

Hava Hukuku[*]

Konusu ve Mahiyeti

Doç. Dr. Hikmet Belbez

1. Arazisine yabancıların girmesini istemiyen bir gayrimenkul maliki çit, duvar gibi engeller çekmek suretiyle mülkünün sınırlarını belli edebilir. Mülkiyet hakkının şümulü içine giren [1] hava alanında ise böyle görünür sınırlar çizilmesine imkân yoktur. Diğer taraftan bir uçakta bulunanlar, hava seyrisferinin mahiyeti icabı olarak, başkalarına ait gayrimenkuller üzerinden uçmakta ve dolayısıyla sürekli olarak başkalarının mülkiyet haklarına müdahale ve tecavüz etmektedirler.

Uçmak yer üstünde bulunan üçüncü kişiler için sayısız tehlikeler de doğurur. Genel güvenliği sağlamak ve kamu düzenliğini korumakla ödevli bulunan devlet bu tehlikeleri yok etmek veya hiç değilse asgarî bir hadde indirmek kaygusunu taşır. Bundan başka yurda girişi ve gümrük işlerini kontrol etmek üzere yurdun sınırlarında tedbirler alan, engeller inşa eden devletin havada böyle maddi engeller koymasına da imkân yoktur. Bunun için devlet yurda havadan girişi bir takım usul ve kaidelere bağlamak zorundadır.

İşte bu ve bunlara benzer bütün hallerde bir takım tedbirlerin alınmasına, kanun kaidelerinin konmasına ihtiyaç vardır ki bunların bütününe kısaca «hava hukuku» diyoruz. Şu halde hava hukuku deyince, hava alanından hava taşıtları vasıtasıyla [2] istifade edilmesi yüzünden doğan hukuk münasebetlerini düzenliyen hüküm ve kaidelerin bütünü anlaşılmalıdır. [3]

[*] Bu yazı aynı zamanda Siyasal Bilgiler Okulu Dergisinde de neşredilmek üzere hazırlanmıştır.

[1] Medenî Kanun m. 644: «Bir arza malik olmak; onu kullanmakta faydalı olacak derecede altına ve üstüne malik olmağı tazammun eder.»

[2] Hava taşıtları uçak, sabit ve seyyar balonlar, zeplin, planör, muayyen büyüklükteki uçurtmalar vs. gibi aletlerdir.

[3] *Dörting*, Luftverkehrsgesetz und Verordnung über Luftverkehr, 1937, s. 7; *Wegerdt*, Luftrecht, 1936, s. 5/6; *Rıfat Şerif* (Taşkın), Hava Hukuku, 1934 s. 4/5.

Havadan yalnız taşıtlarla değil, başka suretlerle istifade de mümkündür. Meselâ havadaki azottan suni gübre yapıldığı ma-lûmdur. Bundan başka elektrik, telefon ve telgraf telleri germek, telsiz ve radyo dalgaları yaymak suretiyle de havadan faydalanılmaktadır. Fakat bütün bu hallerde bahsa konu olan hava hukuku değildir. Havadan radyo ve telsiz ile istifade edilmesi sonucu olarak doğan hukuk münasebetlerini düzenliyen kaideler, Ulaştırma (P. T. T.) hukukunu teşkil eden telsiz hukuku içinde toplanır; telefon, telgraf veya elektrik hatları gerilmesi sonunda meydana çıkan münasebetlere hava hukuku değil, belki aynı haklar uygulanır. Genel olarak «hava hukuku» kavramı sadece uçuş dolayısıyla, hava taşıtları ile yapılan seyrisefer münasebe-tiyle ortaya çıkan hukuk münasebetlerine hasredilmektedir.

