



HAVA SAVUNMA TANIMLAMA ALANLARI

Yüksek Lisans Tezi

Aleyna YILMAZ

Eskişehir 2024

HAVA SAVUNMA TANIMLAMA ALANLARI

Aleyna YILMAZ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Kamu Hukuku/Uluslararası Kamu Hukuku Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. Gökhan GÜNEYSU

Eskişehir

Anadolu Üniversitesi

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Haziran 2024

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Aleyna YILMAZ'ın "Hava Savunma Tanımlama Alanları" başlıklı tezi .../06/2024 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından değerlendirilerek "Anadolu Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliği"nin ilgili maddeleri uyarınca, Uluslararası Kamu Hukuku Anabilim dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

	Ünvanı Adı Soyadı	İmza
Üye (Tez Danışmanı)	:Prof. Dr. Gökhan Güneysu	
Üye	:Dr. Öğr. Üy. Mukaddes KORKMAZ SÜRER	
Üye	:Dr. Öğr. Üy. Figen TABANLI	

Prof. Dr. Saime ÖNCE
Anadolu Üniversitesi
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürü

ÖZET

HAVA SAVUNMA TANIMLAMA ALANLARI

Aleyna YILMAZ

Uluslararası Kamu Hukuku Anabilim Dalı

Anadolu Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Haziran 2024

Danışman: Prof. Dr. Gökhan GÜNEYSU

Hava Savunma Tanımlama Alanı (*Air Defense Identification Zones -ADIZ-*), yabancı uçakların bu alan içinde, yerel makamlara kendilerini tanıtmalarını ve hava trafik kontrolü ile temas halinde kalmalarını gerektirir. 1950'lerden beri uygulamada yer alan ve bir süre uygulanma etkinliğini kaybeden ADIZ'ler, ABD'de meydana gelen ikiz kule saldırılarının ardından tekrar canlanmıştır. Ayrıca Çin, doğu sahilindeki sular üzerinde bir ADIZ kurduğunu açıklamasıyla 23 Kasım 2013'ten sonra ADIZ uygulaması uluslararası hukukta tartışma konusu olmuştur. Şu anda mevcut olan istatistiklere göre, ADIZ'e sahip yaklaşık 27 devlet vardır. Söz konusu devletlerden bazıları ulusal hava sahasında, bazıları hem ulusal hem de uluslararası hava sahasında, bazıları da sadece uluslararası hava sahasında ADIZ oluşturmuştur. Bu devletler ADIZ'lerde uçakların uyması gerektiği kuralları belirlemekte ve bu kurallara riayet edilmemesi durumunda alınacak önlemleri önceden bildirmektedir. ADIZ'leri doğrudan düzenleyen uluslararası hukuk normu bulunmamaktadır. Dolayısıyla ADIZ, uluslararası hukukta belirsiz bir yasal dayanağa sahiptir. Bu tezde uluslararası hukukun kaynakları arasında ADIZ oluşturma ve yönetimin yasal dayanağının olup olmadığı incelenecektir. Bu çerçevede söz konusu çalışma, ADIZ'lerin net bir şekilde yasal temele sahip olmadığını ve ADIZ'in devletlerin egemenlik yetkisini genişletmek gibi hukuka aykırı amaçlara hizmet etmesi için kullanılabileceğini iddia etmektedir. Söz konusu tez, ADIZ uygulamasının uluslararası hukuka aykırılık teşkil etmesini önlemek adına yasal temel oluşturulması gerektiğini vurgulamaktadır.

Anahtar Sözcükler: Hava savunma tanımlama alanı, Chicago Konvansiyonu, Uçuş özgürlüğü, Birleşmiş milletler deniz hukuku sözleşmesi, Kuvvet kullanma yasağı

ABSTRACT

AIR DEFENSE IDENTIFICATION ZONES

Aleyna YILMAZ

Department of Public International Law

Anadolu University, Graduate School, June 2024

Supervisor: Prof. Dr. Gökhan GÜNEYSU

Air Defense Identification Zones (*ADIZ*) require foreign aircraft to identify themselves to local authorities and remain in contact with air traffic control within this area. ADIZs, which have been in practice since the 1950s and lost their effectiveness for a while, were revived after the twin tower attacks in the US. Moreover, after November 23, 2013, when China announced the establishment of an ADIZ in the waters off its eastern coast, the implementation of ADIZs became a subject of debate in international law. According to currently available statistics, there are approximately 27 states with ADIZs. Some of these states have established ADIZs in national airspace, some in both national and international airspace adjacent to their coasts, and some only in international airspace adjacent to their coasts. These states set out the rules to be followed by aircraft in ADIZs and notify in advance the measures to be taken in case of non-compliance with these rules. There are no international law norms directly regulating ADIZs. Therefore, the ADIZ has an uncertain legal basis in international law. This thesis will examine whether there is a legal basis for establishing and administering ADIZs among the sources of international law. In this framework, this study argues that ADIZs do not have a clear legal basis and that ADIZs can be used to serve unlawful purposes such as expanding the sovereignty of states. Furthermore, this thesis emphasizes the need to establish a legal basis in order to prevent ADIZ implementation from contravening international law.

Keywords: Air defense identification zone, Chicago convention, Freedom of flight, United nations convention on the law of the sea, Prohibition of use of force

ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ

Bu tezin bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarında bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; bu çalışmanın Anadolu Üniversitesi tarafından kullanılan “bilimsel intihal tespit programı”yla tarandığını ve hiçbir şekilde “intihal içermediğini” beyan ederim. Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçları kabul ettiğimi bildiririm.



İÇİNDEKİLER

Sayfa

HAVA SAVUNMA TANIMLAMA ALANLARI	i
JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI.....	ii
ÖZET	iii
ABSTRACT.....	iv
ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ.....	v
İÇİNDEKİLER	vi
GÖRSELLER DİZİNİ	viii
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ	ix
GİRİŞ	1
1.HAVA SAVUNMA TANIMLAMA ALANLARININ TARİHÇESİ, KAPSAMI VE DEVLET UYGULAMALARI	13
1.1.Tarihçe	13
1.2.Coğrafi Kapsam	14
1.2.1.Ülkesel ADIZ'ler	14
1.2.2.Hibrit ADIZ'ler	15
1.2.3.Açık deniz ADIZ'leri	19
1.3.Devlet Uygulamaları	19
1.3.1.Amerika Birleşik Devletleri	20
1.3.2.Çin Halk Cumhuriyeti.....	24
2.ADIZ VE ULUSLARARASI HUKUKTAKİ DAYANAĞI	33
2.1.ADIZ'ın Statüsü	33
2.1.1.ADIZ ve uluslararası hukuk	33
2.2.ADIZ'ın Uluslararası Hukuk Kaynakları	34
2.2.1.Andlaşmalar Hukuku	34
2.2.2.Teamül hukuku	36
2.2.3.Genel hukuk ilkeleri	41
3. ADIZ BAĞLAMINDA EGEMENLİK HAKKI VE YETKİ	43
3.1.Egemenlik Kavramı	43
3.1.1.Hava sahasında egemenlik	44
3.2.Yetki Kavramına Genel Bakış	45
3.2.1.Devletlerin hava sahasında yetkisi	47
3.4.Uluslararası Deniz Hukuku	54

3.4.1.Karasuları.....	55
3.4.2.Transit geçiş.....	57
3.4.3.Bitişik bölge	57
3.4.3.Açık denizler.....	58
3.4.4.Münhasır ekonomik bölge.....	60
3.5.ADIZ’de Egemenlik ve Devletlerin Yetkisi	64
3.5.1.Uçuş zgrlğnn ihlali bağlamında ABD ve Çin ADIZ uygulaması	68
4.ADIZ BAğLAMINDA KUVVET KULLANMA YASAğI.....	71
4.1.Uluslararası Hukukta Kuvvet Kullanma Yasağı.....	71
4.2.Chicago Konvansiyonu Kapsamında Kuvvet Kullanma Yasağı.....	72
4.3.Uluslararası Hukukta Sivil Uçak ve Devlet Uçağı Ayrımının ADIZ İçinde Müdahaleye Etkisi	76
4.4.Kuvvet Kullanma Yasağının İstisnası.....	79
4.4.1.Meşru müdafaa hakkının koşulları.....	80
4.4.2.Önleyici ve önalıcı meşru müdafaa	82
4.5.ADIZ’de Meşru Savunma Kapsamında Kuvvet Kullanma.....	86
5.ADIZ’LERİN YASALLAşMASI İÇİN ÖNERİLER	93
SONUÇ	96
KAYNAKÇA.....	99

GÖRSELLER DİZİNİ

Sayfa

Görsel 1.1. Bitişik ABD ve Kanada ADIZ (Pedrozo, 2021b).....	24
Görsel 1.2. Doğu Çin Denizi ADIZ (Pedrozo, 2021b).....	27
Görsel 3.1. Deniz alanları ve hava sahasının yasal sınırları (Commander's Handbook on the Law of Naval Operations, 2017).....	60



SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

ADIZ	: Air Defense Identification Zone (Hava Savunma Tanımlama Alanı)
AIP	: Air Information Publication (Hava Bilgi Yayını)
AIRAC	: Aeronautical Information Regulation and Control (Havacılık Bilgi Düzenleme ve Kontrol)
BM	: Birleşmiş Milletler
BMDHS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
CADIZ	: Canadian ADIZ (Kanada ADIZ)
CFR	: Code of Federal Regulations (Federal Düzenlemeler Kanunu)
FAA	: Federal Aviation Administration (Federal Havacılık İdaresi)
FIR	: Flight Information Region (Uçuş Bilgi Bölgesi)
ICAO	: International Civil Aviation Organization (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü)
JADIZ	: Japon ADIZ (Japonya ADIZ)
KADIZ	: Korean ADIZ (Güney Kore ADIZ)
MEB	: Münhasır Ekonomik Bölge
NOTAM	: Notice to Airmen (Havacılara Bildirim)
PAPIZ	: Philippine ADIZ (Filipin ADIZ)
SARPs	: Standards and Recommended Practices (Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar)
TADIZ	: Taiwan ADIZ (Tayvan ADIZ)
UAD	: Uluslararası Adalet Divanı

GİRİŞ

Hava hukuku, yakın zamana kadar uluslararası teamüllere dayanan bir hukuk dalıdır. 20. yüzyılın ortalarında yazılı hukuk kurallarıyla düzenli bir yapıya kavuşmuş olan hava hukuku uluslararası hukukun önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Yeni teknolojik gelişmeler ve artan güvenlik ihtiyacı ile hava hukuku sürekli yenilenmekte ve güncel gelişmeler meydana gelmektedir.¹ Özellikle ikiz kule saldırısının ardından devletlerin güvenlik ihtiyacı artmış olup uluslararası arenada 1950’lerden beri varlığını sürdüren hava savunma tanımlama alanları (*Air Defense Identification Zones -ADIZ-*) uygulaması tekrar gündeme gelmiştir.² 23 Kasım 2013 tarihinde, Çin Halk Cumhuriyeti, Doğu Çin Denizi üzerinde hava savunma tanımlama alanı oluşturduğunu ilan etmiştir.³ Diğer devletlerin altmış yılı aşkın ADIZ uygulamalarıyla tutarsız özelliklere sahip bir ADIZ ilan ettiği iddia edilerek Çin, ciddi tepkilerle karşılaşmıştır⁴ ve birçok uluslararası çalışmaya konu olmuştur. Çalışmada hava savunma tanımlama alanlarından bahsederken kısaltma olarak ADIZ terimi kullanılacaktır. Öncelikle ADIZ kavramının çeşitli tanımlarına yer vermenin konunun anlaşılması bakımından önem taşıdığını düşünmekteyiz.

ADIZ kavramının uluslararası hukukta kabul edilen evrensel bir tanımı yoktur.⁵ Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu (*Convention on International Civil Aviation*) diğer bir ismi ile Chicago Konvansiyonu’nda Ek 15, ADIZ’leri “*Hava trafik hizmetlerinin sağlanmasıyla ilgili olanlara ek olarak, belirlenmiş alan içerisinde hava aracının özel kimlik tespiti ve/veya raporlama prosedürlerine uymasının gerekli olduğu, belirli*

¹İ.S. Kaya (2016). Chicago sözleşmelerinin uluslararası hukuk açısından değerlendirilmesi. *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 7(2), s.2. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/inuhfd/issue/22944/291297> (Erişim tarihi: 25.06.2024)

²Z. Papp (2015). Air defense identification zone (ADIZ) in the light of public international law. *Pécs Journal of International and European Law*, s.33. https://www.academia.edu/35416974/Air_Defense_Identification_Zone_ADIZ_in_the_light_of_Public_International_Law (Erişim tarihi: 25.06.2024)

³Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti’nin Doğu Çin Denizi Hava Savunma Tanımlama Alanı kurmasına ilişkin açıklaması için bkz. [http-1: https://web.archive.org/web/20131123193726/http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-11/23/c_132911635.htm](http://web.archive.org/web/20131123193726/http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-11/23/c_132911635.htm) (Erişim tarihi: 24.06.2024)

⁴I. E. Rinehart ve B. Elias (2015). China’s Air Defense Identification Zone (ADIZ). *Congressional Research Service*, s.7. https://digital.library.unt.edu/ark:/67531/metadc501728/m1/1/high_res_d/R43894_2015Jan30.pdf (Erişim tarihi: 26.06.2024)

⁵J. W. Lee (2014a). Tension on the air: the air defense identification zones on the East China Sea. *Journal of East Asia International Law*, 7(1), s.274. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/jeasil7&i=274> (Erişim tarihi: 24.06.2024)

boyutları olan özel hava sahası” olarak tanımlar.⁶ ADIZ, halk arasında ise kimliği tespit edilmemiş uçakların sorguya çekilmekle yükümlü olduğu, gerekiyorsa eğer, bir devletin egemen olduğu hava sahasına girmeden önce kimliğinin tespit edilmesi için uçağa müdahale edildiği alan olarak tanımlanır.⁷

Uluslararası kamu hukuku alanında yetkin bir çalışmaya göre, ADIZ, sivil uçakların kendilerini tanıtmalarının gerekli olduğu, sınırları belirlenmiş bir hava sahasıdır. Bu alanlar, kıyı devletinin karasuları, içsuları ve kara toprağı ve kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgesi (MEB) ya da açık denizler üzerinde kurulabilir. Giriş onayının bir koşulu olarak ulusal hava sahasına yaklaşan bir uçağın, henüz uluslararası hava sahasındayken kendisini tanıtmayı gerekebilir.⁸ ADIZ’in bu tanımından üç önemli husus hakkında çıkarım yapılabilmektedir.

Birincisi kıyı devletinin, ulusal hava sahasına yaklaşan yabancı uçakları tanımlayabilmesi için ADIZ’ler, tampon bölge olarak hizmet etmektedir. Buna göre ADIZ oluşturmaktaki amaç, bir devletin ulusal güvenliğinin yanı sıra o devletin ulusal hava sahasında egemenliğini koruyabilmesi için ihtiyati tedbir temin etmesidir. İkinci olarak, ADIZ’lerin devlet topraklarının yanı sıra deniz alanında kurulabileceği çıkarımı yapılmaktadır. Bao, kıyı devletinin deniz alanını (içsuları, karasuları, münhasır ekonomik bölgesini) kapsamadan ADIZ oluşturulamayacağını ileri sürmektedir. Hiçbir denize kıyısı olmayan devletin ADIZ’e başvurmadığı ve ADIZ’in kurulması ve işletilmesi için kıyı devletinin esas olduğu ileri sürülmüştür.⁹ Yazar, bu görüşüyle deniz alanını

⁶International Civil Aviation Organization (2018). *Annex 15 to the Convention on International Civil Aviation (Aeronautical Information Services)*. Chapter 1, 1.2. https://www.bazl.admin.ch/dam/bazl/en/dokumente/Fachleute/Regulationen_und_Grundlagen/icao-annex/icao_annex_15_aeronauticalinformationservices.pdf.download.pdf/an15_cons.pdf (Erişim tarihi: 25.06.2024)

⁷O. O. Akinfolarin (2018). A critical appraisal on the legality of ADIZ: An international law perspective. *Faculty of Law University of Pretoria*, 4 June, s. 9. https://repository.up.ac.za/bitstream/handle/2263/70057/Akinfolarin_Critical_2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y (Erişim tarihi: 25.06.2024)

⁸“a defined area of airspace within which civil aircraft are required to identify themselves. These zones are established above the exclusive economic zone (‘EEZ’) or high seas adjacent to the coast, and over the territorial sea, internal waters, and land territory. ... An aircraft approaching national airspace can be required to identify itself while seaward thereof in international airspace as a condition of entry approval.” Bkz. J.A. Roach (2012). Air defence identification zones. *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, (1), para. 1. <https://opil.ouplaw.com/display/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e237> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

⁹Y. Bao (2014). Reflections on the establishment of the Chinese air defense identification zone. *Institute for Advanced Legal Studies: Student Law Review*, 1(2), s.7. <https://journals.sas.ac.uk/lawreview/article/view/2085/2018> (Erişim tarihi: 25.06.2024)

kapsamayan ADIZ'lerin kurulamayacağını iddia ediyorsa bu görüşe katılmamaktayız. Her ne kadar çoğu ADIZ, deniz alanlarını kapsayacak şekilde oluşturulmuş olsa da Türkiye ADIZ'i kendi ulusal hava sahasında kurulmuş olup deniz alanlarını kapsamamaktadır.¹⁰ Birçok ulusal hava sahasında kurulan ADIZ, özel dikkat gerektiren kara sınırlarının iç tarafındadır.¹¹ Üçüncü husus, uluslararası hava sahasında oluşturulmuş ADIZ'de uçuş yapan uçakların ADIZ oluşumu tarafından etkilenme ihtimali ortaya çıkmaktadır.¹²

ADIZ'ler devletler tarafından tek taraflı olarak ilan edilmektedir.¹³ Chicago Konvansiyonu Ek 15, ADIZ'in kapsamı ve uygulanabilir kurallarının Havacılık Bilgi Düzenleme ve Kontrol (*Aeronautical Information Regulation and Control -AIRAC-*) sisteminde yayınlanmasını önermektedir.¹⁴ Chicago Konvansiyonu Ek 4 ise ADIZ kapsamının kolay tanımlanabilmesi için ADIZ prosedürlerinin harita lejantında açıklanabileceğini¹⁵ ve ADIZ sınırları için bir resimsel sembolün verilmesini tavsiye etmektedir.¹⁶ Taraf devletler Chicago Konvansiyonu Ekleri'nde yer alan standartlara veya tavsiye edilen uygulamalara tam olarak uymak zorunda olmamakla birlikte, farklılıklar yaratılabilir. Standartlara uymak nispeten daha kolaydır. Zira bir taraf devletin *standartları* uygulamaması halinde, Chicago Konvansiyonu'nun 38'inci maddesi uyarınca Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (*International Civil Aviation Organization -ICAO-*) Konseyine bildirimde bulunması gerekmektedir.¹⁷ Bu nedenle, ADIZ tesis eden çoğu devlet, Chicago Konvansiyonu Ek 15'te belirtilen standartları aktif olarak

¹⁰ Jeppesen Middle East Airway Manual (04.02.2016). s.40 bkz. https://www.aviationtrial.com/wp-content/uploads/2017/03/Jeppesen-Airway-Manual-MEFEB16.AviationTrial.com_.pdf (Erişim tarihi: 25.06.2024)

¹¹J. Su (2019b). The practice of states on air defense identification zones: geographical scope, object of identification, and identification measures. *Chinese Journal of International Law*, 18(4), s.825. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/chnint18&i=820> (Erişim tarihi:25.06.2024).

