yanında olan fişenkleri ateş edip deniz yüzünü aydınlattı. Gökkubbede büyük fişenklerin barutu kalmayıp da yere doğru inerken, ellerinde olan kartal kanatlarını açıp Sinan Paşa köşkü önünde denize indi. Oradan yüzerek çıplak olarak padişahın huzuruna geldi. Yeri öperek “Padişahım! İsa nebî sana selam eyledi.” diye şakaya başladı. Bir kese akça ihsan olunup yetmiş akça ile sipahi yazıldı: Sonra Kırım'da Selamet-Giray Hana gidip orada vefat eyledi. Rahmetli Yakın dostumdu. Allah rahmet eyleye.*”⁸

II. Türkiye'de Havacılığa Yaklaşım ve Yasal Düzenlemeler

İdare hukukunda kural yetkisizliktir⁹ ve idare yasal düzenlemeler ile yetkili olabilmektedir. Bu nedenle, kanunla yetkili kılınmadığı müddetçe idare herhangi bir işlem yapamaz.¹⁰ Kanuni idare ilkesi¹¹ olarak ortaya konulan bu kural gereğince, idarenin, havacılık faaliyetlerini düzenlemesi ve denetleyebilmesi için idari teşkilata ve kanuni düzenlemelere ihtiyaç duyduğunu söyleyebiliriz.

Ülkemizdeki havacılığa ilk yaklaşım diğer ülkelerdeki gibi yasaklama yönün-

7 Zuhuri Danışman, Evliya Çelebi Seyahatnamesi, 1969, s. 335 Aktaran: Ülkü Çelik Şavk, *Sorularla Evliya Çelebi: İnsanlı Tarihine Yön Veren 20 Kişiden Biri*, Hacettepe Üniversitesi, Ankara, 2011, s. 35.

8 Danışman, 1969, s. 335 Aktaran: Şavk, s. 37.

9 Yıldızhan Yayla, *İdare Hukuku*, Beta Basım, İstanbul, 2009, s. 117.

10 Turan Yıldırım, (Turan Yıldırım, Melikşah Yasin, Nur Kaman, H. Eyüp Özdemir, Gül Üstün, Özge Okay Tekinsoy), *İdare Hukuku*, 6.bs., XII Levha Yayıncılık, İstanbul, 2015, s. 435.

11 “Kanuni idare ilkesi iki boyut içermektedir. Birincisi, idarenin kuruluşunun kanunla düzenlenmesi, ikincisi ise idarenin görevlerinin kanunlarda gösterilmesidir.” Turan Yıldırım, *Türkiye'nin İdare Teşkilatı*, 2.bs., Alkım Yayınevi, İstanbul, 1999, s. 3.

de olmuştur. Daha sonra yapılan yasal düzenlemeler ile idare bu faaliyeti yapan konuma geçmiştir. Bu açıdan bakıldığında, diğer devletlerin tutumlarıyla benzerlik bulunmaktadır. Türkiye'deki havacılığa ilişkin kanuni düzenlemeleri, tarihsel gelişimine göre kısaca inceleyeceğiz.

Türkiye'de hava hukukuna ait ilk yasal düzenlemenin 22 Mayıs 1330 tarihli **"Sefain-i Havaiyeye ait Menâtik-ı Memnua Nizamnamesi"** olduğu ifade edilmektedir.¹² 19 maddeden oluşan bu nizamnamede¹³, Memâliki Osmaniyeye hava yoluyla girmek isteyen yabancıların kendi devletinin onayladığı bir dilekçe ile mahalli Osmanlı elçiliğine veya konsolosluklarına vereceği; bu dilekçeye ek olarak uçuş aletinin, kendisinin ve diğer yabancıların fotoğraflarını ve uçuş aletinin cinsini, şeklini ve rengini de bildireceği; dilekçenin elçilik tarafından Hariciye Nezareti aracılığıyla Harbiye ve Bahriye Nezaretlerine gönderileceği ve bu iki nezaretin talebi inceleyeceği; izin verilmesi halinde yasak olan bölgelerin haritası ve uçuş aletinin izleyeceği rotanın belirtileceği düzenlenmiştir. Ayrıca bu rotadan beş kilometre uzakta bir yere inilmesi halinde yabancıların ve uçağın tutuklanacağı; seferberlik ilanından sonra ise hava yoluyla seyahatin yasak olduğu da belirtilmiştir.¹⁴

