

ULUSLARARASI HUKUKTA SİVİL VE DEVLET HAVA ARACI AYRIMI

The Distinction Between Civil And State Aircraft Under International Law

Yrd. Doç. Dr. Berat Lale AKKUTAY¹

Geliş Tarihi: 13.02.2017

Kabul Tarihi: 30.03.2017

ÖZET

Uluslararası hukukta, sivil ve devlet hava araçlarına uygulanan hukuki rejimin farklı olması nedeniyle, hava araçlarının ayrımını düzenleyen kuralların belirlenmesi son derece önemlidir. Bu çalışmada sivil ve devlet hava aracı ayrımı, askeri hava araçlarının statüsü, hava araçlarına müdahale ve silahlı çatışmalar hukuku çerçevesinde hava araçlarının niteliği incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Sivil Hava Aracı, Devlet Hava Aracı, Askeri Hava Aracı, Şikago Sözleşmesi, ICAO, EUROCONTROL.

ABSTRACT

Since the legal regime applied to civil and state aircraft is different, the determination of international law governing the distinction of aircrafts is highly important. This paper analyses the distinction between civil and state aircraft, the status of military aircraft, international legal rules related to the interception of aircrafts and the legal status of aircrafts under the law of armed conflict.

Keywords: Civil Aircraft, State Aircraft, Military Aircraft, Chicago Convention, ICAO, EUROCONTROL.

Giriş

Devletler, ülkeleri üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemenliğe sahiptir. Hava sahası üzerindeki egemenlik, uluslararası hava hukukunun en temel ilkesidir. Hava Seyrüseferinin Tazimine İlişkin Sözleşme'de bir andlaşma hükmü olarak ilk kez düzenlenen bu ilke, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nde de tekrar edilmiştir. Hava araçlarının sivil ve devlet hava aracı biçiminde bir ayrıma tabi tutulması ulusal hava sahasındaki egemenliğin ihlaline karşı bir önlemdir. Zira devlet hava araçlarının yabancı hava sahasında uçabilmesi ve bunun altındaki ülkeye inebilmesi, üzerinden uçulan ülke devletinden alınan özel izinlere tabidir.

Devletin hava sahasındaki egemenliği ilkesinin bir sonucu olarak, hava hukukuna ilişkin çalışmaların başlangıç noktası, bu hukuk dalının en önemli nesnesi olan hava araçlarının hukuksal ayrımıdır. Bu ayrım, hava aracının tabi olduğu hukuki rejimin tespit edilmesi bakımından önemlidir. Zira sivil hava araçları ile devlet hava araçlarına farklı hukuki rejimler uygulanır. Uluslararası sözleşmelerde sivil ve devlet hava aracı ayrımıyla ilgili düzenlemeler bulunmakla birlikte, bu hava araçlarını kesin biçimde tanımlayan ya da niteliklerine ilişkin unsurları belirleyen hükümlere rastlanmaz. Bu nedenle sivil ve devlet hava aracı ayrımı yeknesak biçimde uygulanamamış, sivil hava araçlarının devlet

¹ Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, berat.lale@gazi.edu.tr

hizmetinde kullanılması ya da devlet hava araçlarının sivil havacılık kurallarına göre işletilmesi durumunda, bu hava araçlarının ve mürettebatının statüsüne ilişkin sorunlar ortaya çıkmıştır.

Bu çalışmanın amacı, uluslararası hukuk kuralları ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün uygulamaları çerçevesinde, hava araçlarının hukuki ayrımında uygulanacak kural ve ilkeleri tespit etmektir. Söz konusu amaç doğrultusunda ilk bölümde, uluslararası sivil havacılıkla ilgili temel düzenlemeler çerçevesinde sivil ve devlet hava aracı ayrımına ilişkin hükümler ve bu konudaki uygulamalar değerlendirilmiş, sonraki bölümlerde ise sivil ve devlet hava aracı ayrımının askeri hava araçlarının statüsüne, hava araçlarına havada müdahale meselesine ve silahlı çatışmalar hukukuna etkisi incelenmiştir. Sonuç kısmında konuya ilişkin genel bir değerlendirme yapılmış ve çözüm önerileri sunulmuştur.

I. ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIĞA İLİŞKİN TEMEL DÜZENLEMELER ÇERÇEVESİNDE SİVİL VE DEVLET HAVA ARACI AYRIMI

Teknik özelliklerine göre çok çeşitli sınıflara ayrılmakla birlikte hava araçları² hukuksal anlamda en genel biçimiyle sivil hava araçları ve devlet hava araçları olarak ikiye ayrılır.³

Sıcak hava balonunun icadından sonra bu aracın avantajları kısa sürede askeri kuvvetler tarafından keşfedilmiştir ancak uçak icat edilene dek sivil ve askeri havacılık arasında herhangi bir ayırım mevcut değildir. Özel ve devlet hava aracı ayrımı (kamu balonu-özel balon) ilk kez 1902'de Fransız hukukçu Fauchille tarafından yapılmıştır.⁴ İsviçreli hukukçu Meili'nin 1908'deki ayrımı ise daha ayrıntılıdır. Meili'ye göre hukuki bakımdan dört tür hava aracı vardır. Bunlar, devlet hava aracı, askeri hava aracı, kamu hizmetinde kullanılan hava aracı ve özel hava aracıdır.⁵

Hava araçlarının ayrımında önceleri mülkiyet teorisi etkili olmuştur. Uzunca bir süre, devlete ait olan ve devlet tarafından kullanılan tüm hava araçları, devlet hava aracı olarak kabul edilmiştir. Dolayısıyla tipik olarak devlet hava

² Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü, hava aracını, havanın yeryüzüne karşı basıncından başka, atmosferdeki tepkimesinden aldığı destekle havada tutunabilen herhangi bir makine olarak tanımlamaktadır. Bkz. Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation, *Rules of the Air*, International Civil Aviation Organization, Tenth Edition, 2005, Chapter I, s. 1-2. Çeviri için bkz. Reşat Volkan GÜNEL, *Uluslararası Havacılık Hukuku*, Beta, İstanbul, 2010, s. 12.

³ M. Cemil BİLSEL, *Milletlerarası Hava Hukuku, Cilt: I*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1948, s. 199.

⁴ Jiri HORNIK, "Article 3 of the Chicago Convention", *26 Annals of Air and Space Law*, 2001, s. 111.

⁵ Jean Piet HONIG, *The Legal Status of Aircraft*, Martinus Nijhoff, 1956, s. 36.

aracı olan askeri, gümrük ve zabıta hava araçlarının yanı sıra devlete ait olan ve ticari amaçlarla kullanılan hava araçları da devlet hava aracıdır.⁶

Zaman içerisinde hava araçlarının tasnifinde fonksiyonel yaklaşım önem kazanmıştır. Bu yaklaşıma göre, hava aracı, ticari ya da diğer özel amaçlarla kullanılıyorsa sivil hava aracı, devlet egemenliğinden kaynaklanan amaçlar için kullanılıyorsa devlet hava aracı olarak değerlendirilir. Devlet amaçları için kullanma ise hava aracının kontrolünün devlette olması ve münhasıran kamu görevi ya da hizmeti görüyor olması demektir. Bu tanım çerçevesinde, gümrük, zabıta, askeri, posta, arama-kurtarma, yangın söndürme, bilimsel araştırma, afet yardımı gibi hizmetler gören hava araçları devlet hava aracıdır.⁷

Sivil havacılıkla ilgili uluslararası sözleşmelerde fonksiyonel yaklaşım benimsenmekle birlikte, uygulamada, devlet hava araçları bakımından mülkiyet teorisinin etkisini tamamen kaybetmediği görülmektedir. Söz konusu düzenlemeler çerçevesinde, kamu hizmetinde kullanılan her hava aracının devlet hava aracı olup olmadığı da tartışmalıdır. Aşağıda, Hava Seyrüseferinin Tanzimi Hakkında Sözleşme ve günümüz havacılığının anayasası olarak kabul edilen Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi çerçevesinde sivil ve devlet hava aracı ayrımı incelenmiştir.⁸

A. Hava Seyrüseferinin Tanzimi Hakkında Sözleşme (Paris Sözleşmesi)⁹

Paris Sözleşmesi'nin 30. maddesi uyarınca hava araçları, özel ve devlet hava araçları olarak ikiye ayrılmıştır. Bu maddeye göre devlet hava araçları askeri hava araçları ile posta, gümrük ve zabıta hizmetleri gibi münhasıran devlet hizmetinde kullanılan hava araçlarıdır. Bunların dışında kalan tüm hava araçları özel hava aracıdır. O halde posta, gümrük, zabıta ve askeri hava araçları dışında kalan, münhasıran devlet hizmetinde kullanılan diğer hava araçları da Sözleşme'ye göre devlet hava aracıdır. 30. madde devlet hava araçlarını örneklendirmiştir. İngilizce metinde "such as" ifadesi kullanılmıştır.¹⁰ Bu durumda münhasıran devlet hizmetinde kullanılan hava araçları dışındaki tüm hava araçları özel hava aracı olarak kabul edilir. Ancak maddenin devam eden fıkrasına göre askeri, gümrük ve zabıta hizmetleri dışında kalan diğer hava araçları münhasıran devlet hizmetinde kullanılsa dahi Sözleşme kapsamında

⁶ Jan WOUTERS; Sten VERHOVEN, "State Aircraft", *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, www.mpepil.com, 2011, s. 4. (Erişim Tarihi: 05.04.2011)

⁷ WOUTERS; VERHOVEN, 2011, s. 1.

⁸ Uluslararası sivil havacılığın kamu hukuku boyutuna önem veren ilgili andlaşmalara ilişkin genel bilgi için bkz. Mazhar Nedim GÖKNİL, *Hava Hukuku*, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1951, s. 82-85, 88-98.

⁹ *Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation*, 1919, 11 LNTS 173 (No. 297)

¹⁰ "The following shall be deemed to be State aircraft: (a) Military aircraft. (b) Aircraft exclusively employed in State service, such as Posts, Customs, Police."

özel hava aracı olarak değerlendirilmiş ve bu bunların Sözleşme hükümlerine tabi olduğu belirtilmiştir. Başka bir ifadeyle Paris Sözleşmesi'nin bu hükmü devlet hava araçlarını belirtilen kategorilerle tahdidi olarak saymamıştır. Aksine Sözleşme hükümlerinin uygulama alanı bulacağı, başka devlet hava araçlarının varlığını kabul etmiştir.¹¹ 30. maddedeki bu hükme rağmen askeri, gümrük ve zabıta hizmetlerinde kullanılan hava araçlarına dahi Sözleşme'nin uygulanması gerektiği, 25. madde çerçevesinde tartışılmış, bu konu Uluslararası Hava Seyrüseferi Komisyonu'nun 1920 yılındaki toplantısında ele alınmıştır. Sözleşme'nin 25. maddesine göre taraf devletler, kendi ülkelerinin üzerinde uçan her hava aracının ve nerede uçarsa uçsun kendi tabiiyetindeki tüm hava araçlarının, Sözleşme'nin D Eki'ndeki düzenlemelere uygun hareket etmesi konusunda bütün önlemleri almayı yükümlenmiştir. Komisyondaki bazı delegeler "her" ifadesi dolayısıyla Sözleşme hükümlerinin yalnızca özel hava araçlarına değil, askeri, gümrük ve zabıta hizmetlerinde kullanılan hava araçlarına da uygulanması gerektiğini belirtmiş ancak Komisyon, 25 ve 30. maddelerin anlamını açıklığa kavuşturan bir yorum konusunda konsensüse varamamış, daha sonraki yıllarda bu konu yeniden gündeme geldiyse de II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla çalışmalar kesintiye uğramıştır.¹²

B. Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Şikago Sözleşmesi)¹³

Şikago Sözleşmesi'nin hava araçlarının ayrımını düzenleyen 3. maddesinde, Paris Sözleşmesi'ndeki özel hava aracı ifadesi yerine sivil hava aracı terimi tercih edilmiş ve Sözleşme'nin yalnızca sivil hava araçlarına uygulanacağı ifade edilmiştir. Sözleşme'nin 3/b maddesine göre askeri, gümrük ve zabıta hizmetlerinde kullanılan hava araçları devlet hava aracı olarak kabul edilmiş ve maddenin takip eden bendinde devlet hava araçlarının yabancı devlet ülkesi üzerinde uçabilmesi ya da ülkeye iniş yapabilmesi özel izinlere tabi tutulmuştur.¹⁴

Doktrinde, Sözleşme'nin 3/b maddesindeki düzenlemenin tahdidi olmadığına dair tartışmalar yapılmıştır.¹⁵ Zira söz konusu madde devlet hava

¹¹ WOUTER; VERHOVEN, 2011, s. 1.

¹² HORNIK, 2001, s. 113.

¹³ *Convention on International Civil Aviation*, 1944, 15 UNTS 295 (No. 102)

¹⁴ Md. 3: "a) Bu Sözleşme yalnız sivil hava araçlarına uygulanacak olup devlet hava araçlarına uygulanmaz; b) Askeri, gümrük ve zabıta hizmetlerinde kullanılan hava araçları, devlet hava aracı sayılır; c) Hususi bir andlaşma veya diğer biçimde yetkilendirilmiş olmadıkça Akit Devletlerden birine ait bir devlet hava aracı diğer bir devletin ülkesi üzerinden uçamaz veya o devlet ülkesine iniş yapamaz, bu uçuş ve iniş, verilen yetki şartları çerçevesinde gerçekleşir. d) Akit Devletler, devlet hava araçları için düzenlemeler yaparken sivil hava araçlarının seyrüsefer emniyetini göz önünde bulundurmamayı taahhüt ederler.