¹²Bao, 2014, **a.g.k.**, s.7

¹³J. W. Lee (2018b). Ongoing tension in the air: the need for ICJ's advisory opinion on air defense identification zone (ADIZ). *Korean Journal of International and Comparative Law*, 6 (1), s.8 <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/kjic16&i=5> (Erişim tarihi:30.06.2024)

¹⁴Annex 15 ¶ 6.2.1

¹⁵International Civil Aviation Organization (2009). *Annex 4 to the Convention on International Civil Aviation (Aeronautical Charts)*. ¶7.9.3 Air traffic services system. <https://aviation-is.better-than.tv/icaodocs/Annex%204%20-%20Aeronautical%20Charts/Annex%204%20Aeronautical%20Charts.%20Edition%20no%2011.pdf> (Erişim tarihi: 24.06.2024)

¹⁶Annex 4, APP 2-18.

¹⁷C. Qun (2022). Practice of air defense identification zones and the rules of customary international law. *Marine Law and Policy*, (1), s.101. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/mielwadpc2&i=107> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

uygulamakta ve ADIZ'leri hakkında ayrıntılı bilgileri AIRAC uyarınca Havacılık Bilgi Yayını'nda (*Aeronautical Information Publication -AIP-*) veya Havacılara Bildirim'lerinde (*Notice to Airmen -NOTAM-*) yayınlamaktadır. Chicago Konvansiyonu Ek 4'te belirtilen ADIZ sınırları için grafik sembollerine ilişkin standart, çoğu ADIZ oluşturan devlet tarafından takip edilmemiştir. Son 20 yılda kurulan veya oluşturulan ADIZ'lerin birçoğu tavsiye edilen sembolü benimsememiştir. Örneğin, 2007'de kurulan Sri Lanka ADIZ'i, 2018'de kurulan Bangladeş ADIZ'i, 2016'da genişletilen Peru ADIZ'i (yeni harita yayınlandı), 2018'de genişletilen Kanada ADIZ'i ve 2018'de yayınlanan Hindistan ADIZ haritası. Halihazırda, çok az devlet Ek 4'te yer alan tavsiyelerdekine benzer grafik sembolleri kabul etmiştir.¹⁸

ADIZ'e sahip bir devlet, oluşturmuş olduğu alandan geçen ve ulusal hava sahasına girme niyeti olan uçağın pilot ya da operatörlerini bazı prosedürlere uyma yükümlülüğüne tabi tutmaktadır.¹⁹ Bu prosedürler genellikle, egemen hava sahasına girmeyi amaçlayan hava araçlarının uçuş raporu sunmaları, konumlarını bildirmeleri, telsiz iletişimi sağlamaları gibi prosedürlerdir.²⁰ ADIZ'lerde yaygın olarak kullanılan tanımlama önlemlerini iki kategoriye ayırmak mümkündür. İlki gönüllü tanımlama prosedürleri (*voluntary identification measures*), yani uçuş planı sunma ve pozisyon raporları gibi ADIZ'lere girişinden önce ve geçişi sırasında uçağın gönüllü olarak uyması beklenen aktif önlemlerdir. Genellikle devletler, ADIZ uygulamaları aracılığıyla uçakların gönüllü olarak kendilerini tanıtmalarını talep etmektedir. İkincisi pasif tanımlama prosedürleri (*passive identification measures*), yani yukarıdaki gönüllü önlemlere uymayan uçakların kıyı devleti tarafından radar tespiti, telsiz iletişimi ve yakın görsel kontroller gibi pasif bir şekilde tanımlanma araçlarıdır.²¹ Pasif tanımlama prosedürleri, yalnızca ADIZ oluşturan devlet için değil, tüm devletler için ortaktır. ADIZ oluşturan devletler için *pasif tanımlama prosedürü*, ADIZ prosedürleri içinde mevcut olmasına rağmen ADIZ kurallarının önemli bir parçası değildir. Bir devlet tarafından bir ADIZ kurulması ve

¹⁸Qun, 2022, **a.g.k.**, s.101

¹⁹C. K. Lamont (2014). Conflict in the skies: the law of air defence identification zones. *Air & Space Law*, 39(3). s.202. <https://pure.rug.nl/ws/portalfiles/portal/13612864/AILA2014014.pdf> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

²⁰S. Pillay (2015). The legal requirements for the proclamation of air defense identification zones. *In The Faculty Of Law At The University Of Pretoria*, s.8-9. https://repository.up.ac.za/bitstream/handle/2263/53180/Pillay_Legal_2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y Erişim tarihi: 24.06.2024)

²¹Su, 2019b, **a.g.k.**, s.825

tanımlama prosedürlerinin ilan edilmesi, ADIZ oluşturan devletin pasif tanımlama prosedürleri uygulama niyetini uçaklara bildirmek amacıyla olmamalıdır. ADIZ'ler, oluşturulan alan içinde yabancı uçakların kendilerini düşman olmayan olarak tanımlamasını sağlamak ve böylece ADIZ oluşturan devletin askeri radarlarının ve müdahale uçaklarının iş yükünü azaltmak ve düşman olduğundan şüphelenilen uçakların hareketlerini izlemeye odaklanmaları amacıyla *gönüllü* tanımlama prosedürlerinin ilan edilmesinde kullanılmalıdır. Bu nedenle, gönüllü tanımlama prosedürleri bir devletin ADIZ kurallarının ana parçasıdır.²²

Amerika Birleşik Devletleri (ABD) askeri uzmanı Jonathan G. Odom, ADIZ'in mantığını uzun uzadıya analiz ederek ADIZ'in rolünün devletin aktif olarak izlemesi gereken şüphe çekici uçak sayısını azaltmak olduğunu ifade etmiştir.²³ Sivil uçakların uçuş planları sunma gereklilikleri vb. ADIZ kurallarındaki hükümlerin çoğu, uçağın tanımlanmasını kolaylaştırmak ve dışlama yöntemini kullanarak normal sivil havacılığın gerçek tehditlerden ayırt edilmesine yardımcı olmak için mevcuttur. Eğer bir sivil uçak ADIZ kurallarına uyarsa ve normal olarak onun tarafından sunulan uçuş rotası boyunca uçarsa, ilgili hava savunma birimleri bunu bir tehdit olarak görmeyecek ve bunun yerine radarla tanımlanamayan hava araçlarını izlemeye ve bunlara yanıt vermeye odaklanabilecektir.²⁴

Pedrozo, ADIZ'leri bir limana girmek isteyen yabancı geminin limana girebilmesi için liman üzerinde söz sahibi devletin koşullar dayatmasına benzetmektedir. Buna göre, uluslararası hava sahasını kapsayan ADIZ içinde ulusal hava sahasına yaklaşan bir uçağın kendisini tanımlaması, ancak giriş onayının bir koşulu olarak istenebilir.²⁵

ADIZ'ler devletler tarafından tek taraflı olarak ilan edilmektedir.²⁶ ADIZ'in işlevi; konum ve teşhise ilişkin sivil hava araçlarından bilgi talep ederek potansiyel tehditlerin erken tespit edilmesine olanak sağlamak ve devletlerin ulusal güvenlik çıkarlarını

²²Qun, 2022, **a.g.k.**, s.110

²³J. G. Odom (2014). A “rules-based approach” to airspace defense: A U.S. perspective on the international law of the sea and airspace, air defense measures, and the freedom of navigation. *Revue Belge De Droit International*, (1), s. 74. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2673927 (Erişim tarihi: 25.06.2024)

²⁴Qun, 2022, **a.g.k.**, s.114

²⁵R. Pedrozo (2021b). Air defense identification zones. *International Law Studies Series. US Naval War College*, 97, s.8-9. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.intyb/ilsusnwc0097&i=7> (Erişim tarihi: 25.06.2024)

²⁶Lee, 2018b, **a.g.k.**, s.8

korumaktadır.²⁷ Başka bir ifadeyle ADIZ oluşturan devletler, yabancı bir sivil uçağın egemenlik alanına girebilmesi için makul koşulları oluşturarak ulusal güvenliğini daha da güçlü kılma çabası içerisinde.²⁸ Zamanla ADIZ'lerin gerekçesi, havada çarpışma riskini azaltmak; yasadışı uyuşturucu ticaretiyle mücadele etmek; arama kurtarma görevlerini kolaylaştırmak; havadan müdahalelerin ne zaman, nerede ve nasıl gerçekleşebileceği ile ilgili belirsizliği azaltarak stratejik istikrarı, öngörülebilirliği ve şeffaflığı arttırmak; ve görsel inceleme amacıyla savaş uçağı sortilerine olan ihtiyacı azaltmak şeklinde artmıştır.²⁹

ADIZ'lerin, Uçuş Bilgilendirme Bölgeleri ile (*Flight Information Regions -FIRs-*) karıştırılabilme ihtimaline karşı FIR'ları açıklama gereksinimi duymaktayız. FIR, uçuşa ilişkin bilgi ve uyarı hizmetlerinin verildiği hava sahasıdır.³⁰ FIR'lar hem ulusal hem de uluslararası hava sahasını kapsar. ICAO kapsamında FIR sorumluluğuna ilişkin yapılan andlaşmalar, ICAO tarafından boyutları belirlenmiş hava sahası içerisinde, uçuş halindeki mürettebata hava trafiği ve bilgilendirme hizmeti vermesine ilişkin olmak üzere devletlerin ilgili makamlarına, teknik sorumluluklar yüklemektedir.³¹ Örneğin Türkiye'de bu hizmeti, T.C. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü üstlenmiştir.³²

Hizmetin yerine getirilmesi için hem ulusal hem de uluslararası hava sahasını kapsayan FIR'lar, ICAO tarafından çeşitli yetkilerin verildiği sorumluluk alanlarına ayrılmıştır.³³ Türkiye'nin hava sahası Ankara FIR ve İstanbul FIR olmak üzere iki uçuş bilgi bölgesine bölünmüştür. FIR'lar deniz seviyesinden belirli bir irtifaya kadar olan

²⁷Pillay, 2015, **a.g.k.**, s.11

²⁸Papp, 2015, **a.g.k.**, s.30

²⁹D. A. Welch (2013). What's an ADIZ? Why the United States, Japan, and China get it wrong Foreign Affairs. <https://www.foreignaffairs.com/articles/east-asia/2013-12-09/whats-adiz> (Erişim tarihi: 23.06.2024)

³⁰J. B. Edmund ve A.S. Cevallos (2017). In line or out of order? China's approach to ADIZ in theory and practice. *Santa Monica. CA: RAND Corporation*, s.3. https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR2055.html (Erişim tarihi 25.06.2024)

³¹Edmund ve Cevallos, 2017, **a.g.k.**, s.3

³²http-2: <https://web.shgm.gov.tr/kurumsal/1--tarihce> (Erişim tarihi: 26.06.2024)

³³Kaya, 2016, **a.g.k.**, s.196-197

alanı kapsamaktadır.³⁴ Devletler egemenlik hakkından vazgeçmeden bu sorumluluklarını başka devletlere devredebilirler.³⁵

Hava trafik hizmetlerinin sağlanması, Chicago Konvansiyonu Ek 11' de (Hava Trafik Hizmetleri) ele alınmıştır.³⁶ Chicago Konvansiyonu ve ekleri, askeri uçaklar dahil olmak üzere devlet uçakları için geçerli değildir. Dolayısıyla FIR prosedürleri devlet uçakları için geçerli olmayacaktır.³⁷

Uluslararası hava sahasında FIR sorumlusu devletler için iş birliği, ICAO ile bölgesel hava seyrüsefer andlaşmaları vasıtasıyla sağlanmaktadır.³⁸ Devletler, hava sahası, havacılık tesisleri, hizmetler ve hava trafiği ile ilgili ulusal kurallarını ve uygulamalarını tanımlayan ve açıklayan FIR'a ilişkin havacılık bilgilerini, AIP içinde yayınlaması gerekmektedir.³⁹

Hava trafik hizmetleri otoriteleri, tüm ilgili verilerin hava trafik hizmetleri birimlerinde mevcut olduğundan emin olmak ve müdahale ihtiyacını ortadan kaldırmak veya azaltmak için uçuş planları, iki yönlü iletişim ve konum raporlama gibi Chicago Konvansiyonu Ek 2 (Hava Kuralları)⁴⁰ prosedürlerini sorumlu olduğu alan veya rotalarda tüm uçuşlar için uygulayacaktır.⁴¹ Ayrıca ICAO, sorumlu devletlerden, özel prosedürler oluşturmalarını talep etmektedir. Böylece: a) Askeri birimler, bir sivil uçağın yaklaştığını

³⁴T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı Meteoroloji Genel Müdürlüğü (2018). *Havacılık Meteorolojisi*. Ankara, s.12. <https://www.mgm.gov.tr/FILES/genel/kitaplar/havacilikmeteorolojisi.pdf> (Erişim tarihi: 21.06.2024)

³⁵R. Abeyratne (2012). In search of theoretical justification for air defence identification zones. *Journal of Transportation Security*, 5(1), s.88. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/jtransps5&i=87> (Erişim tarihi: 22.06.2024)

³⁶International Civil Aviation Organization (2001). *Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation (Air Traffic Services)*. https://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/an02_cons%5B1%5D.pdf (Erişim tarihi: 26.06.2024)

³⁷Roach, 2012, **a.g.k.**, para. 2; Chicago Konvansiyonu madde 3

³⁸R. Almond (2016b). Clearing the air above the east china sea: the primary elements of aircraft defense identification zones. *Harvard National Security Journal*, 7(1), s.185-186. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/harvardnsj7&i=126> (Erişim tarihi: 26.06.2024).

³⁹Bkz. U.S. Department of Transportation Federal Aviation Administration (2010). *Advisory Circular (AC No: 91-70A) ¶ 3.1 Introduction*. https://www.faa.gov/documentLibrary/media/Advisory_Circular/AC%2091-70A.pdf (Erişim tarihi: 26.06.2024)

⁴⁰International Civil Aviation Organization (2005). Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation- Rules of Air https://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/an02_cons%5B1%5D.pdf (Erişim tarihi: 26.06.2024)

⁴¹“Air traffic services units shall, either routinely or on request, in accordance with locally agreed procedures, provide appropriate military units with pertinent flight plan and other data concerning flights of civil aircraft. In order to eliminate or reduce the need for interceptions, air traffic services authorities shall designate any areas or routes where the requirements of Annex 2 concerning flight plans, two-way communications and position reporting apply to all flights to ensure that all pertinent data is available in appropriate air traffic services units specifically for the purpose of facilitating identification of civil aircraft.” Bkz. Annex 11 ¶ 2.16.3.1

veya uçağa müdahale gerektiren herhangi bir alana girdiğini gözlemlerse, hava trafik hizmetleri birimlerini bilgilendirir. (b) Uçağın kimliği tespit edilir ve müdahale ihtiyacını önlemek için gerekli navigasyon rehberliği sağlanır.⁴²

Uluslararası hava sahası üzerinden rutin olarak bir noktadan başka bir noktaya uçuşlarda bulunan askeri uçaklar, genellikle ICAO uçuş prosedürlerini takip eder ve FIR hizmetlerini kullanır. Bu politikanın istisnaları arasında askeri acil durum operasyonları, sınıflandırılmış veya politik olarak hassas görevler ve rutin uçak gemisi operasyonları veya eğitim faaliyetleri yer alır. Askeri uçaklar ICAO uçuş prosedürlerini takip etmediğinde, sivil havacılığın güvenliği için gereken özeni göstermeleri gerekir.⁴³

ADIZ'ler ve FIR'lar farklıdır. Çünkü ADIZ, devletin ulusal güvenliği için belirli bir hava sahasını kontrol ederken; FIR, ICAO tarafından düzenlenen ortak kurallar altında uçakların güvenli uçuşunu temin etmektedir.⁴⁴ Devletlerin FIR sorumluluğu güvenlik çıkarlarıyla ilgili değildir.⁴⁵ Dolayısıyla FIR'ı yöneten devletler, devlet güvenliği gerekçesiyle uyum göstermeyen uçaklara müdahalede bulunamayacaktır.⁴⁶ Oysa ADIZ kavramı, ilgili alanda devletin egemenlik iddiası olsun ya da olmasın, öncelikle devletin kendi güvenliği için kullanılır ve bazı devletlerin ADIZ uygulamalarında, uluslararası hava sahasında müdahaleye ilişkin düzenlemeler yer almaktadır. Bu nedenle, herhangi bir tek taraflı eylem, ilgili bölgede gerilim yaratma potansiyeline sahiptir.⁴⁷ FIR' e ilişkin düzenlemeler Ek 11 ve Ek 2' de yer alırken ICAO, ADIZ'lerle ilgili sessizdir. ICAO, devletlerin ADIZ'ler hakkında kural koymalarını engellememektedir ancak ADIZ'lere ilişkin doğrudan düzenlemeye yer vermemektedir.⁴⁸

Cuadra'ya göre, ADIZ'lerden bağımsız olarak, uluslararası uçuşların hatta iç hat uçuşların FIR kapsamında tabi olduğu hava seyrüsefer destekleri, kontrol ve haberleşme prosedürleri düşünüldüğünde, ADIZ'e sahip devletlerin talepleri uçaklar için yük olarak

⁴²Annex 11, ¶ 2.16.3.2.

⁴³G.S. Khurana (2016). Porthole: geopolitical, strategic and maritime terms and concepts. Pentagon Press, s. 67

⁴⁴T. Ikeshima (2016). China's air defense identification zone (adiz) and its impact on the territorial and maritime disputes in the east and south china seas. *Graduate School of International Culture and Communication Studies*, 3(1), s.156-157 <https://core.ac.uk/download/pdf/144455287.pdf> (Erişim tarihi: 26.06.2024)

⁴⁵Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.185-186

⁴⁶Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.155

⁴⁷Ikeshima, 2016b, **a.g.k.**, s.156-157

⁴⁸Lamont, 2014, **a.g.k.**, s.195

görülmeyebilir.⁴⁹ Genellikle ADIZ'ler, ADIZ ilan eden devletin FIR'ı dahilinde olduğundan, FIR içinde sunulması gereken uçuş planı, telsiz iletişimi gibi ICAO tarafından oluşturulan prosedürler ile ADIZ prosedürleri çelişmediği sürece transit geçen sivil uçaklardan ADIZ'in yüklediği yükümlülük azalacaktır.⁵⁰ Bu, geçiş yapan sivil uçakların çoğu tarafından gönüllü tanımlama önlemlerine uyum gösterildiği gerçeğiyle doğrulanmaktadır.⁵¹ Ayrıca ADIZ ile FIR'ın örtüşmesi, FIR aracılığıyla devletlere *bilinçsizce* uçakları tespit edebilme imkânı sağlamaktadır.⁵² Açık denizlere uzanan ADIZ'e sahip 17 devlet bulunmaktadır ve bu devletler arasından 11 tanesi, kendilerine atanan FIR sınırlarına göre ADIZ sınırlarını çizmiştir.⁵³

Bir devletin ilan ettiği ADIZ başka bir devlet tarafından yönetilen FIR'lara uzandığında ve aralarında uçuş planı paylaşımının koordine edilmediği durumlarda, sivil uçaklara fazladan sorumluluk yükleyecektir.⁵⁴ Ancak transit geçen sivil uçakların çoğu, muhtemelen maruz kalınan ekstra yükün hafif olması nedeniyle, gönüllü tanımlama önlemlerine uymaktadır.⁵⁵

Bir devletin FIR'ına sunulan uçuş planlarının ADIZ'i örtüşen başka bir devletle paylaşılması da söz konusu olabilir.⁵⁶ Örneğin, Kuzey Amerika'daki ABD ve Kanada iş birliği, sivil hava trafik kontrol yetkilileri ve orduları tarafından Kuzey Amerika Havacılık ve Uzay Savunma Komutanlığı (NORAD) himayesinde birlikte yönetilmektedir. Ne yazık ki, ABD ile Kanada arasındaki iş birliğinin diğer bölgelerde, özellikle de deniz anlaşmazlıklarının ve tarihi düşmanlıkların mevcut olduğu Doğu Çin Denizi'nde sağlanması kolay değildir.⁵⁷ Doğu Çin Denizi ADIZ ve diğer devletlerin FIR'ları arasındaki örtüşmenin büyük olması ve bu bölgede uçan sivil uçaklar için geçiş olasılığının daha fazla olması sebebiyle Doğu Çin Denizi ADIZ'i büyük polemik

⁴⁹E. Cuadra (1977). Air defense identification zones:creeping jurisdiction in the airspace. *Virginia Journal of International Law*, 18(3), s.495-496. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/vajint18&i=495> (Erişim tarihi: 26.06.2024)

⁵⁰Su, 2019b, **a.g.k.**, s.827-828

⁵¹Su, 2019b, **a.g.k.**, s.832-833

⁵²Su, 2019b, **a.g.k.**, s.811

⁵³Su, J. (2021c). Is the establishment of air defence identification zones outside national airspace in accordance with international law. *The European Journal of International Law*, 32(4), s. 1329. <https://doi.org/10.1093/ejil/chab088> (Erişim tarihi: 26.06.2024)

⁵⁴Su, 2019b, **a.g.k.**, s.832-833

⁵⁵Su, J. (2019b). s.811

⁵⁶Su, J. (2019b). s.829

⁵⁷Su, J. (2019b). s.829-830

yaratmıştır. Ancak ADIZ gerekliliklerine çoğu ADIZ'den transit geçen sivil uçağın uyum gösterdiği görünmektedir.⁵⁸

Uluslararası hukuk, bir devletin hava sahasına bitişik uluslararası hava sahasında ADIZ oluşturmamasını yasaklamamaktadır.⁵⁹ Ancak uluslararası hukuk ADIZ'lerin kurulmasına açık olarak izin de vermemektedir.⁶⁰ Bu sebeple devletler tarafından ADIZ'ler oluşturulmasına ilişkin ya da bu tarz hava sahalarında uygulanacak olan hava trafik prosedürleri ve uçuş operasyon yönetimine ilişkin uluslararası andlaşma ya da uluslararası alanda bir fikir birliği yoktur.⁶¹ Dolayısıyla herhangi bir devlet, boyut sınırı olmaksızın kendi topraklarının ötesinde ADIZ benimseyebilir.