Hava hukukumuzda ait ikinci düzenleme ise, 9 Eylül 1341 (1925) tarih ve 2455 sayılı kararname ile kabul edilen **"Seyrüsefer-i Havai Talimatnamesi"**dir. 35 maddeden oluşan bu talimatname, daha çok hava amme hukukuna ilişkin düzenlemeler içermektedir.¹⁵ Talimatnamede yer alan bölümler şunlardır:¹⁶ 1) Hava Sınırları ve Yasak Bölgeler, 2) Uçma Hakkı, Hava Yolları ve Uçak Kapıları, 3) Askeri Olan ve Olmayan Hava Gemilerine İlişkin Kurallar, 4) Boğazlar Bölgesi, 5) Uçak Alanları, İniş ve Kalkış, 6) Fennî Emniyet Belgeleri ile Siyasi, İdari ve Ticari Belgeler.¹⁷

Türkiye, 24 Temmuz 1923 tarihinde imzaladığı Lozan Barış Antlaşması'nın 100. maddesi ile 1919 Paris Sözleşmesi'ne katılmayı kabul etmiştir. Antlaşmanın 100. maddesi şu şekilde düzenlenmiştir: *"Türkiye atide tadat olunan Mukavele-name veya İtilâf-namelere iltihak veya onları tasdik eylemeği taahhüt eyler:*

12 Çağa, s. 64. Öte yandan, Cemil Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku: Cilt 1*, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul, 1948, s. 36; ve Mazhar Nedim Göknil, *Hava Hukuku Notları*, İbrahim Horoz Basımevi, İstanbul, 1947, s. 107.'de söz konusu nizamnamenin tarihi 24 Mayıs 1330 olarak belirtilmiştir.

13 1924 Teşkilât-ı Esâsiyye Kanûnu'nun 52. maddesinde nizamnamelere ilişkin düzenleme yer almaktadır. Nizamnamelerin hukuki niteliği ve tâbi olduğu hukuki rejim hakkında detaylı inceleme için bkz: Ali Fuat Bağgil, *Türkiye Teşkilât Hukukunda Nizamname Mefhumu Ve Nizamnamelerin Mahiyeti Ve Tâbi Olduğu Hukukî Rejim*, Kenan Basımevi, İstanbul, 1939.

14 Çağa, s. 64; Bilsel, s. 37.

15 Çağa, s. 65.

16 Bilsel, s. 33.

17 Seyrüsefer-i Havai Talimatnamesi tam metni için bakınız: Göknil, *Hava Hukuku Notları*, s. 102 vd.

... 13- 1 Mayıs 1920 tarihli Protokol ahkâmını tatbikan vaziyeti coğrafiyesinin iktiza ettirdiği tadilâta, Türkiye nail olduğunu gördüğü takdirde seyahati havaiyenin tanzimine dair olan 13 teşrinievel 1919 tarihli Mukavelename".¹⁸ 1925 Seyrüsefer-i Havai Talimatnamesinin 1919 Paris Sözleşmesinin genel hükümlerine göre yapılması¹⁹ ve talimatnamenin içeriğinin Paris Sözleşmesi ile benzer yönde düzenlenmeler içermesi nedeniyle²⁰ talimatname ile sözleşmeye fiilen katıldığı ifade edilmektedir.²¹

Hava hukukumuzda ait ilk kanun²² ise 20 Mayıs 1933 tarih ve 2186 sayılı "**Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi Teşkilatı Hakkında Kanun**"dur.²³ Daha sonra bu kanunun mülga eden 3 Haziran 1938 tarih ve 3424 sayılı "**Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü Teşkilât Kanunu**"²⁴ yapılmıştır.