¹⁵ Michael MILDE, *International Air Law and ICAO*, Eleven International Publishing, Utrecht,

aracını tanımlamaz. Bunların dışında da devlet hava araçları olabilir. Kesin olan bir şey varsa o da devlet hava araçlarının egemen amaçlarla ya da kamu hizmeti amacıyla kullanıldığıdır. Şikago Sözleşmesi'nin 77-79. maddelerinden de bu sonuç çıkar. İlgili maddelerde devletlerin hava yoluyla taşıma teşekkülleri oluşturmasına ya da bunlara katılmasına izin verilmiştir.¹⁶

1. Şikago Sözleşmesi Hükümleri Çerçevesinde Devlet Hava Aracının Tespitine İlişkin Farklı Görüşler

Askeri, gümrük ve zabıta hizmetleri dışında kalan hava araçlarına Sözleşme hükümlerinin uygulanacağı ve bunların özel hava aracı sayılacağı Paris Sözleşmesi'nde açıkça ifade edilmekle birlikte Şikago Sözleşmesi'nde böyle bir hüküm yer almamaktadır. Burada tartışılması gereken husus, Şikago Sözleşmesi'nin kamu hizmetinde kullanılan tüm devlet hava araçlarını mı yoksa yalnızca askeri, gümrük ve zabıta hizmetinde kullanılan hava araçlarını mı kapsam dışına çıkardığıdır. Zira Sözleşme'nin 3/a maddesine göre, Sözleşme devlet hava araçlarına uygulanmaz. Hüküm yoruma muhtaçtır. Devletlerin genel uygulamalarına bakıldığında, askeri, gümrük ve zabıta hizmetlerinde kullanılan hava araçlarını ulusal hukuk düzenlemelerinin kapsamı dışına çıkardıkları görülmektedir. Paris Sözleşmesi'nde ise, yukarıda da ifade edildiği gibi, açık bir biçimde, söz konusu hizmetler dışında kullanılan devlet hava araçlarının özel hava aracı olduğu ifade edilmiştir. Dolayısıyla Şikago Sözleşmesi'nin askeri, gümrük ve zabıta hizmetleri dışında kullanılan diğer devlet hava araçlarına uygulanması gerektiğine dair yorumlar yapılmıştır.¹⁷ Şikago Konferansında, 3. maddenin taslağını hazırlayan 2 No.'lu Alt Komite, Paris Sözleşmesi'nin hava aracı ve hava aracının tasnifine ilişkin hükümlerinin takip edilmesi gerektiği hususunda görüş bildirmiştir. Ancak Komitenin daha sonraki toplantılarında bu mesele üzerinde durulmamış ve 3. madde bugünkü biçimiyle Sözleşme'ye dahil edilmiştir.¹⁸ Şikago Sözleşmesi'ni hazırlayan hukukçulardan Prof. J.N. Cooper, madde 3/b'ye ilişkin olarak Paris Sözleşmesi'ndeki kamu-özel ayrımının terkedildiğini, Sözleşme'nin, askeri, gümrük ya da zabıta hizmetlerinde kullanılmadıkça, devletin mülkiyetinde olan ve devletçe işletilen hava araçları da dahil tüm hava araçlarına uygulanacağını belirtmiştir.¹⁹ Tokyo Sözleşmesi'nin²⁰ görüşmeleri sırasında yalnızca askeri,

2008, s. 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.

¹⁶ WOUTER; VERHOVEN, 2011, s. 3.

¹⁷ WOUTER; VERHOVEN, 2011, s. 3.

¹⁸ HORNIK, 2001, s. 132.

¹⁹ COOPER, 1950, s. 306.

²⁰ Hava Aracında İşlenen Suçlar ve Diğer Fillere İlişkin Tokyo Sözleşmesi, *Convention on*

gümrük ve zabıta hizmetlerinde kullanılan hava araçlarının devlet hava aracı olduğuna dair bir görüşe karşı ise Cooper, Şikago Sözleşmesi'nin 3. maddesinin tahdidi olmadığı ve sayılanlar dışında da devlet hava araçlarının olduğunu ifade etmiştir.²¹ Yukarıdaki açıklamalardan da anlaşıldığı üzere, Sözleşme'nin 3/b maddesi çok farklı ihtimaller çerçevesinde yorumlanabilir. Bu nedenle 3. madde, yorumlayanlara bağlı olarak çeşitli biçimlerde uygulanabilir.²²

2. Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünün Uygulamaları

Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (*Provisional International Civil Aviation Organization-PICAO*)²³ ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (*International Civil Aviation Organization-ICAO*), ilk uygulamalarında, 3. maddenin doğrudan yorumuna rastlanmaz. Ancak her iki örgüt, havacılık konusunda çeşitli sorunlara çözüm ararken, dolaylı da olsa bu konuya temas etmek zorunda kalmışlardır. Örneğin PICAO'nun hava ulaştırma tesislerinin geliştirilmesi amacıyla devletlere, ülkelerinde bulunan söz konusu tesislerin "devlet (zabıta, gümrük, 'vesaire') ve askeri" hava araçlarınca mevcut ve beklenen kullanımını bildirmelerini istemiştir. Görüldüğü üzere 3/b tanım olarak düşünülmemiş ve tahdidi kabul edilmemiştir zira devlet hava araçları

Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, 1963, 704 UNTS 219, (No. 10106)

²¹ HORNIK, 2001, s.122, dn. 48.

²² Devlet hava aracının kapsamını ABD gibi son derece geniş tutan devletlerin yanı sıra; Türkiye gibi, ulusal düzenlemelerini temelde Şikago Sözleşmesi'ne bağlı kalarak oluşturan devletler de mevcuttur. Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 3/c maddesinin ilk halinde, devlet hava aracı, devletin askerlik, güvenlik ve gümrük hizmetlerinde kullandığı hava aracı biçiminde tanımlanmıştır. Kanun, Şikago Sözleşmesi'nin 3. maddesini tahdidi yorumlamıştır, zira kesin bir dille üç tür hizmette kullanılan hava aracı devlet hava aracıdır biçiminde bir ifade kullanılmıştır. Oysa Şikago Sözleşmesi'nde "kabul edilir" ifadesi kullanılır. 2013 tarihli bir değişiklik ile madde 3/c' nin kapsamı genişletilmiş, orman yangınları ile mücadelede kullanılan hava araçları da devlet hava aracı olarak düzenlenmiştir. Maddenin d bendine göre, Türk sivil hava araçları, devlet hava araçları tanımı dışında kalan ve mülkiyeti Türk Devletine veya kamu tüzelkişilerine veya Türk vatandaşlarına ait araçlardır. Kanun'un 3/d maddesi, (c) bendindeki düzenlemeyi devlet hava aracının tanımı olarak kabul eder. Bu durumda Türk hukukunda yalnızca dört tür hizmette kullanılan araçlar devlet hava aracı olarak kabul edilirken örneğin, Başbakanlığın hizmetinde kullanılan ya da Sağlık Bakanlığının sağlık hizmetlerinde kullandığı hava araçları sivil statüdedir. Türk Sivil Havacılık Kanunu için bkz. Resmi Gazete : Tarih : 19/10/1983 Sayı : 18196 Sayı; Düstur, V. Tertip, Cilt 22, s. 736. ABD uygulamasına ilişkin bkz. Kazım Sedat SİRMEN, *Hava Araçlarının Tabiiyeti*, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Ankara, 2003, s. 85, 86.

²³ Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü, Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi'nin 1. maddesi ile geçici bir süre için kurulmuştur. Şikago Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesinin ardından PICAO yerini ICAO'ya bırakmıştır.

Bkz. http://www.icao.int/secretariat/PostalHistory/from_picao_to_icao_organizational_similarities.htm (Erişim Tarihi: 22.03.2017)

“zabita, gümrük, vesaire” biçiminde ifade edilmiştir.²⁴ Yine PICAÖ döneminde tarifersiz uçuşlara ilişkin bir çalışmada, Örgütün hazırladığı raporda, tarifersiz uçuşlar ticari ve ticari olmayan olarak ikiye ayrılırken ticari olanlar da devlet uçuşları ve özel uçuşlar biçiminde ikiye ayrılmıştır. Devlet uçuşları da *inter alia* “yolcu taşıma, devriye, hava-deniz kurtarma, vesaire” olarak sıralanırken, devlet uçuşlarının hükümet görevlilerince kullanılan devlet uçakları tarafından gerçekleştirildiği ve bunların, zorunlu olmadıkları halde, sivil havacılık düzenlemelerine uygun biçimde yapıldığı ifade edilmiştir. Görüldüğü üzere PICAÖ’ya göre askeri, gümrük ve zabita hizmetleri dışında kullanılan devlet hava araçları, 3(b) kapsamında devlet hava aracıdır ve Şikago Sözleşmesi hükümlerine uygun hareket etmek zorunda değildir.²⁵ ICAÖ’nun çalışmaya başladığı ilk dönemlerdeki uygulamaları ise bu konuda tutarlılık göstermemiş, 3/b’yi tahdidi kabul etmeyen uygulamalarının yanı sıra, devlet hava araçlarını yalnızca askeri hizmette kullanılan hava araçlarıyla sınırlandıran uygulamaları da olmuştur.²⁶

Kore Havayollarının 007 sefer sayılı uçağının, SSCB tarafından düşürülmesinden sonra, hava aracının ve içindeki mürettebatın statüsü meselesi gündeme gelmiştir. Bu olay üzerine ICAÖ Sekreteryası, Şikago Sözleşmesi’nin 3/a ve 3/b maddelerinin uygulanmasından kaynaklanan sorunlar ve çözüm önerilerine ilişkin “Sivil/Devlet Hava Aracı” başlıklı bir çalışma başlatmıştır.²⁷

ICAÖ’nun çalışmasında, sivil ve devlet hava araçlarına uygulanan hukuki rejimle ilgili çeşitli olasılıklar üzerinde durulmuştur. Buna göre bir hava aracı, herhangi bir uçuşta sivil olduğu varsayımıyla işletilebilir ancak bu uçuşla ilgili tüm koşullar bir arada değerlendirildiğinde, hava aracının esasında devlet hava aracı olduğu sonucuna ulaşılabilir.²⁸ Şikago Sözleşmesi hükümleri uyarınca sivil hava araçları, taraf devletlerin ülkesi üzerinden uçabilir ya da bu ülkelere iniş yapabilir. Ancak ülkesi üzerinden uçulacak devlet, bu hava aracını devlet hava aracı olarak nitelendirebilir ve Sözleşme’nin 3/c maddesi uyarınca uçuş ya da iniş için gerekli izinleri talep edebilir. Çalışmada, bir devlet hava aracının hata nedeniyle ya da başka bir sebeple, sivil hava aracı biçiminde işletilmesi

²⁴ HORNIK, 2001, s. 134.

²⁵ HORNIK, 2001, s. 134.

²⁶ HORNIK, 2001, s. 134.

²⁷ Secretariat Study on “Civil/State Aircraft”, *International Civil Aviation Organization*, Legal Committee, 29th Session, 1994, ICAÖ Doc. LC/29-WP/2-1, 3/3/94. Bu çalışmada, Sözleşme’deki sivil ve devlet hava aracı ayırımına ilişkin sorunlar şu şekilde sıralanmıştır: i) Sivil ve devlet hava araçlarına uygulanacak hukuk; ii) Hava araçlarına ilişkin sigortaların kapsamı; iii) Uluslararası örgütlerce kullanılan hava araçlarının ayırımı; iv) Silahlı çatışmalar durumunda hava araçlarının statüsü; v) Sivil ya da askeri hukuk kurallarının uygulanması meselesi. Bkz. ICAÖ Doc. LC/29-WP/2-1, 3/3/94, Attachment 1, s. 9-11.

²⁸ ICAÖ Doc. LC/29-WP/2-1, 3/3/94, Attachment 1, s. 8.

halinde, bu araca Şikago Sözleşmesi hükümlerinin uygulanmayacağı ifade edilmiştir.²⁹ Aynı durumun sivil hava aracı olarak işletilen devlet hava araçları bakımından da geçerli olduğu, böyle durumlarda olağan olarak uygulanmayan hukuki rejimlerin uygulanır hale geldiği ancak sivil ve devlet hava aracı ayrımında sorunun bu açıdan ele alınmadığı belirtilmiştir.³⁰

PICAO'nun görüşlerinin aksine, ICAO söz konusu çalışmada, askeri, zabıta ve gümrük hizmetleri dışında kullanılan tüm hava araçlarını sivil hava aracı olarak kabul etmiş ve bunların Sözleşme hükümlerine tabi olduğu sonucuna varmıştır. Çalışmada ayrıca, bir hava aracının, askeri, gümrük ve zabıta hizmetlerinde kullanılıp kullanılmadığının tespitinin, uçuşa ilişkin tüm verilerin değerlendirilmesiyle mümkün olabileceğini belirtilmiştir.³¹ Bu görüşler, 1993 yılında 140. oturumunda ICAO Konseyine sunulmuş ve yapılan tartışmalardan, devletlerin 3/b'ye ilişkin çok farklı yorumları olduğu ortaya çıkmıştır.³² Bunun üzerine Hukuk Komitesinden tavsiye istenmesine karar verilmiştir³³ ancak Komitede konsensüs sağlanamamıştır.³⁴

Sekretaryanın 1993 tarihli yorum ve tespitlerinden sonra ICAO'nun bu konuda dikkate değer herhangi bir çalışması olmamıştır. Sivil havacılık konusundaki çeşitli sorunlara çözüm bulmak üzere Örgüt tarafından kabul edilen bazı belgelerde, sivil/devlet hava aracı tanımı tesadüfi olarak yer almış ancak bu konudaki sorunlara ilişkin herhangi bir çözüm önerisine yer verilmemiştir.³⁵ Bu konu 2015 yılında yeniden ICAO'nun gündemine girmiş, bir grup devlet "Sivil/Devlet Hava Aracının Tanımı ve Bunun Havacılığa Etkisi" başlıklı bir çalışma yapmıştır. Söz konusu çalışmada 1993 yılında yapılan Sekretarya çalışması özetlenmiş ve uluslararası hava taşımacılığında uçuş güvenliğinin geliştirilebilmesi amacıyla, ICAO'nun, sivil ve devlet hava aracı ayrımına ilişkin üç spesifik amacı tespit edilmiştir. Bu amaçlar: i) Sivil ve devlet hava aracının tanımlanması; ii) Hava araçlarının sivil, devlet ya da karma niteliklerinin belirlenmesinde kesin ölçütlerin ortaya konması iii) Her bir uçuş bakımından hava aracının statüsünün belirlenmesiyle ilgili kuralların, tüm havacılık toplumu tarafından kabulünün sağlanmasıdır.³⁶ Çalışmanın sonunda, ICAO Hukuk Komitesi, bu amaçların, Şikago Sözleşmesi tadil edilmeden

²⁹ ICAO Doc. LC/29-WP/2-1, 3/3/94, Attachment 1, s. 9.

³⁰ ICAO Doc. LC/29-WP/2-1, 3/3/94, Attachment 1, s. 9.

³¹ ICAO Doc. LC/29-WP/2-1, 3/3/94, Attachment 1, s. 16, 17. Söz konusu veriler için bkz. infra II-B.

³² ICAO Doc. LC/29-WP/2-1, Attachment 2, 19-23.

³³ ICAO Doc. LC/29-WP/2-1, Attachment 2, s. 24.

³⁴ HORNIK, 2001, s. 137.

³⁵ Working Paper on "State/Civil Aircraft Definition and Its Impact on Aviation", *International Civil Aviation Organization*, Legal Committee, 36th Session, 2015, ICAO Doc. LC/36-WP/2-6, 29/9/15.

³⁶ ICAO Doc. LC/36-WP/2-6, 29/9/15, s. 3.

gerçekleştirilmesi konusunda görüşlerini açıklamaya davet edilmiştir.³⁷

PICAO ve ICAO, sivil ve devlet hava aracının tanımı ve ayrımı konusunda tutarlı ve kesin uygulamalar geliştirememiştir. Şikago Sözleşmesi'nin kabul edildiği 1944 yılından bu yana, Sözleşme ile yaratılan hukuki rejim içerisinde sivil ve devlet hava aracı ayrımıyla ilgili sorunlara bir çözüm bulunmuş değildir.

3. Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütünün Uygulaması

Sözleşme'nin 3/b maddesine ilişkin en tutarlı yorum, Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü (*European Organisation for the Safety of Air Navigation/ EUROCONTROL*) tarafından yapılmıştır. Hava trafik kontrol, sivil ve askeri hava trafik olmak üzere ikiye ayrılır. Askeri hava trafik dışında zabıta, gümrük ya da diğer devlet hava araçları için özel bir hava trafik kontrol ayrımı bulunmaz. Dolayısıyla söz konusu hava araçları sivil hava sahasında uçarken sivil hava trafik kontrolünün denetiminde seyrederek. Devletler fiilen sivil hava ulaşımı standartlarına uygun hareket etmekle birlikte uluslararası düzeyde böyle bir hukuki yükümlülükleri yoktur. Ancak hava trafik kontrolünü sağlayabilmek için bu konunun düzenlenmesi gerekmiştir.³⁸ İşte EUROCONTROL bunu yapmıştır. Zira uygulamada bazı uçuşlar devlet hava araçları tarafından gerçekleştirilen uçuşlar olarak iddia edilir ve bu durum şüpheye neden olabilir. EUROCONTROL, Şikago Sözleşmesi'nin 3/b maddesini tahdidi yorumlamıştır.³⁹ Örgüte göre, yalnızca gümrük, zabıta ve askeri hizmette kullanılan hava araçları devlet hava aracıdır. Askeri hava araçları siciline tescil⁴⁰ edilmiş ya da sivil hava araçları siciline askeri olduğu belirtilerek tescil edilmiş hava araçları askeri hava aracıdır. Sivil hava aracı siciline tescil edilmiş olsa da askeri, gümrük ve zabıta hizmetlerinde kullanılan hava araçları devlet hava aracıdır. Sivil hava aracı olarak tescil edilen ve gümrük, zabıta ve askeri hizmet dışında kullanılan devlet hava araçları sivil hava aracı olarak kabul edilir.⁴¹

³⁷ ICAO Doc. LC/36-WP/2-6, 29/9/15, s. 3.

³⁸ HORNIK, 2001, s. 137.

³⁹ EUROCONTROL, *Decision of the Provisional Council*, Session 11 on 12/07/01, Prensip 1. Bkz. <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/article/content/documents/single-sky/cm/library/cmac-definition-of-state-aircraft-200107.pdf> (Erişim Tarihi: 08. 02. 2017)

⁴⁰ Hava araçlarının tasnifinde kayıtlı olduğu sicil belirli ölçüde önemlidir. Hava aracının tabiiyetini tescil gösterir. Tescil bir ulusal hukuk işlemidir ve bir hava aracı iç hukukta sivil ya da devlet hava aracı siciline tescil edilebilir. Nitekim Şikago Sözleşmesi'nin 19. maddesi de tescil hususunu taraf devletlerin ulusal hukukuna bırakmıştır. Ancak sivil/devlet hava aracı ayrımı konusunda devletler arasında çıkan uyuşmazlıklar iç hukuk kurallarına değil uluslararası hukuk kurallarına göre çözülmek zorundadır. Dolayısıyla uluslararası uyuşmazlıklar bakımından, bu konunun uluslararası sözleşmeler çerçevesinde yeknesaklaştırılması ve tasniflerin çağın gereklerine göre yeniden ele alınması gerekmektedir. Tescil ve tabiiyete ilişkin görüşler için bkz. SİRMEN, 2003, s. 32, 33.

⁴¹ EUROCONTROL, *Decision of the Provisional Council*, Session 11 on 12/07/01, Prensip 1.

II. SİVİL VE DEVLET HAVA ARACI AYRIMINDA ASKERİ HAVA ARAÇLARININ STATÜSÜ

Devlet hava araçları içinde askeri hava araçlarının ayrı bir önemi vardır. Sivil ve devlet hava aracına ilişkin tartışmalar sivil ve askeri hava aracı ve sivil ve askeri havacılık temelinde yapılır. Bu yaklaşımın çeşitli nedenleri vardır. Her şeyden önce askeri hava araçlarının devlet hava aracı niteliği tartışmasıdır. Dolayısıyla sivil ve devlet hava araçlarının ayırımında başlangıç noktası askeri hava araçlarıdır. Sivil hava araçlarının uygulamada sıklıkla askeri hizmette kullanılmaları da askeri hava araçlarının statülerinin ayrıca incelenmesini gerektirir.

Havacılığın başlangıcından itibaren devletler askeri uçaklarının, başka bir ifadeyle askeri güçlerinin bağımsızlıklarının, egemenliklerinin ve itibarlarının sembolü olan araçların, uluslararası metinlerde düzenlenmesine karşı düşmanca bir tavır takınmıştır. Günümüzde de askeri hava araçlarının müphem statüsü, havacılığın önceleri savaflara yönelik olarak geliştirilmesinden kaynaklanır. Nitekim havacılık teknolojisi ilk olarak askeri amaçlarla kullanılmış, bu teknoloji çok sonra sivil kullanıma aktarılmıştır.⁴²

Askeri hava araçlarının tanımı ve niteliği pozitif uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde açıkça belirlenmiş değildir. Tespit edilen kurallar genellikle hangi hükümlerin askeri araçlara uygulanmayacağı ya da askeri araçların neleri yapmasına izin verilmediği biçimindeki negatif düzenlemelerdir.⁴³ Bu konuda, sivil havacılık ve silahlı çatışmalar hukukuyla ilgili uluslararası düzenlemeler yol göstericidir.

A. Askeri Hava Aracının Tanımı

Paris Sözleşmesi'nin 31. maddesine göre askerlik görevini yerine getiren bir kişi tarafından, bu sıfatla kendisine verilen yetkiye istinaden kumanda edilen her hava aracı askeri hava aracı olarak kabul edilir.⁴⁴ Ancak burada askerlik görevini yapan kişi ifadesinin kapsamı tam olarak anlaşılammamaktadır. Bu nedenle Uluslararası Sivil Havacılık Komisyonu, 31. maddenin yorumunu kolaylaştıracak şöyle bir öneri teklif etmiştir. Buna göre i) Askeri hüviyet markası taşıyan uçaklar; ii) Harp malzemesi taşımak üzere cihazlı ve zırhlı uçaklar; iii) Pilotları ve mürettebatı ordu aksamından olanlar iv) Devletin hava kuvvetlerinden olan uçaklar askeri hava aracıdır.⁴⁵

⁴² MILDE, 2008, s. 61.

⁴³ MILDE, 2008, s. 61.

⁴⁴ Hükümün Türkçe çevirisi için bkz. SİRMEN, 2003, s. 5.

⁴⁵ BİLSEL, 1948, s. 200, 201.

Şikago Sözleşmesi'nin 3. maddesi askeri hava araçlarını, kapsam dışı tutmuştur ve Paris Sözleşmesi'nin aksine askeri hava aracını tanımlamamıştır, dolayısıyla Paris Sözleşmesi ile oluşturulan statü ve bu statünün örf ve adet hukuku kuralı niteliğini değiştirecek bir hüküm ihtiva etmez. Sözleşme'nin askeri hava araçlarına etkisi aşgari düzeydedir.⁴⁶ Ancak Sözleşme'nin 3/d maddesi uyarınca, taraf devletler, devlet hava araçlarının seyrüseferiyle ilgili ulusal düzenlemeler yaparken, sivil hava araçlarının bu konudaki emniyetini göz önünde bulundurmamak yükümlülüğü altındadır.

Uluslararası hava hukuku kurallarını birleştiren ya da değiştiren çeşitli çok taraflı uluslararası andlaşmalarda da askeri hava araçlarına ilişkin bir tanım verilmemiş, askeri, gümrük ve zabıta hizmetlerinde kullanılan hava araçları sözleşmelerin kapsamı dışına çıkarılmıştır.⁴⁷ Ancak Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin 1929 Varşova Sözleşmesi'nde devlet ya da kamu kurumları tarafından gerçekleştirilen taşımalara da Sözleşme hükümlerinin uygulanabileceği belirtilmiştir.⁴⁸ Bununla birlikte Sözleşme'yi tadil eden 1955 La Haye Protokolü uyarınca taraf devletler bu hükme çekince ileri sürebilir. Buna göre ilgili devletin ülkesinde tescil edilmiş, onun askeri makamları için kişi, yük veya bagaj taşıyan ve tüm yetkileri doğrudan bu makamlarca veya onun adına kullanılan hava araçlarına Protokol hükümleri uygulanmaz.⁴⁹ 1999 tarihli Montreal Sözleşmesi'nin⁵⁰ 2/1. maddesinde, Sözleşme'nin devlet ya da kamu kurumları tarafından gerçekleştirilen taşımalara uygulanacağı ifade

⁴⁶ Michel BOURBONNIERE; Louis HAECK, "Military Aircraft and International Law", 66 (3) *Journal of Air Law and Commerce*, 2000-2001, s. 892.

⁴⁷ Hava Araçlarındaki Haklara İlişkin Uluslararası Tanıma Sözleşmesi'nin XIII. maddesinde, Sözleşme'nin, askeri, gümrük ve zabıta hizmetlerinde kullanılan hava araçlarına uygulanmayacağı belirtilmektedir. Metin için bkz. *Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft*, 1948, 310 UNTS 141 (No. 4492). Yabancı Hava Aracı Tarafından Üçüncü Kişilere Yerde Verilen Zarara İlişkin Roma Andlaşması'nın 26. maddesine göre Sözleşme'nin, askeri, gümrük ve zabıta hizmetlerinde kullanılan hava araçlarının verdiği zararlar bakımından uygulanmayacağını belirtmektedir. *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*, 1952, 310 UNTS 181 (No. 4493). Hava Aracında İşlenen Suçlar ve Diğer Fillere İlişkin Tokyo Sözleşmesi'nin 1/4. maddesinde Sözleşme'nin anılan hizmetlerde kullanılan hava araçlarına uygulanmayacağı ifade edilmektedir.

⁴⁸ Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Varşova Sözleşmesi, *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*, 1929, 137 LNTS 11 (No. 3145), m. 2.

⁴⁹ Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Varşova Sözleşmesi'ni Tadil Eden La Haye Protokolü, *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929. Done at The Hague*, 1955, 478 UNTS 371 (No. 6943), m. 26.

⁵⁰ Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Montreal Sözleşmesi, *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*, 1999, 2242 UNTS 309 (No. 39917)

edilmektedir. Bununla birlikte 57. madde uyarınca, bu maddeye çekince ileri sürülebilir. Özetle hava hukukunun özel hukuk boyutuna ilişkin kuralları birleştiren Varşova ve onun yerine geçen Montreal sisteminde devlet/askeri hava araçlarıyla taşıma, ilgili Sözleşmeler'in kapsamı dışına çıkarılmamış ancak devletlere *jure imperii* taşımalar bakımından çekince ileri sürme hakkı tanınmıştır.⁵¹

Askeri hava araçlarının tanımına ya da niteliğine ilişkin tespitlere silahlı çatışmalar hukukuna ilişkin düzenlemelerde de rastlanır. Hava savaşı hakkındaki 1923 La Haye Kuralları'nda, askeri hava araçlarının tanımı yoktur ancak bunlara ilişkin hükümler mevcuttur. İlgili düzenleme uyarınca bir askeri araç tabiiyetini ve askeri niteliğini gösterir dış işaretler taşımalı, bu işaretler uçuş sırasında değiştirilemeyecek biçimde takılmalı, mümkün olduğunca büyük olmalı ve yukarıdan, aşağıdan ve yanlardan görülebilmelidir. Bu dış işaretler devletlerin iç hukuklarına göre belirlenir, bu işaretlerden ve bunlara ilişkin değişikliklerden diğer tarafların derhal haberdar edilmesi gerekir.⁵²

Henüz uluslararası bir andlaşma metni haline gelmemiş olmakla birlikte Harvard Üniversitesi'nin hazırladığı Hava ve Füze Savaş Hukuku Kuralları Taslağı'nda (Harvard Manueli) ise askeri hava aracının tanımı yapılmıştır.⁵³ Harvard Manueli'nin 1/x 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. İlgili hükmün yorumunda, aracın askeri kuvvetlere ait olup olmamasının önemli olmadığı, silahlı kuvvetlerce işletilmesinin yeterli olduğu belirtilmiş, silahlı kuvvetler disiplinine bağlı olan kişilerce kontrol edildiği müddetçe insansız hava araçlarının da (İHA)⁵⁴ askeri hava aracı olduğu ifade edilmiştir.

⁵¹ MILDE, 2008, s. 67

⁵² 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. Adam ROBERTS; Richard GUELFF, *Documents on the Laws of War*, Oxford University Press, Oxford, New York, 2000, s. 141-153.

⁵³ 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. <http://www.ihlresearch.org/amw/manual/section-a-definitions/x> (Erişim Tarihi: 08.02.2017)

⁵⁴ Sivil istihbarat tarafından işletilen İHA'ların devlet hava aracı olarak kabul edilebileceğini ancak kesinlikle askeri hava aracı statüsünde bulunmadığını belirtmek gerekir. Askeri hizmette kullanılan İHA'larla ilgili bir diğer husus, taşıdıkları askeri dış işaretlere ilişkindir. İHA'lar teknolojinin gelişmesiyle birlikte küçülmektedir dolayısıyla bu işaretleri taşımaları zorlaşmaktadır. Bu nedenle askeri hava araçlarının ayırdeciğini sağlayan bu koşul gittikçe önemini yitirmektedir. Bkz. Ian HENDERSON; Patrick KEANE, "Air and Missile Warfare", in Rain Livoja and Tim McCormack eds., *Routledge Handbook of the Law of Armed Conflict*, Routledge, New York, 2016, s. 285.