ADIZ'lerin oluşturulmasının temelinde yatan esas sebebin ulusal güvenlik olduğu ileri sürülse de ADIZ'ler genellikle ülke sınırları dışında oluşturulduğundan o alan içerisinde faaliyet gösteren diğer uçakların uluslararası hak ve yükümlülükleri ADIZ oluşumundan etkilenmektedir.⁶² Bu çalışmanın ana konusu, bir devletin kendi ülke sınırlarını aşan ADIZ'ler oluşturmamasının yasallığını analiz etmektir. ADIZ'lerin kuruluş esası, içeriği ve günümüz uygulamaları ele alınacaktır. Bir devletin egemenlik alanının dışını kapsayacak şekilde oluşturduğu alan üzerinden, ulusal hava sahasına geçiş için yükümlülük getiren ADIZ uygulamasının ülkesel egemenlik ilkesine istisna teşkil edip edemeyeceği ve ADIZ'de devletlerin yetkisi (*jurisdiction*) incelenecektir. ADIZ'e sahip bir devletin, ADIZ'ine giren ve yükümlülükleri yerine getirmeyen uçağa karşı ne tür eylemler alıp alamayacağı gibi sorulara yanıt verilmeye çalışılacaktır. Bu alan içerisinde kuvvet kullanmanın meşru müdafaa kapsamına girip girmediği hususunda farklı görüşlere yer verilecektir. Uluslararası hukukun farklı kaynaklarına dayanarak ADIZ'lerin yasallığı sorunu ele alınacaktır. ADIZ'lere yasal dayanak kazandırmak amacıyla öğretilde sunulan önerilere yer verilecektir.

Çalışmada yer verdiğimiz bilgiler, uluslararası hukukun yazılı kaynakları olan uluslararası andlaşmalar başlıca olmak üzere birincil ve ikincil kaynaklardan elde edilecektir. Bu çalışmanın amaçlarına ulaşabilmek adına kitaplardan, dergilerden ve diğer uluslararası araçlardan ve yorumlardan ilgili literatür dayanak alınacaktır. Bu çalışma altı

⁵⁸Su, 2019b, s.829-830

⁵⁹Pedrozo, 2021b, **a.g.k.**, s.8

⁶⁰Pillay, 2015, **a.g.k.**, s.7

⁶¹Rinehart ve Elias, 2015, **a.g.k.**, s.5

⁶²Akinfolarin, 2018, **a.g.k.**, s.17

bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm, hava savunma tanımlama alanlarının tarihçesi, kapsamı ve devlet uygulamalarına yer verecektir. Günümüz ADIZ uygulamalarında iki uç örnek olduğu varsayılan Çin ve ABD'nin benimsemiş olduğu ADIZ'ler hakkında ayrıntılı inceleme yer alacak olup diğer devlet uygulamalarına da değinilecektir. Devlet uygulamaları hususunda ilgili devletin Havacılık Bilgi Yayını'na (AIP) güvenilmektedir. Bu yayın, bir devlet tarafından veya onun otoritesi ile yayınlanan ve hava seyrüseferi için gerekli olan kalıcı nitelikteki havacılık bilgilerini içeren bir yayındır. Bu birincil kaynağın mevcut olmadığı durumlarda (Bazı devletler, AIP'lerde ADIZ'lere ilişkin kurallarını yayınlamamıştır ve bazı AIP'lere erişim güçtür.) güvenilir üçüncü taraf kaynaklara atıfta bulunulmuştur. Bu bölüm, tek tip ADIZ uygulaması olmadığının, her devletin ADIZ prosedürünün farklılık gösterdiğinin ve bazı ADIZ uygulamalarının altında politik motivasyonların yer aldığının anlaşılması açısından önem teşkil etmektedir. İkinci bölümde ADIZ'lerin uluslararası hukukta yasal statüsü ele alınacak ve yasal dayanağını kanıtlamak için çeşitli uluslararası hukuk kaynaklarına karşı teste tabi tutulacaktır. Uluslararası hukuk kapsamında ADIZ'ler için yasal dayanağın varlığına karşı sunulan çeşitli argümanlar tartışılacaktır. Üçüncü bölümde uluslararası deniz hukukuna ilişkin sözleşmelere atıfta bulunularak devletlerin ulusal ve uluslararası hava sahasındaki egemenlik hakkı ve yetki kullanımı ele alınacaktır. Devletlerin uluslararası hava sahasında ADIZ kurma yetkileri açısından uluslararası hukukun ilgili izin veren veya yasaklayıcı kuralları tespit edilmeye çalışılacaktır. Bununla birlikte, bu çalışma, bu tür izin verici ve yasaklayıcı kuralların belirlenmesi sırasında uluslararası kamu hukukunun her şeyi kapsayan ve kapsamlı bir değerlendirmesini sağladığını iddia etmemektedir. Böyle bir girişim, mevcut çabanın kapsamının ötesine geçecektir. Bu çalışmanın odak noktası, barış zamanlarında sivil havacılığı düzenleyen uluslararası hukuk çerçevesi olup, devlet egemenliğine konu olmayan uluslararası deniz üzerindeki hava sahasına ilişkin kural ve düzenlemelere özel önem verilmektedir. Yargı kurallarını içeren diğer uluslararası hava hukuku araçları, örneğin bir uçakta işlenen suçlar üzerindeki cezai yetkisi veya belirli uluslararası hava yoluyla taşıma kurallarının birleştirilmesine ilişkin Montreal Sözleşmesi'nin yargı rejimi gibi hususlar ele alınmamaktadır. Dördüncü bölümde, ADIZ sahibi devletin, ADIZ prosedürlerine gönüllü olarak uymayan uçaklara karşı, meşru müdafaa kapsamında kuvvet kullanıp kullanılamayacağı tartışılacaktır. Önleyici meşru müdafaa'nın uluslararası hukuktaki yasallığı ve ADIZ'ler için önleyici

meşru müdafaa yasal dayanak oluşturabilir mi sorusuna yanıt aranacaktır. Beşinci bölümde öğretilde ADIZ'lere yasal dayanak sağlamak için sunulan önerilere altıncı bölümde ise çalışma konusuna ilişkin sonuç kısmına yer verilecektir.



1.HAVA SAVUNMA TANIMLAMA ALANLARININ TARİHÇESİ, KAPSAMI VE DEVLET UYGULAMALARI

1.1.Tarihçe

ADIZ, 27 Aralık 1950' de ilk kez ABD tarafından kurulmuştur.⁶³ ABD'nin, soğuk savaş dönemi sırasında Sovyetler Birliği tarafından gelebilecek havadan saldırı riskini azaltmak amacıyla yarattığı bir uygulamadır.⁶⁴ Bu amaçla ADIZ, açık deniz üzerindeki hava sahasına uzanır; burada uçaklar radarlar tarafından tespit edilir, uçakların bir uçuş planı sunmaları veya konumlarını bildirmeleri istenir ve gerekirse telsiz iletişimiyle temas kurulur ve savaş uçakları tarafından görsel olarak kontrol edilir.⁶⁵

ABD'nin 1950'lerde kurduğu ADIZ, Soğuk Savaş döneminde uygulamanın yayılmasının öncüsü olmuştur.⁶⁶ Bu uygulamayı 1951 yılında Kanada takip etmiştir.⁶⁷ 1965'e gelindiğinde, İzlanda, Japonya, Kore, İtalya, Malezya ve Filipinler'in eklenmesiyle ADIZ oluşturan devletlerin listesi uzamıştır.⁶⁸ Ardından diğer devletler de kendi ADIZ'lerini ilan etmişlerdir.⁶⁹

Japonya'nın ADIZ'i, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ABD ordusunun Ryukyu Adaları'nı işgali sırasında ABD tarafından kurulmuştur.⁷⁰ Eylül 1969'da ABD, Japonya ADIZ'inin yönetimini Japon hükümetine devretmiştir. Japonya bu alanı 1972'de ve 2010'da olmak üzere iki kez genişletmiştir.⁷¹ Güney Kore'nin ADIZ'i anılan şekliyle KADIZ, ABD tarafından 1951 yılında Kore Savaşı döneminde kurulmuştur.⁷²

⁶³Pedrozo, 2021b, **a.g.k.**, s.8

⁶⁴J. Charbonneau, K. Heelis ve J. Piereder (2015). *Putting air defense identification zones on the radar*. Centre For International Governance Innovation Policy Brief No. 1, CIGI Graduate Fellows Series, s.2. https://www.cigionline.org/static/documents/graduate_fellows_pb_no.1.pdf (Erişim tarihi: 26.06.2024)

⁶⁵Code of Federal Regulations (C.F.R.) Title 14 Chapter 1, Subchapter F, Part 99, Subpart A, 99. <https://www.ecfr.gov/on/2023-12-27/title-14/chapter-I/subchapter-F/part-99/subpart-A/section-99.3> (Erişim tarihi: 26.06.2024) (ABD); Canadian Aviation Regulations (SOR/96-433). Division IX Emergency Communications and Security§ section 602.145 (1) <https://lois-laws.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-96-433/FullText.html#s-602.143> (Erişim tarihi: 26.06.2024) (Kanada); Çin Halk Cumhuriyeti'nin Doğu Çin Denizi Hava Savunma Tanımlama Alanı için uçak kimlik teşhisi kuralları bildirisi (http-1)

⁶⁶Charbonneau, Heelis ve Piereder, 2015, **a.g.k.**, s.2

⁶⁷Papp, 2015, **a.g.k.**, s.33

⁶⁸Cuadra, 1977, **a.g.k.**, s.495

⁶⁹Charbonneau, Heelis ve Piereder, 2015, **a.g.k.**, s.2

⁷⁰Cuadra, 1977, **a.g.k.**, s.495

⁷¹ ADIZ hattı revizyonuna ilişkin Japonya Dışişleri Bakanlığı basın toplantısı için bkz. http-3:https://www.mofa.go.jp/announce/fm_press/2010/6/0625_01.html (Erişim tarihi: 26.06.2024)

⁷²Cuadra, 1977, **a.g.k.**, s.495

Askeri teknoloji geliştikçe, uzun menzilli nükleer füzelerin fırlatılması diğer platformlardan mümkün hale gelmiş, bu nedenle uçaklardan kaynaklanan tehdit yavaş yavaş azalmıştır. Bunun tabi sonucu olarak uygulamanın önemi de azalmıştır.⁷³ Ancak 11 Eylül 2001 trajik olayları ve yeni güvenlik tehditlerinin meydana gelmesi, ABD’de söz konusu uygulamayı yeniden canlandırmıştır.⁷⁴ 11 Eylül 2001’deki Washington DC ve New York saldırıları, Chicago Konvansiyonu’na aykırı amaçlar taşıyan sivil uçaklara karşı önlem alabilmek ve ABD egemen hava sahasına yönelik koruma sağlamak için ADIZ’lere yeni bir amaç kazandırmıştır.⁷⁵ Kasım 2013’te bir Japon savunma yetkilisi, Japonya ADIZ’inin, Japonya egemen hava sahasından yüzlerce mil ötesine uzandığını ve yüksek hızda seyahat eden uçakların oluşturduğu tehdit nedeniyle gerekli olduğunu belirtmiştir.⁷⁶ ADIZ, bugüne kadar güncel ve bazı durumlarda geniş çapta tartışılan bir konu olmaya devam etmektedir. Kasım 2013’te Doğu Çin Denizi ADIZ’inin kurulması uluslararası tepkiye yol açmıştır.⁷⁷ ADIZ uygulamasının gelecekte de sürdürülmesi muhtemeldir.⁷⁸

1.2.Coğrafi Kapsam

1.2.1.Ülkesel ADIZ’ler

ADIZ’ler tipik olarak açık denizler üzerindeki hava sahasına uzanırken, bazıları tamamen ulusal hava sahası içerisindedir.⁷⁹ Örneğin, Sri Lanka ADIZ, Sri Lanka topraklarını ve karasularını (kıyı şeridinden 12 deniz mili uzakta) kapsamaktadır;⁸⁰ Türkiye; Adana ve Kahramanmaraş havalimanlarında iki küçük ADIZ kurmuştur.⁸¹

⁷³Papp, 2015, **a.g.k.**, s.33

⁷⁴Papp, 2015, **a.g.k.**, s.33

⁷⁵P.A. Dutton (2009). Caelum liberum: Air defense identification zones outside sovereign airspace. *American Journal of International Law*, 103(4), s.691. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/ajil103&i=699> (Erişim tarihi: 26.06.2024)

⁷⁶What is an Air Defense Identification Zone?, The Japan News (27.10.2013)’den aktaran Lamont, 2014, **a.g.k.**, s.189

⁷⁷Papp, 2015, **a.g.k.**, s.33

⁷⁸Roach, 2012, **a.g.k.**, para. 12

⁷⁹ Bao, bir ADIZ, uluslararası hava sahasının bir bölümünü içermiyorsa amacına hizmet edemeyeceğini ileri sürmektedir. Bkz. Bao, 2014, **a.g.k.**, s.7

⁸⁰ AIP Sri Lanka (30.11.2023). ENR 2.2, 2.1.

Bkz. <https://www.airport.lk/aasl/AIS/AMDT%20WEB/AIP%20FROM%2019%20NOV%202023/htm/52.htm> (Erişim tarihi: 25.06.2024)

⁸¹Jeppesen Middle East Airway Manual,2016, s.40

Birçok ulusal hava sahasında kurulan ADIZ, özel dikkat gerektiren kara sınırlarının iç tarafındadır. Örneğin Finlandiya, Rusya ile uzun bir sınıra sahiptir ve Kuzey Atlantik Andlaşması Örgütü'ne (NATO) üye olmak gibi provokatif hareketlerden yakın zamana kadar kaçınmıştır.⁸² Finlandiya'nın ADIZ'i⁸³, Norveç ve Rusya sınırları boyunca uzanan Finlandiya topraklarının doğu kısmını kapsamaktadır. Libya'nın ADIZ'i, Mısır, Sudan ve Çad ile birlikte istikrarsızlık gibi ortak bir sorunla karşı karşıya olduğu kara topraklarının güneydoğu köşesinde bulunuyor.⁸⁴

Son yıllarda Latin Amerika'da ülkesel ADIZ'lere ilişkin bir dizi yeni iddia ileri sürülmüştür. 2016 yılında Peru, dış sınırı Ekvador, Kolombiya, Brezilya ve Bolivya sınırları boyunca uzanan, doğudaki topraklarının üçte ikisini kapsayan bir ADIZ oluşturmuştur.⁸⁵ 2007 yılında Brezilya; Fransız Ginesi, Surinam, Guyana, Venezuela, Kolombiya, Peru, Bolivya, Paraguay, Arjantin ve Uruguay ile olan kara sınırlarının kendi tarafında 80 deniz mili genişliğinde kıtasal ADIZ kurmuştur.⁸⁶

1.2.2.Hibrit ADIZ'ler

Hibrit ADIZ'ler ABD ve Kanada tarafından kurulan modeli takip eden ve en yaygın olan ADIZ türüdür.⁸⁷ Kore Savaşı'nın patlamasıyla yıllar içinde ABD'nin açık denizdeki ADIZ'lerinin gelişimi hızlanmıştır.⁸⁸ Kanada 1951 yılında Kanada ADIZ (CADIZ)'ini kurarak uygulamayı takip etti. ABD şu anda dört bölgeyi korumaktadır: Bitişik ADIZ (Kanada ile birlikte işletilmektedir), Alaska ADIZ, Guam ADIZ, Hawaii ADIZ. ABD'nin

⁸²Su, 2019b, **a.g.k.**, s.814

⁸³AIP Finland, ENR (30.11.2023) ENR 5.2.8. bkz. https://www.ais.fi/eaip/006-2023_2023_11_30/index.html (Erişim tarihi: 25.06.2024)

⁸⁴Su, 2019b, **a.g.k.**, s.814

⁸⁵AIP Peru (18.08.2016). ENR 5.2. Bkz. https://portal2.corpac.gob.pe/aplicaciones/AIP/InfoAIP/ENRUTA/ENR_5.2-1.pdf (Erişim tarihi: 01.07.2024)

⁸⁶Su, 2019b, **a.g.k.**, s.815

⁸⁷Su, 2019b, **a.g.k.**, s.816; ABD ve Kanada ADIZ'lerinin ülkesel / açık deniz melez doğası, tanımlarından açıkça görülmektedir. ABD, ADIZ'i "Ulusal güvenlik çıkarları nedeniyle tüm uçakların[...] hazır olarak tanımlama, konumlama ve kontrolünün yapılması gerektiği kara veya su üzerinde bir hava sahası alanı" olarak tanımlamaktadır. Benzer şekilde Kanada, "Kanada'nın bu alanlarında ve Kanada kıyılarında yüzeyden yukarı doğru uzanan ve sınırları Hava Sahası El Kitabında belirtilen hava sahası" olarak tanımlamaktadır. Bkz. C.F.R. Title 14 § 99.3

⁸⁸D.F. Winkler (1977). *Searching the skies: The legacy of the United States cold war defense radar program*. Headquarters Air Combat Command, Reimbursable Order No. ND94-0416, s.22. <https://nuke.fas.org/guide/usa/airdef/1997-06-01955.pdf> (Erişim tarihi: 26.06.2024)

bu dört ADIZ’i karadan 250 ila 400 deniz mili uzaklıktadır.⁸⁹ CADIZ’de benzer genişliğe sahiptir. Orta Amerika’da, Panama ADIZ’i ABD kara topraklarını kaplar ve kuzeyde Karayip Denizi ve güneyde Pasifik üzerindeki hava sahasına kadar uzanır.⁹⁰

1950’lerde uluslararası toplum, birçoğu ABD’nin yardımıyla, Asya ADIZ’lerinin kurulmasına tanık oldu. 22 Mart 1951’de Kore Savaşı’nın teşvik etmesiyle ABD Pasifik Hava Kuvvetleri, Çin’in hava saldırılarına karşı hazırlanmak ve Güney Kore’nin hava savunma ağını güçlendirmenin bir yolu olarak Kore ADIZ’ini (*KADIZ*) kurdu. *KADIZ*, Güney Kore ulusal hava sahasının tamamını ve Kuzey Kore’nin ulusal hava sahasının bir bölümünü ve deniz alanlarında ise batıda Sarı Deniz’in bir bölümünü, güneybatıda Doğu Çin Denizi’ni ve doğuda Japonya Denizi’ni kapsamaktadır.⁹¹

ABD ordusu, 1969’a kadar Japonya’ya transfer edilmeyen Japonya ADIZ’ini (*JADIZ*) kurmuştur. Dış ADIZ hattı ve iç ADIZ hattı ile sınırlanan *JADIZ*, kara topraklarının bir kısmını ve kara topraklarına bitişik geniş su alanlarını kapsar.⁹² ABD ordusu, ABD ile Çin Halk Cumhuriyeti arasındaki diplomatik ilişkilerin normalleşmesinden önce adada konuşlandırılan Tayvan ADIZ’inin (*TADIZ*) kurulmasına da yardımcı oldu. *TADIZ*, tüm Tayvan adasını ve kıyı suları ve Çin anakarasının bir bölümünü kapsamaktadır.⁹³ Ayrıca, Filipin (*Philippine*) ADIZ (*PAPIZ*) 1954’te kurulduğunda ABD Silahlı Kuvvetleri’ne danışılmıştır. *PAPIZ*, Filipin takımadalarının kuzey kısmını, batıda Güney Çin Denizi’nin bir kısmını ve doğuda Pasifik’in bir kısmını kapsar.⁹⁴ Bu ADIZ’ler, kuruldukları zamanın şartlarına uygun olarak, Komünist Bloğa karşı bir koruma hattı oluşturacak şekilde yerleştirilmişlerdi.⁹⁵

Ülkesel/açık deniz hibrit ADIZ’ler, Asya’nın diğer bölgelerinde de görülür. Güney Asya’da, Hindistan ve Pakistan ADIZ’leri, ülke sınırlarında ve Keşmir’de bir sınır anlaşmazlığının olduğu kontrol hattında bitişiktir.⁹⁶ Hindistan’ın altı ADIZ’i

⁸⁹Dutton, 2009, **a.g.k.**, s.691,698; C.F.R. Title 14 § 99.43 (Bitişik ABD ADIZ), ¶ 99.45 (Alaska ADIZ), ¶ 99.47 (Guam ADIZ), ve ¶ 99.49 (Hawaii ADIZ).

