

## **İNSANSIZ HAVA ARAÇLARI (İHA) ÜZERİNE HAVA HUKUKU AÇISINDAN BİR DEĞERLENDİRME**

*Şenol KURT\**

*Oğuzhan ÜN\*\**

### **ÖZET**

Bilişim alanındaki teknolojik yenilikler, yapay zekâ ve mekatronik konusunda son yıllarda meydana gelen hızlı gelişmeler, insansız sistemleri bir bilim kurgu konusu olmaktan çıkarmış ve 21'inci yüzyılın muharebe alanına sokmuştur. Bu sistemler içinde öne çıkanlardan birisi ise İnsansız Hava Araçları (İHA)'dır.

Başlangıçta; keşif, gözetleme ve gerçek zamanlı görüntü istihbaratını sağlayabilme amaçlı kullanılırken; günümüzde sosyal hayatın birçok dalından silahlı harekât icra eden İHA'lara kadar çok geniş bir spekturumda görevler icra eden İHA'lar bulunmaktadır. Ancak İHA'ların insanlı sistemden farklı olmaları nedeniyle kullanımında ve uygulamada bazı sorunlar yaşanabilmektedir. Bu sorunların başında hukuki problemler gelmektedir.

Bu kapsamda, konunun hukuki boyutunu hava hukuku ve insancıl hukuk ele almak mümkündür. Bu çalışmada konu sadece hava hukuku açısından ele alınmış olup kullanım alanı her geçen gün artan İHA'lara ilişkin hukuki boşlukların detaylı bir şekilde belirlenmesinin bir gereklilik olduğu ifade edilmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** İnsansız Hava Aracı, İnsan Hakları, Hava Hukuku, İHA Statüsü, Hava Trafik Kontrolü.

### **ABSTRACT**

Technological innovation in the field of informatics, artificial intelligence and rapid developments occurring in the recent years in mechatronics have been ceases unmanned systems to be a subject of science fiction and put them into the battlefield of this century. Those that stand out in these systems are Unmanned Aerial Vehicles (UAV).

In the beginning, it was used for reconnaissance and surveillance and for its ability to provide real-time video intelligence but today, UAVs are being used in

---

\* Deniz Harp Akademisi, kurtssenol@gmail.com.

\*\* Deniz Harp Akademisi, oguzhanun@hotmail.com.

wide spectrum from many branches of social life to attaching to the targets. However, because of structural differences there are some difficulties for the UAVs use unlike the manned aircrafts. Law problems are the biggest challenges in these difficulties.

In this context, it is possible to discuss the legal status of the subject in two basic framework: air law and human rights. In this study, just air law is discussed and it is stated that there is a need to determine UAVs growing legal gaps in details.

**Keywords:** Unmanned Air Vehicle, Human Rights, Air Law, Status of UAVs, Air Traffic Control.

## 1. GİRİŞ

Teknolojik gelişmelere paralel olarak İnsansız Hava Araçları (İHA) askeri alanlardan, sivil hayattaki uygulamalara kadar çok geniş bir görev spektrumunu içerisinde çok farklı alanlarda kullanılmakta ve her geçen gün kullanım alanları daha da artmaktadır.<sup>1</sup>

İHA'lar en basit tabirle içinde insan olmayan, uzaktan kumanda ile yönlendirilebilen veya otonom olarak kendisini yönlendiren ya da her ikisi bir arada işleyebilen, faydalı yükleri ana gövdesine yüklenip çıkarılabilen ve görev sonunda geri dönerek iniş yapabilen araçlardır.<sup>2</sup> Bu sistemlere yönelik olarak zaman içerisinde insansız uçuş sistemleri, insansız hava aracı sistemleri gibi bazı eksikliklerin önüne geçmek için çok farklı isimlendirmeler yapılsa da halk arasında yaygın kullanımı İHA'dır.

Bu kadar yaygın kullanım alanı olan İHA'ların farklı ihtiyaçları ve kullanımları karşılamak maksadıyla çok farklı sınıfları bulunmaktadır. Uluslararası literatürde genel kabul görmüş bir sınıflandırma şekli olmamakla birlikte, kullanım amacından teknik imkân kabiliyetlerine kadar çok farklı özelliklere göre İHA sınıflandırmaları yapılmasına rağmen çoğunlukla İHA'nın azami kalkış ağırlığı ve görev yaptığı azami irtifa esas alınmaktadır. Yapılan sınıflandırmada öncelikli olarak ağırlık esas alınmakta müteakiben ağırlık kriteri İHA'nın azami irtifasına göre tekrar sınıflandırmaya tabi tutulmaktadır.<sup>3</sup> Söz konusu kategoriler, farklı görüş açıları ve kullanım alanlarına sahip birimlerin müşterek bir çatıda birleşmesini ve ortak bir dil kullanılmasını sağlamakta, bilgi paylaşımı sürecini kolaylaştırmaktadır.

**Tablo 1:** İHA Sınıflandırması

Seviyesi	Kategori	Azami İrtifa	Menzil
Birinci Seviye (150 kg'dan az)	Mikro <2 kg	200 feet AGL	5 km
	Mini (2-20 kg)	3.000 feet AGL	25 km
	Küçük >20 kg	5.000 feet AGL	80 km
İkinci Seviye (150 - 600 kg)	Taktik	22.000 feet MSL	200 km
Üçüncü Seviye (600 kg'dan fazla)	Operatif	45.000 feet MSL	Limitsiz
	Stratejik	65.000 feet MSL	Limitsiz
	Muharip	65.000 feet MSL	Limitsiz

**Kaynak:** İngiltere Savunma Bakanlığı Joint Doctrine Note 2/11, 2011:18

<sup>1</sup> DWONKIN Anthony, "Drones and Targetted Killing: Defining a Europe Position", European Council on Foreign Relations, London, 2013, s.2-3.

<sup>2</sup> PAKKAN, B. ve ERMİŞ, M. (2010), "İnsansız Hava Araçlarının Genetik Algoritma Yöntemiyle Çoklu Hedeflere Planlanması", Havacılık ve Uzay Teknolojileri Dergisi, 4.(3), 2009, s.78.

<sup>3</sup> EHREDT Dave, "NATO - Joint Air Power Competence Centre", 2010-2011 UAS Yearbook - UAS: The Global Perspective, 8. Baskı, 2010, s.61.

İHA faaliyetleri, temel havacılık mantığı çerçevesinde insanlı hava araçları ile birçok yönden benzerlik göstermektedir. Bu benzerlikler; yetişmiş ve eğitilmiş personel ihtiyacını, hava sahası entegrasyonu, bakım/idame, muhabere, lojistik destek ihtiyacını ve eğitim konularını kapsamaktadır.

Bunun yanında, irtifa ve hızdan kaynaklı basınç, ısı ve “g kuvveti” gibi olumsuz faktörlerden etkilenmemesi, üstün bir manevra yeteneği, pilotların yorgunluğu sebebiyle ortaya çıkan sınırlı uçuş süresi probleminin İHA’lar için söz konusu olmaması daha doğru bir ifade ile sınırlı olarak bu hususun ortaya çıkması da önemli bir üstünlük olarak karşımıza çıkmaktadır.<sup>4</sup>

İHA’larda iletişimin ve veri akışının elektro manyetik spektrum kullanımı açısından dış müdahalelere açık olması sistemin temel zafiyet noktalarından birisidir. Diğer yandan, İHA’ların kontrolü kapsamında hava sahası entegrasyonu, insanlı sistemlere göre hislerin ikinci planda kalması ve hukuki problemler temel kısıtlar arasında yer almaktadır.