B. “Askeri Hava Aracı” ve “Askeri Hizmette Kullanılan Hava Aracı” Kavramları

Uluslararası düzenlemelerde, bir hava aracının askeri niteliğine ilişkin tespitler, bu hava aracının askeri hizmette kullanılıp kullanılmamasına göre yapılır. Bununla birlikte “askeri hava aracı” ve “askeri hizmette kullanılan hava aracı” kavramlarının anlamı tartışmalıdır. Çözülmesi gereken ilk husus “askeri hizmette kullanılan” ifadesinin ne anlama geldiğidir. “Askeri hizmette kullanılma” iki anlama gelecek şekilde yorumlanabilir. Bu yorumlardan ilki, askeri disipline tabi ve bu konudaki düzenlemelere bağlı hava aracının askeri hizmette kullanılan hava aracı olduğudur. Askeri hizmette kullanılma ikinci olarak ise yapılan iş ya da eylemin niteliğinden kaynaklanır. Hava aracı o anki kullanılışı itibarıyla askeri kuvvetlere yardım etmekte ya da destek olmaktadır.⁵⁵ Yani hava aracı askeri amaçlara hizmet eder.⁵⁶ Bu tür durumlarda sözü edilen askeri disiplin ve örgütlenme olmaz ve askeri kuvvetlerle hava aracı arasındaki ilişki, bir özel hukuk sözleşmesine dayanır.⁵⁷ Dolayısıyla söz konusu araçların sivil hava aracı statüsünü kaybetmediğini ve Şikago Sözleşmesi hükümlerine tabi olduğunu, diğer türlü bir uygulamanın pratik olmayacağını savunan görüşler vardır. Aksi halde, örneğin, askeri kuvvetlere ait ve bir askeri pilot tarafından kumanda edilen bir savaş uçağının, sivil bir hastaneye, sivil bir hasta için, askeri havaalanına inerek ilaç götürmesi durumunda, bu hava aracının statüsünün sivil hava aracı olması gerekir. Oysa Şikago Sözleşmesi’nin 3/b maddesi, “askeri hizmetler için kullanılan (*used for*)” ifadesi yerine “askeri hizmette kullanılan (*used in*)” ifadesini tercih etmiştir.⁵⁸ Başka bir anlatımla hava aracı askeri hizmetin bir parçası olarak kullanılıyorsa askeri hava aracıdır.

Bu görüşün aksine devlet uygulamaları mevcuttur. 3 Nisan 1996’da aralarında ABD ticaret bakanının da olduğu bir heyeti taşıyan, ABD silahlı kuvvetlerine ait US Air Force CT-43A savaş uçağı, Bosna-Hersek’in Tuzla kentinden kalkış yaptıktan kısa süre sonra Dubrovnik yakınlarında düşmüş, kazada tüm yolcular ve altı mürettebat hayatını kaybetmiştir. Kazayı incelemek üzere görevli Hırvat makamları, Hırvatistan iç hukuk kuralları çerçevesinde bir değerlendirme yapmış ve uçağın Amerikan ticaret heyetinin nakliyesini yaptığını, dolayısıyla uçuşun askeri değil sivil nitelikte olduğunu ifade etmiştir. Nitekim Hırvatistan Hava Seyrüseferi Kanunu’na göre, Hırvat hava

⁵⁵ Duncan P. BLAKE; Ian S. HENDERSON, “Military Use of Sivil Registered Aircraft”, 36 *Annals of Air and Space Law*, 2011, s. 163.

⁵⁶ Barış ya da savaş durumu fark etmeksizin, sivil hava araçları zaman zaman askeri amaçlarla kullanılabilir. Örneğin çatışma bölgelerine sivil hava araçlarıyla askeri birliklerin taşınması, bir sivil hava aracının bir kısmının kiralınması yoluyla askeri yolcu ve yük taşınması. Bkz. ICAO Doc. LC/29-WP/2-1, 3/3/94, Attachment 1, s. 11.

⁵⁷ HORNIK, 2001, s. 125.

⁵⁸ BLAKE; HENDERSON, 2011, s. 163.

sahasına girmesine izin verilmiş, askeri amaçlarla kullanılmayan tüm askeri hava araçları, sivil hava aracı muamelesi görür. Dolayısıyla hava aracının sivil havacılık standartlarının tümünü yerine getirmesi beklenir. Hava aracı, ABD Hava Kuvvetleri standartlarına göre uçuşa elverişli olmakla birlikte, uçaktaki ekipman sivil standartlara uygun değildir ve yetersizdir.⁵⁹

ICAO, 2015 yılındaki “Sivil/Devlet Hava Aracının Tanımı ve Bunun Havacılığa Etkisi” başlıklı çalışmasında, ulusal düzenlemeler ve AB ve NATO gibi bir takım uluslararası örgütlerde, askeri nitelikte olmayan yolcu taşımalarında kullanılmaları durumunda askeri hava araçlarına, sivil havacılık düzenlemelerinin uygulanması yönünde bir eğilim olduğunu belirtmiştir.⁶⁰

Hırvatistan uygulaması ve ICAO’nun saptamasını destekleyen bir başka görüşe göre ise sivil hava aracı, savunma bakanlığı ya da silahlı kuvvetler tarafından kiralanır ve askeri amaçlarla kullanılırsa, bunlar, o anki kullanımları itibariyle, devlet hava aracı statüsünde değerlendirilmelidir.⁶¹ Yukarıda incelenmiş olduğu gibi, EUROCONTROL sivil tescilli olsa bile askeri hizmette kullanılan hava araçlarını devlet hava aracı olarak kabul etmektedir. Askeri hizmette kullanıma uçuşun askeri niteliğine bağlıdır. Uçuşun askeri niteliğini tespit edebilmek için, uçağın mülkiyeti; uçuşun askeri disiplin ve düzenlemelere bağlı olarak yürütülmesi; mürettebatın, yolcuların ve yükün niteliği; varış noktası, örneğin bir silahlı çatışma bölgesine uçulması; uçuşun amacı, örneğin BM Andlaşması’nın VII. Bölümü uyarınca ya da NATO Andlaşması kapsamında veya askeri bir tatbikat ya da eğitim amacıyla gerçekleştirilmesi; uçuş izinlerinin türü; Şikago Sözleşmesi’ne uygun hareket edilmesi, örneğin bir uçuş planının tevdi edilmesi; olağan trafik ve gümrük izinlerinin alınması gibi hususların bir arada değerlendirilmesi gerekir.⁶²

Bu noktada *Air Force One* örneğinden söz etmek gerekir. *Air Force One*, ABD başkanını taşımak amacıyla kullanılan, ABD Hava Kuvvetlerine ait herhangi bir araca verilen isimdir. Bu kategorideki araçlar, 1944 yılında Roosevelt tarafından kurulan *Presidential Airlift Group* tarafından işletilir. *Presidential Airlift Group*, Beyaz Saray Askeri Bürosunun himayesindedir. *Air Orce One*, ABD Hava Kuvvetlerine ait bir askeri hava aracıdır ve ABD başkanı da sivil değildir,

⁵⁹ HORNIK, 2001, s. 128. ICAO Sekreteryası, sivil/devlet hava aracı tanımına ilişkin 1993 yılındaki çalışmasında, askeri hava araçlarının kazası durumunda sivil ya da askeri hukuk kurallarının uygulanıp uygulanmayacağı meselesinin tamamen kazanın meydana geldiği ülke devletinin ulusal hukuk düzenlemeleriyle ilgili olduğunu ifade etmiştir. ICAO Doc. LC/29-WP/2-1, 3/3/94, Attachment 1, s. 9.

⁶⁰ ICAO Doc. LC/36-WP/2-6, 29/9/15, s. 3.

⁶¹ BOURBONNIERE; HAECK, 2000-2001, s. 905.

⁶² ICAO Doc. LC/29-WP/2-1, 3/3/94, Attachment 1, s. 14. Ayrıca bkz. BOURBONNIERE; HAECK, 2000-2001, s. 904.; Ruwantissa ABEYRATNE, *Convention on International Civil Aviation: A Commentary*, Springer, Heidelberg, New York, 2014, s. 61, 62.

ABD ordusunun başkomutanıdır. Bununla birlikte söz konusu araç karma niteliktedir zira Beyaz Saray tarafından görev ve görev dışı alanlarda kullanıldığı ifade edilmiştir. Bu durumda, gezi ya da tatil amacıyla kullanıldığında, devlet hava aracı statüsünde olup olmadığı tartışmalıdır. Ancak Beyaz Saray, başkanın sürekli görevde olduğu savından hareketle, bu tür uçuşları da göreve ilişkin uçuş olarak bildirmektedir.⁶³

Yukarıdaki açıklamalardan ve örneklerden anlaşıldığı kadarıyla sivil ve askeri hava aracı ayrımı konusunda kesin ölçütler bulunmamaktadır. Bununla birlikte, askeri hava araçlarını diğer hava araçlarından ayıran birtakım özellikler vardır. Bu özellikler, hava aracının tasarımı ve teknik özellikleri, silahlandırılmış olması; tescil ve tabiiyet işaretleri; devletin, esas olarak silahlı kuvvetlerin mülkiyetinde bulunması ve uçuşun niteliğidir. Ancak bunlar, ayrı ayrı bir hava aracının askeri hava aracı olduğunu belirlemek için yeterli değildir. Hava aracı söz konusu özelliklerden birini taşısa dahi o anda askeri hizmette kullanılmıyor olabilir. Dolayısıyla hava aracının askeri niteliğinin tespitinde bu özelliklerin bir arada değerlendirilmesi gerekir.⁶⁴ Nitekim Şikago Sözleşmesi' nin 35. maddesi hükmünden, sivil hava aracının askeri mühimmat ya da malzeme taşıyor olmasının, tek başına o uçağı askeri hava aracına dönüştürmediği anlaşılmaktadır.⁶⁵

C. Askeri Hava Araçlarının Dokunulmazlık ve Bağışıklıkları

Uluslararası hukukta dokunulmazlığı tartışmasız olarak düzenlenen tek hava aracı askeri hava aracıdır. Askeri araçların uluslararası hukuktaki statüsüne ilişkin ilk belirlemeler 1910 tarihli Hava Seyrüseferi Konferansında hazırlanan taslak sözleşmenin 46. maddesinde yer alır. Buna göre yabancı bir devlet ülkesinde ya da hava sahasında⁶⁶ bulunan askeri hava araçları, ülkedışılık prensibinin sağladığı ayrıcalıklardan faydalanır.⁶⁷

Paris Sözleşmesi'nin 32. maddesi uyarınca yabancı hava sahasına girmesine izin verilen askeri hava araçları, savaş gemilerinin faydalandığı tüm dokunulmazlık ve bağışıklıklardan yararlanır. Havaalanındaki askeri hava aracı da aynı şekilde dokunulmazdır ancak yerel güvenlik makamlarına, hava trafiğe cevap vermek, mali ve sağlık yükümlülüklerine uygun davranmak

⁶³ Ricardo DE OLIVEIRA, "The Distinction Between Civil and State Aircraft: Does the Current Legal Framework Provide Sufficient Clarity of Law with Regard to Civil and State Aircraft in Relation to Aviation Practicalities?" 41 (4, 5) *Air and Space Law*, 2016, s. 340, 341.

⁶⁴ MILDE, 2008, s. 70, 71.

⁶⁵ ABEYRATNE, 2014, s. 61.

⁶⁶ Uluslararası hukukta hava sahasının hukuki rejimine ilişkin genel olarak bkz. Ömer İlhan AKİPEK, *Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu*, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1959.

⁶⁷ BOURBONNIERE; HAECK, 2000-2001, s. 889.

zorundadır aksi halde ulusal hava sahasını derhal terki istenir. Hava aracı söz konusu davranışlarda bulunmasa bile yabancı devletin istemesi halinde onun ülkesini derhal terk etmelidir. Yabancı devlet makamları, hava aracına çıkamaz ve mürettebatın hava aracındaki ya da hava aracının bakımıyla ilgili işlediği fiillerden dolayı yargı yetkisini haiz değildir.⁶⁸

Yabancı hava sahasına zaruret hali nedeniyle dahi izinsiz giren bir askeri hava aracı ve mürettebatı söz konusu dokunulmazlıkların hiçbirinden faydalanamaz.⁶⁹ Askeri hava aracının izinsiz olarak yabancı hava sahasında uçuşmasının sonuçlarına dair bir uluslararası hukuk düzenlemesi bulunmamakla birlikte, doktrinde ve uygulamada hava aracına kimlik tespiti için havada müdahale edilebileceği; belirlenen bir rotada hava sahasını terke yönlendirilebileceği; cezai soruşturma ve takibat için yere inmeye yönlendirilebileceği ya da zorlanabileceği kabul edilir.⁷⁰ İhlal eden hava aracının tabiiyetinde olduğu devlet, bu ihlalden dolayı uluslararası sorumluluğu haizdir. Bu sorumluluğun sonuçları iki devlet arasındaki ilişkilere göre değişiklik gösterebilir. Sorumlu devlet, diğer devletten özür dileyebilir, bireysel sorumluluğu olanları cezalandırma sözü verebilir, bu tür bir ihlalin yeniden gerçekleşmeyeceğini taahhüt edebilir ya da tazminat ödeyebilir. Söz konusu ihlaller, hava sahası ihlal edilen devletin, hava aracına el koyması ve mürettebatı yargılaması biçiminde de sonuçlanabilir. İhlali yapan hava aracının düşürülüp düşürülmeyeceği meselesine gelince, Şikago Sözleşmesi'nin 3bis maddesi yalnızca uçuş halindeki sivil hava araçlarına karşı silah kullanılmasını yasaklamıştır.⁷¹ Sözleşme kapsamında askeri hava araçları bakımından böyle bir koruma mevcut değildir.⁷² Söz konusu tespitler barış zamanında geçerlidir. Silahlı çatışmalar durumunda hava araçlarının tabi olduğu hukuki rejim farklılaşır.⁷³

Paris Sözleşmesi'nin 33. maddesinde, gümrük ve zabıta hava araçlarının 32. maddede sayılan ayrıcalıklardan faydalanamayacağı ifade edilmekle birlikte günümüzde, uluslararası örf ve adet hukuku kuralları gereğince askeri hava araçları dışındaki devlet hava araçlarının da bağımsızlıkları kabul edilmiştir.⁷⁴ Hava hukukuna ilişkin sözleşmelerde yer almasa da bazı uluslararası andlaşmalarda bu konuyla ilgili birtakım düzenlemeler mevcuttur. Hava Araçlarının Müsaderesine İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme'nin 3/1. maddesi uyarınca ticari amaçlarla kullanılan devlet hava

⁶⁸ WOUTERS; VERHOEVEN, 2011, s.2.

⁶⁹ WOUTERS; VERHOEVEN, 2011, s.2.

⁷⁰ MILDE, 2008, s. 64.

⁷¹ Bkz. *infra* III.

⁷² MILDE, 2008, s. 64.

⁷³ Bkz. *infra* IV-A.

