



## Hava Hukukunun Hukuk Düzeni İçerisindeki Yeri, Yapısı ve Özellikleri

Eser GEMİCİ<sup>1\*</sup>, Mehmet YEŞİLLER<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Havacılık Yönetimi, Sivil Havacılık Yüksekokulu, Kastamonu Üniversitesi,

<sup>2</sup> Ticaret Hukuku Ana Bilim Dalı, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Çankırı Karatekin Üniversitesi,

### Özet

Hava hukukunun derin bir geçmişinin olmadığı, ilk balonlu uçuş denemelerinin ardından ortaya konulan hukuk kurallarının varlığı ile anlaşılmaktadır. Havacılık alanındaki hukuk kurallarının oluşumundan bugüne değin yaklaşık olarak 100 yıl geçmiş ve hava hukuku, uluslararası sivil havacılık faaliyetlerinin düzenlenmesi adına çok çeşitli sözleşmelerin, anlaşmaların ve protokollerin ortaya konulduğu modern yapısına kavuşmuştur. İlgili tüm düzenlemelerin hangilerinin uluslararası hava kamu hukukuna, hangilerinin uluslararası hava özel hukukuna ilişkin olduğu; diğer yandan hava hukukunun tanımının, özelliklerinin ve kapsamının tam anlamıyla nelerden ibaret olduğu hususları doktrinde halen tartışılan ve üzerinde fikir birliği bulunmayan konular arasında yer almaktadır. Bu anlamda tüm bu hususların daha anlaşılır kılınabilmesi adına çalışmada hava hukukunun yapısının ortaya konulması amaçlanmış ve kendisine has muhtariyetinin olup olmadığı irdelenerek, özellikleri açıklanmaya çalışılmıştır. Hava hukukunun kendi içerisinde hava kamu hukuku ve hava özel hukuku ayrımının belirgin olmadığı anlaşılmakla birlikte; diğer tüm hukuk dalları ile olan ilişkisinin karmaşıklığı da göz önüne alındığında, tüm ilgili hukuk dallarından ayrı düşünülemediği görülmektedir. Bununla birlikte herhangi bir havacılık faaliyeti birçok ülkenin hukukunu ilgilendirmesi nedeniyle, hava hukukunun uluslararası olma özelliğini belirgin bir şekilde gözler önüne sermektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Hava Hukuku, Havacılık Hukuku, Uluslararası Hava Hukuku, Hava Hukukunun Özellikleri

## The Position, Structure and Characteristics of Air Law in The Legal Order

### Abstract

The absence of a deep history of air law is understood by the existence of the rules of law which are introduced after the first balloon flight experiments. For about 100 years, air law has reached a modern structure in which a wide range of agreements and protocols are laid out in the name of the regulation of international civil aviation activities. All these which are related to the international air public law or the international air private law and definition, characteristics and scope of the air law are among the issues discussed in the doctrine. In this sense, in order to make all these matters more understandable, it is aimed to reveal the structure of the air law in this study and it is tried to reveal its characteristics by examining whether it has its own autonomy. Because it is understood that in air law the difference between air public law and air private law is not clear, the complexity of the relationship with all the branches of law is taken into consideration and it seems that it can not be considered separately from all relevant branches of law. Taking into account all of these, the fact that any aviation activity becomes a legal subject of many countries clearly demonstrates the international character of air law.

**Keywords:** Air Law, Aviation Law, International Air Law, Characteristics of Air Law

\* Sorumlu Yazar: [esergemici@gmail.com](mailto:esergemici@gmail.com)

## 1. Giriş

Hukuk, toplumun genel yararını sağlamak adına, kabul edilebilir bir idare veya yönetim tarafından ortaya konulan hak, kural ve kanunların bütünü olarak tarif edilmektedir. Aynı zamanda kamu düzeninin bir ürünü olarak görülen hukukun, sosyal ilişkilerde ortaya çıkabilecek kargaşanın önlenmesinde kullanılan bir vasıta olduğu ifade edilmektedir [1].

Montgolfier kardeşler 5 Haziran 1783 yılında Fransa’da ketenden bir torba içerisine sıcak hava doldurarak yaklaşık 2 kilometre civarında bir yolculuk gerçekleştirmişlerdir. Bu etkinlik, hem sivil havacılık faaliyetlerinin başlaması, hem de sivil havacılığı düzenleyen hukuk kurallarının ortaya çıkması bakımından büyük önem arz etmektedir [1-2, 4]. Diğer yandan ilk havacılık hukuku kuralları bu girişimden sadece 1 yıl sonra hayata geçirilirken [1], Wright kardeşlerin 1903 yılında havadan ağır ve motor gücü ile uçabilen hava aracını uçurmayı başarmalarından [3] sadece 7 yıl sonra ise uluslararası ilk havacılık konferansı Paris’te toplanmıştır [1, 5].

Hava hukukunun doğum aşamalarını oluşturan bu süreç, hava hukukunu ulusal ve uluslararası anlamda şekillendirmiş olup; söz konusu hukuk alanının gelişimi günümüze kadar devam etmiş ve halen gelişimini sürdürmektedir. Hava hukukunu ortaya çıkaran bu süreç, hava hukukunun tüm akademik doktrinde tatmin edici bir tanımının ortaya konulamamasını da beraberinde getirmiştir [6]. Buradan hareketle, bu çalışmada da hava hukukunun tartışmalı olan tanımının dar ve geniş anlamda ortaya konulması amaçlanmıştır. Ayrıca uluslararası hava hukukunun yapısı, karakteristik özellikleri ve hava hukukunun kamu ve özel hukuk ayrımı irdelenerek ilgili konular açıklığa kavuşturulmaya çalışılmıştır.

### 1.1. Hava Hukuku’nun Tanımı

Doktrinde, havacılık alanındaki faaliyetleri düzenleyen ilgili alan hakkında hangi terimin kullanılması gerektiği konusunda fikir birliği bulunmamaktadır. Bu tartışmalarda, hava hukukuna ilişkin yapılacak çalışmalarda hangi terimin kullanılmasının doğru olacağı üzerine odaklanılmıştır. Seyrüsefer hukuku, hava taşıma

hukuku ve havacılık hukuku gibi terimlerin de hava hukukunun yerine kullanıldığı çeşitli kaynaklarda görülmekte fakat Diederiks-Verschuur (2006) bu terimlerin hepsinin geçmişte kullanıldığını ve günümüze uygun olmadığını ileri sürmektedir [6]. Aynı zamanda avukatlar arasında havacılık adına ortaya konulan hukuki metinlerde, havacılık hukuku (aviation law) başlığının mı yoksa hava hukuku (air law) başlığının mı kullanılması gerektiği üzerine tartışmaların 1930’lardan itibaren başladığı görülmektedir [7]. Buna karşılık Günel (2010), havacılık hukuku kavramının doktrinde daha fazla kullanıldığını, bu nedenle sadece havacılık faaliyetlerini konu edinen eserlerde havacılık hukuku kavramının kullanılmasının daha doğru olacağını belirtmektedir. Aynı zamanda havanın kendine mahsus özelliği nedeni ile bu hususta yazılacak eserlerde hava hukuku başlığının kullanılması gerektiği, fakat sadece havacılık faaliyetleri sonucu oluşan hukuki konuları içeren eserlerin “Havacılık Hukuku” başlığı altında irdelenmesinin daha doğru olacağı ifade edilmektedir. Tüm bu tartışmaların yanı sıra havacılık hukuku ve hava hukuku başlıklı eserlerin genel olarak farklı olmadıkları ve her birinin havacılık faaliyetleri sonucu doğan hukuki sorunları konu edindikleri görülmektedir [9]. Hava hukukunun terminolojisinde uluslararası kaynaklarda da air law, aviation law, aeronautical law, civil aeronautical law, civil air law, civil aviation law gibi başlıkların kullanıldığı [12] ve ülkemizdeki düzenlemelerde de hava hukuku ve havacılık hukuku terimlerinin kullanıldığı; aynı zamanda yaygın olarak ise hava hukuku teriminin literatürümüze yerleştiği gözlenmektedir [8, 10].

Hava hukukunun tanımına ilişkin doktrinde önemli farklılıklara sahip düşüncelerin mevcut olduğu görülmektedir. Fakat genel kabul gören şekli ile hava hukuku, hava sahasının kullanılması ve bu sahadan havacılık adına faydalanılması için [11], hava sahasının idare edilmesi, yönetilmesi adına oluşturulmuş kurallar bütünü olarak tanımlanmaktadır [6].

