



**T.C.
ERCIYES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU HUKUKU ANABİLİM DALI**

**ULUSLARARASI HAVA HUKUKU AÇISINDAN
DEVLET İNSANSIZ HAVA ARAÇLARININ
DEĞERLENDİRİLMESİ**

**Hazırlayan
Muhammed Esat EMEK**

**Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Selman ÖZDAN**

Yüksek Lisans Tezi

Ağustos 2022, KAYSERİ

**T.C.
ERCIYES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU HUKUKU ANABİLİM DALI**

**ULUSLARARASI HAVA HUKUKU AÇISINDAN
DEVLET İNSANSIZ HAVA ARAÇLARININ
DEĞERLENDİRİLMESİ
(Yüksek Lisans Tezi)**

**Hazırlayan
Muhammed Esat EMEK**

**Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Selman ÖZDAN**

Ağustos 2022, KAYSERİ

BİLİMSEL ETİĞE UYGUNLUK

Bu çalışmadaki tüm bilgilerin, akademik ve etik kurallara uygun bir şekilde elde edildiğini beyan ederim. Aynı zamanda bu kural ve davranışların gerektirdiği gibi, bu çalışmanın özünde olmayan tüm materyal ve sonuçları tam olarak aktardığımı ve referans gösterdiğimi belirtirim.

Muhammed Esat EMEK

İmza





T.C.

ERCIYES ÜNİVERSİTESİ

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

Anabilim Dalı : Kamu Hukuku

Program Adı : Tezli Yüksek Lisans

Tez Başlığı : Uluslararası Hava Hukuku Açısından Devlet İnsansız Hava Araçlarının Değerlendirilmesi

Yukarıda bilgileri verilen tez çalışmasının a) Giriş, b) Ana bölümler ve c) Sonuç kısımlarından oluşan (Kapak, Önsöz, Özet, İçindekiler ve Kaynakça hariç) toplam 93 sayfalık kısmına ilişkin 31/08/2022 tarihinde **Turnitin** intihal programından aşağıda belirtilen filtreleme uygulanarak alınmış olan özgünlük raporuna göre tezin benzerlik oranı: % 16' dır.

Filtrelemeye **alıntılar dahil** edilmiştir. Filtrelemede **yedi (7) kelimedenden daha az** örtüşme içeren metin kısımları hariç tutulmuştur.

Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez İntihal Raporu
Uygulama Esaslarını inceledim ve bu uygulama esaslarında belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmasının herhangi bir intihal içermediğini, aksinin tespit edilmesi durumunda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini bilgilerinize arz ederim. 31/08/2022

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Selman ÖZDAN

Öğrenci: Muhammed Esat EMEK

İmza

İmza

KILAVUZA UYGUNLUK

“Uluslararası Hava Hukuku Açısından Devlet İnsansız Hava Araçlarının Değerlendirilmesi” başlıklı Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Lisansüstü Tez Yazım Kılavuzuna uygun olarak hazırlanmıştır.

Hazırlayan

Muhammed Esat EMEK

Danışman

Dr. Öğr. Üyesi Selman ÖZDAN

Kamu Hukuku ABD Başkanı

Prof. Dr. Cengiz GÜL

KABUL VE ONAY TUTANAĞI

Dr. Öğr. Üyesi Selman ÖZDAN danışmanlığında **Muhammed Esat EMEK** tarafından hazırlanan “**Uluslararası Hava Hukuku Açısından Devlet İnsansız Hava Araçlarının Değerlendirilmesi**” adlı bu çalışma jürimiz tarafından Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü **Kamu Hukuku** Anabilim Dalı’nda **Yüksek Lisans Tezi** olarak kabul edilmiştir.

29/08/2022

JÜRİ:

Danışman :

Üye :

Üye :

ONAY:

Bu tezin kabulü Enstitü Yönetim Kurulu'nun /.... /..... tarih ve sayılı kararı ile onaylanmıştır.

..... /..... /

Prof. Dr. Atabey KILIÇ

Enstitü Müdürü

ÖN SÖZ

“Uluslararası Hava Hukuku Açısından Devlet İnsansız Hava Araçlarının Değerlendirilmesi” isimli bu çalışmayı hazırlama aşamasında, sürecin başından sonuna her türlü ilgi ve özeni göstererek beni yönlendiren, tezi baştan sona en az 3 kere detaylıca okuyan, sadece çalışma ile alakalı değil mesleki olarak diğer yönlendirmeleriyle de bana çok şey katan, asistanlığını yapmaktan memnuniyet duyduğum kıymetli danışman hocam Dr. Öğr Üyesi Selman ÖZDAN’a, fakültede göreve başladığımdan beri, her türlü konuda yanımda ve yol gösterici olan, iş ilişkisinden ziyade bir ağabey gibi yaklaşan, tez çalışmama ise detaylı okuma ve tavsiyeleriyle çok fazla katkıları olan Dr. Öğr. Üyesi Mustafa UYANIK’a, yine benzer duygularla, bana çok önemli katkıları olduğunu düşündüğüm, tez çalışmamı çok detaylı bir şekilde okuyarak tavsiyelerde bulunan Dr. Öğr. Üyesi Abdulkadir SAKA’ya, her türlü yardım ve desteklerinden dolayı değerli oda arkadaşım Arş Gör. Numan DOĞAN’a, fakültedeki tüm hocalarım ve mesai arkadaşlarıma, benim için büyük motivasyon kaynağı olan, her zaman desteklerini hissettiğim kıymetli aileme ve nihayet her zaman yanımda olan eşime en içten dileklerle teşekkür ederim.

Muhammed Esat EMEK

Kayseri, Ağustos 2022

ULUSLARARASI HAVA HUKUKU AÇISINDAN DEVLET İNSANSIZ HAVA ARAÇLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Muhammed Esat EMEK

Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü

Yüksek Lisans Tezi, Ağustos 2022

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Selman ÖZDAN

ÖZET

Bu çalışmada, devlet insansız hava araçlarının (İHA) diğer devletlerin hava sahalarında gerçekleştirdiği operasyonların uluslararası hava hukuku hükümleri başta olmak üzere uluslararası hukuk hükümleri ışığında egemenlik bağlamında değerlendirilmesi amaçlanmıştır.

Çalışmada, egemenlik unsurunun hava sahasında vazgeçilmez bir unsur olarak hem hava hukuku hükümlerinde yer aldığı hem de devletler tarafından nazara alındığı; hava hukuku hükümlerinde sivil hava araçları da dahil olmak üzere devletin hava sahasında egemen olduğu ancak bazı anlaşmalar neticesinde sivil uçuşlara serbestiler getirildiği; bunun karşısında devlet hava araçlarının ancak özel bir anlaşma ya da izin verilmiş olmak suretiyle başka devletlerin hava sahasında uçuş gerçekleştirebileceği, dolayısıyla da hava hukuku hükümleri ışığında devlet insansız hava araçlarının da ancak bu şartlarda başka devletlerin hava sahalarında operasyon gerçekleştirebileceği bulgularına ulaşılmıştır.

Yine çalışmada uluslararası hukukun diğer disiplinleri ışığında devlet insansız hava araçlarının başka devlet hava sahalarında operasyonları ele alınmış ve bu doğrultuda kuvvet kullanma yasağının istisnalarını incelemek gerekmiştir. Bu istisnalar BM andlaşmasında yer alan meşru müdafaa hakkı ve BM kararıyla gerçekleştirilen operasyonlardır. Devlet İHA'larının çokça kullanıldığı birçok askeri operasyonda, uluslararası hukuka uygun kabul edilen bu istisnalara dayanılarak saldırılar gerçekleştirilmiştir. İHA'ların başka devlet hava sahalarında kullanımının büyük çoğunluğunu oluşturması dolayısıyla bu hükümler ele alınmış ve bu gerekçelerle gerçekleşen İHA operasyonlarının, ilgili şartlar ve uluslararası hukuka uygunluğunun sağlanması şartıyla uluslararası hukuka uygun olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Hava Hukuku, İnsansız Hava Aracı, Egemenlik, Hava Sahası

EVALUATION OF STATE UNMANNED AERIAL VEHICLES IN TERMS OF INTERNATIONAL AIR LAW

Muhammed Esat EMEK

Erciyes University, Graduate School of Social Sciences

Master Thesis, August 2022

Supervisor: Dr. Selman ÖZDAN

ABSTRACT

In this study, it is aimed to evaluate the operations of state unmanned aerial vehicles (UAVs) in the airspace of other states in the context of sovereignty in the light of international law provisions, especially the provisions of international air law.

In the study, it is stated that the element of sovereignty as an indispensable element in the airspace is both included in the provisions of the air law and taken into account by the states; in the air law provisions, the state is dominant in the airspace, including civil aircraft, but as a result of some agreements, civil flights have been freed; On the other hand, it has been found that state aircraft can only fly in the airspace of other states with a special agreement or permission, and therefore, in the light of air law provisions, state unmanned aerial vehicles can only operate in the airspaces of other states under these conditions.

In the study, the operations of unmanned aerial vehicles in other state airspaces were discussed in the light of other disciplines of international law, and it was necessary to examine the exceptions to the prohibition of use of force in this direction. These exceptions are the right of self-defense in the UN treaty and operations carried out by UN resolution. In many military operations in which state unmanned aerial vehicles are widely used, attacks have been carried out based on these exceptional reasons, which are considered in accordance with international law. Since UAVs make up the majority of their use in other state airspaces, these provisions have been discussed and it has been concluded that UAV operations carried out for these reasons are in accordance with international law, provided that they comply with the relevant conditions and international law.

Keywords: Air Law, Unmanned Aerial Vehicles, Sovereignty, Airspace

İÇİNDEKİLER

ULUSLARARASI HAVA HUKUKU AÇISINDAN DEVLET İNSANSIZ HAVA ARAÇLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

BİLİMSEL ETİĞE UYGUNLUK	i
TEZ ÖZGÜNLÜK SAYFASI.....	ii
KILAVUZA UYGUNLUK	iii
KABUL VE ONAY TUTANAĞI	iv
ÖN SÖZ	v
ÖZET	vi
ABSTRACT	vii
KISALTMALAR LİSTESİ	xi
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI HAVA HUKUKU VE HAVA SAHASININ HUKUKİ REJİMİ

1.1. Hava Sahası Kavramı	3
1.1.1. Hava Sahası Hukuki Rejimi.....	3
1.1.1.1. Serbestlik Görüşü	4
1.1.1.2. Devlet Egemenliği Görüşü	7
1.1.2. Hava Sahasında Egemenlik	10
1.1.3. Hava Sahası İhlali ve Koruması.....	13
1.1.3.1. Hava Sahasının İhlali	13
1.1.3.2. Hava Sahasının Korunması	14
1.2. Hava Hukuku Kavramı.....	16
1.2.1. Genel Olarak	16
1.2.2. Tarihçesi ve Gelişimi	21
1.2.3. Hava Kamu Hukuku ve Hava Özel Hukuku Ayrımı	26
1.3. Hava Kamu Hukukuna ilişkin Başlıca Uluslararası Düzenlemeler.....	30
1.3.1. 1919 Paris Sözleşmesi	30
1.3.2. Şikago Sözleşmesi	31
1.4. Genel Değerlendirme.....	34

İKİNCİ BÖLÜM
HAVA SAHALARINDA YENİ BİR AKTÖR: DEVLET İNSANSIZ HAVA
ARAÇLARI

2.1. Kavramsal İnceleme	36
2.1.1. Hava Araçları.....	36
2.1.1.1. Sivil-Devlet Hava Araçları Ayrımı.....	38
2.1.1.2. Askeri Hava Araçları	40
2.1.1.3. İnsansız Hava Araçları (İHA)	41
2.1.1.4. Silahlı İnsansız Hava Araçları (SİHA)	42
2.2. İHA ve SİHA'ların Gelişim Süreci	44
2.3. İHA ve SİHA'lara Bakış.....	48
2.4. İHA ve SİHA'ların Başka Devletlerin Hava Sahalarında Kullanımı	52
2.4.1 Genel Olarak	52
2.4.2. Yoğun olarak İHA ve SİHA Kullanan Ülkeler	53
2.4.2.1. Türkiye	53
2.4.2.2. ABD.....	54
2.4.2.3. İsrail.....	56
2.5. Hava Sahası İhlallerinde İHA ve SİHA'ların Egemenlik Açısından Diğer Devlet Hava Araçlarından Farkı Olup Olmadığı Sorunu.....	57
2.6. Genel Değerlendirme.....	59

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
HAVA SAHASININ HUKUKİ REJİMİNDE DEVLET İNSANSIZ HAVA
ARAÇLARI

3.1. Uluslararası Hukuk Düzenlemelerinde İHA VE SİHA'lar	61
3.1.1. Hava Hukuku Düzenlemeleri.....	62
3.1.2. Silahlı Çatışmalar Hukuku Düzenlemeleri	66
3.2.Hava Sahası Egemenliği ve SİHA Müdahaleleri	68
3.3. Hava Sahasının Kullanım Amacına Yönelik Hukukilik İncelemesi	69
3.3.1. Meşru Müdafaa	69
3.3.1.1. Uluslararası Hukukta Devletlerin Meşru Müdafaa Hakkı.....	69

3.3.1.2. Meşru Müdafaa Gerekçesi ile Gerçekleşen ve İHA Kullanılan Hava Operasyonlarına Örnekler	74
3.3.2. BM kararı ile müdahale	78
3.3.3. Davetle Müdahale ve Rıza	81
3.3.4. İnsancıl Müdahale	87
3.4. Hava Sahası Egemenliğini İhlal Eden Müdahalelerin Meşruiyeti.....	90
3.5. Genel Değerlendirme.....	92
SONUÇ	96
KAYNAKÇA.....	100



KISALTMALAR LİSTESİ

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
BM	: Birleşmiş Milletler
BMGK	: Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi
EASA	: Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı
IATA	: International Air Traffic Association
ICAO	: Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
İHA	: İnsansız Hava Aracı
İHAS	: İnsansız Hava Aracı Sistemleri
JCGUAV	: Joint Capability Group on Unmanned Aerial Vehicles
NATO	: Kuzey Atlantik Sözleşmesi Örgütü
SARPs	: Standartlar ve Tavsiye Olunan Usuller
SHGM	: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SİHA	: Silahlı İnsansız hava Aracı
UAD	: Uluslararası Adalet Divanı
UAV	: Unmanned Aerial Vehicle
UAVS	: Unmanned Aerial Vehicle Systems
UHK	: Uluslararası Hukuk Komisyonu

GİRİŞ

Hava hukuku; birçok hukuk dalının tarihin eski çağlarından beri var olduğu nazara alındığında, yeni ve gelişen bir hukuk dalı olarak ifade edilebilir. Bunun sebebi, hava sahası kullanım ve ihtilaflarının hava teknolojilerinin gelişmesi ve hava araçlarının kullanımının artması ile çoğalmasdır.

Hava hukukuna ilişkin kaynaklar ve sözleşmeler 20. yüzyılda oluşmaya başlamıştır. Hava hukuku kaynaklarının önemli bir ölçüde sivil havacılık üzerinde durduğu ifade edilebilir. Bunun sebebi ise sivil havacılığın ticari amaçlarla yapılması ve buna ilişkin birçok uluslararası sözleşmenin bulunmasıdır. Sivil hava araçlarının transit geçişi ya da havalimanı kullanımı devlet hava araçlarının kullanımına nazaran zaman içerisinde daha çok önem verilen ve ele alınan bir konu olmuştur.

İnsansız hava araçları (İHA) ilkel sürümleriyle beraber yüzyıla yakın süredir kullanılmaktadır. Teknolojik gelişmelerle birlikte hem nitelik hem de nicelik olarak çok fazla değişim gösteren İHA'lar, kullanım alanı olarak da oldukça yaygınlaşmıştır.

Öncelikle silahsız olarak gözlem ve keşif amaçlı kullanılan İHA'lar daha sonra silahlandırılmış ve askeri operasyonlar açısından oldukça işlevsel hale gelmiştir. İHA ve Silahlı İnsansız Hava Araçları (SİHA), her ne kadar kullanım alanı oldukça genişlese de hukuki anlamda yeterli kodifikasyon ve teamüle erişememiştir. Ulusal ve sivil araçlar için çalışmalar yapılmış ve mevzuatlar çıkarılmış olsa da uluslararası hava sahaları açısından devlet İHA ve SİHA'ları için aynı şeyi söylemek mümkün değildir. Bu sebeple başka devletlerin hava sahalarında gerçekleşen İHA ve SİHA operasyonlarının hava egemenliği açısından meşruiyeti konusunda net hükümler bulunmamaktadır. Bu doğrultuda, İHA ve SİHA'ların uluslararası hava hukuku anlamında nasıl bir konumda olduğunu, hava egemenliği ve kullanımı bağlamında nasıl bir statüde olduğunu belirlemek gerekmektedir.

Bu çalışmanın amacı, devlet İHA ve SİHA'larının başka devletlerin hava sahalarındaki operasyonlarının meşruiyetine ilişkin değerlendirmelerde bulunmak ve uluslararası hukukta mevcut mevzuat ve sözleşmeler açısından İHA operasyonlarının nasıl bir konumda olduğunu araştırarak somutlaştırmaktır. Bu somutlaştırma ile hem uluslararası hava hukuku hem de diğer uluslararası hukuk normları açısından devlet İHA ve SİHA'ların kullanımının meşruiyeti araştırılacaktır.

Çalışmanın odak noktası sivil hava araçları olmayacak olup, devlet İHA ve SİHA'larının kullanımı üzerinde durulacaktır. Zira İHA'ların diğer devletlerin hava sahalarında kullanımı büyük ölçüde devlet hava araçları tarafından gerçekleştirilmektedir. Dünyanın birçok bölgesinde devlet İHA ve SİHA'ları bazı gerekçelere dayandırılarak hem keşif hem de saldırı uçuşu gerçekleştirmektedirler. Bu uçuşların meşruiyet incelemesi hava sahaları açısından gerçekleşecektir. Dolayısıyla çalışmada İHA ve SİHA ibareleri kullanılırken devlet İHA'ları işaret edilecektir. Kullanımlarda özellikle sivil İHA'lar işaret edilmedikçe -devlet kelimesi kullanılmasa dahi- devlet İHA ve SİHA'ları anlaşılmalıdır.

Çalışmanın ilk bölümünde Uluslararası Hava Hukuku, özellikle hava sahası egemenliği kavramları üzerinde durularak ele alınacak ve hava ülkesi, hava egemenliğine hava hukukuna ilişkin sözleşmelerde hava egemenliğinin nasıl ele alındığı konularına ağırlık verilecektir. Böylece sonraki bölümlerde oldukça atıf yapılacak egemenlik hususu hava hukuku normları çerçevesinde kavranmış olacaktır.

Çalışmanın ikinci bölümüne geçildiğinde ise İHA ve SİHA'lar ele alınacak, İHA ve SİHA'lara ilişkin tanım ve bilgilendirmeler yapıldıktan sonra İHA ve SİHA'ların avantajlarıyla beraber kullanımının artışı incelenecek, yoğun olarak İHA ve SİHA üreten ve kullanan ülkeler ele alınacaktır.

Çalışmanın üçüncü bölümüne gelindiğinde ise artık mevcut uluslararası hukuk normları çerçevesinde uluslararası hava sahalarında İHA ve SİHA kullanımı konusu ele alınmış olacak, hangi sebeplerle bu İHA ve SİHA'ların kullanıldığı, hangi sebeplerle kullanılabileceği gibi konular tartışılacak, araştırma çerçevesinde elde edilen veriler bu bölümde aktarılacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI HAVA HUKUKU VE HAVA SAHASININ HUKUKİ REJİMİ

1.1. Hava Sahası Kavramı

1.1.1. Hava Sahası Hukuki Rejimi

Hava sahasının hukuki rejimini kavramak için hava sahası terimine eğilmek gerekmektedir. Literatürde hava uzayı¹ ya da hava atmosferi² gibi farklı nitelendirmeler olsa da daha çok hava sahası kavramının kullanıldığı görülmektedir. Hava sahası kavramı, en genel ve öz olarak, “içinde atmosferin bulunduğu üç boyutlu saha ya da tabaka” olarak tarif edilmektedir.³ Bal’ a göre bu sadece zihinsel açıdan bir betimleme olup hukuki bir ifade değildir. Ona göre “hava sahası hukuki statü tanınan, kişilerin nesnelerin ve faaliyetlerin bu saha içerisindeki hukuki durumlarının belirlendiği bir alan olarak ele alınmalıdır.”⁴

Hava sahası kavramının hem eşya hukuku hem de uluslararası hukukla ilgili bir kavram olduğu bilinmektedir. Hava sahasının mülkiyetine ilişkin eşya hukuku bağlamında da değerlendirmelerde bulunulmuştur.⁵ Bu mülkiyet yaklaşımının temelini yukarıda da bahsettiğimiz Roma hukuku prensibinin oluşturduğu belirtilmektedir. Eşya hukuku yaklaşımı detaylıca ele alınmayacak olup konumuz itibarıyla uluslararası hukuk yönüne değinilecektir.

¹ Cemil Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1948) 139.

² Mazhar Nedim Göknıl, *Hava Hukuku Notları*, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1947) 44.

³ Ömer İlhan Akipek, *Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu*, (Ankara: AÜHF yayınları, 1959) 14.

⁴ Ali Bal, *Uluslararası Hava Hukuku (Hava Sahasının Hukuki Rejimi)*, (Ankara: Seçkin Yayınları, 2019,147.

⁵ Eşya hukukuna ilişkin detaylı açıklamalar için bkz: Rıfat Şerif, *Hava Hukuku*, (İstanbul: Akşam Matbaası, 1934,), 46-54, Bal, 148-158.

Hava sahası, “ulusal hava sahası” ve “uluslararası hava sahası” olarak ikiye ayrılmaktadır. Ulusal hava sahası; bir devletin kara ülkesi ve buna bitişik olarak yer alan iç suları ve karasularının üzerinde olan, o devletin tam ve münhasır egemenliğine bağlı olan, diğer devletlerin ya da uyruklarının kendiliğinden bir kullanım hakkına sahip olmadığı sahadır.⁶ Uluslararası hava sahası ise; hiçbir devletin ülkesine dâhil olmayan açık denizler veya kutup bölgeleri gibi alanlar üzerinde kalan hiçbir devlet egemenliğine de bağlı olmayan, belirli uluslararası kurallar çerçevesinde herkesin serbestçe kullanabildiği sahadır.⁷

Hava sahasının kullanımına ilişkin farklı tezler ortaya atılmaktadır. Hatta belirtilebilir ki hava hukukunun en önemli mevzusu budur.⁸ Doktrinde hava sahasının kullanımına ilişkin tartışmaların başladığı ilk zamanlardan beri yazarlar farklı görüşleri ele almış ve serbestliğe ilişkin farklı sınıflandırmalar yapmıştır. Bunlar genel olarak, havanın tamamen serbest olduğu görüşü, havanın belirli şartlara uymak şartıyla sınırlı olarak serbest olduğu görüşü, havanın alt ve üst bölge olarak ayrılarak üst bölgenin serbest olduğu görüşü ve havanın tamamen devlet egemenliğinde olduğu görüşüdür.⁹ Bu yaklaşımlar zaman içerisinde uluslararası konferans ve toplantılarda devletlerce görüşülmüş ve aşağıda da görüleceği üzere egemenlik görüşü üzerinde büyük ölçüde uzlaşmaya gidilmiştir. Öncelikle bu görüşlerden serbestlik görüşü ve devlet egemenliği görüşleri ayrı başlıklar altında hem öğretilerde savunucuları hem de uluslararası andlaşmalardaki görünüşleri ile ele alınacaktır. Böylece günümüzde hava sahasının hukuki rejiminin nasıl olduğu da ortaya çıkacaktır.

1.1.1.1. Serbestlik Görüşü

Serbestlik görüşü, temel mantığını insanlığın ortak mirası ya da ortak malı felsefesinden almaktadır. Uluslararası geçiş serbestliğine ilişkin ilk sistematik görüşlerin Hugo Grotius tarafından öne sunulduğu belirtilmektedir.¹⁰ Grotius’a göre topraklardan, akarsulardan ya da karasularından yabancı insanlara gerektiği zaman serbest geçiş hakkı

⁶ Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri, II. Kitap*, (Ankara: Turhan Kitabevi 1998) 442.

⁷ Pazarcı, *II. Kitap*, 443.

⁸ Göknıl, *Hava Hukuku Notları*, 44.

⁹ Sayılan görüşler için bkz: Akipek, *Hava Sahasının Durumu*, 15-17, Göknıl, *Hava Hukuku Notları*, 44-45.

¹⁰ Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 158.

verilmelidir.¹¹ 1900'lü yılların başlarında serbestiye ilişkin düşünceler gündem olmuş olsa da devletin egemenliği ilkesi zaman içerisinde uluslararası hukukun temel ilkelerinden biri haline gelmiş ve geniş serbestilerin dayanağını zayıflatmıştır.¹²

Hava hukukunun gelişmeye başladığı yıllar olan 1900'lü yılların başlarında ise hava sahasının egemenliğine ilişkin tartışmalar yeniden çoğalmıştır. Hava serbestisine ilişkin en detaylı ve dikkat çekici çalışmaları yapan ve fikirlerini sunan kişi ise Paul Fauchille'dir. Yukarıda da bahsedildiği üzere hava hukukuna ilişkin çok sayıda çalışmaları olan Fauchille, görüşlerini serbestlik üzerine yoğunlaştırmıştır.

Yaptığı ilk çalışma 1901 yılında kaleme aldığı "Hava sahası ve Balonlara Dair Hukuki Rejim"¹³ adlı makaledir. Bu makaledeki görüşlerinde Fauchille'e göre, toprağın üzerindeki hava sütunu, maddeten inşası mümkün en yüksek yapının yüksekliğince- 330 metre olarak ifade etmektedir- mülkiyet hakkına tabi tutulabilir.¹⁴ Bunun ötesinde mülkiyet söz konusu olamaz.¹⁵ Hava serbestisini esas alan ancak bazı istisnaları da ele alan Fauchille, balonların barış zamanında belli bir seviyeden¹⁶ aşağı inemeyeceğini, savaş zamanında ise düşmanca tavırlar sergileyemeyecek olup savaşan devletlerin toprağı üzerinden de geçemeyeceğini ileri sürmüştür.¹⁷ Fauchille, daha sonra çıkardığı uluslararası kamu hukuku isimli kitap çalışmasında hava ülkesi meselesini incelemiş, 330 metrenin ötesinde hava sahasının serbest olduğunu ilan etmek gerektiğini, bununla beraber devletlerin bu sahada kendi kendini koruma hakkını haiz olduğunu belirtmiştir.¹⁸

Ernest Nys, serbestlik görüşünü savunan bir diğer hukukçudur. Serbestliği kaldırmaktan ya da onu sınırlandırmaktan kaçınılması gerektiğini ileri sürerek mutlak

¹¹ Mesela uzak topraklara yerleşmek isteyenlere, ticaret yapanlara, mallara, hakkı olanı almak için savaşanlara geçiş izni verilmelidir. Hugo Grotius *Savaş ve Barış Hukuku*, (çev) Seha L. Meray, (Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi 1967), 439.

¹² Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 159.

¹³ La domaine aérien et le régime juridique des aérostats, (Paris, A. Pedone, 1901)

¹⁴ Fauchille'e göre bu yükseklik dönemin en yüksek yapısı olan Eyfel kulesinin yüksekliği olup 300 metredir. Daha sonraki bir eserinde ise telsiz direği mesafesi de ekleyerek 330 metre olarak belirtmiştir.

¹⁵ Akipek, *Hava Sahasının Durumu*, 22.

¹⁶ Bu seviye makalede 1500 metre olarak belirtilmiştir. Bunun sebebi ise 1901 yılında fotoğraf çekilebilecek en uzak mesafe 1500 metre olarak düşünülmüş ve balonlardan karanın fotoğraflanmasının önlenmesi hedeflenerek böyle bir mesafe belirlenmiştir. Daha sonradan ise hukukçu bu görüşünden dönmüş ve mesafenin çok olduğunu ve 1500 metreden daha uzağı da fotoğraflayabilecek makinelerin geliştiğini belirtmiştir. Akipek *Hava Sahasının Durumu*, 24.

¹⁷ Akipek, *Hava Sahasının Durumu*, 24.

¹⁸ Paul Fauchille, *Traité de droit international public*. 8. Baskı 1925, c I, kısım II, s 581 vd, aktaran Akipek, *Hava Sahasının Durumu*, 25.

serbestiyi ileri sürmüştür.¹⁹ Alexandre Merignhac da havanın denizde olduğu gibi serbest bırakılması gerektiğini havanın da deniz gibi tüm insanlık için gerekli olduğunu ve havanın ne sıfatla olursa olsun bir devlet tarafından sınırlanmaması gerektiğini ileri sürmüştür.²⁰ Merignag da Fauchille gibi, hava sahasına erişim de güvenlik kaynaklı sınırlamaları değerlendirmeyi ihmal etmemiştir.²¹

Devletler Hukuku Enstitüsünün 1906 yılı Gent toplantısında, egemenlik görüşü de ileri sürülmüş olsa da havanın serbestliğine ilişkin Fauchille'in teklifi kabul edilmişti.²² Bundan sonraki süreçte ise 1911 yılına gelindiğinde, Madrid toplantısında hava seyrüseferinin serbest olduğu kabul edilmekle beraber devletlerin ve vatandaşlarının emniyetine ilişkin tedbirler istisna olarak belirlenmiştir. Devamı yıllarda benzer görüşler sergileyen hukukçular olduğu gibi egemenlik görüşünün hâkim olduğu sonraki zamanlarda dahi serbesti görüşünü savunan görüşler olmuştur.²³

Hava sahası serbestisi devletler hukuku nezdinde bir dizi andlaşmaya da konu olmuştur. En önemlisi ise daha önce değindiğimiz 1913 yılında Almanya-Fransa arasında imzalanan andlaşmadır. Bunun yanı sıra 1919 Versay Barış Andlaşması ve 1920 Sevr Andlaşması'nda da hava sahası ve hava tesislerinin kullanımına ilişkin serbesti maddeleri yer almaktadır.²⁴ Ancak bu maddelerin Almanya ve Türkiye'nin hava sahası egemenliklerini sınırlandırma amacından ileri geldiği ifade edilmektedir.²⁵ Bu andlaşmalar savaş sonrası yenilen devletlerle yapılan andlaşmalar olması sebebiyle amacın hava sahası serbestisi olmadığı düşünülebilecektir. Zira 1. Dünya Savaşı ile beraber hava sahasında devlet egemenliği görüşünün hakimiyet kazandığını ifade etmiştik.

¹⁹ Akipek, *Hava Sahasının Durumu*, 21.

²⁰ Alexandre Merignhac, *Les Lois Et Coutumes de la Guerre Sur Terre*, (d'Apres Le Droit International Moderne Et La Codification de la Conference de la Haye de 1899) , (Paris, A. Pedone, 1903) aktaran Akipek, *Hava Sahasının Durumu*, 25

²¹ Akipek, *Hava Sahasının Durumu*, 25.

²² Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, 142, Akipek, *Hava Sahasının Durumu*, 27

²³ Akipek, *Hava Sahasının Durumu*, 28.

²⁴ Versay Andlaşması madde 200, 313 ve 315; Sevr Andlaşması madde 191, 193, 318, 319 ve 320

²⁵ Akipek, *Hava Sahasının Durumu*, 34, 36. Versay Andlaşması metni için: https://www.census.gov/history/pdf/treaty_of_versailles-112018.pdf ; Sevr Andlaşması metni için: <https://www.ttk.gov.tr/wp-content/uploads/2016/11/6-Sevr.pdf>

1.1.1.2. Devlet Egemenliği Görüşü

Devletin hava sahasında egemen olduğu görüşü, 1. Dünya savaşı öncesinde de savunulmuş olsa da, savaş sonrası dönem kadar baskın ve kabul gören bir düşünce olmamıştır. Örneğin Gent toplantısında John Westlake egemenlik görüşünü sunmuş olsa da bu görüşe karşı Fauchille'nin serbestlik görüşü daha çok kabul görmüştür.²⁶

Yukarıda tarihçe kısmında da aktardığımız üzere 1. Dünya Savaşı ile beraber ülkelerin güvenlik kaygıları daha da artmış ve hava sahası egemenliği büyük ölçüde önem kazanmıştır. Göknil'e göre 1. Dünya Savaşı'nın hemen ardından hava araçlarının ne korkunç tehlikeler doğurabileceği ilk defa sabit görüldüğünden bu devirde devletlerin serbestlik prensibine karşı bu kadar kuşkulu ve sert bir tavır almalarını izah etmek güç değildir. Yazara göre Paris Andlaşması, havacılığın geliştirilmesinden ziyade tehlikeli hava aracı faaliyetlerini bir an önce kontrol altına almak kaygı ve telaşının ürünüdür.²⁷

Paris Sözleşmesi olarak adlandırdığımız 1919 Paris Hava Seyrüseferinin Düzenlenmesine Dair Sözleşme, hava sahasında devlet egemenliğinin net bir şekilde kabul edildiği ilk çok taraflı sözleşmedir. Sözleşme'nin 1. maddesinde, devletlerin ülkesi üzerinde hava sahasında tam ve münhasır egemenliği olduğu belirtilmiştir. Burada bir husus hukukçuların dikkatini çekmiş, akit devletler değil tüm devletlerin ülkesi üzerinde tam ve münhasır egemenlik kabul edilmiştir. Bu durum ise bu hükmün bir örf adet hukuku kuralı niteliğinde düşünölmek suretiyle kodifiye edilmesi şeklinde değerlendirilmesine sebep olmuştur.²⁸

Sözleşmede askeri hava araçlarının özel bir yetkilendirme haricinde bir diğer akit devletin üzerinde uçamayacağı veya iniş yapamayacağı,²⁹ polis ve gümrük araçlarına da ayrıca özel düzenlemelerle izin verilebileceği belirtilmiştir.³⁰

Sivil araçlar ise daha farklı bir rejime tabi tutulmuştur. Belirtilen şartlara uymak koşuluyla barış zamanında zararsız geçişe izin verme taahhüdü verilmiştir.³¹ Bu şartlar

²⁶ Toplantıda dokuz karşı on dört oyla Fauchille'in serbestlik görüşü kabul edilmiştir. Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, 144.

²⁷ Göknil, *Hava Hukuku Notları*, 45.

²⁸ Milde, *International Air Law and ICAO*, 11

²⁹ Paris Sözleşmesi madde 32.

³⁰ Paris Sözleşmesi madde 33.

³¹ Paris Sözleşmesi madde 2.

belirtilen rotalara uyma, güvenlik uyarılarına uyma, yasak bölgelerden uçmama vb. şartlar olabilir.³²

Egemenliğe ilişkin dikkat çeken Havana Sözleşmesi, güney ve kuzey Amerika kıtalarından 16 devlet tarafından onaylanarak yürürlüğe girmiş ve Şikago Sözleşmesi ile yürürlükten kalkmıştır.³³ İçeriği bakımından modern ve dikkat çekicidir. Tarifeli uçuşlar açısından ayrıca izin gerektirmeyen uçuş serbestisi (daha sonra beş serbesti olarak incelenecek) ilk olarak bu sözleşmede söz konusu edilmiştir.³⁴

Egemenliğe ilişkin en önemli sözleşme olarak ifade edebileceğimiz sözleşme, yukarıda da ele alınan Şikago Sözleşmesidir. Halen yürürlükte olan ve en fazla devlet tarafından imzalanan uluslararası sözleşmelerdendir. Sözleşmenin ortaya çıktığı konferansta hava seyrüseferi ve kurulacak otoriteye ilişkin farklı yaklaşımlar ortaya atılmıştır. Bunlar genel olarak dört başlık şeklinde sıralanmaktadır. Amerika Birleşik Devletleri, teknik ve danışma alanlarıyla sınırlı yetkilere sahip uluslararası bir havacılık otoritesini; Kanada, rotaları tahsis etme, oranları gözden geçirme ve operasyon sıklıklarını belirleme yetkisine sahip ancak belirli formüllerle sınırlandırılmış uluslararası otoriteyi, Birleşik Krallık, rotaları tahsis etme, tarifeleri belirleme ve frekansları belirleme konusunda Kanada'nın teklifinden daha fazla takdir yetkisine sahip bir otoriteyi, Avusturalya ve Yeni Zelanda ise tüm devletlerin katılacağı tek bir otoritenin altında taşıyıcılar oluşturulup işletilmesini önermiştir.³⁵

Konferansta örgüt otorite ve yetkisine ilişkin ihtilaflar olsa da, devletin hava sahasındaki egemenliği bir ihtilaf çıkmadan benimsenmiştir. Sözleşmenin 1. maddesinde, Paris sözleşmesinin 1. maddesiyle aynı şekilde hava sahasının statüsü belirlenmiştir. “Akit devletler, her devletin ülkesi üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemenliği haiz olduğunu tanır.” 2. maddede ise devletin ülkesi tanımlanmıştır. Maddeye göre devletin ülkesi, “o devletin egemenliği, hükmü, himayesi ve mandası altında bulunan arazi ve ona bitişik karasuları” olarak kabul edilir. Himaye ve manda terimleri

³² Paris Sözleşmesi madde 3, 15.

³³ Sözleşme Hakkında Detaylı bilgi için bkz: (erişim Tarihi: 25.01.2020) https://applications.icao.int/postalhistory/1928_the_havana_convention.htm

³⁴ Milde, *International Air Law and ICAO*, 13.

³⁵ Tahir Çağa, *Hava Hukuku*, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1963), 210-211, Icao, Chicago Conference, (Erişim Tarihi: 2.1.2020) <https://www.icao.int/ChicagoConference/Pages/chicago-conference-introduction.aspx>

sömürgecilik dönemlerinin izlerini taşımakla beraber günümüzde pratik bir anlamı bulunmamaktadır.

Şikago konferansında bir nihai senet ve çokça ek bulunmaktadır. Nihai senet ve ekleri hep birlikte değerlendirildiğinde bu düzenlemelerin, Paris'te başlayarak Havana'da devam eden egemenlik prensibini esas tuttuğu görülmekle birlikte Paris'ten bu yana egemenliği sınırlama noktasında büyük aşamalar kaydedilmiş olduğu da gözlemlenir. Konferansa katılan devletler, hava sahasında ilgili devletin egemen olması gerektiğinde mutabık iseler de, bu egemenliğin devletlere muayyen haklar tanınması suretiyle sınırlandırılması zaruretinin de hissetmişlerdir.³⁶

Şikago sözleşmesinin 5. maddesi,³⁷ Milletlerarası Hava Servisleri Transit Sözleşmesinin 1. maddesi,³⁸ Milletlerarası Hava Ulaştırma Sözleşmesinin 1. maddesi³⁹ hava sahasındaki serbestliklere ilişkin maddelerdir. Bunlardan en kapsayıcısı Şikago Sözleşmesidir. Diğer serbesti andlaşmaları daha az sayıda devlet tarafından imzalanmış olsa da zaman içerisinde imza sayılarını artırmaktadır.

Akipek'e göre hava hürriyetleri-imtiyazları-serbestileri diye adlandırılan haklar, devletlerin hava sahasındaki sınırlandırılmamış egemenliklerinin sınırlandırılması yönünde ileri bir adım teşkil etmektedir.⁴⁰ O halde, hava sahasının tamamen serbest olduğunu söyleyemesek de, andlaşmalar hukukuna bağlı bir seyrüsefer serbestisinin varlığını kabul etmemiz mümkündür. Bu serbesti ise, üç serbesti ya da beş serbesti şeklinde ifade ettiğimiz üzere sözleşmelerin içeriğine göre değişiklik gösterebilmektedir.

Hava sahasına egemenliğine ilişkin teamül oluşup oluşmadığı değerlendirilmesi yapılacak olursa, bu noktada teamülün yerinin daha az olduğu değerlendirilmesi yapılabilir. Çünkü havacılık gelişmeleri sonrasında teamül kuralları oluşacak ölçüde bir zaman geçmeden ve fikirlerde teamülen bir mutabakat oluşmadan hava hukuku

³⁶ Akipek, *Hava Sahasının Durumu*, 95.

³⁷ Maddenin ilgili cümlesi şu şekildedir; "Akit devletlerden her biri, diğer akit devletlere ait olup tarifeli milletlerarası servislerde çalışmayan hava nakil vasıtalarının bu konvansiyon hükümlerine uymak şartıyla önceden izin alınmasına lüzum kalmaksızın ülkesi dâhiline girmek, ülkesi üzerinden durmadan uçmak ya da gayri ticari maksatlarla iniş yapma hakkını tanırlar."

³⁸ Maddede özetle, tarifeli uçuş yapan uçakların akit devletlerin hava sahalarından transit geçişinin serbestliği ve teknik vs sebeplerle inmek serbestliği yer almaktadır. İki serbesti olarak da geçer.

³⁹ Bu Sözleşmede üstteki iki serbestiye ek olarak 3 serbesti daha eklenmiştir. Bu serbestiler, Ülkesinden alınan yolcu ve yükün başka bir ülkeye indirilmesi, başka bir ülkeden kendi ülkesine yolcu ve yük getirilmesi ve tabii olduğu ülke haricinde iki ülke arasında yolcu ve yük taşınması serbestileridir.

⁴⁰ Akipek, *Hava Sahasının Durumu*, 95.

düzenlemeleri yapılmaya başlanmış ve bu sebeple birçok kural da yazılı olarak ortaya çıkmıştır. Hatta hava hukukunun birdenbire yazılı olarak doğduğu da ileri sürülmüştür.⁴¹ Yine de bir teamül var ise bu teamülün egemenlik yönünde oluştuğu ifade edilebilir.⁴² Paris Sözleşmesi sonrasında yazılı hukukla beraber temel bir norm haline gelmiş egemenlik unsuru açısından 1. Dünya savaşı öncesinde iyice yerleşmiş bir teamülden bahsetmek zor olsa da egemenliğin kabulüne ilişkin görüşlerin benimsendiği de görülebilmektedir.⁴³

1.1.2. Hava Sahasında Egemenlik

Hava sahasının ulusal ve uluslararası hava sahaları olarak ayrıldığını yukarıda ifade etmiştik. Uluslararası hava sahalarında bir egemenliğin söz konusu olmadığını, tüm devletlerin kullanımına açık olduğunu ve serbestçe kullanılabildiğini, ulusal hava sahası açısından ise devletlerin tam ve münhasır egemenliğinin tanındığını belirtmiştik. Bu başlıkta münhasır egemenliğin ne ifade ettiği ve neleri kapsadığı, düzenlemelerde buna ilişkin neler olduğu ve somut olarak bu egemenliğin yansımalarının neler olduğu izah edilecektir.

Osnabrück ve Münster Antlaşmalarıyla gelen Westphalia Barışı Otuz Yıl Savaşlarını (1618 - 1648) sona erdirmiş ve bu antlaşmalar sayesinde modern devletler sistemi doğmuştur.⁴⁴ Otuz Yıl Savaşının sona ermesinden sonra, egemenlik kavramı ve devletlerin egemen eşitliği fikirleri, uluslararası ilişkileri ve uluslararası hukuku yönlendirmeye başlamıştır.⁴⁵ Dünya sisteminin temeli egemen devletlerden oluşur; böylece uluslararası hukukun, egemen devletler sayesinde ortaya çıkmış ve gelişmiş olduğunu ifade edebiliriz.⁴⁶ Egemenlik, bir başka otorite tarafından kısıtlanmaksızın en

⁴¹ Paul Chauveau ileri sürmüş olup teamülün çok az olduğunu ifade etmiştir. Akipek, *Hava Sahasının Durumu*, 37.

⁴² Akipek, *Hava Sahasının Durumu*, 37.