⁹⁰Su, 2019b, **a.g.k.**, s.816

⁹¹ Su, 2019b, **a.g.k.**, s.816

⁹² AIP Japan (10.02.2023). ENR 5.2, 5.1. <https://aisjapan.mlit.go.jp/html/AIP/html/20240125/frame/index-en-JP.html#efct=20240125> (Erişim tarihi: 13.01.2024)

⁹³Su, 2019b, **a.g.k.**, s.817

⁹⁴ AIP Taipei FIR (30.11.2023). ENR 5.2, 5.2.3. ve ENR 1.12.1. https://ais.caa.gov.tw/eaip/AIRAC%20AIP%20AMDT%2007-23_2023_11_30/index.html (Erişim tarihi: 26.06.2024)

⁹⁵Su, 2019b **a.g.k.**, s.816

⁹⁶Su, 2019b, **a.g.k.**, s.817

(Güneydoğu, Güney, Batı, Kuzey, Orta ve Doğu), ulusal hava sahasının tamamını kapsar ve güneyde Hint Okyanusu, güneybatıda Arap Denizi ve güneydoğuda Bengal Körfezi üzerindeki hava sahasına uzanır.⁹⁷ Pakistan'ın dört ADIZ'inden üçü (Doğu, Kuzey ve Batı) Hindistan, Çin, Afganistan ve İran ile olan kara sınırlarının iç tarafında kalmaktadır; dördüncüsü (Güney) Arap Denizi üzerindeki hava sahasına kadar uzanır.⁹⁸

Bangladeş, tüm ülkesini ve Bengal Körfezi'nin küçük bir bölümünü kapsayan bir ADIZ'e sahiptir.⁹⁹ Güneydoğu Asya'da Endonezya, 1960'larda Java, Madura, Bali, Lombok'u ve Güney Sumatra ve Batı Sumbawa'nın küçük bir bölümünü kapsayan ve ayrıca güneydeki Hint Okyanusu üzerindeki hava sahasına uzanan dikdörtgen bir ADIZ kurmuştur.¹⁰⁰ Myanmar'ın ADIZ'i sadece kara topraklarının tamamını kapsamakla kalmıyor, aynı zamanda güneydeki Andaman Denizi üzerindeki hava sahasına da uzanmaktadır.¹⁰¹ Tayland'ın ADIZ'i, ulusal hava sahasının güney kısmının yanı sıra doğuda Tayland Körfezi'nin önemli bir bölümünü ve batıda Hint Okyanusu'nun küçük bir bölümünü kapsamaktadır.¹⁰² Orta Doğu'da İran ADIZ'i, kara topraklarının tamamını, kuzeyde Hazar Denizi'nin bir kısmını ve güneyde Basra Körfezi ile Umman Körfezi'nin bir kısmını kapsayan Tahran FIR¹⁰³ ile örtüşmektedir.¹⁰⁴

Soğuk Savaş sırasında, Avrupa Cephesi'nde birkaç devlet de ADIZ'lerini kurmuştur. Ayrıca NATO, düzinelerce radar sahası ve ilgili tesislerden oluşan bir hava gözetleme sistemi olan Entegre Hava Savunma Sistemi'ni (*Integrated Air Defense System* -*NATINADS*-) kurmuştur.¹⁰⁵ NATINADS'lar, füze teknolojisinin yarattığı tehdide yanıt vermek için NATO Entegre Hava ve Füze Savunma Sistemine (*Integrated Air and*

⁹⁷ AIP India (14.12.2023). ENR 5.2, 5.2.2. <https://aim-india.aai.aero/eaip-v2-05-2024/index-en-GB.html> (Erişim tarihi: 26.06.2024); Su, 2019b, **a.g.k.**, s.817

⁹⁸ Su, 2019b, **a.g.k.**, s.817

⁹⁹ AIP Bangladesh (03.06.2010) ENR 5.2, 3.1. <http://www.caab.gov.bd/aip/enr/enrall.pdf> (Erişim tarihi: 26.06.2024); Su, 2019b, **a.g.k.**, s.817

¹⁰⁰ Su, 2019b, **a.g.k.**, s.817

¹⁰¹ "Myanmar has established an Air Defense Identification Zone (ADIZ) within Yangon FIR comprising all that airspace enclosed in the South by Yangon FIR boundary from 1000N 09830E to 1000N 09600E, then along 09600E to 1400N 09600E, then 1400N parallel to 1400N 09222E, then 09222E to 2041N 09222E, then along Myanmar National Boundary in the North and East to 1000N 09830E in the South." Bkz. AIP Myanmar (04.01.2018). ENR 1.1, 3.1.2. <https://www.ais.gov.mm/eAIP/2018-02-15/html/index-en-GB.html> (Erişim tarihi: 26.06.2024)

¹⁰² Su, 2019b, **a.g.k.**, s.817

¹⁰³ AIP Islamic Republic of Iran (28.10.2023) ENR 1.1, 2. <https://ais.airport.ir/aip-cd> (Erişim tarihi: 26.06.2024)

¹⁰⁴ Su, 2019b, **a.g.k.**, s.817

¹⁰⁵ Su, 2019b, **a.g.k.**, s.818

Missile Defense System -NATINAMDS-) dönüşmüştür. NATINAMDS kapsamında NATO, ittifak üyelerinin hava sahasının bütünlüğünü koruma amacıyla hava polisliği misyonunu yerine getirmektedir.¹⁰⁶

NATO Hava Polisliği, ittifak hava sahasının güvenliğini korumayı amaçlayan bir barış zamanı görevidir. Bu kolektif bir görev olup olası hava sahası ihlallerine hızla tepki vermeye hazır olan savaş uçakları ve mürettebatının günde 24 saat, yılda 365 gün sürekli hazır bulunmasını içerir. NATO Hava Polisliği görevi, NATINAMDS kullanılarak yürütülmektedir. Avrupa Müttefik Yüksek Komutanı (*The Supreme Allied Commander Europe -SACEUR-*) bu görevin yürütülmesinden genel olarak sorumludur.

Rusya'nın giderek artan ve gelişen yeteneklerinin yanı sıra diğer devlet ve devlet dışı aktörlerden gelen ve insansız hava araçlarından (İHA) hipersonik füzeler gibi sofistike füze yeteneklerine kadar giderek çeşitlenen ve zorlaşan hava ve füze tehditleri de dahil olmak üzere tüm hava ve füze tehditlerini dikkate almaktadır.¹⁰⁷ NATO şu anda beş bölgede hava polisliği misyonunu yerine getirmektedir. Rus uçaklarının Batı Avrupa'ya erişebilmesi için iki ana hava koridoru olan Norveç ve Baltık Denizi, çoğu polis faaliyetlerinin gerçekleştiği yerdir. Alınan önlemler büyük ölçüde ADIZ'ler ile aynı olduğu için bu iki bölge pratikte NATO'nun *de facto* ADIZ'leri haline gelmiştir.¹⁰⁸ Misyonu, kendilerini doğru bir şekilde tanımlamayan, hava trafik kontrolü ile iletişim kurmayan veya uçuş planlarını dosyalamayan askeri ve sivil uçaklara müdahale etmektir.¹⁰⁹

Bazı geçici ADIZ'ler de hibrittir. Avustralya'nın 21. İngiliz Milletler Topluluğu Oyunları (*Commonwealth Games*) için ALPHA ve BRAVO ADIZ'leri kurulmuştur. Söz konusu ADIZ'ler Avustralya'nın ulusal hava sahasının ötesine uzanmaktaydı. Arjantin'in 2018 G20 Buenos Aires Zirvesi için geçici ADIZ'i de hem ulusal hava sahasında hem de uluslararası hava sahasında yer almaktaydı.¹¹⁰

¹⁰⁶http-4: https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_132685.htm (Erişim tarihi: 26.06.2024)

¹⁰⁷NATO Entegre Hava ve Füze Savunma Sistemi (NATO Integrated Air and Missile Defence) hakkında bkz. http-5: https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_8206.htm (Erişim tarihi:06.07.2024)

¹⁰⁸Su, 2019b, **a.g.k.**, s.818

¹⁰⁹(http-4)

¹¹⁰Nato hava polisliği misyonu hakkında bkz. http-6: <https://ac.nato.int/missions/air-policing> (Erişim tarihi: 06.07.2024); Su, 2019b, **a.g.k.**, s.818

1.2.3.Açık deniz ADIZ'leri

Çok az sayıda ADIZ, bir devletin ulusal hava sahasının dış sınırından başlar. Örneğin, Küba'nın Dış ADIZ'inin dış sınırı, güneyde Karayip Denizi'ne ve kuzeyde Atlantik Okyanusu'na uzanan; Habana FIR/ UIR /CTA coğrafi koordinatlarına dayanan birleştirilmiş düz çizgilerden oluşmaktadır. İç ADIZ'i ise, ulusal hava sahasıyla örtüşmektedir.¹¹¹ Çin'in ECS ADIZ'inin kapsamı, “Çin karasuları dış sınırı ve aşağıdaki altı nokta [...] ile çevrelenen alan içindeki hava sahası ile sınırlıdır.”¹¹²

1.3.Devlet Uygulamaları

Şu anda mevcut olan istatistiklere göre, ADIZ oluşturmuş 27 devlet vardır. Bunlar: Çin; ABD; Kanada; Güney Kore; Japonya; Tayvan, Çin; Filipinler; Hindistan; Pakistan; Sri Lanka; Bangladeş; İran; Myanmar; Tayland; Endonezya; Avustralya; Panama; Küba; Peru; Brezilya, Arjantin, Uruguay, İzlanda, Finlandiya, Polonya, Türkiye ve Libya. Bu devletler arasında en son ADIZ, Uruguay tarafından kurulmuştur ve ADIZ'inin kapsamı 10 Eylül 2020'de AIP'nin¹¹³ gözden geçirilmiş baskısında yayınlanmıştır.

ADIZ ile ilgili devlet uygulamaları oldukça karmaşıktır. ADIZ'ler özelliklerine göre farklı şekillerde kategorize edilebilir:

- a) zaman süresi (geçici veya kalıcı)
- b) hava araçlarının statüsü (yalnızca sivil uçaklar veya sivil ve askeri olduğuna bakılmaksızın tüm uçaklar)
- c) maddi kapsam (yalnızca ADIZ oluşturmuş devletin hava sahasına giren uçuşları veya nihai varış yerlerine bakılmaksızın ADIZ'e giren tüm uçuşlar)
- d) bölgesel kapsam (ulusal hava sahasını veya uluslararası hava sahasını kapsayan).¹¹⁴

ABD ve Çin'in ADIZ konusundaki uygulamalarının uluslararası düzeyde büyük ilgi gördüğü ve ayrıca ABD ADIZ kurallarının oldukça ayrıntılı ve halka açık olduğu göz

¹¹¹ AIP Cuba (13.07.2019). ENR 5.1. Prohibites, restricted and danger areas bkz. <https://cu.ivao.aero/download/charts/AIPCUBA.pdf> (Erişim tarihi: 26.06.2024)

¹¹²(http-1)

¹¹³ AIP Uruguay, 5 Kasım 2020, ENR 5.2.2. Bkz. https://dinacia.gub.uy/sites/default/files/aip/2024-04/Enr5_0.pdf (Erişim tarihi: 26.06.2024)

¹¹⁴Papp, 2015, a.g.k., s.30

önüne alındığında bu çalışmada ilgili iki devlet uygulaması ayrıntılı olarak ele alınmaktadır.

1.3.1.Amerika Birleşik Devletleri

Eylül 1950’de Kongre, Başkan’ın ulusal güvenlik çıkarları gerektirdiğinde sivil uçaklarla ilgili güvenlik önlemlerinin almasına izin vermesi için 1938 Sivil Havacılık Yasası’nı değiştirmiştir. Başkan güvenlik önlemlerinin alınması kararı aldıktan sonra, uygulama yetkisi Ticaret Sekreteri’ne verilmektedir.¹¹⁵ ABD Başkanı Truman, 1950 Aralık ayında, Ticaret Bakanı’nın uygulama yetkisini kullanmasını ilişkin bir Yürütme Emri imzalamış ve yedi gün sonra Bakan, belirli hava sahası alanlarını hava savunma tanımlama alanları olarak belirleyen ve bu alanlar içinde uygulanacak kuralları içeren düzenlemeleri kabul etmiştir.¹¹⁶

1958 tarihli Federal Havacılık Yasası, ABD ADIZ’inin yasal temelini oluşturur. Federal Havacılık Yasası, Federal Havacılık İdaresi (*Federal Aviation Administration - FAA*)-) tarafından oluşturulmuştur. FAA’ya, etkin biçimde seyrüsefere elverişli hava sahasının kullanımı ve uçakların kimlik tespiti, kontrolü ve seyrüseferi hususunda hava trafik düzenlemelerini yapma yetkisi verilmiştir.¹¹⁷

ABD, ADIZ’leri şu şekilde ifade etmektedir: “Ulusal güvenlik çıkarları nedeniyle tüm uçakların (savunma bakanlığı ve kolluk kuvvetleri uçakları hariç) tanımlama, konum ve kontrolünün yapılmasının gerekli olduğu, kara veya su üzerindeki hava sahası alanıdır”. Bu alanın ABD’nin ulusal hava sahasıyla sınırla olan savunma alanından (Defense Area) farklı olduğu belirtilmiştir.¹¹⁸ ABD Federal Havacılık Kılavuzu’nda ADIZ oluşturma’nın amacı uluslararası hava sahası sınırları ve ABD sınırları yakınında olan tüm uçakların erken tanımlanmasını kolaylaştırmaktır.¹¹⁹

¹¹⁵Cuadra, 1977, **a.g.k.**, s.492

¹¹⁶Cuadra, 1977, **a.g.k.**, s.493

¹¹⁷Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.139

¹¹⁸“*Air defense identification zone (ADIZ) means an area of airspace over land or water in which the ready identification, location, and control of all aircraft (except for Department of Defense and law enforcement aircraft) is required in the interest of national security.*” Bkz. C.F.R. Title 14, 99.3.

¹¹⁹“*All aircraft entering domestic U.S. airspace from points outside must provide for identification prior to entry. To facilitate early aircraft identification of all aircraft in the vicinity of U.S. and international airspace boundaries, Air Defense Identification Zones (ADIZ) have been established.*” Bkz. U.S. Federal Aviation Administration (FAA) (2014). Aeronautical Information Manual § 5-6-1 [Aeronautical Information Manual \(Effective 4/3/14\) \(faa.gov\)](https://www.faa.gov/air_traffic/flight_info/aeronautical/AIM/) (Erişim tarihi: 26.06.2024)

ABD'nin kurmuş olduğu ADIZ'ler, zaman bakımından geçici olarak oluşturulmamıştır. Yaklaşık 70 yılı aşkın olarak uygulama yürürlüktedir.¹²⁰ ABD şu anda dört bölgeyi korumaktadır: Bitişik ADIZ, Alaska ADIZ, Guam ADIZ, Hawaii ADIZ. Bitişik ABD ADIZ'i 200 deniz milinden fazla Atlantis Okyanusuna, 400 milden fazla Pasifik Okyanusu'na uzanmaktadır.¹²¹

FAA, düzenli olarak ve farklı politikalara dayalı olarak ADIZ'lerin şeklini ve boyutunu değiştirmektedir. Örneğin 1982'de FAA, hava ticaretinde yasadışı uyuşturucu kaçakçılığı tehdidini önlemek amacıyla Florida sınırındaki ADIZ'lerde düşük hızlı uçakları içeren, uçuş planı gereksinimini hariç tutan coğrafi alanı değiştirmiştir.¹²² Savunma Bakanlığı'nın talebi üzerine FAA, Meksika Körfezi'ndeki ve Güney Kaliforniya kıyılarındaki ADIZ'de değişikliğe gidilmiştir. Böylece Meksika'nın egemen hava sahası ihlal edilmemiştir.¹²³ ABD, diğer devletlerin egemenlik hava sahasındaki egemenliğini göz önüne alarak ADIZ coğrafi kapsamına sınır koymuştur.¹²⁴ ABD ADIZ'leri ihtilafı bölgelerle örtüşmemektedir.¹²⁵ Alan sınırlarını oluştururken, ABD komşu devletlerin egemen topraklarına saygı duymuş ve tutarsız da olsa ADIZ gerekliliklerine ilişkin önceden bildirimde bulunmuştur.¹²⁶ ABD, egemenliğini açıkça ADIZ aracılığıyla genişletmeye çalışmasa da ADIZ'in diğer devletlerin egemenlik haklarını etkileyebileceğini kabul etmiştir.¹²⁷

Günümüz ABD ADIZ'lerine ilişkin hükümler Federal Yasası'nın 14'üncü başlık 99'uncu bölümünde yer almaktadır.¹²⁸ FAA, ABD AIP'de ADIZ gerekliliklerine ilişkin bildirim sağlamaktadır.¹²⁹

¹²⁰İlk ADIZ ABD tarafından 1950'de kurulmuştur.