#### 1.1.1. Dar ve Geniş Anlamıyla Hava Hukuku

Kendine has niteliği nedeniyle neredeyse hukuk sistemi içerisindeki tüm hukuk dalları ile ilişki içerisine girmiş olan hava hukukunun, tüm hukuk

sisteminin içerisindeki yerinin belirlenmesinin zorluğunun yanında, kapsamı hususunda da geniş ve dar anlamda tanımlanmakta olduğu görülmektedir [13]. Hava hukukunun tanımının tam anlamıyla verilebilmesi adına bazı yazarlar dar ve geniş anlamda hava hukuku ayrımı yoluna gitmiş ve hava hukukunun dar veya geniş anlamda neleri kapsadığını ortaya koymaya çalışmışlardır [9].

Dar anlamıyla hava hukuku, modern hava araçları vasıtasıyla meydana gelen seyrüseferlerin (kamusal, özel, ulusal, uluslararası) doğurduğu çeşitli hukuki ilişkilerin incelenmesini ve bu ilişkileri düzenleyici ilkelerin ve kuralların ortaya konulmasını sağlayan hukuk dalı olarak tanımlanmaktadır [14-15]. Yine hava hukukunun, hava araçları vasıtasıyla hava sahasından yararlanılması sonucu ortaya çıkan hukuki ilişkileri düzenleyen kuralların bütünü olduğu belirtilmektedir [16]. Başka bir deyişle hava yolu ile gerçekleşen seyrüseferlere bağlı meydana gelen ilişkileri düzenleyen hukuk dalı olarak tanımlanmaktadır [15]. Ayrıca hava hukukunun yalnızca havacılık faaliyetlerini düzenleyen ve bu faaliyetlerin sonuçlarını bir yaptırıma bağlayan hukuk dalı olduğu ifade edilmektedir [9].

Diğer bir tanımda ise hava hukukunun, sadece havacılık faaliyetleri amacı ile kullanılan hava sahasında meydana gelen sosyal ilişkileri belli bir düzene koymayı amaçlayan yasal düzenlemeler bütünü olduğu belirtilmektedir [17]. Başka bir ifadeyle ise hava hukuku, uluslararası hukukun sivil havacılık ile ilgili olan bir parçası olarak gösterilmektedir [12]. Bir başka tanımda hava hukuku, havada gerçekleşen seyrüseferlere ilişkin ilişkilerin düzenlenmesi için özel olarak ortaya konulmuş olan hukuk kurallarının bütünü şeklinde tanımlanmaktadır [10].

Son olarak diğer bir tanımda ise hava araçlarının seyrüseferlerini, bunlardan faydalanılmasını ve hava araçlarının ortaya çıkardığı ilişkileri düzenleyen kanun ve hukuk kurallarını inceleyen ve açıklayan hukuk dalı ya da havaya, hava araçlarına, bunlar ile yapılan ulaştırma faaliyetlerine ve ilgili havacılık faaliyetlerinde bulunan kişilere uygulanan ulusal ve uluslararası hukuk kurallarının bütünü olarak ifade edilmektedir [8].

Hava hukukunun ulusal ve uluslararası alanda ilk olarak ortaya çıktığı sıralarda bazı yazarların ve kanun koyucuların geniş anlamda hava hukukunun, hava sahasında kablosuz iletişimi, elektromanyetik dalgaların yayılımını ya da elektrik üretmek için kullanılacak olan rüzgar enerjisini düzenleyecek kuralları da içerebileceğini öngöremedikleri anlaşılmaktadır. Bunun nedenle hava hukukunun dar anlamda sadece havacılık ile ilgili faaliyetleri içerdiğini ifade eden tanımlamalar yaptıkları görülmektedir [17].

Geniş anlamda hava hukuku ise, hava sahasının ve sağladığı faydaların, ulusal ve uluslararası anlamda havacılık, kamu yararı ve insanlık için kullanılmasını sağlayan kurallar bütününden oluşmuş bir alan olarak ifade edilmektedir. Bu tanıma ek olarak geniş anlamda hava hukuku, hava sahasını, hava ulaşım ve taşımacılığı ile ilgili hukuk kurallarının tümünü içine alan bir hukuk dalı olarak tanımlanmaktadır [6, 10, 18].

Hava hukukunun geniş anlamda diğer bir tanımında ise, hava sahasını ve onun faydalarının yanı sıra ses ve elektrik dalgalarının iletimini sağlayan cihazlar ile meteoroloji ile ilgili kuralları ve hatta küresel hava kirliliğinin önlenmesi için yapılan düzenlemeleri bile kapsadığı görülmektedir [9]. Fransa’da hava hukuku için “Droit Aerien” ya da “Droit de l’air” tabirlerinin kullanılması da, hava hukukunun tanımında bu tabirlerin radyo, telemekanik, telsiz telgraf, telsiz telefon ve telsiz makine ilişkilerini de kapsamı nedeni ile çok genel kaldığı ifade edilmiştir [14, 19]. Fakat Şerif (1934) telsiz ve aynı zamanda seyrüsefer hizmetlerinin ortak faaliyet alanı olan hava sahasının telsiz faaliyetleri için bir sınır teşkil etmemesi nedeniyle seyrüsefer ve telsiz hizmetlerinin ayrı iki bilim olduklarını ve bu duruma istinaden “Droit Aerien” tabirinden havacılık faaliyetlerinin anlaşılması gerektiğini dile getirmektedir [19].

Geniş anlamda hava hukuku, havacılık adına yapılan seyrüsefer hizmetlerini ve bu hizmetlere bağlı ilişkilerin düzenlenmesi ile incelenmesi için gerekli hukuk kurallarını kapsamaktadır. Buna ek olarak havada ses ve elektrik dalgalarını aktaran telsiz, telgraf, telefon, radyo ve televizyon gibi her türlü iletişim ve haberleşme araçlarına ve bunların

kullanımına yönelik kuralları da içinde barındıran bir hukuk dalı olarak tanımlanmaktadır [20].

Tüm bu tanımlamalardan anlaşılmalıdır ki, dar anlamda hava hukuku, sadece havacılık faaliyetleri ile sınırlı hukuk kurallarını içermekteyken, geniş anlamda hava hukuku ise, hava sahası ve bu hava sahasından yararlanma ile ilgili tüm hukuk kurallarını kapsamakta olduğu görülmektedir [11, 15, 20].

Geçmişte hava hukukunu geniş anlamından kurtarabilmek için hava seyrüsefer hukuku, havacılık hukuku, tayyare hukuku, hava yolu ile ulaştırma hukuku, hava ulaştırma hukuku gibi birçok başlığın önerildiği bilinmektedir [16]. Ancak günümüzde hava hukukuna ilişkin literatür tarandığında görülmektedir ki, hava hukuku terimi sadece dar anlamda, hava seyrüseferine ve havacılık faaliyetlerine ilişkin düzenlemeler için kullanılmaktadır. Terminolojik açıdan da “Hava Hukuku” terimi ilk günden itibaren dilimize yerleşmiş ve bu dar anlamıyla kullanılmaktadır [13, 15].

## 1.2. Uluslararası Hava Hukuku

Günümüzde hukukçular, gerçek anlamda uluslararası hukukun olup olmadığını sorgulamaktadırlar. Bu sorunu gündeme getirirken, tek bir hukuk kaynağının, hukuku yorumlayacak tek bir mahkeme ya da yargı organının ve uluslararası hukukun gereklerini uygulamakta yetkili bir yürütme organının olmadığını ileri sürmektedirler. Fakat bu sorun ya da soruların dışında dünyanın bugünkü küresel haline hızlıca uyum sağlayan ve genel anlamda kabul görmüş bir uluslararası hukukun varlığının şüphe götürmez bir biçimde mevcut olduğu görülmektedir.

Dünya ülkeleri tarafından genel kabul görmüş uluslararası hukukun kaynakları olarak ise;

- Anlaşmalar
- Sözleşmeler
- Uluslararası Örf ve Adet Kuralları
- Mahkeme Kararları
- Genel Hukuk

gösterilmektedir. Anlaşmalar, karşılıklı iki ülke arasındaki ikili anlaşmalar (bilateral) olduğu gibi birçok taraf ülkenin katılımı ile yapılan çok taraflı (multilateral) anlaşmaları da kapsamaktadır. Uluslararası bir organizasyon tarafından akdedilmeleri nedeniyle birçok ülke tarafından imzalanan sözleşmeler ise anlaşmaların farklı bir şeklidir. Uluslararası örf ve adet kuralları ise, devletlerin birbirleriyle olan ilişkilerindeki fiili davranış ve tutumları ile ortaya çıkmakta olup, uluslararası hukukun düzeyini yükseltmeyi amaçlamaktadır. Mahkeme kararları ise, davanın özel durumuna göre karar verebilmek adına uluslararası anlamda daha önceki mahkeme kararlarını ve uzmanlar tarafından ortaya konulmuş hukuk kurallarını dikkate almaktadır. Son olarak genel hukuk ise, anlaşmaların, sözleşmelerin ya da uluslararası örf ve adet kurallarının yokluğu durumunda uluslararası anlamda somut ilişkileri bütüncül bir yaklaşımla düzenleyen ve birçok özel norma kaynaklık teşkil eden soyut, genel, evrensel yazılı ve yazılı olmayan hukuk kurallarını oluşturmaktadır [21].