⁴³ Gelişmeler için bakınız, Akipek *Hava Sahasının Durumu*, 107.

⁴⁴ Selman Özdan, *The Human Rights Challenge to Immunity in International Law*, (Cham: Palgrave MacMillan, 2022) 22.

⁴⁵ Stephan Hobe, (2019) Sovereignty As A Basic Concept Of International Law And A Core Principle Of Air Law, pp 35-44, In: Behind and Beyond the Chicago Convention The Evolution of Aerial Sovereignty (Eds Pablo Mendes de Leon and Niall Buissing), Kluwer Law International B.V, p, 35.

⁴⁶ Özdan, *The Human Rights Challenge*, 27.

üst otoriteye sahip olma anlamı gelir ve herhangi bir otoriteye tabi olmadan ulusal ve uluslararası alanda yetki kullanan diğer oluşumlardan ayırt etmeye yarayan ilkedir.⁴⁷

Kavramsal bir perspektiften, Jean Bodin, John Locke ve Thomas Hobbes gibi diğer egemenlik teorisyenleri sürekli olarak egemenliğin üç yönü olduğuna işaret ederler: birincisi, bölgesini yabancı düşmanlara karşı koruma gücü; ikincisi, bölgede uygulanan yasama gücünün tekeli güçlendirme otoritesi; üçüncüsü ise herhangi bir kişinin bölgede her türlü tehlikeye karşı korunma amacıyla savaşmasını yasaklama görevi.⁴⁸ Egemenliğin tüm bu yönlerine hava sahasının da dâhil olduğu düşünülmelidir.

Havacılığa dair uluslararası sözleşmelerde, hava sahasında egemenliğin anlamına ilişkin açıklamalar bulunmamaktadır. Hava sahasında devlet egemenliği, devletin hava sahasının statüsüne ve kullanımına ilişkin kanunlar ve düzenlemeler kabul edebilmesini ve bu kuralları kararlar ve yaptırımlar aracılığıyla uygulamasını, diğer devletlerin yetkisini dışarıda tutarak yetkinin münhasır sahibi olmasını ifade eder⁴⁹

Hava sahasında devletin egemenliği ülke devleti için genel olarak şu yetkileri doğurur: ülkesi üzerinde herhangi bir uluslararası uçuşu yetkilendirme veya reddetme; böyle bir uçuşun yerine getirilmesiyle ilgili uygun gördüğü düzenlemeleri, şartları ve kısıtlamaları belirleyip, uygulama; ülkesinde olduğu sırada bütün hava araçları hakkında, hava araçlarındaki kişi ve eşyalar hakkında, hava aracında işlenen suçlar, gerçekleşen haksız fiiller veya ortaya çıkan diğer meseleler hakkında ülkesel yetkisini ve hukukunu tesis etme ve gerektiğinde uygulama.⁵⁰

Devletin, hava sahasında bulunan hava araçlarından bütün ulusal hukuk kurallarına uymalarını bekleme hakkı teorik olarak olsa da, uygulamada ülke devletinin doğrudan etkilenmediği veya belirli bir şekilde hareket edilmesini talep etmediği konularda serbestlik söz konusudur.⁵¹

Hava araçlarında ya da hava araçlarına karşı işlenen suçlar açısından uluslararası düzenlemeler yapılmıştır. Bu suçların cezai yetkisine yani hangi devlet mahkemelerinin yetkili olacağı gibi konular başta olmak üzere suçlara ilişkin önemli bir sözleşme ise 1963

⁴⁷ Melda Sur, *Uluslararası Hukukun Esasları*, 13. Baskı, Beta Yayınları İstanbul 2019, s 119, Pazarcı, II. Kitap, 18-19.

⁴⁸ Hobe, *Sovereignty*, 36.

⁴⁹ Milde, *International Air Law and ICAO*, 34

⁵⁰ Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 209.

⁵¹ Bu konulara örnek olarak, hava aracında doğum, ölüm, evlenme akdi ve diğer sözleşmeler verilebilir.

tarıhli Tokyo Sözleşmesi'dir.⁵² Sözleşmeye göre, tescil devleti suçlar açısından büyük ölçüde yetkilidir. Ancak diğer taraf devletlere de bazı şartlarda yetkiler verilmiştir. Suçun o devletin ülkesi üzerinde etki doğurması, o devletin bir uyuğa ya da mukimine karşı ya da onun tarafından işlenmesi, suçun o devletin güvenliğini tehlikeye düşürmesi, suçun o devletin ülkesinde yürürlükteki uçuş düzenlemelerini ihlal etmesi durumlarında bu devletler de müdahalede bulunabilir. Uçuş anındaki bu düzenlemeler yanında ülkesine iniş yapılan devletin yetki kullanması açısından bu sınırların da olmadığı belirtilebilir.⁵³

Şikago sözleşmesi 1. maddede belirtilen egemenlik yetkisinin diğer maddelerde daha da somutlaştırmış olduğunu görmek mümkündür. 3. maddede devlet araçlarının uçuşunun tamamen ülke devletinin iznine tabi olduğu, sivil hava araçlarının bazı serbestliklere tabi olmakla birlikte yetkisiz uçuş yapan ya da sözleşmelere aykırı uçuş yapan hava araçlarının iniş yapmasını zorlayabileceği belirtilmiştir. 4. maddede benzer bir hüküm olup sözleşmenin hükümlerine aykırılık durumunda ülke devletinin uygun müdahalelerinin haklı olabileceği belirtilmiştir. 7. madde bir ülkenin kabotaj⁵⁴ hakkının açıkça tanımaktadır. Bu da bir egemenlik göstergesidir. Sözleşmenin devamı maddelerde yasak bölgeler, uçuş güvenliği, hava rotaları ve savaş hali gibi egemenliğe ilişkin hükümler bulunmaktadır.⁵⁵

Öğretide egemenlik anlayışına ilişkin bazı farklı yaklaşımlar da bulunmaktadır. Bir yaklaşıma göre, Şikago Sözleşmesi, geleneksel egemenlik kavramına dayanırken, günümüzde devletler, liberalleşmeyle modernize edilmiş bir egemenlik biçimini kullanırlar.⁵⁶ Egemenliğin özü değişmese bile ticari ve sürekli uçuşlarla beraber egemenliğe bakış açısının değiştiği bir anlayış olarak ifade edilebilir. Zira her ne kadar devletler egemen olsa da kabul etmek gerekir ki çok taraflı ve ikili andlaşmalarla ticari

⁵² Sözleşme resmi çeviri metni için bkz: Resmî Gazete:4. 5. 1975, S : 15226

⁵³ Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 215.

⁵⁴ Kabotaj, bir ülkenin limanları arası işletim hakkını ifade etmekte olup ilgili madde şu şekildedir; “Âkit devletlerden her biri, ülkesi dâhilindeki bir noktadan ülkesi dâhilindeki diğer bir noktaya ücret veya kira mukabilinde yolcu, yük veya posta taşıma müsaadesini diğer âkit devletlerin hava araçlarına vermeme hakkını haizdir. Âkit devletlerden her biri böyle bir imtiyazı diğer bir devlete veya diğer bir devletin havayolu işletmesine inhisarî şekilde veren bir anlaşmaya girmemeyi ve diğer bir devletten inhisarî şekilde böyle bir imtiyazı almamayı taahhüt eder.”

⁵⁵ Sözleşme Metni İçin bkz: RG 12.06.1945 S. 6029, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/6029.pdf> Erişim Tarihi 3.2.2020, Ayrıca bkz: Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 505.

⁵⁶ Steven Truxal, (2019) Airspace Sovereignty in the Chicago Regime: A Reality Check, pp 291-303, In: Behind and Beyond the Chicago Convention The Evolution of Aerial Sovereignty (Eds Pablo Mendes de Leon and Niall Buissing), Kluwer Law International B.V, p, 35

uçuşlarının büyük ölçüde artması hava sahalarının sürekli serbest kullanımı istisnadan kural olmaya doğru evrilmektedir.

1.1.3. Hava Sahası İhlali ve Koruması

1.1.3.1. Hava Sahasının İhlali

Şikago sözleşmesine göre, devletin ülkesi üzerindeki hava sahasına tam ve münhasır olarak egemen olduğunu belirtmiştik. Egemenliğin anlamına baktığımızda hava hukuku hükümlerinde bu egemen yetkinin istisnasının olmadığını söylemek yanlış olmayacaktır. Sivil havacılığa ilişkin sözleşmeler ve serbestiler devletin egemenliğinin istisnası olmayıp aksine devletin egemenlik yetkisini kullanarak kendi hava sahası açısından diğer devletlerle tasarrufta bulunmasıdır. Devletler sözleşmelerde belirtildiği üzere hava sahalarını sözleşme dâhilinde kapatabileceği gibi, sözleşmelerden çekildiğini de belirtmek suretiyle hava sahasında herhangi bir yabancı unsurun uçuşunu engelleyebilecektir. Zira Şikago Sözleşmesinin 1. maddesinde taraf devletlerin egemenliği değil tüm devletlerin egemenliği tanınmıştır.

Bu yaklaşım doğrultusunda belirtmek gerekir ki, hava sahasına giriş için ülke devletin rızası gereklidir. Bu rıza bazı sivil uçuşlar açısından sözleşmelerle alınmış olsa da bu izinler genel anlamda kural değil istisnadır. Sözleşmeler haricinde hâlihazırda devletin hava sahasının kullanılması için sivil ya da devlet aracı fark etmeksizin izin alınması gerekliliği bulunmaktadır. Yabancı bir hava aracının planlı veya plansız bir şekilde bu rıza ve izin şartlarının sağlamayarak hava sahasına girmesi hava sahasının ihlali olarak nitelendirilebilir.

Bu noktada çalışmamızı da ilgilendiren önemli bir husus var ki, o da askeri hava araçlarının yabancı bir devletin hava sahasına girmesidir. Şikago sözleşmesinin 3. maddesine göre, akit devletlerin hiçbir devlet uçağı, özel bir anlaşma ya da özel bir izin olmaksızın hiçbir şekilde diğer devletin hava sahasına giremeyecektir. Görüleceği üzere, sivil hava araçlarında olduğu gibi, askeri hava araçlarına yönelik serbestiler ya da istisnalar belirlenmemiştir. Dolayısıyla çalışma kapsamında ele aldığımız devlet İHA ve SİHA'ları da özel bir andlaşma ya da izin olmadığı takdirde hava hukuku normlarına göre başka devletlerin hava sahalarına giremeyecektir. Bir diğer önemli mevzu ise askeri hava araçlarının başka devletin hava sahasına izinsiz girmesinin meşru sayılacağı durumların olup olmadığıdır. Bu meşruiyet ve hukukilik incelemesi aşağıda daha detaylı olarak ele

alınacaktır. Kısaca belirtmek gerekir ki güvenlik sebepleri ile müdahalenin meşru sayıldığı durumlar olabilecektir.

1.1.3.2. Hava Sahasının Korunması

Devletler meşru olarak topraklarını hukuksuz saldırılara ve gümrük düzenlemelerinin ihlali, insan veya madde kaçakçılığı, karantina düzenlemelerinin ihlali gibi tehlikeli olarak algılanabilecek faaliyetlere karşı korurlar. Hava sahasının korunması, ülkenin korunmasının ayrılmaz parçasıdır.⁵⁷

Öte yandan, devletin tam ve münhasır yetkisi, hava sahasında sorumluluktan muaf şekilde her istediğini yapabileceği anlamına gelmez. Dahası, devletin yabancılara karşı adil olma ve koruma yükümlülüğü de bulunmaktadır.⁵⁸ Hava sahasına izinsiz girişlere karşı ne tür önlemler alınabileceği konusunun hukuken bütünüyle netleşmiş olduğunu söylemek zordur.⁵⁹ Ancak uygulamada ve bazı metinlerde, ihlal eden aracın hava sahasını terk etmesi veya gösterilen yere iniş yapması gibi temel önlemler mevcuttur. Ancak özellikle sivil araçlar açısından aracın tehlikeye düşürülmemesi veya orantısız kuvvete maruz bırakılmaması gerekmektedir.

Hava sahasının korunmasına ilişkin meşru önlemleri sivil ve askeri araçlar açısından ayrı tutmak gerekir. Sivil araçlar açısından emniyet büyük önem taşımaktadır. Bu husus Şikago Sözleşmesi m. 3 bis/a da açıkça görülmektedir. Maddeye göre,

*Âkit devletler, her devletin, uçuş hâlindeki sivil hava araçlarına karşı silah kullanmaya başvurmadan kaçınmak zorunda olduğunu tanırırlar; önleme hâlinde, hava aracındaki kişilerin yaşamları ve hava aracının emniyeti tehlikeye sokulmamalıdır. Bu hüküm, herhangi bir yolla Birleşmiş Milletler Andlaşması'nda öngörülen devletlerin hak ve yükümlerini değiştirdiği şeklinde yorumlanamaz.*⁶⁰

Görülebileceği üzere sivil araçların emniyetine karşı önlem almak meselesi oldukça dikkat edilmesi gereken bir husustur. Her ne şekilde olursa olsun sivillerin güvenliği ön planda tutulmaktadır. Maddede BM şartındaki haklara hâlel gelmeyeceği ifade edilerek

⁵⁷ Milde, *International Air Law and ICAO*, 49.

⁵⁸ Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 258.

⁵⁹ Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 259.

⁶⁰ Bu madde Kore Havayollarına Ait uçağın Rusya tarafından düşürülmesinin ardından sözleşmeye eklenmiştir. Olaya ilişkin detaylı bilgi için bkz. Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 286-299

özellikle meşru müdafaa hakkının devam ettiğine dikkat çekilmiştir. Ancak, sivil araçlar kullanılarak bir devletin güvenliğinin açık şekilde tehdit edildiği⁶¹ durumlarla alakalı meşru müdafaa hakkı noktasında farklı görüşler bulunmaktadır. *Milde*, bir devletin hayati menfaatlerine karşı ciddi bir tehlike karşısında hiçbir devletin hareketsiz kalamayacağını belirtmiştir. Orantılılık ve yasallığa uygun şekilde önlem alınarak, daha büyük tehlikelere karşı uçaktaki sivillerin feda edilebileceğini de düşünmüştür.⁶² Bal ise bu konunun hava hukuku çerçevesinde değerlendirilemeyeceğini, bu konuda herhangi bir norm bulunmadığı gibi, hukukun böyle bir şeye cevaz vermesinin de düşünülemeyeceğini belirtmiştir.⁶³ Kanaatimize göre ise sivil araçların emniyetinin sağlanması en önemli amaç olmalıdır. Sivil araçların tehlikeli amaçlar için kullanıldığı konusunda edinilmiş kesin bir bilgi yoksa alınabilecek tedbir en fazla aracı zorla zemine indirebilmek olmalıdır. Bunların yanı sıra, hava aracıyla gerçekleştirilecek iletişim de oldukça önemlidir. Hava aracıyla gerekli iletişim sağlanmalı ve ihlal ile yapılması istenen eylemlerle alakalı gerekli bilgi verilmelidir.

Sivil hava araçlarının egemenlik ihlaline ilişkin düzenlemeler yapılmış olsa da devlet hava araçları açısından bu şekilde düzenlenen belirli normlar bulunmamaktadır. Bu tip ihlaller istisnai olarak gerçekleşeceği için, oluşmuş bir teamülden söz etmek de zordur. O halde ancak gerçekleşmiş ve gerçekleşecek devlet uygulamaları, genel ilkeler ve öğreti çerçevesinde güncel olarak yorumlanabilecektir.⁶⁴ Öğretide, askeri hava araçlarının hava sahası ihlalleri açısından, planlanmış giriş ve planlanmamış girişlerin ayrılması gerektiği görüşü hâkimdir. Bu ayrıma dikkat çeken yazarlar, tehlike hali, kötü hava şartları, radar hatası gibi önceden planlanmamış ihlallerin müsamahayla karşılanması gerektiğini öne sürmüşlerdir. Aksi durumda ise saldırı, keşif, casusluk gibi amaçlarla planlanmış girişler açısından daha katı yöntemlere başvurulabileceği kabul edilmektedir.⁶⁵

⁶¹ Örnek olarak 11 Eylül olayları gösterilebilir.

⁶² *Milde, International Air Law and ICAO*, 59. Yazar ayrıca bunun çok zor bir karar ve çok büyük bir sorumluluk olduğunu, yargılamada yanlış karar verildiği hükmü çıkabileceğini belirtmiştir.

⁶³ Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 309.

⁶⁴ Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 314.

⁶⁵ Pazarcı, *II. Kitap*, s 447, D.W.S. Ward, “The law of Military Aircraft in War and Peace”, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, McGill Universty Institute of Air and Space Law, 1970), 25; Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 319.

Bal, askeri hava araçlarının bir devletin hava sahasını ihlal etmesi durumunda, öncelikle uluslararası hukuk çerçevesinde koruma görüp görmeyeceği perspektifinden değerlendirilerek şu hususları sıralamıştır:

Hava sahası ihlal edilen devletin mümkün olan azamî derecede olayı araştırması gerekir. Uyarma, önleme, yolunu değiştirmeyi veya karaya inişi emretme gibi önlemlere ve müdahalelere girer. Gereksiz acı vermeme, gereksiz tehlikeye yol açmama, orantılılık ilkesine uyma, temel insanlık düşüncelerini gözetme gibi hukukun genel ilkelerine uyulur ve ihlal sona ermişse, ülke devletin önceki ihlale dayanarak müdahalesinin meşru olmayacağı kabul edilir.⁶⁶

Hava sahasına girişin planlanmış olduğunun açık olması, saldırı hazırlığını gösteren emarelerin varlığı, düşmanca manevralar yapılması, casusluk yapılması ve benzer durumlar hava aracına doğrudan müdahaleyi meşru kılacaktır.⁶⁷

1.2. Hava Hukuku Kavramı

1.2.1. Genel Olarak

Hava hukuku kavramını incelerken öncelikle hava kavramını kısaca ele almak yerinde olacaktır. Hava kavramının birçok farklı anlamı bulunmaktadır. Türk Dil Kurumu Güncel Türkçe sözlüğüne göre, sayılmış on dört farklı anlamı olsa da konumuzla alakalı olabilecek birkaç tanımı şöyledir;

“1. Hava yuvarını oluşturan, bütün canlıların solunumuna yarayan, renksiz, kokusuz, akışkan gaz karışımı.

2. Meteoroloji ile ilgili olayların bütünü.

3. Canlılar üzerindeki etkisine göre hava yuvarının durumu.

4. Gökyüzü

5. Çevreyi kuşatan boşluk.⁶⁸”

Hava kelimesi görüldüğü üzere 3 boyutlu olarak boşluk anlamıyla kullanıldığı gibi gaz karışımı anlamıyla da kullanılmaktadır. Bu birinci ve ikinci anlamlarıyla havanın

⁶⁶ Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 319.

⁶⁷ Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 320.

⁶⁸ Türk Dil Kurumu, *Güncel Türkçe Sözlük*, (Erişim Tarihi: 30.11.2020), <https://sozluk.gov.tr/>

kelime anlamlarının kullanımının hava hukuku alanı içerisinde incelenmesi konusunda görüş birliği bulunmamakla beraber ikinci anlamıyla gazlardan meydana gelen karışım olan havanın hukuki meseleleri büyük ölçüde Çevre Hukuku olarak nitelendirdiğimiz hukuk dalının çalışma alanına girmekte olup hava hukuku başlığı altında sınırlı ölçüde incelenmektedir.

Günümüzde havadan hava aracı işletmenin yanı sıra telsiz telgraf ve telsiz telefonla haberleşme ile elektrik dalgalarını nakletme gibi yolların yanı sıra meteoroloji bilimi açısından da önemli bir faydalanma söz konusudur. Havadan bu faydalanmaların, inceleme açısından hava hukuku terimi içerisinde dâhil edilip edilmemesi tartışılmıştır. Havadan bu faydalanmalar bağlamında hava hukuku iki açıdan tanımlanmaktadır. Birincisi havayı ilgilendiren yukarıda sayılı tüm alanları içerisinde dâhil eden “geniş anlamda hava hukuku”, diğeri ise havacılığı ilgilendiren “dar anlamda hava hukuku”. Bir görüşe göre Hava Hukuku bahsedilen telsiz iletişim, meteoroloji ve benzeri kullanım alanlarını da kavrayan genel bir terimdir.⁶⁹ Ancak mevcut hava hukuku çalışmalarından önemli bir bölümünün hava hukukuna -dar anlamda hava hukuku kapsamında- havacılık alanı açısından yöneldiği ifade edilebilir.⁷⁰

Tartışmalı olsa da “hava hukuku” (*air law*) terimi bir asırdan fazladır istikrarlı şekilde kullanılmaktadır.⁷¹ Ancak bahsedildiği üzere görüş birliği bulunmaması, geçmişte olduğu gibi günümüzde de hava hukuku terimi yerine farklı terimlerin kullanılmasını doğurmaktadır.

Hava hukuku terimi yerine “havacılık hukuku” ve “hava seyrüseferi hukuku” gibi terimler havacılığın ortaya çıkmasından beri kullanılmaktadır. Havacılık Hukuku teriminin günümüzde daha dar anlamda sivil havacılığa (*civil aviation*) ilişkin kullanıldığı gözlemlenebilir. Havacılık terimi, havacılığın tüm alanlarını kapsayıcı bir terim olması açısından günümüzde pek tercih edilmemektedir. Yine Seyrüsefer Hukuku teriminin de havacılık hukuku terimi gibi pek tercih edilmediği söylenebilir.⁷² Milde’ açısından ise

⁶⁹ Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, 9; Akipek, *Hava Sahasının Durumu*, 5.

⁷⁰ Hava Hukuku çalışmaları olarak bahsedilen kitaplar çalışmada faydalanan çalışmalardır. Çalışmalardan Michael Milde’in çalışması gibi istisnai olarak kapsamlı ele almalar haricinde çalışmalar, havacılık hukuku ve hava sahası kavramları etrafında şekillenmiştir.

⁷¹ Milde, *International Air Law and ICAO*, 1

⁷² Diederiks- Verschoor I. *An Introduction to Air Law*, (Netherlands: Kluwer Law International, 2012), 1.

“air law” teriminin yüzyıllık ve kapsayıcı kullanımına saygı duyulması gerekmektedir.⁷³ Cemil Bilsel ise içerik olarak hava seyrüseferi hukuku terimini daha uygun görse bile kullanım olarak hava hukuku teriminin kullanımını tercih etmiştir. Bilsel’e göre andlaşmalarda ya da kanun isimlendirmelerinde hava seyrüseferi terimi kullanılması daha uygun olmakla birlikte, genel anlamda hukukun adıyla terimin arasında tam bir örtüşme olmaması yani adın konudan daha geniş olması zararlı değildir.⁷⁴ Bunun sebebini ise havadan elde edilebilecek bütün faydalanmalara hava hukukunda yer verilebileceği fikridir.

Terim konusunda görüş birliği olmamasının bir sebebi de, hava hukukunu ayrı bir hukuk dalı olarak değerlendirmek noktasında öğretildeki görüş ayrılığıdır. Milde’e göre hava hukuku özerk bir hukuk dalı olmadığı ve ancak havacılık çerçevesindeki sosyal ilişkileri kapsadığı için hava hukuku teriminin kullanılması elzem değildir.⁷⁵

Bal ise devleti ön plana çıkaran bir yaklaşım ile hava hukuku teriminin kullanımını uygun görmüştür. Yazara göre, hava sahası, bu sahanın sınırları ve bu sahadaki yetki ve yükümlülükleri ele alan bir uluslararası hukuk çalışmasında, teknik ve işletimle ilgili yönleri vurgulayan “havacılık hukuku” terimi uygun olmayacaktır. Öte yandan hava seyrüseferi ve hava ulaşımı/taşımacılığı niteliği ile havacılık, genel itibariyle hava hukukunun kapsamındadır.⁷⁶

Bizim bu konudaki görüşümüz ise hava hukukunu nitelendirme de iki açıdan

Yukarıda bahsedilen tüm inceleme alanlarına ilişkin bir ayrım yapılmadan tek bir terim kullanılması seçeneğini değerlendirecek olursak, bu konuda terim olarak hava hukuku teriminin daha uygun olacağı kanaatindeyiz. Bal’ ın görüşüne göre; her ne kadar hava hukuku, havacılık ve bu faaliyetin ortaya çıkardığı ilişkilerin sonucunda büyük bir gelişim göstermiş olsa da sivil ve askeri alanda havacılığın hem ulusal hem de uluslararası hukukta devleti merkeze alan bir anlayışla düzenlendiği gerçeğini değiştirmez. Yazara göre havacılığı yöneten temel ilke devlet egemenliği olup, hava hukukunun en temel

⁷³ Milde, , *International Air Law and ICAO*, 3.

⁷⁴ Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku* 9.

⁷⁵ Milde, *International Air Law and ICAO*, 2.

⁷⁶ Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 35

kavramı olan “hava sahası” kavramı da havacılık bağlamında değil uluslararası hukukun ülkeye ve egemenliğe ilişkin kavram ve esasları çerçevesinde tanımlanmaktadır.⁷⁷

Havanın kirletilmesi; meteoroloji faaliyetleri; telsiz telgraf, telsiz telefon, radyo ve televizyon gibi iletişim ve ileti araçlarının işletilmesi; uydular aracılığıyla uzaktan algılama; hava savaşı gibi hususlar ise özel rejimlerine ve durumlarına göre uluslararası hukukun genel esaslarına, çevre hukukuna, uzay hukukuna veya silahlı çatışmalar hukukuna tabii olmakla birlikte hava hukukuyla ilişki içerisinde.⁷⁸

Terime ilişkin bazı bilgilere yer verdikten sonra hava hukukuna ilişkin birkaç farklı tanımı ele almak faydalı olacaktır. Türk Hukuk lüğatinde hava hukukunun tanımı şu şekildedir: “Havadan seyrüsefer suretiyle istifadeye taalluk eden hukuki fikir ve içtihatların ve bu mevzu üzerinde devletler arasında yapılan mukavelenamelerin ve bir devlet tarafından buna dair vazedilen kanunların ihtiva ettiği hükümlerin hepsi”.⁷⁹ Tanımda hava hukukunu seyrüseferle ilişkili hususlarla kısıtlamış olsa da, günümüzde hava hukukunun daha geniş alanları kapsadığına çalışmamızın ilerleyen bölümlerinde değineceğiz.

Bilsel, hava hukukunu şu şekilde tanımlamıştır: “Hava hukuku, havaya, hava gemilerine, bunlarla yapılan ulaştırma ve savaşmalara, hava adamlarına ve alanlara uygulanabilir, milli ve milletlerarası hukuk kaidelerinin bütünüdür”⁸⁰ Tarifin geniş kapsamlı olup birçok durumu içerdiği belirtilebilir. Burada sivil veya devlet, özel veya kamu, barış ya da savaş gibi bir ayırma gidilmeden, uygulanan değil uygulanabilir tabiriyle yalnız müspet değil, ortaya çıkabilecek her türlü hava meselesini de kapsayarak bir tanım yapılmıştır. Öyle ki, yazar, hava savaşı gibi konuları hava hukuku tanımına dahil etmenin önemini de vurgulanmıştır.⁸¹

Cooper, hava hukukunu şu şekilde tarif eder;

Hava hukuku şu konuları kontrol eden ve düzenleyen hukuki ilkeler bütünüdür; 1) Uçuş-Saha, yerküre üzerindeki kara ve su alanlarının hava sahasıyla ilişkisi, kişi ve devletlerin uçuş veya başka amaçlar için kontrol ve

⁷⁷ Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 35.

⁷⁸ Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 35.

⁷⁹ Türk hukuk Lügati, (Ankara: Başbakanlık Basımevi, 1991) 121.

⁸⁰ Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, 4.

⁸¹ Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, 4.

*kullanım hakkının kapsamı ve karakteri. 2)Uyrukluk, sahiplik, kullanım ve kontrole ilişkin uçuş araçları, Havaalanları ve hava yolları gibi uçuşla bağlantılı olarak kullanılan yer tesisleri 3) Kişiler, topluluklar veya devletler arasında ya da onları etkileyen; uçuş, hava sahası veya uçuşu etkileyecek araçlardan doğacak her türlü ilişki.*⁸²

Bal ise hava hukukunu şu şekilde tanımlamıştır:

*hava hukuku, hava sahasını ülkesel yönden tanımlayan, hava sahasında devletlerin hak, yetki ve yükümlülüklerini tesis eden, ilgili insan ve eşya unsurlarıyla birlikte bu saha içinde ve yer tesisleriyle de bağlantılı olarak icra edilen havacılık faaliyetini ve bu faaliyet çerçevesinde doğan ilişkileri düzenleyen normlar bütünüdür*⁸³.

Bu tanımlara bakarak hava hukukunu kısaca; “hava sahasının statüsünü inceleyerek, saha devleti ve diğer devletlerin kullanıma ilişkin hak, yetki ve sorumlulukları düzenleyen, kullanıma dayalı tüm hava ve yer faaliyetleri ile devletler arasındaki münasebetleri inceleyen kurallar bütünü” olarak tanımlayabiliriz.

Hava hukukunun özelliklerinden de kısaca bahsetmek yerinde olacaktır. Bilssel, hava hukukunun özellikleriyle ilgili bir başlık açarak, hava hukukunun hukukun yeni bir dalı olduğunu, havadan faydalanmalarla beraber yirminci yüzyılda hava hukukunun doğduğunu ifade etmiştir.⁸⁴ Yazar eserini 1948 yılında kaleme aldığından hava hukukuna ilişkin gelişmelerin birçoğu henüz yeni gerçekleşmiştir. O zaman açısından hava hukukunun yeni bir dal olma iddiası tartışmasız olsa bile günümüz açısından değerlendirildiğinde de hava hukukunun eski bir hukuk dalı olduğunu belirtmeyiz. Zira o tarihten bu yana birçok hava hukuku gelişmesi yaşandığı gibi, yeni-eski kıyaslamasını diğer hukuk dallarına nazaran yapmamız sebebiyle, her halükârda büyük ölçüde yeni bir hukuk dalı olduğunu söylemek zor olmayacaktır. Bahsettiği bir diğer özellik ise, hava hukukunun hukuk ilminde ayrı bir dal olması özelliğidir. Hava ülkesinin, hava taşımacılığının hava savaşının diğerlerinden ayrılan yönleri olduğunu ve ayrı bir mahiyette olduğunu ifade etmiştir.⁸⁵ Yazar hava egemenliği, hava taşıma hukuku ve hava

⁸² John Cobb Cooper and Ivan A. Vlasic, *Explorations in Aerospace Law : Selected Essays, 1946-1966*, (Montreal: MQUP 1968), 15.

⁸³ Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 36.

⁸⁴ Bilssel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, 5.

⁸⁵ Bilssel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, 6.

savaş hukuku başlıklarına dikkat çekerek bunların bahsedilen diğer versiyonlarından farklı özellikleri sebebiyle ayrıldığını ve bunların ayrı bir hukuk dalı olarak ele alınması gerektiğini ifade etmiştir. Yani bir diğer ifadeyle hava hukukunun otonomisini ele almıştır. Bilsel'in özellik olarak belirttiği bir diğer husus ise hava hukukunda devletin düzenleme ve denetleme yetkisidir. Bilsel, sivil havacılığın özel teşebbüse bırakıldığı yerlerde dahi, uçakların yapılışı, tabiiyeti, uçuş kabiliyeti, uçak adamlarının ehliyeti gibi birçok işin devlet kontrolüne ve nizamlarına tabi tutulmasını da bir özellik olarak nitelendirmiştir.⁸⁶

1.2.2. Tarihçesi ve Gelişimi

Hava Hukuku, tarihsel olarak havacılığın gelişmeye başlaması ile şekillenmeye başlamıştır. Havacılık yerine Hava hukukunun tarihi olarak başlıklandırılmaz sebebiyle bu olguya ilişkin en eski gelişme ve yaklaşımlardan başlamak daha doğru olacaktır. Daha sonra da hava hukukuna paralel olan havacılığa ilişkin gelişmeleri buna ekleyerek hava hukukunun günümüze kadar gelişimi ele alınacaktır.

Hava hukuku açısından eski çağlara bir atıf yapılacak olur ise, özel hukuk açısından roma hukukundaki “cuius est sole mest esque ad caleum et ad inferos” (toprağa sahip olan onun hem altına hem üzerine sahiptir) ilkesi bir çok kaynağa göre en eski hava hukuku ilkesi olarak değerlendirilebilmektedir.⁸⁷ Ne var ki Milde bu görüşü eleştirip, roma hukukunda böyle bir ilkenin bulunamayacağını, bunun yanlış bir yönlendirme olacağını, bu ilkenin ilk defa 13. Yüzyılda Bologna profesörü Accursius tarafından antik Roma metinleri üzerine bir yorumda kullanıldığını ifade etmiştir. Ona göre gerçek kökeni ne olursa olsun bu ilkenin hava sahası ve havacılık kullanımları ile alakası olmayıp arazi sahibinin herhangi bir müdahaleye (çıkıntılı inşaat, ağaç dalları) karşı mülkiyet haklarını pekiştiriyordu.⁸⁸

Hava hukukuna ilişkin bilimsel çalışmaların ilki olarak değerlendirilen çalışma 1687 yılında Johann-Stephen Dancko tarafından Viadrina üniversitesinde (Frankfurt/Oder) Profesör Samuel Stryck'e takdim edilen “de jure principis aerea” isimli doktora tezidir. Daha sonrasında ise genel olarak 1900'lü yılların başlarında hava

⁸⁶ Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, 7

⁸⁷ Ayhan Sorgucu, *Hava ve Uzay Hukuku*, (Ankara: Adalet Yayınevi, 2019), s 26, Yücel Acer ve İbrahim Kaya, *Uluslararası Hukuk Temel Ders Kitabı* (Ankara: Seçkin Yayınları, 2019), 243.

⁸⁸ Milde, *International Air Law and ICAO*, 5.

hukukuna ilişkin ilmi çalışmaların biraz daha hız kazandığını görmek mümkündür. Nitekim hava hukukunun temel taşlarından birini teşkil eden Fransız hukukçu Paul Fauchille tarafından çıkarılan “*le domaine aérien et le régime juridique des aérostats*” isimli meşhur makale bu yıllara tekabül etmektedir.⁸⁹

Devletler hukuku enstitüsünün,⁹⁰ 1900 yılı Nauchatel toplantısında P. Fauchille, gelecek toplantının gündemine hava rejiminin konmasını istemiş ve bu süreçte yukarıda adı geçen makaleyi yayınlamıştır. Enstitünün 1902 Brüksel Toplantısında Fauchille’in 46 ve Ernest Nys’in bunu tamamlayan 28 sahifelik hava hukukuna ilişkin raporu vardır. Fauchille’in raporuna ekli 32 maddelik raporun 7. maddesine göre, “hava serbesttir. Devletlerin savaşta ve barışta kendilerini korumaktan başka hakları yoktur. Bu haklar ancak savunma, gümrük, sağlık ve casusluğu önleme zaruretlerine dayananlardır.”⁹¹

Fauchille ‘in büyük katkısının olduğu enstitü toplantılarının yukarıdakiler dahil 5’inde hava hukukuna ilişkin görüşmeler gerçekleşmiştir. 1906 yılında Fauchille’in telsiz telgraf konusuna ait raporu konu olmuştur. Ve o toplantıda İngiliz John Westlake devletin egemenliğine ilişkin teoriyi ortaya atsa da Fauchille’in serbestlik fikri kabul edilmiştir. 1910 yılına gelindiğinde Fauchille ve Von Bar’ın hava sahası ve diğer hava düzenlemelerine ilişkin sunduğu raporlar olduğu görülüyor. Ancak yeni ve daha güncel bir rapor hazırlanması için komisyon kurulmasını teklif eden Fauchille, 1911 yılına gelindiğinde Madrid toplantısında 63 maddelik bir rapor sunmuş ve 4 maddesi bu toplantıda kabul edilmiştir. Bu maddeler özetle hava araçlarının kamu/özel ayrımı, hava araçlarının tabiiyeti, güvenlik tedbirleri harici seyrüsefer serbestisi ile sivil halka ve sivil halkın mülküne zarar vermemek kaydıyla hava savaşının caiz olduğuna ilişkindir.⁹² Diğer maddeler ise daha detaylı ya da tartışmaya açık olduğu için toplantıda uzlaşa bu genel maddelerle sınırlı kalmıştır.

Bu gelişmelere yakın yıllardaki bir diğer önemli gelişme ise Havacılık Milletlerarası Hukuk Komitesinin kuruluşudur. Komite, Paris’te 1911’de hukukçularca kurulmuş ve münhasıran hava hukuku ile iştigal eden ilmi bir kuruluştur. Komite’nin asıl hedefi hava hukuku kanunu oluşturabilmektir. “Code de l’air” adı altında birçok hava

⁸⁹ Çağa, *Hava Hukuku*, 19.

⁹⁰ Devletler hukuku bilginleri ile kurulan bu enstitü, her yıl bir memlekette toplanır ve gündemine aldığı işleri, ödevli üyelerinin hazırladığı raporlar üzerine inceler. Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, 14.

⁹¹ Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, 15.

⁹² Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, 16.

hukuku hükmü tesis etmiştir.⁹³ Bu kodun daha sonrasında birçok konferans ve toplantıda birçok maddesi kabul edilecektir.⁹⁴

Hava hukukuna ilişkin devletlerarası faaliyetlerin başlaması da bu yıllara tekabül etmektedir. 1910 yılı mayısında Fransız hükümetinin davetiyle Paris'te uluslararası bir konferans düzenlenmiştir. Uluslararası hava ulaşım konferansı (Conference Internationale de navigation Aérienne) olarak adlandırılan bu konferansa 18 ülke temsilcisi katılmış ve havacılığa ilişkin hava araçlarının tabiiyeti, tescili, personeli, iniş serbestisi ve gümrük işleri gibi birçok konu görüşülmüş olsa da görüşmelerde hava sahası egemenliğine ilişkin tartışmalar büyük anlaşmazlık doğurmuştur.⁹⁵ Bu sebeple konferans sonucu ortaya çıkan konvansiyon devletlerce onaylanmamış ve konferansın somut bir sonucu olamamıştır.⁹⁶ Ancak konferans hükümetler arası havacılığa ilişkin ilk toplantı olması ve havacılığa ilişkin birçok konunun tartışılabilmesi sebebiyle büyük önem arz etmektedir.

Bu toplantıyı müteakiben hava hukuku gelişmeleri açısından önemli bir yıl olan 1913 yılında Almanya ve Fransa arasında bir andlaşma imzalanmış ve hava seyrüseferine ilişkin iki devlet arasında bazı kararlara varılmıştır. Buna göre barış zamanında sivil araçlara hava serbestisi tanınacaktır. Savaş durumu ise ayrıca değerlendirilecektir.⁹⁷ Bu andlaşma devletlerarası resmiyet kazanmış ilk andlaşma olma özelliğini taşımaktadır.⁹⁸

Birinci Dünya Savaşına kadar bir dizi toplantı ve konferansın ardından Birinci Dünya Savaşı başlamış ve ülkelerin hava sahasına verdikleri önem kayda değer bir şekilde artmıştır. Bunun altında yatan en önemli sebep ise güvenliktir. Bu sebeple hava hukukuna ilişkin gelişmeler dünya savaşı ardından hızla tesis edilmeye başlanmıştır.⁹⁹

Dünya savaşı sonrası, çatışmaların dinmesi ve hava sahası düzenlemelerine olan ihtiyaç dolayısıyla Paris Sözleşmesi için uygun ortamın oluştuğu ifade edilebilir. Birinci Dünya Savaşı ile sekteye uğrayan çalışmalar tekrar başlamış ve artan güvenlik kaygılarıyla beraber, ortaya bir andlaşma çıkarılması gerekliliği daha da görünür olmuştur.

⁹³ Şerif, *Hava Hukuku* 9; Bilsel *Milletlerarası Hava Hukuku*, 16

⁹⁴ Çağa, *Hava Hukuku*, 20

⁹⁵ Şerif, *Hava Hukuku*, 10.

⁹⁶ Acer ve Kaya, *Uluslararası Hukuk Temel Ders Kitabı*, 244

⁹⁷ Çağa, *Hava Hukuku*, 17; Şerif, *Hava Hukuku*, 10.

⁹⁸ P. P.C. Haanappel, *Bilateral Air Transport Agreements - 1913-1980*, *Maryland Journal of International Law* 5 / 2 (1980), 241

⁹⁹ Şerif, *Hava Hukuku*, 10.

1919 Paris Barış Konferansı'nda bir havacılık komisyonu kurulması kararlaştırıldı. Bu komisyon barış andlaşmasına konacak havacılığa ilişkin maddeleri düzenlemekle kalmayıp bir de milletlerarası bir havacılık sözleşme tasarısı meydana getirdi. Konferans yüksek meclisince kabul edilen tasarı 13 Ekim 1919 tarihli Paris Hava Seyrüseferi Sözleşmesi oldu.¹⁰⁰ Böylece 43 maddelik detaylı bir uluslararası hava hukuku sözleşmesi kabul edilmiş oldu.

Paris Sözleşmesi'nden sonra hava hukuku ve havacılığa ilişkin Şikago Konferansı düzenlemeleri başta olmak üzere önemli birtakım uluslararası sözleşmeler akdedilmiş olup bunlardan bir kısmı sonraki başlıklarda incelenecektir. Hava hukukunun kaynaklarına ilişkin temel düzeyde bilgileri verdikten sonra bu gelişime sebep olan havacılık faaliyetlerinin de doğumu ve gelişimini ele almak yerinde olacaktır.

İlk uçuş denemeleri olarak birçok kaynakta Avrupa'daki balonla uçuş denemeleri ele alınsa da biliyoruz ki Hezarfen Ahmet Çelebi, IV. Murat devrinde (1623-1640), Galata Kulesinden Üsküdar'daki doğancılar meydanına uçmuştur. Ancak bu durum IV. Murat tarafından pek hoş görülmeyerek, bir kese altın verilen Hezarfen Cezayir'e gönderilmiştir.¹⁰¹ Yine Evliya Çelebi seyahatnamesinde ilk Türk havacılarından Lagari Hasan Çelebi'nin hikâyesini anlatmış; IV. Murat'ın önünde fişekler kullanarak yerden havalandığını aktarmıştır. İcadının karşılığında ise benzer şekilde bir kese altınla Kırım'a gönderilmiştir.¹⁰² Seyahatnamelerde Osmanlı devletinde ilim insanlarının bu girişimlerinin desteklenmediğini görsek de, uçma fikri ve bunu hayata geçirme noktasındaki girişimcilik, yaşanan dönem açısından oldukça önemlidir.

Avrupa'da ise havacılığa ilişkin devamı gelmeyen birçok girişim olsa da, Montgolfier kardeşlerin 19.09.1783'te XVI. Louis huzurunda sıcak hava balonunu içinde hayvanlarla 1500 fit yüksekliğe göndermesi havacılığın başlangıç noktası olarak kabul edilmektedir. Deney emniyetli bir şekilde tamamlanmış ve ilk denemeye yakın bir zaman içerisinde insanlı olarak da denemeler yapılmış ve balon 25 dakika havada kalmayı başarmıştır.¹⁰³

¹⁰⁰ Bilisel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, 19.

¹⁰¹ Çağa, *Hava Hukuku*, 16, Sorgucu, *Hava ve Uzay Hukuku*, 26;

¹⁰² Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Cilt 1, 670-671. Aktaran: Seha L. Meray, *Uzay ve Milletlerarası Hukuk*, (Ankara, Ankara Üniversitesi Basımevi, 1964), 2, Çağa, *Hava Hukuku*,

¹⁰³ D.H.N. Johnson, *Rights In Airspace*, (Manchester University Press, 1965), 7.