⁷⁴ HENDERSON; KEANE, 2016, s. 286.

araçlarına, önlem amacıyla el konması mümkündür. Ancak kamu hizmetinde, örneğin posta hizmetinde kullanılan devlet hava araçlarına, el konamaz.⁷⁵ Devletin yargı bağımsızlığına ilişkin BM Sözleşmesi'nin 18 ve 19. maddelerine göre devletin mülkiyetinde olan ve *jure imperii* amaçlarla kullanılan tüm mallar dokunulmazlık ve bağımsızlıklardan faydalanır.⁷⁶ Yine Viyana Diplomatik İlişkiler Sözleşmesi'nin⁷⁷ 22., Konsolosluk ilişkileri Sözleşmesi'nin⁷⁸ 31/4. maddeleri çerçevesinde kamu hizmetinde kullanılan devlet hava araçlarının dokunulmazlığı olduğu ileri sürülebilir.⁷⁹

III. SİVİL VE DEVLET HAVA ARACI AYRIMININ HAVA ARAÇLARINA HAVADA MÜDAHALE MESELESİNE ETKİSİ

Hava araçlarına, havada, hava araçlarıyla müdahale, silahlı çatışmalar hukuku çerçevesinde, hem sivil hem de askeri hava araçları bakımından mümkündür.⁸⁰ Ancak barış zamanında sivil hava araçlarına havada müdahale Şikago Sözleşmesi'nin orijinal metninde yer almaz. 1983'te Kore uçağının, SSCB hava sahasında, bu devletin hava kuvvetleri tarafından düşürülmesi

⁷⁵ *Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Precautionary Attachment of Aircraft*, 1933, 192 UNTS 289 (No. 4479)

⁷⁶ Devletlerin ve Mallarının Yargı Bağımsızlığına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi, *United Nations Convention on Jurisdictional Immunities of States and Their Property*, 2005, 44 ILM 803.

⁷⁷ Viyana Diplomatik İlişkiler Sözleşmesi, *Vienna Convention on Diplomatic Relations*, 1961, 500 UNTS 95 (No. 7310), md. 22/3: "Misyon binaları ile içindeki eşyalar ve diğer mallar ve misyonun nakil vasıtaları arama, el koyma, haciz veya icradan bağımsızdır."

⁷⁸ Viyana Konsolosluk İlişkileri Sözleşmesi, *Vienna Convention on Consular Relations*, 1963, 596 UNTS 261 (No. 8638), md. 31/4: "Konsolosluk binaları, mobilyaları, konsolosluk malları ve keza ulaşım araçları millî savunma veya kamu yararı amaçlarıyla hiç bir çeşit el koymaya konu teşkil edemezler. Bu amaçlarla istisnâ yapılması gerekli ise, konsolosluk görevlerinin yerine getirilmesinin sekteye uğramaması amacıyla uygun tedbirler alınır ve gönderen Devlet'e peşin, adil ve yeterli bir tazminat ödenir."

⁷⁹ WOUTERS; VERHOEVEN, 2011, s. 2, 3. 2013'ün başlarında, Bolivya devlet başkanı Evo Morales'i, Moskovo'dan Bolivya'nın La Paz kentine taşıyan uçak, yakıtının bitmesi nedeniyle Viyana'ya zorunlu iniş yapmıştır. Uçak, ABD'nin gizli ve stratejik bilgileri ifşa eden Edward Snowden adlı eski bir Ulusal Güvenlik Ajansı çalışanının, uçakta olduğu iddiasıyla aranmıştır. Bu olay, Bolivya tarafından uluslararası hukukun ihlali olarak değerlendirilmiş, Avusturya makamları ise aramanın Morales'in izniyle gerçekleştirildiğini ifade etmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ruwantissa Abeyratne,, "Legal Issues of the Snowden Case: State Aircraft vs. Civil Aircraft", 62 (4) *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, 2013, 648, 649. Bolivya ve Avusturya'nın uçağın aranması meselesine ilişkin iddiaları, askeri hava araçlarının yanı sıra kamu hizmetinde kullanılan diğer hava araçlarının dokunulmazlıklarının, devlet uygulamasında kabul edildiğini göstermesi bakımından önemlidir.

⁸⁰ Hava araçlarına hava araçlarıyla havadan müdahale İngilizce "*interception*" terimiyle ifade edilmektedir. *Interception*, bir kişi ya da şeyin, bir varış noktasına ulaşmasının engellenmesidir. Bkz. Oxford Living Dictionaries, <https://en.oxforddictionaries.com/definition/interception> (Erişim Tarihi: 08.02.2017)

neticesinde Sözleşme'ye eklenen madde 3bis, bu konuyu düzenler. İlgili hüküm öncelikle taraf devletlerin, herhangi bir devletin tabiiyetindeki sivil hava aracına karşı, uçuş halindeyken, silah kullanmama yükümlülüğünü getirir. Söz konusu yükümlülük hem ulusal hem de uluslararası hava sahası bakımından mevcuttur. Küba Hava Kuvvetlerinin, ABD tabiiyetindeki iki sivil hava aracını, 24 Şubat 1996 tarihinde düşürmesinin ardından kabul edilen 1067 sayılı Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararında, sivil hava araçlarına karşı silahlı kuvvet kullanılmasının, Şikago Sözleşmesi'nin 3 bis maddesinde kodifiye edilen bir uluslararası örf ve adet hukuku kuralının ihlali olduğu belirtilmiştir.⁸¹ Söz konusu yükümlülük esas olarak devletlere getirilmektedir. Malezya Havayollarının MH 17 sefer sayılı uçağının 2014 yılında Ukrayna üzerinde düşürülmesiyle ilgili olarak Ukrayna, Ukrayna'daki Rusya destekli silahlı grupları, Rusya'da Ukrayna'yı suçlamıştır.⁸² BM Güvenlik Konseyi, bu olaya ilişkin 2166 sayılı kararında, tüm devletlerin ve diğer aktörlerin sivil hava araçlarına karşı şiddete başvurmaktan kaçınma yükümü bulunduğunu ifade etmiş, Şikago Sözleşmesi'nin 3/bis maddesine değinmemiştir.⁸³

Havada müdahale son çare olarak başvurulması gereken bir önlemdir. Müdahale, hava aracının güvenliğini ve yolcuların hayatını tehlikeye düşürmemelidir.⁸⁴ Eğer bir devletin hava sahasına, yabancı bir sivil hava aracı izinsiz olarak girer veya uçuşun Sözleşme'nin amaçlarına aykırı herhangi bir maksatla yapıldığı şüphesi oluşursa, bu devlet, hava aracına müdahale edebilir.⁸⁵ Şüpheyne neden olan haller örneğinin; hava aracının kendisini tanıtmaması, kayıtlı uçuş plan ya da tarifelerine aykırı olarak birdenbire hava sahasında belirmesi, hava trafik hizmetlerini bilgilendirmeksizin önceden belirlenen rotalar dışında ya da yasaklanmış bölgeler üzerinde uçma veya uygunsuz manevralar yapması olabilir.⁸⁶ Havada müdahale, hava aracının uçuşa devam etmesinin engellenip, onu bir havaalanına inmeye zorlanması biçiminde olur. Devletin egemenliğindeki hava sahası askeri ya da zabita hava araçlarıyla korunur. Hava aracına müdahalenin gerekçesi devletin hava sahasının ihlalidir dolayısıyla müdahalenin de devlet hava araçlarıyla gerçekleştirilmesi gerekir. Nitekim

⁸¹ Bkz. UN Security Council, *Security Council Resolution 1067*, [Shooting Down of Two Civil Aircraft on 24 February 1996], 26 July 1996, S/Res/1067 (1996) para. 6. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararları için bkz. <http://www.un.org/en/sc/documents/resolutions> (Erişim Tarihi: 22.03.2017) Bu konuda ayrıca bkz. Eric Edward GEISER, "The Fog of Peace: The Use of Weapons Against Aircraft in Flight During Peacetime", *4 Journal of International Legal Studies*, 1998, 226-231. 187-240.

⁸² <http://www.bbc.com/news/world-europe-34511973> (Erişim Tarihi: 22.03.2017)

⁸³ UN Security Council, *Security Council Resolution 2166* [Letter from the Permanent Representative of Ukraine], 21 July 2014, S/RES/2166 (2014), para. 12.

⁸⁴ Şikago Sözleşmesi, md. 3 bis/a.

⁸⁵ Şikago Sözleşmesi, md. 3 bis/a.

⁸⁶ MILDE, 2008, s. 49.

deniz alanlarındaki müdahaleler, savaş gemileri, askeri uçaklar veya açık dış işaretlerle kamu hizmetine tahsis edildikleri ve bu konuda yetkilendirildikleri belli olan gemi ya da hava araçlarıyla yapılır.⁸⁷

Şikago Sözleşmesi'nin II. Eki'ni teşkil eden Hava Kuralları'nda, havada müdahalenin koşulları yer alır. Metinde, uçağa yaklaşma, uçağa gönderilecek sinyaller, müdahale edecek uçağın müdahale edilecek uçakla irtibat sağlayabilmesi için temel terimler düzenlenmiştir ve müdahalenin bu yöntemlerle gerçekleştirilmesi gerekir.⁸⁸

Uluslararası hava sahasında yani bir devletin kara ülkesi ve karasularının üzerindeki hava sahası dışında, hangi devletin tabiiyetinde olursa olsun sivil ya da devlet tüm hava araçları serbestçe uçabilir.⁸⁹ Bazı yazarlara göre uluslararası hava sahasında, hava haydutluğu ya da terörizm söz konusu olduğunda veya andlaşmaların verdiği yetkiye dayanarak, tescil devleti dışındaki devletler de hava aracı üzerinde yargı yetkisini haizdir, dolayısıyla bu tür durumlarda, hava aracına havada müdahale edilebilir.⁹⁰ Bu konuda yerleşik bir uluslararası hukuk kuralı yoktur. Açık denizlerdeki izleme hakkının, uluslararası hava sahası bakımından mümkün olup olmadığı tartışmalıdır. Deniz hukukuyla ilgili sözleşmelerde böyle bir hak tanınmasa da uluslararası örf ve adet hukuku bakımından bu hakkın mevcut olduğunu iddia eden yazarlar olmakla birlikte, bu konudaki devlet uygulamasının yeterli olup olmadığı şüphelidir.⁹¹ Ancak Şikago Sözleşmesi'nin 3 *bis* maddesi, uluslararası hava sahasında, havada müdahaleye ilişkin yasaklayıcı bir hüküm içermez.

Açık Denizlere İlişkin 1958 Cenevre Sözleşmesi⁹² ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin sırasıyla 15. ve 101. maddelerine göre uluslararası deniz alanlarında ya da hiç kimsenin yetki alanında bulunmayan yerlerde, özel hava aracından bir başka hava aracına veya buralardaki kişi ya da mallara karşı işlenen fiiller dolayısıyla tüm devletlerin yargı yetkisi vardır. Söz konusu düzenlemelerden anlaşıldığı üzere, her iki sözleşmede de, deniz haydutluğunun yanı sıra hava haydutluğu da düzenlenmektedir. Ancak hava

⁸⁷ 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, 1982, 1833 UNTS 3 (No. 31363), md. 107, 110/1, 110/4, 110/5, 111/5. Ayrıca bkz. Andrew WILLIAMS, "The Interception of Civil Aircraft Over the High Seas in Global War on Terror", 60 *Air Force Law Review*, 2007, s. 113; MILDE, 2008, s. 49.

⁸⁸ Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation, *Rules of the Air*, Attachment A, Interception of Civil Aircraft, International Civil Aviation Organization, Tenth Edition, 2005.

⁸⁹ Karasularının üzerindeki hava sahasında, deniz hukukundaki karasularından zararsız geçiş hakkına benzer bir hak söz konusu değildir.

⁹⁰ WILLIAMS, 2007, s. 113 vd.

⁹¹ Nicholas GRIEF, *Public International Law in the Airspace on the High Seas*, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, Boston, 1994, s. 106, 107.

⁹² Açık Denizlere İlişkin 1958 Cenevre Sözleşmesi, *Convention on the High Seas*, 1958, 450 UNTS 11 (No. 6465).

sahasında, bir hava aracının bir diğer hava aracını bordalayararak haydutluk fiili işlemesi mümkün görünmemektedir.⁹³ Bu nedenle ilgili düzenlemeler deniz haydutluğu ve gemi kavramları çerçevesinde değerlendirilmektedir.⁹⁴ Teorik düzeyde de kalsa, hava haydutluğu sebebiyle el koyma ancak askeri hava araçları ya da bu konuda yetkilendirildikleri belli olan diğer devlet hava araçlarınınca yapılabilir.⁹⁵ Bu hükümlerden yola çıkarak, devletlere, yalnızca hava haydutluğu bakımından, bir hava aracı ile bir başka hava aracını, uluslararası hava sahasında izleme hakkı tanındığı konusunda değerlendirmeler yapılmaktadır.⁹⁶ Uluslararası hava sahasında uçak kaçırmaya (*Hi-jacking*) fiilinin işlendiği hava araçları üzerinde esas olarak tescil devletinin yargı yetkisi mevcuttur.⁹⁷ Dolayısıyla müdahaleyi de bu devletin devlet hava araçları yapabilir.⁹⁸

11 Ekim 1985'te, Mısır tabiiyetindeki bir sivil hava aracına, Akdeniz üzerinde, uluslararası hava sahasında seyrederken, Amerikan savaş uçaklarınınca müdahale edilmiş ve araç Sicilya'ya inmeye zorlanmıştır. ABD, uçağın *Achille Laurro* isimli gemiyi kaçıran teröristlerin nakliyesi amacıyla kullanıldığını, dolayısıyla bir sivil hava aracı değil devlet hava aracı statüsünde olduğunu iddia etmiş ve müdahaleyi bu çerçevede gerekçelendirmiştir. ABD, Havayolu Pilotları Dernekleri Uluslararası Federasyonu'na (*International Federation of Airliner Pilots' Associations-IFALPA*) yazdığı mektupta, müdahalenin yapıldığı sırada hava aracının devlet hava aracı olarak işletildiğini, zira hava aracının tamamen devletin amaç ve fonksiyonları çerçevesinde hareket ettiğini, uçakta silahlı askeri personelin varlığının ve amacın gizliliğinin bu sonucu

⁹³ Kerem BATIR, Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk, USAK Yayınları, Ankara, 2011, s. 7.

⁹⁴ GRIEF, 1994, s.108.

⁹⁵ Açık Denizlere İlişkin 1958 Cenevre Sözleşmesi, md. 21; Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, md. 107.

⁹⁶ GRIEF, 1994, s. 108.

⁹⁷ Uçak kaçırmaya ve hava araçlarına ilişkin diğer hukuka aykırı fiiller konusunda üç temel sözleşme vardır. Bunlar, Hava Aracında İşlenen Suçlar ve Diğer Fiillere İlişkin Tokyo Sözleşmesi; Uçakların Kanun Dışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine İlişkin La Haye Sözleşmesi, *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*, 1970, 860 UNTS 105 (No. 12325); Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerin Önlenmesi Sözleşmesi, *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation* 1971, 974 UNTS 177 (No. 14118). İlgili sözleşmelerde hava araçlarındaki kişilere, mallara ya da sivil havacılık güvenliğine karşı işlenen suçlar düzenlemekte olup bazı hallerde tescil devleti dışındaki taraf devletlere yargı yetkisi verilmektedir. Bununla birlikte söz konusu fiiller bakımından tescil devleti dışındaki devletlerin hava aracına, uluslararası hava sahasında müdahale edebileceğine dair açık bir hüküm bulunmamaktadır.