Uluslararası hukukta genel kabul gören anlayışa göre ülkelerin hem kara üzerindeki hem de karasuları üzerindeki hava sahalarına ilişkin her türlü hak, ilgili ülkelerin egemenlik hakkı olarak kabul edilmektedir. Bu durum ilk olarak yürürlükten kalkmış olan 13 Ekim 1919 tarihli Paris Konvansiyonu’nda (Hava Seyrüsefer Antlaşması – Convention sur La’navigation aeriennne) ele alınmış olup; konvansiyonun ilk maddesinde “Her devlet ülkesi üzerindeki hava sahasında mutlak ve münhasır egemenliğe sahiptir” şeklinde ifade edilmiştir [22-25]. Uluslararası hava sahası hiçbir ülkenin kontrolü altında olmayıp; ABD’nin, Pasifik’in büyük bir bölümünde hava trafik hizmeti vermesi ya da İngiltere, Kanada ve İzlanda’nın kuzey Atlantik hava sahasında hizmet vermeleri gibi bazı özel durumdaki hava sahaları, uluslararası anlaşmalar ile belli ülkelerin kontrolüne bırakılmıştır. Tüm bunların yanında ülkelerin hava sahalarının dikeyde sahip olduğu sınırlara ilişkin henüz uluslararası bir anlaşma bulunmamaktadır [26]. Böyle bir uluslararası hukuk zemininde gelişen uluslararası hava hukuku ise hem uluslararası havacılık faaliyetlerini düzenleyerek hem de ülkelerin kendi havacılık yasaları

içerisindeki ihtilafları ve tutarsızlıkları gidererek hukuki anlamda uyumlu uluslararası bir sistem ortaya koymayı amaçlayan, temelde uluslararası hava kamu ve özel hukukunun birleşimi olarak ortaya çıkan bir hukuk dalı şeklinde tanımlanmaktadır. Hukukun bir dalı olarak uluslararası hava hukukunun tüm havacılık faaliyetlerini geliştiren ve değiştiren pratikleri ve kuralları kapsadığı ifade edilmektedir. Uluslararası hava hukuku genel anlamda sivil havacılık faaliyetlerine ilişkin olup, askeri uçaklar ve askeri havacılık faaliyetleri bu alanın dışında tutulmuştur.

Uluslararası hukukun kaynakları olduğu gibi uluslararası hava hukukunun da kaynaklarının mevcut olduğu dile getirilmektedir. Uluslararası hava hukukunun en önemli kaynakları olarak;

- Uluslararası anlaşmalar ve sözleşmeler

- İkili ve çok taraflı hava hizmetleri ile güvenlik anlaşmaları

- Ulusal havacılık hukuku

- Havacılık faaliyetlerine ilişkin diğer hukuk kuralları ve uluslararası anlaşmaların yorumlanmasına ilişkin yargı kararları

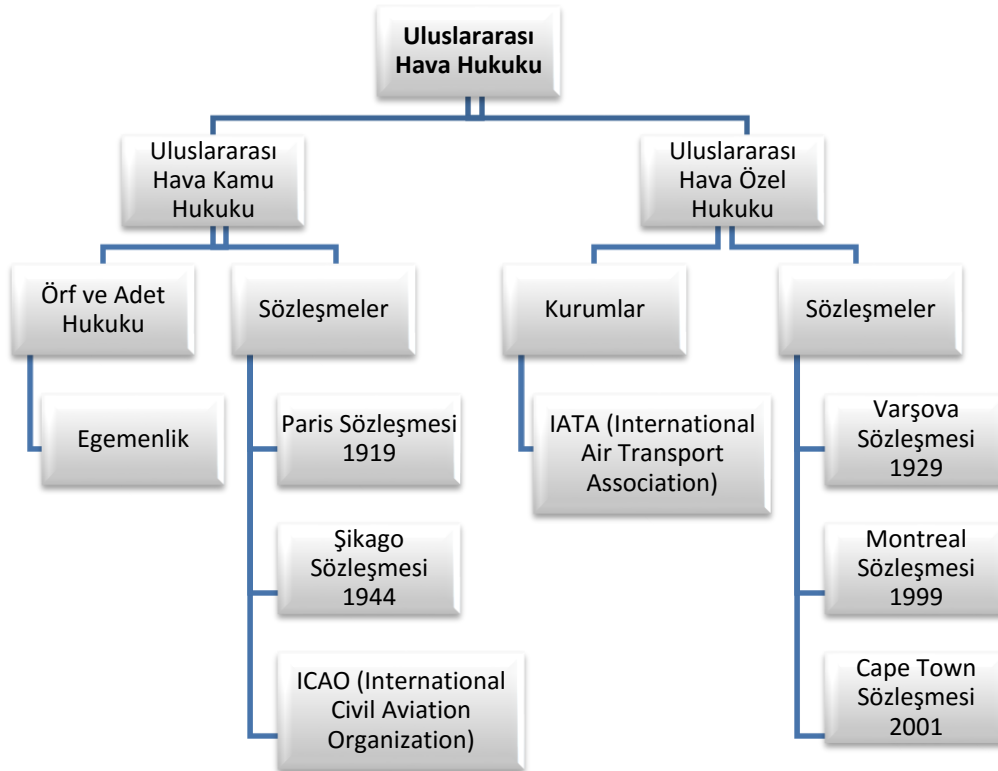
- Ülkeler ve havayolu şirketleri arasındaki sözleşmeler

- Havayolu şirketleri arasındaki ticari ittifaklar ve diğer anlaşmalar

- Bölgesel güvenlik programları ve diğer girişimler gösterilmektedir.

Uluslararası hava hukukunun yapısının, yapılan sınıflandırmalar arasındaki ilişki gözetilerek ele alındığı tablo 1’de, uluslararası hava hukukunun kaynakları ile bileşenleri gösterilmektedir [6, 27].

**Tablo 1.** Uluslararası hava hukukunun yapısı [27].



Uluslararası hava hukukunun, küresel anlamda hava taşımacılığını etkileyen tüm iki ve çok taraflı anlaşmaların sonuçlarını ve ulusal hukuk kurallarını kapsayan bir yapıda olduğu; sadece uluslararası hukuk düzenlemelerini içermekle kalmayıp aynı zamanda ülkelerin politik ve yasal kültürlerini de kendisinde barındırdığı

görülmektedir. Uluslararası hukuk zemininde uluslararası hava hukukunun havacılığa ilişkin çok taraflı anlaşmalar vasıtasıyla, ülkelerin kendi hava sahalarını kontrol edebilmeleri adına egemenlik haklarına ve yükümlülüklerine ilişkin düzenlemelerin yanı sıra havayolu şirketlerinin emniyetini, güvenliğini, sorumluluklarını ve hatta

son zamanlarda hava araçlarının finansmanını da içerir şekilde ortaya konulan yasal düzenlemelerin tümünü barındıran bir yapıya sahip olduğu ifade edilmektedir [28].

### **1.3. Hava Kamu Hukuku ve Hava Özel Hukuku Ayrımı**

Günümüzde halen geçerli olan ve hukukun bilinen en yaygın ayrımı, Roma hukukçusu Ulpianus'un yapmış olduğu Kamu Hukuku (jus publicum) - Özel Hukuk (jus privatum) ayrımıdır [29-30, 32]. Söz konusu ayrıma göre, kamu hukuku devletin çıkarlarına; özel hukuk ise bireyin çıkarlarına ilişkin hukuk olduğu ifade edilmekte olup henüz bu ayrım üzerine bir görüş birliği bulunmamaktadır [29, 31].

Ulpianus'un yapmış olduğu özel hukuk – kamu hukuku ayrımı egemenlik, eşitlik, menfaat gibi ölçütlere dayanmaktadır. Devletin kişiler ile yapmış olduğu herhangi bir hukuki ilişkide, taraflardan birinin kamu gücünü kullanması ve bu gücün kaynağını devlet ya da kamu kurum ve kuruluşlarından alıyor olması nedeniyle bu gibi durumlarda uygulanan hükümler kamu hukuku kurallarını oluşturmaktadır. Bunun dışında toplumu oluşturan kişilerin ve kuruluşların eşit haklar ve yükümlülükler altında aralarındaki tüm hukuki ilişkiler özel hukuk kuralları çerçevesinde sürdürülmektedir [33].