Paris'ten sonra uçuş deneyleri İngiltere'de de başlamıştır. 1785 yılında bir balon İngiltere'den hareket edip Manş Denizi'ni geçerek Fransa'ya iniş yapmıştır.¹⁰⁴ Aynı yıl içerisinde ABD'de ilk insanlı uçuş gerçekleşmiştir. Sonraki yıllarda gerçekleşen askeri uçuşlar ise güvenlik sorunları doğurmuştur. Balonlar önce Fransız devrim savaşlarında kullanılmıştır. Daha sonra Avusturya, Venedik kuşatmasında bomba yüklü balonları kullanmıştır.¹⁰⁵ Askeri olarak kullanımlarla beraber sivil alanda da balonların kullanımı oldukça artmaya başlamıştır. Havacılığa ilişkin dikkat çeken gelişmelerden birisi de Zeppelin'in 1900 yılında ilk hava gemisini uçurması olmuştur. Yine bununla beraber 1903 yılında Orville ve Wilbur Wright kardeşlerin Kuzey Karolina'da çift kanatlı uçak ile gerçekleştirdiği başarılı uçuşlar, Fransız pilot Louis Bleriot'un 1909 yılında tek düzlemli uçak ile Manş denizini geçmesi dönemin en önemli havacılık olaylarından biridir.¹⁰⁶

Fransız havacı Louis Bleriot'ın Manş'ı geçmesi üzerine endişeye kapılan İngiltere, 1911'de bir kanun yayımlamıştır. Bu kanuna göre birkaç istisna giriş haricinde bütün sahillerini uçuşlara yasaklamıştır. Daha sonra da Londra üzerinde uçuşun tamamen yasaklandığı görülmüştür. Bu döneme ilişkin hava hukuku mevzuatına örnek olarak Fransa'nın 1911 tarihli hava seyrüseferine ilişkin kararnamesi de gösterilebilir.¹⁰⁷

Birinci Dünya Savaşı genel anlamda havacılığa ilginin arttığı, nicelikte hava araçlarının sayılarının arttığı, uçakların yapımı seyrüsefer şartları gibi açılardan tecrübe kazanıldığı bir dönem olmuştur. Trablusgarp Savaşında İtalyanlar uçakları kullanmış ancak teknolojik olarak o yıllarda çok donanımlı olmayan uçakları püskürtmek çok zor olmamıştır. Uçaklar genellikle keşif amaçlı kullanılmıştır. İngiltere'de Zeplin saldırıları gerçekleşmiş ve farklı tarihlerde 1000'den fazla kişinin bu saldırılarda hayatını kaybettiği tespit edilmiştir. O yıllarda uçakların ve hava araçlarının maddi kayıptan çok psikolojik etkisi ve yarattığı korkular ön plana çıkmıştır.¹⁰⁸

İki Dünya Savaşı arasındaki dönemde ise havacılık sürekli gelişme göstermiştir. Ancak bu dönemde uçuşların herkese hitap etmeyip ayrıcalıklı bir vasıta olduğu ve henüz uçuşlara ilişkin tereddütlerin devam ettiği bilinmektedir.¹⁰⁹ Savaş zamanı geldiğinde ise

¹⁰⁴ Cooper, *Explorations in Aerospace Law*, 4.

¹⁰⁵ Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 39.

¹⁰⁶ Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 40, Johnson, *Rights In Airspace*, s. 8.

¹⁰⁷ Çağa, *Hava Hukuku*, 17.

¹⁰⁸ Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 41.

¹⁰⁹ Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 43.

askeri alanda gerçekleşen gelişim havacılığa büyük bir ivme kazandırmıştır. Bu dönemde, hava araçları ile hava limanlarının yapımına, pilot yetiştirmeye hız verilmiş, radar sistemleri geliştirilmiştir. Yaklaşık çeyrek asırda gerçekleşmesi beklenen gelişmeler beş yılda gerçekleşmiştir. Tabii ki bunlar sivil havacılığın sonraki gelişimine etkisi olacaktır.¹¹⁰

20. yüzyılın ilkyarısında uçuş hayatın olağan bir parçası olamasa da, ikinci yarısında uçmanın olağan bir gereklilik ve pazar haline getirilip kapsamlı bir ticari havacılık endüstrisi oluşturulması başarılmıştır. Günümüzde gerek ticari gerek askeri hava araçlarının hız, hacim, erim, emniyet, kuvvet ve meydan okuma bakımından daha gelişmişine sahip olmak için girişimler aralıksız şekilde sürdürülmekte ve yeniliklerin sonu gelmemektedir. Diğer taraftan havacılıktan sağlık, tarım, hava gözlem ve tahmin, fotoğrafçılık, arama kurtarma ve reklamcılık gibi birçok sektörde faydalanıldığı görülmektedir.¹¹¹

Çalışmamızın konusu olan İHA SİHA'lar da elbette bu yeniliklerdendir. Geliştirme çalışmaları uzun yıllar sürmüş olsa da aktif şekilde kullanımı son yıllarda oldukça artan bu araçlar kendi içerisinde de sürekli gelişim göstermekte ve yeni teknolojilerle ortaya çıkmaktadır. Yeni teknolojilerle kullanımı oldukça artan bu araçlarla alakalı hukuki ihtilaflar da elbette çıkacaktır. Söz konusu teknolojilerin hukuki açıdan incelenmesi, kullanımındaki ihtilafları ortaya koyabilmemize ve bu ihtilaflara çözüm üretebilmemize katkı sağlayacaktır.

1.2.3. Hava Kamu Hukuku ve Hava Özel Hukuku Ayrımı

Hava hukuku muhteviyatı itibariyle birçok hukuk dalını ilgilendiren bir alandır. Hava hukukunun farklı hukuk dalları ile ilişkisi ve bunun sonucunda ihtiyaç duyulan ayırım, hava hukukunun oluşum aşamalarının en başından beri hukukçuların gündemindedir. Nitekim yukarıda bahsi geçen 1909 yılında kurulmuş olan Uluslararası Havacılık Komitesinin oluşturduğu Uluslararası Hava Kanunu'nun oluşumunda dahi ayırımlar kullanılmış ve kanun farklı dallarda bölümlere ayrılmıştır.¹¹² Göknil'e göre,

¹¹⁰ Wenceslas Wagner, *International Air Transportation as Affected by State Sovereignty*, (Bruylant, 1970), 79-80, Aktaran Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 43.

¹¹¹ Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 44.

¹¹² Adı geçen kanundaki başlıklar şu şekildedir;
I. hava kamu hukuku(Droit public aérien),
II. hava özel hukuku (droit privé aérien),

hava hukuku genel hukuk sistemimizdeki tasniflerimize sığmayıp, münasebetlerin doğduğu sahanın ve kullanılan vasıtanın özelliğine uygun kaidelerin bulunması lüzumunu getirmiş ve bu gelişme şekli ilk günden beri kamu ve özel ayrılığını ikinci planda bırakmıştır.¹¹³ Bu sebeple deniz hukukunda olduğu gibi hava hukukunda da milletlerarası hukuk kurallarını iç hukuk kuralları ile kamu hükümlerini özel hükümlerle yahut cezai ve mali hükümlerle bir arada ve birbirinden ayrılması zor bir bütünlük halinde buluruz.¹¹⁴

Hava hukuku ortaya çıkışından itibaren farklı yazarlarca farklı şekillerde ayırma tabi tutulmuştu. Bu ayrımlar genel olarak şu şekilde sıralanabilir; Hava Savaş Hukuku ve Hava Barış Hukuku, Hava Kamu Hukuku ve Hava Özel Hukuku, Ulusal Hava Hukuku ve Uluslararası Hava Hukuku.¹¹⁵

Yakın zamana geldiğimizde ise yazarlar tarafından ayırım ve tasnif konularına zaman harcamak yerine hangi alan daha çok gelişme göstermiş ve çalışmaya ihtiyaç duyulmuşsa o alana yönelik çalışmalar, kimi zaman genel bir başlık altında kimi zaman ise o konuya hususi bir başlıklandırma altında yapılmıştır.¹¹⁶ Her ne kadar ayırım konusu çok ön planda olmasa da çalışma alanı olarak farklı alanların seçilerek çalışmaların yapılması sebebiyle ayırımın kendiliğinden yapıldığı da iddia edilebilir. Bu ayırmada özel hukukçuların kendi alanını çalışması suretiyle hava taşıma ve sigorta benzeri konular, kamu hukukçuları açısından hava sahası ve cezai hususlar benzeri konular, sivil havacılık açısından teknik konular olarak farklı açıdan çalışmalar bu olgunun dayanağını teşkil edebilir.

Bilsel, kitabını hava savaş ve hava barış hukuku şekilde önemli bir ayırma tabi tutmuştur. Bu ayırımı yapmaktaki amacı, ikinci dünya savaşında büyük rol oynayan hava

III. hava idare hukuku(droit adminidratif aérien),

IV. hava mali hukuk (droit fiscal aérien),

V. hava ceza hukuku (droit penal aérien) Çağa, *Hava Hukuku*, 5

¹¹³ Göknıl, *Hava Hukuku Notları*, 9

¹¹⁴ Göknıl, *Hava Hukuku Notları*, 10.

¹¹⁵ Çağa, *Hava Hukuku*, 6-7, Göknıl, *Hava Hukuku Notları*, 10.

¹¹⁶ Hava hukukunun gelişmeye başladığı dönemde tasnife ilişkin çok farklı görüşler ortaya çıkmış ve eserlerde buna ilişkin kısımlara yer verilmişse de yakın zamanda çıkan eserler konuya göre daraltılmış olarak “hava taşıma hukuku, sivil havacılık hukuku, uluslararası hava hukuku, ulusal hava hukuku” gibi ayrımlarla o alana yoğunlaşmış şekilde çıkarılmakta olup genel bir hava hukuku eseri çıkarma düşüncesinin eskiye nazaran hafiflediği kaynakların niteliklerinden gözlemlenebilmektedir.

ordularının, sonraki savaşlarda daha büyük rol oynayacağı, buna rağmen hava savaşına ilişkin düzenlemelerin yapılmamasıdır. Ona göre hava savaşı ayrıca ele alınmalıdır.¹¹⁷

Hava hukukuna ilişkin ayrımlardan en çok başvurulanı ve en önemlisi ise kamu-özel ayrımıdır. Zira günümüzde halen geçerli olan ve hukukun en yaygın ayrımı olan Kamu Hukuku (jus publicum)-Özel Hukuk (jus privatum) ayrımı Roma hukukçusu Ulpianus'un yapmış olduğu ayrımdır.¹¹⁸ Bu ayrım hava hukukunda da önemli bir ayrım olarak görülmekte ve kullanılmaktadır.

Bir görüşe göre ise, hava hukukunda kamu ve özel hükümlerin çoğu zaman iç içe olduğu, kamu olarak görülen bir olayda da özel hükümlerin olabileceği, ya da bütünüyle özel hukuk ilişkisi görülen bir olayda dahi kamu boyutu ortaya çıkabileceği belirtilerek kamu hukuku ve özel hukuk ayrımının yapılamayacağı ileri sürülmüştür.¹¹⁹

Uluslararası hukukun kişileri her şeyden önce devletlerdir. Uluslararası hava hukukunda da en önemli kişiler yine devletler olacaktır. Öncelikle hava hukukuna ilişkin en önemli ve hava hukukunun gelişiminden beri gündem maddesi olan konu hava sahası egemenliği konusudur. Egemenlik ise devletin temel unsuru olarak karşımıza çıkmaktadır.¹²⁰ Hava hukukunda devletin egemenliğine ilişkin konular kamu hukuku başlığı altında olacaktır. Bu doğrultuda 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.¹²¹

Hava hukukunun kamu hukuku karakteri taşıyan hükümlerine örnek olarak hava taşıtları ve onların işleticileri ile devlet arasındaki münasebetleri düzenleyen hükümler de gösterilebilir. Devletin genel güvenliği ve kamu düzenini sağlamak görevi doğrultusunda hava seyrüseferi güvenliğini sağlama görevi bulunmaktadır. Bunun için taşıtların uçuşa

¹¹⁷ Bilsel, *Milletlerarası Hava Hukuku*, 84.

¹¹⁸ Kemal Gözler, *Hukuka giriş*, (Bursa, Ekin Kitabevi, 2013), 63,64.

¹¹⁹ Çağa, *Hava Hukuku*, 7, Göknil, *Hava Hukuku Notları*, 21.

¹²⁰ Pazarcı, , *II. Kitap*, 20.

¹²¹ Sorgucu, *Hava ve Uzay Hukuku*, 36

elverişliliği, pilotların yeterliliği ve uçuş esnasındaki kurallar denetlenmek durumundadır. Bu konular da hava hukukunun kamu mahiyetini yansıtmaktadır.¹²²

Şu husus ayrıca belirtilmelidir ki, hava hukukunun özel hukuk mahiyeti ile sivil havacılık nitelendirmesi farklı ayrımlar olup karıştırılmamalıdır. Sivil havacılık hükümleri de kamu hukuku mahiyeti taşıyabilecektir. Zira hava sahasının kullanımı özel uçaklarla gerçekleştirilecek olsa dahi devlet hava sahası kullanılacaktır. Yine sivil hava araçlarının idari ve cezai hükümleri de kamu mahiyetinde olacaktır. O halde, havacılık faaliyetlerinin büyük bir çoğunluğunu oluşturan sivil havacılık faaliyetlerinin de kamu hukuku ve özel hukuk mahiyetini taşıdığını, devlet hava araçları veya devlet hava faaliyetlerinin ise bir şekilde özel hukuk boyutu olabileceği¹²³ kabul edilmelidir. Çağa ise, hava hukukunun kişiler arasındaki ilişkileri düzenleyen kısmı dışında kalan tüm hükümlerinin hava kamu hukukunu oluşturduğunu belirtmektedir.¹²⁴

Bir genelleme ve özetleme yapılacak olur ise, havacılık konusunda hava ülkesi gibi uluslararası düzen ile ilgili konular hava kamu hukukunun inceleme alanındayken; hava taşımacılığı sözleşmeleri, hava araçlarının mülkiyeti, hava araçlarının sigortası gibi konular hava özel hukukunun inceleme alanındadır. Bu ayrımlarla birlikte hava özel hukukunun, hava araçlarına ilişkin olarak hava araçlarının mahiyeti, kavramsal tanımı, tasnifi, tescili ve ipoteği gibi konuların yanında hava taşıma sözleşmelerinin unsurlarını da incelediği görülmektedir. Çalışmamız kapsamında inceleyeceğimiz hava sahası egemenliği ve devlet İHA'larının operasyonları konusu, hava kamu hukuku niteliği taşımaktadır. Dolayısıyla hava kamu hukukuna ilişkin başlıca uluslararası düzenlemelere burada yer verilecektir.

¹²² Hikmet Belbez, "Hava Hukuku Konusu ve Mahiyeti". *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 2 / 4 ,(1945), 86.

¹²³ Devletin güvenlik, sağlık veya yangınla mücadele gibi faaliyetlerinde özel şirketlerle sözleşmeler yapması gibi.

¹²⁴ Çağa, *Hava Hukuku*, 7

1.3. Hava Kamu Hukukuna ilişkin Başlıca Uluslararası Düzenlemeler¹²⁵

1.3.1. 1919 Paris Sözleşmesi

1919 yılında, 1. Dünya Savaşının ertesinde bir havacılık düzenlemesinin gerekliliğine ilişkin yeterli kanının olduğu belirtilmektedir.¹²⁶ Yukarıda da bahsedildiği üzere Paris Barış konferansında, “havacılığın harb sonrası durumu ile ilgili bütün teknik ve hukuki meselelerini inceleyerek akit devletler arasında enternasyonal hava seferleri hakkında bir anlaşma projesi hazırlamak” ile görevli bir komisyon¹²⁷ kurulması kararlaştırılmıştır.¹²⁸ Komisyon’un hazırladığı sözleşme taslağı bazı değişikliklere uğrayarak 13. 10.1919’da imzaya açılmış ve ilk etapta 14 devlet tarafından 01.06.1922 tarihinde imzalanmış ve 11.07.1922 de Hava ve Seyrüseferinin Düzenlenmesine Dair Sözleşme,¹²⁹ Diğer adlarıyla Paris Hava Ulaşım Sözleşmesi ya da Paris Konvansiyonu olarak yürürlüğe girmiştir. İmza sayısı yıllar içerisinde 33’e ulaşmıştır.¹³⁰

Sözleşme, uluslararası hava kamu hukukunun doğması ve gelişmesinde önemli bir resmi resmi çalışmayı teşkil etmektedir.¹³¹ Daha sonrasında imzalanan birçok uluslararası sözleşmede bu sözleşmenin ya genişletildiği ya da bazı hükümlerinin aynen saklandığı görülmektedir. Yine sözleşme birçok ulusal mevzuata da örnek teşkil etmiştir. Paris Sözleşmesi, uluslararası uçuş konusunu, uçakların farklı devletlerin toprakları üzerinde ve arasında uçuşu ile ilgili bir dizi düzenlemeyi ele alan ilk uluslararası

¹²⁵ Uluslararası Hava Hukukunda kamu ve özel mahiyetlerinin çoğu zaman bir arada olduğunu belirtmiştik. Başlık açısından da bu husus önemli olup başlık altında incelenecek olan düzenlemeler sadece hava kamu hukukunun ilgilendiren sözleşmeler olmayıp, kamu hukuku mahiyeti öne çıkan düzenlemeler olarak nitelendirilebilir Örneğin *Göknil*’e göre Şikago konferansının mahiyeti ve işgal konuları gözden geçirilince onda kamu hukuku vasfının galip olduğu aşikârdır. Bununla beraber nasıl milli hava kanunlarının ve Paris veya Havana konferanslarını özel ve kamu şeklinde kesin sınırlarla ayırmak ve bağımsız iki konu da saymak yanlış olursa, Şikago kararlarını da yalnız ve sadece hava amme hukuku konferansı sanmak o kadar yanlış olacaktır. Zira mesela Paris Konferansı bile aynı zamanda işgal ettiği hususi hukuk konuları sebebiyle belki Varşova Konferansı kadar özel hukukun malıdır. *Göknil, Hava Hukuku Notları*, 28.

¹²⁶ Çağa, *Hava Hukuku*, 34-35, Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 57, Sorgucu, *Hava ve Uzay Hukuku*, 37

¹²⁷ Konferans yüksek konseyi tarafından oluşturulan bu komisyon, ABD, İngiltere Fransa, İtalya ve Japonya’nın ikişer temsilcileri ile yine konsey tarafından belirlenen ilgili 7 devletin birer temsilcilerinden oluşmuştur. Çağa, *Hava Hukuku*, 190.

¹²⁸ Çağa, *Hava Hukuku*, 34.

¹²⁹ Sözleşmenin resmi ismi şöyledir; “La Convention International ede 13 octobre 1919 Portant Reglementation de la navigation aérienne” Çağa, 34.

¹³⁰ Çağa, *Hava Hukuku*, 188, Pazarcı, *II. Kitap*, s 439.

¹³¹ Çağa, *Hava Hukuku*, 34.

sözleşmedir.¹³² Sözleşme 9 bölüm ve 43 maddeden oluşmaktadır.¹³³ Birinci bölümde hava ülkesi ve genel esasları, ikinci bölümde hava araçlarının uyrukluğu, üçüncü bölümde ulaştırmaya elverişlilik ve hava adamlarının ehliyeti, dördüncü bölümde uluslararası hava seyrüseferi serbestisi, beşinci bölümde hava araçlarının ulaşım kuralları, altıncı bölümde patlayıcı madde ve ateşli silahların taşınmasının yasaklanması, yedinci bölümde ise devlet hava gemilerinin yasaklanması hususu ele alınmıştır.

Sözleşmenin içeriği açısından en önemli madde 1. maddedir. Birinci madde şu şekildedir: “Yüksek akit taraflar her devletin ülkesi üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır bir hakimiyete sahip olduğunu kabul ederler.”¹³⁴ Hava sahası egemenliği kavramı dünya savaşı öncesi tartışılmış olsa da, dünya savaşıyla beraber ülke egemenliği fikri büyük önem kazanmış ve bu düşünce galip gelerek sözleşmenin ilk maddesinde yerini almıştır.

Paris Sözleşmesi, devlet hava araçlarına ilişkin bazı hükümler içerse de, ağırlıklı olarak sivil havacılığa ilişkin hükümler getirmiştir. Paris Sözleşmesi, barış zamanındaki durumları düzenleyen bir andlaşmadır. Zira Sözleşmenin 38. maddesinde, “savaş durumunda, işbu Sözleşme hükümleri savaştan olsun tarafsız olsun âkit devletlerin hareket serbestisini etkilemeyecektir.” hükmü bulunmaktadır.¹³⁵ Paris Sözleşmesi daha sonra kabul edilen Şikago Sözleşmesi ile yürürlükten kaldırılmıştır.

1.3.2. Şikago Sözleşmesi

İkinci Dünya Savaşı süresince havacılık teknolojisi olağanüstü bir hızla geliştirilmiş ve hava araçları taktik, stratejik ve yıkıcı bir silah haline gelmiştir.¹³⁶ Paris Sözleşmesinin uluslararası hava ulaşımını düzenlemekteki yetersizliği, yeni teknik gelişmeler ve ihtiyaçlar bu alanda yeni tedbirler alınmasını zorunlu kılmıştır.¹³⁷ Ayrıca yolların ve demiryollarının tahrip edildiği bir dünyayı restore etmek için hava taşımacılığı en etkili araç olarak dikkat çekmiştir.¹³⁸

¹³² David Hodgkinson and Rebecca Johnston, *Aviation Law and Drones; Unmanned Aircraft and the Future of Aviation*, (New York: Routledge, 2008), 64.

¹³³ Çağa, *Hava Hukuku*, 190. Sorgucu, *Hava ve Uzay Hukuku*, 38, Pazarcı, II. Kitap, 439.

¹³⁴ Çağa, *Hava Hukuku*, 191.

¹³⁵ Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 59.

¹³⁶ Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 60.

¹³⁷ Sorgucu, *Hava ve Uzay Hukuku*, 40.

¹³⁸ Milde, *International Air Law and ICAO*, 13-14.

ABD'nin bu Şikago konferansı ile sağlamak istediği ve sonuna kadar ilk planda tuttuğu mevzu 'Milletlerarası Hava Nakliyatı' olmuştur.¹³⁹ ABD'ye göre konferans öncesi son 25 yıl hava nakliyatı açısından anarşi içerisinde geçmiştir. Bu süreçte ticaret gemileri diledikleri limana girip yük ve yolcu alabilirken ticaret hava araçları türlü zorluklara tabi tutulmuş, hava sahası için farklı izinler istenmiştir.¹⁴⁰

Sivil havacılıkla ilgilenen ve düzenleme yapılması noktasında birtakım girişimleri olan İngiltere ile istişarede bulunan ABD, 11.9.1944'te 56 devleti¹⁴¹ Şikago Konferansına davet etmiştir. Aralarında Türkiye'nin de bulunduğu bu devletlerden 54 devlet gibi büyük bir çoğunluğu davete iştirak etmiş ve 1.11.1944 tarihinde konferans başlamıştır.¹⁴²

Konferans davetinde de belirtildiği üzere toplantının temel amaçları şunlardır: Dünya havayolları rotaları ve iniş kalkışlar için geçici dahi olsa bir anlaşma yapmak, geçiş süreci için idari ve istişari bir danışma konseyi kurulması, bir havacılık sözleşmesi ile daimî bir sivil havacılık örgütü kurulması.¹⁴³

Konferans amaçları doğrultusunda bazı komiteler oluşturulmuş ve konferans sonrası kabul edilecek normları oluşturmak üzere görevlendirilmiştir. Bütün üyelerin hazır bulunduğu nihai genel oturum 07.12.1944'te yapılmış ve bir nihai senet oluşturulmuştur. Nihai senette, teknik personel, metrik sistem, hava aracı mülkiyeti, hava aracı haczi, geçici hava rotaları, anlaşma örnekleri, uçuş belge ve formları gibi bazı konularda mutabık kalınmıştır.¹⁴⁴

Ayrıca üzerinde oybirliği ile anlaşmaya varılamayan konular ayrıca metin olarak hazırlanarak senede ek olarak eklenmiş ve bu metinlerin kabul edilmesi devletlerin ihtiyarına bırakılmıştır. Bu eklerde şu önemli 4 metin kabul edilmiştir;

- Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi
- Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi(Şikago Sözleşmesi)
- Uluslararası Hava Servisleri Transit Anlaşması
- Uluslararası Hava Transit Anlaşması

¹³⁹ Çağa, *Hava Hukuku*, 24

¹⁴⁰ Göknıl, *Hava Hukuku Notları*, 24.

¹⁴¹ Söz konusu devletler için bkz. Çağa, *Hava hukuku*, 209.

¹⁴² Çağa, *Hava Hukuku*, 209.

¹⁴³ Çağa, *Hava Hukuku*, 209, Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 61.

¹⁴⁴ Çağa, *Hava Hukuku*, 212, Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 63.

Uluslararası Sivil havacılık Sözleşmesi konferansta kabul edilen andlaşmalardan en önemlisi olduğu gibi uluslararası hava hukukunun da en önemli kaynağıdır.¹⁴⁵ Ayrıca Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü de (ICAO) bu sözleşme ile kurulmuştur.¹⁴⁶

Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesi 26 devletin onaylaması şartına bağlandığı için sözleşme imzaların tamamlanmasıyla 4.4.1947 tarihinde yürürlüğe girmiştir. O tarihe kadar ki süreç açısından bir geçici sözleşme imzalanmıştır. Şikago Sözleşmesinin yürürlüğe girmesiyle geçici sözleşme ortadan kalkmıştır.¹⁴⁷ Yine Sözleşmenin yürürlüğe girmesiyle Paris ve Havana¹⁴⁸ Sözleşmeleri de m. 80 gereği yürürlükten kalkmıştır.¹⁴⁹

Şikago Sözleşmesinde, her devletin kendi ülkesi üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemenliğe sahip olduğu tanınmıştır. Sözleşmeciler devletler, 5. maddeyle diğer sözleşmeciler devletlerin tarifeli uluslararası hava servislerinde kullanılmayan hava araçları için birtakım serbestlikler tanırken; 6. maddeyle, tarifeli uluslararası hava servislerinin bir sözleşmeciler devlet ülkesi üzerinde işletiminin özel izne tâbi olduğu kabul edilmiştir. Yine, sivil hava araçlarının yetkisiz uçuşlarına karşı müdahalenin sınırı, yasak bölgeler, ülke devletin kabotaj hakkı, hava araçlarının uyrukluğu ve tescili, ülke devletin ülkesi üzerindeki seyrüseferle ilgili yetki ve yükümlülüklerinden bir bölümü, hava araçlarının yükümlülüklerinden bazıları, ICAO'nun yapısı ve işlevi, Sözleşmede yer alan diğer önemli konulardandır.¹⁵⁰

Şikago Sözleşmesi de Paris Sözleşmesi gibi barış zamanını düzenleyen, savaş zamanına etki etmeyen bir sözleşmedir. Bu durum sözleşmenin 89. maddesinde yer almaktadır. Her ne kadar sözleşmede sivil havacılığa ilişkin oldukça fazla hüküm bulunsa

¹⁴⁵ Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 65.

¹⁴⁶ ICAO, uluslararası sivil havacılığın tüm dünyada güvenli ve düzenli bir şekilde gelişmesini sağlamak, barışçıl maksatlar için hava nakil vasıtalarının işletilmesini teşvik etmek, ve sivil havacılığın tüm meselelerini incelemek amacıyla kurulmuştur. Bkz: Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi madde 44

¹⁴⁷ Çağa, *Hava Hukuku*, 212.

¹⁴⁸ Amerika kıtası devletlerini 1928 yılında kendi aralarında akdettiği havana Sözleşmesi, devletlerin havada mutlak ve münhasır egemenliğini kabul etmekle beraber ticaret uçaklarına serbestiler tanıyordu. Sorgucu, *Hava ve Uzay Hukuku*, 40.

¹⁴⁹ Çağa, *Hava Hukuku*, 214, Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 65. Çağa'ya göre bu sözleşmelerin fesih zorunluluğu tüm devletlerce yerine getirilmediği için sözleşmeler hukuken ortadan kalkmamış olup fiilen ortadan kalkmıştır. Ancak belirtmek gerekir ki, maddenin devamında Şikago Sözleşmesi'nin bu sözleşmelerin yerine geçtiği açıkça belirtilmiştir. Buna göre yeni sözleşmeyi imzalayan devletler açısından o sözleşme yürürlükten kalkmaktadır.

¹⁵⁰ Şikago Sözleşmesinin resmi çevirisi için ise bkz. Resmî Gazete 12.06.1945, S. 6029.

da devletler özellikle savaş zamanında egemenlik haklarını hiçbir şekilde kısıtlamak istememektedir. Ayrıca bu hükümler sözleşmenin taraf sayısını da artırmak açısından önemlidir. Zira konferans, çekince koyma imkânı olmayan temel bir metin oluşturmayı hedeflemiş ve sözleşmeye çekince hükmü koymamıştır. Ayrıca çekince koyulamayacağını da uygulamayla teyit etmiştir.¹⁵¹

1.4. Genel Değerlendirme

Hava hukuku, çok eski bir tarihe sahip olmamakla birlikte yüzyılı aşkın bir süredir ülkelerin ve hukukçuların gündemindedir. Havanın ve hava sahasının anlamı, hava sahalarının kullanımı ile sivil havacılığın gelişimi ve emniyeti bu gündemin önemli başlıkları olarak nitelendirilebilecektir. Bu başlıklar, havacılığın gelişmeye başladığı 20. yüzyılın başları itibariyle birtakım toplantılar ve dünya savaşları itibariyle de geniş çaplı konferanslar yoluyla milletlerarası andlaşmalar yapılarak düzenli bir hale getirilmiştir. Bu düzenlemelerden en önemlileri olarak Paris Sözleşmesi, Şikago Sözleşmesi ve Sivil havacılığın güvenliğiyle alakalı olarak da Tokyo Sözleşmesi belirtilebilir. Paris ve Şikago sözleşmeleriyle devletlerin hava sahalarındaki egemenliğine vurgu yapılmıştır. Egemenlik esas alınarak sivil havacılığa ilişkin bazı düzenleme ve serbestiler getirilmiştir. Sivil ve ticari uçuşlar bu ölçüde Şikago sözleşmeleriyle önemli bir aşama kaydederek uçuş serbestisine kavuşmuştur. Andlaşmalarda oluşturulmuş milletlerarası örgütler ile havacılık düzeninin takibinin sağlanması da amaçlanmıştır. En önemli örgüt olarak ise ICAO ifade edilebilir. Örgüt, havacılığa ilişkin büyük bir misyon üstlenerek havacılığa ilişkin her konu¹⁵² ile ilgilenmektedir.

Sivil havacılık ve ticarete ilişkin olarak görülen bu gelişme ise devlet hava araçlarına yansımamıştır. Havacılık gelişirken egemenlik, devletlerin hava ülkesi/hava sahası ve oradaki egemenliği, havacılığın en temel ve önemli konusu olmak özelliğini yitirmemiş, hava sahasının ihlaline ilişkin çok önemli gelişmeler vuku bulmuş ve ihlale karşı alınacak önlemlere ilişkin bazı düzenlemeler yapılmıştır.

¹⁵¹ 1954 yılında Yugoslavya, Sözleşmenin 5. maddesine bir çekinceyle beraber onay belgesini sunmuştur. Ancak depoziterlik görevini yürüten A.B.D. hükümeti belgeyi kabul etmemiştir. Sonradan çekince içermeyen bir belge 1960 yılında tevdi edilmiştir. Bal, s 66.

¹⁵² Şikago sözleşmesinde örgüt amacının yer aldığı 44. madde “i” bendinde “*genel olarak sivil havacılığın bütün meselelerinin gelişimini temin etmek*” ifadesi yer almaktadır.

İhlalci askeri hava araçlarına karşı alınabilecek önlemlere ilişkin sivil araçlar gibi hususi düzenlemeler yapılmamış olup, devletlerin bu uçaklara karşı önlem alması daha gerekçelendirilebilir ve daha meşru görünümündedir. Nitekim devlet hava araçlarının uçuş serbestisine ilişkin bir andlaşma ya da teamüle rastlanmamaktadır. Yine de devletlerin hava sahasını ihlal eden başka devlet hava araçlarına müdahale konusunda tam bir serbesti içinde hareket edebileceği savunulamayacak olup, egemen devletin ülkesine karşı açık bir tehdit ya da benzer bir durumun aranması gerekmektedir.

Çalışmamızın ana konusu olan İHA ve SİHA'ları incelemeden önce, hava hukukunun gelişimi, hava sahası egemenliği ve havacılık emniyetinin ne önemde olduğu tarihi perspektiften incelenip, hava sahasında egemenliğin anlamı bu bölümde incelenmiş olup İHA ve SİHA'ların değerlendirilmesi daha anlamlı hale gelmiştir. İkinci bölümde ise hava araçları, İHA'lar ve SİHA'ların gelişimi ve kullanımı ele alınacak ve böylece bu gelişmelerin hava hukuku açısından incelenmesine zemin hazırlanacaktır.

İKİNCİ BÖLÜM

HAVA SAHALARINDA YENİ BİR AKTÖR: DEVLET İNSANSIZ HAVA ARAÇLARI

2.1. Kavramsal İnceleme

2.1.1. Hava Araçları

Sözlük anlamı olarak hava aracı, “yüzdürme veya kaldırma gibi hava ile etkileşimi nedeniyle havada ilerleyebilen araç” olarak tanımlanmaktadır.¹⁵³ Dolayısıyla hava ile ilişkili her türlü araç hava aracı olarak ifade etmemektedir. Özellikle daha eski kaynaklarda,¹⁵⁴ hava aracı yerine hava gemisi ifadesinin daha çok kullanıldığı görülmekle beraber, daha yeni kaynaklarda hava aracı terimi tercih edilmiştir. Terimin İngilizce karşılığı “aircraft”tır.¹⁵⁵

Hava araçları, havacılık faaliyetlerinin temel konusu olmakla birlikte hava hukuku ilişkilerinin de doğmasına sebep olmuştur. Hava hukuku konularında hava araçlarının doğrudan müdahil olmadığı konular oldukça sınırlıdır.¹⁵⁶ Havacılığın merkezinde olan ve bu kadar kapsamlı uluslararası düzenlemelere tabi bir nesne olan hava aracının, hava hukuku düzenlemelerinin temel metinlerinde tanımlanmamış olması ise paradoksaldır.¹⁵⁷

Hava aracı ile ilgili aradığımız tanımları yalnızca Şikago Sözleşmesinin eklerinde görebilmekteyiz. Ek 7’de yapılan tanım şu şekildedir: “Hava aracı, havanın yeryüzü

¹⁵³ Your Dictionary, Aircraft definition, (Erişim Tarihi: 23.03.2022) <https://www.yourdictionary.com/aircraft>

¹⁵⁴ Örneğin, Mazhar Nedim Göknıl, Cemil Bilsel, Tahir Çağa, Ahmet Şerif.

¹⁵⁵ Diğer dillerde karşılıkları; Fransızca, Aeronef, Almanca Luftfahrzeug, İtalyanca Aeromobile şeklindedir. Göknıl, *Hava Hukuku Notları*, 56

¹⁵⁶ Meteoroloji ya da telekomünikasyon ’un faydalandığı alanların bazıları örnek gösterilebilir.

¹⁵⁷ Milde, *International Air Law and ICAO*, 63.

yüzeyine karşı verdiği tepkiler dışında, havanın tepkilerinden atmosferde destek alabilen herhangi bir makinedir.”¹⁵⁸

Tanımda yeryüzü yüzeyine karşı tepkileri ifadesi, hovercraft¹⁵⁹ gibi yer etkisiyle çalışan araçları hava aracı tanımının dışında bırakması sebebiyledir. Ek 7’de bir takım teknik özellikler dikkate alınarak bir sınıflandırma yapılmış ve 21 çeşit hava aracı sayılmıştır. Sınıflandırmanın temeli havadan hafif ve havadan ağır şeklinde olmuş, alt başlıklarda da motorsuz ya da motorlu şeklinde sınıflandırmalara gidilmiştir. Bu açıdan temel olarak balon, zeplin, planör, uçak, helikopter ve bu sayılanların türevleri olan hava araçları ekte tek tek sayılmıştır.¹⁶⁰

Ulusal mevzuata bakıldığında ise Türk Sivil Havacılık Kanunu’nda hava aracının tanımını görmekteyiz.¹⁶¹ Kanunun 3. maddesi (d) bendine göre hava aracı “havalanabilen ve havada seyredebilme kabiliyetine sahip her türlü araç” şeklinde tanımlanmıştır. Bu tanımın 1924 tarihli Fransız Hava Seyrüseferi Kanunu’nun birinci maddesinde yer alan tanım ile aynı tanım olduğu görülmektedir.¹⁶²

Hava araçlarının tarihi, yukarıda birinci bölümün tarihçe başlığında büyük ölçüde verilmiştir. Bunun sebebi, yukarıda belirtildiği üzere hava araçlarının ortaya çıkmasıyla beraber bu araçların kullanımına ilişkin ihtilafların ortaya çıkmasının da çok gecikmemiş olmasıdır. Bu açıdan hava araçlarının gelişimi hava hukukunun gelişimine paralel ve birlikte ele alınmıştır.

Hava araçları, tescilli oldukları devletin uyrukluğundadır. Hiçbir hava aracı birden fazla devlette geçerli olarak tescil edilemez. Ancak, kayıt bir devletten diğerine değiştirilebilir. Uyruk ve tescil işaretleri, bir grup harf veya rakamdan veya bir harf ve rakam kombinasyonundan oluşur.¹⁶³

¹⁵⁸ İngilizce metin şöyledir: Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth’s surface

¹⁵⁹ Hovercraft, hem deniz hem karada, hava yastıkları üzerinde bir motor desteğiyle hareket eden, hava desteğiyle zeminden bağlantısı kesilerek seyreden bir araçtır. Detaylı bilgi için bkz: Bilgi Ustam, Hovercraft, (Erişim Tarihi: 23.03.2022) <https://www.bilgiustam.com/sinir-tanimayan-arac-hovercraft/>

¹⁶⁰ Annex 7, 2

¹⁶¹ Sivil Havacılık Kanunu için bkz: R.Gazete : Tarih : 19/10/1983. Sayı : 18196

¹⁶² Bilsel, *Hava Hukuku*, 196

¹⁶³ Şikago Sözleşmesi madde 18, 20.

Uçaklar, tescil devletinin hava sahasında veya karada ya da belirsiz egemenliğe sahip alanların topraklarında tescil devletinin yargı yetkisine tabidir. Başka bir devletin topraklarında ise o devletin yargı yetkisine tabidir.¹⁶⁴

Her Devlet, hava taşıtı nerede olursa olsun, kendi tescil uçağının hava kurallarına uygun olmasını sağlamaktan sorumludur. Tescil Devleti ayrıca, radyo yayın cihazını çalıştırma ruhsatlarının, uçuşa elverişlilik sertifikalarının ve pilot ve operasyon mürettebatının diğer üyeleri için yeterlilik sertifikalarının ve lisanslarının verilmesinden sorumludur.¹⁶⁵

ICAO Konseyi tarafından hava araçları ve uluslararası seyrüsefer operasyonları ile ilgili kabul edilen uluslararası Standartlar ve Tavsiye Olunan Usuller çerçevesinde yapılan düzenlemeler ve sözleşme ekleri ile hava araçlarına ilişkin detaylı hükümler ve düzenlemelere yer verilmiştir. Eklere ilişkin bilgi için yukarıda Şikago Konferansı düzenlemeleri başlığına bakılabilir.

2.1.1.1. Sivil-Devlet Hava Araçları Ayrımı

Devletin hava sahasındaki egemenliğinin bir sonucu olarak, hava hukuku çalışmalarının başlangıç noktası, bu hukuk dalının en önemli nesnesi olan hava araçlarının hukuksal ayrımı olarak görülmüştür.¹⁶⁶ Bu ayrım, hava aracının tabi olduğu hukuki rejimin tespit edilmesi bakımından önemlidir. Zira sivil hava araçları ile devlet hava araçlarına farklı hukuki rejimler uygulanır.

Havacılığın emekleme dönemleri olan dünya savaşları öncesi dönemden beri, hava araçları kamu ve özel ayrımına tabii tutulmaya başlanmıştır.¹⁶⁷ Bu tutum 1919 Paris Sözleşmesi'nde de hâkim olmuş ve sözleşmede devlet araçları ayrıca sayılmıştır. Bu araçlar dışındaki araçlar ise sivil araç olarak kabul edilmiştir. Paris Sözleşmesindeki anlayış, aynı şekilde Şikago Sözleşmesinde de devam etmiştir. Halen yürürlükte olan bu sözleşmenin 3. maddesi şu şekildedir:

*“a) Bu konvansiyon yalnız sivil hava nakil vâsıtalarına kabili tatbik olup
Devlet hava nakdi vasıtalarına tatbik olunmaz,*

¹⁶⁴ Şikago Sözleşmesi madde 11, 12.

¹⁶⁵ Şikago Sözleşmesi madde 28-32.

¹⁶⁶ Berat Lale Akkutay, Uluslararası Hukukta Sivil Ve Devlet Hava Aracı Ayrımı, *TAAD*, 8/31 (2017), 315

¹⁶⁷ Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 324

b) Askerî, Gümrük ve Zabıta hizmetlerinde kullanılan hava nakil vasıtaları Devlet hava nakil vasıtası sayılır,

c) Akit devletlerden birine ait bir devlet hava nakil vasıtası ancak hususi bir anlaşma veya sair suretle salâhiyet verilmiş olduğu takdirde ve bu salâhiyetin şartlarına uygun olarak diğer bir devletin ülkesi üzerinden uçabilir veya o devlet ülkesine inebilir

d) Akit Devletler, Devlet hava nakil vasıtaları için nizamlar vazederken sivil hava nakil vasıtalarının seyrüseferinin emniyetini göz önünde bulundurmaya taahhüt ederler.”

Şikago Sözleşmesi'nin hava araçlarını düzenleyen bu maddesinde, Paris Sözleşmesi'ndeki özel hava aracı ifadesi yerine sivil hava aracı terimi kullanılmıştır. Maddeye göre askeri, gümrük ve zabıta hizmetlerinde kullanılan hava araçları devlet hava aracı olarak kabul edilmiştir.

Öğretide, Sözleşme'nin 3/b maddesindeki düzenlemenin tahdidi olup olmadığına dair tartışmalar yapılmıştır. Tahdidi olmadığını destekleyen görüşler maddenin devlet hava aracını tanımlamamasını bu düşüncüyü destekleyici olarak görmektedirler¹⁶⁸. Bu düşünceye göre, bunların dışında da devlet hava araçları olabilir. Ayrıca sözleşme metninde sayılan örneklerin çoğaltmaya uygun olmadığı gözlemlenmektedir.¹⁶⁹ Cooper'a göre doğru yaklaşım ise, işlevselci yaklaşımı esas alan madde 3/b'deki hizmet mantığına odaklanarak, hava aracının fiilen hangi hizmette kullanıldığına verilecek cevap, aracın sözleşme bakımından statüsünü tespit edecektir.¹⁷⁰ ICAO'nun 1994 yılına ait bir çalışma raporunda da hava taşıtının kullanım amacının belirleyici kriter olduğunu, tescil, işaret, mülkiyet ya da operatör gibi etkenlerin tek başına statüyü belirlemeyeceğini işaret edilmektedir.¹⁷¹

Sözleşmelerde hava araçlarına ilişkin net tanımların yapılmaması, sivil araçların kamu hizmetinde kullanılması ya da kamu araçlarının sivil hizmetlerde kullanılması gibi

¹⁶⁸ Milde, *International Air Law and ICAO*; 70; John C. COOPER, “National Status of Aircraft”, 17 (3) *Journal of Air Law and Commerce*, 1950, s. 315; Bin CHENG, “State Ships and State Aircraft”, 2 *Current Legal Problems*, 1958, s. 233; HORNIK, 2001, s. 122.