Bu noktada sınırlılıkların başında gelen konu İHA kullanımındaki hukuki problemlerdir. İHA’ların kullanımında hem hava hukuku açısından hem de insan hakları açısından ele alınması ve açıklığa kavuşturulması gereken birçok konu bulunmaktadır.

## 2. İHA’LAR İLE İLGİLİ HUKUKİ DÜZENLEMELER VE İHA’LARIN HUKUKİ STATÜSÜ

Her geçen gün kullanımı artan İHA’lara yönelik uluslararası hukukta özel bir düzenleme mevcut değildir. İHA’lar, devlet uygulamaları açısından bakıldığında genel olarak uçak gibi kabul edilmektedir. Konuya ilişkin olarak İHA’ları dünyada en etkin olarak kullanan ülkelerden biri olan ABD, Savunma Bakanlığı tarafından yayımlanan genelge ile, İHA’nın uçak olarak kabul edilmesine yönelik bir düzenleme yapmıştır.<sup>5</sup> Konuya ilişkin genel eğilimin bu yönde olduğu söylenebilir. Dolayısıyla, silahlı İHA’nın başka bir ülkenin hava sahasını kullanma durumu genel itibari ile askeri uçağın kullanımından farksız görünmekte, her iki durumda da izinsiz kullanım halinde hava sahasının ve egemenlik haklarının ihlali söz konusu olmaktadır. İHA’ların sıklıkla gündemde yer almasının esas sebebi ise, terörizm kapsamında icra edilen harekât<sup>6</sup> ve bu durum karşısın-

<sup>4</sup> HAZELTO Jacqueline L., “Drones: What Are They Good For?”, Parameters 42(4)/43(1) Winter-Spring 2013, s.31.

<sup>5</sup> Direktif Numarası 4540.1 “Uluslararası Hava Sahasının ABD Askeri Uçakları ve Füzeleri Tarafından Kullanılması-Use of International Airspace by U.S. Military Aircraft and for Missiles (2007)”, <http://www.dtic.mil/whs/directives/corres/pdf/454001p.pdf>. (Erişim Tarihi: 19.02.2016).

<sup>6</sup> Afganistan, Pakistan ve Yemen’de ABD tarafından icra edilen silahlı İHA operasyonları gibi

da ortaya çıkan insan hakları çerçeveli tepkileri karşılayacak bir organizasyon/mekanizmanın bulunmamasıdır.

Diğer yandan, özellikle askeri İHA'lara yönelik imzalanmış herhangi bir anlaşma, sözleşme ya da bir çalışma söz konusu değildir.<sup>7</sup> Bu konuda hâlihazırda yürürlükte olan düzenlemelerin tamamı esas itibari ile sivil hava araçlarına ve sivil uygulamalara yöneliktir.

Ancak, genel bir değerlendirme yapabilmek ve uluslararası anlaşmaları ortaya koymak maksadıyla; konunun hava hukuku ile insan hakları açısından iki başlık altında incelenmesi önem arz etmektedir. Özellikle silahlı İHA'lar için insan hakları ve insancıl hukuk konuları ön plana çıkmakta, İHA'lara yönelik askeri hususlara ilişkin yapılabilecek değerlendirmeler ve ele alınabilecek uluslararası metinler çoğunlukla insan hakları ve insancıl hukuk konuları üzerine odaklanmaktadır.<sup>8</sup>

### 3. HAVA HUKUKU AÇISINDAN DÜZENLEMELER

Hava hukukunun kaynaklarını, çok taraflı veya ikili anlaşmalar, uluslararası hukukun genel prensipleri ve örf adet hukuku oluşturmaktadır. Burada belirtilen tüm düzenlemeler sivil havacılıkla ilgilidir. Askeri konulara ilişkin hususlar daha çok ülkeler arasındaki ikili anlaşmalar ile yürütülmektedir. Bu anlamda bir devletin diğer devlet/devletlerin toprakları üzerinde askeri faaliyetlerini düzenleyen genel kabul görmüş uluslararası bir antlaşma/sözleşme/düzenleme hâlihazırda mevcut değildir.

#### a. Uluslararası Düzenlemeler

Devletin hava sahası üzerinde egemenlik hakkına sahip olduğu günümüz pozitif hukukunda yer almaktadır.<sup>9</sup> Hava sahasında cereyan eden faaliyetlerden en önemlileri arasında yer alan ve ticaret konusunu da yakından ilgilendiren hava ulaştırması ve telekomünikasyon, iki veya çok taraflı antlaşmalarla, kısmen bir düzene bağlanabilmiştir.

<sup>7</sup> BLANK Laurie R., "After 'Top Gun': How Drone Strikes Impact the Law of War", U. PA. J. INT'L L., Vol 33, No 3, 2012, s.675-676.

<sup>8</sup> KURT Şenol, "İnsansız Hava Araçları (İHA) ve İHA'ların Deniz Harekât Ortamında Kullanımı", III. Ulusal Havacılık Teknolojileri ve Uygulamaları Kongresi, İzmir, 2015, s.5-6.

<sup>9</sup> Birleşmiş Milletler Anlaşması madde 2 paragraf 4, "Tüm üyeler, uluslararası ilişkilerinde gerek herhangi bir başka devletin toprak bütünlüğüne ya da siyasi bağımsızlığa karşı, gerek Birleşmiş Milletlerin Amaçları ile bağdaşmayacak herhangi bir biçimde kuvvet kullanma tehdidine ya da kuvvet kullanılmasına başvurmadan kaçınırlar." hükmünü ifade etmektedir. Bu paragraf her ne kadar esas olarak kuvvet kullanımını ve kuvvet kullanma tehdidini yasaklayan hükümleri içerirse de dolaylı olarak ülkesel egemenliği ve siyasi bağımsızlığı koruma altına almaktadır.

7 Aralık 1944 tarihli Şikago Konferansı sonunda imzalanan Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi ve ekleri ile sivil hava araçlarının hava sahasını kullanımı hakkında düzenlemeler getirilmiştir.<sup>10</sup> Türkiye, bu sözleşmeyi 6 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı kanun ile onaylamıştır. Devlet hava araçlarının<sup>11</sup> diğer ülkelerin hava sahasındaki faaliyetleri izin alınması koşuluna bağlanmıştır.<sup>12</sup>

Sözleşmede İHA'yı kapsayan bölüm Pilotsuz Hava Nakil Vasıtaları başlığı altında madde 8'de ele alınmıştır. Bu madde "*Pilotsuz uçabilen hava nakil vasıtaları ancak hususi salahiyet verilmiş olmak ve bu salahiyet hükümlerine riayet etmek şartıyla Akit Devletlerden birinin ülkesi üzerinden uçabilir. Akit Devletlerden her biri pilotsuz uçabilen böyle bir nakil vasıtasının sivil, hava nakil vasıtalarına açık olan sahalardaki uçuşunu sivil nakil vasıtalarına tehlike teşkil etmeyecek şekilde kontrol etmeyi taahhüt eder*"<sup>13</sup> hususunu belirtmektedir. Buna rağmen İHA'lardaki başta askeri maksatlı kullanım olmak üzere kontrolü konularındaki hususlar ele alınmamıştır.<sup>14</sup>

Diğer yandan, Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin 12'nci maddesi, Sözleşme ilkelerine uygun olarak koyulacak kurallara uyulması gerektiğini bildirmektedir. Dolayısıyla, Sözleşme kapsamında gerçekleştirilen düzenlemeler ve bunlara uygun olarak kullanılacak yetkiler sivil hava araçları için bağlayıcıdır. Sözleşmenin devlet hava araçları için geçerli olmadığı kabul edilmiştir.<sup>15</sup> Buna karşılık, Sözleşmenin 3'üncü maddesinin d) fıkrasında devlet hava araçlarının da sivil hava araçları için düzenlenen uçuş güvenliğini bozmaları gerektiği kabul edilmektedir.<sup>16</sup> Bu maddeden yola çıkılarak üzerinde önemle durulması gereken nokta askeri uçakların seyrüsefer güvenliği açısından sivil düzenlemelere uyması gerekliliğidir. Bu bağlamda askeri İHA'lara yönelik düzenlemelerde, bu hususun göz önünde bulundurulması önem arz etmektedir.