Özel hukuk – kamu hukuku ayrımı gibi hava hukukunda da, hava kamu hukuku ve hava özel hukuku şeklinde doktrinde birçok yazar tarafından sınıflandırıldığı görülmektedir. Fakat Günel (2010) hava hukukunun diğer hukuk dalları ile ilişkileri sebebi ile böyle bir ayrıma tabi tutulamayacağını ileri sürmekte ve hava sahasında tam ve sınırlı (münhasır) egemenlik yetkisi nedeniyle uluslararası hukuk kapsamında olduğunu, bu durumun dışındaki hallerde ise Devletler Özel Hukuku'ndan ve ilişki derecesine göre diğer hukuk dallarından yararlanılabileceğini belirtmektedir [9]. Bunun yanında Çağa (1963) da temel konusu hava özel hukuku olan bir bilimsel çalışmada dahi hava kamu hukukuna ilişkin hükümlerin göze çarptığını belirtmekte ve hava kamu ve hava özel hukuk ayrımının yapılamayacağını ifade etmektedir [8].

### **1.3.1. Hava Kamu Hukuku**

Uluslararası hukukta sadece devletlerin, uluslararası teşkilatların ve kısmen de özel kişilerin uluslararası hukuk kişiliklerinin varlığının mevcut olduğu görülmektedir. Ayrıca uluslararası hukukta kabul gören tanıma göre devlet, belirli bir ülke parçası üzerinde sürekli bir nüfusu, teşkilatlanmış olan bir siyasi otoritesi ve diğer devletleri ile ilişkilere girebilme adına bağımsızlığı olan milletlerarası hukuk kişisi olarak tanımlanmaktadır [34-35].

Uluslararası hukuk kişiliğine sahip ülkelerin havacılık hizmetlerinde sorumlulukları, iki veya çok taraflı anlaşmalar ile kabul ettikleri kurallar ve usuller, hava hukukunun devletler hukuku özelliğini teşkil eden parçasını oluşturmaktadır. Bu sebeple hava hukukunun, devletler hukukuna ilişkin olan kuralları hava kamu hukuku olarak tanımlanmaktadır [34]. Yine hava ülkesi ve hava ulaştırma düzeni gibi uluslararası faaliyetlere konu olan ve bu anlama uluslararası kamu düzenini ilgilendiren konuları içeren alan için hava kamu hukuku tanımı yapılmaktadır [9]. Hava hukukunun kişiler arasındaki ilişkileri düzenleyen kısmı dışında kalan tüm hükümlerinin hava kamu hukukunu oluşturduğu anlaşılmaktadır [8].

Hava kamu hukukunun içeriği, hükümetler ve uluslararası iki veya daha fazla tarafa sahip önemli uluslararası havacılık anlaşmaları, diğer uluslararası anlaşmalar ve hava kamu hukukuna ilişkin sözleşmeler [21] ile oluşan uluslararası kamu hukuku tarafından belirlenmektedir. Bu anlamda iniş hakları, üst geçiş (overflight) izinleri, güvenlik ve kayıt, iletişim, uçaklara karşı işlenen suçlar, havayolu şirketlerinin başka ülke pazarına girişleri gibi birçok konunun hava kamu hukukunun alanına girdiği görülmektedir [21, 28].

### **1.3.2. Hava Özel Hukuku**

Havacılık alanındaki hızlı gelişmeye paralel olarak uluslararası alanda iki taraflı veya çok taraflı anlaşmalar ile sözleşmeler yapılarak havacılık ile ilgili uluslararası hukukun ihtiyaç duyduğu düzenlemelerin yürürlüğe girdiği görülmektedir. Diğer taraftan uluslararası özel hukuk ve kanunlar arasında ortaya çıkan ihtilafların giderilmesi gerektiği açıkça görülmektedir. Havacılığın

uluslararası boyutu nedeni ile farklı ülkeler arasında seyahat eden yolcuların haklarının yanı sıra yapılan taşımalara ilişkin hukuki kuralların, taşımanın yapıldığı ülkelerde farklı olması ya da farklı yorumlanması, bunların yanında ilgili ülkelerin mahkemelerinin kendilerini yetkili sayması, aynı olaya farklı hukuki sonuçların uygulanması gibi sorunların hava aracı üreticilerini, hava yolu şirketlerini olumsuz etkilediği görülmüştür. Tüm bu sebepler nedeniyle, hava özel hukukuna ilişkin hukuki sorunların, mahkeme kararlarının, iç hukuki düzenlemelerin bir bütünlük içerisinde çözüme kavuşabilmesi amacıyla, ulusal iç hukuk düzenlemelerinin yanı sıra uluslararası sözleşmeler ile ilgili ülkelerin çeşitli düzenlemeler yaptıkları görülmektedir [34].

Hava özel hukukunun, hava hukukuna ilişkin özel kişiler arasında meydana gelecek hukuki ilişkileri düzenleyen kısmını içermekte olduğu görülmektedir. Bu anlamda hava özel hukuku, havacılık faaliyetlerinde bulunan kişilerin arasındaki söz konusu alana ilişkin tüm ilişkileri düzenlemektedir [8].

Dolayısıyla, havacılık konusunda hava ülkesi ve uluslararası hava ulaşım rejimi gibi uluslararası düzeni ilgilendiren konular hava kamu hukuku tarafından incelenirken; hava araçlarının mülkiyeti, hava taşımacılığı sözleşmeleri, hava araçlarının sigortası gibi konular bu tür sorunları inceleyen hava özel hukukuna bırakılmaktadır [20].

Bu ayrımlar ile birlikte genelde hava özel hukukunun, hava araçlarına ilişkin olarak hava araçlarının kavramsal tanımı, tasnifi, mahiyeti, tescili, terkin ve ipoteği gibi konuların yanı sıra hava taşıma sözleşmesinin unsurlarını da içeren alan olduğu görülmektedir [34].

## 2. Hava Hukuku'nun Özellikleri

### 2.1.1. Otonomisi

Hukuk, emredildiği ya da kurulduğu gibi kalması beklenen kurallar bütünü olarak tanımlanırken, aynı zamanda bir kural veya metot olarak birbirini takip eden ya da eylemler ile birlikte var olan olgu şeklinde de ifade

edilmektedir. Genel anlamda hukuk, eylemleri düzenleyen kuralların vücut bulmuş hali ya da yasal olarak yaptırım gücüne sahip otorite tarafından kurallarla belirlenmiş yapının idare edilmesi olarak tanımlanmaktadır [21]. Yine bir başka tanımda hukuk, kişinin varlığını korumayı ve kişilerin oluşturduğu topluluğun düzenini sağlamayı amaçlayan ve devlet tarafından yaptırım gücüne sahip kural, emir veya yasaklardan teşekkül etmiş kurallar bütünü olarak [36] ya da müeyyidelere bağlı kurallardan oluşmuş bir düzen şeklinde ifade edilmektedir [37]. Bilinçli bir iradenin ürünü ya da irade dışı olarak ortaya çıktığı varsayılan hukukun kaynağının din, güçlünün iradesi, toplumun genel iradesi veya pozitivist düşünce olduğu ileri sürülmekte ve bunların haricinde hukukun irade dışı olarak kendi kendisine halihazırda var olduğu da belirtilmektedir [38]. Tüm bu tanımlamalar ile adalete yönelmiş toplumun yaşamını düzenleyen kurallardan oluşan hukuk olgusunun varlığı ortaya konulmaktadır [39].

Hukukun tanımına ilişkin tam bir fikir birliği bulunmamakla birlikte hukukun dalları konusunda da herkesçe kabul gören bir tanımlama bulunmamaktadır. Genelde hukukun dallarına ilişkin kamu hukuku ve özel hukuk şeklinde ikili ayırım bulunmaktadır [37]. Fakat bu ayrıma ek olarak üçüncü bir ayırım, karma nitelikli hukuk ayırımıdır. Bu noktada hukuk, Kamu Hukuku (Anayasa Hukuku, İdare Hukuku, Ceza ve Ceza Usul Hukuku, İnfaz Hukuku, Medeni Usul Hukuku, İcra ve İflas Hukuku, Vergi Hukuku ve Uluslararası Kamu Hukuku), Özel Hukuk (Medeni Hukuk, Borçlar Hukuku, Ticaret Hukuku, Uluslararası Özel Hukuk), Karma Nitelikli Hukuk (İş Hukuku, Fikir ve Sanat Eserleri Hukuku, Toprak Hukuku, Çevre Hukuku, Bankacılık Hukuku ve Hava Hukuku) olmak üzere üç ana dala ayrılmaktadır [39].