¹⁶⁹ Bal, *Uluslararası Hava Hukuku*, 326

¹⁷⁰ Cooper, *Natonal Status of Aircraft*, 309

¹⁷¹ ICAO, *Special Sub-Committee On The Preparation Of One Or More Instruments Addressing New And Emerging Threats*, LC.29.WP.2-1 (Erişim Tarihi: 20.03.2021) https://www.icao.int/secretariat/legal/LC34_Docs/LC_SC-NET_Report_en.pdf

durumlar için net düzenlemeler olmaması gibi hususlar sivil ve devlet hava aracı ayrımının tam manasıyla yapılamaması sonucu ortaya çıkmaktadır. Ayrıca sivil araçlar ve devlet araçları aynı hava sahasını kullanmalarına rağmen farklı prosedürlere tabi olmaları ve askeri hava araçlarının hava hukuku düzenlemelerinden ayırık tutulması da bu ayrımı zorlaştırmaktadır.¹⁷² Neticede hukuki düzenlemeler açısından sivil ve devlet hava araçları oldukça ayrı hükümlere tabi olmakla birlikte, belirtilen sebepler dolayısıyla uygulamada ayrımın yapılması zaman zaman zor olabilmektedir.

Netice olarak belirtilmelidir ki hava araçlarının sivil ve devlet kimliği, uygulanacak hukuki rejim açısından önemli bir fark ortaya koymaktadır. Bu noktada ise araçların özellik ve şekillerinden ziyade kullanım amaçları ön plana çıkmaktadır. İHA'lar açısından da denilebilir ki, pilotunun olup olmadığı ya da nerede olduğu belirleyici faktör olmayıp, hangi amaçla nasıl kullanıldığı sivil ya da devlet kimliğini ortaya koyacaktır.¹⁷³ Çalışmamızın odak noktası devlet hava araçları olup devlet hava araçlarından da askeri hava araçlarıdır. Dolayısıyla askeri hava araçları da ayrıca ele alınacaktır.

2.1.1.2. Askeri Hava Araçları

Hava araçları içerisinde en önemli sınıflardan birisi askeri hava araçlarıdır. Askeri hava araçları, devlet ve sivil hava araçları ayrımının yapılmasının da başlıca sebeplerindendir. Paris Sözleşmesi, askeri hava araçlarını “askerlik görevini yerine getiren bir kişi tarafından, bu sıfatla kendisine verilen yetkiye istinaden kumanda edilen her hava aracı” olarak tanımlamıştır.¹⁷⁴ Askeri hava araçlarının kapsamı ve kullanımı göz önünde bulundurulduğunda bu tanımın yetersiz geleceği ifade edilebilir. Özellikle çalışma kapsamında incelediğimiz İHA'ların kontrol mekanizmasında askeri personel olabileceği gibi asker olmayan kişiler de bulunabilecektir. Şikago sözleşmesinde ise Paris Sözleşmesi'nin aksine askeri hava araçlarının bir tanımı yapılmamıştır. Mevcut hava hukuku düzenlemelerinde de askeri hava araçlarına ilişkin bir tanıma rastlanmamaktadır.

Askeri hava araçlarının tanımına ya da niteliğine ilişkin tespitlere silahlı çatışmalar hukukuna ilişkin düzenlemelerde rastlanır. Hava savaşı hakkındaki 1923 La

¹⁷² Akkutay, Sivil ve Devlet Hava Aracı, 342-344

¹⁷³ Pablo Mendes de Leon and Benjamyn Ian Scott, “An Analysis of Unmanned Aircraft Systems Under Air Law” içinde içinde, Drones & Unmanned Aerial Systems: Legal & Social Implications for Security & Surveillance, Ed Ales Zavrsnik (Almanya, Springer, 2016), 192.

¹⁷⁴ Paris Sözleşmesi madde 31.

Haye Kuralları'nda, askeri hava araçlarının doğrudan tanımı olmasa da bazı hükümler mevcuttur. Hükümlerde, askeri aracın tabiiyetini ve askeri niteliğini gösterir işaretler taşıması gerektiği, bu işaretlerin görünür büyüklükte olması ve diğer ülkelere bildirilmesi gerektiği hususları yer almaktadır.¹⁷⁵

Silahlı çatışmalar Hukuku'na ilişkin taslak bir metin olan Harvard Üniversitesi'nde hazırlanmış olan Hava ve Füze Savaş Hukuku Kuralları Taslağı'nda askeri hava aracı tanımlanmıştır. Taslağın 1. maddesine göre askeri hava aracı, "bir devletin silahlı kuvvetlerince işletilen, o devletin askeri işaretlerini taşıyan, silahlı kuvvetler mensubu bir kişi tarafından komuta edilen ve düzenli silahlı kuvvetler disiplinine tabi bir kişi tarafından kontrol edilen, insanlı ya da önceden programlanmış hava araçlarıdır."¹⁷⁶ Hükmün yorumunda, aracın silahlı kuvvetlerce işletilmesinin yeterli olduğu, askeri kuvvetlere ait olup olmamasının önemli olmadığı belirtilmiş, silahlı kuvvetlere bağlı olan kişilerce kontrol edildiği sürece İHA'ların da askeri hava aracı olduğu vurgulanmıştır.

Özetle askeri hava araçlarının devlet hava araçları içerisinde önemli bir niceliğe sahip olduğu, mevcut hava hukuku metinlerinde askeri araçlara ilişkin tanım ya da düzenlemelere yer verilmediği, bunun yanında silahlı çatışmalar hukuku düzenlemeleri ve çalışmalarında askeri hava araçlarının tanım ve niteliklerine ilişkin hükümlerin yer aldığı ifade edilebilecektir.

2.1.1.3. İnsansız Hava Araçları (İHA)

İnsansız hava aracı; uzaktan kumanda, otomatik pilot gibi sistemlerle otonom veya yapay zekâ ile yönetilen, herhangi bir pilot/mürettebat olmadan havalanabilen ve havada seyredebilen, faydalı yük taşıyabilen, görev sonunda ise geri dönerek iniş yapabilen, hava araçlarına verilen genel ve ortak addır.¹⁷⁷ Yabancı dildeki asıl karşılığı

¹⁷⁵ La Haye Hava Savaşı Kuralları, *Hague Rules of Air Warfare, Drafted by a Commission of Jurists at the Hague*, December 1922-February 1923, md. 3, 7, 8. Metin için bkz. *Silahlı Çatışma Hukuku ile İlgili Uluslararası Hukuk Metinleri*, (Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2010) 119-140

¹⁷⁶ Harvard Hava ve Füze Savaş Hukuku Kuralları Taslağı, *Manuel on International Law Applicable to Air and Missile Warfare*, Bern, 15 May 2009, Programme on Humanitarian Policy and Conflict Research at Harvard University, Metin için bkz. (Erişim Tarihi: 20.03.2021) <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/8B2E79FC145BFB3D492576E00021ED34-HPCR-may2009.pdf>

¹⁷⁷ *Unmanned Aerial Vehicle Roadmap 2005-2030*, (USA Office of the Secretary of Defense, 2005), 1; (Erişim Tarihi: 20.03.2021) https://irp.fas.org/program/collect/uav_roadmap2005.pdf ;Sinan Sami

“Unmanned Aerial Vehicle” (UAV) olan ve sıklıkla “drone” olarak da ifade edilen kavram, Türk literatüründe “İnsansız Hava Aracı” (İHA) olarak nitelendirilmekle beraber günlük dilde “dron” olarak da kullanılmaktadır. İHA’lar, ilkel sürümler hariç 1. Dünya Savaşı’na kadar uzanan eski bir tarihe sahip olup amaç ve biçimsel açıdan yıllar içerisinde sayıca çok fazla sınıf ve çeşide sahip olmuşlardır.

İHA’ları barındıran ve kullanımına ilişkin diğer bileşenleri de içeren sistemin bütününe ise İnsansız Hava Aracı Sistemi (İHAS) adı verilmektedir.¹⁷⁸ Bu bütün bileşenin içerisinde yer kontrol istasyonu ve radar istasyonu gibi araçlar bulunmaktadır. Sistemin yönetilmesi basit bir kumandadan ibaret olmayıp bazı sistemlerin kalabalık bir uçuş ekibi de olduğu bilinmektedir.¹⁷⁹

İHA’ların hava aracı olup olmadığı konusunda ise pek tartışma olmayıp, sözleşme ve mevzuattaki tanımlarla İHA’ların hava aracı olduğu kabul edilmektedir. ICAO dökümanlarında da Şikago Konvansiyonu’nun 8. maddesine atıf yapılarak, ister uzaktan pilotlu, ister otonom, isterse bunların kombinasyonu olsun, İHA’ların hava aracı olduğunun tespiti yapılmıştır.¹⁸⁰ Türk Sivil havacılık kanununa göre de "Hava Aracı" terimi: havalanabilen ve havada seyredebilme kabiliyetine sahip her türlü aracı” ifade etmektedir.¹⁸¹ Dolayısıyla İHA’ların yerel mevzuatta da hava aracı kapsamının içerisinde yer aldığı görülmektedir.

2.1.1.4. Silahlı İnsansız Hava Araçları (SİHA)

İnsansız Hava Araçlarının çeşitli silahlar, bombalar, füzeler gibi patlayıcılar eklenmek suretiyle ve genellikle çatışmalarda kullanılmak amacıyla oluşturulmuş versiyonlarına Silahlı İnsansız Hava Aracı (SİHA) denilmektedir.¹⁸² SİHA’ların da İHA’lar gibi birçok çeşidi vardır. Farklı ülkelerde farklı yıllarda farklı özelliklere sahip birçok SİHA üretilmiştir. Balistik füzeler, seyrüsefer füzeleri ve toplarla fırlatılan

Akkurt, *Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığından Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk*, (Seçkin: Ankara 2014), 82-83.

¹⁷⁸ Çağlar Altun, *Silahlı / İnsansız Hava Aracı Sistemleri Hukuku*, (Ankara, Adalet Yayınevi, 2021) 66

¹⁷⁹ Baykar Savunma, Komuta, Kontrol, Haberleşme, Bilgisayar ve İstihbarat (C4I), (Erişim Tarihi: 2.12.2021) <https://baykartech.com/tr/komuta-kontrol-haberlesme-bilgisayar-ve-istihbarat/>

¹⁸⁰ ICAO Cir 328, Unmanned Aircraft Systems (UAS), 3, (Erişim Tarihi: 15.05.2021) https://www.icao.int/meetings/uas/documents/circular%20328_en.pdf

¹⁸¹ Sivil Havacılık Kanunu için Bkz, R.Gazete : Tarih : 19/10/1983. Sayı : 18196

¹⁸² Okur, Derya Aydın, *Uluslararası Hukuk Açısından İnsansız Hava Araçlarıyla Gerçekleştirilen Saldırıları*, (Ankara: Turhan Kitabevi 2016) 11-12

mühimmatlar SİHA olarak kabul edilmemektedir.¹⁸³ Sınıflandırma hususunda silahlı ve silahsız olarak ayrıntılı ve kabul edilmiş sınıflandırma henüz yapılmamış olup insansız hava araçlarının sınıflandırılması daha çok ağırlıkları temel alınarak yapılmıştır. Ağırlıklarının yanında irtifa ve taşıyacağı faydalı yüke göre de sınıflandırılabilir. İHA'lara ilişkin birçok kaynakta atıf yapılan ve temel baz alınan sınıflandırma ise NATO'nun yaptığı sınıflandırmadır.¹⁸⁴

Kullanım amacı nazara alındığında askeri amaçlı olarak kullanılan SİHA'ların diğer askeri hava araçlarından farklı bir statüde olup olmadığı önemli bir soru işaretidir. Sivil olarak İHA'lara ilişkin uluslararası çalışmalar yapılmış olsa da devlet İHA ve SİHA'ları için uluslararası bir düzenleme ile bir tanımlamanın yapılmamış olması sebebiyle devlet hava araçlarına uygulanan hükümlerin İHA'lara uygulanıp uygulanmayacağı konusunda kesin bir netlik bulunmamaktadır. Ancak İHA'ların hava aracı olarak kabul edilmesi,¹⁸⁵ devlet hava araçlarına ilişkin hükümlerin insanlı ya da insansız şekilde ayırma tabi tutulmadan düzenlenmiş olması ve kullanım amacı doğrultusunda devlet İHA'larının diğer devlet hava araçları ile benzer ya da aynı amaca hizmet ettiği hususları bir arada değerlendirildiğinde devlet İHA'larının hukuki statüsünün diğer devlet hava araçları ile paralel olacağı sonucu ortaya çıkmaktadır. Bu sebeplerle devlete ait SİHA'ların da hava sahası kullanımı açısından diğer askeri hava araçları ile aynı hükümlere tabi olacağı söylenebilir.¹⁸⁶

Mevcut uluslararası hukukta ve uluslararası teamülde, SİHA'lar herhangi bir şekilde yasaklanmış bir silah platformu değildir.¹⁸⁷ SİHA'lar hava aracı olmasının yanı sıra bir silah sistemi türü olarak kabul edildiğinden, meşru müdafaa veya savaş sırasında silahlı kuvvet kullanımını şart koşan aynı genel ilkeler, SİHA'ların kullanımına da

¹⁸³ Savunma Sanayi Müsteşarlığı, "Türkiye İnsansız Hava Aracı Sistemleri Yol Haritası (2011-2030)" 2011, 15

¹⁸⁴ İlgili sınıflandırma için bkz: Eylül 2009 JCGUAV toplantısı, Joint Air Power Competence Centre, Strategic Concept of Employment for Unmanned Aircraft Systems in NATO, (Kalkar) 6

¹⁸⁵ İHA'ların hava aracı olarak kabul edilmesine ilişkin bkz: Altun, *Silahlı / İnsansız Hava Aracı Sistemleri Hukuku*, 81

¹⁸⁶ Maurer, Peter. "The use of armed drones must comply with laws." *International Committee of the Red Cross*. May 5, 2013 (Erişim Tarihi: 15.05.2021) <https://www.icrc.org/en/doc/resources/documents/interview/2013/05-10-drone-weapons-ihl.htm> ; Seher Çakan, Uluslararası Hukuk Bağlamında Silahlı İnsansız Hava Araçları Ve Hukuki Düzenlemeleri, *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, 10/ 37, (2019), 222

¹⁸⁷ Jelena Pejic, Extraterritorial targeting by means of armed drones: Some legal implications, *International Review of the Red Cross*, 893 (2015)

uygulanması gerektiği görüşü mevcuttur.¹⁸⁸ Dolayısıyla SİHA'lar açısından, silahlı çatışmalar hukukunun diğer normları ihlal edilmediği sürece kullanımının hukuka aykırı olmadığı ve hatta hukuk kurallarının yeterli olduğu genel değerlendirilmesi yapılmaktadır.¹⁸⁹

2.2. İHA ve SİHA'ların Gelişim Süreci

İnsansız hava araçlarını araştırırken, diğer hava araçlarının aksine çok geç ortaya çıkmış bir teknoloji olduğu düşüncesi olsa da, tarihi ilkel olarak asırlar öncesine dayanır.

İHA'ların tarihini hava araçlarının tarihi olarak ifade eden yazarlar bulunmaktadır. Bu düşüncenin temeli, asırlar önce uçurulan patlayıcı iştirilmiş Çin uçurtmalarından, ilk balon denemelerinin öncelikle insansız olarak yapılması ve pilotsuz balon saldırılarına¹⁹⁰ kadar uzanan uçuşlardır.¹⁹¹ İnsanlı uçuşun riski sebebiyle aslında ilk uçuşlar ilkel de olsa insansız uçuştur. Bu ilkel araçlar günümüz teknolojisi ve araçları ile kıyaslandığında İHA olarak kabul görmese bile kendi döneminin şartları açısından benzer bir amacı gerçekleştirmesi dolayısıyla bu araçları İHA'ların tarihine dâhil etmek yerinde görülmüştür.

Günümüz teknolojilerine göre, daha ilkel ve farklı formlarını görüyor olsak da hava savaşı teknolojilerinin gelişmeye başladığı 1. Dünya Savaşıyla modern İHA'lar da gelişmeye başlamıştır. İlk modern İHA olarak ifade edilebilecek araç, 1918 yılı Mart'ında ABD'de havalanan "Curtis N-9" isimli hava torpidosudur. Daha öncesinde birçok denemeler yapılmış olsa da ilk defa radyo sinyalleri ile kontrolü sağlanan ve başarılı olarak tamamlanan bu uçuşla İHA sistemlerinin doğduğu kabul edilir.¹⁹² Bu araç, bomba taşıyabilen bir araç olarak tasarlanmış olup aslında ilk modern insansız çalışmaların silahlı olarak da tasarlandığını göstermektedir. Havacılığın gelişiminin

¹⁸⁸ Jordan J. Paust, Permissible Self-Defense Targeting and the Death of Bin Laden, *Denver Journal of International Law & Policy* 39/4 (2011), 572

¹⁸⁹ Vogel, Ryan J., "Drone Warfare And The Law Of Armed Conflict," *Denver Journal Of International Law And Policy* 39/ 1 (2010)

¹⁹⁰ Shaker, S M, and Wise, A R. Thu . "War Without Men. Robots on the future battlefield". United States' 1988, p 19-21'den aktaran Gregory K: James, "Unmanned Aerial Vehicles and Special Operations: Furute Directions", (Yüksek Lisans Tezi, Monterey California Naval Postgraduate School 2000), 5

¹⁹¹ Charles Jarnot, "History", içinde *Introduction To Unmanned Aircraft Systems*, Ed, Richard K. Barnhart • Stephen B. Hottman Douglas M. Marshall • Eric Shappee (New York: CRC Press, 2012),1

¹⁹² Steven J Zaloga, *Unmanned Aerial Vehicles: Robotic Air Warfare 1917-2007*, (Britain: Osprey Publishing, 2008), 6, Jarnot, "History", 4,

askeri faaliyetlerle hız kazandığı göz önünde bulundurulduğunda, insansız hava araçlarının gelişiminde de askeri amaçların olduğu ifade edilebilecektir.

Bu gelişmelerden sonra İHA ve SİHA'lar, hızlı bir teknolojik ilerlemeyle kullanımının artması yerine, daha farklı bir gelişme izlemiştir. Şaşırtıcı bir şekilde Birinci Dünya Savaşı sonrası insansız havacılık çalışmaları silahlı hava torpidoları ile devam etmemiştir. Bunun sebebi ise o günün teknolojisinin, uygulanabilirlik açısından elverişli bir güdümlü silahlı hava aracını üretmek ve işletmek için yeterli olmaması ve destek programlarının zayıflamasıdır.¹⁹³ Onun yerine İHA teknolojisi, hedef İHA'lar¹⁹⁴ üzerine yoğunlaşmıştır. ABD donanması ve kraliyet donanmasının, uzaktan kumandalı uçakların uçaksavar topçuları için gerçekçi hedef İHA'lar olarak hizmet edebileceğini fark etmesi bu araçlar üzerine çalışmaların yoğunlaşmasına sebep olmuştur. Sonuç olarak, hedef İHA'lar, yaklaşık yarım yüzyıl boyunca pilotsuz uçakların ana biçimi olarak kullanılmıştır.¹⁹⁵

İki dünya savaşı arasında, robotik uçak geliştiricileri, esas olarak ilkel güdümlü füzeler ve hedef İHA'lar üzerine yoğunlaştı. Uçakların kara ve deniz savaşına önemli etkisi göz önünde bulundurularak uçaksavar silahlara yatırımlar artmış, bununla beraber gerçekçi hedeflere ihtiyaç duyulmuş ve hedef İHA'lar ortaya çıkmıştır.¹⁹⁶ Bu araçlardan en popüler olanlardan birisi de ABD'de 1933 yılında üretilen OQ-19 isimli hedef İHA'dır. 50.000'e yakın adet üretilerek 2. Dünya Savaşında çokça kullanılmıştır.¹⁹⁷ 2. Dünya Savaşı hedef İHA'larla beraber saldırı İHA'larının da kullanıldığı bir savaş olmuştur. ABD'de bu yöndeki çalışmaların öncüsü olarak nitelendirilebilecek araçlardan birisi 1940'ta üretimine başlanan TDN-1 isimli saldırı İHA'sıdır. Daha gelişmiş hali TDR-1 ise İkinci Dünya Savaşı'nda Japonlara karşı kullanılmış ve kayda değer bir başarı elde etmiştir.¹⁹⁸ 2. Dünya Savaşı'nın belki de en önemli saldırı İHA'sı ise Alman V-1 Buzz bombalarıdır. 25.000'den fazla üretilen bu araçlar tarihte en çok üretilen insansız savaş araçlarındandır. Mancınık sistemli şekilde fırlatılması ile bilinen bu bombalar, jet

¹⁹³ Zaloga, *Unmanned Aerial Vehicles*, 6

¹⁹⁴ Hedef İHA'lar, insansız hava hedefi olarak da bilinen, düşük maliyetleri sayesinde askeri eğitim ve testlerde hedef tahtası gibi kullanılabilen insansız araçlardır. Hem eğitim ve testlerde, hem de düşman kuvvetleri şaşırtmak amacıyla kullanılabilir. Embention, Target Drones, (Erişim Tarihi: 05.04.2022) <https://www.embention.com/projects/target-drones/>

¹⁹⁵ Jarnot, "History", 5

¹⁹⁶ Jarnot, "History", 5

¹⁹⁷ Jarnot, "History", 5

¹⁹⁸ Zaloga, *Unmanned Aerial Vehicles*, 8; Jarnot, "History", 7

motorlu olup önemli miktarda ağırlıkta patlayıcıyı taşıyabilmektedir. Savaş süresince sadece Londra'ya 10.000 civarı V-1 fırlatılmış ve 7000'e yakın kişinin ölümüne sebep olmuştur.¹⁹⁹

İkinci dünya savaşı sonrası Soğuk Savaş döneminde ise İHA kullanımlarının yönü keşif ve gözetlemeye dönmüştür. Bu yöneliş günümüzde de yoğun şekilde devam etmekte olup kullanılan İHA ve SİHA'lar ülke ordu ve kolluklarınca keşif ve gözetleme amaçlarıyla yoğun bir şekilde kullanılmaktadır.²⁰⁰ Vietnam Savaşı keşif amaçlı kullanımın gerçekleştiği en güzel örneklerden birisi olarak ifade edilebilir. O zamana kadar ki en yaygın İHA kullanımının gerçekleştiği Vietnam Savaşında yerden kontrol edilen keşif İHA'ları binlerce keşif uçuşu gerçekleştirmiştir. Bu keşif uçuşlarının günümüz teknolojilerinde olan anlık görüntü aktarımı şeklinde olmadığı belirtilmelidir. Ancak dönem şartlarında keşif misyonunu başarılı bir şekilde gerçekleştirmiştir. Bunun yanında, düşman radarlarına yanlış radar sinyali göndermek üzere tuzak amaçlı da kullanılmıştır.²⁰¹

Soğuk savaş sonrası dönem ise terör hedeflerine yönelik İHA ve SİHA kullanımlarının arttığı görülmüştür. Günümüz itibarıyla de hala terörle mücadelede İHA ve SİHA'lar aktif olarak kullanılmaktadır.

Teknolojinin bir nebze daha ilerlediği 1970'li yıllarda, ilk modern İHA teknolojileri göz önüne çıkmaya başlamıştır. Bu dönemde ABD'li ve İsrail'li bilim adamlarının ortaklaşa yaptığı çalışmalar ile motosiklet ve kar motorlarıyla çalışan, aynı zamanda video ve fotoğraf çekebilen İHA'lar üretilmeye başlanmıştır. Bu İHA'ların en önemli özelliği, çektiği fotoğraf ve videoyu gerçek zamanlı olarak komuta merkeziyle paylaşması olmuştur. Bu teknolojilerle beraber İHA'ların kaderi bir nebze daha değişmiş olup anlık istihbarat ve keşif ile anlık müdahale aracı olarak kullanılabilmesinin yolu açılmıştır. Eski teknoloji ile araçlar elde ettiği görüntü verilerini iniş yaptıktan sonra aktarabiliyorken eş zamanlı aktarma da doğrudan canlı görüntülenme şansı elde edilmiştir.

¹⁹⁹ Jarnot, "History", 9

²⁰⁰ Giordano Bruno Antoniazzi Ranconi, Thais Jessinski Batista, Victor Merola, The Utilization Of Unmanned Aerial Vehicles For Military Action In Foreign Airspace, *UFGRSMUN*, v.2, (2014), 137-180, 140-141, Jarnot, "History", 9

²⁰¹ Jarnot, "History", 10

Bu teknolojinin aktif olarak sahada ilk kullanımlarından birisi de İsrail'in 1982 yılında gerçekleştirdiği Galile Barış operasyonu²⁰² ismini verdiği hava muharebesinde gerçekleşmiştir. Bu muharebede İHA'ların avantajı ile ezici bir üstünlük İsrail hava kuvvetlerinin olmuş ve Suriye'ye ait onlarca füze bataryası ile savaş uçağı etkisiz hale getirilmiştir.²⁰³ Bu operasyon haricinde ilk geniş çaplı kullanımı ise Körfez Savaşında gerçekleşmiştir.²⁰⁴ ABD ve müttefikleri bu savaşta İHA'ları çok yoğun kullanmıştır. ABD kuvvetleri yaklaşık 500 İHA uçuşu yapmıştır. Bu savaşta en çok kullanılan İHA modeli ise ABD İsrail ortak yapımı Pioneer olmuştur.²⁰⁵

1990'lı yıllar dan 11 Eylül saldırısına kadar İHA üretimi daha yavaş bir seyirde olmuştur. 11 Eylül olayı gerçekleştiğinde ABD kuvvetleri yalnızca 30 İHA'ya sahip iken 2010 yılına gelindiğinde bu sayı 2000'e ulaşmıştır. Buradaki en önemli sebep düşük bütçe ile uzun süreli ve az riskle operasyon ve keşifleri sürdürmenin amaçlanmış olmasıydı.²⁰⁶ ABD Savunma Bakanlığı 2022 itibariyle 11.000'den fazla İHA kullandığını belirtmektedir.²⁰⁷

1990'lı yıllara gelindiğinde kullanılmaya başlayan taktik İHA²⁰⁸ sistemleri günümüzde daha da geliştirilerek farklı uçuş süreleri ve taşıma kapasiteleriyle ön plana çıkmaktadır. Terimsel olarak farklı sınıflandırma ve isimlendirmelere sahip İHA'lar nitelik ve nicelik açısından hızlı bir gelişim göstermiş ve gelişmeye devam etmektedir. Bu doğrultuda yukarıda da değinildiği üzere insansız savaş uçağı çalışmaları da Türkiye'de devam etmektedir. Hâlihazırda geliştirilen sistemler taşıma kapasitesi ve irtifa açısından önemli bir yol kat etmiş olup havada kalış süreleri açısından muharip askeri

²⁰² Bu operasyon Lübnan Savaşı olarak bilinen savaşa verilen bir isimlendirmedir. Savaş, İsrail ve Lübnan arasında gerçekleşmiş olup Lübnan Suriye tarafından desteklenmiştir. Bu savaşta İHA'lar etkin kullanılmıştır. Operasyonla alakalı daha fazla bilgi için bkz: (Erişim Tarihi: 05.05.2121) <https://www.gov.il/en/departments/general/lebanon-war-operation-peace-for-galilee>

²⁰³ Jarnot, "History", 13

²⁰⁴ Körfez Savaşı; Irak'ın Kuveyt'i 1990 yılında işgal etmesi sonucu ABD öncülüğünde bir koalisyon gücünün işgali sonlandırmak amacıyla Irak'a karşı Ocak 1991'de başlattığı operasyondur. Savaşa ilişkin detaylı bilgi için bkz; Oral Sander, Siyasi Tarih 1918-1994, (İmge kitabevi, Ankara, 1996) 508-514

²⁰⁵ Zaloga, *Unmanned Aerial Vehicles*, 26; Jarnot, "History", 14

²⁰⁶ Jarnot, "History", 15

²⁰⁷ U.S. Department of Defense, Unmanned Aircraft Systems (Uas) DoD Purpose and Operational Use, (Erişim Tarihi: 8.3.2022) <https://dod.defense.gov/UAS/#:~:text=The%20Department%20of-%20Defense%20fields,events%20and%20overseas%20contingency%20missions.>

²⁰⁸ Taktik İHA'lar, daha yüksek irtifalarda (3.000 ila 8.000 metre) uçan daha ağır İHA'lardır (150 ila 1.500 kilogram) ve şu anda esas olarak askeri uygulamaları desteklemek için kullanılmaktadır. Sezer Çoban, Tuğrul Oktay, A Review Of Tactical Unmanned Aerial Vehicle Design Studies, The Eurasia Proceedings of Science, Technology, Engineering & Mathematics, 1/1 (2017) 30

uçaklardan oldukça üstündürler. Gelişmiş teknolojilerle üretilen İHA'ların kullanımındaki artış sebepleri ve avantajları aşağıda incelenecektir.

2.3. İHA ve SİHA'lara Bakış

İHA ve SİHA Sistemlerinin kullanımında son yıllarda önemli bir artış olduğu tartışılmaz bir gerçektir. Bu sistemlerin kullanımındaki artış ile beraber hukuki olarak da sorunların ve tartışmaların artacağı varsayılabileceğinden silahlı çatışmaların seyrini değiştirdiği düşünülen bu araçların kullanımının niçin arttığı hususuna değinmek yerinde olacaktır.

Yukarıda da değinildiği üzere İHA ve SİHA'lar onlarca yıldır üretilmekte ve kullanılmaktadır. ABD ve İsrail'in bu süreçte hem üretme hem de kullanma açısından öncü ülkeler olduğu söylenebilir.²⁰⁹ ABD ve İsrail ile beraber diğer birçok ülke, bu araçları satın almak suretiyle kullanmaya başlamış, ayrıca bazı ülkeler ise üretim için Ar-Ge çalışmalarına devam etmiş ve kendi İHA ve SİHA'larını geliştirmiş ya da geliştirmeye devam etmektedir.

ABD ve İsrail'in taktik İHA'ları aktif ve verimli şekilde kullanması özellikle dikkat çekmiş ve bu araçların kullanımına yönelik diğer devletlerce yatırım yapılmaya başlanmıştır. Bu yatırımlar satın almaya yönelik olduğu gibi geliştirmeye yönelik de olmuştur. 2020 yılı itibariyle 38 ülkenin İHA ve SİHA sahibi olduğu, 28 ülkenin İHA ve SİHA geliştirme çalışmalarının olduğu ve aktif olarak ise 11 devletin İHA ve SİHA kullandığı bilinmektedir.²¹⁰ Bu sayıların 10 yıl öncesi 2010 yılında; 12 geliştiren, 4 sahip olan ve 3 kullanan şeklinde olduğu göz önünde bulundurulduğunda önemli bir yükseliş gösterdiği açıktır.

İHA ve SİHA'ların kullanımı ve savaş teknolojilerine ilişkin sağlayacağı değişimin ise giderek artacağı ve önemli bir boyutta olacağı tahmin edilmektedir. Hatta, artık hava savaşının tamamen insansız olacağı ve otonom makinelerle yapılacağı tahminleri de bulunmaktadır.²¹¹ Bunlar arasında henüz teknolojisi gelişmemiş olan ancak

²⁰⁹ Ülkelerin kullanımına ilişkin detaylara aşağıda ayrıca değinilecektir.

²¹⁰ New America, Introduction: How We Became a World of Drones, (Erişim tarihi: 20.12.2021) <https://www.newamerica.org/international-security/reports/world-drones/introduction-how-we-became-a-world-of-drones>

²¹¹ Bu öngörü hem savunma sanayi şirketlerinin açıklamalarında hem de silah ve teknoloji kaynaklarında yer almaktadır. Selçuk Bayraktar: İnsansız Savaş Uçağı muharebede devrim yapacak, (Erişim Tarihi: 08.04.2022) <https://www.dha.com.tr/gundem/selcuk-bayraktar-insansiz-savas-ucagi-muharebede->

çalışmalarının yürütüldüğünü bildiğimiz insansız savaş jetleri de bulunmaktadır.²¹² Bu konuya ilişkin olarak, Baykar teknoloji firma yetkilisi Selçuk Bayraktar, Türkiye'nin 2021 yılında F-35²¹³ savaş uçakları programından çıkarılması sonrasındaki bir konuşmasında, bu durumun avantaja dönüştürülerek, f-35'ten daha ileri bir teknoloji olacak şekilde insansız savaş jetlerine yatırım yapılması ve yoğunlaştırılması gerektiğini, bunun çok daha önemli olduğunu ve savaş teknolojilerinde ileri adımın bu olduğunu belirtmiştir.²¹⁴

İHA ve SİHA'ların kullanım sebeplerine ilişkin, savaş stratejilerine de atıf yapan birçok farklı yorum vardır. Amy Zegart'a göre büyük çaplı ve çok devletli savaşların artık oldukça azaldığı, yine devletlerarası cephe savaşlarının da oldukça azalmakla birlikte şiddetinin azalıp süresinin uzadığı gözlemlenmiştir. Bu savaş ortamında devletlerin düşmanlarına sürekli ve etkili bir silahlı saldırı baskısı kurması gerektiği görülmektedir. İşte bu sürekli baskıyı en makul ekonomik maliyet ve en etkili şekilde sağlayacak araçlar SİHA'lardır.²¹⁵

Günümüzde yaklaşık olarak 40 ülkenin bu teknolojilere sahip olması ve 10 yıl içerisinde sıçrama denilecek ölçüde bu artışın olmasının elbette bazı sebepleri bulunmaktadır. Bu sebeplerin başında ise bu teknolojilerin diğer hava araçları ya da silahlı unsurlara nazaran avantajları gelmektedir. Bu avantajları ele almak da bu araçları incelemek açısından önemlidir.

Hâlihazırda kullanılan İHA ve SİHA'lar, otonomi, hız, manevra yeteneği ateş gücü gibi kilit önem taşıyan bazı alanlarda, henüz insanlı askeri jetlere rakip durumda görülmemektedir. Dolayısıyla devletlerin silahlı kuvvetleri arasındaki konvansiyonel

devrim-yapacak-2035429 , The Impact of Drones on Future of Military Warfare, (Erişim Tarihi: 08.04.2022) <https://www.zenadrone.com/drones-impact-the-future-of-military-warfare/>

²¹² Baykar teknoloji firması, sitesinde de belirttiği üzere insansız savaş uçaklarını, yani savaşan İHA'ları geliştirmek üzere çalışmalar sürdürmektedir. Baykar savunma, MİUS, (Erişim tarihi: 20.1.2022) <https://baykartech.com/tr/muharip-insansiz-ucak-sistemi/>

²¹³ 5. Nesil savaş uçaklarıdır. Ayrıntılı bilgi için: (Erişim tarihi: 20.12.2021) https://tr.wikipedia.org/wiki/Lockheed_Martin_F-35_Lightning_II

²¹⁴ Selçuk Bayraktar, (erişim Tarihi: 20.12.2021) <https://twitter.com/Selcuk/status/-1385130530899963904?s=20>; Muharip İnsansız Uçak Sistemi'nin prototip tanıtımı da yapılmıştır. Baykar MİUS | Muharip İnsansız Uçak Sistemi, Sanal Savunma, (Erişim tarihi: 20.12.2021) <https://www.sanalsavunma.com/baykarin-insansiz-savas-ucagi-projesi-mius/?swcfcpc=1>

²¹⁵ Amy Zegart, Cheap fights, credible threats: The future of armed drones and coercion, *Journal of Strategic Studies*, 43/ 1, (2020) 6-46, 22.

savaşlarda askeri jetleri henüz ikame edememektedir.²¹⁶ Hız, manevra ve ateş gücü gibi alanlar açısından da geliştirilmeye çalışılan İHA ve SİHA'lar aşağıda bahsedilecek olan birçok hususta ise askeri jetlerle kıyaslandığında daha üstün özellikte nitelendirilebilecektir.

İHA ve SİHA'ların avantajları arasında en önemli olarak sayılabilecekler; aracın içerisinde personel olmaması sebebiyle personel kaybı riskinin yokluğu, havada uzun süre kalabilmeleri ve düşük maliyetli olmalarıdır.²¹⁷

İHA'ların tehlikeleri uzaktan gözlemlene açısından güvenliğe katkısı oldukça fazladır. Hem askeri hem sivil alanda herhangi bir tehlikeli ortamın uzaktan gözlemlenmesi olası tehlikeleri minimuma indirmek açısından çok önemlidir. Askerî açıdan çatışma ortamlarının veya tuzakların gözlemlenmesi diğer kullanımlar açısından ise petrol ve gaz rafinerileri, boru hatları ve alev yığınları, yangınlar gibi tehlike arz eden ya da edebilecek ortamların gözlemlenmesi İHA'larla oldukça kolaylaşmaktadır.²¹⁸

İHA ve SİHA sistemlerinin en büyük avantajlarından bir diğeri, istenen göreve bağlı olarak arzu edilen irtifa seviyelerinde uzun süre havada kalabilmeleridir. Bu özelliği ise uzun süren gözlem ile takip ve yine uzun süren operasyon kabiliyetini paralel ve etkili olarak getirmektedir.

İHA ve SİHA'ların avantajı olarak belirttiğimiz düşük maliyet avantajı, havadan askeri operasyon kabiliyeti olan savaş jetleri ile kıyaslandığında görülebilmektedir. Bir f 35 savaş uçağının saatlik uçuş maliyeti yaklaşık 28 bin dolar civarında iken SİHA'lar için bu maliyet oldukça düşüktür.²¹⁹ Yine birim maliyet açısından çeşitlerine göre oldukça farklı maliyetleri olsa da Türkiye açısından en çok kullanılan SİHA olan Bayraktar TB2 isimli SİHA'nın birim maliyetinin yaklaşık 5 Milyon dolar olduğu,²²⁰ yine bir f-16 savaş

²¹⁶ Okur, *İnsansız Hava Araçlarıyla Gerçekleştirilen Saldırıları*, 17

²¹⁷ Ercan Caner, *İnsansız Hava Araçları*, *Milli Güvenlik ve Askerî Bilimler Akademik Dergisi* 1/ 1, (2013), 213-241

²¹⁸ Equinox's Drones 10 Major Pros & Cons of Unmanned Aerial Vehicle(UAV) Drones, Erişim Tarihi: 9.8.2021 <https://www.equinoxsdrones.com/blog/10-major-pros-cons-of-unmanned-aerial-vehicle-uav-drones>

²¹⁹ Forbes, The Hourly Cost Of Operating The U.S. Military's Fighter Fleet [Infographic], (Erişim Tarihi: 9.8.2021) https://blogs-images.forbes.com/niallmccarthy/files/2016/08/20160815_Fighters.jpg

²²⁰ Haber 7, Türkiye dünyanın en iyisini 5'te 1 fiyatına yaptı (Erişim Tarihi: 9.8.2021) <https://ekonomi.haber7.com/ekonomi/haber/2134069-turkiye-dunyanin-en-iyisini-5te-1-fiyatina-yapti>

jetinin maliyetinin 20-30 Milyon dolar civarında olduğu²²¹ göz önünde bulundurulduğunda maliyetin oldukça farklı olduğu görülmektedir. Ayrıca karşılaştırma yaparken bu araçların program maliyetlerinin de karşılaştırılması unutulmamalıdır, zira jetlerin program maliyeti oldukça fazladır.²²²

İHA'ların kullanım alanları da bu araçların avantajlarındandır. Bir SİHA ile aynı anda keşif ve taarruz başta olmak üzere birçok işlev aynı anda yerine getirilmiş olabilecektir.

İHA ve SİHA'lar sadece askeri alanda değil birçok sivil alanda da avantajları dolayısıyla kullanılmaktadır. Yasadışı göçmenlerin izlenmesi, uyuşturucu operasyonları, yangın gözetlemesi ve söndürmesi, hava kara ve demiryolu gözetlemesi, gübreleme, doğal afetlerde iletişim ve hasar tespiti, trafik takibi, boru hatları devriyesi, medya desteği, maden arama ve daha çokça sayılabilecek sivil alanda kullanımı gündemdedir.

223

Keşif ve gözetleme amaçlı geliştirildiğine değindiğimiz İHA sistemleri askeri alanda ayrıca taarruz, hava savunma, hedef benzetimi, elektronik harp ve birçok özel görev olmak üzere oldukça fazla alanda kullanılmaktadır.²²⁴

Özetlemek gerekirse, İHA ve SİHA'lar hem askeri hem de sivil alanda kullanılırken maliyet, etkililik, güvenlik, işlevsellik, operasyon süresi, operasyon irtifası gibi çok önemli avantajlara sahiptirler. Bu nitelikleri ile İHA ve SİHA'ların kullanımı oldukça yaygınlaşmış olup çok daha fazla yaygınlaşacağı da öngörülebilir. İHA ve SİHA'lar, silahlı çatışmalar hukuku, hava hukuku, insan hakları hukuku, göç hukuku konularını ilgilendirdiğinden birçok yönüyle uluslararası hukukun çalışma alanı içerisinde yer almaktadır. Dolayısıyla bu araçların bu avantajları ve yaygınlaşması uluslararası hukuk açısından önem arz etmektedir. İHA ve SİHA'lar yaygınlaştıkça bu araçlara ilişkin

²²¹ The Motley Fool Lockheed Martin Scores \$62 Billion F-16 Sale, (Erişim Tarihi: 9.8.2021) <https://www.fool.com/investing/2020/08/24/lockheed-martin-scores-62-billion-f-16-sale/#:~:text=The%20world's%20most%20popular%20fighter%20jet,-Lockheed%20Martin%20is&text=Presumably%2C%20one%20of%20the%20reasons,sticker%20price%20of%20Sukhoi's%20Flanker.>

²²² F-16 jetlerinin program maliyeti 18,7 milyar dolar olarak ifade edilmektedir. SİHA'ların program maliyetine ilişkin bir veri açıklanmış olmasa da rakamsal açıdan böyle bir rakamla kıyaslanamayacağı açıktır. (Erişim Tarihi: 9.8.2021) <https://www.gao.gov/products/c-masad-81-10#:~:text=It%20is%-20being%20developed%20as,estimate%20is%20about%20%2418.7%20billion.>

²²³ “Türkiye İnsansız Hava Aracı Sistemleri Yol Haritası”, 25

²²⁴ “Türkiye İnsansız Hava Aracı Sistemleri Yol Haritası”, 26

hukuki sorun ve tartışmaların da artması kaçınılmaz olacaktır. Bu sebeple çalışmada bu avantajlara da yer verilmesi uygun görülmüştür.

2.4. İHA ve SİHA'ların Başka Devletlerin Hava Sahalarında Kullanımı

2.4.1 Genel Olarak

SİHA sistemlerinin kullanımının yaygınlaşmasını ve yaygınlaşmasının altında yatan sebepleri yukarıda incelemiştik. Bu başlık altında ise bu sistemlerin son yıllarda fiili olarak hangi ülkeler tarafından yoğun olarak kullanıldığı hususları ele alınacaktır. Böylece bir sonraki bölümde bu İHA ve SİHA kullanımlarının hukuka uygunluk incelemesini yaparken ülkelerin bu kullanımları gerçekleştirirken ileri sürdüğü gerekçeler daha iyi değerlendirilebilecektir. İHA ve SİHA'lar bazı ülkeler tarafından yoğun şekilde olmak üzere farklı devletlerce kullanılmaktadır. Aşağıda, yoğun olarak üreten ve kullanan ülkeler olan Türkiye, ABD ve İsrail'e yer verilmiştir. Bu ülkelere yer verilmesinin sebebi hem üretim hem de kullanım konusunda aktif olan ülkelere öncülük etmek için ele alınmasıdır. Bu ülkeler haricinde Çin ve Rusya gibi ülkelerin İHA ve SİHA'ları kullandığını söyleyebiliriz.