<sup>10</sup> CAVAKLI Serkan, "Uluslararası Hava Hukuku", Hukuk Gündemi Dergisi, 2013, s.100.

<sup>11</sup> Şikago Sözleşmesi madde 3 b: "Askerî, Gümrük ve Zabıta hizmetlerinde kullanılan hava nakil vasıtaları Devlet hava nakil vasıtası sayılır."

<sup>12</sup> TOLUNER Sevin, Milletlerarası Hukuk Dersleri Devletin Yetkisi, Beta Yayınları, 5.Baskı, İstanbul,1996, s.43.

<sup>13</sup> BOZKURT Enver, Türkiye'nin Uluslararası Hukuk Mevzuatı, Nobel Yayınevi, 2.Baskı, Ankara, 1999, s.246.

<sup>14</sup> KOCAMAN Yusuf, İHA, Silahlı İHA Teknolojisindeki Gelişmeler ve Gelecek Öngörüsü, İHA Kullanımının Uluslararası Hukuk Bağlamında Yaratabileceği Etkilerin İncelenmesi, Yüksek Sevk ve İdare Akademisi, Bitirme Tezi, İstanbul, 2014, s.27.

<sup>15</sup> Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi Madde 3 a: Bu konvansiyon yalnız sivil hava nakil vasıtalarına kabili tatbik olup devlet hava nakil vasıtalarına tatbik olunmaz.

<sup>16</sup> Akit Devletler, devlet hava nakil vasıtaları için nizamlar vazederken sivil hava nakil vasıtalarının seyrüseferinin emniyetini göz önünde bulundurmaya taahhüt ederler.

27 Ekim 1952 tarihli Yabancı Hava Araçlarının Yeryüzünde Üçüncü Kişilere Verdikleri Zarara Dair Konvansiyon, uçuş durumundaki bir hava aracının yeryüzünde<sup>17</sup> neden olacağı zararın tazminini kolaylaştırmak ve doğacak sorumluluğu sınırlayacak kuralların kabulünü sağlamak amacıyla akdedilmiştir.<sup>18</sup> Türkiye'nin imzalamadığı konvansiyon hâlihazırda yürürlükte olmasına rağmen uygulamada yeterli ilgiyi görmemiştir. Bu konvansiyonun yerine geçmesi amacıyla Montreal'de toplanan diplomatik konferansta "Hava Araçları Tarafından Üçüncü Şahıslara Verilen Zararların Tazmini" hakkında konvansiyon imzalanmıştır.<sup>19</sup> Bu konvansiyon bağlamında önem arz eden husus İHA'ların yaşayacağı herhangi bir kaza kırım durumunun olası etkileri ve vereceği zarara ilişkin hususlardır.

Konu telsiz yayınları açısından incelendiğinde ise iki önemli hukuksal sorunla karşılaşmaktadır. Bunlardan birincisi yayın sırasında frekans dilimlerinin kullanımını düzenlemek ve bunlara zarar veren parazitleri ortadan kaldırmak, ikincisi korsan yayın ile bir devlet ülkesine yönelik yasadışı radyo ve televizyon yayınları yapmaktır. Uluslararası Telekomünikasyon Birliği kurucu anlaşmasında birinci sorunla ilgili olarak, taraf devletlerin doğrudan ya da denetiminde kurulacak radyo televizyon istasyonlarını öteki devlet ve kurumlara zarar vermeyecek biçimde yapmalarını öngörmekte ve frekansların tescilini istemektedir. Korsan yayınlara gelince, Uluslararası Telekomünikasyon Birliği kurucu anlaşması çerçevesinde 21 Aralık 1959 yılında imzalanan Radyo Yönetmeliği, bir devletin ülkesi dışında, açık denizde, kurulan gezici istasyonlar aracılığıyla yayın yapılmasını yasaklamıştır. Aynı şekilde 20 Ocak 1965 tarihinde Avrupa Konseyi çerçevesinde kabul edilen Ulusal Ülke Dışındaki İstasyonlardan Yapılan Yayınların Önlenmesi Konusunda Avrupa Sözleşmesi de, ülke dışından yapılan yayınları yasaklamaktadır.<sup>20</sup> Bu konuda her ne kadar uydu sistemleri de bu amaçla kullanılsa da, İHA'ların kontrolüne ilişkin konularda frekans konusu gündeme gelmektedir. Türkiye'de İHA ve sistemlerinde kullanılacak frekanslar için 05.11.2008 tarihli ve 5809 sayılı Elektronik Haberleşme Kanununun gereği olarak Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumundan gerekli kullanım izinleri İHA işleticisi/sahibi/pilotu tarafından alınmaktadır. İzin verilen frekansın kullanılması, her türlü girişime karşı gerekli tedbirlerin alınması İHA operatörünün sorumluluğundadır.<sup>21</sup>

<sup>17</sup> Surface terimi 23. madde akid tarafı ülkesiyle sınırlandırılmış olup açık denizdeki bir gemi veya uçağın tescil edildiği devletin ülkesinin bir kısmı sayılacağı kabul edilmiştir.

<sup>18</sup> TOLUNER, s.41.

<sup>19</sup> Türkiye bu konvansiyona taraf değildir.

<sup>20</sup> PAZARCI Hüseyin, Uluslararası Hukuk, Turhan Kitapevi, 8. Baskı, Ankara, 2009, s.300.

<sup>21</sup> Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, <http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/taslaklar/SHT-IHA.pdf> (Erişim Tarihi: 16.02.2016)

İHA'lara ilişkin özel olarak hazırlanan en yakın tarihli güncel uluslararası belge ICAO tarafından 2011 yılında yayımlanan "Unmanned Aircraft Systems (UAS)(İnsansız Hava Araçları Sistemleri)" konulu ve 328 numaralı sirkülerdir.<sup>22</sup> Bahse konu sirkülerde İHA personelinin yetiştirilmesi, lisansı, sakınma sistemleri, frekans spektrumu ve hava emniyeti açısından ayırım hususları gibi konulara yer verilmektedir. Sirkülerde ayrıca; İHA'ların insanlı uçaklar için belirlenmiş ICAO standartlarına ve bunun yanında konu ile ilgili belirlenecek özel kurallara uygun olarak harekât icra edeceği, İHA'larda otomatik sistemler bulunmasına rağmen tüm sorumluluğun yerde bulunan uçuş ekibinde olacağı, askeri İHA'ların Şikago Sözleşmesi kapsamında olmadığı, İHA'ların deniz aşırı harekâta ilgili devletlerden izin alması gerektiği ve hava trafik sistemlerinin İHA'lar dikkate alınarak gözden geçirilmesi gibi hususlar ele alınmıştır.<sup>23</sup>

Yukarıda ele alınan bütün çalışmalara ve gelişmelere rağmen, gelişen teknoloji ile birlikte yoğun olarak kullanılan ve önümüzdeki 10 yıl içinde iki kat daha da yoğun olarak kullanılacağı değerlendirilen<sup>24</sup> İHA'lar konusunda ortaya konulmuş yeterli ve ayrıntılı bir uluslararası metin bulunmamaktadır. Benzer şekilde konunun askeri boyutuna ilişkin ise hiçbir düzenleme yer almamaktadır.