Temel ayırım olan özel hukuk – kamu hukuku ayırımı Roma Hukuku'na dayanmakta olup; söz konusu ayırımın hukuki ilişkilerde tarafların eşit olan kişilerden veya taraflardan birinin kamu gücüne sahip kurumlardan oluşmasını esas aldığı görülmektedir. Özel hukuk ayırımında kişilerin eşitlik ilkesi esas alınırken; kamu hukuku

ayrımında ise üst - ast ilişkisi bulunmaktadır [36]. Bunların dışında gelişen teknoloji tüm hukuk düzeni içerisinde yeni faaliyet alanları ortaya çıkarmakta ve bu durum da karma nitelikli hukuk olarak üçüncü bir ayrımı ortaya koymaktadır [39].

Hava hukukunun, hukukun dallarından biri olarak kabul edilen karma nitelikli hukuk dalı içerisinde yer aldığı görülmektedir [39]. Fakat ulusal ve uluslararası doktrinde tartışılan husus tam da burada ortaya çıkmaktadır. Tartışmaların odaklandığı nokta hava hukukunun kendisine ait muhtariyetinin (otonomi) bulunup bulunmadığıdır. Bu tartışmaların bir kısmında hava hukukunun otonomisinin ya da bağımsızlığının bulunduğu ve hukuk sistemi içerisinde ayrı bir hukuk dalı olarak kabul edildiği görülmektedir. Fakat ilgili tartışmaların bir kısmı tarafından ise tam tersi kabul edilmekte ve hava hukukunun hukuk sistemi içerisinde ayrı bir yere sahip olmadığı ileri sürülmektedir. Hava hukuku içerisinde bulunan tüm dava konusu olayların, kişilerin veya nesnelerin çeşitliliği ile özel hukuk, iş hukuku, idare hukuku, ceza hukuku, uluslararası kamu hukuku ve uluslararası özel hukuk gibi birçok hukuk dalı arasında ortaya çıktığı görülmektedir. Bu nedenden dolayı, hava hukukunun kaynaklarda hukuk sistemi içerisinde ayrı bir hukuk dalı olarak düşünülmesinin imkansız olduğu belirtilmektedir [40]. Tüm bu sonuçlar dolayısı ile, hava hukukunun niteliğinin, ulusal ve uluslararası hukuk kurallarının kendi içerisinde ve birbirleri ile karşılaştırmalı olarak bir arada bulunacak şekilde bir kaynaktan toplanmasının mümkün olmadığı görülmektedir [17]. Hava hukukunun hukuk sistemi içerisinde kendine özgü (sui generis) bir hukuk dalı olup olmadığının ya da karayolu, demiryolu ve deniz gibi diğer taşıma türlerine benzer bir hukuki zeminde bulunup bulunmadığının sorusu tartışılırken; Diederiks-Verschoor (2006), 1942 yılında İtalya'nın, Il Codice della Navigazione adlı kanun ile deniz ve hava hukukunun her ikisinin de birlikte düzenlendiği ilk ülke olduğunu ifade etmektedir. Hava hukukunun bulunduğu yere ilişkin iki farklı yaklaşımı da savunanların bulunduğunu belirten Diederiks-Verschoor (2006)'un, hava hukukunun muhtariyetine (otonomi) ilişkin olarak biraz daha farklı yaklaştığı anlaşılmaktadır. Kendisi bu iki

karşıt görüşün bir denge içerisinde tutularak bir arada bulunabileceğini varsaymaktadır. Hava hukukunun, havacılığın talepleri ve kendine has karakteri nedeni ile özel bir alanı kapsadığını, ayrıca havacılık adına yapılacak düzenlemelerin genel hukuk kurallarından ayrılma konusunun çok iyi bir şekilde değerlendirilmesi ve tartışılması gerektiğini belirtmektedir. Diederiks-Verschoor (2006) ayrıca tüm bu tartışmaların ve hava hukukunun bulunduğu noktaya ilişkin oluşan kutuplaşmanın arasında hava hukukunun kendi kapsadığı alanı ve bu hususta limitlerini bulmak zorunda olacağını belirtmektedir [6].

Hava hukukunun genel hukuk sistemindeki tasniflere sığmadığı ifade edilmekle birlikte, tıpkı deniz hukukundakine benzer şekilde ilgili alanın ve bu alanda kullanılan vasıtanın özelliği gereği özel kuralların oluşturulmasının zorunluluğunun birinci planda tutulduğu görülmektedir. Bu tespiti ek olarak, kamu hukuku ve özel hukuk ayrımının ikinci planda olduğu belirtilmektedir [6]. Fakat Diederiks-Verschoor (2006)'un belirttiği gibi Göknil (1947) de, hava hukukunun havacılık faaliyetlerinin sürdürülebilmesi adına uluslararası hukuk, kamu hukuku, medeni hukuk, ticaret hukuku, ceza hukuku ve vergi hukuku gibi hukuk dalları ile sürekli olarak ilişki içerisinde olmasından dolayı; bu hukuk dallarından ayrı bir yere sahip olduğunun iddia edilmesinin zor olduğunu ve bu hukuk dallarının birbirinden tamamen bağımsız olarak düşünülmesinin kolay olmadığını ve bir bütünlük halinde irdelenmesi gerektiğini belirtmektedir [14].

Hava hukukunun otonomisinden çıkan sonuç, kara ve deniz gibi diğer taşıma sistemlerinin düzenlenmesi için hazırlanmış hukuk kurallarının hava hukukuna doğrudan uygulanmasının doğru olmadığı, bu kuralların hava hukukuna ilişkin olarak hazırlanmış özel hukuki durumlara aykırı olmayacak şekilde ancak istisnai durumlarda uygulanabileceği, hava hukukunun kendine has özel bir durum arz ettiği ve tüm hukuk sisteminin dışında düşünülmesinin de mümkün olmadığıdır [8].

### 2.1.2. Politik Özelliği

Hava hukukunun “politik” bir yapıda olduğu ve diğer hukuk dallarına göre en önemli ayırt edici



özelliğinin de bu politik yapısı olduğu belirtilmektedir. Göknil (1947)'in de belirttiği gibi “*Hava hukukunun baş farikası politikliğıdır.*” Hava hukukuna bu niteliği veren hususun hava aracının ve havanın sahip olduğu özellikten kaynaklandığı ifade edilmektedir [14]. Yine temel hukuki normlar ve felsefi düşünce farklılıkları göz önünde bulundurulduğu zaman hava hukukunun ulusal menfaatleri üstün tutan “realist okulu” temsil ettiği dile getirilmektedir [41-42].

Sosyal yaşamın düzenlenmesi ve kamu düzeninin sağlanması amacı ile ortaya konulan her hukuk kuralının da politik bir özellik içerdiği öne sürülmekte, ayrıca özellikle hava kamu hukukunda politik düşüncelerin hakimiyetini korumakta olduğu görülmektedir. Bunun sebebinin ise hava sahasının ve hava araçlarının ülkelerin iç ve dış tehlikelerine ilişkin çok büyük bir önem arz etmelerinden kaynaklandığı belirtilmektedir [8]. Aynı zamanda ülkelerin havada hakim konumda olduklarında, sivil havacılığın ve hava yolu şirketlerinin denetlenmesi ile sivil havacılık sektöründeki girişimlerin korunması gibi konularda dünya ekonomisi için bu ülkelerin lider konumda olmalarını sağlayacak bir enstrümana sahip olmaları düşünülmektedir [15].

Havacılık faaliyetlerinin ekonomik bir anlam içerdiği gibi politik bir anlam da içerdiği ve bu açıdan havacılık faaliyetlerinin bir düzen içinde uygulanması için ortaya konan hukuk kurallarının da politik özelliğe sahip olduğu görülmektedir. Hukuk ve politikanın ayrılmaz bir bütün, aynı zamanda politikanın temel enstrümanının da hukuk olduğu düşünüldüğünde; bu anlamda kanunların meydana getirilme ve uygulanış şekli politik düşüncelerin sonucu olarak ortaya konulmaktadır.

20. yüzyılda sivil havacılığın politik, stratejik, ekonomik, finansal ve sosyal yönleri ülkelerin dış politikalarının bir alanı haline geldiği gibi, uluslararası sivil havacılık politikaları açısından da havacılık faaliyetlerinin yönetilmesinin öncelik teşkil etmeye başladığı ve bu anlamda ülkelerin hava sahalarını politik bir baskı ve ekonomik pazarlık aracı olarak kullanmaya başladıkları görülmektedir [43].