Çin, İHA ve SİHA üretimi ve ihracatı konusunda dünyada önemli bir konumda²²⁵ olsa da birkaç istisna haricinde yabancı hava sahalarına dönük bir operasyon politikası izlemediği bilinmektedir. Egemenliği altında bulunan Sincan ve Tibet özerk bölgelerinde bu araçları kullandığı bilinse de buna ilişkin bir veri bulunmamaktadır.²²⁶ Rusya ise Çeçenistan'a karşı 1999'da başlattığı operasyonlarda hedef olarak öldürme stratejisi yürütmüştür. Kendi SİHA sistemlerini de geliştiren Rusya'nın, 2022 Şubat ayında başlayan Ukrayna savaşında Ukrayna topraklarında İHA ve SİHA'ları kullandığına ilişkin veriler ortaya çıkmıştır.²²⁷ Ancak çatışmalar, çalışma itibariyle halen devam ettiği için güvenilir veriler henüz ortaya çıkmamıştır. Bu örnekler haricinde Rusya'nın yabancı hava sahalarında İHA ve SİHA kullanımına ilişkin yeterli veri bulunmamaktadır. Dolayısıyla bu ülkeler aşağıda ayrıca ele alınmayacaktır.

²²⁵ Çin 37 ülkeye dron ihracatı yapmakta olup İsrail ve ABD'den sonra dünyada üçüncü sırada bulunmaktadır. (Erişim Tarihi: 9.8.2021) <https://www.newamerica.org/international-security/reports/world-drones/introduction-how-we-became-a-world-of-drones/>

²²⁶ Ranconi, Batista ve Merola, The Utilization Of Unmanned Aerial Vehicles, 151.

²²⁷ Forbes, Russia Just Lost A Killer Drone Over Ukraine. It Can't Afford To Lose Many More. (Erişim Tarihi: 15.4.2022) <https://www.forbes.com/sites/davidaxe/2022/04/09/russia-just-lost-a-killer-drone-over-ukraine-it-cant-afford-to-lose-many-more/?sh=1db679d85054>

2.4.2. Yoğun olarak İHA ve SİHA Kullanan Ülkeler

2.4.2.1. Türkiye

Türkiye, 2000’li yıllarla beraber yabancı üretim İHA ve SİHA’lara ilgi duymaya ve kullanmaya başlamıştır. İsrail menşeli sistemleri kullanmaya başlayan Türkiye, bu sistemlerin tedarikinde sıkıntılar yaşamıştır. Türkiye’ye politik nedenlerle ihracat izninin verilmediği ifade edilmiştir.²²⁸ 2010’lu yıllarla beraber, İHA sistemleri geliştiren firmalara destek verilmesi ile Türkiye, yerli üretim İHA ve SİHA sistemlerini kullanmaya başlamıştır. Yerli olarak farklı firmalarca çıkarılan modeller olduğu gibi bazı firmaların modelleri ise seri üretimle envanterde yerini almış ve ihraç edilmeye de başlanmıştır.²²⁹ Türkiye’nin SİHA kullanımı 2014 yılından sonra kullanmaya başladığı bir model olan Bayraktar TB2 modeli üzerinden oldukça yaygınlaşmış ve dünya kamuoyunda da oldukça dikkat çekmiştir. Dikkat çekmesinin sebebi ise operasyon sırasında isabetli atışlar gerçekleştirdiği görüntülerin yayılmasıdır. Terör örgütlerine karşı oldukça aktif kullanılan bu sistemler başarılı operasyonlara imza atmıştır. Terör örgütlerine karşı kullanılan bu sistemlerin yüksek operasyon verimliliği ve yukarıda bahsedilen avantajları, bu araçların kullanım alanlarının daha da artmasına sebep olmuştur.

Türkiye’nin İHA ve SİHA sistemlerini kullandığı, ya da Türk İHA/SİHA sistemlerinin kullanıldığı bazı başlıca dikkat çeken operasyonlara değinmek yerinde olacaktır. Bunların başında Suriye’de 27 Şubat 2020- 5 Mart 2020 tarihleri arasında Beşşar Esed rejimi güçlerine karşı gerçekleştirilen Bahar Kalkanı adlı operasyon gelir. Bu operasyonda SİHA’ların toplu operasyon kabiliyetinin test edildiği ifade edilebilir. Aynı anda birçok insansız aracının kullanıldığı operasyonlarda, Beşşar Esed yönetimine bağlı güçlerin büyük sayıda askeri varlık ve araçları SİHA saldırılarıyla imha edilmiştir.²³⁰

Türk SİHA sistemlerinin kullanıldığı en dikkat çeken silahlı çatışma ise son yıllarda iki devlet arası açıktan çatışma olarak nitelendirilebilecek en büyük

²²⁸ Milliyet, İsrail’den Türkiye’ye Ambargo, Erişim tarihi: 10.8.2021) <https://www.milliyet.com.tr/dunya/israilden-turkiyeye-ambargo-1052162>

²²⁹ Yerli modellerden öne çıkanlar kısaca şu şekilde sıralanabilir; Vestel firmasının üretimi Karayel, TAI firmasının üretimi Anka ve diğer modeller, Baykar firması üretimi Bayraktar, Akıncı ve diğer modeller.

²³⁰ Bahar Kalkanı Harekatı, Milli Savunma Bakanlığı (Erişim Tarihi: 20.12.2021) <https://www.msb.gov.tr/tr-TR/BaharKalkani>

çatışmalardan olan İkinci Karabağ Savaşı'dır. Bu savaşta işgalci Ermenistan güçlerine karşı planlı ve sistematik SİHA saldırıları yapan Azerbaycan güçleri kırk dört günde işgal edilmiş topraklarından işgalci güçlerin çekilmesini sağlamıştır. Hem Azerbaycan devlet yetkilileri hem de birçok kaynağa göre bu operasyonda Türk yapımı SİHA sistemleri büyük rol oynamıştır. ²³¹ Özellikle Karabağ Savaşı boyunca SİHA'ların üstün başarı ile kullanılması dikkat çekmiş, savaşların yöntem ve seyrinin değiştiği yönünde yorumların yapılmasına sebep olmuştur. ²³²

Türkiye, İHA ve SİHA'ları kullanma ve geliştirme açısından tarihi anlamda öncü olan devletlerden olmasa da, sonradan yapılan yatırımlar ve geliştirilen İHA sistemleri, operasyonel olarak oldukça öne çıktığı gibi ihracat rakamlarında da önemli yol kat etmiştir.²³³ Türkiye'nin bu doğrultuda ilerleyen yıllarda İHA ve SİHA sistemlerini daha da çok geliştireceği ve üreteceği, ihraç edeceği ve birçok alanda daha çok kullanacağı hem şirketlerin hem de devlet yetkililerinin söylemlerinden çıkarılabilir.

2.4.2.2. ABD

ABD'nin İHA sistemleri ile olan ilişkisinin oldukça eski olduğuna yukarıda değinmiştik. ABD, SİHA teknolojilerinde dünyada lokomotif olarak nitelendirilebilecek bir ülkedir. İhracatta ise İsrail'den sonra en çok İHA ve SİHA ihraç eden ülke konumundadır.²³⁴ ABD üretim ve ihracattan ziyade, kendi kullanımları ve saldırıları ile öne çıkan bir devlettir. 11 Eylül saldırılarından sonra terörizme karşı kararlı adımlar atmaktan geri durmayan ABD, bu doğrultuda Afganistan, Irak, Pakistan, Somali ve

²³¹ Azerbaycan Cumhurbaşkanı, baykar yetkililerini Karabağ nişanı ile ödüllendirmiştir. Selçuk Bayraktar, Twitter, (Erişim Tarihi: 20.12.2021) https://twitter.com/Selcuk/status/137757018637-5561218?ref_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetembed%7Ctwterm%5E1377570186375561218%7Ctwgr%5E%7Ctwcon%5Es1_&ref_url=https%3A%2F%2Ftr.sputniknews.com%2F20210401%2Fazerbaycan-cumhurbaskani-aliyev-karabag-savasinda-kullanilan-sihalarin-ureticisi-bayraktar-madalya-1044169728.html ; Kareem Fahim, Turkey's military campaign beyond its borders is powered by homemade armed drones, Washington Post, 29.11.2020, (Erişim Tarihi: 20.12.2021) https://www.washingtonpost.com/world/middle-east/turkey-drones-libya-nagorno-karabakh/2020/11/29/d8c98b96-29de-11eb-9c21-3cc501d0981f_story.html ,

²³² Çatışmalarda tarafların verdiği kayıplara ilişkin net veriler olmasa da bazı veriler toplanmıştır. İHA ve SİHA'ların rolüne ilişkin detaylı bilgiler için bkz; Cenk Özgen, 44 Günün Ardından: 2020 Karabağ Savaşı'nın Askeri Açından Analizi, *Giresun Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 2021, 7 (1): 104-123; Levent Özdemir, Dağlık Karabağ Meselesinde Değişen Gidişat ve Türkiye'nin Rolü, *Birey ve Toplum Sosyal Bilimler Dergisi*, 11/2, (2021) 95,96

²³³ Baykar şirketi, dünyada en fazla ülkeye İHA ihracatı gerçekleştiren firmadır. Türkiye ülke olarak bu alanda 3. Sıradadır. 19 ülkeye ihracat sözleşmesi imzalanmıştır. Selçuk Bayraktar, "Milli Teknoloji Hamlesi Buluşmaları", Youtube, 3 Mart.2022, <https://www.youtube.com/watch?v=7lw62bMqqtM>

²³⁴ ABD 55 ülkeye İHA ihracatı yapmaktadır. (Erişim Tarihi: 20.12.2021) <https://www.newamerica.org/international-security/reports/world-drones/introduction-how-we-became-a-world-of-drones/>

Yemen gibi birçok ülkede SİHA operasyonları düzenlemiş ve düzenlemeye de devam etmektedir. Bu operasyonlara ilişkin veriler bazı kaynaklarca derlenmiş olup bu verilerden bazılarına aşağıda yer vererek ABD'nin SİHA'ları hangi yoğunlukla kullandığını daha net görebiliriz.²³⁵ Verilere geçmeden önce şunu söylemek gerekir ki kaynaklar sivil ölümlerin verilerini içermeleri sebebiyle bu verilere yer verilmiştir. Ancak belirtmek gerekir ki ABD, terörle mücadelede kendi açısından başarılı bir İHA politikası izlemiş ve uygulamıştır.²³⁶

Verilere göre Afganistan dünya üzerinde en çok İHA saldırısının yapıldığı yer olarak ifade edilebilir. “The Bureau of Investigative Journalism” kaynağına göre Amerika Birleşik Devletleri tarafından sadece 2019’da ülkeye en az 7.423 bomba atılmıştır.²³⁷ Günde ortalama 20 bombayı ifade eden bu rakam 2006’dan beri ABD’nin ülkeye attığı mühimmatların sayısından da daha fazladır.²³⁸ 2015 sonrasında kayıt tutmaya başlayan bu kaynağa göre 2015’ten 2021’e kadar 13 binden fazla saldırı yapılmış 10 binden fazla kişi öldürülmüştür.²³⁹

Pakistan’da ise 2009-2015 arası yıllarda ABD tarafından 400’den fazla SİHA saldırısı düzenlemiştir. Bu saldırılarda militan ve siviller de dâhil olmak üzere 2500’e yakın kişi öldürülmüştür.²⁴⁰ Afganistan ve Pakistan öne çıkmasına rağmen ABD birçok coğrafyada İHA ve SİHA operasyonlarında bulunmaktadır. Yemen’deki savaşta ABD

²³⁵ Verileri sunan kaynaklar arasında farklılıklar bulunabilmektedir. Verilerin sayılmasına ilişkin bilgilerin bulunduğu ve bu farklı kaynaklardaki verilerin karşılaştırıldığı Colombia Üniversitesi Hukuk Fakültesinin şu raporu ayrıca incelenebilir. (Erişim Tarihi: 20.12.2021) <https://web.law.columbia.edu/sites/default/files/microsites/human-rights-institute/files/COLUMBIACountingDronesFinal.pdf>

²³⁶ Byman, Daniel. “Why Drones Work: The Case for Washington’s Weapon of Choice.” *Foreign Affairs* 92, no. 4 (2013): 32–43. <http://www.jstor.org/stable/23526906>; Coyne, Christopher J., and Abigail R. Hall. “The Drone Paradox: Fighting Terrorism with Mechanized Terror.” *The Independent Review* 23, no. 1 (2018): 51–67. <http://www.jstor.org/stable/26591799>

²³⁷ Kaynak, başlığı itibarıyla İHA’lara ilişkin araştırma verilerini sunması sebebiyle rakamların tamamının İHA saldırısı olduğu ifade edilebilir. https://www.thebureauinvestigates.com/projects/drone-war/charts?show_casualties=1&show_injuries=1&show_strikes=1&location=afghanistan&from=2019-1-1&to=2020-1-1

²³⁸ Emran Feroz, *Death by Drone: America’s Vicious Legacy in Afghanistan*, 27.03.2020, (Erişim Tarihi: 20.21.2021), <https://foreignpolicy.com/2020/03/27/afghanistan-drones-america-legacy-taliban/>

²³⁹ *Strikes in Afghanistan*, (Erişim tarihi: 13.04.2021) https://www.thebureauinvestigates.com/projects/drone-war/charts?show_casualties=1&show_injuries=1&show_strikes=1&location=afghanistan&from=2015-1-1&to=now

²⁴⁰ Kaynağa göre 2004 ve 2018 yılları arasında ABD’nin toplam’da Pakistan’a 2366 saldırısı ve bu saldırılarda 3702 ölüm gerçekleşmiştir. (Erişim tarihi: 13.04.2021) <https://www.newamerica.org/international-security/reports/americas-counterterrorism-wars/the-drone-war-in-pakistan> ,

374 saldırıda 1700'e yakın kişiyi öldürmüş olup bunlardan yaklaşık 150 sivildir.²⁴¹ Somali'de terörle mücadele kapsamında ise 263 ABD saldırısında yaklaşık 1800 kişi öldürülmüştür. Libya'daki iç savaş boyunca ise ABD'nin 550 saldırısında yaklaşık 300 kişi ölmüştür.²⁴² Yabancı ülkelerde ve dolayısıyla yabancı hava sahalarında SİHA sistemlerinin kullanılması hususunda ABD bariz şekilde öne çıkmaktadır. Bahsedilen bu ülkeler ve saldırı sayılarına bakıldığında ABD'nin, saldırı yapmak ve hava sahalarını kullanmak hususundaki aktif durumunun hukuki mahiyetinin incelenmesi gerekli olup, bu konu aşağıda hukukilik incelemesi başlığında ele alınacaktır.

2.4.2.3. İsrail

İsrail, dünyanın en büyük İHA ihracatçısı konumundadır. Verilere göre 2001 ile 2011 yılları arasında ihraç edilen tüm dronların yüzde 41'ini İsrail dronları oluşturmuştur.²⁴³ 2010 yılı itibarıyla 42 yabancı hükümet İsrail dronlarını satın almıştır.²⁴⁴ Bu sayı 2020 yılına gelindiğinde 56 ülkeye ulaşmıştır. İsrail bu dronların üreticisi ve satıcısı konumundayken kendisinin de bu araçları kullandığını tahmin etmek zor değildir.

1970'ten beri İHA'ları kullanan İsrail'in, yukarıda da bahsedildiği gibi 1981 yılında Lübnan Savaşı'nda yoğun olarak keşif amaçlı olarak kullandığı İHA'ların Gazze'de kullanıldığına ilişkin veriler de bulunmaktadır.²⁴⁵

İsrail 1990'lı yıllarda hedef alarak öldürme hususunda suçlamaları reddederken 2000'li yıllara gelindiğinde meşru müdafaa kapsamında hedefleyerek öldürme siyasetini kabul etmiştir.²⁴⁶ -Hedefleyerek öldürme, terörle mücadelede ortaya çıkan ve belirli bir hedefi öldürmeye yönelik izlenen bir askeri taktiktir.- Bu taktikte ise ön plana çıkan yöntem İHA saldırılarıdır.²⁴⁷ İsrail'in gerçekleştirdiği operasyonların büyük çoğunluğu

²⁴¹ The War in Yemen, (Erişim tarihi: 14.04.2021) <https://www.newamerica.org/international-security/reports/americas-counterterrorism-wars/the-war-in-yemen>

²⁴² The War in Libya, (Erişim tarihi: 14.04.2021) <https://www.newamerica.org/international-security/reports/americas-counterterrorism-wars/the-war-in-libya>

²⁴³ Introduction: How We Became a World of Drones, (Erişim tarihi: 14.04.2021) <https://www.newamerica.org/international-security/reports/world-drones/introduction-how-we-became-a-world-of-drones/>

²⁴⁴ Davis, Lynn E., Michael J. McNerney, James Chow, Thomas Hamilton, Sarah Harting, and Daniel Byman. *Armed and Dangerous? UAVs and U.S. Security*. (California: RAND Corporation, 2014), 11

²⁴⁵ Mary Dobbing and Chris Cole, *Israel and the Drone Wars*, (Drone Wars UK, Oxford, 2014) 8

²⁴⁶ Okur, İnsansız Hava Araçları ile Gerçekleştirilen Saldırılar, 33.

²⁴⁷ Şenol Kurt, Silahlı İnsansız Hava Araçları Kullanımında Karşıma Çıkan İki Kavram: hedefleyerek öldürme ve Meşru Müdafaa, *Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 10/129-130, (2015), 249

Filistin yönetimi altındaki Gazze ve Batı Şeria Bölgesi'nde gerçekleşmiştir.²⁴⁸ İsrail merkezli insan hakları örgütünün verilerine göre 2000 yılından bu yana 9849 Filistinli İsrail güçleri tarafından öldürülmüştür. Bunlardan 540 tanesi ise hedefleyerek öldürülmüştür.²⁴⁹

2.5. Hava Sahası İhlallerinde İHA ve SİHA'ların Egemenlik Açısından Diğer Devlet Hava Araçlarından Farkı Olup Olmadığı Sorunu

Hava sahası ihlallerinde İHA ve SİHA'ların egemenlik açısından diğer devlet hava araçlarından farkı olup olmadığı sorunu, devletlerin hava sahalarında, başka devletlerin İHA operasyonları üzerine gelişmiş ve İHA ve SİHA operasyonlarının diğer devlet hava araçlarının operasyonlarından bir farkı olup olmadığı sorusu ortaya çıkmıştır. Zira bazı operasyonlarda diğer devlet hava araçları yerine insansız araçların kullanımının tercih edilmesi ya da insansız araçların hava sahası ihlalinin diğer devlet hava araçları ile farklı muameleye tabi tutulabildiği gözlemlenmiştir. Buna bir örnek olarak “Bahar Kalkanı Harekâtı”²⁵⁰ sırasında Suriye kontrolündeki bölgenin hava sahası kapalı olmasına rağmen SİHA'ların bu bölgede yoğun şekilde operasyonda kullanılması gösterilebilir.²⁵¹ Bu operasyonun Zeytin Dalı ya da Fırat kalkanı operasyonlarından farkı, operasyon yapılan bölgenin terör örgütlerinin kontrolünde değil Suriye devlet güçlerinin kontrolünde olan bölgede gerçekleşmiş olmasıdır. Zira diğer operasyon sahalarında kara ülkesini kontrol eden güçler terör örgütleri olması dolayısıyla hava sahasının kullanımına yönelik tartışmalar geri planda kalmaktadır. Bahar kalkanı operasyonunda Rusya destekli Esed hükümetinin kontrolünde olan bir bölgede gerçekleşen operasyon, hava sahası kullanımı açısından ön plana çıkmıştır. Suriye haricinde farklı coğrafyalarda da İHA operasyonları fazlaca gerçekleşmektedir. Bu operasyonların genellikle egemen bir devlet

²⁴⁸ BTSelem, (Erişim tarihi: 14.04.2021) <https://statistics.btselem.org/en/all-fatalities/by-date-of-incident?section=overall&tab=overview> ,

²⁴⁹ BTSelem (Erişim tarihi: 14.04.2021) <https://statistics.btselem.org/en/all-fatalities/by-date-of-incident?section=overall&tab=overview> ,

²⁵⁰ Bahar Kalkanı Harekâtı, Suriye'nin İdlip bölgesinde, Adana, Astana ve Soçi mutabakatları çerçevesinde ateşkese sağlamak, göçü önlemek, birliklerin, halkın ve Türkiye sınırlarının güvenliğini sağlamak amacıyla 27 Şubat 2020'de başlamış ve Suriye güçlerine karşı gerçekleştirilmiştir. Anadolu Ajansı, Bakan Akar: İdlip'de başlatılan Bahar Kalkanı Harekâtı başarıyla sürdürülmekte, (Erişim Tarihi: 15.03.2021) <https://www.aa.com.tr/tr/bahar-kalkani-harekati/bakan-akar-idlibde-baslatilan-bahar-kalkani-harekati-basariyla-surdurulmekte/1750603>

²⁵¹ Al Jazeera, Turkish drones – a ‘game changer’ in Idlib, (Erişim Tarihi: 15.03.2021) <https://www.aljazeera.com/news/2020/3/2/turkish-drones-a-game-changer-in> ; France 24, Turkey's drones provide crucial edge in Syria, (Erişim Tarihi: 15.03.2021) <https://www.france24.com/en/20200303-turkey-s-drones-provide-crucial-edge-in-syria>

kontrolünün tüm ülke topraklarında sağlanamadığı istikrarsız coğrafyalarda gerçekleştiği gözlemlenmektedir. Buna karşın ise egemen bir devlet kontrolü ile hem kara hem hava egemenliklerini sağlayabilen ülkelerde ise İHA ihlalleri ancak istisnai olarak görülebilmekte ve bu ihlaller karşılık bulmaktadır.²⁵²

Teorik olarak İHA ve SİHA'ların hava sahası ihlallerinde farklı bir uygulama bulunmamaktadır. Yukarıda “Silahlı İnsansız Hava Araçları” başlığında bahsedildiği gibi İHA'ların hava aracı olma niteliği konusunda bir tartışma bulunmamaktadır. Şikago sözleşmesinde de “pilotsuz hava aracı” olarak ifade edilen hava araçlarının diğer devlet hava sahalarında uçuşu, 3. maddede yer verilen devlet hava araçlarının düzenlemesine benzer şekilde 9. maddede düzenlenmiş ve özel bir izin şartı da getirilmiştir. Yine değinildiği gibi SİHA'lar, silahlı çatışmalar ışığında bir silah olarak değerlendirilmektedir. Bu bilgiler ışığında teorik olarak uluslararası hukukta İHA'ların diğer hava araçlarından farklı bir statüde olması dolayısıyla hava sahasına erişim farklılığının oluşmadığı ifade edilebilir.

Uygulamada gerçekleşen bazı farklılıkların ise operasyonun ve siyasi ortamın niteliği ile insansız araçların psikolojik etkisinin diğer askeri saldırı araçlarından farklılığı sebebiyle gerçekleştiği düşünülebilir. Nitekim yukarıda verilen İdlib örneğinde operasyon öncesi Türk Silahlı Kuvvetleri mensuplarına karşı bir saldırı gerçekleşmiş ve çok sayıda şehit verilmiştir. Bu olay sonrasında ise bir meşru müdafaa operasyonu ve misillemenin Suriye güçlerine karşı gerçekleştirilmesi beklenmiştir. Hava sahası Rusya güvencesiyle kapalı olmasına ve savaş uçakları tarafından kullanılamamasına rağmen İHA'lar tarafından kullanılmıştır. Burada dikkat çekilmesi gereken husus Suriye'de hava sahasını kontrol eden Rusya'nın, Türkiye'nin misillemesinde SİHA kullanımı açısından hava sahasına ilişkin tutumunu esnetmesi ve herhangi bir engelleme yapmamasıdır ki diğer uçaklardan farkı oluşturan husus budur. Bunun sebebi olarak ise Türk kuvvetlerine gerçekleştirilen saldırı ve şehitlerin infiali sonucu Türkiye'nin bir müdafaa ve misilleme hakkının doğması gösterilebilir.²⁵³ Değerlendirilmesi gereken bir diğer husus da

²⁵² Anadolu Ajansı, BAE: Hava sahamızı ihlal eden 3 İHA'yı imha ettik, (Erişim Tarihi: 25.02.2022) <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/bae-hava-sahamizi-ihlal-eden-3-ihayi-imha-ettik/2492373> BBC News, Savunma Bakanlığı: Türk hava sahasını 6 kez ihlal eden, milliyeti tespit edilemeyen İHA vuruldu, (Erişim Tarihi: 25.02.2022) <https://www.bbc.com/turkce/haberler-turkiye-49869961>

²⁵³ Sedat Ergin, Bahar Kalkanı harekâtından yansıyan tablo, Hürriyet, 4 Mart 2020 (Erişim Tarihi: 03.02.2022) <https://www.hurriyet.com.tr/yazarlar/sedat-ergin/bahar-kalkani-harekatindan-yansiyan-tablo-41460531>

SİHA'lar ile saldırı uçaklarının askeri ve psikolojik etki farkıdır. SİHA'lar savaş uçakları kadar ağır mühimmat taşıyamaması ve patlayıcıların etkilerinin daha az olması sebebiyle psikolojik etkisi saldırı uçağı saldırılarından daha düşüktür. Bununla birlikte SİHA'ların teknolojisinin gelişmesi ve boyutlarının büyümesiyle taşıdığı faydalı yükler de artmaktadır.²⁵⁴ Böylelikle daha ağır ve patlayıcı etkisi daha çok mühimmatların bu hava araçlarıyla taşınması ile bu araçların etkisinin savaş uçaklarıyla yakın olacağı açıktır.

2.6. Genel Değerlendirme

İnsansız hava araçları, her ne kadar gelişim aşamaları itibariyle eski bir tarihe sahip olsa da, 21. Yüzyılda birçok sektörde büyük bir gelişim göstermiştir. Hem askeri sektörde silahlı modeller, hem de sivil kullanımlarda oldukça fazla çeşit ve model gelişmiş olup bunlar yukarıda da anlatıldığı üzere birçok alanda kullanılmaktadır. SİHA'lar ise kuvvet kullanımı ve savunma hususlarını yakından ilgilendirdiğı için küresel olarak gündeme gelmektedir. Zira SİHA'lar değinildiğı gibi dünyanın birçok bölgesinde oldukça fazla kullanılmaktadır. Bu kullanımlarda binlerce insanın öldüğü de hakikattir. Bu araçların nasıl bir yapıda olduğu, neye benzedikleri, hava araçları içerisindeki konumu incelenmekle hem hava hukuku, hem de destekleyici olarak uluslararası hukukun diğer alanlarında incelenmeye çalışılmıştır.

Hava hukuku normlarına bakıldığı zaman sivil hava araçları ile devlet hava araçlarının birbirinden ayrıldığı ve farklı hükümlere tabi tutulduğu görülmektedir. Devlet hava araçlarına ilişkin madde ve çıkarımların da bulunduğu Şikago Sözleşmesi, devlet hava araçlarını kapsam dışı tutarak sözleşmenin sivil hava araçlarına uygulanacağını belirtmiştir. Sözleşmede hangi vasıtaların devlet hava nakil vasıtası sayılacağı da belirtilmiştir. Bunlardan birisi de askeri hava araçlarıdır. Şikago sözleşmesinin imzalanmasıyla yürürlükten kalkmış olan 1919 Paris Sözleşmesinde tanımı yapılmış olan askeri hava aracı, Şikago Sözleşmesinde tanımlanmamıştır.

İnsansız hava araçlarının hem kullanım alanlarındaki yaygınlaşma hem de kullanımındaki artış bu araçları havacılık alanında ve özellikle askeri alanda öne çıkarmıştır. Bu artışın sebebi ise bu araçların birçok avantajının olmasıdır. Dünya genelinde onlarca ülke bu avantajlar dolayısıyla da İHA ve SİHA'ları kullanmaktadır.

²⁵⁴ Bayraktar Akıncı 'nın faydalı yük taşıma kapasitesi 1500 KG'dır. Baykar, Bayraktar TB2 (Erişim Tarihi: 03.02.2022) <https://baykartech.com/tr/uav/bayraktar-tb2/>

Bazı ülkeler İHA ve SİHA üretimlerine ağırlık vermiş olup başka ülkelere de ihraç etmektedir. Üretim olarak öne çıkan ülkeler ABD ve İsrail olmakla birlikte son yıllarda bazı ülkeler geliştirme ve üretim faaliyetlerini hızlandırmıştır. Türkiye de bu ülkelerden birisi olup 2000 yılında başlayan İHA geliştirme çalışmalarını 2010 yılında takip eden taktik İHA çalışmaları izlemiş ve Türkiye 10 yıl içerisinde dünyanın sayılı İHA üreticisi ve ihracatçısı konumuna gelmiştir.

Görüleceği üzere İHA ve SİHA'lar uluslararası toplum üzerinde hem olumlu hem de olumsuz anlamda büyük etkiler doğurabilmektedir. Bu teknolojinin, sahip olduğu devletlere hem askeri hem de siyasi olarak güç verdiği,²⁵⁵ dolayısıyla uluslararası hukuk açısından andlaşmalara ve diplomatik gelişmelere de yön verdiği ifade edilebilir. Dolayısıyla da bu araçların başka devletlerin hava sahalarında kullanımının meşruiyeti hususu irdelenmesi gerekli bir husustur. Bu bölümde ele alınan İHA ve SİHA sistemlerinin kullanımındaki meşruiyeti ve hukukilik incelemesi ise bir sonraki bölümde yapılacaktır.

²⁵⁵ Askeri güç, siyasi gücü doğurmaktadır. Düşmanlar açısından caydırıcılık getiren askeri güç müttefikler açısından da güven vermektedir. Siyasi güç ise uluslararası andlaşmalara ve uluslararası hukuka etki etmektedir. -Her ne kadar askeri baskı altında gerçekleşen andlaşmalar andlaşmalar hukukuna göre kabul görmese de her türlü ateşkes andlaşması belirli bir askeri baskı neticesi imzalanmaktadır. – Askeri gücün siyasi güce etkisi ile alakalı detaylı analiz için bkz: Lawrence Freedman, *Military Power and Political Influence*, International Affairs (Royal Institute of International Affairs 1944-), Vol. 74, No. 4 (1998) 763-780

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

HAVA SAHASININ HUKUKİ REJİMİNDE DEVLET İNSANSIZ HAVA ARAÇLARI

3.1. Uluslararası Hukuk Düzenlemelerinde İHA VE SİHA'lar

İHA'ların kullanımında gerçekleşen süratli artışa nazaran, hukuk alanındaki düzenlemeler aynı süratle ilerlememektedir. Bu durum ise hukuki değerlendirme açısından bazı soru işaretleri ve boşluklar doğurmaktadır. Bu soru işaretleri silahlı çatışmalar hukuku ya da diğer tabirle insancıl hukuk ve hava hukuku şeklinde iki başlık altında gruplandırılabilir.²⁵⁶ Bu bağlamda SİHA operasyonları incelenirken tek bir hukuk dalından ziyade hukuk konularının birlikte ele alınması zorunlu olmaktadır. Zira hava hukukuna ilişkin inceleme yaparken dahi hava sahası egemenliğini ihlal edebilecek istisnai durumları silahlı çatışmalar hukuku konusunda görebileceğiz. Bu doğrultuda hem hava hukuku düzenlemeleri hem de silahlı çatışmalar hukuku düzenlemeleri incelenmelidir.

Hava hukuku düzenlemeleri, yukarıda birinci bölümde de görüleceği üzere büyük ölçüde sivil havacılık düzeni ve emniyeti etrafında şekillenmiştir. İHA düzenlemeleri açısından bakıldığında da benzer şekilde sivil uçuşlara ya da ulusal operasyonlara yönelik düzenlemelerin yapılmaya başlandığı görülmektedir. Çalışmamızın kapsamı itibariyle yerel sivil havacılık düzenlemeleri detaylı olarak ele alınmayacak olup, uluslararası ölçüde düzenlemelerin olup olmadığı, var ise nasıl bir etkiye sahip olduğu, yok ise nasıl düzenlemelerin yapılabileceği hususu tartışılacaktır. Bu doğrultuda İHA ve SİHA

²⁵⁶ Şenol Kurt, Oğuzhan Ün, “İnsansız Hava Araçları (İha) Üzerine Hava Hukuku Açısından Bir Değerlendirme” , *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 10/ 2, (2015), 211

sistemlerini kapsayıcı ya da hariç bırakan düzenlemelerin neler olabileceği, Sivil Havacılık kuralları ile Silahlı Çatışmalar Hukuku kuralları ekseninde değerlendirilecektir.

3.1.1. Hava Hukuku Düzenlemeleri

İHA sistemlerine ilişkin en önemli hava hukuku normu olarak Şikago Sözleşmesi'nin 8. maddesi belirtilebilir. Bu madde 1944'ten beri İHA'lara ilişkin yürürlükte olmakla birlikte, bu nitelikte uluslararası sözleşmelerde²⁵⁷ İHA ya da SİHA'lara ilişkin yeni bir sözleşme maddesi henüz kabul edilmemiştir. Maddenin metni şu şekildedir:

*Pilotsuz uçabilen hava araçları ancak hususî salahiyyet verilmiş olmak ve bu salahiyyet hükümlerine riayet etmek şartıyla âkit devletlerden birinin ülkesi üzerinden uçabilir. Âkit devletlerden her biri pilotsuz uçabilen böyle bir hava aracının sivil hava araçlarına açık olan sahalardaki uçuşunu sivil hava araçlarına tehlike teşkil etmeyecek şekilde kontrol etmeyi taahhüt eder.*²⁵⁸

İlgili maddeye göre, pilotsuz uçabilen hava araçlarının ancak özel izin verilmiş olmak suretiyle başka bir devletin hava sahasından uçabilecektir. Anlaşılacağı üzere, İHA'lar ister devlet ister sivil hizmette kullanılsın, sözleşmenin devlet hava araçlarına ilişkin hükümlerine benzer şekilde düzenlenmiştir. İnsansız hava araçları devlet tarafından genellikle keşif veya askerî amaçlarla kullanılmaktadır. Bu devlet kullanımları nazara alındığında öncelikle sözleşmenin 3. maddesi çerçevesinde özel bir izne tâbi olduğu açıktır. Ancak, askerî amaçlar dışında amaçlarla kullanılsa da bunlar özellikle sivil havacılık emniyeti için risk teşkil ettiğinden izne tâbi tutulmuştur.

Şikago Sözleşmesi her ne kadar sadece sivil hava araçlarına uygulanacağı kuralını ihtiva etse de maddeler gereği devlet hava araçlarına ilişkin hükümler de bulunmaktadır. Belirtildiği üzere 3. madde bunların en bariz örneğidir. Ayrıca 8. madde açısından sivil İHA'ların kullanımına dikkat çekildiği düşüncesi ön plana çıkmış olsa da, maddenin ikinci cümlesinin devlet hava araçlarını da konu aldığı ifade edilmektedir.²⁵⁹ İkinci

²⁵⁷ Konuya ilişkin bir ICAO genelgesi ve bir panel sonrası oluşturulan metin olsa da, bu metinler uluslararası imza altına alınmış metinler olmayıp hava sahalarına ilişkin maddeler de bulunmamaktadır.

²⁵⁸ Şikago Sözleşmesi madde 8

²⁵⁹ Stefan A. Kaiser, "Legal Aspects of Unmanned Aerial Vehicles" *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht - German Journal of Air and Space Law* 55/ 3 (2006): 344-363

cümleye göre akit devletler sivil veya devlet aracı fark etmeksizin pilotsuz uçabilen hava araçlarının sivil araçlara tehlike oluşturmayacak şekilde uçuşunu taahhüt etmektedir.

8. madde ve 3. madde hem sivil İHA'ların, hem de devlet İHA ve SİHA'larının uluslararası sahalarda uçuşuna ilişkin kuralları temel düzeyde özetlemiştir. Sonuç olarak hava hukuku hükümlerine göre hem sivil hem devlet İHA ve SİHA'ları izin almadan başka devletlerin hava sahasını kullanamayacaktır. Hükümler bu şekildeyken, uluslararası hava sahalarında yapılan sayısız operasyonların tamamının izinlerle mi gerçekleştiği sorusu zihinlere gelmektedir. Bu doğrultuda ise rıza ile yapılan uçuşlar haricinde incelenmesi gereken kurallar Silahlı Çatışmalar Hukuku kuralları ve saldırı yasağının istisnaları olacaktır. Nihayet tüm hava operasyonlarının uluslararası hukuk kurallarına uygun bir şekilde gerçekleştirilmesi gibi bir fiili durum olmadığına göre bu operasyonlar hukuka aykırı olarak nitelendirilebilecek, ya da bu operasyonların meşruiyeti tartışmalı olabilecektir.

İHA'lara ilişkin yapılan tek düzenleme 8. madde olmayıp, ICAO bünyesinde İHA'lara ilişkin bazı düzenlemeler kabul edilmiştir. Bu düzenlemeler mahiyeti itibariyle uluslararası hava sahalarının kullanımı ve hava sahası egemenliği konularıyla doğrudan ilişkili olmaması sebebiyle bu bölümde detaylı olarak ele alınmayacaksa da uluslararası düzenleme olması ve kamu hukukuna ilişkin düzenlemelere de etki edebilecek olması sebebiyle dipnot kısmında kısaca değinilmesi uygun görülmüştür.²⁶⁰ Zira Şikago Sözleşmesi'nin 3/d maddesine göre taraf devletler kendi devlet uçakları için düzenleme çıkarırken de sivil uçakların seyrüsefer güvenliğini dikkate alacaklardır. Bu açıdan ister

²⁶⁰ ICAO bünyesinde 2007 yılında oluşturulan İHA alt çalışma grubunun yaptığı çalışmalar neticesinde 2011 yılında konuya ilişkin ilk ICAO dökümanı olan "İnsansız Hava Aracı Sistemleri Genelgesi" "Cir 328 AN/190 Unmanned Aircraft Systems" yayınlanmıştır Genelge metni için bkz: (Erişim tarihi: 14.06.2021) https://www.icao.int/meetings/uas/documents/circular%20328_en.pdf Genelge, sivil İHA sistemlerinin ayrılmamış hava sahalarına uyumu kapsamında ICAO ölçeğinde, modern ve emniyetli bir İHA kullanım prosedürü oluşturmayı hedeflemiştir. Genelge İHA'ları; Uzaktan pilotlu, otonom ve serbest balonlar şeklinde üç başlığa ayırmıştır. Bu araçlardan ise sadece uzaktan pilotlu araçların sivil hava sahalarına entegrasyonunu öngörmektedir. Dokümanda personel, ekipman ve uçuş konularına ilişkin düzenlemeler yer almaktadır. (Altun, Silahlı / İnsansız Hava Aracı Sistemleri Hukuku, 93) Ayrıca genelgede askeri İHA'ların Şikago Konvansiyonu kapsamı dışında olduğu hususu da yer almaktadır. (Mustafa Dikmen, İnsansız Hava Aracı (İHA) Sistemlerinin Hava Hukuku Bakımından İncelenmesi, *Savunma Bilimleri Dergisi*, 14/1, (2015), 155) Yine ICAO bünyesinde 2014 yılında oluşturulan panel(Remoted Piloted Aircraft Systems Panel) tarafından yapılan çalışmalar neticesine 2015 yılında bir doküman(manuel) oluşturularak yayınlanmıştır. (ICAO Doc10019 AN/507 Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems) Bu dokümanda, uzaktan pilotlu hava araçları ile ilgili uçuşa elverişlilik, tescil, işleten sorumlulukları, emniyet yönetimi, lisans, operasyon, komuta ve kontrol, hava alanı kullanımı konularına ilişkin düzenlemeler yer almaktadır.

sivil ister devlet hava araçları ile ilgili düzenlemeler söz konusu olsun, sivil havacılığa ilişkin bazı düzenlemelere de atıf yapılmıştır.

Bölgesel bazda bazı düzenlemeler de bulunmaktadır. Avrupa bölgesel olarak bu konuda öne çıkmaktadır. Avrupa Birliği'nde düzenlemeleri yapma görevi Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı'na (EASA) verilmiş olup EASA bu doğrultuda detaylı ve operasyonel düzenlemeler için kapsamlı çalışmalar yapmıştır.²⁶¹

Tüm bu düzenlemelerin sivil İHA'lara ilişkin olduğu görülmektedir. Devlet İHA'ları ya da SİHA'lara ilişkin bir düzenlemenin ise sivil havacılık kurumlarınca düzenlenmesi beklenemez. Havacılık organizasyonları böyle bir düzenleme yapmadığı gibi, BM nezdinde de devlet İHA, SİHA ve bunların operasyonlarına ilişkin kabul edilmiş uluslararası bir belge henüz bulunmamaktadır.

İHA'lara ilişkin ulusal düzenlemeler de yapılmaktadır. Çalışmamız açısından ulusal düzenlemeler ikinci planda kalsa da, bu düzenlemelerde çalışmamızı ilgilendiren maddeler olup olmadığını incelemenin uygun olacağı kanaatiyle çalışma kapsamını çok da aşmaması adına ulusal mevzuatlardan birisini incelemeyi uygun gördük. Birçok ülkede İHA düzenlemeleri yapılmış ve yapılmaya devam etse de biz bu bölümde İHA'ları oldukça fazla kullanan bir örnek olması dolayısıyla Türkiye örneğini ele almaya karar verdik ve Türkiye tarafından yapılan düzenlemelere değineceğiz.

Türkiye'de İHA'lara ilişkin ilk talimat SHGM tarafından 2013 yılında yayınlanmıştır.²⁶² Daha sonra 2016 da yeni talimat yayınlanmış ve birçok değişikliğe uğramıştır.²⁶³ Son değişiklik 2020 yılında yapılmış olup çalışma tarihi itibarıyla hala

²⁶¹ 2015 yılında çalışma ve tekliflere başlayan EASA nihai olarak 2018 yılında açık kategori ve özel kategori şeklinde sınıflandırarak İHA sistemlerine ilişkin görüşünü yayınlamıştır. Bu görüşte güvenlik odaklı hükümler yer almış olup yüksek ve tek tip bir güvenlik seviyesi sağlamak, İHA pazarının gelişimini teşvik etmek, vatandaşların güvenlik, mahremiyet ve veri koruma endişelerinin ele alınmasına katkıda bulunmak gibi amaçlar güdülmüştür. AB Komisyonu tarafından 2019 yılında İHA Operasyonlarına ilişkin bir yetkilendirme (EUR-Lex - 32019R0945 - EN - EUR-Lex (europa.eu)) ve bir uygulama tüzüğü (EUR-Lex - 32019R0947 - EN - EUR-Lex (europa.eu)) yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu düzenlemeler İHA üretimi ve uçuşları ile ilgili detaylı hükümler içermektedir. AB, havacılığa ilişkin kurumsal ve düzenli bir işleyiş hususunda önemli bir noktaya gelmiş olup İHA'lar konusunda da yukarıda bahsedilen adımları atmaktan geri kalmamıştır.