## b. Ulusal Düzenlemeler

Havacılık düzenlemelerine ilişkin ulusal mevzuattaki temel kanun 14 Ekim 1983 tarihinde çıkarılan 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunudur. Bu Kanunun amacı; devamlı ve hızlı bir gelişme gösteren, ileri teknolojinin uygulandığı, sürat ve emniyet faktörlerinin büyük önem taşıdığı sivil havacılık sahasındaki faaliyetlerin ulusal çıkarlarımız ve uluslararası ilişkilerimize uygun bir şekilde düzenlenmesini sağlamaktır.<sup>25</sup> Kanun esasen sivil havacılık konularına düzenlemeler getirmekte ve devlet hava araçları, açık hüküm bulunmayan hallerde bu kanunun kapsamı dışında kalmaktadır.<sup>26</sup> Ancak, bazı tanımlar ve uygulamalar açısından devlet uçaklarına da uygulanması gereken düzenlemeler bu kanunda yer almaktadır. Diğer yandan, her ne kadar devlet hava araçları ile ilgili seyrüsefer emniyetinin sağlanmasına yönelik kanunda açık ve net bir ifade olmasa da,

<sup>22</sup> Uluslararası Sivil Havacılık Kuruluşu, [http://www.icao.int/Meetings/UAS/Documents/Circular%20328\\_en.pdf](http://www.icao.int/Meetings/UAS/Documents/Circular%20328_en.pdf) (Erişim Tarihi: 18.02.2016)

<sup>23</sup> DİKMEN Mustafa, "İnsansız Hava Aracı (İHA) Sistemlerinin Hava Hukuku Bakımından İncelenmesi", Savunma Bilimleri Dergisi, Cilt 14, Mayıs 2015, s 158.

<sup>24</sup> <http://www.pnewsire.com/news-releases/teal-group-predicts-worldwide-uav-market-will-totalover-80-billion-in-its-just-released-2010-uav-market-profile-and-forecast-83233947.html> (Erişim Tarihi: 18.02.2016)

<sup>25</sup> Türk Sivil Havacılık Kanunu Madde 1.

<sup>26</sup> Türk Sivil Havacılık Kanunu Madde 2.



seyrüsefer emniyeti açısından trafik düzenlemelerine ait konularda devlet hava araçları tarafından genel olarak kurallara riayet edilmesi gerekmektedir.

Sivil Havacılık Kanununa 13 Temmuz 2013 tarihinde yapılan değişiklik<sup>27</sup> ile birlikte özellikle askeri havaalanlarına ilişkin bazı düzenlemeler ve ifadeler eklenmiştir. Bu değişikliğe göre “*Sivil hava ulaşımına açık olmayan yalnızca askerî kullanımda olan havaalanlarında ise Millî Savunma Bakanlığı, ilgili kuruluşların da görüşünü alarak bu havaalanları için yukarıda değinilen hususları kapsayan planları ve kuralları hazırlar ve yayımlar. Yeni yapılacak askerî havaalanları hakkında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının görüşü alınır.*” hükmü kanuna eklenmiştir. Bu hüküm özellikle İHA’lar için kurulacak havaalanları konusunda ilgili Bakanlığın mütalaasının alınması gerektiği hususunu açık bir şekilde ortaya koymaktadır.

2920 sayılı kanunun 3’üncü madde b fıkrasında hava aracına ilişkin “havaalanabilen ve havada seyredebilme kabiliyetine sahip her türlü hava aracı” şeklinde bir tanımlama yapılmıştır. Böylece, hava aracı terimi başta uçaklar olmak üzere her türlü balon, helikopter, planör ve deniz uçağı tanım kapsamında sokulmuştur. Bu tanım çerçevesinde değerlendirildiğinde İHA’ların hava aracı tanımı içerisinde yer aldığı açıkça görülmektedir.<sup>28</sup>

5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Kanunu kapsamında Uçuşa Elverişlilik Daire Başkanlığının görevi ülkemizde üretilen hava aracı gövde, motor ve pervane ile diğer donanımların sivil hava araçlarında kullanımına imkân sağlayacak; uçuşa elverişlilik ve gürültü standartlarını belirlemek, tasarım, üretim, bakım, onarım, tadilat ve yenileme yapan işletmeleri belirlenen standartlara uygun olarak yetkilendirmek ve bu konuda denetlemeler yapmak, ilgili belgeleri düzenlemek, onaylamak, yetkileri yenilemek, gerektiğinde iptal etmek ve kayıtlarını tutmak olarak ifade edilmiştir. Askeri maksatlarda kullanılan İHA’lara yer verilmesi de kanun çerçevesinde değerlendirildiğinde; özellikle sivil alanda kullanılan İHA’lara yönelik olarak standartların belirlenmesi, denetimlerin ve bu hususa ilişkin düzenlemelerin yapılması sorumluluğu Uçuş Standartları Daire Başkanlığına verilmiştir. Yürütülecek İHA projeleri kapsamında bahse konu daire ile istişare edilmesi/ bilgi verilmesi, dikkate alınması gereken bir husus olarak karşımıza çıkmaktadır.

Ayrıca, bahse konu kanunun 4’üncü maddesinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü görev ve yetkileri; “*Türk hava sahası ve uluslararası anlaşmalar gereğince hizmet sorumluluğu üstlenilen uluslararası hava sahalarının kullanımına ilişkin strateji ve politikalara esas teşkil edecek ilkelerin belirlenmesine yönelik çalışmalar*

<sup>27</sup> (Ek: 13/7/2013-6496/27 md.).

<sup>28</sup> DİKMEN, s 159.

yapmak; hava trafik yönetim hizmetleri konusunda 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununa uygun olarak sivil-asker koordinasyonuna ilişkin esasları belirlemek ve uygulanmasını sağlamak.” olarak ifade edilmektedir. Bu kapsamda hava trafik hizmetleri maksadıyla İHA'lara yönelik yapılacak uygulamalarda ve atılacak adımlarda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ile istişare etmek/bilgi vermek yerinde olacaktır.

İHA'ların askeri maksatlı kullanımının yanında birçok ülke tarafından orman yangınlarının tespitinden kargo taşımacılığına kadar değişik alanlarda kullanımının gün geçtikçe artması ve ülke mevzuatlarında doğrudan İHA'lar ile ilgili hukuki bir düzenleme bulunmayışı, bu alandaki boşluğu doldurmaya yönelik hukuksal çalışmaların yoğunlaşmasına neden olmuştur.

Türkiye tarafından bu kanuni boşluğu doldurmaya yönelik yukarıda ele alınan kanunların yanında doğrudan İHA'lara ilişkin olarak “İnsansız Hava Aracı Sistemlerinin Ayrılmış Hava Sahalarındaki Operasyonlarının Usul ve Esaslarına İlişkin Talimat” 1 Kasım 2013 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yayımlanan talimatla, İHA sistemlerinin ayrılmış hava sahalarındaki operasyonlarının usul ve esasları ile ilgili sistemlerine, bunları işletecek olan işletmelere, bu işletmelerde görev alacak personele, İHA pilotlarına, İHA uçuş ekibine ve verilecek hava trafik hizmetlerine ilişkin usul ve esaslar belirlenmiştir.<sup>29</sup>

Bahse konu talimat İHA konusunda ulusal mevzuatımıza yönelik olarak yayımlanan en açık ve en güncel düzenlemeleri içermektedir. Talimatta özellikle hava trafik hizmetlerine ilişkin usullerin ele alınmış olması nedeniyle, askeri İHA'ları da seyrüsefer güvenliği açısından etkilemektedir.