Havacılıkla ilgili merkezi idarede teşkilatlanmanın seyrine ilişkin yasal düzenlemeler ise şu şekildedir: 2251 sayılı kanunla İktisat Vekâletinde "Deniz ve Hava İşleri Müsteşarlığı" kurulmuş, daha sonra bu düzenleme 2450 sayılı kanunla değiştirilerek yine aynı bakanlık teşkilatı içinde "Hava Ticaret İşleri Müdürlüğü" kurulmuştur. Nihayet 27 Mayıs 1939 tarih ve 3613 sayılı "**Münakalât Vekâleti Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun**"²⁵ ile Münakalât Vekâleti bünyesinde "Hava Yolları Umum Müdürlüğü" ihdas edilmiştir. Ancak 1939 yılında havacılık işlerinin niteliğine uygun bir bakanlık bünyesinde teşkilat kurularak düzenlendiğini söyleyebiliriz.²⁶

1954 – 1956 yılları arasında, Devlet, sivil havacılık faaliyetlerinde niteliği gereği ayrıma giderek ve idari teşkilatları ayrı ayrı düzenlemiştir:

10 Mart 1954 tarih ve 6382 sayılı Kanunla²⁷ Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde "Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı" ihdas edilmiştir.

18 Düstur: Üçüncü Tertip, Cilt 5: 11 Ağustos 1339 – 19 Teşrinievel 1340, Necmi İstikbal Matbaası, İstanbul, 1931, s.100 vd. (<http://www.ttk.gov.tr/templates/resimler/File/ktpbelge/antlasmalar/lozan/lozan62-111.pdf>) (Erişim Tarihi: 21.04.2014).

19 Bilsel, s. 33.

20 Reşat Volkan Günel, "Açık Semalar" Antlaşmaları Sürecinde Uluslararası Havacılık Hukuku (Eleştirel Yaklaşım), Beta Basım Yayım, İstanbul, 2010, s. 210.

21 Göknil, *Hava Hukuku Notları*, s. 52. Yazar tarafından kullanılan "fiilen katılma" ifadesini, Paris Sözleşmesi'nde düzenlenen hükümlerin, yasal düzenleme yapılarak fiilen uygulamaya geçirilmesi olarak anlamlandırabiliriz.

22 Çağa, s. 68.

23 27 Mayıs 1933 tarih ve 2411 sayılı Resmi Gazete.

24 14 Haziran 1933 tarih ve 3933 sayılı Resmi Gazete.

25 31 Mayıs 1939 tarih ve 4220 sayılı Resmi Gazete.

26 Çağa, s. 70.

27 Ulaştırma Vekâleti Görevleri ve Kuruluşu Hakkındaki 4770 Sayılı Kanunda Değişiklik Yapılmasına ve Bu Kanuna Bazı Maddeler Eklenmesine Dair Kanun, 20 Mart 1954 tarih ve 8663 sayılı Resmi Gazete.

21 Mayıs 1955 tarih ve 6623 sayılı “**Türk Havayolları Anonim Ortaklığı Kanunu**”²⁸ ile hükümete yetki verilmiş ve Bakanlar Kurulunun 20 Şubat 1956 tarih ve 4/6742 sayılı kararnamesi²⁹ ile “Türk Havayolları Anonim Ortaklığı” kurulmuştur.

28 Şubat 1956 tarih ve 6686 sayılı “**Devlet Hava Meydanları İşletmesi Umum Müdürlüğü Teşkilât ve Vazifeleri hakkında Kanun**”^{u30} ile “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Umum Müdürlüğü” kurulmuştur. Hem niteliğine göre işletmecilik faaliyetlerinin hem de diğer sivil havacılık faaliyetlerinin (hava taşımacılığı, havaalanı işletmeciliği, sektörün düzenlenmesi ve denetlenmesi vb.) birbirinden ayrılması bu dönemde gerçekleşmiştir.