«Hava hukuku» kavramını yukarıda izah olunan geniş anlamda kabul edenlerde vardır. Hususiyle İngiliz ve Amerikan hukukçularında hava hukuku hakkındaki eserlerinde telsiz ve radyo hukukuna ve hava yolu ile yapılan posta nakliyatına da yer verenler de vardır. [4]

Buna göre «hava hukuku» tâbirine biri dar, diğeri geniş olmak üzere iki anlam veriliyor demektir. [5]

Geniş anlamda hava hukuku, her ne suretle olursa olsun, havadan istifade neticesi meydana gelen hukuki münasebetlerin hepsine şamil ve hâkim kaidelerin bütünü olarak kabul ediliyor ki bu takdirde bunun içine hava yolu ile ulaştırmadan başka telsiz telgraf, radyo ve ilah. hukukuda giriyor.

Bunun içindir ki «hava hukuku» tâbirine de itiraz edilmiş, dar anlamdaki hava hukukunu ve kavramın geniş anlamından ayırmak için buna hava seyriseferi hukuku, havacılık hukuku, tayyare hukuku, [6] hava yolu ile ulaştırma hukuku (Luftfahrts-recht, Luftverkehrsrecht; droit aéronautique; aviation law, law of the aviation) gibi tâbirler teklif edilmiştir. Fakat bugün «hava hukuku» (Luftrecht; droit aérien; air law, law of the air) denince, artık genel olarak yukarıda izah edilen dar anlamdaki kavram anlaşılmaktadır.

2. Hava hukukuna, hukukun klâsik sistemi içinde yer vermeğe imkân yoktur. Deniz hukuku gibi hava hukukunun da alanı,

[4] C. Zollmann, Law of the Air, 1927; Lupton, Civil Aviation Law, 1935.

[5] Raphaël Coquoz, Le Droit privé International Aérien, 1938, s. 3.

[6] Rifat Şerif (Taşkın), age. s. s. 4/5.

düzenlemeğe çalıştığı münasebetlerin çeşitleri gayet geniştir. Bunun için hava yolu ile yapılan ulaştırmayı düzenlemek üzere konulan hükümler mahiyetleri itibariyle özel hukuka müteallik oldukları gibi kamu hukukuna müteallik te olabilirler. Diğer taraftan gerek özel hukuka ve gerek kamu hukukuna müteallik olabilecek olan bu hükümler yine milli veya Milletlerarası bir karakter taşıyabilir. Hava yolu ile ulaştırmayı düzenlemek üzere konan hükümler arasında ceza hukukunu ve maliyeyi ilgilendirenleri de vardır.

Özel hukuk hükümlerine örnek olarak hava taşıtı ve onun işleticileri ile üçüncü kişiler arasındaki münasebetleri düzenleyen hükümler gösterilebilir. Meselâ gayrimenkul malikleri gayrimenkulleri üzerinden uçulmasına ve icabında gayrimenkullerine mecburî inişler yapılmasına razı olmak zorundadırlar; [7] hava taşıtları sahiplerinin sorumlunu borçlar hukuku esaslarından ayrı bir şekilde düzenlemek zarureti vardır. [8] Deniz hukukunda gemiler hakkında olduğu gibi [9] bazı hallerde hava taşıtlarının ihtiyaten haciz edilmeleride caiz değildir. [10] İşte bütün bu meseleleri düzenleyen hükümler özel hukuk mahiyetini taşımaktadırlar.

Kamu hukuku karakterini taşıyan hükümlere örnek olarak ta hava taşıtları ve onların işleticileriyle devlet arasındaki münasebetleri düzenleyen hükümler gösterilebilir. Meselâ devletin görevlerinden başlıcası genel güvenliğe ve kamu düzenliğini korumak, binaenaleyh hava yolu ile yapılan seyriseferin insanlara zarar vermeyecek şekilde cereyan etmesini sağlamaktır. Bunun için de meselâ hava taşıtlarının havaya elverişli olmasını, uçucuların yeterlik ve kabiliyetlerini bir imtihanla ispat etmeleri, taşıt ve uçucuların ruhsatname ve ehliyetname almış olmaları, uçuş esnasında uçuş kaidelerine uyulmuş olması lâzımdır ve ilah... İşte bütün bu meseleleri düzenleyen hükümler de kamu hukuku (idare hukuku) mahiyetini taşımaktadır.