İHA sistemlerinin kullanımına ilişkin en temel ve resmi olarak yayımlanan talimatta önemli hususlar yer almakta ve kullanım esaslarına yönelik bazı düzenlemeler getirmektedir. Bu kapsamda talimatta öne çıkan hususlar;

- Genel Müdürlük tarafından Uçuşa Elverişlilik Belgesi veya Özel Uçuş İzin Belgesi verilen İHA'ların kaydı tutulması,
- Azami kalkış kütlesi 150 kg ve üstü olan İHA'ların, insanlı hava araçları gibi değerlendirilmesi ve Uçuşa Elverişlilik Sertifikası düzenlenmesi,
- Azami kalkış kütlesi 150 kg ve altı olan İHA'ların için Özel Uçuş İzni Belgesi'nin süresiz olarak düzenlenmesi,
- İHA'lar uçuşa elverişlilik hususunda uygulanabilir konularda insanlı hava araçları ile eşdeğer emniyet ve güvenlik standartlarına sahip olması,

<sup>29</sup> Buna göre, azami kalkış kütlesi 4 kilogramdan ve azami hızı ise saatte 50 kilometreden fazla olan aynı zamanda azami irtifası da yer yüzeyinden 100 metreyi geçen İHA'lar bu talimata tabi olacaktır. Model uçaklar ve kapalı mekânlarda kullanılmak üzere üretilen uçabilen oyuncak veya araçlar bu talimatın kapsamı dışında tutulmuştur.

- Genel Müdürlük sivil İHA'ların askeri yasak sahalar ve askeri birliklere 5 mil ve daha yakın mesafeden uçuş planlaması durumunda; icra edilecek uçuşlara ilişkin olarak; İHA'ların ve uçuş esnasında taşıyacağı faydalı yüklerin teknolojik özellikleri, rota, irtifa, uçuş zamanı ve uçuş bölgesi koordinatlarını içerecek şekilde gerekli bilgileri, doğal afetler gibi acil durumlar hariçinde en az 15 gün öncesinden Genelkurmay Başkanlığı ile koordine etmesi,
- Güvenlik ve askeri açıdan sakınca görülmesi halinde, mesai günlerinde İçişleri Bakanlığı veya Genelkurmay Başkanlığının talebi üzerine Sivil İHA operasyonları Genel Müdürlük tarafından, herhangi bir aşamada durdurulur. Hafta sonları ve resmi tatil günleri ise, sivil İHA operasyonları anılan sebepten dolayı İçişleri Bakanlığı veya Genelkurmay Başkanlığı tarafından Genel Müdürlüğün bilgisi dâhilinde durdurulması,
- Türk Hava Sahası'nda sivil İHA uçuşlarının sürekli bir pilot kontrolünde olacak şekilde gerçekleştirilmesi,
- İHA'larla patlayıcı, nükleer, kimyasal, biyolojik maddelerin ve elektronik harp amaçlı kullanılacak her türlü silah, sistem ve malzeme taşınmasının yasak olması,
- Çoklu kullanıma uygunluğu emniyet standartları yönünden incelenmiş ve teknik dokümanlarda belirtilmiş İHA'lar hariç olmak üzere bir İHA uçuş ekibi, aynı anda sadece bir İHA'nın uçuşunu gerçekleştirebilmesi,
- Ayrılmış hava sahalarında operasyon yapan İHA'lar kendileri için tahsis edilen ve NOTAM'lanan sahaların dışında uçuş yapamaması,
- Kontrol linki kaybı nedeniyle acil durum profilini otomatik olarak uygulayan İHA, acil durum yaşayan hava aracı işlemi görmesi,
- İHA'lar, insanlı hava araçları ile aynı ışıklandırma malzemesi ve aynı yerleşim biçiminde ışıklandırılması,
- İHA, İHA pilotuna emniyetli operasyon kontrol ve seyrüsefer için gerekli olan, uçak sistemlerinin ve uçuşun durumu ve irtifa hakkındaki bütün bilgileri sunması,
- İHA'lar, bir uçuş sona erdirmeye sistemi ve insanlı hava araçları içinde zorunlu olan özel ekipmanlar (Mode C veya IFF/SIF veya MODE S) olmadan Türk Hava Sahasında uçmamasıdır.

Talimatta özellikle bazı maddelerde belirtilen isteklerin ve ihtiyaçların insanlı sistemlerle benzerlik arz etmesi iç hukukumuz açısından İHA'nın uçak gibi değerlendirilebileceği konusunda bir düşünce uyandırmaktadır. Ancak talimat yoğun kullanım alanı bulunan ve içerisinde birçok detaylı hususu da barındıran konunun detaylarını içermemektedir. Buradan hareketle hızla yayılan İHA ve İHA kullanımına ilişkin hukuki mevzuatın yeterli detayda ve tüm ihtiyaçları karşılayarak şekil-

de ilerlediğini söylemek zordur. Bu konuda zaman içerisinde de büyük değişikliklere uğrayacağı ve kendi içerisinde detayları içereceği değerlendirilmektedir.

#### **4. İHA'LARIN HUKUKİ STATÜSÜ NEDİR? İHA'LAR UÇAK MI? EĞER UÇAK İSE İHA'LAR SAVAŞ UÇAĞI MI?**

İHA konusunun gelişen teknolojiler kapsamında son dönemlerde etkin olarak ortaya çıkmış<sup>30</sup> olması nedeniyle bazı tanım ve ifadelerde farklılıklar ve değişik yorumlar bulunmaktadır. Bu duruma ilişkin olarak “İHA acaba uçak mıdır?”, Uçak ise savaş uçağı mıdır?” gibi konular tartışılmaktadır. Konuya ilişkin olarak yapılan değerlendirmelerde esas itibari ile İHA'ları en çok ve en etkin kullanan ülke olan ABD'deki uygulamalar ele alınmıştır. ABD bu konuya ilişkin olarak ortaya çıkabilecek boşlukları Savunma Bakanlığı tarafından yayınlanan bir genelge ile çözmüş ve İHA'ları uçak olarak kabul etmiştir.

Konuya daha net bir açıklama getirmek maksadıyla ulusal mevzuatta geçen bazı tanımlara yer verilmiştir. Bu kapsamda;

- Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü Havacılık Terimleri Sözlüğünde; Uçak “Havadan ağır, motor gücü ile seyreden kara, deniz veya kara ve denize inip kalkabilen hava aracıdır.”, Hava aracı (aircraft) “Sabit yüzeyler üzerinde bir takım aerodinamik reaksiyonlarla havada tutunabilen, havadan ağır, motor gücüyle işleyen araç”,
- İnsansız Hava Aracı Sistemlerinin Ayrılmış Hava Sahalarındaki Operasyonlarının Usul ve Esaslarına İlişkin Talimatta “İnsansız hava aracı (İHA): Spor veya eğlence amacıyla kullanılan model uçaklar hariç, içinde insan olmadan motor gücü ile uçuş yapabilen ve bir kontrol bağlantısı ile İHA pilotu tarafından kontrol edilen veya otonom operasyonu İHA pilotu tarafından planlanarak takip edilen hava aracı”,
- 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanununda “Devlet Hava Aracı” “Devletin askerlik, güvenlik, gümrük ve orman yangınları ile mücadele hizmetlerinde kullandığı hava araçları”,
- Uçak Pilotu Lisans Talimatında; Hava aracı “Havalanabilen ve havada seyredebilme kabiliyetine sahip her türlü aracı”, Uçak “Havadan ağır, motor gücüyle seyreden kara, deniz veya kara ve denize inip kalkabilen hava aracını, (Uçak bahsi geçtiğinde bu bahis; aksi belirtilmedikçe ulusal tanımlarda geçen “microlight”ları içermez.)”, olarak tanımlanmıştır.