⁹⁸ Uçak kaçırmaya ve hava haydutluğu aynı suçu ifade etmek üzere kullanılan terimler değildir. Uçak kaçırmaya politik nedenlerle ve uçağın içinde gerçekleştirilir. Oysa hava haydutluğu ticari amaçlarla, bir hava aracından diğer bir hava aracına karşı yapılır. Bkz. GRIEF, 1994, s.118.

ortaya koyduğunu ifade etmiştir.⁹⁹ Görüldüğü üzere ABD, uçuşun amacına ve niteliğine göre bir değerlendirmede bulunmuştur. Ancak uçağın, ABD'nin iddia ettiği gibi devlet hava aracı niteliği taşıyor olması müdahaleyi haklı göstermez zira devlet hava araçları, uluslararası hava sahasında müdahaleden başışiktir. Öte yandan İngiltere Dışışleri Bakanlığı, bu tür durumlara, uçak kaçırma ve hava araçlarına ilişkin diğer sözleşmelerin dikkate alınması gerektiğini, bu sözleşmelerde, uluslararası hava sahasında ya da müdahalede bulunan devletin hava sahasından başka bir hava sahasında, hava aracına müdahalenin söz konusu olmadığını belirtmiştir.¹⁰⁰ Bu müdahaleler ancak tescil devleti ya da ülkesi üzerinden uçuş yapılan devlet tarafından yapılabilir.

Bu başlıkta değinilmesi gereken bir diğer husus, 11 Eylül saldırılarından sonra ortaya çıkan sivil hava araçlarının silah olarak kullanılması meselesidir. ICAO, 11 Eylül'den yaklaşık on yıl sonra kabul ettiği bir kararda, sivil hava araçlarının kitle imha silahı olarak kullanılmasının Sözleşme'nin lafzına ve ruhuna aykırılık teşkil ettiğini ve özellikle sivil havacılığın suiistimalini yasaklayan 4. madde ile uluslararası hava seyrüseferinin geliştirilmesine ilişkin 44. maddeyi ihlal ettiğini ifade etmiştir. Kararda sivil havacılık ve sivil havacılığa ilişkin faaliyetlerle ilgili bu ve diğer terörist eylemlerin uluslararası hukukun ağır ihlallerini oluşturduğu belirtilmiştir.¹⁰¹ Bununla birlikte terör örgütlerince silah haline dönüştürüldüğünden şüphe edilen bir sivil hava aracına uluslararası hava sahasında, tescil devleti dışında bir başka devletçe müdahale edilip edilemeyeceği, böyle bir fiilin saldırılması planlanan ve hatta saldırılan devlete meşru müdafaa hakkı verip vermediği tartışmalıdır. BM Andlaşması'nın 2/4. maddesinin lafzi ve tarihsel yorumu çerçevesinde bu tür durumlarda meşru müdafaa söz edebilmek mümkün görünmemektedir.¹⁰²

IV. SİLAHLI ÇATIŞMALAR HUKUKUNUN SİVİL VE DEVLET HAVA ARACI AYRIMINA VE HAVA ARAÇLARININ MÜRETTEBATINA ETKİSİ

IFALPA, ICAO'nun 26. Oturumunda, sivil hava araçlarının askeri operasyonlarda kullanılması durumunda mürettebatın statüsü meselesini gündeme getirmiş, bu konu, Örgütün, 1993 yılındaki Sekretarya çalışmasında, Şikago Sözleşmesi'nin 3/b maddesinin uygulanmasından kaynaklanan

⁹⁹ Secretariat Study on 'Civil/State Aircraft', Attachment I, s. 11.

¹⁰⁰ Malcolm N. SHAW, *International Law*, Cambridge University Press, Cambridge, New York, 2008, s. 679.

¹⁰¹ ICAO Assembly Resolution, DOC. 9958 A33-1, 8 October 2010, Unlawful Interference, VII-1, para. 2. Bkz. http://www.icao.int/Security/isd/Documents/Doc-9958_A37-17_en.pdf (Erişim Tarihi: 08.02.2017)

¹⁰² Bu açıklamalar, sivil hava aracının terör örgütlerince silah olarak kullanılması ve bu saldırıların bir devlet tarafından gerçekleştirildiğinin ispat edilememesi durumuna ilişkindir. Bir devletin, bir sivil hava aracını silah gibi kullanarak başka bir devlete saldırması halinde, saldırılan devletin hiç şüphesiz meşru müdafaa hakkı bulunmaktadır.

sorunlardan biri olarak değerlendirilmiştir.¹⁰³ Çalışmanın devam eden kısmında silahlı çatışmalar hukukuna ilişkin düzenlemeler çerçevesinde hava araçlarının ve bu araçlardaki sivil mürettebatın statüsü incelenmiştir.

A. Hava Araçlarının Ayrımına İlişkin Silahlı Çatışmalar Hukuku Kuralları

Uluslararası hukukta hava savaşını düzenleyen bağlayıcı hukuk kuralları yoktur ancak, denizde ve karada yürütülen silahlı çatışmalara uygulanan Cenevre Sözleşmeleri'nin bir kısmı bunlara da uygulanır. Uluslararası sözleşme niteliği taşımamakla birlikte, uzman hukukçular tarafından hazırlanan, taslak düzenleme mahiyetindeki 1923 La Haye Hava Savaşı Kuralları, 2009 Harvard Hava ve Füze Savaşı Kuralları ve 1994 San Remo Manueli bu konuda yol gösterici olmaktadır.

1. Sivil ve Askeri Hava Araçlarının Statüsü

Harvard Manueli'ne göre sivil hava aracı, askeri hava aracı ve devlet hava aracı dışında kalan hava aracıdır.¹⁰⁴ Silahlı çatışmalar sırasında saldırıların hedefi olamaz ancak bunlara müdahale edilebilir ve ganimet olarak el konabilir. Manuel, sivil hava aracının bir türü olarak sivil yolcu uçağını ayrıca düzenlemiştir.¹⁰⁵ Bunlar, sivil yolcu uçağı olduğunu belirtir işaretler taşıyan, tarifeli ya da tarifersiz uçan, sivil yolcu taşıyan uçaklardır.¹⁰⁶ Sivil yolcu uçaklarının özel olarak düzenlenme sebebi, içinde masum yolcuları taşıyan bu hava araçlarını saldırılardan korumaktır. Sivil hava araçları da korumadan faydalanır ancak sivil yolcu uçaklarına tanınan koruma daha kapsamlıdır. Örneğin şüphe halinde yolcu uçağı vurulamaz.¹⁰⁷

Silahlı çatışmalarda sivil hava araçları askeri hedef olarak kabul edilmez. Bununla birlikte gerek silahlı çatışmalarda uygulanacak hukuk kurallarını kodifiye eden 1949 Cenevre Sözleşmeleri ve gerekse uluslararası bir örf ve adet hukuku kuralı olan askeri gereklilik ilkesi çerçevesinde sivil hava araçları da koruma statüsünden çıkarılabilir.

¹⁰³ ICAO Doc. LC/29-WP/2-1, 3/3/94, s. 1; Attachment 1, s. 10.

¹⁰⁴ Harvard Manueli, md. 1/h.

¹⁰⁵ Manuel'de sivil hava aracı için "*civilian aircraft*", sivil yolcu uçağı için ise "*civilian airliner*" terimleri kullanılmaktadır. Terimin, *civil* değil de *civilian* biçiminde ifade edilme nedeni silahlı çatışmalar hukukundaki genel kullanımdan kaynaklanmakta olup, esas olarak Şikago Sözleşmesi'ndeki anlamıyla kullanılmaktadır. Bkz. *Commentary on the HPCR Manual on International Law Applicable to Air and Missile Warfare*, Program on Humanitarian Policy and Conflict Research at Harvard University, 2010, s. 30. (Bundan sonra Harvard Manueli Şerhi olarak anılacaktır.) Bkz. <http://ihlresearch.org/amw/Commentary%20on%20the%20HPCR%20Manual.pdf> (Erişim Tarihi: 08. 02. 2107)

¹⁰⁶ Harvard Manueli, md. 1/i.

¹⁰⁷ Harvard Manueli Şerhi, s. 155, 156.

Askeri gereklilik ilkesi, günümüzde, savaş sırasında düşmanın kısmen veya tamamen kontrol altına alınabilmesi amacıyla, düşman silahlı kuvvetlerinin zayıflatılması için gerekli olan kuvvetten fazlasının kullanılmasının yasaklanması olarak yorumlanır.¹⁰⁸ Bu bağlamda ayırım gözetme ilkesi gereğince silahlı çatışmalarda siviller ve askerler, sivil mallarla askeri mallar arasında bir ayırım yapılması ve sivillerin saldırıların hedefi olmaması gerekir. Ancak sivil kişi, ya da malların silahlı çatışmaların etkisinden bağımsızlığının mutlak olduğunu ifade etmek doğru değildir. Sivillerin askeri hedeflerin çok yakınında bulunması, tesadüfen o sırada orada bulunmaları, yerleşim yerlerinin hareket alanlarının yakınında bulunması gibi nedenlerle, askeri eylemlerden dolayı sivil kayıplar olabilir. Yine askeri gereklilik ilkesi, orantılılık ilkesi ile birlikte yorumlanmalıdır. Elde edilmek istenen askeri amaca göre aşırı düzeyde sivil kaybına ya da acı çekilmesine ve yaralanmaya neden olacak saldırılar yasaktır.¹⁰⁹ Uluslararası silahlı çatışmalar hukukunda ayırım gözetme, askeri gereklilik ve orantılılık ilkeleri bir arada uygulanarak sivil kayıpların asgari düzeye indirilmesi hedeflenir. Zira bu kuralların amacı savaşta şiddetin yok edilmesi değil azaltılmasıdır.¹¹⁰

Silahlı çatışmalarda uygulanacak hukuk kurallarını düzenleyen 1949 Cenevre Sözleşmeleri'ne Ek, 1977 tarihli I. Ek Protokol'ün 52. maddesi konu açısından önem taşımaktadır.¹¹¹ Protokol'ün 52/1. maddesinde, ayırım gözetme ilkesi ortaya konmuş, yani saldırılarda sivil hedef/askeri hedef ayrımı yükümlülüğünü getirilmiş, 2. fıkrada ise, askeri gereklilik ilkesi uyarınca, sivil hedeflerin askeri hedefe dönüşebileceği belirtilmiştir. Bu hükümlerden anlaşıldığı üzere sivil hava aracı olsa da, örneğin, birlikleri taşıyan, istihbarat toplayan, savaş malzemesi ve mühimmat taşıyan, dur ihhtarlarına ve eylemlerine uygun davranmayan, başka bir ifadeyle askeri amaçlarla kullanılan sivil hava araçları, askeri hedefe dönüşebilir.¹¹² Yine askeri alanlara yakın olarak konumlanmış ya da bunları gizlemek amacıyla kullanılan sivil hava araçları askeri hedef sayılır.¹¹³

Sivil hava aracı, savaş sırasında durdurulabilir, araştırılabilir, rotası değiştirilebilir. Düşman kuvvetlerinin tabiiyetinde bulunan sivil hava aracı ve içerisindeki mallar savaş ganimeti olabilir. Tarafsız kuvvetlere tabi sivil hava

¹⁰⁸ Gökhan GÜNEYSU, "Askeri Gereklilik İlkesi ve Uluslararası İnsancıl Hukuk", 4 *Ankara Barosu Dergisi*, 2012, s. 100.

¹⁰⁹ Azime Ayça KAHRAMAN, *Uluslararası Hukuk Kuralları Çerçevesinde Nükleer Silah Kullanımı*, Adalet, Ankara, 2016, s. 15, 16.

¹¹⁰ GÜNEYSU, 2012, s. 98-104, 107.

¹¹¹ 12 Ağustos 1949 tarihli Cenevre Sözleşmelerine Ek Uluslararası Silahlı Çatışmaların Mağdurlarının Korunmasına İlişkin Protokol (1977/I. Protokol), *Protocol Additional to the Geneva Conventions of 12 August 1949, and relating to the Protection of Victims of International Armed Conflicts*, 1977, 1125 UNTS 3 (No. 17512)

¹¹² Harvard Manueli Şerhi, s. 160, 161.

¹¹³ BLAKE; HENDERSON, 2011, s. 146.

araçları ise düşmanın savaş gücünü desteklemek amacıyla kaçak mallar taşıyorsa, düşman kuvvetlerinin kontrolünde, emrinde ya da yönlendirmeleri doğrultusunda hareket ediyorsa, düşman askeri birliklerini taşıyorsa bunlar da savaş ganimeti olabilir.¹¹⁴

Yalnızca askeri hava araçları, çatışmalara katılma hakkına (*belligerent rights*) sahiptir. Başka bir ifadeyle yalnızca askeri hava araçları düşmana ve askeri hedeflere saldırma hakkına sahiptir. Yine uçuş sırasında askeri istihbaratın aktarılması faaliyeti de bu hakkın kapsamındadır. Sivil hava aracı görünümü hava araçlarının, öldürme, yaralama ya da tutuklama amacıyla askeri hizmette kullanılması, silahlı çatışmalar hukuku kuralları uyarınca hainlik olarak kabul edilir ve bu fiili işleyenler savaş suçlusu olarak yargılanır.¹¹⁵ Bu nedenle sivil işaretler taşıyan hava araçlarının, askeri kuvvetlerce, doğrudan çatışmalarda yer alacak şekilde kullanılmaması gerekir.¹¹⁶ Sonuç olarak bu araçlar askeri hizmette ya da çatışmalarda kullanılırsa silahlı çatışmalardaki bağışlıklarını kaybeder.

Geleneksel olarak askeri hava araçları sivil, sivil hava araçları da askeri hava araçlarına dönüştürülebilir. 1923 La Haye Kuralları'nın 9. maddesi uyarınca sivil hava aracının askeri hava aracına dönüştürülmesi mümkündür. Dönüştürme işlemi yalnızca hava aracının tabiiyetinde bulunduğu devlet ülkesinde yapılabilir.

2. Sivil ve Askeri Hava Araçları Dışında Kalan Hava Araçları

Harvard Manueli devlet hava aracı ve askeri hava aracı ayrımı yapar. Buna göre devlet hava aracı, bir devletin mülkiyetinde olan ya da o devlet tarafından kullanılan, münhasıran ticari olmayan devlet fonksiyonlarına hizmet eden hava aracıdır. Devlet hava aracı barış zamanı dokunulmazlığa sahiptir ancak tarafsız devletlerin tabiiyetindekiler hariç, silahlı çatışmalar durumunda bu dokunulmazlığını kaybeder. Bunlara savaş ganimeti olarak el konulabilmesi mümkündür.¹¹⁷

Manuel'deki bir diğer düzenleme kartel hava araçlarına ilişkindir. Kartel hava aracı, belirli bir görevi ifa etmek üzere savaştan taraflar arasında yapılan bir anlaşmayla askeri giriş belgesi tevdi edilmiş hava aracıdır. Bu tür hava araçları genellikle savaş esirlerinin nakliyesi ve savaştan taraflar arasındaki müzakereleri yürütmekle görevli kişilerin nakliyesi için kullanılır. Söz konusu hava araçları saldırılamaz ve bunlara ganimet amacıyla el konulamaz. Devlet,

¹¹⁴ Harvard Manueli Şerhi, s. 278.