14.10.1983 yılında kabul edilen 2920 sayılı “**Türk Sivil Havacılık Kanunu**”³¹ ile sivil havacılıkta yeni bir döneme geçilmiştir. Uluslararası anlaşmalar ile genel çerçevesi çizilmeye çalışılan Türk Sivil Havacılığının artık ayrı ve müstakil bir kanunu olmuştur.

2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunununla getirilen önemli yenilikler, sivil havacılık piyasasını özel teşebbüse açılması, özel havayolu şirketlerinin kurulması ve faaliyet göstermesine izin verilmesidir.³² Fakat bu iznin uygulamaya geçmesi, pratikte anlam kazanması tam 20 sene sonra olabilmıştır. 2003 yılında Türk özel havayolu şirketlerine iç hatlarda faaliyet gösterme izni veren uygulama başlamıştır.³³

Son olarak, 2005 yılında artan sivil havacılık faaliyetlerinin niteliğine uygun bir düzenleme yapılmıştır. 10.11.2005 tarih ve 5431 sayılı “**Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun**”³⁴ ile Ulaştırma Bakanlığına bağlı, kamu tüzel kişiliğini haiz, özel bütçeli Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Böylece Türk sivil havacılığında yeni bir döneme geçilmiştir.

28 31 Mayıs 1955 tarih ve 9016 sayılı Resmi Gazete.

29 “6623 sayılı kanunu n vermiş olduğu salâhiyete istinaden he r nevi hav a nakliyatı ve buna müteferri işleri yapmak ve merkezi Ankara’da olmak üzere (60.000.000 - altmış milyon) Türk lirası sermaye ile kurulmasına başlanan «Türk Havayolları Anonim Ortaklığı» nun Maliye Vekâletinin 15/2/1956 tarihli v e 5222-24/6591 sayılı yazısıyla gönderilen ilişik Esas MukaveleNamesi İcra Vekilleri Heyetince 20/2/1956 tarihinde tetkik edilerek, mezkûr kanunun 18’inci maddesi gereğince tasdiki kararlaştırılmıştır.” 01 Mart 1956 tarih ve 9247 sayılı Resmi Gazete.

30 01 Mart 1956 tarih ve 9247 sayılı Resmi Gazete.

31 19 Ekim 1983 tarih ve 18196 sayılı Resmi Gazete.

32 Vildan Korul and Hatice Küçükönel, “Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi,” *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 3, No. 1, 2003, s. 25.

33 Günel, s. 236.

34 18 Kasım 2005 tarih ve 25997 sayılı Resmi Gazete.

Devletin başta “tehlikeli teşebbüsten gelebilecek zararları önlemek” ve “yasak bölgeleri belirlemek” amacıyla yasal düzenleme yaptığı sivil havacılık; devletlerin havacılık faaliyetlerinin ekonomik ve politik sahadaki önemini ve etkisini kavramalarıyla teşvik ve himaye edilen bir aşamaya geçmiştir.³⁵ Günümüzde, ayrı bir sivil havacılık kanunu olan ve kamu tüzel kişiliğini haiz sivil havacılık otoritesi tarafından piyasanın regüle edildiği konuma gelinmiştir. Başta devletin gösterdiği yasaklama yerini, devletin - idarenin faaliyetleri yürüttüğü bir düzene bırakmış ve nihayet idare piyasayı regüle eden ve destekleyen konuma geçmiştir.

Tüm bu yasal gelişmelerin ilki niteliğini taşıyan, devletin havacılık faaliyetine ilk tepkisi niteliğinde olan **Sefâin-i Havâiyeye Aid Menâtk-ı Memnûa Nizannamesi**, Türk hava hukuku çalışmalarında önemli bir konuma sahiptir. Devletin sivil havacılık politikasının değişmesi ve gelişmesine ilişkin yapılan çalışmalarda bu nizamnamenin ayrıca incelenmesinin gerekli olduğunu söyleyebiliriz. Bu nedenle, nizamnamenin Latin harfleri ile transkripsiyonunun yapılmasının, sivil havacılık politikalarına ve hava hukukuna dair çalışmalara katkı sağlayacağı düşünülmüştür.