Hava hukukunun uluslararası niteliği nedeni ile deniz hukukundan ayrı bir özelliğe sahip olduğu

göze çarpmaktadır. Deniz araçları sadece kıyıları olan ülkeleri birbirine bağlayan alan içerisinde faaliyet gösterirken; hava araçları bugün yargılama sınırlarını aşmakta, dünyanın herhangi bir köşesine, deniz kıyısı olsun ya da olmasın tüm ülkeler üzerinden sınırları aşarak ulaşmaktadır. Tek bir uçuş bile birbirinden birden fazla ülke üzerinden geçerek birçok yargısal alanın konusunu oluşturmaktadır [7]. Bu durum da ülkelerin güvenliği sağlama adına kara hudutlarında ya da deniz kıyılarında konuşlandırdıkları askeri oluşumların bu ülkeleri havadan gelebilecek herhangi bir tehlikeye karşı korumaya yeterli olmayacağını göstermektedir [14]. Tüm bu nedenler göz önüne alındığında gökyüzünün serbestliği (Open Skies), devletlerin havada hakimiyetin sağlanması, sivil havacılığın ve sivil havacılık alanında faaliyet gösteren havayollarının kontrolü, denetlenmesi ve desteklenmesi, rekabetin makul düzeyde tutulması gibi konular ülkelerin ekonomik, siyasi ve politik açılardan göz ardı edemeyecekleri alanları oluşturmuş ve buradan hareketle hava hukuku kurallarının ortaya konmasında müdahil olmamalarını imkansız kılmıştır [10, 44].

Fırat (2010)'ın politik bir kuruluş olarak belirttiği Birleşmiş Milletler'in ICAO (International Civil Aviation Organization) ile 13.05.1947 tarihinde yaptığı anlaşma sonucu ICAO'yu kendine bağlı hale getirdiğini ifade etmektedir [44]. Bu anlaşma ile Birleşmiş Milletler ICAO'yu uzman bir kuruluş olarak tanımış ve birlikte uluslararası sivil havacılık hizmetinin, ortak iş gücü durumunun ve personel standartlarının geliştirilmesi için işbirliği yapmışlardır. Böylece ICAO, Birleşmiş Milletler ailesinin bir üyesi haline almıştır. Milde (2012), Birleşmiş Milletler'in uzman kuruluşlarının sadece teknik anlamda yetkili organlarının olduklarını ve politik bir faaliyet içerisinde olmadıkları görüşünü kabul etmemekte ve ülkelerin egemenlikleri söz konusu olduğunda, diğer ülkelere karşı kendi ilgi alanlarını politik olarak savunmakta olduklarını belirtmektedir. Bu anlamda ülkelerarası ortak ilişkilerde politik bir yaklaşımın olmadığına addedilmesinin imkansız olduğunu dile getirmektedir [17]. Tüm bu yaklaşımlar ile bütün dünyada sivil havacılık faaliyetlerinin

düzenlenmesi ve denetlenmesinde hukuki normları ortaya koyan ICAO'nun durumu da göz önüne alındığında, hava hukukunun ne denli politik bir yapıya sahip olduğunu ortaya koymaktadır.

### 2.1.3. Uluslararası Olma Özelliği

Düzenli uçuşların başlamasından günümüze kadar yüz yılı aşkın bir süre geçmiş ve sivil havacılık dünyada çok önemli bir sektör haline almıştır. Özellikle 11 Eylül saldırılarının ardından sivil havacılık uluslararası anlamda daha da karışık bir hal almıştır [45]. Hava taşımacılığı endüstrisi dünyanın muhtemelen en bilinen hizmet sektörü olmakla birlikte küreselleşmenin temel taşı olarak faaliyetlerin sürdürüldüğü alan olarak da karşımıza çıkmaktadır. Bu açıdan havacılık hukukunun yargısal alanının küresel perspektif ile özel olarak belirlenmesinin tesadüfi olamayacağı belirtilmiştir. Günümüzde ülkelerin uluslararası havacılık faaliyetlerinden elde ettikleri gelirlerinin yine aynı ülkelerin iç hatlarında kazandıklarını gölgede bıraktığını ve gelecek on yıl içerisinde iç ve dış hat gelirlerinde oluşan bu farkın daha da artacağı düşünülürse; gelecekte sivil havacılığın uluslararası faaliyetlerinin ne denli artacağını ve karmaşık hale geleceğini tahmin etmek zor değildir. Bu anlamda sivil havacılık faaliyetlerinin uluslararası anlaşmalar, sözleşmeler, kanunlar, yönetmelikler, talimatlar, genelgeler ve bunların yanında sivil havacılığın düzenlenmesine ilişkin benzer yasal düzenlemeler ile karmaşık bir hal almış hukuki yapısı, sektörün içinde bulunduğu durumu ve hava hukukunun uluslararası boyutunu ortaya koymaktadır [28].

Hava hukukunun uluslararası niteliği aslında daha havacılık adına başlayan ilk faaliyetler ile kendini göstermiş, ülkelerin sınırları gözetilmeksizin balon uçuşları gerçekleştirilmiş ve bu durum ilgili ülkelerin ilk yasaları ile ortaya konulmuştur. Örneğin, Rhoades (2014)'in Glines (1968)'den aktardığına göre, 7 Ocak 1785 yılında İngiltere'nin Dover kıyısından, Fransa'nın Calais kıyısına Fransız Jean Pierre Blanchard ve John Jeffries tarafından insanlı ilk balon uçuşu gerçekleştirilmiştir [46]. İlk başlarda tehdit olarak algılanmayan bu gibi durumların savaşlar zamanında ne kadar tehlikeli olabileceği görülünce yasal düzenlemeler ile bu uçuşlar yasaklanmıştır.

Yine havacılığın daha ilk yıllarında bile milli sınırlara sığmadığı ve düzenli posta seferleri için faaliyetlerin sürdürüldüğü ilk rotaların dahi uluslararası rotalar olduğu görülmektedir [16]. Havacılığın doğal yapısından kaynaklanan bu uluslararası özelliğinin, bir anlamda havacılığın faaliyetlerini şekillendiren hava hukukuna da yansıdığı görülmektedir. Çünkü günümüzde havacılık faaliyetlerinin sadece ulusal olmasının imkansız olduğu düşünülürse, hukuki düzenlemelerin de mutlaka uluslararası olması gerektiği anlaşılmaktadır. Ülkeler, ulusal mevzuat düzenlemeleri yaparak ülkelerine has bir sivil havacılık mevzuat sistemi oluşturabilir, ülke içerisinde faaliyet gösteren havayolu şirketlerinin faaliyet alanlarını belirleyebilir. Örneğin, A.B.D. ve İngiltere gibi ülkelerde uluslararası ve deniz aşırı olmayan görerek uçuşlarda (VFR, Visual Flight Rules) izin alınmaksızın uçuş gerçekleştirilebilirken; Türkiye ve Rusya gibi ülkelerde gerçekleştirilecek her uçuş faaliyeti için izin alınması zorunluluk olarak belirlenmiştir [10, 44].

Hava hukukunun uluslararası olma özelliğini, tek bir hava aracının yaptığı operasyon ile birden çok devletin hava sahasından geçmesi ve bununla birlikte hiçbir ülkenin egemenliğinde olmayan uluslararası denizler üzerindeki hava sahalarında uçuş gerçekleştirilmesi ile kazandığı görülmektedir [44, 47]. Bir uçağın çok kısa bir süre içerisinde birçok ülke hatta açık denizler üzerinden geçerek çok farklı hukuk kurallarına konu olması söz konusudur. Bu nedenle hava hukukunun bir düzene kavuşmasının, çok farklı hukuk kurallarının bir tertip içerisinde birleştirilerek yerel olmaktan çıkmasının ve uluslararası olmasının zorunluluğu ortaya çıkmış ve bu anlamda ülkelerin hava hukukunun uluslararası olması için adım attıkları görülmüştür [8].

Bu adımların en önemlisi olan ve hava hukukunun temelini oluşturan metin, 1919 Versay Barış Konferansı'nda savaş sonrası bütün teknik ve hukuki havacılık sorunlarının incelemesi ve bu incelemeler neticesinde, uluslararası hava seyrüseferleri hakkında bir anlaşma metninin hazırlanması için görevlendirilen komisyon tarafından hazırlanmıştır. Hazırlanan metin,

13.10.1919 tarihinde Paris Havacılık Konferansı'nda imzalanacak olan uluslararası hava hukukunun temeli oluşturan metin olup, Paris Konvansiyonu olarak imzalandığı görülmektedir. [34].