¹¹⁵ 1977/1. Protokol, md. 37.

¹¹⁶ BLAKE; HENDERSON, 2011, s.147.

¹¹⁷ Harvard, Manuel, md. 1/cc.

sivil, askeri, sıhhi her türlü hava aracı kartel hava aracına dönüştürülebilir. Savaşan taraflar bu hava aracını herhangi bir amaç için kullanabilirler.¹¹⁸

San Remo Manueli'nde de benzer ayrımlar yapılmakla birlikte devlet hava aracı tanımına yer verilmemiştir. Manuel'de yardımcı hava araçları biçiminde bir hava aracı statüsü yaratılmıştır. Bu tür hava araçları, bir devletin silahlı kuvvetlerinin mülkiyetinde veya kontrolünde bulunan, geçici olarak devletin ticari olmayan hizmetlerinde kullanılan hava araçlarıdır.¹¹⁹ Söz konusu manuel uyarınca düşman sivil yolcu uçaklarına, askeri giriş belgesi taşıyan hava araçlarına ve sıhhi hava araçlarına saldırılamaz. Ancak bu araçların söz konusu korumalardan faydalanabilmesi için askeri hedefe dönüşmemesi gerekmektedir.¹²⁰

Silahlı çatışmalar hukukunda sağlık hizmetinde kullanılan hava araçlarının (sıhhi hava araçları) önemi büyüktür. Söz konusu hukuk kuralları çerçevesinde sıhhi hava araçları özel koruma altındadır. 1949/İ. Cenevre Sözleşmesi'nin¹²¹ 36. maddesi uyarınca münhasıran hasta ve yaralıların tahliyesinde, sağlık personelinin ve malzemenin taşınmasında kullanılan hava araçlarına saldırılması yasaklanmıştır.¹²² Protokol'ün 8/j maddesi uyarınca sıhhi hava araçları, hava yoluyla nakliye yapan her türlü sıhhi araçtır ve 24. madde uyarınca bu araçlar saldırılardan bağımsızdır. Ancak bunların silahlı çatışmalarda kullanılması durumunda söz konusu korumalar sona erer. Sıhhi hava araçları silahlı çatışmalar hukukunda özel korumalardan yararlınsa da, bu durum Şikago Sözleşmesi uyarınca onlara ayrı bir statü tanımaz. Bunların sivil ya da devlet hava aracı niteliği ilgili sözleşmenin 3/b hükmüne göre tespit edilir.¹²³

¹¹⁸ Harvard, Manuel md. 1/g, Harvard Manueli Şerhi, s. 29.

¹¹⁹ *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, 12 June 1994, md. 13 (k). Metin için bkz. <https://ihl-databases.icrc.org/ihl/INTRO/560?OpenDocument>. (Erişim Tarihi: 08. 02. 2017) (Bundan sonra San Remo Manueli olarak anılacaktır.)

¹²⁰ San Remo Manueli, md. 53-58.

¹²¹ Savaş Halindeki Silahlı Kuvvetlerin Hasta ve Yaralılarının İyileştirilmesi Hakkında Cenevre Sözleşmesi, (1949/İ. Sözleşme), *Geneva Convention for the Amelioration of the Condition of the Wounded and Sick in Armed Forces in the Field*, 1949, 75 UNTS 31 (No. 970)

¹²² 1977/İ. Protokol'ün 8/f maddesi uyarınca sıhhi nakliye, yaralı ve hasta deniz kazazedesi, sıhhi personel, dini personel ya da sıhhi malzemenin hava yoluyla taşınması demektir. Harvard Manueli'ne göre sıhhi hava araçları, savaşan taraflarca geçici veya daimi olarak hasta ve yaralıların uçakta tedavisi, nakliyesi ve/veya sağlık malzemesi ve personelinin nakliyesi amacıyla kullanılan hava aracıdır. Bunlar askeri hedef değildir. Bkz. Harvard Manueli, md. 1/u, Harvard Manueli Şerhi, s. 42.12

¹²³ ICAO Doc. LC/29-WP/2-1, 3/3/94, Attachment 1, s. 10. Bu tespit Birleşmiş Milletler ya da bir başka hükümetlerarası uluslararası örgüt tarafından kiralanan hava araçları bakımından da geçerlidir. Bkz. DE OLIVEIRA, 2016, s. 339.

B. Hava Araçlarının Mürettebatının Statüsünü Düzenleyen Silahlı Çatışmalar Hukuku Kuralları

Bu kısımda öncelikle uluslararası hukukta savaşı (muharip) statüsünün değerlendirilmesi gerekir. 1977/I. Protokol'ün 43/2. maddesi uyarınca savaşı, doğrudan çatışmalara katılma hakkı olan kişidir. Başka bir ifadeyle bu kişiler askeri hedeftir. Silahlı çatışmalar hukuku kurallarına uymak kaydıyla savaşılar, savaşılara saldırabilir. Savaş Esirlerinin Korunması Hakkındaki III No.'lu Cenevre Sözleşmesi'nin¹²⁴ 4. maddesi ve 1977/ I. Protokol'ün 43-47. maddeleri çerçevesinde savaş esiri statüsü tanınan kişilerden, savaşıların kimler olduğu tespit edilir. Uluslararası hukuk bakımından düzenli silahlı kuvvetler mensuplarının savaşı olduğuna şüphe yoktur. Yine belirli şartları taşımak kaydıyla milis kuvvetler ve gönüllü birlik mensupları da bu statüyü taşır. Bu durumda askeri hava araçlarının yukarıda belirtilen nitelikleri haiz mürettebatı savaşı statüsündedir.

Sivil hava araçlarının askeri hareketlerde kullanılması durumunda sivil mürettebata savaşı statüsü tanınmamakla birlikte, 1949/III. Sözleşme'nin 4/5. maddesi uyarınca düşmanın eline geçen ticaret gemilerinin ve sivil hava araçlarının mürettebatı, uluslararası hukukça kendilerine tanınan daha avantajlı bir korumadan faydalanamıyorsa savaş esiridir.¹²⁵ Bu kişiler savaşı değildir, başka bir ifadeyle çatışmalara doğrudan katılma hakkına sahip kişiler değildir.¹²⁶ Aksine bunlar kendilerine savaş esiri statüsü tanınan sivillerdir. 1949/III. Cenevre Sözleşmesi'nin 4/4. maddesine göre ise silahlı kuvvetlerin doğrudan mensubu olmamakla birlikte bu kuvvetlerin izni ile onlarla gezen askeri hava araçlarının sivil mürettebatı, savaş esiri statüsünden faydalanır.

Bir başka husus silahlı kuvvetler tarafından sıhhi hava araçlarının içindeki sağlık personelinin durumuna ilişkindir. Bu kişiler Cenevre Sözleşmeleri ile yaratılan sistemde özel koruma altına alınmıştır. Silahlı kuvvetlere ya da sivil hastanelere bağlı olup olmamaları fark etmeksizin aynı korumadan

¹²⁴ Savaş Esirlerine Yapılacak Muameleye İlişkin Cenevre Sözleşmesi (1949/ III. Sözleşme). Andlaşma metni için bkz. *Geneva Convention Relative to the Treatment of Prisoners of War*, 1949, 75 UNTS 135 (No. 972)

¹²⁵ Bu düzenleme, tarihsel olarak, silahlandırılmış ticaret gemilerinin zaman zaman silahlı çatışmaların parçası olmaları ve düşmanın eline geçen bu gemilerin mürettebatına bazen sivil bazen de savaş esiri statüsü tanınmasından kaynaklanmaktadır. Bu konuda bkz. Jean S. PICTET, *Commentary, III Geneva Convention, Relative to the Treatment of Prisoners of War*, International Committee of the Red Cross, Geneva, 1960, s. 48-57.

¹²⁶ Emily CRAWFORD; Allison PERT, *International Humanitarian Law*, Cambridge University Press, Cambridge, 2015, s. 97.

faýdalanırlar.¹²⁷ Yakalandıklarında savaş esiri muamelesi görmezler.¹²⁸ Ancak görevlerini sürdürmek üzere düşman kuvvetlerce muhafaza edilebilirler, bu sürede savaş esirlerine uygulanan koruma rejiminin avantajları bunlara da uygulanır.¹²⁹ Bu kişilere saldırılamaz, bunlar da çatışmalara katılamaz.¹³⁰ Katılırlarsa bu statülerini kaybederler.¹³¹ Savařan tarafların ulusal Kızılhaç, Kızılay ya da benzeri yardım kuruluşlarının sağlık görevlileri ve araçları da bu korumadan faydalanır.¹³²

Cenevre Sözleşmeleri, savaş ya da silahlı çatışmalar durumunda sivil hava araçları ve sıhhi hava araçlarına ve bunların mürettebatına genel bir koruma getirmekle birlikte savaş şartlarının öngörülemezliği nedeniyle bu kuralların uygulanabilmesi hem bu araçların doğrudan çatışmalarda yer almamasına, hem de tarafların askeri gereklilik konusundaki takdirlerine bağlıdır.

SONUÇ

Uluslararası hukukta sivil ya da devlet hava aracının kesin bir tanımı yoktur. Bu durum devletler arasında potansiyel bir uyuşmazlık konusudur. Zira bir devlet, sivil hava aracı siciline tescil edilmiş, özel hukuk kişilerinin mülkiyetinde bulunan ve bu kişilerce işletilen bir hava aracının devlet hava aracı olduğunu iddia edebilir. Diğer devletlerin ise bu tür bir hava aracına devlet hava araçlarına uygulanan hukuk kurallarını uygulama zorunluluğu yoktur.¹³³ Bu nedenle hava seyrüseferinin güvenliğini sağlayabilmek için sivil ve devlet hava araçlarını bir arada düzenleyen uluslararası hukuk kurallarına ihtiyaç vardır. Ancak mevcut uluslararası düzenlemeler esas olarak sivil hava araçları ve bunların işletilmesi meselesiyle ilgilendirken havacılıkla ilgili uluslararası örgütlerin yetkileri de yalnızca sivil havacılığa ilişkindir.¹³⁴

¹²⁷ 1949/I. Sözleşme, md. 19, 24, 35, 36; Silahlı Kuvvetlerin Denizdeki Hasta, Yaralı ve Kazazedelerinin İyileştirilmesi Hakkında Cenevre Sözleşmesi, (1949/II Sözleşme), *Geneva Convention for the Amelioration of the Condition of the Wounded, Sick and Shipwrecked Members of Armed Forces at Sea*, 1949, 75 UNTS 85 (No. 971), md. 22, 27, 36, 37.; Savaş Zamanında Sivillerin Korunmasına İlişkin Cenevre Sözleşmesi, *Geneva Convention Relative to the Protection of Civilian Persons in Time of War*, 1949, 75 UNTS 287 (No. 973) (1949/IV. Sözleşme) md. 18, 20, 22; 1977/I. Protokol, md. 8, 12, 15. 1949 Cenevre Sözleşmeleri ve Ek Protokollerin çevirisi için bkz. Melike BATUR YAMANER; A. Emre ÖKTEM; Bleda KURTDARCAN; Mehmet C. UZUN, *12 Ağustos 1949 Tarihli Cenevre Sözleşmeleri ve Ek Protokolleri*, Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, İstanbul, 2009.

¹²⁸ 1949/I. Sözleşme, md. 28/1; 1949/ II Sözleşme, md. 33/1.

¹²⁹ 1949/ I. Sözleşme, md. 28/2; 1949 II. Sözleşme md. 37/3; 1949/ III. Sözleşme, md. 33/1.

¹³⁰ 1949/I. Sözleşme, md. 24; 1949/ II Sözleşme, md. 36, 37; 1949/IV. Sözleşme, md. 18, 20-22, 1977/ I. Protokol, md. 15.

¹³¹ 1949 I. Sözleşme, md. 21; 1949 II. Sözleşme, md. 34; 1949 IV. Sözleşme, md. 19; 1977 I. Protokol, md. 13, 23.

¹³² 1949/ I. Sözleşme, md. 24, 26; 1977/I. Protokol, md. 8/c.

¹³³ HENDERSON; KEANE, 2016, s. 283.

¹³⁴ MILDE, 2008, s. 61.

Sivil hava araçları ve devlet hava araçlarının, bunlar arasında özellikle askeri olanların, işletilmesi arasındaki en temel fark aynı hava sahasını paylaşmak zorunda olsalar da tabii oldukları prosedürlerin farklılığıdır. Askeri havacılık, askeri hava araçlarıyla yürütülen faaliyetlerden oluşur. Dolayısıyla askeri havacılık, hava aracının savaşın yürütülmesi amacıyla kullanılmasından yola çıkılarak tespit edilebilir. Bu amaç içinde askeri personelin ve askeri faaliyetlerde kullanılan yükün taşınması da girer. Sivil hava aracı önceden belirlenmiş rotalar ve hava aracının türü ve yürütülen trafiğin çeşidine göre farklılaşan ticari uçuş kodlarını kullanırken, askeri hava aracı genellikle önceden belirlenmemiş rotalarda ve belirli bir durumun ortaya çıkmasıyla hareket eder.¹³⁵ Sivil ve Askeri İşbirliğine İlişkin Global Hava Trafik Yönetimi Forumunda, ICAO, bütüncül bir hava trafik sisteminin oluşturulması konusunda tavsiyelerde bulunmuş, sivil ve askeri havacılık arasında daha yakın bir işbirliğinin, hava sahasının en elverişli biçimde kullanımını sağlayacağını ve devletlerin, askeri ve sivil havacılığa ilişkin ihtiyaçlarının dengelenmesine yardımcı olacağını ifade etmiştir.¹³⁶ Şikago Sözleşmesi'nin 3/d ve 4. maddelerinde devletlerin sivil havacılığa saygı yükümlülüğü düzenlenmiştir. Bu çerçevede ICAO Genel Kurulunun çeşitli kararlarında, devletlerin, devlet hava araçlarına ilişkin düzenlemelerinde sivil havacılığı gözetme prensibi vurgulanmış, devletlere sivil ve askeri havacılığın koordinasyonu konusunda yükümlülükler getirilmiştir.¹³⁷ Bu kararlardan anlaşıldığı üzere sivil ve askeri havacılık arasında öncelik sivil havacılığa verilmiş, Şikago Sözleşmesi'nin 11 No'lu ekinde de sivil havacılığın, askeri havacılığın yürütülmesinden kaynaklanan risklerden korunması gerektiği ifade edilmiştir.¹³⁸

Şikago Sözleşmesinin 89. maddesinde savaş halinde, Sözleşme'nin uygulanmayabileceği ifade edilmektedir. Barış zamanında dokunulmazlık ve bağımsızlıklardan faydalanan askeri hava araçları, savaş durumunda bu statülerini kaybeder. Silahlı çatışmalar hukuku kurallarına göre sivil hava araçları korumalardan faydalanır. Ancak silahlı çatışmalar hukukunda hava araçlarına ilişkin farklı statüler yaratılsa da bunların devlet ya da sivil hava aracı nitelikleri Şikago Sözleşmesi hükümleri çerçevesinde değerlendirilmelidir.