[7] Bak: *Dr. Hikmet Belbez*, Hava seyriseferi ve mülkiyet hakkı. Siyasi İlimler Mecmuası, 1941, sayı 119 s. 243 vdd., sayı 120 s. 273 vdd.

[8] *Dr. K. Fikret Arık*, Objektif mesuliyet yahut ihdas edilen tehlike nazariyesi ve bazı kanun projelerimizdeki tatbikatı, Adliye ceridesi 1942, cilt 7, s. 853, 855 vdd.

[9] Tk. m 1023

[10] 1933 tarihli Roma İhtiyat Haczi Anlaşması Adliye ceridesi 1942, sayı 5, s. 549 vdd.

Özel hukuku veya kamu hukuku mahiyetini taşıyan bu hükümlerin millî veya Milletlerarası karakterde olabileceklerini de söylemiştik. Demek ki bu hükümler millî olur, yani Türkiye sınırları içinde bulunan bütün gerçek ve tüzel kişiler ve bunların hava taşıtları hakkında caridir; veya bunlar devletler hukuku hükümleridir. Devletlerin kararlaştırmış ve kabul etmiş oldukları prensip ve kaideleri hava seyrisferinde uygulamak hususundaki ödevleri gibi Devletler hukuku karakterini taşıyan bu hükümler de ya hava harbi hukukuna veyahut ta yabancı uçakların Türkiyede ve Türk uçaklarının da Türkiye dışındaki münasebetlerini düzenliyen Milletlerarası kamu hukukuna (Milletlerarası idare hukukuna) veya Milletlerarası ulaştırma dolayısıyla havacılarla üçüncü kişiler arasındaki münasebetleri düzenliyen özel hukuka, yani devletler özel hukukuna müteallik olabilir (Lahey, Şigago ve Varşova antlaşmaları gibi.)

Şu halde hava hukuku ile ilgili konulara bir fakültenin öğretim programında ayrı ayrı dersler içinde yer vermek düşünülebilir. Meselâ hava yolu ile ulaştırma ticaret hukuku grubu; hava taşıtları üzerindeki mülkiyet ve rehin hakları medenî hukukun aynî haklar bölümü, hava taşıtları yüzünden gerek taşıtta ve gerek yerde bulunan insan ve eşyaya verilen zararlar borçlar hukukunun haksız fiiller bahsında, cezayı mucip fiiller ceza hukuku, hava alanı üzerindeki egemenlik hakları ve Milletlerarası uçuşlar hakkındaki kaideler kamu hukuku, devletler hukuku ve idare hukuku içinde okutulabilir. Ancak bu takdirde aradaki birlik ve bağlılık kaybolur. Hava hukuku ile ilgili bahisleri bir bütün olarak inlemek ve hepsini «hava hukuku» başlığı altında topluyarak gözden geçirmek tek doğru yoldur.

Bu derece çeşitli hükümlerden mürekkep olmasına ve hukukun muhtelif konuları ile ilgili bulunmasına rağmen, hava hukukunda bir bütün olarak hâkim olan bariz ve mümeyyiz bir vasıf vardır ki o da onun Milletlerarası mahiyetidir. [11] Havacılık daha ilk devirlerinde iken millî sınırlar kendisine dar gelmiştir. Muntazam posta seferleri halinde işliyen ilk hatlar Milletlerarası hatlar olmuştur. Sırf millî olan hatlarla ilk defa ortaya çıkan devlet Şimalî Amerika Birleşik Devletleridir. [12] Esasen her biri

[11] R. Coquoz, *age.* s. 58 vd.

[12] Goedhuis, *National Airlegislations and the Warsaw Convention 1937* s. 1.

başı başına birer kıta demek olan Şimali Amerika Birleşik Devletleri ve Rusyadan başka hiçbir devlette yalnız milli hatların verimli işlemediği ve ancak devlet bütçelerinden yapılan yardımlarla ayakta durdukları sabit olmuştur [13].

[13] *Wöstendörfer, Wege und Ziele des kommenden Weltluftrechts*, 1930 s. 6.