¹²¹FAA, Aeronautical Information Manual § 5-6-5; C.F.R. Title 14 § 99.43

¹²²Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.174

¹²³R. Almond (2015a). Examining U.S. state practice and aircraft defense identification zones. *Air and Space Lawyer*, 28(1), s.6. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/airspacelaw28&i=4> (Erişim tarihi: 22.06.2024)

¹²⁴Pedrozo, 2021b, **a.g.k.**, s.7

¹²⁵Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.191

¹²⁶Almond, 2015a, **a.g.k.**, s.7

¹²⁷Almond, 2015a, **a.g.k.**, s.6

¹²⁸Charbonneau, Heelis ve Piereder, 2015, **a.g.k.**, s.2

¹²⁹ABD AIP için bkz. https://www.faa.gov/air_traffic/publications/atpubs/aip_html/ (Erişim tarihi: 26.06.2024)



Görsel 1.1. Bitişik ABD ve Kanada ADIZ¹³⁰

ABD kuralları, ADIZ'e giren bir hava aracının operatörüne ve/veya pilotuna a) uygun frekansta sürekli olarak iletişimi sürdürdüğü, çalışır durumda iki yönlü bir telsizle sahip olmasını b) uçuş planını dosyalamasını c) uçuş boyunca çalışır durumda olan bir radar aktarıcısını bulundurmasını d) periyodik raporlar sunmasını e) pilotun verilen talimatlara uymasını f) özel güvenlik talimatlarına uymasını emreder.¹³¹ ABD ADIZ prosedürleri yalnızca ABD ulusal hava sahasına giren, ABD topraklarından giden uçaklara ve ABD ulusal hava sahasındaki uçaklara uygulanır.¹³² Bölüm 99'u uygulayan FAA rehberlik materyali, ADIZ'in amacının ABD ve "uluslararası hava sahası sınırları çevresindeki tüm uçakların erken tanımlanmasını kolaylaştırmak" olduğunu belirtmektedir.¹³³ Ayrıca, Bölüm 99'un özel kuralları sivil uçaklar ve devlet uçakları arasında ayrım yapmamaktadır. Örneğin, belirli uçuş planı¹³⁴ ve konum raporlama¹³⁵ gereksinimleri, bir uçağı işleten herhangi bir kişi veya pilot için geçerlidir. Zira ilgili maddelerde *sivil* ifadesine yer verilmemiş olup telsiz gereksinimini¹³⁶ belirten maddede

¹³⁰Pedrozo, 2021b, **a.g.k.**, s. 8

¹³¹C.F.R. Title 14 § 99.9 Radio requirements

¹³²C.F.R. Title 14 §99.1 (a). Bu kural tam olarak düzenlendiği şekliyle uygulamada gerçekleşmemektedir. Aşağıdaki ayrıntılı olarak açıklanacaktır.

¹³³FAA, Aeronautical Information Manual § 5-6-1.

¹³⁴C.F.R. Title 14 § 99.11

¹³⁵C.F.R. Title 14 § 99.15.

¹³⁶C.F.R. Title 14 § 99.9(a)

sivil ifadesi yer almaktadır. Kanaatimizce konum raporlama ve uçuş planı sunma yükümlülüğü hem devlet hem de sivil uçaklar yönünden geçerlidir.¹³⁷

ABD dışından gelen sivil uçaklar, ABD’den ortalama seyir hızının iki saatten fazla ve bir saatten az olmaması durumunda, uçağın durumu bildirilmedikçe ADIZ üzerinden ABD hava sahasına giremeyecektir.¹³⁸ ADIZ, ABD hükümetinin meşru sivil operasyonları belirlemesine ve ulusal güvenliğe yönelik tehdit oluşturduğundan şüphelenilen uçakları etkin bir şekilde tanımlamasına ve durdurmasına izin vermektedir.¹³⁹ Uçuşun güvenliği için derhal karar alınması ve eyleme geçilmesi gereken durumlarda ABD yukarıda belirtilen ADIZ kurallarına, uçakların riayet etmesini beklemez.¹⁴⁰

ABD, hava sahasına girme niyeti olmaksızın sadece ADIZ’den geçen hava araçlarına bildirim yükümlülüğü getirmez.¹⁴¹ Dolayısıyla öğretilde ABD için ADIZ’lerin yalnızca güvenlik önlemleri için olduğunu ve ulusal hava sahasındaki hava trafiğini düzenlemeyi amaçladığını gösterdiği ileri sürülmektedir.¹⁴² ABD, herhangi bir devletin ADIZ prosedürlerinin, ulusal hava sahasına girme niyetinde olmayan yabancı uçaklara uygulanmasına karşı çıkmaktadır ve bu yöndeki iddiaları kabul etmemektedir.¹⁴³ Hatta ABD, kendi askeri uçaklarına da diğer devletler tarafından dayatılan bu tür bildirim gerekliliklerine uymamaları talimatını vermiştir.¹⁴⁴

Ancak ABD’nin tanımlama prosedürlerinin kapsamı ile ilgili ADIZ kuralı, uygulama ile tutarlı değildir.¹⁴⁵ Telsiz¹⁴⁶, uçuş planını raporlama¹⁴⁷ ve pozisyon

¹³⁷Telsiz gereksinimi bkz. C.F.R. Title 14 § 99.9(a) ve transponder gereksinimi bkz. C.F.R. Title 14 § 99.13(b)–(c) için sivil uçak kelimeleri kullanılmıştır. Dolayısıyla telsiz ve transponder sadece sivil uçaklardan talep edilmektedir.

¹³⁸C.F.R. 14.Title § 99.15 (c); Pedrozo, 2021b, **a.g.k.**, s.8

¹³⁹FAA, Aeronautical Information Manual § 99.7.

¹⁴⁰“*In an emergency that requires immediate decision and action for the safety of the flight, the pilot in command of an aircraft may deviate from the rules in this part to the extent required by that emergency. He shall report the reasons for the deviation to the communications facility where flight plans or position reports are normally filed (referred to in this part as “an appropriate aeronautical facility”) as soon as possible.*” Bkz. C.F.R. Title 14 § 99.5; Pedrozo, 2021b, **a.g.k.**, s.8

¹⁴¹Department Of The Navy Office Of The Chief Of Naval Operations Headquarters, U.S. Marine Corps Department Of Homeland Security ve U.S. Coast Guard (2017). Commander’s Handbook on the Law of Naval Operations. §2-14, <https://www.hsdl.org/?view&did=806860> (Erişim tarihi: 26.06.2024)

¹⁴²Lamont, 2014, **a.g.k.**, s.190

¹⁴³C.F.R. Title 14 § 99.1; Lamont, 2014, **a.g.k.**, s.190; Pedrozo, 2021b, **a.g.k.**, s.8

¹⁴⁴Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.131

¹⁴⁵C.F.R. Title 14 § 99.13 (a); Su, 2019b, **a.g.k.**, s.823

¹⁴⁶C.F.R. Title 14 § 99.9 (a)

¹⁴⁷C.F.R. Title 14 § 99.11 (a)

raporları¹⁴⁸ gereksinimi, yalnızca ulusal hava sahasına girme niyetinde olan veya kendi topraklarından ayrılan uçaklara uygulanmaz. ADIZ içinde işletilen diğer uçakların da bu prosedürlere uyması beklenmektedir.¹⁴⁹ ADIZ kurallarını uygularken, ABD daha geniş bir yaklaşım benimsemektedir. Yabancı uçakların uçuş özgürlüğü hakkına saygı gösterdiği doğrudur.¹⁵⁰ Ancak, bu yalnızca ADIZ'den geçen uçakların tanımlanmadığı anlamına gelmez. ABD askeri, ABD'nin hava sahasına girmek üzere olan tüm uçakların ADIZ'e girdiğini yakından izlemektedir ve bu uçaklardan bilgi talep etmektedir. Rus askeri uçakları da ABD ADIZ'lerinde uçmaktadır ancak genellikle ABD tarafından müdahale edilmezler.¹⁵¹ Aslında ABD, ulusal hava sahasına girme niyetinde olmayan yabancı uçaklara ADIZ prosedürlerinin uygulanmasına karşı çıkarak reddettiği şey, uygulamada transit askeri uçaklara uygulanan gönüllü tanımlama prosedürleridir. Kendisinin de uyguladığı radar tespiti, yakın görsel kontrolü ve telsiz iletişimi gibi pasif tanımlama önlemlerini reddetmemektedir.¹⁵²

Son olarak ABD, ADIZ kurallarının ve düzenlemelerinin ihlali durumunda, ihlal eden uçağa ABD ulusal hava sahası içerisinde müdahale söz konusu olabileceğini kabul etmektedir.¹⁵³ Dolayısıyla ABD'nin, Chicago Konvansiyonu ve uluslararası teamül hukuku ile tutarlı, şeffaf müdahale prosedürleri yoluyla ADIZ'i uyguladığı söylenebilir.¹⁵⁴

1.3.2.Çin Halk Cumhuriyeti

23 Kasım 2013 tarihinde, Çin Halk Cumhuriyeti, Doğu Çin Denizi üzerinde ADIZ kurduğunu, yayınlamış olduğu bir bildiriyle ilan etmiştir. Bildirinin Türkçe'ye çevrilmiş hali şu şekildedir:

*“Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti, Çin Halk Cumhuriyeti Ulusal Kanunu (14 Mart 1997), Çin Halk Cumhuriyeti Sivil Havacılık Kanunu (30 Ekim 1995) ve Çin Halk Cumhuriyeti Uçuş Temel Kuralları (27 Temmuz 2001) uyarınca Doğu Çin Denizi Hava Savunma Teşhis Alanı'nın oluşturulduğunu duyurmaktadır...”*¹⁵⁵

¹⁴⁸C.F.R. Title 14§ 99.15 (a)

¹⁴⁹Su, 2019b, **a.g.k.**, s.823

¹⁵⁰Dutton, 2009, **a.g.k.**, s.700

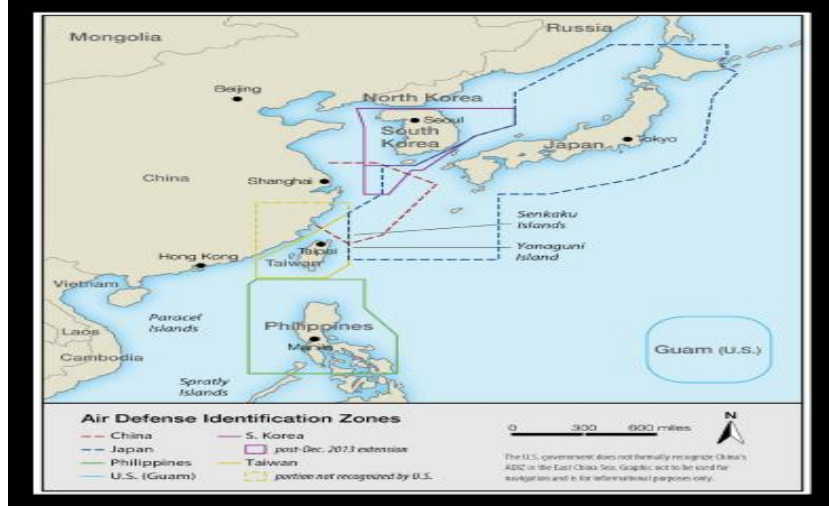
¹⁵¹Su, 2019b, **a.g.k.**, s.823

¹⁵²Su, 2019b, **a.g.k.**, s.826

¹⁵³Akinfolarin, 2018, **a.g.k.**, s.35

¹⁵⁴Almond, 2015a, **a.g.k.**, s.7

¹⁵⁵(http-1)



Görsel 1.2. Doğu Çin Denizi ADIZ¹⁵⁶

“Çin Halk Cumhuriyeti Milli Savunma Bakanlığı, Çin Halk Cumhuriyeti hükümetinin Doğu Çin Denizi Hava Savunma Tanımlama Alanının Kurulmasına ilişkin bildirisi doğrultusunda Doğu Çin Denizi Hava Savunma Tanımlama Alanı için Uçak Tanımlama Kurallarını aşağıdaki şekilde açıklamaktadır.

İlk olarak, Doğu Çin Denizi Hava Savunma Tanımlama Alanında uçan uçaklar bu kurallara uymak zorundadır.

İkinci olarak, Doğu Çin Denizi Hava Savunma Tanımlama Alanında uçan uçaklar aşağıdaki tanımlama araçlarını sağlamalıdır:

1. Uçuş planı raporlama: Doğu Çin Denizi Hava Savunma Tanımlama Alanında uçan uçaklar, uçuş planlarını Çin Halk Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı'na veya Çin Sivil Havacılık İdaresi'ne sunmalıdır.
2. Telsiz Teşhisi: Doğu Çin Denizi Hava Savunma Tanımlama Alanında uçan hava araçları, çift yönlü telsiz ile haberleşmeyi temin etmeli ve Doğu Çin Denizi Hava Savunma Tanımlama Alanı idari organı veya bu organın yetkilendirdiği birim tarafından yapılan kimlik sorgulamalarına zamanında ve doğru bir şekilde cevap vermelidir.
3. Transponder Teşhisi: Doğu Çin Denizi Hava Savunma Tanımlama Alanında uçan uçakta ikincil radar transponder donanımı mevcut ise transponderi rota boyunca çalışır durumda tutmalıdır.
4. Tescil Teşhisi: Doğu Çin Denizi Hava Savunma Tanımlama Alanında uçan hava araçları, ilgili uluslararası andlaşmalar uyarınca uyruklarının ve tescil işaretlerinin açık bir şekilde görünmesi gerekmektedir...”¹⁵⁷

¹⁵⁶Pedrozo, 2021b, a.g.k., s. 10

¹⁵⁷(http-1)

ABD de sivil uçağın teşhisi, konumu ve kontrolünü sağlayan uçuş planı¹⁵⁸, güncel konum bildirimi¹⁵⁹, transponder donanımı¹⁶⁰, iki yönlü telsiz kullanımı¹⁶¹ ve özel güvenlik talimatlarını¹⁶² içeren benzer prosedürlerden yararlanmaktadır. Doğu Çin Denizi ADIZ kuralları, uluslararası uçuşlarda görevli sivil uçakların sorumlu hava trafik hizmetleri otoritesine uçuş planını paylaşma¹⁶³ gibi yükümlülüklerine ilişkin ICAO Hava Kuralları¹⁶⁴ ile öğeleri ortaktır.¹⁶⁵

“...Üçüncü olarak, Doğu Çin Denizi Hava Savunma Tanımlama Alanında uçan uçaklar, Doğu Çin Denizi Hava Savunma Tanımlama Alanı idari organının veya organ tarafından yetkilendirilen birimin talimatlarına uymalıdır. Çin silahlı kuvvetleri, teşhiste iş birliği yapmayan veya talimatları uymayı reddeden hava araçlarına yanıt olarak savunma amaçlı acil durum önlemleri alacaktır.

Dördüncüsü, Çin Halk Cumhuriyeti Millî Savunma Bakanlığı, Doğu Çin Denizi Hava Savunma Tanımlama Alanı'nın idari organıdır.

Beşincisi, bu kuralların açıklanmasından Çin Halk Cumhuriyeti Millî Savunma Bakanlığı sorumludur.

Altıncısı, kurallar 23 Kasım 2013 saat 10:00'da yürürlüğe girecektir.”¹⁶⁶

Çin'in bu açıklamasından, sivil veya devlet uçağı olup olmadığına veya Çin'in ulusal hava sahasına girme niyeti bulunup bulunmadığına bakılmaksızın ADIZ içerisindeki tüm uçakların, kontrolüne, izlenilmesine ve kimlik teşhisine imkân sağlayan prosedürleri izlemesi gerektiği anlaşılmaktadır.¹⁶⁷ Radyo, uçuş planı ve radar gereksinimlerine ek olarak, Doğu Çin Denizi ADIZ'i ayrıca tescil teşhisine de ihtiyaç duymaktadır.¹⁶⁸

Çin'in bu bildirisi derhal Japonya, Güney Kore, Avustralya ve ABD tarafından protesto edildi. 26 Kasım 2013'te ABD, halka açık bir şekilde itirazlarını dile getirdi. Bildiriden yalnızca 4 gün sonra, 27 Kasım 2014'te ABD, Guam'dan iki adet B52 bombardıman uçağını Çin ADIZ'inde kimlik teşhisi ve kontrol prosedürlerine

¹⁵⁸C.F.R. Title 14 § 99.11

¹⁵⁹C.F.R. Title 14 § 99.15

¹⁶⁰C.F.R. Title 14 § 99.13(b)–(c)

¹⁶¹C.F.R. Title 14 § 99.9

¹⁶²C.F.R. Title 14 § 99.7

¹⁶³Annex 2 § 3.3.1.2

¹⁶⁴Annex 2

¹⁶⁵Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.185

¹⁶⁶(http-1)

¹⁶⁷Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.130

¹⁶⁸Papp, 2015, **a.g.k.**, s.31

uymaksızın uçurdu ve Çin herhangi bir yanıt vermedi.¹⁶⁹ 28 Kasım 2013'te Çin Halk Kurtuluş Ordusu sözcüsü, ADIZ'in ne uçuşa yasak alan ne de ulusal hava sahası olduğunu ve Çin'in ADIZ içindeki uçakları düşüreceğini öne sürmenin yanlış olduğunu ifade etti.¹⁷⁰

ABD'nin Çin ADIZ'indeki kurallara uymayarak ADIZ'e girişinden birkaç hafta sonra Güney Kore; Çin ve Japonya tarafından hak iddia edilen bölgedeki hava sahasını da içerecek şekilde kuruluşundan bu yana ilk kez ADIZ'ini genişleteceğini duyurdu.¹⁷¹ ABD endişelerini Şubat 2014'te yineledi.¹⁷²

ADIZ hakkında uluslararası bir andlaşma rejiminin olmayışı ve uluslararası örf-adet hukukunun görece esnekliği kaçınılmaz olarak Çin ADIZ'inin oluşumu ve işletilmesi konusunda mevcut tartışmalara yol açmaktadır.¹⁷³ Söz konusu uygulamanın başlıca dört özelliği diğer devletlerin tepkisine yol açmıştır.