Tüm bu adımlar dikkatle atılmış ve gökyüzü hukuk kurallarının sınırları içerisine alınmaya çalışılmıştır. Göknil (1951)'in Giannini'den aktardığı üzere “gök bir muazzam Okyanus'tur ki, sahildarları bütün dünya milletleridir, o halde göklerin kanunu da mutlaka bir olmalıdır”. Bu durumda oluşan ihtiyaç sebebi ile hava hukukunun yerel olmaktan ziyade uluslararası bir renk alması gerekliliği ortaya konulmaktadır [15].

### 3. Sonuç

Dünyada sivil havacılık sektöründe meydana gelen büyük gelişim, uluslararası sivil havacılık sisteminin hukuki anlamda ortak bir zemin olmadan yürütülemeyeceğini açıkça göstermektedir. Çünkü sivil havacılık sektörü, sadece bir devletin faaliyet alanı olmamakla birlikte; tüm devletleri bu anlamda birbirine bağımlı hale getirmekte ve ortaya çıkabilecek olumsuz durumlara karşı uluslararası ortak bir eylem planının gerekliliğini zorunlu kılmaktadır. Ancak hava hukukunun tanımı konusunda tartışmalar halen sürmektedir. Dar anlamıyla hava hukuku, hava araçları marifetiyle yapılan seyrüsefer hizmetlerine ilişkin tüm ilişkiler için kullanılırken; dünya üzerindeki hava sahasında cereyan eden tüm olaylar ve ilişkiler için ise geniş anlamda kullanılmaktadır. Bu noktada gelecekte yaşanacak teknolojik gelişmeler ile birlikte insanların kişisel hava araçları ile neler yapabileceklerinin öngörülemediği ya da ilgili teknolojiler ile hava olaylarına müdahale edilip edilemeyeceğinin ve benzeri durumların bilinemediği ve bu tür girişimlerin de hava seyrüsefer hizmetlerini doğrudan etkileyeceği düşünülmektedir. Bu nedenle, sivil havacılık faaliyetlerini sadece ekonomik tabanlı olarak görmek hava hukuku ifadesini dar bir yapı içerisine hapsedecek olup, ifadenin geniş anlamı ile kullanılmasının daha uygun olacağı açıktır.

Doktrinde birçok yazarın hava kamu hukuku ve hava özel hukuku ayırımına gittikleri görülmektedir. Tam bir fikir birliği bulunmamakla birlikte, özellikle Günel (2010) ve Çağa (1963) gibi yazarlar hava hukukunun diğer hukuk dalları ile ilişkilerinin yoğun olması nedeni ile hava hukukunun böyle bir ayırma tabi tutulamayacağını ileri sürmektedirler. Ancak iniş hakları, üst geçiş (overflight) izinleri, güvenlik ve kayıt, iletişim, uçaklara karşı işlenen suçlar, havayolu şirketlerinin başka ülke pazarına girişleri gibi birçok konunun hava kamu hukukunun alanına; hava araçlarının kavramsal tanımı, tasnifi, mahiyeti, tescili, terkin ve ipoteği gibi konuların yanı sıra hava taşıma sözleşmesinin unsurlarının da hava özel hukuku alanına girdiği anlaşılmaktadır. Tüm bunlarla birlikte hava hukukunun yapısı ve karakteristik özelliği gereği diğer tüm hukuk dalları ile ilişki içerisinde olduğu ve bu nedenle hava kamu ve özel hukukuna ilişkin olarak keskin bir ayırımın ortaya konulmadığı görülmektedir.

Hava hukukunun otonomisi, politikliği ve uluslararası olma özelliği ise kendisine has durumların anlaşılması bakımından önem arz etmektedir. Hava hukukunun otonomisinden ortaya çıkan sonuç, kara ve deniz gibi diğer taşıma sistemlerinin düzenlenmesi için hazırlanmış hukuk kurallarının hava hukukuna doğrudan uygulanmasının doğru olmadığıdır. Bu kuralların hava hukukuna ilişkin olarak hazırlanmış özel hukuki durumlara aykırı olmayacak şekilde ancak istisnai durumlarda uygulanabileceği belirtilmektedir. Ayrıca bu tespitlerden hareketle hava hukukunun kendine has özel bir duruma sahip olduğu ancak tüm hukuk sisteminin dışında düşünülmesinin de mümkün olmayacağı anlaşılmaktadır. Göknil (1947)'in “*Hava hukukunun baş farikası politikliğidir*” söyleminden de anlaşıldığı üzere hava hukukunun en önemli ayırt edici özelliğinin politik yapısı olduğu; hava hukukuna bu özelliğini veren hususun hava aracının ve havanın sahip olduğu nitelikten kaynaklandığı ifade edilmektedir. 20. yüzyılda sivil havacılığın politik, stratejik, ekonomik, finansal ve sosyal yönleri, ülkelerin hava sahaslarını politik bir baskı ve ekonomik pazarlık aracı olarak kullanmalarının önünü açtığı görülmektedir. Bunun sonucunda ulusal ve uluslararası havacılık

faaliyetlerinin yönetilmesi ve bu faaliyetlere ilişkin hukuk kurallarının ortaya konması ülkelerin önceliği haline gelmiştir. Diğer yandan ülkelerin sınırları gözetilmeksizin gerçekleştirilen ilk balon uçuşları, ilgili ülkelerin ilk yasaları ortaya koyması ile birlikte hava hukukunun uluslararası olma özelliğinin de temelini oluşturmuştur. İlk posta uçuşları ve daha sonra da tarifeli - tarifersiz uçuşlar gibi faaliyetlerin uluslararası rotaları oluşturması, havacılığın doğal yapısından kaynaklanan uluslararası faaliyetler olarak ortaya çıkmıştır. Havacılık faaliyetlerinin uluslararası olma özelliğinin, bir anlamda havacılığın faaliyetlerini şekillendiren hava hukukuna da yansdığı görülmektedir. Tek bir hava aracının yaptığı operasyon ile birden çok devletin hava sahasından geçmesi, hiçbir ülkelerin egemenliğinde olmayan uluslararası denizler üzerindeki hava sahalarında uçuş gerçekleştirmesi, hava hukukunun karmaşık bir hukuk sistemine dahil olmasını beraberinde getirmekle birlikte; söz konusu hukuk dalına uluslararası olma özelliğini kazandıran faaliyetler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Son olarak hava hukukunun dar ve geniş anlamda tanımı, uluslararası hukukun bir parçası olması, hava kamu hukuku ve özel hukuku ayrımı, otonomisi, politik ve uluslararası olma özellikleri üzerinde doktrinde fikir birliğine varılmadığı görülmektedir. Ayrıca hava hukukunun diğer tüm hukuk dalları ile ilişki içerisinde olması nedeniyle de karmaşık yapıda olan karaktere sahip, karma nitelikli hukuk dalları içerisinde yer alan bir hukuk dalı olarak karşımıza çıktığı anlaşılmaktadır.

### Kaynaklar

- [1] Dempsey, P. S. (2008). Public International Air Law. Montreal: McGill University.
- [2] Anderson, D., Graham, I. ve Williams, B. (2011). "Flight and Motion, The History and Science of Flying". Dr. Richard P. Hallion. (Haz./Ed.). New York: Myron E. Sharpe Inc.
- [3] Wittmer, A. ve Bieger, T. (2011). "Fundamentals and Structure of Aviation Systems". Andreas Wittmer, Thomas Bieger, Roland Müller (Haz./Ed.). Aviation Systems, Management of Integrated

- Aviation Value Chain (s. 5-38). Berlin: Springer-Verlag.
- [4] Kılınç, S. U. (2011). Avrupa Birliği-Eurocontrol Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve Türkiye. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık A.Ş.
- [5] Hazeltine, H. D. (1911). The Law of The Air. London: University of London Press, LTD.
- [6] Diederiks-Verschoor, I. H. Pb. (2006). An Introduction to Air Law. Netherlands: Kluwer Law International B.V.
- [7] Banner, S. (2008). Who Owns The Sky? The Struggle to Control Airspace From The Wright Brothers On. London: Harvard University Press.
- [8] Çağa, T. (1963). Hava Hukuku. İstanbul Üniversitesi Yayınları, No: 996. Hukuk Fakültesi Yayın No: 206. İstanbul: Doğan Kardeş Matbaacılık A.Ş.
- [9] Günel, R. V. (2010). "Açık Semalar" Antlaşmaları Sürecinde Uluslararası Havacılık Hukuku (eleştirel yaklaşım). İstanbul: Beta Basım A.Ş.
- [10] Öztürk, Y. (2010). Hava Hukuku 1. Samsun.
- [11] Ulusoy, Ü. H. (2013). "Uluslararası Hukuk Açısından Ege Hava Sahasında Türkiye ve Yunanistan Arasındaki Sorunlar". Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Sayı: 109: 303-334.
- [12] Cheng, B. (1989). "Air Law". Rudolf, D., Robert, E. H., Steven, L. ve Peter, M-S. (Ed.). Encyclopedia of Public International Law. Volume 11. (s. 5-12). Amsterdam: Elsevier Science Publishing Company Inc.
- [13] Ünal, M. S. (2009). Sivil Havacılık ve Uluslararası Hukuk. Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- [14] Göknül, M. N. (1947). Hava Hukuku Notları. İstanbul Üniversitesi Yayınları, No: 339. Hukuk Fakültesi Yayın No: 74. İstanbul: İbrahim Horoz Basımevi.