III. Sefâin-i Havâiyeye Aid Menâtk-ı Memnûa Nizannamesinin Latin Harfleri ile Transkripsiyonu³⁶

Numro 328 – Sefâin-i havâiyeye aid menâtk-ı memnûa nizannamesidir

12 Receb 1332 24 Mayıs 1330

(Takvim-i vekayi ile neşr ve ilanı: 20 Receb 1332 1 Haziran 1330 – Numro 1847)

Madde: 1 Memâlik-i Osmaniyeye tark-ı havâiye ile dâhil olmak isteyen her seyyah beruce âti şerâiti tamâmiyle icraya mecburdur.

Madde: 2 Menâtk-ı memnûa ve ğayr-i memnûanın 1/ 3.000.000 mikyasında bir harita-i mahsusası irâe idilmiştir.

Madde: 3 Tark-ı havâiye ile memalik-i Osmaniyeye girmek isteyen asker ve sivil her seyyah seyahate mübaşeretden mukaddem mensub olduğu hükümetin tasdikine iktirân eylemiş istidâsını sefârât-ı Osmaniyeye veya Osmanlı şehbenderliklerine takdim idecekdir.

Madde: 4 Seyyah işbu istidasına alet-i tayerânı ile rüfekasının ve kendisinin fotoğraflarını rabt idecekdir.

Madde: 5 Bir yanlışlığa meydan virilmemek için seyyah alet-i tayeranın

35 Çağa, s. 11.

36 Transkripsiyon çalışmalarında yardımlarından dolayı McGill Üniversitesi Tarih Bölümü Doktora Öğrencisi Yusuf Ziya Karabıçak'a teşekkür ederim.

cins ve şeklini ve rengini istidasında açık olarak beyan idecektir.

Madde: 6 Hükümet-i Osmaniye'nin hariciye memuru (sefir, şebbender... ilh.) işbu istidayı hariciye nezaretine gönderecektir.

Madde: 7 Hariciye nezareti işbu istida ile vesaike harbiye ve bahriye nezaretine irsal eyleyecektir.

Madde: 8 Vesaike netice-i tedkikatına göre harbiye ve bahriye nezaretinden istihsal-i mezuniyete muvaffak olan seyyaha memalik-i Osmaniye'nin menâlık-ı memnûa ve ğayr-i memnûasını musavver bir kıt'a harita hariciye nezareti vasıtasıyla irsal idilecektir.

Madde: 9 İşbu haritada seyyahın takib ideceği güzergâh kırmızı mürekkebe ile çizilmiş bulunacaktır.

Madde: 10 Seyyahın takib ideceği güzergâh üzerindeki bi'l-cümle memurin-i mülkiye ve askeriye seyahatden haberdar idilecektir.

Madde: 11 Seyyah harita üzerinde kırmızı mürekkebe ile resm olunan güzergâhı takibe mecburdur. Bunun haricine çıkararak güzergâhdan beş kilometre uzakda bir mahalle konan ("atrisaj", "amrisaj") iden her pilot (tayyare ve balon süvarisi) ve refiki ve alet-i tayeranı tevkif edilir ve alet-i tayeran hüsn-i suretle muhafaza olunur.

Madde: 12 Güzergâhın üzerine konan her seyyaha memurin-i mülkiye ve askeriye tarafından teshilat-ı lazıme irâe olunacaktır.

Madde: 13 Tesirat-ı havaiyye (kar, yağmur, sis)den dolayı menâlık-ı memnûaya takarrüb iden alet-i tayeran üzerine ateş edilmez fakat yere iner inme aleti alınır ve kendisi taht-ı hıfz en yakın yoldan ve en yakın mevki kumandanına gözleri bağlı olduğu halde teslim edilir.