Ayrıca, 1944 Şikago Sözleşmesi devlete ait hava araçlarının da tanımını yapmış, askeri, gümrük ve polis hizmetleri kapsamında kullanılan hava araçla-

<sup>30</sup> İlk etkin İHA operasyonuna ilişkin olarak 1982 yılında İsrail'in 18 Lübnan hava savunma sisteminden 16'sını imha etmesi gösterilmektedir.

rının devlete ait hava aracı olduğunu ifade etmiştir. Sözleşmenin 3'üncü maddesinde devlete ait hava araçlarının başka devletlerin karası veya karasal alanına giremeyeceği ancak ilgili ülkelerin aralarında yapacakları anlaşmalara bağlı olarak bahse konu alanların kullanılabileninden bahsedilmiştir.

Diğer yandan, 1944 Şikago Sözleşmesi Madde 8'de ise pilotsuz olarak kullanılan hava araçlarının devlete ait hava araçları gibi başka bir ülkenin karasal alanına girmek için izin alması gerektiği ifade edilmiştir. Ayrıca sivil hava araçlarına açık alanlarda pilotsuz olarak uçuş icra eden hava araçlarının sivil hava araçlarının uçuş güvenliğini tehlikeye atmaktan kaçınacak şekilde kontrol edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Ancak, Madde 8'de yer alan "pilotsuz hava araçları" tabirinin İnsansız Hava Araçlarını kapsayıp kapsamadığı konusu açık değildir. 2011 yılında ICAO tarafından yayınlanan İnsansız Hava Aracı Sistemleri (Unmanned Aircraft Systems) dokümanı ve ICAO tarafından 2005 yılında yayınlanan "Global Hava Trafik Yönetimi Operasyonel Konsepti (The Global AirTraffic Management Operational Concept (Doc 9854)), Şikago Sözleşmesi Madde 8'e atıf yaparak, İnsansız Hava Aracını "pilotun hava aracında olmadığı pilotsuz hava aracı" (without a pilot-in-command on-board) şeklinde tanımlamıştır.

Burada ele alınan tanımlar dikkate alındığında kavramsal olarak bazı tanımların iç içe geçmiş olduğu ve birbirlerine yakın ifadelere yer verildiği görülmektedir. Bu tanımlarda yer alan hususlar dikkate alındığında İHA'ların uçak olarak kabul edilebileceği değerlendirilebilir.

Önemli bir husus olarak ele alınması gereken bir diğer konu da hava araçlarının, devletin sürekli yetkisi altında bulunmak zorunda olduğu, bir uyrukluğa sahip olduğudur. Uygulanan uluslararası hukuka göre hava araçları kayıt edildikleri devletin uyruğunda bulunmaktadır. Her devlet hava araçlarının uyrukluğundan yararlanabilmesi için gerekli olan koşulları saptama konusunda serbesttir. Uygulanan uluslararası hukukun bu konuda getirdiği tek sınırlama, bir uçağın yalnızca bir tek uyrukluğa sahip olması konusundadır.

Uygulamada devletler kural olarak kendi yurttaşlarının sahibi olduğu araçlarına uyrukluklarını vermektedir. Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 3'üncü madde d) fıkrası "*mülkiyeti Türk Devletine veya kamu tüzel kişilerine veya Türk vatandaşlarına ait araçları*" Türk hava aracı olarak kabul etmektedir. Devletler uyruğunda bulunan hava araçlarını bir kütüğe kayıt etmektedirler. Böylece, bir hava aracının kayıtlı olduğu devlet de tescil devleti olarak anılmaktadır. Tescil devleti Türkiye ise, hava aracının uyrukluğunu bir tescil belgesi ve hava aracının üzerinde yer alan ve Türkçe marka denilen bir uyrukluğa işareti ile kanıtlamak zorundadır.<sup>31</sup>

<sup>31</sup> DİKMEN Mustafa, "İnsansız Hava Aracı (İHA) Sistemlerinin Hava Hukuku Bakımından İncelenmesi", Savunma Bilimleri Dergisi, Cilt 14, Mayıs 2015, s 158

Buradaki önem arz eden husus ise uçak olarak değerlendirilen İHA'ların marka taşıyıp taşınamaması hususudur. Esasen bahse konu kanun sivil havacılık konularına ilişkin esasları düzenlemiş olsa da burada İHA'ların marka taşıyıp taşımayacağı konusu tartışılabilir bir konu haline gelmektedir.

## 5. İHA'LARIN STATÜLERİNDEN KAYNAKLI KULLANILABİLECEK TRANSİT GEÇİŞ HAKKI

Transit geçiş rejimi 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nde düzenlenmiştir. Transit geçiş açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlara uygulanmaktadır.<sup>32</sup> BMDHS'de karasuları genişliğinin 12 mile kadar çıkarılması ile birçok ülkenin buna bağlı olarak karasularını 12 mile çıkaracağı yönünde beklenti olmuştur. Bu düşünce BMDHS'de transit geçiş kavramının oluşmasına sebep olmuştur.

BMDHS, sahili bulunsun veya bulunmasın, bütün devletlerin gemilerinin, karasularından zararsız geçiş hakkından yararlanmasını esas almaktadır.<sup>33</sup> Geçiş, sahildevletinin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsız sayılmaktadır. Yabancı bir geminin geçişi eğer bu gemi karasuları içerisinde BMDHS madde 19'da belirtilen faaliyetlerden birinde bulunursa, sahildevletinin barışına düzenine veya güvenliğine zarar vermiş sayılmaktadır. Bu kapsamda her türlü uçağın uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması zararsız geçiş bozmaktadır.

Deniz Kuvvetleri unsurları ülke hak ve menfaatlerinin korunması ve denizde seyir serbestisi prensipleri çerçevesinde hayati önemdeki boğazlardan geçmeyi arzu etme ve bunu menfaatleri için önemli görmektedir. BMDHS kapsamında 12 mil nedeniyle etkilenen Malaga Boğazı, Hürmüz Boğazı, Cebelitarık gibi hayati noktalardan geçmeyi amaçlayan deniz kuvvetleri unsurlarının boğazlardan geçerken zararsız geçiş hakkının kullanımına ilişkin bazı endişeleri söz konusu olmuştur. İlk olarak uçaklar için zararsız geçiş hakkı yoktur. Bununla birlikte, bazı farklı seyrüsefer uygulamaları haricinde uçaklar boğaz geçişi esnasında havada bulunmamaktadır. İkinci olarak, zararsız geçiş ertelenebilmekte ve bu durumda kıyı devletinin boğazı kapatma hakkı bulunmaktadır. Denizaltıların zararsız geçiş esnasında suüstünde geçiş yapması istenmektedir. Bu kapsamda boğazlardan geçiş rejimine ilişkin olarak transit geçiş uygulaması 12 millik karasuları uygulamasından kaynaklanan seyrüsefer serbestisinin azaltıl-

<sup>32</sup> DİKMEN Mustafa, "İnsansız Hava Aracı (İHA) Sistemlerinin Hava Hukuku Bakımından İncelenmesi", Savunma Bilimleri Dergisi, Cilt 14, Mayıs 2015, s 158

<sup>33</sup> PAZARCI, s 169.

masının, sınırlamaların en aza indirilmesi düşüncesiyle hazırlanmış ve BMDHS'ne adapte edilmiştir.