- [15] Göknül, M. N. (1951). Hava Hukuku. İstanbul Üniversitesi Yayınları, No: 484. Hukuk Fakültesi Yayın No: 107. İstanbul: Fakülteler Matbaası.
- [16] Belbez, H. (1943). "Hava Hukuku Konusu ve Mahiyeti". Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt: 01, Sayı: 4: 743-746.
- [17] Milde, M. (2012). International Air Law and ICAO. Netherlands: Eleven International Publishing.
- [18] Şahiner, O. (2006). Hava ve Uzay Hukukunun Gelişimi Açısından Türkiye'nin Yeri. Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Diyarbakır.
- [19] Şerif, R. (1934). Hava Hukuku. İstanbul: Akşam Matbaası.
- [20] Pazarcı, H. (1989). Uluslararası Hukuk Dersleri. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi ve Basın-Yayın Yüksekokulu Basımevi.
- [21] Speciale, C. R. (2006). Fundamentals of Aviation Law [Elektronik Sürüm]. New York: McGraw-Hill Companies, Inc.
- [22] Bilge, S. A. (1951). "Şikago Havacılık Anlaşmaları ve Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı (O.I.A.C.)". Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi. Cilt: 6, Sayı: 1: 196-214. <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/42/358/3750.pdf> Erişim tarihi Ekim 2, 2017.
- [23] Cooper, C. J. (1952). "International Air Law, Roman Law and The Maxim Cujus Est Solum In International Air Law". McGill Law Journal. Vol: 1: 23-65. <http://www.lawjournal.mcgill.ca/userfiles/other/39679-1.1.Cooper.pdf> Erişim tarihi Ekim 2, 2017.
- [24] Köksal, T. (2011). Uluslararası Sivil Havacılık Hukuku (International Civil Aviation Law). Ankara: Adalet Yayınevi.
- [25] Milde, M., Abeyratne, R., Bunker, D., Faller, E., Thaker, S. J., Haanappel, P. C. P., Jakhu, R., Janda, R. Margo, D. R., Matte, M. N., Schubert, F., Dam, V. R. ve Vlastic, A. I. (2005). "Annals of Air and Space Law". P. S. Dempsey (Ed.). Vol. XXX., Part I. Montreal: The Carswell Company Ltd.
- [26] Pearson, W. M. ve Riley, S. D. (2015). Foundation of Aviation Law. İngiltere: Ashgate Publishing Limited.
- [27] Bartsch, R. I. C. (2012). International Aviation Law A Practical Guide. [Elektronik Sürüm]. İngiltere: Ashgate Publishing Limited.
- [28] Havel, B. F. ve Sanchez, G. S. (2014). The Principles and Practice of International Aviation Law. New York: Cambridge University Press.
- [29] Güriz, A. (1999). Hukuk Başlangıcı. Ankara: Siyasal Kitabevi.
- [30] Gözübüyük, A. Ş. (2007). Hukuka Giriş ve Hukukun Temel Kavramları. Ankara: Turhan Kitabevi.
- [31] Görgün, Ş. (1996). Hukukun Temel Kavramları. Ankara: Yetkin Basım Yayım ve Dağıtım A. Ş.
- [32] Sancakdar, O. (2006). "Özelleştirmenin Kamu Hukuku-Özel Hukuk Ayırımına Etkileri ve Bu Bağlamda Güncel Özelleştirme Tartışmalarındaki Başlıca Görüşler". Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt: 8, Sayı: 1: 241-270.
- [33] Siyahhan, M. (2009). "Turizm ve Otel İşletmeciliği Öğrencileri İçin Hukuka Giriş, İşletme Hukuku ve Turizm Hukuku Dersleri" Ders Notları. [https://www.google.com.tr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwiSy\\_iFs8XLAhVlfHIKHUrOC9EQFgg aMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.satm.bi lkent.edu.tr%2F~siyahhan%2Flecture%2520notes%2520february%25202009.doc&usg=AFQjCNHcOua3tnJDo42Tmm84FXdH MG\\_HgA&sig2=nBPlqIDXqYYVeCXMi3hkt](https://www.google.com.tr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwiSy_iFs8XLAhVlfHIKHUrOC9EQFgg aMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.satm.bi lkent.edu.tr%2F~siyahhan%2Flecture%2520notes%2520february%25202009.doc&usg=AFQjCNHcOua3tnJDo42Tmm84FXdH MG_HgA&sig2=nBPlqIDXqYYVeCXMi3hkt)

- A&bvm=bv.116954456,d.bGQ&cad=rja  
Erişim tarihi Ekim 2, 2017.
- [34] Sorgucu, A. (2012). Hava ve Uzay Hukuku (Air and Space Law). Ankara: Adalet Basım Yayım Dağıtım San. ve Tic. Ltd. Şti.
- [35] Şimşek, G. E. (2012). "Uluslararası Hukukta Kişilik". Tütüncü, A. N. ve Uzun, E. (Ed.). Uluslararası Hukuk I. (s. 66-87). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Web-Ofset.
- [36] Adal, E. (1985). Hukukun Temel İlkeleri. Marmara Üniversitesi Yayın No: 428. Marmara Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayın No: 372. İstanbul: Fatih Yayınevi Matbaası.
- [37] Gözler, K. (2008). Meslek Yüksekokulları İçin Genel Hukuk Bilgisi. Bursa: Ekin Basım Yayın ve Dağıtım.
- [38] Ünsal, A. (2010). "Hukukun Temeli ile İlgili Yaklaşımlar". Hitit Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi, Cilt: 9, Sayı: 18: 5-23.
- [39] Önen, M. (2005). Hukuka Giriş. İstanbul: Arıkan Basım Yayım Dağıtım Ltd. Şti.
- [40] Fong, T. U. "Air Law". The People's University. Beijing. [http://www.dsaj.gov.mo/iis/EventForm/ContentFileGen.aspx?Rec\\_Id=4947](http://www.dsaj.gov.mo/iis/EventForm/ContentFileGen.aspx?Rec_Id=4947) Erişim tarihi Ekim 2, 2017.
- [41] Bal, A. (2014). "Hava-Uzay Araçlarının (Aerospacecraft) Hukuki Rejimi". Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt: 16, Özel Sayı: 1465-1528.
- [42] Abeyratne, R. I. R. (2002). Frontiers of Aerospace Law. London: Ashgate Publishing.
- [43] Wassenbergh, H. A. (1962). Post-War International Civil Aviation Policy and The Law of The Air. [Elektronik Sürüm]. Netherlands: The Hague Martinus Nijhoff.
- [44] Fırat, N. C. (2010). Havayolu Kazalarından Doğan Kanunlar İhtilafı. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- [45] Güneysu, G. (2011). "Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Hukukta Aykırı Eylemlerin Bastırılması Hakkındaki 2010 Pekin Sözleşmesi". Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi, Sayı: 83-84: 7-20.
- [46] Rhoades, L. D. (2014). Evolution of International Aviation (Third Edition). İngiltere: Ashgate Publishing Limited.
- [47] Demirkıran, M. H. (2007). "Varşova/Lahey Konvansiyonu Uyarınca Uluslararası Yolcu Taşımalarından Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu ve Manevi Tazminat Meselesi". Prof. Dr. Hüseyin Ülgen'e Armağan, (ss. 1-17), İstanbul. [http://www.demirkıran.av.tr/wp-content/uploads/2013/02/UluslararasıC4%B1\\_Yolcu\\_Tasimalarında\\_Hava\\_Tasiyicisinin\\_Sorumlulugu.pdf](http://www.demirkıran.av.tr/wp-content/uploads/2013/02/UluslararasıC4%B1_Yolcu_Tasimalarında_Hava_Tasiyicisinin_Sorumlulugu.pdf) Erişim tarihi Ekim 2, 2016.