Birincisi Doğu Çin Denizi ADIZ'i, Çin topraklarından 300 mil öteye uzanmaktadır ve Doğu Çin Denizi'nin büyük bir kısmını kapsamaktadır. Tayvan, Japon ve Güney Kore ADIZ'leriyle çakışmakta olup bu alanların bir kısmını bünyesine katmadır.¹⁷⁴ Aynı zamanda ihtilaflı bölgeleri de kapsamaktadır. Şöyle ki; Çin, Japonya ve Güney Kore arasında ihtilaflı bölge olan Senkaku/Diaoyu Adalarını; ve Güney Kore ve Çin'in üzerinde hak iddia ettiği Güney Kore yönetimi altında olan batık kaya Sokotra/leodo'nun bulunduğu hava sahasını kapsamaktadır.¹⁷⁵ ABD-Çin Ekonomi ve Güvenlik Komisyonu'na göre ilan edilen bu ADIZ, Doğu Çin Denizi'ndeki tartışmalı bölgelerde egemenliğini, kontrolünü ve yönetimini göstermek adına Çin'in son zamanlardaki en cesur girişimidir.¹⁷⁶ Ancak ihtilaflı bölgeler üzerinde ADIZ oluşturulması tarihte görülmemiş bir olay değildir. Bazı devletlerin ADIZ'leri de tartışmalı olan açık denizdeki coğrafi bölgeleri içermektedir. Japonya, 2010 yılında ADIZ'ini Tayvan ile aralarında tartışmalı olan deniz alanını kapsayacak biçimde genişletmiştir. Güney Kore ADIZ'i, Japonya'nın hak iddia ettiği bir grup küçük ada olan Tokdo'yu kapsamaktadır. Çin'in

¹⁶⁹US B-52 bombers challenge disputed China air zone, BBC News'den aktaran Lamont, 2014, **a.g.k.**, s.188

¹⁷⁰Roach, 2012, **a.g.k.**, para. 14

¹⁷¹Lamont, 2014, **a.g.k.**, s.188

¹⁷²Roach, 2012, **a.g.k.**, para. 14

¹⁷³Bao, 2014, **a.g.k.**, s.6

¹⁷⁴Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.188

¹⁷⁵Beckman, R. and Phan, H.D. (2014). Air defence identification zones: implications for freedom of overflight and maritime disputes. *Centre for International Law National University of Singapore*; s.8 <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2014/11/Beckman-Phan-ADIZ-Paper-submitted.pdf> (Erişim tarihi: 26.06.2024)

¹⁷⁶Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.134

ADIZ ilanının ardından Güney Kore, kendi ADIZ'inin coğrafi kapsamını Sokotra kayası dahil olarak genişlettiğini duyurmuştur.¹⁷⁷ Dolayısıyla Çin uygulamasının devlet uygulamalarına aykırılık taşımadığı ileri sürülebilir.¹⁷⁸ Ancak uluslararası hava sahasında ihtilaflı bölgelere ilişkin rekabet halinde olan ADIZ'ler uluslararası yasal düzenlemelerin gücünü azaltmaktadır. Zira ADIZ'lerin bu şekilde kullanımı, uçuş özgürlüğünü ve küresel toplumun faydalarını tehdit etmektedir.¹⁷⁹

İkincisi, Çin Silahlı Kuvvetleri (ÇSK), teşhiste iş birliği yapmayan veya talimatlara uymayı reddeden hava araçlarına yanıt olarak savunma amaçlı acil durum önlemleri alacağını bildirmiştir. Mayıs ve Haziran 2014'te Doğu Çin Denizi ADIZ'ini kabul ettirmek amacıyla Çin askeri uçağı, Japonya ADIZ'i ile örtüşen bir alanda işletilen Japon keşif uçağına müdahale etmiştir. Japonya, son derece tehlikeli olan yakın manevrayı içeren bu müdahaleyi eleştirmiştir. Sivil uçaklara bu tarz bir müdahale sivil uçakların ulusal hava sahasından giriş ve çıkışına ilişkin Chicago Konvansiyonu standartları ile çelişki barındıracak ve muhtemelen uluslararası hava sahasındaki uçuşlara sağlanan korumaları ihlal edecektir.¹⁸⁰ Çin'in uluslararası yükümlülüklerine rağmen, ADIZ prosedürlerinin uygulanmaması durumuna ilişkin açıklamasında kullanılan dil, savunma önlemleri almaya istekli olduğunu açıkça göstermektedir.¹⁸¹ Ancak sivil havacılığı düzenleyen Chicago Konvansiyonu'na eklenen madde 3 bis, Çin tarafından 1997'de onaylandı ve Ekim 1998'de yürürlüğe girdi.¹⁸² Bao'ya göre Çin'in uçuş sırasında sivil hava taşıtlarına karşı silah kullanılmasını yasaklayan bir maddeyi onaylaması, ADIZ prosedürlerine uymayı reddeden bir sivil uçağı doğrudan gereksiz kuvvet kullanacağı sonucuna varmanın yanlış olduğunu göstermektedir.¹⁸³ Bazı yazarlar, dilbilimsel bir bakış açısıyla, Çince'de “*savunma amaçlı acil durum önlemleri*” teriminin yalnızca takip etme ve gözlemlleme gibi önleyici eylemleri kapsadığını ve terimin İngilizce çevirisinin son derece kışkırtıcı olduğunu ifade etmektedir.¹⁸⁴ Bu bağlamda Tayland'ın ADIZ

¹⁷⁷Beckman ve Phan, 2014, **a.g.k.**, s.10

¹⁷⁸Bao, 2014, **a.g.k.**, s.9

¹⁷⁹Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.134

¹⁸⁰Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.184-185

¹⁸¹Pillay, 2015, **a.g.k.**, s.41

¹⁸²Bao, 2014, **a.g.k.**, s.10

¹⁸³Bao, 2014, **a.g.k.**, s.10

¹⁸⁴J. Su. (2015a). The east china sea air defense identification zone and international law. *Chinese Journal of International Law*, 14(2), s.284–285. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/chnint14&i=285> (Erişim tarihi: 01.07.2024)

kuralları da dikkat çekicidir ve uçak tanımlama prosedürlerine uymazlarsa Tayland Kraliyet Hava Kuvvetleri Müdahale Uçakları tarafından müdahale edileceklerini ve verilen talimatlara uymazlarsa müdahale altındaki uçaklara kuvvet kullanılacağına yer vermektedir. Ancak, bu kuralın Tayland tarafından uygulandığına ilişkin bir rapor bulunmamaktadır.¹⁸⁵

Üçüncüsü, ADIZ'ini ilan etmeden önce Çin'in sınır komşularına danışmaması da uluslararası alanda tepkiye sebep olmuştur. Danışma, özellikle deniz uyuşmazlığı olan bölgede ADIZ ilan etmek için gereken özenin gösterilmesi olarak değerlendirilebilir. Eğer Çin, ADIZ'ini oluştururken Japonya, Güney Kore ve ABD ile istişarede bulunsaydı gerilimin hafifletilebileceği öne sürülmüştür.¹⁸⁶ Ancak ADIZ ilan eden devletlerin, öncelikle komşu devletlere veya ADIZ'i ile örtüşen devletlere danışması yönünde açık ve tutarlı bir uygulamanın varlığı şüphelidir. ABD'nin Japonya ve Kore kıyılarında ADIZ kurmadan önce Çin ve Rusya'ya danışması olası görünmemektedir.¹⁸⁷ Japonya 2010 yılında ADIZ'ini genişletmeden önce Tayvan ile istişarede bulunmuştur.¹⁸⁸ Ancak danışma, rıza göstermek anlamında değil bildirim anlamındadır.¹⁸⁹ Tayvan, Japonya'nın ADIZ'ini genişletmesine itiraz etmesine rağmen Japonya bu konudaki kararını sürdürmüştür.¹⁹⁰ Güney Kore 15 Aralık 2013'te KADIZ'i, önceden var olan Güney Kore FIR sınırlarına uyacak şekilde yaklaşık 186 mil genişletmiştir. Çin'in eylemlerinin aksine Güney Kore, ADIZ'inin coğrafi kapsamını değiştirmeden önce komşu devletlere ve ABD'ye bildirmiştir.¹⁹¹ ABD, Güney Kore'nin bu davranışı için teşekkür etmiş ve bildirimin uluslararası hava sahasında uçuş özgürlüğüne ve uluslararası hava sahasının diğer yasal kullanımlarına saygı göstermek olduğunu ve uluslararası uygulamalarla tutarlı olduğunu vurgulamıştır.¹⁹²

Dördüncüsü ise Çin'in oluşturmuş olduğu ADIZ içerisinde sivil veya devlet uçağı olup olması fark etmeksizin; ulusal hava sahasına girme niyeti olsun veya olmasın tüm uçakların Çin'in teşhis talebini yerine getirmesi gerekliliğidir.¹⁹³ ABD, bir devletin

¹⁸⁵Su, 2021c, **a.g.k.**, s.1315

¹⁸⁶Lee, 2014a, **a.g.k.**, s.279

¹⁸⁷Beckman ve Phan, 2014, **a.g.k.**, s.10

¹⁸⁸(http-3)

¹⁸⁹Beckman ve Phan, 2014, **a.g.k.**, s.10

¹⁹⁰(http-3)

¹⁹¹Lee, 2014a, **a.g.k.**, s.276

¹⁹²Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.187

¹⁹³Edmund ve Cevallos, 2017, **a.g.k.**, s.6

ulusal hava sahasına girme niyeti olmayan askeri uçağın yalnızca o devletin ADIZ'inden geçmesi halinde, bildirim yükümlülüğü olmadığı yönündeki politikasını sürdüreceğini belirtmiştir.¹⁹⁴ Ancak Çin, kendi ulusal hava sahasına girme niyetinde olmasa dahi ADIZ'ine giren uçakların kimlik teşhisinde bulunmasını zorunlu kılan tek devlet değildir. Japonya, varış noktası neresi olursa olsun Tayvan uçaklarının uçuş planını dosyalamasını zorunlu kılmaktadır. Avustralya, Tayvan ve Myanmar'da bu tür bir raporlama yükümlülüğü getirmektedir.¹⁹⁵ Geçmişte ADIZ'e ilişkin Kanada kuralları da ulusal hava sahasına girme niyetine bakmaksızın tüm uçakları aynı şartlara tabi kılmıştır.¹⁹⁶ Kanada Havacılık Düzenlemeleri halen benzer hükme yer vermektedir.¹⁹⁷ ABD de dahil olmak üzere hiçbir devlet Kanada uygulamasına itiraz etmemiştir.¹⁹⁸ ADIZ'leri kuran devletler, belirlenmiş hava sahasından geçen yabancı uçaklara ne tür yükümlülükler getirebilecekleri konusunda da çok farklı görüşlere sahiptir.¹⁹⁹

Çin'e göre Doğu Çin Denizi ADIZ uygulaması, ortak uluslararası ADIZ uygulamaları ile tutarlılık göstermektedir ve yasal dayanağa sahiptir. Ancak devletler, Doğu Çin Denizi ADIZ'inin yasallığına itiraz etmişlerdir. Avustralya, Doğu Çin Denizindeki statükoyu değiştirmeye yönelik herhangi bir zorlayıcı veya tek taraflı eyleme karşı olduğunu dile getirmiştir. Avrupa Birliği, uluslararası hukukta koruma altına alınan uluslararası sular ve hava sahasının kullanımının yasallığını vurgulayarak eleştiride bulunmuştur.²⁰⁰ ABD, Çin'in tek taraflı ve istikrar bozucu eyleminin yanlış anlaşılma riskini arttırdığını ve bu durumun uçaklara karşı müdahale eylemlerini arttıracaklarını ifade etmiştir. Tayvan, Çin'in bu eyleminden derin kaygı duyduğunu ifade etmiş ve barışın ve istikrarın korunması için tüm taraflarla yakın temas halinde kalacağına söz vermiştir.²⁰¹

¹⁹⁴Beckman ve Phan, 2014, **a.g.k.**, s. 9

¹⁹⁵E. Heginbotham (2014). The foreign policy essay: China's ADIZ in the East China Sea. *Lawfare Blog* (24 August 2014)'den aktaran Beckman ve Phan, 2014, **a.g.k.**, s.9

¹⁹⁶I. L. Head (1964). ADIZ, international law, and contiguous airspace. *Alberta Law Review*, 3(2), s.184. <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/alblr3&div=24&id=&p> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

¹⁹⁷"This section applies in respect of aircraft before entering into and while operating within the ADIZ, the dimensions of which are specified in the Designated Airspace Handbook." Canadian Aviation Regulations § 602.145 (1)

¹⁹⁸Bao, 2014, **a.g.k.**, s.10

¹⁹⁹Lamont, 2014, **a.g.k.**, s.190

²⁰⁰Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.130

²⁰¹Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.187-188

Doğu Çin Denizi ADIZ'inin, uluslararası hukukunun temel ilkelerini ihlal ettiği ileri sürülmektedir. Birincisi uçuş ve seyrüsefer özgürlüğü ilkesidir. Çin'in yukarıda belirttiğimiz açıklamasından da anlaşılacağı üzere uluslararası hava sahasında oluşturmuş olduğu alan üzerinde uçakların zararsız geçiş hakkına izin vermemektedir.²⁰² Çin, Doğu Çin Denizi ADIZ'ini, hava sahasında idari kontrol uygulayarak ihtilaflı bölgelerde hak iddialarını ilerletebilecek şekilde kullanmakla suçlanmaktadır.²⁰³ Ancak Çin hükümeti, ADIZ'in Birleşmiş Milletler Andlaşması (*Charter of United Nations*) uyarınca kendini savunma hakkının meşru bir uygulaması olduğunu ileri sürmektedir. BM Andlaşması'nın 51'inci maddesi, tüm devletlerin meşru savunma hakkını kabul etmektedir ve Çin, ADIZ'in ulusal güvenliğini korumak ve hava sahası üzerindeki kontrolünü sürdürmek için gerekli bir önlem olduğunu ifade etmiştir.²⁰⁴

Çin Millî Savunma Bakanlığı Doğu Çin Denizi ADIZ'ini açıklarken izinsiz bir şekilde egemenliğini açık denizlere uzatmaya çalıştığı yönündeki endişeleri azaltmaya çalışmıştır. Ancak Çin tarihinde, uluslararası deniz hukukunda yer alan işlevsel yetkinin temelini oluşturan etkinlik ve ekonomik gerekçelerle ilgisi olmayan ulusal güvenlik sebebiyle MEB içerisinde seyrüsefer ve uçuş özgürlüklerini kısıtlama girişi vardır.²⁰⁵ Zira Çin MEB içinde kalan denizlerin açık denizler olarak kabul edilmemesi gerektiğini, aksine Çin'in MEB'inde bulunan diğer devletlerin Çin yasalarına uyması gerektiğini ileri sürmüştür.²⁰⁶ Bu durum doğal olarak, Çin'in egemenlik iddiasını güçlendirmek amacıyla ADIZ benimsemiş olduğuna yönelik görüşlerin dikkatle dinlenmesini gerekli kılmaktadır. Pillay, Çin'in böyle bir ADIZ benimsemesinin altında jeopolitik ve siyasi nedenler yattığını, ADIZ'in geleneksel olan ulusal güvenlik amacıyla uyuşmadığı ve böyle bir niyetle sapmanın ADIZ'in önemini baltalamakla tehdit ettiğini ileri sürmektedir.

207

İhlal edilen ikinci temel ilke, kuvvet kullanma yasağıdır. Çin, ADIZ prosedürlerine uyulmaması durumunda *savunma tedbirleri* alacağını belirtmiştir. Kuvvet kullanma

²⁰²Charbonneau, Heelis ve Piereder, 2015, **a.g.k.**, s.4

²⁰³Pillay, 2015, **a.g.k.**, s.13

²⁰⁴Farooqui, Mohammad Owais, Kisswani, Nazzal, Abbas, Sheer, & Qureshi, Tahir. (2022). Legal analysis of the air defense identification zone (ADIZ) with special reference to the east china sea air defense identification zone. *Brazilian Journal of International Law*, 19(3), s. 273. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/brazintl19&i=1083> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

²⁰⁵Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.192

²⁰⁶Lamont, 2014, **a.g.k.**, s.195

²⁰⁷Pillay, 2015, **a.g.k.**, s. 7

yasağının *jus cogens*²⁰⁸ kural teşkil etmesi sebebiyle bu açıklama uluslararası toplumda pek çok tepki uyandırmıştır. Çoğu ADIZ prosedürü, doğrudan askeri müdahaleye izin vermemektedir. Bu, bir devletin ADIZ prosedürlerini uygularken uyum göstermeyen uçaklara karşı hangi önlemleri alabileceği daha da önemlisi uluslararası hava sahasında müdahalenin yasal olup olmadığı sorusunu gündeme getirmektedir.²⁰⁹ Ayrı bir başlık altında bu konu incelenecektir.

Tüm bu uluslararası tepkilere rağmen Çin ADIZ kurallarının ilan edilmesi ile ADIZ üzerinden transit geçiş yapan sivil uçakların çoğu tarafından bu kurallara riayet edildiği görülmüştür. Çin, ADIZ'in kurulmasından iki hafta sonra, 4 Aralık 2013 tarihi itibarıyla 19 devlet ve 3 bölgeden 55 havayolu şirketinin uçuş planlarını sunduğunu açıklamıştır.²¹⁰ Başlangıçta Çin ADIZ'inin kurulmasını protesto eden birçok devlet, ticari havayollarına Çin ADIZ'ine saygı duymaları ve Çin prosedürlerine uymaları talimatını vermiştir.²¹¹ Örneğin 2015'ten bu yana ABD ordusu, kimlik tespiti talebine yanıt vermeden Çin ADIZ'inde uçmaya devam etmektedir.²¹² Ancak FAA, Çin'in Doğu Çin Denizi ADIZ'inde faaliyet göstermek için talep ettiği prosedürleri ticari havayollarına dağıtmıştır.²¹³

Son olarak Doğu Çin Denizi ADIZ'i benzersiz olmadığının vurgulanması gerektiği kanaatindeyiz. Ancak Doğu Çin Denizi ADIZ'i, ADIZ'leri düzenlemek için açık bir yasal çerçeveye umutsuzca ihtiyaç duyulduğu gerçeğinin altını kuvvetle çizmektedir. ADIZ kurallarının bazı devletler tarafından ADIZ'den transit geçen uçaklara uygulanmak istenmesi, coğrafi kapsamı, çekişmeli bölgeleri kapsamaması, bu alanda kuvvet kullanma iddiaları gibi devletlerin anlayış ve uygulamalarındaki tutarsızlıklar, Çin'in ADIZ bildirisinin ardından gün ışığına çıkmıştır.²¹⁴

²⁰⁸ Uluslararası hukukun bağlayıcı hukuk kuralları içerisinde en tepede yer alan buyruk kurallardır. 1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nin 53'üncü maddesine göre, *jus cogens* norm: "...Bir bütün olarak devletlerin milletlerarası toplumunun kendisinden hiçbir surette sapmaya müsait olmayan ve ancak aynı nitelikte olan daha sonraki bir milletlerarası genel hukuk normu ile değiştirilebilecek olan bir norm olarak kabul ettiği ve tanıdığı normdur." Y. Aksar (2017a). *Teoride ve uygulamada uluslararası hukuk I.* (4. Baskı), Ankara: Seçkin Yayıncılık, s.96-97.

²⁰⁹Pillay, 2015, **a.g.k.**, s.13

²¹⁰Su, 2019b, **a.g.k.**, s.830

²¹¹Bao, 2014, **a.g.k.**, s.11

²¹²Rinehart ve Elias, 2015, **a.g.k.**, summary

²¹³Rinehart ve Elias, 2015, **a.g.k.**, s.16-17

²¹⁴Pillay, 2015, **a.g.k.**, s.42

2.ADIZ VE ULUSLARARASI HUKUKTAKİ DAYANAĞI

ADIZ'lerin kurulması ve yönetilmesi konusunda evrensel bir prosedürün olmayışı kaçınılmaz olarak devletlerin farklı uygulamalara sahip olmasına neden olmuştur.²¹⁵ Dolayısıyla ADIZ'lerle ilgili ana problem, uygulamanın yasal dayanağının ve kapsamının belli olmayışıdır.²¹⁶ Öyle ki devletlerin egemenlik hakkı bulunmayan alanlarda ADIZ oluşturmaları ve bu alanda havadan müdahale etmesi, devletler arasında büyük sorunlar ve çatışmalar yaratabilmektedir. ADIZ içinde uçakların, herhangi bir devletin çıkarmış olduğu yasalara uyma zorunluluğunun olmaması ve devletlerin yetkisi konusundaki güçsüzlüğü bu tür alanları daha da belirsiz hale getirmektedir.²¹⁷ ADIZ'lerle ilgili çalışmalar, andlaşmalar hukuku kapsamında genellikle Chicago Konvansiyonu'nun 1'inci, 2'nci ve 12'nci maddeleri; Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (*the 1982 UN Convention on the Law of the Sea*) 33'üncü, 58'inci ve 87'nci maddeleri; Birleşmiş Milletler Andlaşması'nın 51'inci maddesini göz önüne alarak değerlendirme yapmaktadır.²¹⁸ Bu bölümde andlaşmalar hukukunda ADIZ'lerin yasal temelini bulunmadığına değinilerek uluslararası hukukun temel kaynaklarından biri olan teamül hukukunda ADIZ'lerin yasal dayanağı bulunmaya çalışılacaktır.

2.1.ADIZ'in Statüsü

2.1.1.ADIZ ve uluslararası hukuk

ADIZ'ler, devletlerin ulusal güvenliği sağlamak amacıyla içerisinde sivil ve askeri uçaklara raporlama yükümlülükleri getiren, tek taraflı olarak ilan edilen, çoğunlukla egemenlik tesis edilemeyen bölgelerde kurulan, sınırları belirlenmiş hava sahasıdır.²¹⁹ ADIZ'ler büyük ölçüde devletlerin kara ve deniz sınırlarının ötesinde oluşturulduğundan, bu alanların uluslararası hukuk ve uluslararası politikada tartışmaları devam ettirmektedir. ADIZ'in uluslararası hukuku ihlal edip etmediği hususunda çeşitli görüşler mevcuttur.²²⁰ Cuadra, ADIZ uygulamasının uluslararası hukukun temel prensibi olan

²¹⁵Rinehart ve Elias, 2015, **a.g.k.**, s.5

²¹⁶Akinfolarin, 2018, **a.g.k.**, s.37

²¹⁷Bu çalışmanın üçüncü bölümünde detaylı olarak açıklanacaktır.