Madde: 14 Tesirat-ı havaiyyenin tahtında olmayub ihtiyarı ile veya bir maksad-ı hafi ile menâlık-ı memnûaya takarrüb iden her alet-i tayeran üzerine ateş edilir ve yere indiği takdirde alet-i tayeran derhal müsadere edilir ve süvarileri en yakın mevki kumandanına gözleri bağlı olduğu halde teslim edilerek habs olunur.

Madde: 15 Seyahat-ı havaiye maksadıyla menâlık-ı memnûa haricinde her nereye nüzul iderse seyyah mevki kumandanlığından müsaade istihsal itmedikçe kırk sekiz saatden fazla orada kalmaz. Şayed alete veya süvarisine bir sakatlık ârız olmuş ise tamirine kadar müsaade olunur ve bade't-tamir hava müsaid olduğu takdirde yoluna devam itdirilir.

Madde: 16 Menâlık-ı memnûa dâhilinden ancak harbiye ve bahriye nazırının müsaadesiyle geçilebilir.

Madde: 17 Seferberlik ilanından hal-i sulhün iadesine kadar memalik-i Osmaniye dâhiline seyahat-ı havaiye icrası memnudur. Binaen aleyh görülecek her tayyare düşmen tayyaresi zannıyla üzerine ateş idilir.

Madde: 18 İşbu nizamname tarih-i neşrinden muteberdir.

Madde: 19 İşbu nizamnamenin icra-yı ahkâmına harbiye ve bahriye ve hari-ciye nazırları memurdur.

İşbu nizamnamenin mevki-i mer'iyete vaz'ının ve nizamat-ı devlete ilavesini irade eyledim.

12 Receb 1332 24 Mayıs 1330

Mehmed Reşad

Dahiliye Nazırı Talat

Harbiye Nazırı Enver

Şeyhülislam ve Evkaf-ı Hümayun Nazırı Hayri

Sadrazam ve Hariciye Nazırı Mehmed Said

Nafia Nazırı Mahmud

Maliye Nazırı Cavid

Bahriye Nazırı Ahmed Cemal

Adliye Nazırı ve Şura-yı Devlet Reis Vekili İbrahim

Posta ve Telgraf ve Telefon Nazırı Oskan

Maarif Nazırı Ahmed Şükrü

Ticaret ve Ziraat Nazırı Süleyman el-Bostani

IV. Sefâin-i Havâiyeye Aid Menâtık-ı Memnûa Nizamnamesinin Güncel Türkçe Çevirisi

Numara 328 – Sefâin-i havâiyeye aid menâtık-ı memnûa nizamnamesi

12 Receb 1332 24 Mayıs 1330

(Taksim-i vekayi ile yayın ve ilanı: 20 Receb 1332 1 Haziran 1330 – Numara 1847)

Madde 1: Osmanlı memleketine, hava yolu ile girmek isteyen her seyyah, aşağıdaki şartları tamamını icraya mecburdur.

Madde 2: Yasak ve yasak olmayan bölgeler, 1/3.000.000 ölçeğinde hususi bir haritada gösterilmiştir.

Madde 3: Hava yolu ile Osmanlı memleketine girmek isteyen asker ve sivil her seyyah, seyahate başlamadan önce mensup olduğu hükümetinin onayına sunduğu dilekçeyi sonrasında Osmanlı Büyükelçiliklerine veya Osmanlı Konso-losluklarına sunmalıdır.

Madde 4: Seyyah, dilekçesine uçuş aletinin, yol arkadaşlarının ve kendisinin fotoğraflarını ekleyecektir.

Madde 5: Bir yanlışlığa meydan vermemek için, seyyah, uçuş aletinin cins ve şeklini ve rengini dilekçesinde açıkça beyan edecektir.

Madde 6: Osmanlı Devleti'nin hariciye memuru (Elçi, konsolos vb.) söz konusu dilekçeyi Dışişleri Bakanlığına gönderecektir.

Madde 7: Dışişleri Bakanlığı, söz konusu dilekçeyi ve belgelerini Harp Bakanlığı ile Deniz Bakanlığına havale edecektir.