BMDHS'nin 37'nci maddesinde öngörülen boğazlardan bütün gemiler ve uçaklar bir engelleme olmaksızın transit geçiş hakkından yararlanmaktadır. Ancak, transit geçiş hakkı bir devletin kıtası ile bu devlete ait bir ada arasında kalan boğazlarda, eğer adanın açık deniz tarafında veya bir münhasır ekonomik bölgede seyrüsefer ve hidrografik özellikler bakımından eşit uygunlukta başka bir yol mevcutsa uygulanmamaktadır.<sup>34</sup>

Transit geçiş sırasında gemilerin ve uçakların yükümlülükleri kapsamında<sup>35</sup> transit geçiş hakkının kullanılmasında, gemiler ve uçaklar: boğazı hiç gecikmesiz katedecekler veya üzerinden uçacaklardır. Boğaza kıyıdaş olan devletlerin egemenliklerine, toprak bütünlüklerine veya siyasi bağımsızlıklarına karşı tehdit veya kuvvete başvurmaktan veya Birleşmiş Milletler Andlaşmasında belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı davranışlardan kaçınacaklardır. Zaruret hali veya yardım gerektiren durumlar hariç olmak üzere, normal seyrü sefer usulleri uyarınca, sürekli ve hızlı bir geçişin gerektirdiği faaliyetlerin dışında her türlü faaliyetten kaçınacaklardır.

Transit geçiş halindeki uçaklar: Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından kabul edilen ve sivil uçaklara uygulanabilen havacılık kurallarına uyacaklardır; devlet uçakları bu kurallarda öngörülen güvenlik tedbirlerine normal olarak uygun hareket ederler ve seyir güvenliğini her zaman gerektiği biçimde gözönünde bulundururlar. Sürekli olarak, hava trafiğinin kontrol amacıyla uluslararası alanda yetkili kılınan makamın kendilerine tahsis ettiği radyo frekansını veya uluslararası tehlike radyo frekansını kollayacaklardır.

Gemiler ve uçaklar transit geçiş hakkını kullanırken, gecikmeye uğramaksızın, ertelenmeksizin ve kıyı devletine karşı herhangi bir kuvvet kullanmadan veya siyasi bağımsızlığına veya uluslararası hukuk kuralları prensiplerine aykırı olmadan hareket etmelidir.

Görülebileceği üzere transit geçiş tüm gemiler ve uçaklar için geçerlidir. Buradaki kilit nokta İHA'ların uçak olarak kabul edilip edilmemesi, bu konudaki statünün net olarak belirlenmesi noktasındadır. Eğer İHA'lar uçak olarak kabul edilecekse transit geçiş hakkından istifade edebilecekler ve bu durum özellikle Ege Denizi gibi coğrafi formasyonların yoğun olduğu bölgelerde çok önemli bir konu olarak gündeme gelecektir.

Transit geçişte hukuksal olarak kıyı devletinin bu geçişi engelleme hakkı yoktur. Boğazlara kıyı olan devletler transit geçişle alakalı seyir emniyeti ve trafiğinin

<sup>34</sup> BMDHS madde 38.

<sup>35</sup> BMDHS madde 39.

düzenlenmesi, kirliliğin kontrolü, balıkçılığın önlenmesi, kıyı devletinin gümrük, göç ve sağlık hususlarının etkileyen alanlarda hukuku adapte etme ve düzenleme yapma hakkı vardır. Transit geçiş hakkını kullanan yabancı gemilerin bu konulara uyması istenmekte ve kıyı devletinin zorlamalarına konu teşkil etmektedir.

Transit geçiş yapan sivil uçaklar ICAO tarafından belirlenen hava kurallarına uymak zorundadır. Devlet uçakları ise normal olarak seyir emniyeti açısından bu tarz güvenlik tedbirlerine uyacak ve emniyet içinde hareket edecektir. Aynı zamanda uçakların uluslararası trafik kontrol otoriteleri veya uygun tehlike frekanslarını dinlemeleri istenmektedir. Eğer İHA'ların transit geçiş hakkına sahip oldukları değerlendirilse, İHA'ların belirtilen tüm bu düzenlemelere aynı uçaklarda olduğu gibi uymaması için herhangi bir sebep bulunmamaktadır ve bu uygulamaları yerine getirmek zorundadır.

Sonuç olarak; transit geçiş rejimi uçaklara uygulanmaktadır. İHA'lar açısından ise konu biraz daha problemlidir ve karmaşık bir hal almaktadır. Halihazırda uluslararası hukukta İHA'ların uçak olup olmadığı veya hangilerinin uçak olarak kabul edileceği konusunda net bir düzenleme, konsensüs mevcut değildir. Potansiyel problem alanının temelinde, denizcilik gücü sınırlı devletler bu konuda daha kısıtlayıcı sınırlı bir görüşü ifade ederken, denizci devletler, donanmaları güçlü devletler, hareket esnekliğini maksimum seviyede tutmak, seyri sefer serbestisini azami seviyede tutmak maksadıyla bu konuyu daha geniş bir çerçevede ele almakta ve bu yönde değerlendirmelerde bulunmaktadır.<sup>36</sup>

Her iki tarafın anlayışındaki farklılıklar, kıyı devletinin yetki uygulaması göstermesi durumunda buna karşılık İHA'ları uçak olarak değerlendiren denizci devletler tarafından reaksiyon gösterilmesi halinde farklı sorunların anlaşmazlıkların ve krizlerin ortaya çıkması söz konusu olabilecektir. Kısaca özetlemek gerekirse bu konu potansiyel kriz alanı olarak yerini korumaktadır. Herhangi bir şekilde egemenlik haklarını ihlal ettiği iddiası ile kıyı devleti tarafından İHA'lara müdahale edilme durumunda oluşabilecek durum tam bir belirsizlik konusu teşkil etmektedir.

Böyle bir durumda iç mevzuatımızdaki konuya ilişkin eksiklikler mahkemelerin konuya ilişkin karar verme sürecini daha da zorlaştıracaktır.

## 6. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Yaşanan teknolojik gelişmeler ile birlikte İHA kullanımını her geçen gün daha da yaygınlaştırmakta ve askeri kullanımının yanında sivil hayatta da yoğun olarak kullanılmaktadır. Son derece hızla yaygınlaşan bu kullanım hukuki açıdan bazı sorunları da beraberinde getirmektedir.

<sup>36</sup> NORRIS Andrew, "Legal Issues Relating to Unmanned Maritime Systems", ABD Deniz Harp Akademisi, 2013, s.37-39.



Hukuk alanındaki düzenlemeler ve konuya ilişkin çalışmalar İHA'nın kullanımında yaşanan süratli gelişmeye yetişememekte ve bu durum bazı boşlukların oluşmasına, kullanımda sorunların yaşanmasına neden olmaktadır.

Bu kapsamda hukuk alanında yaşanan zorlukları insan hakları ve hava hukuku açısından iki başlık altında ele almak mümkündür. İnsan haklarına yönelik yaşanan sıkıntılar daha çok silahlı İHA harekâtı konusunda yoğunlaşmaktadır. Bunun yanında İHA'ların hukuki statüsü, hava sahası ihlalleri, hava trafik sahasının kullanımı ve uçuş emniyeti gibi konular hava hukuku açısından öne çıkan konuları teşkil etmektedir.

Diğer yandan, İHA'ların statüsüne yönelik net bir kural bulunmaması ve bu konudaki belirsizlik nedeniyle coğrafi formasyonların yoğun olduğu bölgelerde deniz hukukundan kaynaklanan transit geçiş hakkının kullanılmasına yönelik bazı sıkıntıları ve potansiyel krizleri içinde barındırmaktadır.