²¹⁸Farooqui vd., 2022, **a.g.k.**, s.277

²¹⁹Lamont, 2014, **a.g.k.**, s.192

²²⁰Lamont, 2014, **a.g.k.**, s.192

uluslararası hava sahasında uçuş serbestisi ilkesi ile çatıştığı görüşündedir.²²¹ Dutton ise ABD ADIZ uygulamasına dayanarak basit bir bildirim prosedürünün uluslararası hukuku ihlal etmediğini²²² ve tarihsel uygulamalara dayanarak kıyı devletlerinin, ulusal hava sahasını istenmeyen izinsiz girişlerden veya doğrudan tehdit edici davranışlardan korumak için bir tanımlama ve araştırma bölgesi olarak MEB üzerindeki hava sahasını yasal olarak kullanabileceği ileri sürmektedir.²²³

ADIZ kurallarının uluslararası hukukun prensiplerini ihlal edip etmediği sorusuna basit bir cevap verilemeyecektir. Zira tek bir ADIZ uygulaması yoktur ve her devlet, uygulamayı farklı bir şekilde yorumlamakta olup kendi kurallarını uygulamaktadır.²²⁴

Çin'in ADIZ uygulamasına dayanarak Cuadra'nın ADIZ'in uluslararası hava yasasını ihlal ettiği görüşüne katılmak oldukça mantıklı görünmektedir.²²⁵ Doğu Çin Denizi ADIZ'i, kuvvet kullanımı, egemenliğin genişletilmesi ve yetkinin uluslararası alana yayılmasına ilişkin uluslararası hukuk ilkelerini ciddi şekilde ihlal etmektedir.²²⁶ Ancak öğretilerde bazı yazarlar, ABD uygulamasına (uygulamanın öncüsü) dayanarak, ADIZ'in uluslararası hava hukukunu ihlal etmediği, çünkü uygulamanın temelini ABD topraklarını koruma amacını barındırdığı ve egemenlik alanını genişletmeye dayanmadığı argümanına katılmakta veya katılma eğilimindedir.²²⁷

2.2.ADIZ'in Uluslararası Hukuk Kaynakları

2.2.1.Andlaşmalar Hukuku

Açık denizler ve MEB üzerinde devletler tarafından ADIZ oluşturulmasını net biçimde yasaklayan ya da izin veren bir uluslararası hukuk kaynağı mevcut değildir.

Öğretilerde bazı yazarlara göre ADIZ kurmanın yasal dayanağı Chicago Konvansiyonu'nun 11'inci maddesinde bulunmaktadır.²²⁸ Chicago Konvansiyonu madde 11, devletlere, kendi ulusal hava sahalarına, yani kendi toprakları ve karasuları üzerindeki

²²¹Cuadra, 1977, **a.g.k.**, s.489-491

²²²Dutton, 2009, **a.g.k.**, s.699

²²³Dutton, 2009, **a.g.k.**, s.707

²²⁴Akinfolarin, 2018, **a.g.k.**, s.38

²²⁵Cuadra, 1977, **a.g.k.**, s.485-494

²²⁶Akinfolarin, 2018, **a.g.k.**, s.42

²²⁷Dutton, 2009, **a.g.k.**, s. 699

²²⁸Roach, 2012, **a.g.k.**, para. 4

hava sahasına, bir takımada devleti durumunda onun takımada suları üzerindeki hava sahasına giriş için koşullar ve prosedürler oluşturma hakkı tanımıştır.²²⁹ Ancak uluslararası hava sahasında gerçekleşen eylemlerle ilgili herhangi bir devletin yasalarını uygulama yetkisini haklı çıkarmak için izin veren bir uluslararası hukuk kuralının gerekli olduğu varsayımı altında, 11'inci madde, gerekli izini sağlamamaktadır. Aynı zamanda 11'inci madde uluslararası hava sahasına uzanan ADIZ'lerde devletin kural koyma yetkisini yasaklamamaktadır.²³⁰

Birtakım yazarlara göre, devletlerin açık denizlerdeki yetkisinin Chicago Konvansiyonu'nun 12'nci maddesinden kaynaklandığını belirtmektedir.²³¹ Konvansiyonun 12'nci maddesi:

*“Her sözleşmeci Devlet, kendi toprakları üzerinde veya içinde uçan veya manevra yapan her uçağın ve uluslararası işaretini taşıyan her uçağın, nerede olursa olsun, orada yürürlükte olan uçuş ve manevra kuralları ve yönetmeliklerine uymasını sağlamak için önlemler almayı taahhüt eder. Her sözleşmeci Devlet, bu konulardaki kendi yönetmeliklerini, bu Sözleşme uyarınca zaman zaman belirlenenlerle mümkün olduğunca uyumlu tutmayı taahhüt eder. Açık denizler üzerinde, yürürlükte olan kurallar, bu Sözleşme kapsamında belirlenenler olacaktır.”*²³²

Ancak ADIZ'lerin yasal dayanağı Chicago Konvansiyonu'nun 12'nci maddesinde yer almamaktadır. Konvansiyonun 12'nci maddesi açık denizlerdeki hava sahasında seyrüsefer kurallarının belirlenmesi ve değiştirilmesi konusunda devletlerin açık denizlerde etkili olan düzenlemeler yapmasını engellemektedir.²³³ 12'nci maddenin son cümlesinde bahsedilen uçuş planları, geçiş hakkı ve konum raporlama vb. konulardaki kurallar Chicago Konvansiyonu Ek 2' de yer almaktadır.²³⁴ Dolayısıyla bu maddeye dayanarak ADIZ'lerin, Chicago Konvansiyonu eki tarafından belirlenen uluslararası hava trafiği kurallarıyla çelişmediği sürece geçerli olduğu söylenebilir. Bu nedenle, güvenlik kurallarının, ICAO tarafından belirlenen hava kurallarıyla doğrudan çelişebileceği ölçüde, ilgili düzenlemelerin konvansiyon hükümlerine aykırı olacaktır.²³⁵

²²⁹Chicago Konvansiyonu madde 11

²³⁰Papp, 2015, **a.g.k.**, s.40

²³¹I.H. Ph. Diederiks-Verschoor (2006). *An introduction to air law*. Kluwer Law International, (8. Edition)'den aktaran Lee, 2014a, **a.g.k.**, s.277

²³²Chicago konvansiyonu madde 12

²³³Cuadra, 1977, **a.g.k.**, s.499

²³⁴Lamont, 2014, **a.g.k.**, s.195

²³⁵G. N. Calkins (1957). The Contiguous Air Space Zone in International Law, by John Taylor Murchison. *Journal of air law and commerce*, 24(3), s.373. <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3024&context=jalc> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

Chicago Konvansiyonu’nun yanı sıra BMDHS de açık denizler ve MEB üzerinde devletler tarafından ADIZ kurulması hususunda sessizliğini sürdürmektedir.²³⁶ Ancak BMDHS alenen açık denizler ve MEB’de uçuş özgürlüğünü korumaktadır.²³⁷ BMDHS tarafından devletlere tanınan yetki ve haklar içerisinde ulusal güvenlik yer almamaktadır.²³⁸ Bazı yazarlar, devletlerin ADIZ’leri egemenliğini genişletme aracı olarak kullandığı ve BMDHS kapsamında garanti altına alınan uçuş özgürlüğünü ihlal ettiği görüşündeyken²³⁹ diğer yazarlar andlaşma yokluğuna rağmen 1950’lerden itibaren ADIZ’lerin çok az itiraz ile karşılaştığı hususuna dikkat çekildiğinde ADIZ’in yasal temelinin örf-adet hukukunda yer alabileceğini iddia etmektedir.²⁴⁰

2.2.2. Teamül hukuku

Uluslararası örf ve âdet kuralları, uluslararası hukukun kaynaklarından biridir.²⁴¹ Uluslararası hukuk mekanizmasının doğuşu örf-adet kurallarına dayanmaktadır. Zira en önemli hukuk kaynağı kabul edilen andlaşmaların ve andlaşmalar hukukunun geçmişi oldukça yenidir.²⁴² Bir kuralın uluslararası örf ve âdet hukuku kuralı olabilmesinin maddi (objektif) unsuru, tekrarlayan devlet uygulamalarını içerirken; psikolojik (sübjektif) unsuru ise ilgili davranışın hukuk kuralı olduğuna ilişkin inançla gerçekleştirilmesi (opinio juris) anlamına gelmektedir.²⁴³ Kuzey Denizi Kıta Sahanelığı Davası’ndaki açıklamalarında UAD, genel uygulama ifadesi ile çıkarları özel olarak etkilenen devletler dâhil olmak üzere yaygın ve temsil edici bir çoğunluğun gerekli olduğunu ifade ederek maddi unsurun kapsamını açıklamıştır. Yine Divan, psikolojik unsurun da açıklanmasına yer vermiş ve devletlerin hukuki bir yükümlülüğü yerine getirdiklerine ilişkin

²³⁶Beckman ve Phan, 2014, **a.g.k.**, s.5

²³⁷ 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, madde 58 ve madde 87. https://diabgm.adalet.gov.tr/arsiv/sozlesmeler/coktarafli-soz/bm/bm_26.pdf (Erişim tarihi: 30.06.2024)

²³⁸BMDHS madde 56

²³⁹Beckman ve Phan, 2014, **a.g.k.**, s.5

²⁴⁰Beckman ve Phan, 2014, **a.g.k.**, s.5

²⁴¹H. Thirlway (2010). *The Sources of international law*. Oxford University Press, (3. Baskı), s.98. <https://iilj.org/wp-content/uploads/2016/08/Thirlway-The-Sources-of-International-Law-pp.-95-108-2010.pdf> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

²⁴² Aksar, 2017a, **a.g.k.**, .64

²⁴³N. Emir (2020). Uluslararası Hukuk Komisyonu’nun “uluslararası örf ve âdet hukukunun belirlenmesine ilişkin taslak sonuçlar” metni çerçevesinde uluslararası örgütlerin uluslararası örf ve âdet hukukuna etkisi, *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 11(2), s.668. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1286512> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

inançlarının bulunması gerektiğini vurgulamıştır.²⁴⁴ Her iki unsur da birbirine bağımlıdır ve bir kural uluslararası örf adet kuralı haline gelmesi için iki unsurun birlikte var olması gerekmektedir.²⁴⁵

Bu nedenle, ADIZ'lerin yasallığının uluslararası örf adet hukuku kapsamında olduğunu söyleyebilmek için, normun Uluslararası Adalet Divanı tarafından belirlenen kriterleri sağlaması gerekmektedir.²⁴⁶ UAD, İltica Davası'nda (Asylum case)²⁴⁷ devlet uygulamalarının tekdüze ve sürekli olması gerektiğine karar vermiştir.²⁴⁸ ABD ve Çin uygulamalarının farklılığı göz önüne alındığında, örf adet kurallarının unsurlarından olan müşterek bir uygulamanın olmadığı dikkat çekmektedir.²⁴⁹ ve az sayıda devletler tarafından uygulamaya yer verilmektedir.²⁵⁰ Doktrinde ağırlıklı görüş de bu yönde olup; hava savunma tanımlama alanlarına ilişkin devlet uygulamalarının tek tip ve tutarlı olmadığı yönündedir.²⁵¹ Ayrıca, devletlerin ADIZ oluşturma konusunda hukuki bir zorunluluğu olmadığından opinio juris unsurunun eksikliği de görülmektedir.²⁵²

Geçmişte ADIZ'in henüz uluslararası teamül kuralı oluşturmadığı iddia ediliyordu. Ancak son zamanlarda bazı akademisyenler devlet uygulamalarını dikkate almakta ve ADIZ'i muhtemel uluslararası bir geleneksel hukuk normu veya en azından devlet uygulamaları tarafından meşrulaştırılan bir kavram olarak ilan etmektedir.²⁵³ Cuadra'ya göre ADIZ uygulamasının küresel olarak yayılması, teamül kuralı gibi görünmektedir.²⁵⁴ Hailbronner ise ulusal güvenlik amacıyla devletin yetkisini kullandığı alanı genişletmesi,

²⁴⁴ “Yerleşik bir uygulamanın oluşabilmesi için sadece eylemler yeterli değildir. Söz konusu eylemler veya devlet uygulamaları öyle bir şekilde olmalıdır ki Devletlerin bir hukuk kuralının varlığı dolayısıyla o şekilde hareket etme zorundalıklarının olduğu yönünde bir inançlarının olması gereklidir. Böyle bir inanca ihtiyaç duyulmasının nedeni subjektif unsur (manevi unsur)dur ki, bu da opinio juris sive necessitatis düşüncesinin içerisinde gizlidir.” Bkz. International Court of Justice. (1969). *North Sea Continental Shelf Cases*. ICJ Reports, para. 77. <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/52/052-19690220-JUD-01-00-EN.pdf> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

²⁴⁵ Akinfolarin, 2018, **a.g.k.**, s.44

²⁴⁶ Akinfolarin, 2018, **a.g.k.**, s.44

²⁴⁷ International Court of Justice (1950). *Colombian-Peruvian Asylum Case, (Columbia v. Peru)*. ICJ Reports, s.276-277. <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/7/11973.pdf> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

²⁴⁸ Pillay, 2015, **a.g.k.**, s.10

²⁴⁹ R. Beckman ve T. Davenport (2012). EEZ regime: Reflections after 30 years. *LOSI Confernece Papers*, s.6-12. <https://www.law.berkeley.edu/files/Beckman-Davenport-final.pdf> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

²⁵⁰ Lee, 2014a, **a.g.k.**, s.278

²⁵¹ Pillay, 2015, **a.g.k.**, s.10

²⁵² Beckman ve Davenport, 2012, **a.g.k.**, s.6-12

²⁵³ Roach J.A, s.3

²⁵⁴ Cuadra, 1978, **a.g.k.**, s.485,505,507; Ancak 1978'de bir düzine devlet ADIZ oluşturmuştu ve bugün bazı ADIZ'ler işletilmemektedir.

küçümsenemeyecek kadar sayıda devletler tarafından kabul görmediğini ifade etmektedir.²⁵⁵ 2014 yılında Beckman ve Phan, ADIZ ilan eden devletlerin uygulamalarının tekdüze ve tutarlı olmadığını, ADIZ'lerin yalnızca birkaç devlet uygulamasına dayandığı sonucuna varmıştır.²⁵⁶ Abeyratne'ye göre ADIZ'lerin teorik olarak gerekçesi; bilimsel ve deneysel kanıt eksikliğinin, bir zarar meydana gelmeden önce devletlerin önlem almasına engel olmaması gerektirdiğini ileri süren uluslararası teamül hukukunun gelişme sürecindeki normu olan ihtiyat ilkesinde yatmaktadır.²⁵⁷ İhtiyat ilkesinin uygulanabilmesi için iki ana kriteri vardır: Devletin imkanları ölçüsünde ve maliyeti etkin bir şekilde önlem alması ve yalnızca ciddi ve geri dönüşü olmayan tehditlere karşı önlem alınması gerekir.²⁵⁸ Bu ilke, risk yönetiminde özellikle önemlidir ve potansiyel olarak tehlikeli etkileri olan bir süreç veya olgunun tespit edildiği varsayımına dayanmaktadır.²⁵⁹ Bu görüşe göre, ADIZ'lerin genel konsepti ihtiyat ilkesinin kapsamına oldukça uygundur. ADIZ'lerin kurulmasının mantığı, zararın ortaya çıkmadan ve geri döndürülemez hale gelmeden önce zararın oluşmasını önlemektir. Ayrıca, devlet egemenliği kavramının kutsallığı göz önüne alındığında, ADIZ'lerin ciddi ve geri dönüşü olmayan tehditlere karşı koymayı amaçladığı sonucuna varmak mantıklıdır.²⁶⁰

Bir görüşe göre ADIZ'lerle ilgili bir uluslararası teamül hukuku kuralının olup olmadığının belirlenmesi, onun *varlığının* ve *içeriğinin* ayrı ayrı analiz edilmesini gerektirir. Tüm devletlerin ADIZ'lerin tanımına itirazı olmadığı varsayılırsa, uluslararası teamül hukuku ADIZ'lerin varlığı ilgili yasal temel oluşturabilir.²⁶¹ Şu anda uluslararası kabul görmüş özet bir ADIZ listesi bulunmamaktadır. Ön istatistikler, yaklaşık 27 devletin ADIZ'ini sürdürmeye devam ettiğini ve uygulamalarının nispeten çeşitlendirildiğini göstermektedir. Uygulama prosedürleri konusunda uluslararası standart yoktur ve kapsam, uygulanabilir nesneler ve tanımlama kuralları açısından

²⁵⁵K. Hailbronner (1983a). Freedom of the air and the convention on the law of the sea. *American Journal of International Law*, 77(3), s.518-519. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/ajil77&i=508> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

²⁵⁶Beckman ve Phan, 2014, **a.g.k.**, s.2

²⁵⁷Abeyratne, 2012, **a.g.k.**, s.91

²⁵⁸Abeyratne, 2012, **a.g.k.**, s.89

²⁵⁹Abeyratne, 2012, **a.g.k.**, s.90

²⁶⁰Pillay, 2015, **a.g.k.**, s.22-23

²⁶¹Qun, 2022, **a.g.k.**, s.118

yalnızca küçük bir fikir birliği vardır.²⁶² Dolayısıyla uluslararası teamül hukuku kurallarında ADIZ'in muğlak varlığı tespit edilebilir, ancak uygulama prosedürlerinin içeriği belirlenemez.²⁶³

Bir görüşe göre ise pasif tanımlama araçları uluslararası-örf adet kapsamında iken gönüllü tanımlama araçları örf-adet kapsamında değildir.²⁶⁴ Pasif tanımlama prosedürleri, gönüllü önlemlere uymayan uçakların kıyı devleti tarafından radar tespiti, telsiz iletişimi ve yakın görsel kontroller gibi pasif bir şekilde tanımlanma araçlarıdır.²⁶⁵ Bu nedenle, pasif önlemler, uçakların tanımlanmasında gönüllü önlemlere tamamlayıcıdır.²⁶⁶ Devletlerin çoğunluğu ADIZ oluşturmamaktadır. Uluslararası hava sahasında askeri uçağın kayıtlı devleti veya bir ADIZ'in kurulup kurulmadığına bakılmaksızın bir devletin uçağı (askeri), başka bir devletin sivil veya askeri uçağını pasif tanımlama araçlarıyla tanımlayabilir. Pasif tanımlama prosedürleri ADIZ'in bir devlet tarafından kamuoyuna duyurulmasına bağlı değildir.²⁶⁷ Örneğin Sovyetler Birliği ve Rusya hiçbir zaman halka açık bir ADIZ kurmamıştır. Ancak bu, hava savunmasına değer vermedikleri veya zayıf hava savunma yeteneklerine sahip oldukları anlamına gelmemektedir. Bunun yerine, askeri uçakları, ABD'nin *geleneksel açık deniz özgürlükleri* olarak gördüğü haklara, yani uluslararası hava sahasındaki tanımlanamayan uçakları tespit etmek veya müdahale etmek için çabalamakla aynı haklara sahiptir.²⁶⁸ Açık denizlere uzanan ADIZ'lerde yer alan tanımlama kurallarının transit uçaklara uygulanmasına ilişkin devlet anlaşmazlıkları, hiçbir zaman pasif tanımlama prosedürlerinde olmamıştır. Gönüllü tanımlama prosedürlerine uyma yükümlülüğünde anlaşmazlık yaşanmaktadır. Pasif tanımlama prosedürlerinde devlet pratiği gerçekten de 'yeterince yaygın ve temsilidir' ve opinio juris, protestonun yokluğundan ayrılabilir. Bu nedenle, kıyı alanlarına yakın uçakların pasif olarak tanımlanmasının uluslararası teamül hukukunun bir parçası olduğu sonucuna varılabilir. Bu geleneksel kural, tersine, açık deniz ADIZ'lerinin yalnızca pasif tanımlama ölçüsünde kurulmasını haklı çıkarır.²⁶⁹