Madde 8: Belgelerin incelenmesi neticesine göre Harp ve Deniz Bakanlığın-dan izin alan seyyaha, Osmanlı memleketinin yasak ve yasak olmayan bölgeleri resmeden bir parça harita, Dışişleri Bakanlığı vasıtasıyla havale edilecektir.

Madde 9: Söz konusu haritada, yolcunun takip edeceği güzergâh kırmızı mürekkep ile çizilmiş olacaktır.

Madde 10: Seyyahın takip edeceği güzergâh üzerindeki tüm kamu görevlileri ve asker seyahatten haberdar edilecektir.

Madde 11: Seyyah, harita üzerinde kırmızı mürekkep ile çizilen güzergâhı takip etmeye mecburdur. Bunun haricine çıkarak, güzergâhtan beş kilometre uzakta bir yere inen her uçak ve balon pilotu ve yol arkadaşları ve uçuş aleti tutuklanır ve uçuş aleti en iyi biçimde muhafaza altına alınır.

Madde 12: Güzergâhın üzerine inen her seyyaha, kamu görevlileri ve asker tarafından gerekli kolaylık sağlanacaktır.

Madde 13: Hava durumundan (kar, yağmur, sis) dolayı yasak bölgelere yaklaşan uçuş aletine ateş edilmez, fakat yere iner inmez aleti alınır ve kendisi muhafaza altında en yakın yoldan ve en yakın yer kumandanına gözleri bağlı halde teslim edilir.

Madde 14: Hava durumu altında olmayıp iradesi ile veya gizli bir amaç ile yasak bölgelere yaklaşan her uçuş aletine ateş edilir ve yere indiği takdirde uçuş aletine derhal el koyulur ve uçuş ekibi en yakın yer kumandanına gözleri bağlı halde teslim edilerek hapsedilir.

Madde 15: Hava yolculuğu amacıyla yasak bölgeler haricinde her nereye inerse, seyyah o yer kumandanlığından izin almadıkça 48 saatten fazla orada kalmaz. Şayet uçuş aletinde veya ekipte bir sakatlık ortaya çıkmışsa tamir edilene kadar izin verilir ve tamir sonrasında hava elverişli olduğu takdirde yoluna devam ettirilir.

Madde 16: Yasak bölgelerden ancak Harp ve Deniz Bakanlıklarının izniyle geçilebilir.

Madde 17: Seferberlik ilanından barış ortamına kadar Osmanlı memleketinde hava yolculuğu yasaktır. Bundan dolayı, görülecek her uçağa, düşman uçağı kabul edilerek ateş edilecektir.

Madde 18: Söz konusu nizamname yayınlandığı tarihte yürürlüğe girer.

Madde 19: Söz konusu nizamnamenin yürütülmesinden Harp, Deniz ve Dışişleri Bakanları görevlidir.

V. Sefâin-i Havâiyeye Aid Menâtık-ı Memnûa Nizannamesinin Değerlendirilmesi

Genel olarak nizamname, Osmanlı Devleti üzerinden seyahat edecek olan yabancıların uyması gereken kurallara ilişkindir. Osmanlı Devleti içinden, yurt dışına seyahat edecek kimse veya yurt içinde bir noktadan diğerine seyahat edecek kimseye ilişkin ayrı bir düzenleme öngörülmemiştir.

Nizamnamede, Osmanlı Devleti'nde uçuşa yasak olan ve olmayan bölgeler belirtilmek suretiyle, yolculuk esnasında takip edilecek rotanın idare tarafından belirlenmesi yoluna gidilmiştir. Bu yaklaşım göstermektedir ki, milli güvenlik öncelik olarak kabul edilmektedir. Bu nedenle yasak bölgelerden uçuşun gerçekleştirilmemesi gerektiği, mücbir sebep olmaksızın yasak bölgede uçulması durumunda ateş edilerek uçuşun sonlandırılacağı açıkça düzenlenmiştir.

Uçuşu gerçekleştirecek uçağın, yolcu ve kabin ekibinin önceden bilgileri istenilmektedir. Böylelikle hem bu kişiler hakkında tahkikat yapılabilecek hem de gerçekten beyan edilen kişilerin uçuşu gerçekleştirip gerçekleştirmediği tespit edilebilecektir.