Uluslararası hukuk sistemi, İHA vb. silah teknolojilerini yasaklamaya yönelik sözleşmeler düzenleyen bir yaklaşımı benimsememektedir. Aksine tüm silah teknolojilerinin temel uluslararası insancıl hukuk ve insan hakları kuralları ve teamülleri ile uyumlu kullanılması gerekliliğini ön plana çıkarmaktadır. İHA teknolojisinin kendi başına uluslararası hukuku ihlal eden bir yapıda olmadığı, ihlallerin kullanım yöntemlerindeki hukuksuzluklardan kaynaklı olduğu görülmektedir.<sup>37</sup>

Uluslararası hukukta hâlihazırda İHA'lara dönük özel ve kapsamlı bir düzenleme mevcut değildir. Devlet uygulamaları açısından bakıldığında İHA'lar genel olarak uçak gibi işlem görmektedir.

İHA'ların askeri maksatlar yanında birçok ülke tarafından sivil kullanımının gün geçtikçe artması ve ülke mevzuatlarında doğrudan İHA ile ilgili hukuki bir düzenleme bulunmayışı nedeniyle, bu alandaki boşluğu doldurmaya yönelik hukuksal çalışmaların artmasına neden olmuştur. Ancak bu konuda yapılan çalışmaların İHA kullanımına ilişkin sektörün ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde detaylı hazırlanmadığı yönünde eleştiriler de söz konusudur.

İHA'ların kullanımına yönelik hukuki düzenlemelere ilişkin çalışmaların yakın zamanda hukuk gündemini uzun süre meşgul edeceği, hem uluslararası hukuk bağlamında hem de ulusal mevzuatta bu konuya ilişkin daha fazla çalışmaların yapılacağı değerlendirilmektedir.

---

<sup>37</sup> KURT Şenol, "Silahlı İnsansız Hava Araçları Kullanımında Karşımıza Çıkan İki Kavram: Hedefleyerek Öldürme ve Meşru Müdafaa", Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 10 Sayı 129-130, 2015, s.247-267.

**KAYNAKÇA**

- ABD Savunma Bakanlığı, Direktif Numarası 4540.1 “Uluslararası Hava Sahasının ABD Askeri Uçakları ve Füzelere Tarafından Kullanılması-Use of International Airspace by U.S. Military Aircraft and for Missiles (2007) <http://www.dtic.mil/whs/directives/corres/pdf/454001p.pdf>.
- Birleşmiş Milletler, Birleşmiş Milletler Anlaşması, [http://www.unicankara.org.tr/doc\\_pdf/chart\\_turkce.pdf](http://www.unicankara.org.tr/doc_pdf/chart_turkce.pdf) (Erişim Tarihi: 18.02.2016)
- Birleşmiş Milletler, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, <http://denizmevzuat.udhgov.tr/dosyam/denizhukuku.pdf> (Erişim Tarihi: 18.02.2016)
- BLANK Laurie R., “After ‘Top Gun’: How Drone Strikes Impact the Law of War”, U. PA. J. INT’LL, Vol 33, No 3, 2012, s.675-676.
- BOZKURT Enver, Türkiye’nin Uluslararası Hukuk Mevzuatı, Nobel Yayınevi, 2.Baskı, Ankara, 1999, s.246.
- CAVAKLI Serkan, “Uluslararası Hava Hukuku”, Hukuk Gündemi, 2013, s.100.
- Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü, Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü Havacılık Terimleri Sözlüğü, <http://www.dhmi.gov.tr/dosyalar/pdf/DHMi-Havacilik-Terimleri-Sozlugu.pdf> (Erişim Tarihi: 18.02.2016)
- DİKMEN Mustafa, “İnsansız Hava Aracı (İHA) Sistemlerinin Hava Hukuku Bakımından İncelenmesi”, Savunma Bilimleri Dergisi, Cilt 14, Mayıs 2015, s. 158-159.
- DWONKIN Anthony, “Drones and Targetted Killing: Defining a Europe Position”, European Council on Foreign Relations, London, 2013, s.2-3.
- EHREDT Dave, “NATO - Joint Air Power Competence Centre”, 2010-2011 UAS Yearbook - UAS: The Global Perspective, 8. Baskı, 2010, s.61.
- HAZELTO Jacqueline L., “Drones: What Are They Good For?”, Parameters 42(4)/43(1) Winter-Spring 2013, s.31.
- KOCAMAN Yusuf, İHA, Silahlı İHA Teknolojisindeki Gelişmeler ve Gelecek Öngörüsü, İHA Kullanımının Uluslararası Hukuk Bağlamında Yaratabileceği Etkilerin İncelenmesi, Yüksek Sevk ve İdare Akademisi, Bitirme Tezi, İstanbul, 2014, s.27.
- KURT Şenol, “Silahlı İnsansız Hava Araçları Kullanımında Karşımıza Çıkan İki Kavram: Hedefleyerek Öldürme ve Meşru Müdafaa”, Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 10 Sayı 129-130, 2015, s.247-267.
- KURT Şenol, “İnsansız Hava Araçları (İHA) ve İHA’ların Deniz Harekat Ortamında Kullanımı”, III. Ulusal Havacılık Teknolojileri ve Uygulamaları Kongresi, İzmir, 2015, s.5-6.
- NORRIS Andrew, “Legal Issues Relating to Unmanned Maritime Systems”, ABD Deniz Harp Akademisi, 2013, s.37-39.
- PAKKAN, B. ve ERMİŞ, M. (2010), “İnsansız Hava Araçlarının Genetik Algoritma Yöntemiyle Çoklu Hedeflere Planlanması”, Havacılık ve Uzay Teknolojileri Dergisi, 4.(3), 2009, s.78.

- PAZARCI Hüseyin, Uluslararası Hukuk, Turhan Kitapevi, 8. Baskı, Ankara, 2009, s.300.
- Türkiye Büyük Millet Meclisi, 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2920.pdf> (Erişim Tarihi: 18.02.2016)
- Türkiye Büyük Millet Meclisi, 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Kanunu. <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5431.pdf> (Erişim Tarihi: 18.02.2016)
- TOLUNER Sevin, Milletlerarası Hukuk Dersleri Devletin Yetkisi, Beta Yayınları, 5.Baskı, İstanbul, 1996, s.43.
- Uluslararası Sivil Havacılık Kuruluşu, “İnsansız Hava Araçları Sistemleri (Unmanned Aircraft Systems (UAS))” konulu ve 328 numaralı Sirküler, [http://uvs-info.com/phocadownload/05\\_3a\\_2011/P112-P115\\_C&AI\\_ICAO-Advisory-Circular.pdf](http://uvs-info.com/phocadownload/05_3a_2011/P112-P115_C&AI_ICAO-Advisory-Circular.pdf) (Erişim Tarihi: 18.02.2016)
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, İnsansız Hava Aracı Sistemlerinin Ayrılmış Hava Sahalarındaki Operasyonlarının Usul ve Esaslarına İlişkin Talimat (1 Kasım 2013), <http://web.shgm.gov.tr/doc5/sht-iha.pdf> (Erişim Tarihi: 18.02.2016)
- Uluslararası Sivil Havacılık Kuruluşu, Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (7 Aralık 1944 tarihli), [https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR\\_KARARLAR/kanuntbmmc027/kanuntbmmc027/kanuntbmmc02704749.pdf](https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc027/kanuntbmmc027/kanuntbmmc02704749.pdf) (Erişim Tarihi: 18.02.2016)
- Ulaştırma Bakanlığı, Uçak Pilotu Lisans Talimatı, <http://web.shgm.gov.tr/doc3/sht-1.doc> (Erişim Tarihi: 18.02.2016)
- Uluslararası Telekomünikasyon Birliği, Uluslararası Telekomünikasyon Birliği Kurucu Anlaşması, <https://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k5163.html> (Erişim Tarihi: 18.02.2016)