²⁶² İnsansız Hava Aracı Sistemlerinin Ayrılmış Hava Sahalarındaki Operasyonlarının Usul Ve Esaslarına İlişkin Talimat (Sht-İha) (Erişim tarihi: 14.06.2021) <https://web.shgm.gov.tr/doc5/sht-ih.pdf>

²⁶³ İnsansız Hava Aracı Sistemleri Talimatı (Sht-İha) (Erişim tarihi: 14.06.2021) https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/SHT-IHA_WEB.pdf

yürürlüktedir.²⁶⁴ Değişikliklerin olma sebebi, İHA teknolojilerinin sürekli gelişmesi ve kullanımının günden güne artmasıdır.²⁶⁵ Ayrıca EASA bünyesinde gerçekleşen düzenlemeler iç hukukta da değişikliğe sebep olmaktadır. Bundan sonra da değişikliklerin devam edeceği kuvvetle muhtemeldir.

Mevcut talimat, ICAO ve EASA düzenlemelerine benzer olarak sadece sivil İHA'lara ilişkin düzenlemeleri içermektedir. Bu husus talimatın amaç başlıklı 1. maddesinde şu şekilde yer almaktadır:

Bu talimat Türk hava sahasında işletilecek veya kullanılacak sivil İnsansız Hava Araçları (İHA) sistemlerinin ithali, satışı, kayıt ve tescili, uçuşa elverişliliğinin sağlanması, sistemleri kullanacak kişilerin sahip olması gereken nitelikleri, hava trafik hizmetleri ve İHA operasyonlarına ilişkin usul ve esasları belirlemek amacıyla hazırlanmıştır.

Maddede belirtildiği üzere talimat, sivil sistemlerin ithalat, satış, kayıt, elverişlilik, pilotaj ve operasyonlara ilişkin düzenlemelerini içermektedir. Bir sonraki fıkrada ise talimatın hangi araçları kapsamayacağı ele alınmıştır. Buna göre talimat; “devlet insansız hava araçlarını, kapalı alanda kullanılan İHA'ları, yere veya platforma bağlı olan balon ve benzeri sistemleri ve 500 gr'dan az olan İHA'ları” kapsamamaktadır. Çalışmamız açısından vurgulanması gereken bir husus, devlet hava araçlarının kapsam dışı bırakılmasıdır. Devlet hava araçları bu talimat kapsamı dışındadır. Dolayısıyla devlet İHA'larının operasyonlarında bu talimata başvurulmayacaktır. Buna benzer bir hükmün Şikago sözleşmesi'nde 3. Maddede yer aldığını yukarıda belirtmiştik. Ayrıca, ilk fıkrada vurgulanması gereken bir diğer husus ise Türk hava sahalarının talimat kapsamına dahil edilmesidir. Bu talimat kapsamında uluslararası bir düzenleme getirilmemiş olup Türk hava sahasındaki sivil operasyonlar kapsamaktadır. Yerel mevzuatta da SİHA'lara, SİHA'ların ülke'de veya sınır ötesinde kullanılmasına ilişkin herhangi bir düzenlemenin olmadığı görülmektedir. Burada sivil kişilerin SİHA kullanamayacağı, hatta satın

²⁶⁴ İnsansız Hava Aracı Sistemleri Talimatı, (Erişim tarihi: 14.06.2021) http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/2020/SHT-IHA_Rev-04.pdf

²⁶⁵ Yapılan değişikliklerin başında İHA sınıflandırmaları, sınıflara göre getirilen kayıt zorunluluğu, tescil işlemleri ve uçuş izinleri gibi hükümler gelmektedir. Önceki dipnotlardaki metinleri ayrıca inceleyerek değişiklikler izlenebilir.

alamayacağı bahsedilen metinlerden dolayı olarak çıkarılabilecektir. Devlet organlarının İHA ve SİHA operasyonlarına ilişkin ise münhasır bir düzenleme bulunmamaktadır.

3.1.2. Silahlı Çatışmalar Hukuku Düzenlemeleri

Genel anlamıyla silahlı çatışmalar hukuku iki tür kurallardan oluşur. *Jus ad bellum*, kuvvete başvurulmasını sınırlayan ve düzenleyen kuralları ifade eder. Savaş öncesi olarak da nitelendirilebilecek bu terim savaşın başlamasının hukuki olup olmamasını inceler. *Jus in bello* ise silahlı çatışmalar esnasında uyulacak kurallar bütünüdür ifade etmektedir ki bu insancıl hukuk ya da dar anlamıyla silahlı çatışmalar hukuku olarak da ifade edilmektedir.²⁶⁶ Çalışmamız açısından önemli olan hükümler ise *jus ad bellum* olarak ifade edilen hükümlerde kuvvet kullanma yasağı kavramı ve istisnalarıdır. Zira aşağıda görüleceği gibi kuvvet kullanma yasağının istisnaları gerekçe gösterilerek başka devletlerin hava sahası egemenlikleri ihlal edilmektedir.

BM antlaşması'na göre ülkeler kuvvet kullanımından kaçınma yükümlülüğündedir. BM andlaşmasının 2/4 maddesi şu şekildedir;

Tüm üyeler, uluslararası ilişkilerinde gerek herhangi bir başka devletin toprak bütünlüğüne ya da siyasal bağımsızlığa karşı, gerek Birleşmiş Milletlerin Amaçları ile bağdaşmayacak herhangi bir biçimde kuvvet kullanma tehdidine ya da kuvvet kullanılmasına başvurmadan kaçınırlar.

Ülkelerin kuvvete başvurabileceği sınırlı istisnalar bulunmaktadır. Bunlar BM tarafından yetki verilmesi ve meşru müdafaa durumudur.²⁶⁷ Bu iki istisna haricinde ise insancıl müdahale ya da koruma sorumluluğu olarak adlandırılan müdahale yolu, çok taraflı uluslararası sözleşmelerle kabul edilmemiş ancak yakın tarihte uygulama alanı bulabilen bir müdahale yoludur.²⁶⁸ Bu istisnalar haricinde bir devletin başka bir devlet nezdinde havadan, denizden ya da karadan herhangi bir şekilde saldırısı uluslararası

²⁶⁶ Melda Sur, Uluslararası Hukukun Esasları, Beta 13. Baskı, 2019) 292

²⁶⁷ BM Andlaşmasında bu iki istisna haricinde iki istisna daha bulunmaktadır. Bunlar “Güvenlik Konseyi faaliyete geçmeden 5 sürekli üyenin kuvvet kullanması” ve “II. Dünya savaşındaki düşman devletlere karşı kuvvet kullanılması” istisnalarıdır. Bu istisnaların günümüzde bir geçerliliği kalmadığı için belirtilmemiştir. Enver Bozkurt, *Uluslararası Hukukta Kuvvet Kullanımı*, (Asil Yayın Dağıtım, Ankara 2007), 20

²⁶⁸ Esat Mahmut YILMAZ, *Uluslararası Hukukta Saldırı Suçu*, (Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2011) 35

hukuka aykırıdır. Bu istisnalar ve BM Şartındaki ilgili maddeler, aşağıda detaylı olarak ele alınacaktır.

Silahlı çatışmalara ilişkin kurallar 1900'lü yılların başlarıyla beraber birçok sözleşme ile günümüze kadar gelmiştir. Bu sözleşmelerden en önemlileri Lahey'de 1899 ve 1907 yıllarında imzalanan sözleşmelerle 1949 yılında Cenevre'de imzalanan sözleşmeler olarak ifade edilebilir. Lahey'de imzalanan sözleşme ile kabul edilen kurallar Lahey kuralları ya da Lahey hukuku olarak da adlandırılır. Kara savaşları, deniz savaşları ve tarafsızlığa ilişkin hükümleri içeren Lahey sözleşmelerinde savaşan kişi ve taraflara ilişkin düzenlemeler yapılmıştır. 1949 Cenevre sözleşmesinde ise savaşçı statüsünde olmayan kişileri korumaya yönelik düzenlemeler ön plana çıkmıştır. Bu haliyle ise Cenevre Sözleşmesi'nin düzenleme alanı insancıl hukuk olarak ifade edilmeye başlanmıştır.

Bu düzenlemeler devletlere savaşta insan onurunu korumak ve insani duygularla hareket etmek üzere bazı sorumluluklar yüklemektedir. Bu haliyle bu düzenlemelerde saldırılmayacak kişiler veya binalar gibi konulara değinildiği gibi savaşanların esaretine ilişkin kurallar da bulunmaktadır. Bu kurallara da genel olarak *jus in bello*, yani savaşta uyulacak hukuk ismi verilmektedir. Çalışmamız kapsamında incelediğimiz husus hava sahası egemenliği çerçevesinde olup bu sözleşmeler hava sahası egemenliğine ilişkin hükümler içermemektedir. Bu sebeple bu sözleşmelere çalışmamızda detaylı yer verilmeyecektir. Ancak bu sözleşmeler savaş hukuku açısından oldukça önemli olup SİHA'ların askeri operasyonlarının *jus in bello* kapsamında hukukiliğine ilişkin silahlı çatışma kuralları kapsamında önemli metinlerdir. Çalışmamız açısından önemli olan husus ise yukarıda bahsettiğimiz gibi *jus ad bellum*, yani savaşın haklı olup olmadığı hususudur.

Diğer yandan Lahey kara savaşına ilişkin kurallara benzer hava kuralları dizisi Lahey'de 1923 yılında ortaya çıkmıştır. Bu kurallar Lahey Hava Savaşı kuralları olarak da ifade edilmektedir.²⁶⁹ Kara savaşı kurallarına benzer kuralların hava savaşlarına uygulanarak düzenlendiği bu kurallar ülkeler tarafından kabul edilmemiş ve taslak metin olarak kalmıştır. Bu sözleşmenin metni incelendiğinde, hava ülkesinin hava sahası

²⁶⁹ Lahey Hava Savaşı Kuralları Türkçe metni için; *Silahlı Çatışma Hukuku ile İlgili Uluslararası Hukuk Metinleri*, (Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2010) 119-140

egemenliğı dikkat çekmektedir. Büyük ölçüde egemenlik anlayışının hâkim olduğu sözleşme, yine de kara savaşı kurallarına göre biraz daha detaylı yükümlülükler yüklediğı için ölkeler tarafından kabul edilip yürürlüğe girememiştir. Bağlayıcılığı olmayan bu metnin yine de hava savaşları açısından önemli bir metin olduğu ifade edilebilir. Çalışmamız açısından incelendiğinde ise metinde, devlet hava araçları tarafından başka devletlerin hava sahasının kullanılabileceğine dair herhangi bir egemenlik istisnasına burada da rastlanmamaktadır. Metnin genel kapsamı insancıl hukuka ilişkindir.

3.2.Hava Sahası Egemenliğı ve SİHA Müdahaleleri

Birinci bölümde izah edildiğı gibi devlet, hava sahasında mutlak egemenliğe sahip olup her türlü giriş çıkış ilke olarak izne tabidir. Şikago sözleşmesinin 1. maddesi bu durumu açıkça ifade etmektedir. Sözleşme sivil ve devlet hava araçlarını birbirinden ayrı tutmuş olup serbestileri bu sınıflar açısından birbirinden ayrı tutmuştur. 3. maddede yapılan bu ayrımla devlet hava araçlarının bu sözleşmeye tabi olmayıp, tamamen izin almak suretiyle yabancı hava sahalarını kullanabileceğı ifade edilmiştir. Sözleşmenin devamı maddelerinde ise sivil uçuşlara yönelik düzenlemelere devam edilmiştir.

Sivil havacılığın ve ticaretin gelişmesi ile bazı uçuşlara bazı şartlar dâhilinde serbesti tanınarak 1. maddede belirtilen egemenliğe istisnalar getirilmeye başlanmıştır. Getirilen istisnalar ancak sivil yolcu ve kargo uçakları ile sınırlı kalması dolayısıyla, bunlar dışında kalan devlet hava araçları ve İHA'ların herhangi bir istisnasının olmadığı belirtilebilir.

Devletler ancak ticari faaliyetlerin gelişmesi ve karşılıklı fayda sağlaması sebebiyle ticari uçuşların serbestçe yapılmasına karşılıklı olarak rıza göstermektedirler. Egemenlik anlayışı gereğı ise devlet hava araçlarına sürekli olarak bir serbesti tanınması ihtimali oldukça düşüktür. Şikago Sözleşmesi'ne göre devlet uçakları, askeri uçaklar ve İHA'lar istisnai olarak her uçuş için izin almak suretiyle uçuş gerçekleştirmek durumundadır. Bu doğrultuda genel bir değerlendirme yapılacak olur ise, izin alınmadan yabancı hava sahalarında İHA ya da SİHA'ların uçurulmasının, sivil ya da devlet aracı fark etmeksizin hukuka aykırı olduğu ifade edilebilir.²⁷⁰

²⁷⁰ Şikago Sözleşmesi madde 3 ve madde 8

Başka devletlerin hava sahasına bu araçlarla girilmesi hukuka aykırı olduğu halde sınır ötesi operasyonlarda birçok ülkenin İHA ve SİHA'lar kullanarak ülkelerin hava sahasını ihlal ettiğine yukarıda değinmiştik. Bu doğrultuda ortaya çıkan sorun ise bu hava araçlarının hukuki olarak hangi dayanaklarla başka ülkelerin hava sahalarında uçurulduğu sorunudur. Hava sahası egemenliğine bu şekilde istisnalar getirilmiş midir? Yukarıda birinci bölümde görüleceği üzere hava hukuku düzenlemelerinde egemenliğe oldukça vurgu yapılmış, rıza veya sözleşme olmadığı müddetçe ülkenin hava sahasına giriş olmayacağı belirtilmiştir. Öyleyse bu operasyonları yapan devletler hangi hukuki dayanağa göre bu operasyonları gerçekleştirdiği sorusu çalışmamızın en önemli sorusudur.

Bu soruya hava hukuku düzenlemeleri ile cevap veremediğimizi yukarıda ifade etmiştik. Zira hava hukuku düzenlemelerinin büyük ölçüde sivil havacılık çerçevesinde geliştiği görülmektedir. Bu soruya cevap ararken, SİHA'ların ya da diğer devlet hava araçlarının başka bir hava ülkesine müdahalesine ilişkin hukuka uygunluk sebeplerine eğilmek gerekmektedir. Bu hukuka uygunluk sebeplerinin hava egemenliği açısından da hukuka uygun olarak değerlendirip değerlendirilemeyeceği tartışılmalıdır. Zira meşru ya da hukuka uygun bir amaca yönelik gerçekleştirilen bir operasyonda, o amacı gerçekleştirmek üzere kullanılan yolun hukuka uygun olması söz konusudur.²⁷¹ Bu sebeplerle aşağıda kullanım amacına ilişkin hukukilik incelemesi başlığında, müdahalenin hukuka uygun sayılabileceği bazı durumlar ele alınacaktır.

3.3. Hava Sahasının Kullanım Amacına Yönelik Hukukilik İncelemesi

3.3.1. Meşru Müdafaa

3.3.1.1. Uluslararası Hukukta Devletlerin Meşru Müdafaa Hakkı

Daha önce yukarıda da belirtildiği üzere devletler, egemenliklerinin bir gereği olarak kendilerini savunma haklarına sahiptirler. Meşru müdafaaanın özü, uluslararası hukukun belirli koşulları altında, bir devletin tek başına veya başka devletlerle birlikte,

²⁷¹ Bu değerlendirmeye uluslararası hukukta yorum yöntemlerinden ulaşılabilecektir. BM andlaşmasında kabul edilen ve dolayısıyla uluslararası hukuka uygun kabul edilen durumların bir diğer uluslararası andlaşma olan Şikago Sözleşmesi ile çatışması durumu yorumlanmalıdır. Ayrıca BM Andlaşması'nda yorum ve çatışmaya açık kapı bırakmamak adına gerekli önlem alınmıştır. Andlaşmanın 103. Maddesine göre BM andlaşması ile çatışan başka bir andlaşma yapıldığında BM andlaşması hükümleri üstün gelecektir. Bu hükme dayanarak aşağıda bahsedilecek olan meşru müdafaaa ve BM kararı ile müdahale yollarının hukuka uygun olduğu değerlendirilecektir.

haksız bir saldırıya karşı haklı bir güçle karşılık vermesidir.²⁷² Meşru müdafaa hakkı iki farklı uluslararası hukuk kaynağından temelini almaktadır. Meşru Müdafaa hakkı teamül kuralı olarak uluslararası hukukta bulunmakla beraber, uluslararası andlaşma hükmü olarak da BM Andlaşmasında yerini almıştır. BM andlaşmasının 51. maddesinde müdafaa hakkı şu şekilde yer almaktadır;

*Bu Antlaşmanın hiçbir hükmü, Birleşmiş Milletler Üyelerinden birinin silahlı bir saldırıya hedef olması halinde, Güvenlik Konseyi uluslararası barış ve güvenliğin korunması için gerekli önlemleri alıncaya dek, bu üyenin doğal olan bireysel veya ortak müdafaa hakkına hanel getirmez. Üyelerin bu meşru müdafaa hakkını kullanırken aldıkları önlemler derhal Güvenlik Konseyi'ne bildirilir ve Konsey'in işbu Antlaşma gereğince uluslararası barış ve güvenliğin korunması ya da yeniden kurulması için gerekli göreceği biçimde her an hareket etme yetki ve görevini hiçbir biçimde etkilemez.*²⁷³

Madde metnine göre meşru müdafaa hakkının kullanılması bazı şartlara bağlanmıştır. Bu şartlardan en önemlisi silahlı bir saldırıya hedef olma şartıdır. İlk cümlede yer alan bu şart genel düşünceye göre meşru müdafaa'nın olmazsa olmaz şartı iken, bir diğer düşünceye göre saldırı tehdidi gibi durumlar da hakkın kapsamındadır. Bu fikir ayrılığının sebebine aşağıda yer verilecektir.

Metinde yer alan bir diğer şart ise alınan önlemlerin derhal Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyine (BMGK) bildirilmesidir. Andlaşma her ne kadar devletlerin müdafaa hakkına hanel getirmediyse de bu hakkın kullanımının tamamen bağımsız ve denetimsiz olmasına müsaade edilmediği görülmektedir. Maddeden ortaya çıkan bir diğer şart ise BMGK gerekli önlemleri aldığında devletin bireysel olarak aldığı önlemleri sonlandırması gerekliliğidir. Zira madde, Güvenlik Konseyi önlem alıncaya kadar olan süreçteki müdafaa hakkını korumaya almıştır.²⁷⁴

BM Andlaşmasının meşru müdafaa'ya yüklediği anlam üzerinde farklı değerlendirmeler bulunmaktadır. Bu değerlendirmeler büyük ölçüde meşru müdafaa hakkının doğal bir hak olduğu ifadesi çerçevesinde değişkenlik göstermektedir. Bir

²⁷² Yoram Dinstein, *War, Aggression and Self Defence*, (Cambridge University Press, 2011), 187

²⁷³ Birleşmiş Milletler Andlaşması madde 51

²⁷⁴ Cem Ümit Beyoğlu, *Kuvvet Kullanma Yasağı Kapsamında Devletlerin Bireysel Meşru Müdafaa Hakkı*, (Seçkin, Ankara, 2018) 149

görüŖe göre, 51. madde meŖru müdafaa hakkını silahlı saldırının varlığı Ŗartına bağlayarak daha önce var olan örf adet hukukundaki meŖru müdafaa hakkını sınırlamaktadır ki örf adet hukukunda önleyici meŖru müdafaa da yer almaktadır.²⁷⁵ Bu anlayıŖ, önleyici meŖru müdafaa hakkını ve meŖru müdafaa hakkının geniŖ yorumlanmasını reddetmektedir. Diğerk görüşe göre ise 51. madde, önleyici meŖru müdafaayı da kapsayan örf adet hukukunu sınırlamamaktadır. Madde metninde hakkın doğal bir hak olduğu ifadesi de bunun bir göstergesidir.²⁷⁶ Yani özetle, iki farklı görüşten birisi, daha önce teamülen var olan meŖru müdafaa hakkının BM tarafından sınırlanmadığını, sadece açıklandığını ya da pekiştirildiğini ifade etmekte, diğerk görüş ise BM andlaşması ile bu hakkın yeniden biçimlendirilerek sınırlandırıldığını ifade etmektedir.²⁷⁷ Bu konuda yorum yaparken kanaatimizce, devletlerin BM Andlaşmasını kabul ederken sahip oldukları meŖru müdafaa haklarının sınırlandırılıp sınırlandırılmadığı hususundaki düşünceleri önem arz etmektedir. Zira devletler bu andlaşmayı meŖru müdafaa haklarına dokunulmadığı düşüncesiyle kabul etmişlerse, o halde meŖru müdafaa hakkının sınırlanmadığı, sadece pekiştirildiği yorumu yapılabilecektir.

Madde Ŗartlarından genel olarak meŖru müdafaa hakkının sonsuz ve sınırsız bir yetki olmadığı sonucu çıkarılabileceğı gibi bahsi geçen görüşler de meŖru müdafaanın sınırsız olmadığı hususunda hemfikirdir. BM Andlaşmasında, bildirim ve önlem alınıncaya kadar gerçekleşmesi gibi bazı Ŗartlar öngörüldüğü gibi teamül hukukunda oluşan meŖru müdafaa kavramı da bazı Ŗartları haizdir. Bunlar; gereklilik, aciliyet ve orantılılıktır.²⁷⁸ Kısaca belirtmek gerekirse, bu üç Ŗart etrafında Ŗekillenen teamül hukukundaki meŖru müdafaa hukuku daha sonra BM andlaşması ile yukarıda da bahsedilen diğerk Ŗartlara erişmiştir.

²⁷⁵ Gündüz Aslan, *Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar*, (Ankara: Beta 2003),52

²⁷⁶ Thomas M. Frank, Terrorism and the Right to Self Defense, *American Journal of International Law*, Cambridge University Press, 95/1 (2017), , 840

²⁷⁷ Yılmaz, Uluslararası hukukta Saldırı Suçu, 41

²⁷⁸ Uluslararası hukukta meŖru müdafaanın doktrinsel olarak temelini oluşması, Caroline olayı verilen, Kanada'daki isyana karışan ABD gemisinin Birleşik Krallık tarafından yakılması olayı neticesinde ABD ve Birleşik Krallık arasında vuku bulan bir olayla gelişmiştir. Bu olayda Birleşik Krallık bu Ŗartların olması gerektiğı hususunu vurgulamış, ABD de bu Ŗartların gerekliliğini kabul etmiştir. Böylece meŖru müdafaa kavramının genel çerçevesinin oluşması bu kavramlar üzerinden sağlanmıştır. Detaylı bilgi için; Beyoğlu, *Devletlerin Bireysel MeŖru Müdafaa Hakkı*, 99-113

Silahlı saldırı şartının önemi meşru müdafaa hakkını doğuran temel eylem olmasıdır. Önemli ve tartışmalı olmasının temel sebeplerinden birisi de silahlı saldırı fiilinin andlaşmada tanımının olmamasıdır. BM genel kurulu tarafından 1974 yılında saldırının tanımına ilişkin bir karar alınmıştır ancak doğrudan silahlı saldırının tanımı yapılmamıştır.²⁷⁹ Albrecht Randelzhofer'e göre, bu kararın hazırlık aşamasında ülkeler tarafından silahlı saldırının tanımının yapılması amacı güdülmemiş, saldırgan fiilin tanımının yapılması amaçlanmıştır.²⁸⁰ Ancak saldırganlığın tanımını yapan Uluslararası Hukuk Komisyonu, bu kavramın silahlı saldırıyı da içerdiğini belirtmiştir. O nedenle her ne kadar silahlı saldırı tanımı net olarak yapılmamış olsa da, saldırganlığın tanımına ilişkin 1974 tarihli BM kararı, silahlı saldırının anlam ve mahiyetinin açıklığa kavuşmasına önemli katkıda bulunmuştur.²⁸¹ Her ne kadar saldırıya ilişkin tanım yapılmış, Uluslararası Hukuk Komisyonu ya da Uluslararası Adalet Divanı (UAD) tarafından silahlı saldırı eylemine ilişkin bazı nitelendirme ve açıklamalar yapılmış olsa da silahlı saldırı kavramının açık ve net bir kapsamının olmaması ile uygulama ve olaylara ilişkin istisnalarının ortaya çıkması meşru müdafaa eyleminin uygulanma şartlarını esnetebilmektedir.²⁸²

Silahlı saldırı eyleminin niteliği de önem arz eden bir konudur. BM andlaşmasının 2/4 maddesinde yer alan kuvvet kullanma yasağı kapsamındaki her kuvvet kullanma eylemi meşru müdafaa hakkını doğuracak bir silahlı saldırı niteliği taşımamaktadır.²⁸³ Bir devlete karşı meşru müdafaa hakkının kullanılması için o devletin silahlı saldırıdan aktif ya da pasif olarak sorumlu olması gerekmektedir.²⁸⁴ Ayrıca silahlı saldırıdan bahsedebilmek için eylemin ve sonuçlarının belirli bir eşiğe sahip olması gerektiği de

²⁷⁹ Saldırının tanımı, ilgili BM genel kurur kararı ekinde şu şekildedir; “Saldırı bir devletin, bir diğer devletin egemenliği, toprak bütünlüğü veya siyasi bağımsızlığına karşı yahut bu tanımda belirtildiği gibi BM şartı ile bağdaşmayan diğer herhangi bir şekilde kuvvet kullanmasıdır.” İlgili BM kararı ve eki Türkçe metni için bkz; Silahlı Çatışma Hukuku ile İlgili Uluslararası Hukuk Metinleri, Cilt 1, (Genelkurmay Basımevi Ankara, 2010) 695

²⁸⁰ Çalışmalarda ABD silahlı saldırının tanımının yapılmasına karşı çıkmış, ABD ve SSCB temsilcisi silahlı saldırı ve saldırgan eylem terimlerinin farklı olduğunu savunmuştur. Bu doğrultuda bu tanımın silahlı saldırı eylemini kapsadığını söylemek zorlama olacaktır. Albrecht Randelzhofer, Article 51, Bruno Simma(Ed), The Charter of the United Nations (Oxford, Oxford University Press, 1994, 662-678 Aktaran; Berdal Aral, *Uluslararası Hukukta Meşru Müdafaa Hakkı*, (Kırıkkale, Siyasal Kitabevi, 1999) 18

²⁸¹ Aral, *Meşru Müdafaa Hakkı*, 19

²⁸² Aşağıda operasyon örnekleri verilirken uygulama esnekliği de görülecektir.

²⁸³ Yılmaz, *Uluslararası Hukukta Saldırı Suçu*, 42

²⁸⁴ Silahlı saldırının özelliklerine ilişkin ayrıntılı bilgi için; Beyoğlu, *Devletlerin Bireysel Meşru Müdafaa Hakkı*, 132-134

ifade edilmektedir. Bu sebeple kuvvet kullanma tehdidi, savaş ilanı, taarruz boyutuna varmayan ayaklanmalar veya bazı basit sınır çatışmaları kuvvet kullanma yasağını ihlal etse bile silahlı saldırı sayılmamaktadır.²⁸⁵ Ancak bu hususta, Uluslararası Kızılhaç Komitesi eleştirel bir tutum getirerek, “1949 Cenevre Sözleşmesi’nin 2. maddesine düşülen şerhte bir uluslararası silahlı çatışmaya yol açan şiddetin belirli bir eşik değeri [...] şartı olmadığına dair”²⁸⁶ açıklama vardır.

Meşru müdafaa konusunda en çok görüş ayrılığı olan husus önleyici meşru müdafaa hususudur. Önleyici meşru müdafaa konusunda görüş ayrılığının temeli, yukarıda değinilen madde yorumundan kaynaklanmaktadır. Önleyici meşru müdafaa hakkını savunan görüşe göre, teamül hukukundaki meşru müdafaa hakkı, andlaşmanın getirmiş olduğu meşru müdafaa hakkından üstün ve bağımsız olarak varlığını sürdürmektedir.²⁸⁷

Bu görüşe göre silahlı saldırının varlığı şart olmayıp, saldırı tehlikesi veya olasılığı da meşru müdafaa hakkını doğuracaktır.²⁸⁸ Önleyici meşru müdafaa hakkı tanınmaz ise saldırgan devlete ilk vuruş hakkı tanınmış olacağı ileri sürülmüştür. Yine de bu devlete bir saldırı yapılacağına ilişkin güçlü belirtiler yoksa soyut ve dayanaksız bir tehdit ile meşru müdafaa hakkı doğmayacaktır.²⁸⁹

Önleyici meşru müdafaa hakkının devletlere fazla takdir yetkisi tanımakta olduğu söylenebilir. Zira tehdidin boyutunu belirleyecek olan da o devlettir. Malcolm Shaw’a göre devlet bu inisiyatifi saldırgan amaçlarına alet edebilecektir. Bu da bu hakkı istismar etmek anlamına gelecektir.²⁹⁰ Önleyici meşru müdafaa hakkı BM andlaşmasında değil teamül hukukunda olup teamül hukukuna göre de gereklilik ve orantılılık şartlarının sağlanması gerekmektedir. Ancak, müdahalenin gerekliliğine ilişkin değerlendirmenin

²⁸⁵ Beyoğlu, *Devletlerin Bireysel Meşru Müdafaa Hakkı*, 132-134

²⁸⁶ Selman Özdan, Büşra Beydüz, “Uluslararası Hukukta Salisbury Olayının İncelenmesi”. *Public and Private International Law Bulletin* 42 / 1, (2022), 40.

²⁸⁷ Önleyici meşru müdafaa hakkını savunan görüşün ayrıntıları için bkz; Aral, *Meşru Müdafaa Hakkı*, 111-118; Beyoğlu, *Devletlerin bireysel Meşru Müdafaa Hakkı*, 141-146

²⁸⁸ Aral, *Meşru Müdafaa Hakkı*, 111-118

²⁸⁹ Aral, *Meşru Müdafaa Hakkı*, 111-118

²⁹⁰ Malcolm Shaw, *Uluslararası Hukuk*, çev İbrahim Kaya, (Ankara: Türkiye Bilimler Akademisi, 2018), 830

müdahale eden tarafından yapılacak olması önleyici meşru müdafaa açısından hak sahibine geniş bir yetki vermesi gibi tartışmalar oluşturmaktadır.²⁹¹

Meşru müdafaa gerekçesiyle en çok İHA operasyonu düzenleyen devletlerden olan ABD, müdahalelerinde İHA kullanımını bazı izahat ve gerekçelere dayandırıyordu. Barack Obama'nın hukuk danışmanı Herold Koh, bir konuşmasında İHA operasyonlarının hukukiliğine ilişkin gerekçeli beyanlarda bulunmuştur. Bu konuşmasında ABD'ye karşı gerçekleşen saldırılar dolayısıyla meşru müdafaa hakkı olduğu belirtilmektedir. Ayrıca, İHA kullanımının operasyon için en iyi istihbaratı sağladığı ve sivil kaybı en aza indirdiği, İHA harekâtının ölçülü ve ayırt edici olduğu ifade etmiştir. Koh, birçok yönüyle hedefleyerek öldürme ve İHA kullanımlarının uluslararası hukuka uygun olduğunu ifade etmiştir.²⁹²

Aşağıda ayrıca bahsedileceği üzere, Türkiye Cumhuriyeti devleti, Suriye toprakları üzerinde gerçekleştirdiği operasyonlarda da meşru müdafaa hakkını ileri sürmektedir. Aşağıda meşru müdafaa hakkının kullanıldığı ya da meşru müdafaa hakkının gerekçe gösterildiği operasyonlardan bazılarına yer verilecektir.

3.3.1.2. Meşru Müdafaa Gerekçesi ile Gerçekleşen ve İHA Kullanılan Hava Operasyonlarına Örnekler

Dünyada silahlı çatışmaların tarihi ele alındığında, meşru müdafaa hakkının oldukça fazla kullanılmış olduğu ya da bir diğer deyişle bu hakkın kullanıldığının iddia edildiği bir gerçektir. Birçok askeri operasyonun gerekçesi meşru müdafaa hakkı olarak gösterilmekteyken, bu hakkın kazanılıp kazanılmadığı, uluslararası hukuk kuralları açısından bu hakkın kullanılıp kullanılamayacağı hususu ise tartışmalı olmaktadır.

Meşru müdafaa hakkının kullanıldığı iddia edilen operasyonlardan birisi ABD'nin 11 Eylül saldırıları akabinde Afganistan'a düzenlediği ve uzun yıllar süren operasyondur. Bu operasyon, ABD'nin terörle mücadele kapsamında başlattığı, büyük kapsamlı bir operasyon niteliğindedir.

Kalıcı Özgürlük Operasyonu adı verilen operasyonlar ilk olarak hava harekâtları şeklinde başlamış, daha sonrasında Afganistan topraklarında çok sayıda asker

²⁹¹ Shaw, *Uluslararası Hukuk*, 830

²⁹² Konuşma metni İçin Bkz: Herold Koh, The Obama Administration and International Law, (Erişim Tarihi: 20.03.2022) <https://2009-2017.state.gov/s/l/releases/remarks/139119.htm>

konuslandırılmıştır. ABD, BM Güvenlik Konseyi'ne yazdığı mektupta operasyonun gerekçesini 51. madde kapsamında meşru müdafaa hakkı olarak belirtmiştir.²⁹³ BM Güvenlik Konseyi terörün karşısında olduğunu ve alınacak önlemleri desteklediğini bildiren kararlar almıştır.²⁹⁴ BM operasyon için kendisi karar vermemiş ya da ABD'yi bu konuda ayrıca yetkilendirmemiştir.²⁹⁵ 12 Eylül 2001 tarihinde aldığı kararda saldırıları kınamış ve barış ve güvenliğe tehdit olduğunu belirtmiş, 29 Eylül 2001 tarihinde aldığı kararda ise terörizmle mücadele ve terörizmin finansmanının engellenmesi çağrısında bulunmuştur.

Afganistan Savaşı olarak da ifade edilen operasyonlar, 7 Ekim 2001 tarihinde hava bombardımanlarıyla başlamış, 25 Ağustos 2021 tarihinde Taliban güçlerinin başkent Kabil'e girmesiyle sona ermiştir. Yaklaşık 20 yıl süren savaş ABD öncülüğünde, Birleşik Krallık ve NATO'nun da destekleriyle devam etmiştir. Savaş boyunca, kaynaklara göre sayılarda değişiklik olmakla birlikte, bir kaynağa göre 47.245 sivil olmak üzere toplam 212.191 kişi hayatını kaybetmiştir.²⁹⁶

Afganistan'a yönelik operasyonları, BM andlaşması ve teamül hukuku hükümlerindeki meşru müdafaa hakkı ışığında değerlendirdiğimizde birçok tartışma kendini göstermektedir. Bunlara örnek olarak meşru müdafaa hakkının ortaya çıkıp çıkmadığı, yani saldırıların silahlı saldırı kabul edilip edilmeyeceği, saldırıların Afganistan yönetiminde olan Taliban'a isnat edilip edilemeyeceği gibi sorunlar tartışılmaktadır.²⁹⁷

Öncelikle hakkın kullanımı geçici nitelikte olması gerekirken operasyonlar geçici olmamıştır. Meşru müdafaa hakkının ölçülülük ilkesi gereğince 20 yıl boyunca meşru müdafaa hakkının kullanılmasının ölçülü olmayacağını ifade etmek zor değildir.²⁹⁸ Her

²⁹³ Güvenlik kuruluna sunulan mektup metni için bkz; https://avalon.law.yale.edu/sept11/un_006.asp

²⁹⁴ Güvenlik Konseyinin aldığı kararların detayı için bkz: Büşra ÖGÜTÇÜ, Meşru Müdafaa Hakkı Kapsamında Afganistan'a Yapılan Müdahalenin Hukuki Geçerliliği, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bursa, 2015) 79-85

²⁹⁵ Ögütçü, Afganistan'a yapılan Müdahale, 90

²⁹⁶ "Human and Budgetary Costs of Afghan War, 2001-2021" Brown University. Nisan 2021. (Erişim tarihi: 8 Şubat 2022) (<https://watson.brown.edu/costsofwar/files/cow/imce/figures/-2021/Human%20and%20Budgetary%20Costs%20of%20Afghan%20War%2C%202001-2021.pdf>)

²⁹⁷ Ögütçü, Afganistan'a yapılan Müdahale, 97

²⁹⁸ Meşru müdafaa'da ölçülülük ilkesinin detayları için bkz: Aral, *Uluslararası Hukukta Meşru Müdafaa Hakkı*

ne kadar ABD hükümeti teröristlerin sürekli tehdidinde olduğunu ifade etse de bu yaklaşım uluslararası hukukun meşru müdafaa yaklaşımı ile örtüşmemektedir.²⁹⁹

Bir diğer husus, saldırıları gerçekleştirenlerin kim olduğunun tam olarak ortaya çıkarılmamış olmasıdır. Buna dair ciddi bir soruşturma da olmamıştır. Gereklilik, orantılılık ve aciliyet koşulları açısından da tartışmalar mevcuttur.³⁰⁰ Özellikle orantılılık hususunda ciddi bir dengesizliğin olduğu açıktır. Birkaç bin kişinin hayatını kaybettiği saldırılara meşru müdafaa olarak on binlercesi sivil olmak üzere yüzbinlerce kişinin öldüğü büyük bir savaşla karşılık vermenin orantılı olduğunu söylemek zordur. Ayrıca yapılan saldırılar açısından değerlendirildiğinde yakın tehdit olarak değerlendirilen ve ileri bir tarihte kesinliği olmayan, terör bağlantısı da kesin olmayan bir insana karşı hedefleyerek İHA saldırısı yapmanın da orantılı olmadığı ifade edilmektedir.³⁰¹ Bu doğrultuda meşru müdafaa hakkı olarak gerekçelendirilen ve esasında meşru müdafaa şartlarını ve sınırlarını aşan bir örnek verilmiştir.

Afganistan'da İHA'lar oldukça yoğun bir şekilde kullanılmıştır. Yukarıda ikinci bölümde ABD başlığında da bu hususa yer verilmiştir.³⁰² İHA'larla gerçekleştirilen saldırılardan bazıları kayıt altına alınabilmiştir.³⁰³ 13 binden fazla saldırıda, 4 bin ila 10 bin kişi hayatını kaybetmiştir.³⁰⁴ Bu İHA kullanımlarının meşruiyetine ilişkin değerlendirme ise aşağıda 3.4. başlığında yer alacaktır.

BM şartı ve teamül hukuku kapsamında meşru müdafaa'nın kullanımına, uluslararası hukuk normlarına uygun bir örnek olarak, Türkiye'nin Zeytin Dalı ismini verdiği Afrin harekâtı örnek olarak incelenebilir. Zeytin Dalı Harekâtı öncesinde Suriye tarafından Hatay'ın Reyhanlı ilçesi ile Kilis başta olmak üzere Türkiye topraklarında özellikle yerleşim yerlerine ciddi saldırılar gerçekleşmiştir. Bu saldırılar terör grupları tarafından gerçekleştirilmekle beraber Suriye devlet yönetimi, ülkesindeki bu terörist

²⁹⁹ Rosa, Brooks, Drones And The International Rule Of Law, *Ethics & International Affairs*, 28/ 1 (2014), 94

³⁰⁰ Ögütçü, Afganistan'a yapılan Müdahale, 98

³⁰¹ Brooks, Drones And The International Rule Of Law, 95

³⁰² Bkz; başlık 2.4.2.2

³⁰³ Birçok İHA saldırısına ilişkin birçok kaynağa ulaşılabilir. Bazılarına ilişkin bkz: Ten family members, including children, dead after US strike in Kabul, CNN, (Erişim Tarihi: 08.02.2022) <https://edition.cnn.com/2021/08/29/asia/afghanistan-kabul-evacuation-intl/index.html> ; Air Strikes Kill 18 Rebels in Afghanistan, Kuwait News Agency, (Erişim Tarihi: 08.02.2022) <https://www.kuna.net.kw/ArticleDetails.aspx?id=2417171&Language=en>

³⁰⁴ Drone Strikes in Afghanistan, The Bureau of Investigative Journalism (Erişim Tarihi: 08.02.2022) <https://www.thebureauinvestigates.com/projects/drone-war/afghanistan>

grupları kontrol etmeye veya durdurmaya muktedir olmadığı gibi istekli de olmamıştır. Bu haliyle Türkiye Cumhuriyeti devleti bu saldırılara karşı önlem almak mecburiyetinde kalmıştır.

Harekâta askeri hava araçları ile çok sayıda hava operasyonu düzenlenmiştir. Jetler, İHA ve SİHA'ların bu operasyonda oldukça yoğun kullanıldığı, İHA ve SİHA'ların bu operasyonda 4000 saat görev yaptığı açıklanmıştır.³⁰⁵

Cumhurbaşkanlığı Uluslararası İlişkiler Başkanlığı tarafından ve ayrıca Genelkurmay eski Başkanı Hulusi Akar tarafından da Harekâtın BM şartı 51. maddesi kapsamında meşru müdafaa hükümleri uyarınca icra edildiği açıklanmıştır.³⁰⁶ Bu açıklamada meşru müdafaa şartlarından silahlı saldırının gerçekleştiğini, müdafaanın siviller gözetilerek gerçekleştirildiğini ve güvenlik sağlanana kadar devam edeceği ifade edilmiştir. Türkiye operasyon ve tedbirler ile alakalı BM ve BMGK'yı bilgilendirmiştir.³⁰⁷ Güvenlik Konseyi Fransa'nın çağrısı ile toplanmış ancak daimî üyelerden operasyona ilişkin bir sonlandırma çağrısı gelmemiştir. Üyeler Türkiye'nin güvenlik kaygılarının haklı ve meşru olduğunu, buna saygı duyduklarını belirtmişlerdir.³⁰⁸

Orantılılık, aciliyet ve gereklilik ölçütleri de meşru müdafaa hakkının meşruiyeti açısından önemlidir. Operasyon alanının Afrin ile sınırlandırılması, geniş sahalar yerine belirli noktaların hedef alınması ve Suriye'de kalıcı bir TSK varlığının amaçlanmaması orantılılık ilkesinin bu harekât açısından gözetildiğini ortaya koymaktadır. Operasyonun süresinin iki ayla sınırlı tutulması Türkiye'nin Suriye'de uzun süre kalma gibi bir hedefinin olmadığını da göstermektedir.³⁰⁹ Zorunluluk açısından bakıldığında Türkiye'nin saldırıların sonlandırılması için muhatap alacağı bir karşı taraf bulunmamaktadır. Müdafaa öncesinde saldırıların çok fazla arttığı da açıktır. Bir yıl

³⁰⁵ Anadolu Ajansı, Bayraktar TB2 Zeytin Dalı Harekatı'nda 4 bin saat uçtu, (Erişim tarihi, 9.2.2022) <https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/bayraktar-tb2-zeytin-dali-harekatinda-4-bin-saat-uctu/1097076>

³⁰⁶ T.C. Cumhurbaşkanlığı, Zeytin Dalı Harekatı nedir?, Twitter, 26 Ocak 2018, (Erişim tarihi, 9.2.2022), <https://twitter.com/tcbestepe/status/956858982500569088>; Akar: Harekat Meşru Müdafaa, Dünya, 20 Ocak 2018, (Erişim Tarihi: 9.2.2022), <https://www.dunya.com/gundem/akar-harekat-mesru-mudafaa-haberi-399490> ,

³⁰⁷ Sinirlioğlu, BMGK'de 'Zeytin Dalı Harekatı'nı anlattı, 26.01.2018 Anadolu Ajansı, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/sinirlioglu-bmgkde-zeytin-dali-harekatini-anlatti/1042805#>

³⁰⁸ İ. Aytaç Kadioğlu, "Zeytin Dalı Harekatı: Türkiye'nin Suriye'ye Sınır Ötesi Operasyonu ve Meşru Müdafaa Hakkı" Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, sayı 41, (Denizli 2020), s.210-227, 218

³⁰⁹ Kadioğlu, Zeytin Dalı Harekatı, 219

içerisinde 700'den fazla saldırı ve tacizin gerçekleştiği belirtilmiştir.³¹⁰ Yerleşim yerlerine yapılan roket saldırılarında birçok sivil can kaybı yaşanmıştır.³¹¹ Bu saldırıların sıklıkla artması da müdafaanın aciliyet ve gerekliliği desteklemektedir.