Nizamnamede, uçuş emniyetine ilişkin herhangi bir düzenlemenin yer almadığını görmekteyiz. Uçağın uçuşa elverişliliği, pilotun uçuşu gerçekleştirmeye ehil olup olmadığı yönünden bir inceleme yapılmamaktadır. Sadece uçuşun başlayacağı yerdeki devletten uçuşa ilişkin izin alınması gerektiği düzenlenmiştir. Bu iznin uçuşa emniyetine ilişkin değil, uçuş faaliyetinin gerçekleştirilmesine ilişkin olduğunu söyleyebiliriz.

Sonuç olarak, nizamnamenin doğrudan bir yasaklama mantığıyla düzenlenmediğini söyleyebiliriz. Uçuş faaliyetinin gerçekleştirilebilmesi için gerekli kolaylıkların sağlanması amaçlanmış, fakat milli güvenliğe ilişkin gerekli tedbirler ise ön plana alınmıştır.

KAYNAKLAR

- Başgil, Ali Fuat, *Türkiye Teşkilât Hukukunda Nizamname Mefhumu Ve Nizamnamelerin Mahiyeti ve Tâbi Olduğu Hukukî Rejim*, Kenan Basımevi, İstanbul, 1939.
- Bilsel, Cemil. *Milletlerarası Hava Hukuku: Cilt 1*, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul, 1948.
- Çağa, Tahir. *Hava Hukuku Cild I: Genel*, Doğan Kardeş Matbaacılık, İstanbul, 1963.
- Davy, Maurice John Bernard. *Interpretive History of Flight*, His Majesty's Stationery Office, London, 1937.
- Gibbs-Smith, Charles Harvard. *A History of Flying*, London Batsford, 1953.
- Göknıl, Mazhar Nedim. *Hava Hukuku*, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1951.
- Göknıl, Mazhar Nedim. *Hava Hukuku Notları*, İbrahim Horoz Basımevi, İstanbul, 1947.
- Günel, Reşat Volkan. "Açık Semalar" Antlaşmaları Sürecinde Uluslararası Havacılık Hukuku (Eleştirel Yaklaşım), Beta Basım Yayım, İstanbul, 2010.
- Korul, Vildan, and Hatice Küçükönel. "Türk Sivil Havacılık Sisteminin Yapısal Analizi." *Ege Akademik Bakış Dergisi*, 3, no. 1, 2003, sa. 24-38.
- Şavk, Ülkü Çelik. *Sorularla Evliya Çelebi: İnsanlı Tarihine Yön Veren 20 Kişiden Biri*, Hacettepe Üniversitesi, Ankara, 2011.
- Yayla, Yıldızhan. *İdare Hukuku*, Beta Basım, İstanbul, 2009.
- Yıldırım, Turan. *Türkiye'nin İdare Teşkilatı*, 2. bs., Alkım Yayınevi, İstanbul, 1999.
- Yıldırım, Turan, Melikşah Yasin, Nur Kaman, H. Eyüp Özdemir, Gül Üstün, Özge Okay Tekinsoy, *İdare Hukuku*, XII Levha Yayıncılık, 6. bs., İstanbul, 2015.

ÖZ

Hava hukukunun gelişimi, her hukuk dalında olduğu gibi yasal düzenlemeler ile olmaktadır. Tüm dünyada devletlerin havacılığa yaklaşımı ilk aşamada yasaklama yönünde olmuştur. Sonrasında havacılık faaliyetlerine izin verilmiş ve kimi devletler havacılık faaliyetlerinde etkin olmaya başlamıştır. Bu doğrultuda, Türk sivil havacılığına ilişkin ilk faaliyetler ve bu faaliyetlere yönelik yasal düzenlemeler çalışmamızda incelenecektir.

Anahtar kelimeler: İdare hukuku, Hava hukuku, Sivil havacılık.