¹³⁵ ABEYRATNE, 2014, s. 59.

¹³⁶ ABEYRATNE, 2014, s. 63.

¹³⁷ ICAO, Assembly Resolution, A37-15, Appendix O, 2010, s. 24. Bkz.

http://www.icao.int/Meetings/AMC/Assembly37/Documents/ProvisionalEdition/a37_res_prov_en.pdf

(Erişim Tarihi: 08. 02. 2017); ICAO Assembly Resolution, A36-13, Appendix O, 2007, s. 35. Bkz. http://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/Assembly%2036th%20Session/A36_res_prov_en.pdf

(Erişim Tarihi: 08. 02. 2017)

¹³⁸ ABEYRATNE, 2014, s. 60.

ICAO'nun yukarıda açıklanan beklentilerini karşılayabilmek, sivil ve devlet hava aracı ayırımına ilişkin ölçütlerin açıklığa kavuşturulmasıyla mümkündür. Aynı şekilde devletlerin silahlı çatışmalar durumunda, sivil hava araçlarına saldırmama yükümlülüklerini yerine getirebilmeleri, söz konusu ayırımın kesinleştirilmesine bağlıdır. Bu konuda Şikago Sözleşmesi'nin 3. maddesi ve ICAO kararları belirli ölçüde yol gösterici olsa da ayırma ilişkin muğlaklığı giderememiştir. Sorunun çözümü bakımından iki yol önerilebilir. Bunlardan ilki Şikago Sözleşmesi'nin 3. maddesinin tadili ve sivil ve devlet hava aracına ilişkin kapsamlı tanımların bu maddeye ilavesidir. Hava araçlarının sivil ve devlet niteliğine ilişkin unsurlar belirlenmeli ve askeri, gümrük ve zabıta hava araçları dışında kalan devlet hava araçlarının Sözleşme bakımından durumu yeniden ele alınmalıdır. Devlet hava araçlarına tanınan ayrıcalık ve bağışıklıklar da Sözleşme'de açıkça düzenlenmelidir. Ancak uluslararası anlaşmaların değiştirilmesi ve bu değişikliklerin yürürlüğe girmesi uzun yıllar alan prosedürleri gerektirir.¹³⁹ Dolayısıyla bu yaklaşım hava araçlarının ayırımına ilişkin sorunların kısa vadede çözümünü sağlamaktan uzaktır.

İkinci bir yol ise ICAO'nun 3. maddeye ilişkin özel bir yorum yapmasıdır. Örgüt, EUROCONTROL tarafından kabul edilen ilkeleri dikkate alarak tescil ve amaç çerçevesinde bir yaklaşım benimseyebileceği gibi tamamen somut verilerden yola çıkarak, yalnızca uçuşun niteliğine dayalı bir yorum da geliştirebilir. ICAO'nun kararlarının bağlayıcı olmamasının yorumun uygulanabilirliğini olumsuz etkileyeceği düşünülebilir ancak Örgütün almış olduğu kararlar, devletlerin havacılık konusundaki düzenleme ve uygulamaları bakımından her zaman belirleyici ve yol gösterici olmuştur. Bu şekilde hem barış hem savaş zamanında, sivil ve devlet hava araçlarının hak ve yükümlülükleri meselesi tespit edileceği gibi ulusal uygulamalardaki farklılıklar da giderilmiş olacaktır.

¹³⁹ DE OLIVEIRA, 2016, s. 343.

KAYNAKÇA

Kitaplar/Makaleler

AKİPEK, Ömer İlhan, *Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu*, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1959.

ABEYRATNE, Ruwantissa, "Legal Issues of the Snowden Case: State Aircraft vs. Civil Aircraft", 62 (4) *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, 2013, 648-657.

ABEYRATNE Ruwantissa, *Convention on International Civil Aviation: A Commentary*, Springer, Heidelberg, New York, 2014.

BATIR, Kerem, *Yirmibirinci Yüzyılda Deniz Haydutluğu ve Uluslararası Hukuk*, USAK Yayınları, Ankara, 2011.

BATUR YAMANER, Melike; ÖKTEM, A. Emre; KURTDARCAN, Bleda; UZUN, Mehmet C., *12 Ağustos 1949 Tarihli Cenevre Sözleşmeleri ve Ek Protokolleri*, Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, İstanbul, 2009.

BİLSEL Cemil, *Milletlerarası Hava Hukuku, Cilt I*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1948.

BLAKE, Duncan P; HANDERSON, Ian S., "Military Use of Sivil Registered Aircraft", 36 *Annals of Air and Space Law*, 2011, 133-167.

BOURBONNIERE Michel; HAECK Louis, "Military Aircraft and International Law", 66 (3) *Journal of Air Law and Commerce*, 2000-2001, 885-979.

CHENG, Bin, "State Ships and State Aircraft", 2 *Current Legal Problems*, 1958, 225-257.

COOPER, John, C., "National Status of Aircraft", 17 (3) *Journal of Air Law and Commerce*, 1950, 292-316.

CRAWFORD, Emily; PERT, Allison, *International Humanitarian Law*, Cambridge University Press, Cambridge, 2015.

DE OLIVEIRA Ricardo, "The Distinction Between Civil and State Aircraft: Does the Current Legal Framework Provide Sufficient Clarity of Law with Regard to Civil and State Aircraft in Relation to Aviation Practicalities?" 41 (4,5) *Air and Space Law*, 2016, 329-344.

GEISER, Eric Edward, "The Fog of Peace: The Use of Weapons Against Aircraft in Flight During Peacetime", 4 *Journal of International Legal Studies*, 1998, 187-240.

GÖKNİL, Mazhar Nedim, *Hava Hukuku*, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1951.

GRIEF, Nicholas, *Public International Law in the Airspace on the High Seas*, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, Boston, 1994.

GÜNEL Reşat Volkan, *Uluslararası Havacılık Hukuku*, Beta, İstanbul, 2010.

GÜNEYSU, Gökhan, "Askeri Gereklik İlkesi ve Uluslararası İnsancıl Hukuk", 4 *Ankara Barosu Dergisi*, 2012, 91-108.

HENDERSON, Ian; KEANE, Patrick, "Air and Missile Warfare", in Rain Livoja and Tim McCormack eds., *Routledge Handbook of the Law of Armed Conflict*, Routledge, New York, 2016, 282-299.

HONIG, Jean Piet, *The Legal Status of Aircraft*, Martinus Nijhoff, 1956.

HORNIK Jiri, "Article 3 of the Chicago Convention", 26 *Annals of Air and Space Law*, 2001, 109-142.

KAHRAMAN, Azime Ayça, *Uluslararası Hukuk Kuralları Çerçevesinde Nükleer Silah Kullanımı*, Adalet, Ankara, 2016.

MILDE, Michael, *International Air Law and ICAO*, Eleven International Publishing, Utrecht, 2008.

ÖZMAN, Aydoğan, *Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi*, Temel Matbaası, İstanbul, 1984.

PICTET, Jean S., *Commentary, III Geneva Convention, Relative to the Treatment of Prisoners of War*, International Committee of the Red Cross, Geneva, 1960.

ROBERTS Adam; GUELFF Richard, *Documents on the Laws of War*, Oxford University Press, Oxford, New York, 2000.

SHAW, Malcolm N., *International Law*, Cambridge University Press, Cambridge, New York, 2008.

SİRMEN, Kazım Sedat, *Hava Araçlarının Tabiiyeti*, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Ankara, 2003.

SORGUCU Ayhan, *Hava ve Uzay Hukuku*, Adalet, Ankara, 2014.

WILLIAMS, Andrew, "The Interception of Civil Aircraft Over the High Seas in Global War on Terror", 60 *Air Force Law Review*, 2007, 73-152.

WOUTERS, Jan; VERHOVEN, Sten, "State Aircraft", *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, 2011, 1-6.

ULUSLARARASI ANDLAŞMALAR

12 Ağustos 1949 tarihli Cenevre Sözleşmelerine Ek Uluslararası Silahlı Çatışmaların Mağdurlarının Korunmasına İlişkin Protokol, *Protocol Additional to the Geneva Conventions of 12 August 1949, and relating to the Protection of Victims of International Armed Conflicts*, 1977, 1125 UNTS 3 (No. 17512)

Açık Denizlere İlişkin 1958 Cenevre Sözleşmesi, *Convention on the High Seas*, 1958, 450 UNTS 11 (No. 6465)

Denizdeki Hasta, Yaralı ve Kazazedelerinin İyileştirilmesi Hakkında Cenevre Sözleşmesi, *Geneva Convention for the Amelioration of the Condition of the Wounded, Sick and Shipwrecked Members of Armed Forces at Sea*, 1949, 75 UNTS 85 (No. 971)

Devletlerin ve Mallarının Yargı Bağımsızlığına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi, *United Nations Convention on Jurisdictional Immunities of States and Their Property*, 2005, 44 ILM 803.

Hava Seyrüseferinin Tazimi Hakkında Sözleşme, *Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation*, 1919, 11 LNTS 173 (No. 297)

Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacıya İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Varşova Sözleşmesi, *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*, 1929, 137 LNTS 11 (No. 3145)

Hava Araçlarındaki Haklara İlişkin Uluslararası Tanıma Sözleşmesi, *Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft*, 1948, 310 UNTS 141 (No. 4492)

Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacıya İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Varşova Sözleşmesi'ni Tadil Eden La Haye Protokolü, *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929. Done at The Hague*, 1955, 478 UNTS 371 (No. 6943)

Hava Aracında İşlenen Suçlar ve Diğer Fillere İlişkin Tokyo Sözleşmesi, *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, 1963, 704 UNTS 219, (No. 10106)

Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Montreal Sözleşmesi, *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*, 1999, 2242 UNTS 309 (No. 39917)

Savaş Halindeki Silahlı Kuvvetlerin Hasta ve Yaralılarının İyileştirilmesi Hakkında Cenevre Sözleşmesi, *Geneva Convention for the Amelioration of the Condition of the Wounded and Sick in Armed Forces in the Field*, 1949, 75 UNTS 31 (No. 970)

Savaş Esirlerine Yapılacak Muameleye İlişkin Cenevre Sözleşmesi, *Geneva Convention Relative to the Treatment of Prisoners of War*, 1949, 75 UNTS 135 (No. 972)

Savaş Zamanında Sivillerin Korunmasına İlişkin Cenevre Sözleşmesi, *Geneva Convention Relative to the Protection of Civilian Persons in Time of War*, 1949, 75 UNTS 287 (No. 973)

Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerin Önlenmesi Sözleşmesi, *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation* 1971, 974 UNTS 177 (No. 14118)

Uçakların Kanun Dışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesine İlişkin La Haye Sözleşmesi, *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*, 1970, 860 UNTS 105 (No. 12325)

Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, *Convention on International Civil Aviation*, 1944, 15 UNTS 295 (No. 102)

Viyana Diplomatik İlişkiler Sözleşmesi, *Vienna Convention on Diplomatic Relations*, 1961, 500 UNTS 95 (No. 7310)

Viyana Konsolosluk İlişkileri Sözleşmesi, *Vienna Convention on Consular Relations*, 1963, 596 UNTS 261 (No. 8638)

Yabancı Hava Aracı Tarafından Üçüncü Kişilere Yerde Verilen Zarara İlişkin Roma Andlaşması, *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface*, 1952, 310 UNTS 181 (No. 4493)

ULUSLARARASI BELGELER

Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation, Rules of the Air, International Civil Aviation Organization, Tenth Edition, 2005.

Denizdeki Silahlı Çatışmalara Uygulanacak Uluslararası Hukuk Kurallarına İlişkin San Remo Manueli, *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, 1994.

EUROCONTROL Decision of the Provisional Council, Session 11, 2001.

Hava ve Füze Savaşına Uygulanacak Uluslararası Hukuk Kurallarını Düzenleyen Harvard Manueli, *Manuel on International Law Applicable to Air and Missile Warfare*, Bern, 15 May 2009, Programme on Humanitarian Policy and Conflict Research at Harvard Universtiy.

Hava ve Füze Savaşına Uygulanacak Uluslararası Hukuk Kurallarını Düzenleyen Harvard Manueli Şerhi, *Commentary on the HPCR Manual on International Law Applicable to Air and Missile Warfare*, Program on Humanitarian Policy and Conflict Research at Harvard University, 2010.

ICAO, Assembly Resolution, A36-13, Appendix O, 2007.

ICAO, Assembly Resolution, A33-1, Unlawful Interference, 2010.

ICAO, Assembly Resolution, A37-15, Appendix O, 2010.

Secretariat Study on “Civil/State Aircraft”, International Civil Aviation Organization, Legal Committee, 29th Session, 1994, ICAO Doc. LC/29-WP/2-1.

UN Security Council, *Security Council Resolution 1067*, [Sooting Down of Two Civil Aircraft on 24 February 1996], 26 July 1996, S/Res/1067 (1996)

UN Security Council, *Security Council Resolution 2166* [Letter from the Permanent Representative of Ukraine], 21 July 2014, S/RES/2166 (2014)

Working Paper on “State/Civil Aircraft Definition and Its Impact on Aviation”, *International Civil Aviation Organization*, Legal Committee, 36th Session, 2015, ICAO Doc. LC/36-WP/2-6, 2015.

INTERNET KAYNAKLARI

BBC haberleri için bkz. <http://www.bbc.com/news/world-europe-34511973> (Erişim Tarihi: 22.03.2017)

Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Kararları için bkz. <http://www.un.org/en/sc/documents/resolutions> (Erişim Tarihi: 22.03.2017)

EUROCONTROL dokümanları için bkz. <https://www.eurocontrol.int> (Erişim Tarihi: 08. 02. 2017)

Harvard Manueli ve Şerhi için bkz. <http://www.ihlresearch.org/amw> (Erişim Tarihi: 08. 02. 2017)

ICAO dokümanları için bkz. <http://www.icao.int> (Erişim Tarihi: 08. 02. 2017)

Max Planck Encyclopedia of Public International Law için bkz. www.mpepil.com (Erişim Tarihi: 05.04.2011)

Oxford Living Dictionaries için bkz. <https://en.oxforddictionaries.com> (Erişim Tarihi: 08. 02. 2017)

San Remo Manueli için bkz. <https://ihl-databases.icrc.org/ihl/INTRO/560?OpenDocument> (Erişim Tarihi: 08. 02. 2017)