Özet olarak meşru müdafaa gerekçesi ile gerçekleşen Zeytin Dalı Operasyonu, yukarıda da görüleceği üzere uluslararası hukuka uygun olarak icra edilmeye çalışılmış ve operasyonda meşru müdafaa hakkının şartlarına önemli ölçüde uyulduğu gözlemlenmiştir. Dolayısıyla bu operasyonun meşru müdafaa açısından uluslararası hukuka uygun olduğu değerlendirilmesini yapmak, diğer verilen örneklerle nazaran daha kolay olacaktır. Operasyonun uluslararası hukuka uygun olduğu kabul edildiği takdirde de, ilgili hava sahasında gerçekleşen İHA ve SİHA operasyonlarının hukuka uygun olduğu kabul edilebilecektir. Bunun karşısında ise Afganistan'da gerçekleşen ve binlerce sivilin ölümüne sebep olup onlarca yıl süren bir operasyonun meşru müdafaa hakkı kapsamından çıktığı değerlendirilmesi yapılır ise burada gerçekleşen İHA/SİHA operasyonlarının da uluslararası hukuka aykırı olduğu sonucuna ulaşılabilecektir.

3.3.2. BM kararı ile müdahale

Uluslararası Hukukta kuvvet kullanma yasağının ikinci istisnası ise Birleşmiş Milletler (BM) kararı ile müdahaledir. BM örgütünde barış ve güvenliğin korunmasından sorumlu organ Güvenlik Konseyi'dir. Güvenlik Konseyi, bu amaç doğrultusunda müdahale kararı alma yetkisini haizdir. Güvenlik Konseyi bu yetkisini BM andlaşmasının 42 ve devamı maddelerinden almaktadır.³¹² 42. madde şu şekildedir;

Madde 42- Güvenlik Konseyi, 41. maddede öngörülen önlemlerin yetersiz kalacağı ya da kaldığı kanısına varırsa, uluslararası barış ve güvenliğin korunması ya da yeniden kurulması için, hava, deniz ya da kara kuvvetleri aracılığıyla, gerekli saydığı her türlü girişimde bulunabilir. Bu girişimler

³¹⁰ Zeytin Dalı Harekatı nedir?, <https://twitter.com/tcbestepe/status/956859258305380353>

³¹¹ Anadolu Ajansı, Başbakan Yıldırım: Hatay ve Kilis'e 94 füze saldırısı yapıldı (Erişim Tarihi: 9.2.2022) <https://www.aa.com.tr/tr/gunun-basliklari/basbakan-yildirim-hatay-ve-kilise-94-fuze-saldirisi-yapildi/1054284>

³¹² BM andlaşmasında açıkça yer almayan ancak yaygın şekilde uygulanan bir uygulama ise barışı koruma (Peacekeeping) operasyonlarıdır. Barışı koruma operasyonları Dünya'nın birçok yerinde gerçekleşmiş ve gerçekleşmeye devam etmektedir. Kendi internet sitesindeki verilere göre BM barış gücünün devam eden 12³¹² görevi varken, 59³¹² görevi tamamlanmıştır. United Nations Peacekeeping, <https://peacekeeping.un.org/en/where-we-operate> ; United Nation Peacekeeping, <https://peacekeeping.un.org/en/past-peacekeeping-operations>

*gösterileri, ablukayı ve Birleşmiş Milletler üyelerinin hava, deniz ya da kara kuvvetlerince yapılacak başka operasyonları içerebilir.*³¹³

Hükme göre Güvenlik Konseyi; hava, deniz ya da kara kuvvetleri aracılığıyla gerekli gördüğü her türlü önlemleri alabilecektir. Ayrıca paragrafın son kısmında belirtildiği üzere bu önlem bazen bazı üye devletlere yetki vererek de kullanılabilir. Güvenlik Konseyi'nin aldığı bu karar BM Andlaşmasının 25. maddesi gereğince bağlayıcı olup tüm üyeler uymakla yükümlüdür. Buna karşın Genel Kurul, esas itibarıyla bir tartışma ve müzakere organı olup bu konuda ancak tavsiye kararı alabilecektir ki bu kararların bir bağlayıcılığı bulunmamaktadır.³¹⁴

BM kararı ile müdahale açısından önemli bir husus, tüm BM üyelerinin bu karara uygun hareket etmesi, silahlı kuvvet yardımı yapması, geçit hakkı vermesi ve her türlü yardımı yapmasının hüküm altına alınmış olmasıdır. Şart'ın 43. maddesinin 1. fıkrası şu şekildedir:

“Birleşmiş Milletler'in tüm üyeleri uluslararası barış ve güvenliğin korunmasına katkıda bulunmak üzere, Güvenlik Konseyi'nin çağrısı ile güvenliğin korunması için gerekli silahlı kuvvetleri ve geçit hakkını da içine almak üzere her türlü yardım ve kolaylığı Konsey'in hizmetine sunmakla yükümlüdür”.

43. Maddenin çalışmamız açısından önemli kısmı geçit hakkı sunma yükümlülüğüdür. Geçit hakkı karadan olabileceği gibi hava sahası için de geçerlidir. Üye ülkelerin hava sahalarını bu hüküm kapsamında açma yükümlülüğü altına girdiği belirtilebilir.

BM kararı ile müdahaleye şekli olarak³¹⁵ en açık örneklerden birisi 2011 Libya müdahalesidir. Libya'da Kaddafi yönetiminin muhalif sivil gruplara karşı gerçekleştirdiği müdahaleler sebebiyle BM Güvenlik Konseyi, 26 Şubat 2011 ve 1970 sayılı kararlar Libya

³¹³ BM Andlaşması madde 42

³¹⁴ Yılmaz, *Saldırı suçu*, 54

³¹⁵ Şekli olarak ifadesinin kullanılma sebebi, Libya müdahalesi'nin meşruiyeti konusunda tartışmaların olmasıdır. Müdahalenin amaç-sonuç ilişkisi, müdahale yöntemi ve sivil ölümleri, müdahalenin görünürdeki amacı ve gerçek amacı konusunda oldukça tartışmalar mevcuttur. Bu sebeple şekli olarak bir insani müdahale görünümünde olan operasyonun aslında daha büyük bir insani krize yol açtığı ve uzun yıllar süreceği iç çatışmaları daha da artırdığı ifade edilmektedir. Tarık Şentuna, Libya Askeri Müdahalesinin Uluslararası Hukuka Uygunluğu ve Koruma Sorumluluğu Kavramı Çerçevesinde Meşruiyeti, *Milletlerarası Münasebetler Türk Yıllığı*, Cilt 50 (2019), 215-239 , 232

yönetiminden sorunun barışçıl yollarla çözmesini, iç savaşın sonlandırılmasını ve sivillere güç kullanılmamasını istemiştir.³¹⁶ Kaddafi yönetimi karara uymamış ve fiillerini sürdürmüştür. Bunun sonucunda ise BM Güvenlik Konseyi, 17 Mart 2011 tarih ve 1973 sayılı kararı kabul etmiştir. Kararda bazı somut önlemler yer almaktadır. Libya hava sahası uçuşa yasak bölge ilan edilmiş, acil ateşkes çağrısı yapılmış, sağlanamaması durumunda ise gereken her türlü önlemin alınmak suretiyle sivillerin korunması hüküm altına alınmıştır. Askeri müdahalenin yolu da bu hükümle açılmıştır.³¹⁷ Bu karar BM andlaşmasının “*Barışın Tehdidi, Bozulması ve Saldırı Eylemi durumunda alınacak Önlemler*” başlığını taşıyan VII. bölümüne atıf yapılarak alınmıştır. Kararda uluslararası toplumun insan haklarını koruma sorumluluğu konu edilmiştir.³¹⁸

Bu kararla BM güvenlik Konseyi, Uluslararası bir örgüt olan NATO’yu görevlendirmiştir. Karar sonrasında ABD, Fransa ve İngiltere öncülüğünde hava saldırısı ağırlıklı operasyonlar başlamıştır. İlk operasyon Fransa’ya ait savaş uçakları ile hava bombardımanı şeklinde gerçekleşmiştir. Operasyonlar Kaddafi yönetimindeki Libya’ya ait askeri birlikleri hedef almış ve ağır bombardımanlar gerçekleşmiştir.³¹⁹ Müdahale usulü olarak BM Güvenlik Konseyi kararı uygulaması yapılan ve müdahale sebebi olarak koruma sorumluluğu gösterilen bu operasyon, görünüm olarak hem BM müdahalesinin hem de koruma sorumluluğu sebebiyle müdahalenin önemli bir örneğini oluşturmuştur. Şeklen uluslararası hukuka uygun olan bu operasyonun “haklı neden”, “doğru amaç”, “son çare” ve “orantılı yöntemler” kriterleri açısından meşru olmadığı görüşü mevcuttur.³²⁰ Libya müdahalesi İHA kullanımı açısından ön plana çıkmamış olsa da İHA’ların yer aldığına ilişkin veriler bulunmaktadır.³²¹

BM kararı ile müdahaleye bir diğer örnek olarak Irak’ın Kuveyt işgali sonrası alınan müdahale kararı gösterilebilir. Güvenlik Konseyi 660, 661 ve 662 sayılı kararlarda

³¹⁶ Sercan Reçber, *İnsancıl Müdahale ve Koruma Sorumluluğu*, (On İki levha, İstanbul, 2016), 393.

³¹⁷ United Nations Security Council, S/RES/1973, (Erişim Tarihi: 25.01.2022) ([https://www.undocs.org/S/RES/1973%20\(2011\)](https://www.undocs.org/S/RES/1973%20(2011)))

³¹⁸ Reçber, *İnsancıl Müdahale ve Koruma Sorumluluğu*, 395

³¹⁹ Askeri birlikler hedef alınmakla birlikte saldırılarda çok miktarda sivil ölüm gerçekleştiği belirtilmiştir. “Libya’da Sivil Katliam”, Birgün Gazetesi, (<https://www.birgun.net/haber/libya-da-sivil-katliam-57702>), Erişim Tarihi: 25.01.2022; Şentuna, Libya Askeri Müdahalesi, 233

³²⁰ Bu kriterler koruma sorumluluğu kavramı çerçevesinde askeri harekât sırasında devletlerin suiistimalini engellemek amacıyla geliştirilen kriterlerdir. Şentuna, Libya Askeri Müdahalesi, 235

³²¹ Thom Shanker, Obama Sends Armed Drones to Help NATO in Libya War, The New York Times, (Erişim Tarihi: 10.02.2022) <https://www.nytimes.com/2011/04/22/world/africa/22military.html>

Irak'ı kınamış, işgali sonlandırmasını istemiş ve devletleri Kuveyt ile iş birliğine çağırmıştır. Irak'ın işgali sürdüreceği yönünde açıklamaları sonrasında alınan 678 sayılı kararla BM andlaşmasının VII. bölümüne atıf yapılmış, doğrudan askeri müdahale terimi geçmese de üye devletlere işgalin sonlandırılması için gereken her türlü aracı kullanma yetkisi verilmiştir.³²² Bu karar sonrasında 17 Ocak 1991'de Körfez Savaşı (Çöl Fırtınası Operasyonu) olarak adlandırılan operasyonlar başlamıştır. ABD öncülüğünde Suudi Arabistan, Suriye, Mısır, Birleşik Krallık ve Fransa'nın aralarında bulunduğu 37 ülkenin dâhil olduğu operasyonlar yaklaşık 40 gün sürmüş ve Kuveyt işgalden kurtarılmıştır.³²³ Operasyonlar büyük ölçüde hava saldırıları ile gerçekleşmiştir. Bu saldırıların yanı sıra İHA ve SİHA'lar da oldukça fazla kullanılmıştır.³²⁴ İkinci Dünya Savaşı'ndan sonraki en büyük askeri koalisyonun olduğu savaşta koalisyonun askeri gücü 956 bin kişiye ulaşmıştır.³²⁵ Güvenlik Konseyi Kararında Irak'ın işgali 15 Ocak'a kadar sonlandırmaması durumunda üye ülkelere müdahale çağrısı yapılmıştır. Şartlı alınan müdahale kararında belirli bir devlete, örgüte ya da koalisyona doğrudan yetki verilmemiş, tüm üye devletlere çağrı yapılmıştır. Dolayısıyla büyük çaplı bir müdahale gerçekleşmiş ve operasyon başarı ile sonuçlanmıştır. BM'nin Kuveyt müdahalesinin aynı zamanda kolektif meşru müdafaaya da örnek oluşturduğunu belirtmek gerekir.

3.3.3. Davetle Müdahale ve Rıza

Davetle müdahale BM andlaşmasında ya da başka uluslararası andlaşmaların hiçbirisinde doğrudan yer verilen ya da tanımı yapılan bir müdahale biçimi değildir. Bu müdahale biçimi uluslararası hukukta dolaylı olarak kabul edilen bir biçimdir. Georg Nolte, davetle müdahaleyi, “çoğunlukla, ilgili devletin hükümetinin daveti üzerine bir iç silahlı çatışmada yabancı birliklerin askeri müdahalesinin kısaltması” şeklinde tanımlamıştır.³²⁶

³²² BM Güvenlik Konseyi RES/678 <http://unscr.com/en/resolutions/678> Erişim Tarihi: 10.02.2022

³²³ Oral Sander, *Siyasi Tarih 1918-1994*, 508-514

³²⁴ Körfez Savaşında İHA'larla toplam 523 sorti yapılmış ve 1600 saat uçuş süresine ulaşılmıştır. ABD Deniz Piyadeleri Komutanı İHA'ların olağanüstü derecede başarılı olduğunu belirtmiştir. Zaloga, *Unmanned Aerial Vehicles*, 28

³²⁵ Nation Master, *Military>Gulf War Coalition Forces: Countries Compared*, <https://www.nationmaster.com/country-info/stats/Military/Gulf-War-Coalition-Forces> Erişim Tarihi: 10.02.2022

³²⁶ Georg Nolte, *Intervention by Invitation*, içinde *Max Planck Encyclopedia of Public International Law* (Oxford University Press, 2010), para. 18

Yirminci yüzyılda ortaya atılan bu doktrinde, devletin meşru yönetiminin davetiyle yapılan müdahalenin uluslararası hukuka aykırılığı bulunmadığı ortaya atılmıştır.³²⁷ Davetle müdahaleye ilişkin sözleşme şeklinde açık bir düzenleme olmasa da BM kararları ve UAD kararlarından bu doktrinin varlığı doğrulanmaktadır. 1974 yılında saldırının tanımına ilişkin alınan BM kararında dolaylı olarak davetle müdahaleye yer verilmiştir.³²⁸ 1976 yılında BMGK bir kararında “her devletin egemenliğini kullanırken, diğer herhangi bir devletten veya devletler grubundan yardım talep etme hakkının doğal ve yasal hakkını” olduğunu belirtmiştir.³²⁹ BM Genel Kurulu ise devletlerin içişlerine müdahalenin kabul edilemezliğine ilişkin bildirisinde “bir devletin, rızası olmaksızın başka bir devletin topraklarında herhangi bir ekonomik, siyasi veya askeri faaliyetten kaçınmakla yükümlü” olduğunu vurgulamış ve rıza hususuna açık kapı bırakmıştır.³³⁰ Ayrıca UAD da Nikaragua davasına ilişkin karar metninde davet edilen bir devletin egemenliğe aykırılık oluşturmayacağına atıf yapmıştır.³³¹

Davetle müdahale başlığı içerisinde inceleyebileceğimiz bir kavram ise “rıza” kavramıdır. Devletler başka devletlerin güçlerinin kendi devlet kara, deniz ya da hava ülkesine girmesine rıza göstermesi durumunda bir uluslararası hukuk ihlali söz konusu olmamaktadır. Davetle müdahale kavramı ile örtüşen bir kavram olan rıza kavramının davetle müdahale kavramından farklı yönü müdahaledir. Müdahale kavramının operasyonel anlamda kullanıldığı durumda rıza kavramı tek başına müdahale kavramını

³²⁷ Davetle müdahale kavramının gelişimine dair detaylı bilgi için bkz; Abdullah Tunç, ‘Uluslararası Hukukta Davetle Müdahale’ Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi Ankara 2015)

³²⁸ BM Genel Kurulu’nda 14 Aralık 1974 yılında kabul edilen 3314 sayılı saldırının tanımına ilişkin kararın saldırı fiili kapsamındaki eylemleri düzenleyen 3/e maddesinde dolaylı olarak düzenlenmiştir. Madde uyarınca, “*Kabul eden devletle yapılan bir anlaşma uyarınca o devletin ülkesinde bulunan bir devletin silahlı kuvvetlerinin, o anlaşmada belirtilen koşullara aykırı olarak kullanılması veya anlaşmanın sona ermesinden sonra da bu topraklardaki varlığını devam ettirmesi*” saldırı eylemi olarak nitelenmiştir. Bu hükümlerden, bir devletin, diğer bir devletin silahlı güçlerinin kendi topraklarına girmesine izin verebileceği sonucu çıkacaktır. Orijinal metin için bkz; [https://undocs.org/en/A/RES/3314\(XXIX\)](https://undocs.org/en/A/RES/3314(XXIX))

³²⁹ UNSC Resolution. 387, (Mar. 31, 1976).

³³⁰ General Assembly. Res. 36/103, annex, 2(o) (Dec. 9, 1981)

³³¹ Nikaragua davası Nikaragua’da yönetim değişikliği sonrası muhaliflere silahlı destek veren ABD’ye karşı Nikaragua hükümeti talepleriyle açılmıştır. Muhaliflerin davet edemeyeceğinin vurgulandığı kararda hükümetin davetinin meşru olacağına atıf yapılmıştır. Detaylı bilgi için bkz; Nicaragua Case of 27 June 1986, para 246; Eren Alper Yılmaz ve Orhan İrk, Nikaragua Divan Kararları Işığında Kuvvet Kullanma ve Meşru Müdafaa Sorunu, *Cbü Sosyal Bilimler Dergisi* Cilt:13, Sayı:2, Haziran 2015, 156

açıklamayacaktır. Ancak davetle müdahale rıza ile gerçekleştiği için rıza kavramı bu yönüyle daha kapsayıcı bir kavram olarak her ikisi açısından da kullanılabilir.

Davetle müdahalenin, BM şartının 2/4 maddesinden kaynağını alan kuvvet kullanma yasağının istisnası niteliğinde olmadığını belirtmek gerekmektedir. Zira kuvvet kullanma yasağı, rıza olmaksızın güç kullanımını kapsamaktadır.³³² İstisna niteliğinde olan durumlar ancak meşru müdafaa ve BM kararı ile müdahale durumlarıdır. Davetle müdahale uluslararası çatışmalarda meşru müdafaa kadar sıkça rastlanılan bir durum olmasa da güç dengelerinin farklı olduğu uluslararası iklimde devletlerin başka devletlerden askeri yardım talep etmesi karşılaşılan bir durumdur. Aşağıda buna örnekler verilecektir. Davetle müdahale doğrudan bir devletten yardım istemek suretiyle olabileceği gibi bir askeri iş birliği andlaşması çerçevesinde kurulmuş bir örgütten de talep edilebilecektir. Davetle müdahale yukarıda yer verilen meşru müdafaa hakkının kolektif olarak kullanılması biçimiyle de ortaya çıkabilmektedir. Bu biçimiyle meşru müdafaa kapsamına da girmektedir.³³³

Hava hukuku açısından davet ya da rıza hususunun daha açık bir şekilde hüküm altına alındığı söylenebilir. Zira hava hukukunun en temel metinlerinden olan Şikago sözleşmesinde bu husus açıkça yer almaktadır. Sözleşmenin 3. maddesinin c bendi şu şekildedir: *Akit devletlerden birine ait bir devlet hava nakil vasıtası ancak hususi bir anlaşma veya sair suretle salâhiyet verilmiş olduğu takdirde ve bu salâhiyetin şartlarına uygun olarak diğer bir devletin ülkesi üzerinden uçabilir veya o devlet ülkesine inebilir.* Hükme göre devlet hava araçları, bir andlaşma veya başka suretle izin verildiği surette başka devletin üzerinden uçabilir ya da ülkeye inebilir. Dolayısıyla davet eden ya da rıza gösteren devlet madde kapsamında bir anlaşma ya da izin suretiyle bunu gerçekleştirebilir. Bu hüküm devlet hava araçları içerisinde ulaşım araçları, kargo araçları, ambulans uçaklar ve askeri hava araçlarını da kapsamaktadır.

Davetle müdahalede üzerinde durulması gereken husus davetin geçerliliğidir. Davetin geçerliliği ise şekli ve maddi geçerlilik şeklinde ayrılarak incelenmektedir. Şekli geçerlilikte davet eden merciin davet etme yetkisine sahip olup olmadığı inceleme

³³² Co'Man Kenny* And Sea'N Butler, "The Legality Of 'Intervention By Invitation' In Situations Of R2P Violations", *International Law And Politics* 51/135, (2009), 138

³³³ Yusuf Aksar, *Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk II*, (Seçkin, 5. Baskı, 2019) 131; Kenny and Butler, *Intervention by Invitation*, 140

konusudur. Daveti, devleti uluslararası hukukta temsil eden ve tanınan meşru hükümetin yapması gerekmektedir. İç savaş durumlarında bu tahlili yapmak zor olmaktadır. Bu durumda ise fiili olarak ülkenin büyük bölümünde etkin kontrol sağlayan hükümetin irade açıklama yetkisine sahip olduğu görüşü geleneksel görüştür. Ancak bu görüşün karşısında demokratik meşruiyet ilkesi gereğince halkın iradesini temsil eden hükümetin önemine vurgu yapan bir görüş de vardır.³³⁴ Davetin maddi geçerliliği ise davetin içeriğinin batıl olup olmaması ile alakalıdır. Davet, davet eden hükümetin hür iradesiyle açıkça yapılmalıdır. Devlete ya da devlet temsilcisine baskı veya tehdit yoluyla gerçekleşmemelidir.³³⁵ Davetle müdahaleye örnek olarak, Fransa'nın Mali müdahalesi, Rusya'nın Suriye müdahalesi ve daha yakın tarihte Türkiye'nin Libya müdahalesi gibi müdahaleler değerlendirilebilecektir. Bu örnek müdahalelerde İHA'lar kullanılmıştır.

Fransa'nın 2013 Ocak ayında Mali müdahalesi davetle müdahale biçimine önemli bir örnek olarak gösterilmektedir.³³⁶ Mali, içerisinde birçok etnik grubu barındıran bir ülke olmakla beraber bu etnik gruplar dolayısıyla da çatışmalar ortaya çıkmıştır.³³⁷ İsyanların ve terör gruplarının etkin olduğu kuzey bölgede 2012 yılındaki askeri darbeden sonra anarşi artmış ve Tuareg'lerin bağımsızlık ilanı ile zirveye tırmanmıştır. Kontrolü sağlayamayan Mali hükümeti Fransa'dan askeri destek istemiştir. Fransız güçleri ayrılıkçıları büyük ölçüde etkisiz hale getirmiştir.³³⁸ BM, aldığı bir kararda Fransa desteğinin Mali davetiyle olduğunu doğrulamıştır.³³⁹ Mali müdahalesinin meşruiyetine ilişkin ise davetin geçerlilik şartlarının sağlandığı ve müdahalenin davet açısından meşru olduğu değerlendirilmesi yapılmaktadır.³⁴⁰ Davetin geçerli olduğu kabul edildiği takdirde ise İHA'lar dahil olmak üzere Fransız hava araçlarının Mali hava sahasını kullanması uluslararası hukuka uygun olarak değerlendirilecektir.

³³⁴ Tunç, Davetle müdahale, 58

³³⁵ Gökhan Albayrak ve Adem Özer, Davetle Müdahalenin Geçerliliği Açısından Afrika Kıtasındaki İki Zıt Örnek: Mali Ve Gambiya, *Sosyal Bilimler Dergisi*, 5/26, (2018)

³³⁶ Tunç, Davetle Müdahale, 121

³³⁷ Albayrak, Mali ve Gambiya, 313

³³⁸ Albayrak, Mali ve Gambiya, 314

³³⁹ Kararın birinci sayfasının 4. paragrafında Güvenlik Konseyi, "Mali geçiş hükümetinin isteğiyle Mali'nin güneyine yönelik saldırıları durdurmaya gelen Fransız kuvvetlerinin çabalarını memnuniyetle karşıladığını" vurgulamaktadır. UNSC/RES/2100(2013)
[https://undocs.org/S/RES/2100\(2013\)](https://undocs.org/S/RES/2100(2013))

³⁴⁰ Albayrak, Mali ve Gambiya, 315

Davetle müdahaleye bir diğer örnek, Rusya'nın Suriye müdahalesidir. Suriye'de iç savaş 2011 yılında baş göstermiş olup, çalışma tarihi itibarıyla halen devam ettiği ifade edilebilir. İç karışıklık Esad yönetimini istemeyen kalabalıklarla Esad yönetimi arasında baş göstermiştir. Ülke toprakları üzerinde Rusya ve İran destekli Suriye devlet başkanı Beşşar Esad yönetimi, ABD destekli YPG ve SDG, Türkiye Destekli ÖSO ve Terör örgütü IŞİD'in hâkim olduğu bölgeler bulunmaktadır.³⁴¹ En büyük insani kriz Rusya destekli rejim güçlerinin muhaliflere saldırılarında sivil yerleşim yerlerini hedef alması sonucu gerçekleşmiş ve yüzbinlerce sivil hayatını kaybetmiştir. Suriye topraklarında IŞİD terör örgütüne karşı ABD öncülüğünde oluşturulan bir uluslararası koalisyon çerçevesinde operasyon başlatılmıştır. BM güvenlik Konseyi de bu koalisyona IŞİD'le mücadele için her türlü önlem için yetki vermiştir.³⁴² BM Güvenlik Konseyi kararı kuvvet kullanmanın ayrı bir başlığında yer almakta olup bu başlıkta inceleyeceğimiz konu ise Suriye'nin Rusya'yı daveti ve 2015 yılı sonbaharında Rus askerlerin karadan ve havadan Esad yönetimine destek vermesidir. Rusya destekli rejim güçlerinin muhalif güçler üzerinde kullandığı kuvvetin niteliği ve insancıl hukuka ilişkin hususlar ayrıca değerlendirilmesi gereken bir boyut olup bu başlık kapsamında ele alınmayacaktır. Başlık kapsamında Esad yönetiminin Rusya davetinin geçerliliğine değinilecektir.

Suriye tarafından Rusya'ya yapılan davet, Suriye'nin görünürde meşru devleti hükümeti tarafından yapılmıştır. Her ne kadar ülkeyi demokratik seçimlerle yönetmediği konusunda tartışmalar olsa da hala ülke temsili konusunda en yetkin taraf olarak görülmektedir. Bunun sebebi olarak coğrafi olarak başkent de dâhil olmak üzere halen önemli bir alanı de *facto* olarak kontrol etmeleri, devletin kurumsal yapısını elinde tutuyor olmaları ve birçok devlet ve BM nezdinde temsilcilikleri olması gösterilebilecektir. Demokratik seçimler gerçekleşerek tüm muhaliflerin özgürce oy kullanabildiği bir seçim sonucunda aynı hükümetin yönetime geçemeyeceği ve muhalif grupların halk iradesinin daha büyük bir bölümünü yansıttığı varsayımı ortaya atılabilecektir.³⁴³ Davetin Esad

³⁴¹ Şahin Eray Kırdım, Uluslararası Hukukta davet İle Müdahale Örneği: Rusya'nın Suriye'ye müdahalesi, *Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1/1, (2017), 186

³⁴² Security Council, 20 November 2015 Resolution 2249 (2015), [https://undocs.org/pdf?symbol=en/S/RES/2249\(2015\)](https://undocs.org/pdf?symbol=en/S/RES/2249(2015))

³⁴³ Suriye'de adil ve özgür bir seçimin gerçekleşmediği, Esad rejiminin sadece kontrolü altındaki bölgelerde muhaliflerin katılmadığı ve ayrıca denetimin kabul edilmediği seçimler düzenlemesi dolayısıyla bu varsayım ortaya atılabilecektir. (erişim tarihi: 25.10.2021) <https://www.trthaber.com/haber/dunya/5-ulkeden-suriye-aciklamasi-secimler-ozgur-ve-adil->

yönetimi tarafından yapılmasının bu açıdan meşru olmadığı düşünülebilecekse de davetle müdahale kurumunun henüz uluslararası hukukta yerleşmiş ve herkesçe kabul edilen yazılı ya da teamül kurallarının olmadığı veya bu kuralların detayları üzerinde farklı görüşlerin olduğu nazara alındığında bu tartışmaların uluslararası hukuk çerçevesinden çıktığı ve politik ve insani bir çerçeve kapsamına girdiği belirtilebilir. Davet tarihinde coğrafi olarak ülkenin en büyük bölümünü Esad yönetimi değil IŞİD terör örgütünün elinde olduğu düşünülse de bu coğrafi etkinlik etkin kontrol ölçütünü uygulama açısından yeterli olmayacaktır zira IŞİD dünyada yaygın bir şekilde kabul edilen bir terör örgütüdür.³⁴⁴ O sebeple Suriye açısından etkin kontrol ölçütünün coğrafi üstünlüğe değil yukarıda temsil açısından bahsedilen sebeplere göre belirlenmesi gerekmektedir.³⁴⁵ Sonuç olarak, davetle müdahale şartları açısından, davet ülkenin yetkili temsilcisi tarafından, herhangi bir baskı altında olmadan yapılması sebebiyle geçerli olup uluslararası hukuka uygun olarak değerlendirilmiştir.³⁴⁶ Davet uluslararası hukuka uygun olarak değerlendirildiğinde, Rusya'ya ait İHA ve diğer hava araçlarının Suriye hava sahasını kullanması uluslararası hukuka uygun kabul edilecektir.

Davetle müdahale açısından değerlendirilebilecek diğer bir örnek ise Türkiye'nin Libya müdahalesidir. Libya iç savaşında, Türkiye müdahalesi ile Libya Ulusal Mutabakat Hükümeti lehine önemli gelişmeler olmuştur. Özellikle de SİHA'lar aktif olarak kullanılmıştır. Libya müdahalesi henüz yakın geçmişte gerçekleşmiş olup, davetle müdahalenin meşruiyeti konusunda yeterince çalışma yapılmamıştır. Ambargo bağlamında yapılan bir çalışma haricinde Libya'ya davetle müdahaleye ilişkin yeterli görüş ve hukuki açıklama bulunmadığından bu müdahaleye ilişkin net bir hukuki değerlendirmeye atıf yapılamayacak olup davetle müdahalenin şekli ve maddi geçerlilik şartları üzerinden tarafımızca kısa bir meşruiyet değerlendirmesi yapılacaktır. Türkiye'yi davet eden Libya Ulusal Mutabakat Hükümeti hem BM hem de diğer devletler tarafından tanınan meşru hükümettir. Davet hükümet kanalı ile Türkiye'ye iletilmiştir.³⁴⁷ Bu sebeple

olmayacak-583558.html (erişim tarihi: 25.10.2021) <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/suriye-muhalefeti-mesru-gormedikleri-esedin-sozde-devlet-baskanligi-secimine-karsi-cikiyor/2254448>

³⁴⁴ Hem BM kararlarında ve eylemlerinde hem de devletlerin terörist organizasyon olarak kabul ettiği listelerde yerini almaktadır. Terörle mücadeleyle ilişkin BM kararları için bkz: (erişim tarihi: 25.10.2021) <https://www.un.org/counterterrorism/un-documents>

³⁴⁵ Kırdım, Rusya'nın Suriye'ye Müdahalesi, 188

³⁴⁶ Kırdım, Rusya'nın Suriye'ye Müdahalesi, 188

³⁴⁷ BBC, Reuters: Libya, Türkiye'den resmen askeri destek istedi (erişim tarihi: 25.10.2021) <https://www.bbc.com/turkce/haberler-turkiye-50916844>

şekli açıdan bir aykırılık bulunmamaktadır. Libya Hükümeti, daveti bir baskı altında kalmadan kendi isteği ile yapmış olduğundan da maddi geçerlilik açısından bir aykırılık görünmemektedir. Libya müdahalesinin meşruiyeti ve davetle müdahalenin geçerliliğine ilişkin ayrı bir çalışma yapılarak detaylı olarak incelendiğinde daha açık değerlendirme ve sonuçlara ulaşılabilecektir. Bu örnekte, Türk İHA'ları Libya devleti hava sahasını kullanarak operasyonlar gerçekleştirmiştir. Bu operasyonlar ve hava sahası kullanımı, hava ülkesinin ait olduğu devletin rızası ya da davetiyle gerçekleştiği için meşrudur. Bu meşruiyet yukarıda bahsedildiği gibi hem hava hukuku hükümlerinden hem de diğer uluslararası hukuk hükümlerinden doğrulanabilmektedir.

Fransa'nın Mali müdahalesi, Rusya'nın Suriye müdahalesi ve Türkiye'nin Libya müdahalesi, davetler geçerli olarak uluslararası hukuka uygun olarak değerlendirildiği takdirde, ilgili devletlerin hava sahasının kullanımı da hukuka uygun olarak kabul edilebilecektir. Zira davet ve rıza durumunda hava sahası egemenliğine aykırı bir eylem gerçekleşmemektedir. Bu durumda hava sahasında İHA kullanımları da hukuka uygun kabul edilebilecektir.

3.3.4. İnsancıl Müdahale

İnsancıl müdahale ve koruma sorumluluğu kavramları, uluslararası hukukta diğer müdahale sebeplerine nispeten daha yeni kavramlardır.³⁴⁸ İnsancıl müdahale; “bir devlet, devletler grubu veya uluslararası organizasyon tarafından, kendi uyrukluğundaki kişilerin temel insan haklarına yönelik yoğun, kapsamlı, sistematik ihlallerin ve kitlesel ölümlerin önlenmesi, durdurulması ve sonlandırılması amacıyla herhangi bir devletten izin alınmaksızın bu eylemlerden sorumlu devlet ya da devletlere yönelik silahlı kuvvet kullanılması”³⁴⁹ şeklinde tanımlanmaktadır. İnsancıl müdahalenin hukuki meşruiyeti ve temeli uluslararası hukukta oldukça tartışılmaktadır.³⁵⁰

³⁴⁸ Reçber, *İnsancıl Müdahale ve Koruma Sorumluluğu*, 1-10

³⁴⁹ Reçber, *İnsancıl Müdahale ve Koruma Sorumluluğu*, 67

³⁵⁰ Tartışmalı hususlarla ilgili detaylı bilgi için bkz: Selma Yakut, *İnsani Müdahale ve Koruma Sorumluluğu Yaklaşımları: Meşruiyet Sorunu Bağlamında Bir Değerlendirme*, (Atlas Akademi, Konya, 2021) 7; Azime Telli, *İnsani Müdahaleden Koruma Sorumluluğuna Geçiş: Eski Sorun, Yeni Kavram*, *NEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 1 (2012) 206-220, 210, Reçber, *İnsancıl Müdahale ve koruma Sorumluluğu*, 67; Aksar, *uluslararası Hukuk II*, 132-139

Koruma Sorumluluğu ise insancıl müdahalenin yeni bir görünümü olarak ortaya çıkmaktadır.³⁵¹ İnsancıl müdahale kavramını, sorumluluk bilinci ile birleştiren bu kavrama göre, devletler birincil olarak vatandaşlarını insan hakları ihlallerinden korumakla yükümlüdürler. Bu yükümlülüğün devlet tarafından sağlanamaması ya da bizzat devlet tarafından hak ihlallerinin gerçekleşmesi durumunda ise koruma sorumluluğu diğer devletlere düşmektedir.³⁵² Koruma sorumluluğu kavramına ilişkin uluslararası ilk önemli karar BM Genel Kurulunun 14 Eylül 2009 yılında aldığı karardır. Bu kararda Genel Kurul, daha önce BMGK tarafından iki defa teyit edilen³⁵³ koruma sorumluluğu kavramını ele almış, genel kurulda daha önce 21, 23, 24 ve 28 Temmuz tarihlerindeki kavram üzerine yapılan tartışmalara dikkat çekmiş ve nihayet koruma sorumluluğu kavramını göz önünde bulundurmaya devam edeceğini ilan etmiştir.³⁵⁴ Bu genel kurul kararıyla koruma sorumluluğu, sadece bir tartışma ve görüş olmaktan çıkarak genel kurulda onlarca devletin katılımıyla kabul edilmiş ve teyit edilmiş bir kavram halini almıştır.

İnsancıl müdahale ve koruma sorumluluğu kavramları üzerinde egemenlik bağlamında önemli tartışmalar bulunmaktadır. Uzlaşma olmaması sebebiyle müdahale açısından tüm devletler ya da uluslararası örgütlerce kabul edilen bir andlaşma hükmü bulunmamaktadır. İnsancıl müdahale için uluslararası hukukta ayrıca bir müdahale şekli hükmü yer almamaktadır. İnsancıl müdahale operasyonları hukuki olarak yukarıda verilen BM Güvenlik Konseyi kararı ile gerçekleştirilebilmektedir.

BM kararı olmaksızın insani müdahalenin bir istisnası ise NATO'nun Kosova'da Sırbistan'a müdahalesidir.³⁵⁵ NATO BM kararı olmaksızın kendisi müdahale kararı olarak Kosova'da insani sebeplerle müdahalede bulunmuştur.³⁵⁶ NATO ülkeleri bu müdahalenin hukuki olduğunu savunmuş olsa da Rusya ve Çin zıt görüşte olup müdahale

³⁵¹ Aksar, *uluslararası Hukuk II*, 135

³⁵² Telli, İnsani Müdahaleden Koruma Sorumluluğuna Geçiş, 207

³⁵³ BM Güvenlik Konseyi, 2006 yılında aldığı kararda sivillerin silahlı çatışmalarda korunması için harekete geçme taahhüdünde bulunmuştur. UN Security Council, S/Res/1674, [https://undocs.org/S/RES/1674\(2006\)](https://undocs.org/S/RES/1674(2006)) Erişim tarihi: 25.01.2022

³⁵⁴ UN General Assembly (<https://undocs.org/en/A/RES/63/308>) Erişim Tarihi: 25.01.2022

³⁵⁵ Bu müdahale neticesinde tartışmalar artmış ve koruma sorumluluğu kavramı kullanılmaya başlamıştır.

³⁵⁶ Zeynep Selin ACAR, Doktrinleşme Sürecindeki İnsani Müdahale : Nato'nun Kosova Müdahalesi ve Koruma Sorumluluğu Kavramı, *Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi* Cilt 6, Sayı 1, 2015 (113-131),

için ancak Güvenlik Konseyi'nin karar alabileceği görüşünü savunmuşlardır.³⁵⁷ Bu istisna haricinde ise koruma sorumluluğuna atıf yapılan bu kapsamda bir istisna olmamıştır. BM kararı ile insani müdahaleye ilişkin ise birçok örnek bulunmaktadır.³⁵⁸

Yukarıda BM kararı ile müdahale başlığında değinilen Libya müdahalesi, BM kararı ile insani müdahaleye verilecek iyi bir örnektir. BM'nin yukarıda bahsedilen koruma sorumluluğuna ilişkin aldığı güvenlik konseyi ve genel kurul kararları sonrası gerçekleştirilen ve koruma sorumluluğuna atıf yapılan ilk ve kapsamlı operasyon Libya operasyonu olmuştur.

İnsancıl müdahale ve koruma sorumluluğu kavramları açısından farklı bir örnek ise Suriye insani krizidir. Suriye'de uzun yıllardır devam eden iç savaş ve sivil katliamlar karşısında BM Güvenlik Konseyi gerekli müdahale kararını alamamıştır. Kimyasal silahlarla toplu katliamların dahi yapıldığı bölgede Libya'ya kıyasla çok daha büyük insani krizin yaşandığı açık olmasına rağmen, uluslararası toplum ve BM'nin hareketsiz kaldığı ifade edilebilir.³⁵⁹ BM sadece yıllar sonra kimyasal silahların imhası kararı almış ve Suriye yönetimine bazı sözlü hatırlatmalar yapmıştır. Suriye örneğine değinmemizin sebebi ise koruma sorumluluğu kavramının bu örnekle büyük bir yara almış olmasıdır. Koruma sorumluluğu ilkesi Suriye olayı ile krize girmiş ve tartışmalara sebep olmuştur.³⁶⁰

Çalışmamız kapsamında değerlendirildiğinde ise, insancıl müdahale uluslararası hukuka uygun olarak değerlendirilirse ya da kapsamı netleştirilmek suretiyle düzenlemeler yapılarak net bir şekilde uluslararası hukuka uygun hale gelirse, bu müdahale kapsamında gerçekleşecek İHA operasyonlarının da yine uluslararası hukuka uygun olacağı değerlendirmesi yapılabilecektir. Mevcut durumyla insancıl müdahale ne bir düzenleme ne de bir teamül haline gelmemiş olup sadece doktrinleşme sürecindedir.

³⁵⁷ Aksar, *Uluslararası Hukuk II*, 133-134

³⁵⁸ Koruma sorumluluğuna ilişkin; Darfur, Kenya, Myanmar, Gürcistan, Uganda, Gazze, Sri Lanka, Fildişi Sahili Cumhuriyeti, Libya ve Suriye örneklerini incelemek için bkz: Reçber, *İnsancıl Müdahale ve Koruma Sorumluluğu*, 342-443,. Somali, Bosna Hersek, Ruanda, Sierra Leone, Doğu Timor, Kosova, Orta Afrika, Yemen, Pakistan, Kamboçya, Gine Orta Afrika ve diğer örnekleri incelemek için bkz: Yakut, *Uluslararası Hukukta İnsani Müdahale*, 162-284

³⁵⁹ Michael Aaronson, Syria and the Crisis of Humanitarian Intervention, in *Into the Eleventh Hour R2P, Syria and Humanitarianism in Crisis* edt.Joe Landry, (E-International Relations (Bristol, UK 2014) 57-61

³⁶⁰ Reçber, *İnsancıl Müdahale ve Koruma Sorumluluğu* 415-423

Dolayısıyla kuvvet kullanma yasağının istisnası niteliğinde olmayıp ancak BM kararı ile müdahale istisnasına gerekçe oluşturabilmektedir.

3.4. Hava Sahası Egemenliğini İhlal Eden Müdahalelerin Meşruiyeti

Yukarıda değinildiği üzere, hava sahasının hukuki statüsü, ülkelerin egemenliği temelinde şekillenmiştir. Sivil ve ticari uçuşların serbestisi açısından hava hukukunda önemli gelişmeler gerçekleşmiştir. Ancak devletler egemenlikleri gereği devlet hava araçlarının hava sahalarını kullanmasına ilişkin herhangi bir düzenlemeye yaklaşmamışlardır. Şikago Sözleşmesi'nde de teyit edildiği üzere devlet hava araçları ancak hususi bir andlaşma kapsamında ya da izin alınmak suretiyle başka devletin hava sahasını kullanabilmektedir.³⁶¹ Devlet hava araçlarının ticari uçuşlara benzer şekilde izinsiz olarak başka devletin hava sahasını kullanması gibi bir serbesti ya da istisnanın hiçbir devlet tarafından kabul edilmeyeceği kolaylıkla söylenebilir.

Hava sahalarının devlet hava araçları tarafından kullanımı açısından bazı soru işaretleri ortaya çıkmaktadır. Yukarıda bahsedilen uluslararası operasyonlar açısından hava sahasının kullanımının meşruiyetine ilişkin herhangi bir düzenleme olup olmadığı, hava sahaları birçok operasyonda kullanılırken hava sahasının kullanımına ilişkin ayrıca bir andlaşma yapıp yapılmadığı ya da izin alınıp alınmadığı soruları ortaya çıkmaktadır. Başka devletlerin hava sahasında icra edilen tüm operasyonları ya da hava sahası egemenliği ihlalleri açısından bu soruları tahlil etmek ya da cevap vermek -tüm ihlallere ilişkin yeterli veri tutulmaması ya da bu verilere ulaşılamaması sebebiyle- bu çalışma kapsamında mümkün olmasa da, uluslararası hukuk normlarının bize sunduğu çerçevede yukarıda bahsedilen müdahalelerin ele alınacaktır.

Yukarıda 3.3 başlığında bahsi geçen operasyonların bir bölümü, BM kararı ile yapılan müdahaleler kapsamındadır. BM kararı ile yapılan operasyonlarda; BM şartının 42. maddesi uyarınca “kara, deniz, hava kuvvetleri dâhil her türlü önlemin alınması” şeklinde karar verilebilmektedir. Bu yönüyle operasyon kararları içerisine dolaylı olarak hava sahasının kullanımının da dâhil olduğu görülmektedir. Bu yönüyle BM kararları, Şikago Sözleşmesindeki düzenlemenin bir istisnasını oluşturmaktadır.³⁶² Dolayısıyla,

³⁶¹ Şikago sözleşmesi madde 3/c

³⁶² Michel Bourbonniere and Louis Haeck, *Military Aircraft and International Law: Chicago Opus 3 Journal of Air Law and Commerce*, 66 / 3 (2001), 954

hava sahası kullanımı için ayrıca bir karar alınmasa dahi, BM operasyonu kapsamında yapılacak hava sahası kullanımının hukuka uygun olarak değerlendirildiği sonucu ortaya çıkmaktadır. Bunun yanında ayrıca BM, başka operasyon ya da amaçları doğrultusunda hava sahasının kullanımına ilişkin doğrudan karar da alabilmektedir.³⁶³

Operasyon icra edilecek hava sahası haricinde, o hava sahasına ulaşım açısından başka hava sahalarının kullanımının meşruiyeti ise değerlendirilmesi gereken diğer bir konudur. BM kararı ile müdahale hükmünün yer aldığı BM Andlaşması'nın VII. bölümü maddelerinden 43. maddede BM üyesi devletlerin operasyon kapsamında geçit hakkı vermesi sorumluluğu hükmünün yer aldığını yukarıda ilgili başlıkta ifade etmiştik.³⁶⁴ Bu geçit hakkı sağlama sorumluluğu kapsamında üye devletler, hava sahasını müdahaleye katılan başka devlet hava araçlarına açma yükümlülüğü altında girmektedir. BM Şartında geçit hakkı verme yükümlülüğünü içeren 43. maddede özel bir andlaşma yapılması öngörülmüştür. Şikago Sözleşmesi'nin 3. maddesinde de başka devletlerin hava sahalarının kullanılması özel bir andlaşma ya da izin şartına bağlanmıştır. Bu haliyle geçit hakkı kapsamında yapılacak özel bir andlaşma açısından Şikago Sözleşmesi ve BM Andlaşması örtüşmekte olup bir istisna ya da çelişki durumu bulunmamaktadır.

Yukarıda 3.3. başlığında bahsi geçen operasyonların diğer bir bölümü de meşru müdafaa kapsamındadır. Daha önce belirtildiği üzere Şikago Sözleşmesinde meşru müdafaa durumunda hava sahası egemenliğinin istisnasına ilişkin bir hüküm bulunmamaktadır. Hava hukuku normlarından, meşru müdafaa hakkını kullanan bir devletin başka devletin hava ülkesini ihlal edebileceği hükmü çıkarılamamaktadır. Ancak meşru müdafaa hakkının niteliği ve hakkın özünün korunması açısından, hukuken yasak olan silahlı saldırı eylemi belirli şartlar altında meşru sayıldığı gibi, hava sahası kullanımı da meşruiyet kazanabilecektir. Meşru müdafaa operasyonlarında hava sahasının kullanımı meşru müdafaa kıstaslarına uygun şekilde ölçülü ve orantılı olmak şartıyla meşru sayılabilecekse de her fiili durumun farklı olması ve meşru müdafaa eylemlerinin meşruiyetinin tartışılması dolayısıyla hava sahası kullanımının meşruiyeti de tartışmalı

³⁶³ Bunun bir örneği BM Güvenlik Konseyinin 1991 tarih ve 707 sayılı kararında bulunmaktadır. Konseyin oluşturduğu özel komisyonun teftiş, gözetleme, nakliye ve tüm amaçlarla görevlerini yapmak üzere Irak hava sahasını ve tüm havaalanlarını kullanması ve Irak devletine müdahale etmeme sorumluluğu vermiştir. BM Güvenlik Konseyi Res/707, (<http://unscr.com/en/resolutions/doc/707>) Erişim Tarihi: 29.01.2022

³⁶⁴ Bkz; Başlık 3.3.2. BM kararı ile mücadele

olacaktır. Bu sebeple meşru müdafaa operasyonlarında hava sahası kullanımı, BM kararı ile gerçekleşen operasyonlar gibi net bir hava sahası egemenliği istisnası oluşturmamakla birlikte hakkın özünü muhafaza etmek amacıyla belirli şartlar dâhilinde hava sahası kullanımı gerçekleştirilebilmelidir.

Çalışmada yapılan araştırmalar ve incelenen olaylar neticesinde, bahsedilen operasyonların BM kararı ve meşru müdafaa gibi uluslararası hukuka uygun olarak kabul edilenlerinde operasyon icra edilen hava sahasının kullanılmasının da hukuka uygun olarak değerlendirildiği sonucuna ulaşılmaktadır. Hava hukuku normları açısından değerlendirildiğinde, bu uluslararası hukuka uygun durumların Şikago Sözleşmesi ile çelişkili olduğu yorumu yapılabilir. Şikago sözleşmesinde bu hukuka uygunluk sebeplerine ilişkin bir istisna belirtilmemiş olup ancak hususi bir anlaşma veya hava ülkesi devletinin izni ile operasyonların gerçekleştirilebileceği ifade edilmiştir.³⁶⁵ Dolayısıyla bu operasyonlardaki uygulama Şikago Sözleşmesi metni ile çelişki içermektedir.

Ancak çelişkiye ilişkin BM Andlaşması gerekli önlemi almıştır. BM andlaşmasının 103. maddesinde BM andlaşması ile başka bir andlaşmanın yükümlülükler açısından çatışması durumunda BM andlaşmasının üstün olacağı ifade edilmiştir. Dolayısıyla BM andlaşmasında yer alan meşru müdafaa ve BM kararı ile müdahale yolları, Şikago sözleşmesi ile çelişki içerse de hukuka uygun olarak kabul edilebilecektir. Yine de bu eksikliğin giderilebilmesi için Şikago sözleşmesinin devlet hava araçlarına ilişkin ilgili maddesi düzenlenerek en azından BM andlaşmasında bulunan yükümlülüklerin saklı olduğu hüküm altına alınarak hava hukuku normları açısından meşruiyet sağlanabilecektir. Böylece uluslararası hukuk normlarında bir bütünlük ve yeknesaklık sağlanmış olacaktır.

3.5. Genel Değerlendirme

İnsansız hava araçlarının ilkel halleri ile beraber tarihi olarak eski bir geçmişe sahip olduğunu incelemiştik. Teknolojik gelişmelerle birlikte yakın geçmişte artan üretim ve artan kullanıma paralel olarak İHA'lara ilişkin düzenlemeler de yakın tarihte kendini göstermeye başlamıştır. Yakın tarihte sivil İHA'lara yönelik gerçekleştirilen düzenlemeler öncesinde düzenlenen, İHA'lar ve hava sahası egemenliğine ilişkin en

³⁶⁵ Şikago Sözleşmesi madde 3/c

önemli uluslararası hüküm olan Şikago sözleşmesinin 8. maddesi,³⁶⁶ 1944'ten beri geçerliliğini sürdürmektedir. Bu madde hem sivil hem de devlet uçaklarını kapsayıcı nitelikte olup, İHA'ların ancak özel bir izin verilmek suretiyle akit devletlerden birinin ülkesi üzerinden uçabileceğini hüküm altına almıştır. Yine Şikago sözleşmesinin 3. maddesi de paralel şekilde devlet hava araçlarının ancak özel bir izin ya da özel bir anlaşma yoluyla diğer akit devletlerin hava sahasının kullanılabilmesini hüküm altına almıştır. Bu hükümler egemenlik açısından hem sivil hem de devlet İHA'larının diğer devletlerin hava sahası üzerindeki uçuş serbestisini özetler niteliktedir.

Devlet hava araçlarının uçuşuna ilişkin yeni düzenlemeler yapılmamış olsa da sivil İHA'lara ilişkin düzenlemeler son yıllarda önemli gelişme kaydetmiştir. ICAO bünyesinde modern ve emniyetli bir İHA kullanım prosedürü oluşturulması hedeflenmiş ve hazırlanan metinlerde uzaktan pilotlu hava araçları ile ilgili uçuşa elverişlilik, tescil, işleten sorumlulukları, emniyet yönetimi, lisans, operasyon, komuta ve kontrol, hava alanı kullanımı konularına ilişkin düzenlemeler yer almıştır. Bölgesel olarak Avrupa'da EASA öncülüğünde İHA'lara ilişkin düzenlemeler yapılmış ve İHA'ların üretimi, uçuşu ve işleyişi konuları düzenlenmiştir. Yerel düzeyde İHA'lara yönelik düzenleme olarak ilk talimat SHGM tarafından 2013 yılında yayınlanmıştır. Daha sonra yeni talimat ve güncellemelerle hala yürürlükte olan son halini 2020 yılında almıştır. Çalışmamız açısından değinmemiz gereken husus ise talimatın devlet araçlarını kapsamadığını açıkça belirtmiş olmasıdır. Görüleceği üzere Hava hukuku normları kapsamında başka devletlerin hava sahasında İHA ve SİHA operasyonlarına ilişkin hükümler sınırlı olup bu sebeple bu operasyonları uluslararası hukukun diğer alanları çerçevesinde de değerlendirmek gerekmektedir.

Silahlı çatışmalar hukukunda ise jus ad bellum kavramı ve kuvvet kullanma yasağı önemlidir. Hem teamül hukukunda hem de BM andlaşmasında yer alan hükümlere göre devletler başka devletlere karşı kuvvet kullanmaktan kaçınmak zorundadırlar. BM andlaşmasında yer alan istisnalar haricinde karadan, havadan ya da denizden kuvvet kullanımı ve tehdidi yasaklanmıştır.

Hem hava sahası egemenliği açısından hem de silahlı çatışmalar hukuku normlarına göre İHA ve SİHA operasyonlarının izinsiz yapılması mümkün değilken fiili

³⁶⁶ Bkz; başlık 3.1.1. Hava Hukuku Düzenlemeleri

olarak dünya çevresinde birçok bölge ve ülkede bu operasyonların gerçekleşmesinin hangi hukuki dayanak ve gerekçelerle olduğu önemli bir soru işaretidir. Bu doğrultuda, uluslararası hukukta hukuka uygun olan bazı durumları incelemek gerekmektedir. Bu durumlar yukarıda bahsedilen kuvvet kullanma yasağının istisnaları çerçevesinde şekillenmektedir. Bu istisnaların başında meşru müdafaa hakkı gelmektedir. Meşru müdafaa hem teamül hukukundan hem de BM andlaşması 51. maddeden temelini almaktadır. Teamülde ve doktrinde bazı şartları haiz olan meşru müdafaa hakkının kullanılmasında yöntem, kapsam ve ölçülülük gibi konularda tartışmalar olsa da bu hakkın özü konusunda tartışma olmayıp her devlet meşru müdafaa hakkına sahiptir. Meşru müdafaa kapsamında gerçekleştirilen birçok operasyon çerçevesinde hava operasyonları da gerçekleşmektedir. Bu operasyonlarda İHA ve SİHA'lar da kullanılmaktadır. Dünya üzerinde en çok SİHA saldırısının yapıldığı Afganistan'a karşı başlatılan operasyon ABD tarafından meşru müdafaa gerekçesiyle başlatılmıştır. Harekâtın meşru müdafaa şartlarını ve kıstaslarını sağlayıp sağlamadığı hususunda tartışmalar bulunmaktadır. Ancak BM ve uluslararası toplum, Afganistan'a yapılan operasyonları desteklemiştir.

Kuvvet kullanma yasağının bir diğer istisnası ise BM kararı ile kuvvet kullanılmasıdır. BM andlaşmasının VII. bölümünde yer alan hükümlere göre BM güvenlik konseyinin uluslararası barış ve güvenliğin sağlanması için her türlü önlemi alma yetkisi bulunmaktadır. Bu yetkiye kara hava deniz kuvvetleri ile silahlı müdahale de dâhildir. Böylece kuvvet kullanma yasağının önemli biri istisnası da böylece oluşmuştur. BM andlaşmasının VII. Hükmü uyarınca birçok karar alınmış ve operasyon uygulanmıştır.

Müdahale biçimlerinden bir diğeri olan davetle müdahale, uluslararası andlaşmalarda yer bulabilen bir müdahale biçimi değildir. Yirminci yüzyılda ortaya çıkan bu doktrinde devletin meşru yönetiminin davetiyle yapılan müdahalenin uluslararası hukuka aykırılığı bulunmadığı ifade edilmektedir. Doğrudan uluslararası andlaşmalarda yer almasa da uluslararası hukukta dolaylı olarak yer bulabilen davetle müdahale biçimi, hava sahası egemenliği açısından hava hukuku normlarında açıkça yerini bulmaktadır.³⁶⁷ Davetle müdahale biçimi fiili olarak karşılaşılan bir durum olup Fransa'nın Libya

³⁶⁷ Şikago Sözleşmesi madde 3/c

müdahalesi, Rusya'nın Suriye müdahalesi ve Türkiye'nin Libya müdahalesi davetle müdahale biçimine örnek olarak gösterilebilir.

İnsancıl müdahale ve koruma sorumluluğu doktrini ise, müdahale biçimi olarak yirmi birinci yüzyılda tartışılmaya başlanmıştır. Müdahaleler istisnaları olmakla birlikte BM kararı yolu ile işletilmektedir. NATO'nun Kosova müdahalesi haricinde BM kararı ile insani sebeplere dayanan ve koruma sorumluluğuna atıf yapılan operasyonlar gerçekleşmektedir.

Başka devletlerin hava sahalarında gerçekleştirilen, hava hukuku normlarında yer bulamayan ancak uluslararası hukukta karşılığı bulunabilen bazı operasyonlar yukarıda incelenmiştir. Bu müdahale örnekleri özelinde hava sahası kullanımlarının meşruiyeti ise tartışılması gereken bir konu olmuştur. BM, uluslararası hukuk normlarının oluşması açısından en önemli kurumdur. Birçok andlaşma sözleşme ve uluslararası hukuk normu BM çatısı altında ya da desteği ile ortaya çıkmaktadır. BM andlaşması da uluslararası hukukta yer alan temel metinlerden birisi olmuştur. Kuvvet kullanma yasağı ve kuvvet kullanma yasağının istisnalarına ilişkin hükümler bu andlaşmanın çalışmamız açısından önemli kısmını oluşturmaktadır. Yukarıda birinci bölümde bahsedilen hava hukuku hükümlerinde yer bulamayan bazı hava sahası egemenliği istisnalarını açıklamamıza ışık tutmaktadır. Bunların başında BM kararı ile müdahale gelmektedir. BM kararı ile gerçekleştirilen hava operasyonları, hava hukukunda yer alan uçuş yasağının istisnasını oluşturmaktadır. Bir diğer hüküm ise meşru müdafaa hükmüdür. Temelini teamül hukukundan alan bu hak BM andlaşmasında da yerini bulmuş ve devletlere bazı şartlar altında kendisini savunma hakkı tanınmıştır. Fiili durumlarda müdafaanın meşruiyetine ilişkin tartışmalar olabilmesi sebebiyle BM kararı ile gerçekleştirilen operasyonlara nazaran net bir istisna hali oluşturmada da hakkın özüne dokunmamak adına meşru müdafaa durumu da belli şartlar altında yine hava sahası egemenliği istisnalarından birisini oluşturduğu söylenebilir.

SONUÇ

Hava sahasının hukuki rejimi, hava sahası kullanılmaya başladığından beri yaklaşık yüzyılı aşkın süredir devletlerin ve hukukçuların gündemindedir. Hava sahasının hukuki rejiminde en önemli kavram egemenlik olmuştur. Hava hukuku da egemenlik kavramı odağında şekillenmiştir. Birinci Dünya Savaşı ile pekişen egemenlik görüşüyle Paris Sözleşmesi'nde devlet hava sahasında münhasır egemen olarak tanınmıştır. Sivil uçuşlara transit geçiş gibi bazı serbestiler getirilmiştir. Havacılığın ve ticaretin daha da gelişmesiyle Şikago Konferansı'nda sivil uçuşlara yeni serbestiler tanıyan bir dizi sözleşme kabul edilmiştir. Paris sözleşmesini yürürlükten kaldırarak yerine geçen ve halen yürürlükte olan temel hava hukuku metni olan Şikago Sivil Havacılık Sözleşmesi'nde de Paris Sözleşmesi'ne benzer şekilde devletin hava sahasındaki egemenliği münhasır olarak tanınmıştır. Şikago sözleşmesi ve diğer sözleşmelerde getirilen serbestiler, egemen devletin kendi rızası ile egemenliği gereği hava sahasında başka devletlere verdiği serbestiler olup kural olarak devlet hava sahasında tam ve münhasır yetkilidir. Şikago sözleşmesinde de hüküm altına alındığı üzere devlet hava araçları, diğer devletlerin hava sahalarından özel bir izin ya da andlaşma olmaksızın uçamamaktadır. Buna ilişkin haricen imzalanmış herhangi bir serbesti andlaşması da yoktur. Devlet hava araçlarının izin almak suretiyle başka devlet hava sahalarından uçabileceği hava hukuku hükümlerinden net olarak anlaşılmaktadır.

Günümüzde ise devletlerin hava araçları ve özellikle İHA'ları, başka devletlerin hava sahalarında sıklıkla uçuş gerçekleştirmektedir. Bu uçuşların hukuki olarak hangi dayanaklarla gerçekleştirildiği sorusu çalışmamızın en önemli sorusunu oluşturmaktadır. Bu soruya cevap aramak adına öncelikle birinci bölümde yukarıda bahsedilen hava hukuku hükümleri ele alınmış ve hava sahasında egemenliğin anlamı pekiştirilmiştir. İkinci bölümde ise İHA'lar ele alınmış, gelişimi, hava araçları içerisindeki konumu,

avantajları, yoğun şekilde kullanan ülkelerin faaliyetleri ve hava sahası ihlallerinde diğer hava araçlarından bir farkı olup olmadığı konuları ele alınmıştır. 3. Bölüme gelindiğinde ise S/İHA'lara uygulanabilecek hükümleri uluslararası hukuk hükümleri içerisinde tespit ederek egemenlik ihlal eden uçuşların hukuki dayanakları ve meşruiyeti araştırılmıştır. Birinci bölümde de değinildiği üzere hava hukuku hükümlerine göre devletler hava sahalarında tam ve münhasır egemen olup başka devletlerin insanlı ya da insansız hava araçları izin almaksızın o devletin hava sahasına giremeyecektir. Hava hukuku hükümlerinde tek yol izin alınması ya da özel bir andlaşma yapılmasıdır. Bu durumlar haricinde ise hava hukuku hükümlerinde, başka devletlerin hava sahalarında gerçekleştirilen İHA operasyonlarına dayanak bulunmamaktadır.

Başka devletlerin hava sahası egemenliğini ihlal etmek suretiyle gerçekleştirilen operasyonları açıklamak için uluslararası hukukta kuvvet kullanmaya ilişkin hükümler incelenmiştir. Bu doğrultuda silahlı çatışmalar hukukunda jus ad bellum olarak da adlandırılan, kuvvet kullanma yasağının istisnaları, çalışmamıza ışık tutmuştur. BM andlaşmasında kuvvet kullanma yasağının geçerli olan net iki istisnası bulunmaktadır. Bunlar 51. maddede meşru müdafaa hakkı kapsamında kuvvet kullanılması ve 42. madde ve devamında BMGK kararı ile kuvvet kullanılmasıdır. 3. Bölümde verdiğimiz örneklerde görüleceği üzere başka devletlerin hava sahası egemenliklerini ihlal ederek gerçekleştirilen operasyonlar bu iki istisna kapsamında gerçekleşmekte ya da gerçekleştiği iddia edilmektedir.

Meşru müdafaa hakkı hem teamül hukukunda hem de BM andlaşmasında yer almaktadır. Her iki kaynakta da bazı şartları haiz olan meşru müdafaa, bu şartları sağlaması koşullarıyla meşruiyet kazanmaktadır. Hakkın kullanılmasında yöntem, kapsam ve ölçülülük gibi konularda doktrinde farklı görüşler olsa da hakkın varlığı konusunda tartışma olmayıp her devlet meşru müdafaa hakkına sahiptir. Bu hakkın uluslararası hukuka uygun olarak kullanıldığı operasyonlarda ise hava sahası egemenliğini ihlal eden İHA'ların operasyonları uluslararası hukuka uygun olacaktır.

BM Andlaşması'na göre BMGK, uluslararası barış ve güvenliğin sağlanması için her türlü önlemi alma yetkisine sahiptir. Bu yetkiye kara, hava, deniz kuvvetleri ile silahlı müdahale de dâhildir. Bu da kuvvet kullanma yasağının açık bir istisnasını oluşturmaktadır. Güvenlik Konseyinin bu yetkiyi kullanarak aldığı bir kararla

gerçekleşen operasyonlar da uluslararası hukuka uygun olup bu operasyonlarda gerçekleşecek hava sahası ihlalleri de uluslararası hukuka uygundur. Dolayısıyla yine bu operasyonlarda başka devletlerin hava sahalarında İHA kullanılması da uluslararası hukuka uygundur.

Müdahale biçimlerinden bir diğeri olan davetle müdahale, uluslararası hukukta henüz düzenlenmemiştir. Yirminci yüzyılda ortaya çıkan bu doktrinde devletin meşru yönetiminin davetiyle yapılan müdahalenin uluslararası hukuka aykırılığı bulunmadığı ifade edilmektedir. Doğrudan uluslararası andlaşmalarda yer almasa da uluslararası hukukta dolaylı olarak yer bulabilen rıza ya da davetle müdahale biçimi, hava sahası egemenliği açısından hava hukuku normlarında açıkça yerini bulmaktadır.³⁶⁸ Dolayısıyla bir devletin açık daveti ya da rızasıyla gerçekleşen operasyonlarda İHA'ların kullanılması da uluslararası hukuka uygundur.

Değerlendirilen son konu ise insancıl müdahale ve koruma sorumluluğu olmuştur. Bu doktrin, müdahale biçimi olarak yirmi birinci yüzyılda tartışılmaya başlanmıştır. İnsani müdahale, henüz kuvvet kullanma yasağının bir istisnası olarak ifade edilemeyecektir. Müdahaleler istisnaları olmakla birlikte BM kararı yolu ile işletilmektedir. NATO'nun Kosova müdahalesi haricinde operasyonlar insani sebeplere dayanan ve koruma sorumluluğuna atıf yapılan BM kararları ile gerçekleşmektedir. Uluslararası hukukta yazılı ya da örfi bir zemine oturtulduğu takdirde insani müdahale operasyonları da kendi başına meşru hale gelecek ve bu operasyonlarda gerçekleşen hava sahası ihlalleri meşru sayılabilecektir.

Neticeten özetle ifade edilebilir ki, çalışmada, başka devletlerin hava sahalarında izin almaksızın gerçekleşen operasyonlar hava hukuku normlarına göre uluslararası hukuka aykırı olmakla birlikte BM andlaşmasında yer alan bazı uluslararası hukuka uygun istisnalar olduğu sonucuna ulaşılmıştır. BM andlaşmasından ve uluslararası hukuktan anlaşılan bu istisnalar ise meşru müdafaa hakkı ve BM kararı ile müdahaledir. BM andlaşmasının 103. maddesi gereği BM andlaşması diğer andlaşmalardan üstün tutulmuş olması sebebiyle, bu istisnaların şartlarını hukuka uygun olarak sağlayan operasyonlar hava sahası egemenliği bakımından da hukuka uygun kabul edilecektir.

³⁶⁸ Şikago Sözleşmesi madde 3/c

Uluslararası hukuk hükümlerinde yeknesaklık olması açısından bir öneri getirilecek olur ise; devlet hava araçlarının diğer devlet hava sahalarında uçuşunu düzenleyen Şikago Sözleşmesi'nin 3. maddesine “BM andlaşmasının getirdiği yükümlölükler saklı kalmak kaydıyla” gibi bir ibare eklenebilecektir. İlgili maddeye bu veya benzer bir ibarenin eklenmesiyle Şikago sözleşmesi BM andlaşması ile çelişki içerisinde olmayacaktır.



KAYNAKÇA

- Aaronson, Michael, Syria and the Crisis of Humanitarian Intervention, in “Into the Eleventh Hour R2P, Syria and Humanitarianism in Crisis” ed .Joe Landry, E-International Relations Bristol, 2014 57-61
- Acar, Zeynep Selin, Doktrinleşme Sürecindeki İnsani Müdahale: Nato’nun Kosova Müdahalesi ve Koruma Sorumluluğu Kavramı, *Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi* 6/ 1, (2015) 113-131,
- Acer, Yücel ve İbrahim Kaya, Uluslararası Hukuk Temel Ders Kitabı İngilizce Özetli, Ankara: Seçkin Yayınları, 2019
- Airports Council International, (Erişim Tarihi: 30.12.2021) <https://aci.aero/>
- Ak, Tarık ve Tekin Avaner, Silahlı İnsansız Hava Araçlarının Uluslararası Alanda ve İç Güvenlikte Sevk ve İdaresine İlişkin Hukuki Saptamalar, *Savunma Bilimleri Dergisi*, 18-2/ 36. (2019)
- Akipek, Ömer İlhan, Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu, Ankara: AÜHF Yayınları, 1959
- Akkutay, Berat Lale, Uluslararası Hukukta Sivil Ve Devlet Hava Aracı Ayrımı, TAAD, 8/31 (2017), 315-348
- Aksar, Yusuf, Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk II, Ankara: Seçkin Yayınları, 2019
- Albayrak, Gökhan ve Adem Özer, Davetle Müdahalenin Geçerliliği Açısından Afrika Kıtasındaki İki Zıt Örnek: Mali Ve Gambiya, *Sosyal Bilimler Dergisi*, 5/26, (2018), 307-322
- Altun, Çağlar, *Silahlı / İnsansız Hava Aracı Sistemleri Hukuku*, Ankara: Adalet Yayınevi, 2021
- Anadolu ajansı, “Sinirlioğlu, BMGK’de 'Zeytin Dalı Harekâtı’nı anlattı” <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/sinirlioglu-bmgkde-zeytin-dali-harekatini-anlatti/1042805#>
- Aral, Berdal, *Uluslararası Hukukta Meşru Müdafaa Hakkı*, Kırıkkale: Siyasal Kitabevi, 1999
- Aslan, Gündüz, Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar, Ankara, Beta, 2003
- Bal, Ali, Uluslararası Hava Hukuku (Hava Sahasının Hukuki Rejimi), Ankara: Seçkin Yayınları, 2019
- Baykartech, Bayraktar Kızılçelma (Mius), (Erişim Tarihi: 03.02.2022) <https://baykartech.com/tr/muharip-insansiz-ucak-sistemi/>
- BBC News Türkçe, “Reuters: Libya, Türkiye’den resmen askeri destek istedi” (erişim tarihi: 25.10.2021) <https://www.bbc.com/turkce/haberler-turkiye-50916844>
- Belbez, Hikmet "Hava Hukuku Konusu ve Mahiyeti". *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 2/4 ,(1945)
- Beyoğlu, Cem Ümit, Kuvvet Kullanma Yasağı Kapsamında Devletlerin Bireysel Meşru Müdafaa Hakkı, Ankara: Seçkin Yayınları, 2018
- Bilsel, Cemil, Milletlerarası Hava hukuku, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1948
- Bir Gün, “Libya’da Sivil Katliam” <https://www.birgun.net/haber/libya-da-sivil-katliam-57702>

- Bourbonniere, Michel ve Louis Haeck, *Military Aircraft and International Law*: Chicago Opus 3 *Journal of Air Law and Commerce*, 66 / 3 (2001)
- Bozkurt, Enver, *Uluslararası Hukukta Kuvvet Kullanımı*, Ankara: Asil Yayın Dağıtım, 2007
- Bradley, Martha Magdalena, *Drones And The Chicago Convention: An Examination Of The Concepts Of Aerial Sovereignty, The War On Terror And The Notion Of Self-Defence In Relation To The Chicago Convention*, Eisenhower: ProQuest LLC, 2015
- Brooks, Rosa, *Drones And The International Rule Of Law, Ethics & International Affairs*, 28, No. 1 (2014), Pp. 83-103
- Bruno Giordano, Antoniazzi Ronconi, Thaïs Jessinski Batista and Victor Merola, *The Utilization Of Unmanned Aerial Vehicles (UAV) For Military Action In Foreign Airspace, Ufrgs Model United Nations, Disarmament and International Security Committee*, V.2, 2014 P. 137-180
- BT Selem, “Fatalities: All Data” <https://statistics.btselem.org/en/all-fatalities/by-date-of-incident?section=overall&tab=overview>
- Byman, Daniel. “Why Drones Work: The Case for Washington’s Weapon of Choice.” *Foreign Affairs* 92, no. 4 (2013): 32–43.
- Ceran, Ahmet, *Silahlı Çatışmalar Kapsamında İnsansız Hava Aracı Kullanımının Uluslararası Hukuktaki Yeri*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Harp Akademileri Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, 2014.
- Cooper, John Cobb, and Ivan A. Vlasic. 1968. *Explorations in Aerospace Law : Selected Essays, 1946-1966*. Montreal: MQUP. (<http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=e000xtr&AN=930563&lang=tr&site=eds-live>.)
- Coyne, Christopher J., and Abigail R. Hall. “The Drone Paradox: Fighting Terrorism with Mechanized Terror.” *The Independent Review* 23, no. 1 (2018): 51–67.
- Çağa, Tahir; *Hava Hukuku*, C1, Genel Kısım, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1963,
- Çakan, Seher, *Uluslararası Hukuk Bağlamında Silahlı İnsansız Hava Araçları Ve Hukuki Düzenlemeleri*, *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, 10/37, 2019
- Davis, Lynn E., Michael J. McNerney, James Chow, Thomas Hamilton, Sarah Harting, and Daniel Byman. *Armed and Dangerous? UAVs and U.S. Security*. California: RAND Corporation, 2014
- Diederiks-Verschoor, I. H. Ph, I. *An Introduction to Air Law*, Netherlands: Kluwer Law International, 2012
- Dikmen, Mustafa, *İnsansız Hava Aracı (İHA) Sistemlerinin Hava Hukuku Bakımından İncelenmesi*, *Savunma Bilimleri Dergisi*, 14/ 1, (2015) 145-176
- Dinstein, Yoram, *War, Aggression and Self Defence*, Cambridge: Cambridge University Press, 2011
- Dünya, “Akar: Harekât meşru müdafaa”, <https://www.dunya.com/gundem/akar-harekat-mesru-mudafaa-haberi-399490>
- European Aviation Safety Agency, Opinion No 01/2018, Introduction of a regulatory framework for the operation of unmanned aircraft systems in the ‘open’ and ‘specific’ categories <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/-Opinion%20No%2001-2018.pdf>

- European Civil Aviation Conference, Erişim Tarihi:30.12.2021, <https://www.ecac-ceac.org/about-ecac>
- European Union Aviation Safety Agency, Regulations, Erişim Tarihi: 30.12.2020 <https://www.easa.europa.eu/regulations#regulations-basic-regulation>
- Feroz, Emran, Foreign, policy, Death by Drone: America's Vicious Legacy in Afghanistan, <https://foreignpolicy.com/2020/03/27/afghanistan-drones-america-legacy-taliban/>
- Frank, Thomas M., Terrorism and the Right to Self Defense, *American Journal of International Law*, Cambridge University Press, 95/4 (2001)
- Freedman, Lawrence, Military Power and Political Influence, *International Affairs* (Royal Institute of International Affairs 1944-), Vol. 74, No. 4 (1998) 763-780
- Gemici, Eser ve Yeřiller, Mehmet, Hava Hukukunun Hukuk Düzeni İçerisindeki Yeri, Yapısı ve Özellikleri, *Journal of Aviation*, 1/2,
- Göknıl, Mazhar Nedim, Hava Hukuku Notları, İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1947
- Grotius, Hugo (çev), Savaş ve Barış Hukuku, Ankara Üniversitesi Basımevi 1967, s 439.
- Hodgkinson, David and Rebecca Johnston, *Aviation Law and Drones; Unmanned Aircraft and the Future of Aviation*, (New York: Rautledge, 2008)
- Hobe, Stephan, Sovereignty As A Basic Concept Of International Law And A Core Principle Of Air Law, pp, In: Behind and Beyond the Chicago Convention The Evolution of Aerial Sovereignty editör Pablo Mendes de Leon and Niall Buissing, Kluwer Law International B.V 2019, 35-44
- International Air Transport Association, Members, Erişim Tarihi: 30.12.2021 <https://www.iata.org/en/about/members/>
- International Civil Aviation Organization, Tokyo Sözleşmesi 2014 Protokolü, Erişim Tarihi: 28.12.2020, https://www.icao.int/secretariat/legal/Docs/Final_act_mu.pdf
- International Civil Aviation Organization, Uluslararası hava Servisleri Transit Anlaşması, Erişim Tarihi: 28.12.2021 https://www.icao.int/secretariat/legal/-list%20of%20parties/transit_en.pdf
- International Civil Aviation Organization, doc. 4411, (Erişim Tarihi: 29.12.2020) https://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/Assembly%201st%20Session/A1_p45.djvu
- International Civil Aviation Organization, Havana Convention, Erişim Tarihi: 30.12.2020, https://applications.icao.int/postalhistory/1928_the_havana_convention.htm
- James, Gregory K, "Unmanned Aerial Vehicles and Special Operations: Future Directions", (Yüksek Lisans Tezi, Monterey California Naval Postgraduate School, 2000)
- Johnson, D.H.N., Rights In Airspace, Manchester University Press, 1965
- Joint Air Power Competence Centre, Strategic Concept of Employment for Unmanned Aircraft Systems in NATO, (Kalkar) https://www.japcc.org/wp-content/uploads/UAS_CONEMP.pdf
- Kadıoğlu, İ. Aytaç, "Zeytin Dalı Harekâtı: Türkiye'nin Suriye'ye Sınır Ötesi Operasyonu ve Meşru Müdafaa Hakkı" Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, /41, (Denizli 2020)., s.210-227

- Kaiser, Stefan A, "Legal Aspects of Unmanned Aerial Vehicles" Zeitschrift fur Luft- und Weltraumrecht - German Journal of Air and Space Law 55/ 3 (2006): 344-363
- Kenny, Co'Man and Sea'N Butler, "The Legality Of 'Intervention By Invitation' In Situations Of R2P Violations", *International Law And Politics* 51/135, (2009),
- Kırdım, Şahin Eray, Uluslararası Hukukta davet İle Müdahale Örneği: Rusya'nın Suriye'ye müdahalesi, *Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1/1, (2017) 179- 190
- Herold Koh, The Obama Administration and International Law, (Erişim Tarihi: 20.03.2022) <https://2009-2017.state.gov/s/l/releases/remarks/139119.htm>
- Kurt, Şenol ve Oğuzhan Ün, İnsansız Hava Araçları (İha) Üzerine Hava Hukuku Açısından Bir Değerlendirme, *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 10/ 2, (2015)
- Kurt, Şenol, Silahlı İnsansız Hava Araçları Kullanımında Karşımıza Çıkan iki Kavram: hedefleyerek Öldürme ve Meşru Müdafaa, *Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 10/ 129-130 (2015) 247-267
- Meray, Seha L, Uzak ve Milletlerarası Hukuk, Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi, 1964
- Milde, Michael, International Air Law and ICAO, Utrecht: Eleven International Publishing, 2016
- New America, How We Become a World of Drones, <https://www.newamerica.org/-international-security/reports/world-drones/introduction-how-we-became-a-world-of-drones/>
- Nation Master, "Military > Gulf War Coalition Forces: Countries Compared" <https://www.nationmaster.com/country-info/stats/Military/Gulf-War-Coalition-Forces>
- Nolte, Georg, Intervention by Invitation, Max Planck Encyclopedia of Public International Law (2010), parag 18.
- O'Donnell, Daniel, International Treaties Against Terrorism And The Use Of Terrorism During Armed Conflict And By Armed Forces, *International Review of Red Cross*, 88/864 (2006), 854-855
- Official Journal of the European Union, L 152/1 Commission Delegated Regulation (Eu) 2019/945, Erişim Tarihi EUR-Lex - 32019R0945 - EN - EUR-Lex (europa.eu)
- Official Journal of the European Union, L 152/45 Commission Implementing Regulation (Eu) 2019/947, Erişim Tarihi EUR-Lex - 32019R0947 - EN - EUR-Lex (europa.eu)
- Oktay, Tuğrul, A Review Of Tactical Unmanned Aerial Vehicle Design Studies, *The Eurasia Proceedings of Science, Technology, Engineering & Mathematics*, 1/1 (2017) 30-35
- Okur, Derya Aydın, *Uluslararası Hukuk Açısından İnsansız Hava Araçlarıyla Gerçekleştirilen Saldırıları*, Ankara: Turhan Kitabevi, 2016
- Öğütçü, Büşra, Meşru Müdafaa Hakkı Kapsamında Afganistan'a Yapılan Müdahalenin Hukuki Geçerliliği, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi, 2015.

- Özbey, Bışar, *Uluslararası Hukuk Bakımından Silahlı İnsansız Hava Araçlarının Silahlı Çatışmalarda Kullanılması*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Beykent Üniversitesi, 2019.
- Özdan, Selman, *The Human Rights Challenge to Immunity in International Law*, Cham: Palgrave MacMillan, 2022
- Özdan, Selman ve Beydüz, Büşra, Uluslararası Hukukta Salisbury Olayının İncelenmesi, *Public and Private International Law Bulletin*, 42 / 1, (2022), 27-52.
- Özdemir, Levent, Dağlık Karabağ Meselesinde Değişen Gidişat Ve Türkiye'nin Rolü, *Birey ve Toplum Sosyal Bilimler Dergisi*, 11 (2), (2021). 81-107.
- Pablo Mendes de Leon and Benjamyn Ian Scott, "An Analysis of Unmanned Aircraft Systems Under Air Law" içinde, *Drones & Unmanned Aerial Systems: Legal & Social Implications for Security & Surveillance*, Editör Ales Zavrsnik Almanya, Springer, 2016
- Paust, Jordan J., Permissible Self-Defense Targeting and the Death of Bin Laden, *Denver Journal of International Law & Policy* 39/4 (2011)
- Pejic, Jelena, Extraterritorial targeting by means of armed drones: Some legal implications, *International Review of the Red Cross*, Page 1 of 40. 2015
- Reçber, Sercan, İnsancıl Müdahale ve Koruma Sorumluluğu, (On İki levha, İstanbul, 2016),
- Shaw, Malcolm, Uluslararası Hukuk, çev İbrahim Kaya, (Ankara: Türkiye bilimler Akademisi, 2018)
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, İnsansız Hava Aracı Sistemleri Talimatı, (Erişim tarihi: 14.06.2021) http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik-/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/2020/SHT-IHA_Rev-04.pdf
- Silahlı Çatışma Hukuku ile İlgili Uluslararası Hukuk Metinleri*, (Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2010) 119-140
- Sorgucu, Ayhan, Hava ve Uzay Hukuku, Adalet Yayınevi, 5. Baskı, Ekim 2019
- Sur, Melda, *Uluslararası Hukukun Esasları*, Gözden Geçirilmiş 13. Baskı, Beta Yayınları 2019
- Şentuna, Tarık, Libya Askeri Müdahalesinin Uluslararası Hukuka Uygunluğu ve Koruma Sorumluluğu Kavramı Çerçevesinde Meşruiyeti, *Milletlerarası Münasebetler Türk Yıllığı*, 50/1 (2019), 215-239
- Şerif, Rıfat, Hava Hukuku, Akşam Matbaası, İstanbul 1934
- Telli, Azime, İnsani Müdahaleden Koruma Sorumluluğuna Geçiş: Eski Sorun, Yeni Kavram, *NEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 1 (2012)
- The International Federation of Air Line Pilots' Associations, Erişim Tarihi: 30.12.2020, <https://www.ifalpa.org/>
- The Bureau of Investigative Journalism, Strikes in Afghanistan, https://www.thebureauinvestigates.com/projects/dronewar/charts?show_casualties=1&show_injuries=1&show_strikes=1&location=afghanistan&from=2015-1-1&to=now
- Truxal, Steven (2019) Airspace Sovereignty in the Chicago Regime: A Reality Check, pp 291-303, In: Behind and Beyond the Chicago Convention The Evolution of Aerial

- Sovereignty (Eds Pablo Mendes de Leon and Niall Buissing), Kluwer Law International B.V, p, 35
- Tunç, Abdullah, Uluslararası Hukukta Davetle Müdahale, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, 2015
- Türk Dil Kurumu, *Güncel Türkçe Sözlük*, Erişim tarihi 30.11.2020, https://sozluk.gov.tr/Türk_hukuk_Lügati, Başbakanlık Basımevi, Ankara 1991
- United Nations Peacekeeping, “Where We Operate” <https://peacekeeping.un.org/en/where-we-operate>
- United Nations Security Council, Resolution 687, (Erişim Tarihi: 25.01.2022) <http://unscr.com/en/resolutions/678>
- United Nations Security Council, Resolution 1973, (Erişim Tarihi: 25.01.2022) ([https://www.undocs.org/S/RES/1973%20\(2011\)](https://www.undocs.org/S/RES/1973%20(2011)))
- United Nations Security Council, 20 November 2015 Resolution 2249 (2015), (Erişim Tarihi: 25.01.2022) [https://undocs.org/pdf?symbol=en/S/RES/2249\(2015\)](https://undocs.org/pdf?symbol=en/S/RES/2249(2015))
- United Nations General Assembly, “Resolution 3314” [https://undocs.org/en/A-RES/3314\(XXIX\)](https://undocs.org/en/A-RES/3314(XXIX))
- Ward, D.W.S. The law of Military Aircraft in War and Peace, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Institute of Air and Space Law, McGill Universtiy, 1970.
- Watson Institute International &Public Affairs/ Brown University, “U.S. Costs To Date For The War In Afghanistan 2001-2021” <https://watson.brown.edu/-costsofwar/files/cow/imce/figures/2021/Human%20and%20Budgetary%20Costs%20of%20Afghan%20War%2C%202001-2021.pdf>
- Vogel, Ryan J. “Drone warfare and the law of armed conflict”. *Denv. J. Int’l L. & Pol’y* 39 (2010): 101.
- Yakut, Selma, *İnsani Müdahale ve Koruma Sorumluluğu Yaklaşımları: Meşruiyet Sorunu Bağlamında Bir Değerlendirme*, (Atlas Akademi, Konya, 2021)
- Yılmaz, Esat Mahmut, Uluslararası Hukukta Saldırı Suçu, , (Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2011)
- Zegart, Amy, Cheap fights, credible threats: The future of armed drones and coercion, *Journal of Strategic Studies*, 43:1, 6-46, (<https://doi.org/10.1080/01402390-2018.1439747>) (2020)