²⁶²Qun, 2022, a.g.k., s. 97

²⁶³Qun, 2022, a.g.k., s.125

²⁶⁴Su, 2019b a.g.k., s.826

²⁶⁵Su,2019b, a.g.k., s.825

²⁶⁶Su, 2019b, a.g.k., s.826

²⁶⁷Qun, 2022, a.g.k., s.114

²⁶⁸Qun, 2022, a.g.k., s.114

²⁶⁹Su, 2021, a.g.k., s.1325

ADIZ’lerde uçakların tanımlanmasının, gönüllü veya pasif önlemler yoluyla olsa bile, uçuş özgürlüğüne saygı gösterme yükümlülüğü çerçevesinde olduğunu ve pasif tanımlamanın uluslararası hukuka uygun olduğunu, gönüllü tanımlamanın ise izin verici bir örf ve adet kuralı olmamasına rağmen tolere edildiğini ileri sürmektedir.²⁷⁰ Ancak daha önce açıkladığımız üzere pasif tanımlama prosedürleri için ADIZ oluşturulmasının devletlere herhangi bir faydası yoktur. ADIZ ilan etmeksizin de uçaklara pasif tanımlama prosedürü uygulanabilir.²⁷¹

Sonuç olarak ADIZ’in yasal dayanağını uluslararası örf adet hukukunun oluşturduğunun kabulü konusunda oybirliği sağlanmamış olup, ADIZ’in yasal dayanağı uluslararası toplumda hala çekişmeli ve tartışmalıdır.²⁷² Ancak, yine de ADIZ’in alışılmış bir kural haline gelip gelmediğine bakılmaksızın, birçok devletin bu tür alanları fazla itiraz almadan kurduğu ve uyguladığı bir gerçektir.²⁷³ ADIZ’lere karşı protestoların olmamasını, uluslararası topluluğun rızasıyla kabul edilmesine eşit olan bir rıza gösterdiği anlamına gelmemektedir. Sadece uygunluk ve kolaylık temelinde ve nezaket bir jesti olarak devletler tarafından tolere edilmektedir. Uygulamanın uçaklara getirmiş olduğu yük çok azdır. Ancak, uçaklara karşı müdahale önlemleri alındığında devletler tarafından protestolar gerçekleşmiştir.²⁷⁴ ABD, Kasım 2013’te Doğu Çin Denizi ADIZ’inin ilanını protesto etmiştir. Ayrıca Japonya ve Güney Kore de dahil olmak üzere Asya Devletleri itirazlarını dile getirmiştir. Bu kınama dalgası muhtemelen tartışmalı deniz alanları üzerindeki hava sahasının Çin ADIZ’ine dahil edilmesinden kaynaklanıyordu.²⁷⁵ Soğuk Savaş döneminde, 1950’lerde Fransa tarafından Cezayir kıyılarındaki açık denizlerde kurulan ADIZ’e karşı Sovyetler Birliği de dahil olmak üzere diğer devletler tarafından protesto gösterileri yapılmıştır.²⁷⁶ ADIZ’i sürdüren devlet dışındaki devletler, ADIZ prosedürlerinin yabancı askeri uçaklar tarafından, uluslararası hava sahasında uçan kayıtlı sivil uçaklarına karşı fiilen uygulanması durumunda muhtemelen sınırlarını test eden zor bir durumla karşı karşıya kalacaklardır.²⁷⁷

²⁷⁰Su, 2021, a.g.k., s.1333-1334

²⁷¹Qun, 2022, a.g.k., s.114

²⁷²Papp, 2015, a.g.k., s.47

²⁷³Pillay, 2015, a.g.k., s.25; Lee, 2014a, a.g.k., s.278

²⁷⁴Cuadra, 1977, a.g.k., s.504-505

²⁷⁵Papp, 2015, a.g.k., s.48

²⁷⁶Dutton, 2009, a.g.k., s.700

²⁷⁷Papp, 2015, a.g.k., s.48

ADIZ’ler uçuşa yasak alanlar değildir. Yalnızca kıyı devletinin ulusal güvenliğini sağlayabilmesi için uçuş özgürlüğünü kullanan yabancı uçakların kimlik teşhisinde bulunması gereken özel bir alandır.²⁷⁸ Uluslararası hukuk kapsamında ADIZ’lerin yasallığı açık olmamasına rağmen çoğu devlet, ulusal hava sahası yakınında güvenliği ve emniyeti sağlama çabasına uyum sağlamaktadır.²⁷⁹

2.2.3.Genel hukuk ilkeleri

ADIZ’lerin hukuki temeli, doğrudan bir uluslararası hukuk kaynağında olmadığı için bazı bilim adamları, ADIZ’in hukuki temelini artık haklardan kaynaklandığını savunmaktadırlar.²⁸⁰ BMDHS’nin 59’uncu maddesinde, münhasır ekonomik bölgede ne kıyı devletine ne de diğer devletlere hak ve yetki tanınmayan bir konuda, kıyı devleti ile diğer bir devlet ya da devletlerin menfaatlerinin çatışması durumunda sorunun hakkaniyete göre çözümleneceği düzenlenmektedir. Doktrinde bu hüküm, Türkçeye artık haklar olarak çevrilebilecek “*residual rights*” terimiyle ifade edilmektedir.²⁸¹ Genel hukukun kuralları, UAD Statüsü’nün 38(1) maddesinde listelenen bir uluslararası hukuk kaynağıdır ve artık haklar ilkesi genel hukuk kuralları arasına girer. Ancak, artık haklar ilkesinin, Anglo- Sakson ve Kara Avrupa devletleri tarafından evrensel olarak tanınan bir genel hukuk ilkesi olup olmadığı tartışmalıdır. Ayrıca, uluslararası mahkemeler, yerel hukuktan ödünç alma biçiminde mekanik bir sistem benimsememiştir. Sonuç olarak, artık haklar temelinde ADIZ’in yasallığına ilişkin argümanlar geçerli olsa dahi güvenilir değildir.²⁸²

Bir görüşe göre ise madde 59 artık haklara benzer bir kavram olan ‘atfedilmemiş haklar’ kapsamındadır.²⁸³ BMDHS, MEB’in yaygın kullanımı için kurallar sağlasa da bölgenin bazı kullanımları, sahil devletinin haklarına veya diğer devletlerin haklarına dahil olup olmadığı sözleşme kapsamında belirsiz kalmaktadır. Bununla birlikte,

²⁷⁸Beckman ve Phan, 2014, **a.g.k.**, s.6

²⁷⁹Beckman ve Phan, 2014, **a.g.k.**, s.6

²⁸⁰G. Lijunqian (2014). Air Defense Identification Zone: The Restriction on the Free Sky Due to the Residual Right Principle, *China Legal Sci.*, s. 12

²⁸¹F. Topsoy (2012). Münhasır ekonomik bölgede yürütülen yabancı askerî faaliyetlerin hukukî niteliği. *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 16(3), s.223. https://webftp.gazi.edu.tr/hukuk/dergi/16_3_9.pdf (Erişim tarihi: 30.06.2024)

²⁸²Lee, 2018b, **a.g.k.**, s.11

²⁸³J. Crawford (2012). *Brownlie's principles of public international law*. (8. Baskı), Oxford: Oxford University Press, s.35’ten aktaran Lee, 2018b, **a.g.k.**, s.11

BMDHS'nin 59'uncu maddesi, uluslararası hukukta artık hakları savunmak için zor olmakla birlikte, sadece atfedilmemiş haklar durumunda ne yapılacağını belirterek bir çatışmayı nasıl çözeceğine yer vermektedir.²⁸⁴

ADIZ'in dayandığı hukuki dayanak açıkça uluslararası andlaşmalar değildir.²⁸⁵ Zira ADIZ'in kurulmasını öngören bir andlaşma yoktur. Ancak ADIZ'in uluslararası bir geleneksel hukuk kuralı haline gelip gelmediğine karar vermek daha basittir.²⁸⁶ Ayrıca konuyla ilgili geliştirilmekte olan tek yeni bir andlaşma bu sonucu değiştirmez. Bu nedenle, ADIZ'ın açık denizlere yayılmasının herhangi bir yasal dayanağı, bu andlaşmalarda ifade edildiği gibi milletler topluluğunun iradesine üstün gelecek kadar temel bir ilke olan uluslararası teamül hukukunun bir yönünden kaynaklanmalıdır.²⁸⁷ UAD'nin uluslararası teamül kuralının ne olduğuna ilişkin kararlarına bakıldığında, ADIZ'in kriterleri karşılamadığı görülmektedir.²⁸⁸ ADIZ kuralları, ABD ve Çin'deki değişen uygulamalardan da anlaşılacağı üzere açıkça tekdüze değildir ve aynı zamanda hukuki görüş eksikliği de mevcuttur.²⁸⁹ Devletlerin ADIZ kurma konusunda yasal bir zorunluluğu yok, hatta kurulması uluslararası hava hukukunun ihlali olarak görülmektedir.²⁹⁰ Bununla birlikte, ADIZ'in kurulması ve sürdürülmesine ilişkin yerleşik bir uluslararası hukuk kuralının bulunmaması göz önüne alındığında, eğer devlet uygulaması yeni bir örf-adet hukuk kuralının oluşmasına yol açıyorsa, uluslararası örf ve adet hukuku, ADIZ'in kurulması için pekala yasal bir temel sağlayabilir.²⁹¹

²⁸⁴Lee, 2018b, **a.g.k.**, s.11

²⁸⁵Rinehart ve Elias, 2015, **a.g.k.**, s.5

²⁸⁶Lamont, 2014, **a.g.k.**, s.192

²⁸⁷Cuadra, 1977, **a.g.k.**, s.500-501

²⁸⁸Akinfolarin, 2018, **a.g.k.**, s.45; Bazı yazarlara göre ADIZ'lere devletler tarafından güçlü bir şekilde itiraz edilmemesi ve bu ADIZ'lerden geçen yabancı uçakların, bu devletler tarafından belirlenen kurallara ve düzenlemelere uymakta olması uluslararası örf ve âdet hukuku oluşturma eşiğine ulaştığını göstermektedir. Bkz. Bao, 2014, **a.g.k.**, s.7, Cuadra, 1977, **a.g.k.**, s.485

²⁸⁹Beckman ve Phan, 2014, **a.g.k.**, s.6-12

²⁹⁰Cuadra, 1977, **a.g.k.**, s.489-493

²⁹¹Papp, 2015, **a.g.k.**, s.49

3. ADIZ BAĞLAMINDA EGEMENLİK HAKKI VE YETKİ

Her devlet, kendi hava sahası üzerinde tam ve münhasır egemenlik hakkına ve dolayısıyla yetki kullanımına sahip olduğundan²⁹² her türlü dış müdahalelere karşı kendi topraklarını korumak amacıyla belli şartlar altında meşru müdafaadan yararlanabilmektedir.²⁹³ Devletler; kara ülkesi, içsuları ve karasuları üzerindeki hava sahasında münhasır egemenlik hakkına haizdir. Bunların haricinde yani MEB veya açık denizlerde devletlerin egemenlik yetkisi yoktur.²⁹⁴ Bir devletin karasuları, karasularının genişliğinin ölçüldüğü esas hattan itibaren 12 deniz milini aşamaz.²⁹⁵ MEB ise esas hattan itibaren 200 deniz milinden daha fazla genişliğe sahip olamaz.²⁹⁶

Bu bölümde devletlerin egemenliğini ve yetkisini açıklamaya çalışacağız. Açık denizler, münhasır ekonomik bölge ve karasularının uluslararası hukuktaki düzenleniş şekli ayrı ayrı ele alınarak devletlerin bu bölgelerdeki egemenliği ve yetki kullanımı incelenecektir. Bu konuyu açıklamamızın sebebi hem ADIZ’lerde devletlerin düzenleme yapma ve düzenlemeleri yürütme yetkisine sahip olup olmadığı hem de bu alanlarda devletlerin, bir sonraki ana başlık altında ele alınacağı üzere meşru müdafa hükümlerinden yararlanıp yararlanamayacağına açıklık getirmektir.

3.1.Egemenlik Kavramı

Egemenlik, devlet için olmazsa olmaz unsur olup uluslararası hukuk sisteminin de temel prensibidir. Devleti diğer teşekkül ve topluluklardan ayıran en önemli özelliği egemenliktir.²⁹⁷ Egemenlik kendi içinde iç egemenlik ve dış egemenlik olarak ikiye ayrılmaktadır. İç egemenlik, devletin, ülkesi üzerindeki birey ve topluluklara karşı üstün bir güce sahip olması; yasama, yürütme ve yargı yetkilerini kullanmasıdır. Devletin

²⁹²1944 Tarihli Milletlerarası Sivil Havacılık Andlaşması (Chicago Konvansiyonu) madde 1. <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/6029.pdf> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

²⁹³1945 Tarihli Birleşmiş Milletler Andlaşması, madde 51. https://diabgm.adalet.gov.tr/arsiv/sozlesmeler/coktarafli/soz/bm/bm_01.pdf (Erişim tarihi: 30.06.2024)

²⁹⁴BMDHS madde 2 (2); Akinfolarin, 2018, a.g.k., s.19

²⁹⁵BMDHS madde 3

²⁹⁶BMDHS madde 57.

²⁹⁷M. Dalar (1995). *Uluslararası hukukta egemenlik ve milli yetki sorunu*. Dicle Üniversitesi SBE Kamu Hukuku Yüksek Lisans Tezi, s. 13. <https://acikerisim.dicle.edu.tr/xmlui/handle/11468/3895> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

iradesi ülke içinde en üstün iradedir.²⁹⁸ Dış egemenlik ise bir devletin diğer devletlerle olan münasebetinde tam bir iradeye sahip olması ve devletlerle hukuken eşit bir durumda bulunması anlamına gelir.²⁹⁹ Devletlerin uluslararası hukuk yönünden egemen olmaları demek, hukukî bakımdan tüm devletlerin birbirine eşit olmaları demektir; hukuken hiçbir devlet başka bir devlet üzerinde hukukî bir üstünlüğe sahip değildir. Dış egemenlik, devletler arasında eşitlik temin etmekte ve devletlerin bir diğerinin işlerine karışmasına engel olmaktadır.³⁰⁰

3.1.1.Hava sahasında egemenlik

Hava sahası iki temel prensiple yönetilir. Birinci prensip olan ulusal hava sahasında egemenliktir. Buna göre bir devlet, kara ülkesi ve karasuları üzerindeki hava sahasında egemenlik hakkına sahiptir.³⁰¹ Chicago Konvansiyonu’nun 1’inci maddesinde yer alan “*Akit Devletler, devletlerin ülkeleri üstündeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır hakimiyeti haiz olduklarını kabul ederler.*” hükmüyle teyit edilmektedir.³⁰² Konvansiyonun 2’nci maddesi “*Bu konvansiyon anlamında bir devletin ülkesinden maksat, o devletin hakimiyeti, hükümranlığı, himayesi veya mandası altında bulunan arazi ile ona bitişik bulunan karasularıdır.*” hükmüne yer vererek devletin egemenlik hakkının yer bakımından sınırlarını ortaya koymuştur.³⁰³ Böylece devletlerin, kendi ülkesindeki hava sahasında mülkiyet hakkına sahip olduğu anlaşılmaktadır. Devlet, egemenlik hakkı neticesinde, kendi ulusal hava sahasında münhasır olarak yasama, yürütme ve yargı yetkilerini kullanabilecektir.³⁰⁴ Devletin kendi ulusal hava sahası üzerindeki egemenliği, uluslararası hava hukuku sisteminin özünü oluşturan temel ilkedir.³⁰⁵ Devletler, egemen oldukları hava sahasında yabancı bir uçağın kısa süreli transit bir uçuş olsa dahi uçak, mürettebatı ve rotası gibi konularda hava taşımacılığı

²⁹⁸M. Aydoğan Özman (1964). Devletlerin egemenliği ve milletlerarası teşekküller. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 21(1), s.59. <https://dergipark.org.tr/pub/auhfd/issue/42776/516579> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

²⁹⁹Dalar, 1995, **a.g.k.**, s. 44

³⁰⁰Özman, 1964, **a.g.k.**, s.59

³⁰¹Beckman ve Phan, 2014, **a.g.k.**, s.3

³⁰²Chicago Konvansiyonu madde 1

³⁰³Chicago Konvansiyonu madde 2

³⁰⁴Akinfolarin, 2018, **a.g.k.**, s.20

³⁰⁵T.U. Fong, *Air Law*. The People’s University, Beijing s.3. <https://www.dsaj.gov.mo/showpdfs/4947.pdf> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

düzenlemelerine uyulmasını talep eder. Ancak devletler, bu hakkı kullanırken güvenli ve etkili hava taşımacılığını düzenleyen uluslararası sözleşmelerle bağılırlar.³⁰⁶

Hava sahasına ilişkin ikinci temel ilke ise açık denizler üzerinde uçuş serbestliği ilkesidir.³⁰⁷ Aşağıda deniz hukukuna ilişkin sözleşmeler temel alınarak daha detaylı biçimde açıklanacaktır.

3.2.Yetki Kavramına Genel Bakış

Uluslararası kamu hukukunda yetki kavramı geleneksel olarak egemenlik ilkesini oluşturan devletlerin eşitliği ve iç işlerine karışmama gibi temel ilkelerin yansımasıdır. Başka bir deyişle yetki, devletin egemenliğini yansıtır.³⁰⁸ Yetki, egemen devletin, ülkesi üzerinde kamu düzenini sağlamak, kişilerle, koşullarla ve mallarla ilgili gerekli cezai ve hukuki düzenlemeleri yapma konusunda hak sahibi olmasıdır. Yetki devletlerin birbiriyle ve diğer uluslararası hukuk kişileri ile olan ilişkilerinde temel sınırı belirlemektedir.³⁰⁹ Devletler yetkiyi, yasama yürütme ve yargı yoluyla kullanmaktadır.³¹⁰

Devletin, ülkesi, bireyler ve mallar üzerindeki yetkisi ile ilgili 1927 tarihli Bozkurt-Lotus Davası önem arz etmektedir. Divana göre;

“Uluslararası hukukun bir devlete yüklediği ilk ve en önemli sınırlama,- aksine izin veren bir kuralın mevcut olmaması kaydıyla- devletin herhangi bir yetkisini bir başka devletin ülkesinde kullanamamasıdır. Bu bağlamda, yetki kesinlikle ülkeseldir; uluslararası örf-adet veya bir sözleşmeden kaynaklanan istisnai bir durum olmadığı müddetçe bir devlet tarafından kendi ülkesi dışında yetki kullanılamaz. Ancak, uluslararası hukuk, ülke dışında gerçekleşen fiillerle ilgili davalar açısından, devletin ülkesinde yargı yetkisini kullanmasını yasaklamaz.”³¹¹

Karardan da anlaşılacağı üzere egemenlik, yalnızca devletin yetkisini kullanmasına olanak sağlayan bir kavram olarak hizmet etmez, aynı zamanda devletin yetkisini sınırlayan bir yanı da söz konusudur. Devletler, kendi iç meselelerini ilgilendirmeyen konuları düzenleyen ve dolayısıyla diğer devletlerin egemenliğini etkileyen yasaları da

³⁰⁶Hailbronner, 1983a, **a.g.k.**, s. 490

³⁰⁷Beckman ve Phan, 2014, **a.g.k.**, s.3

³⁰⁸Akinfolarin, 2018, a.g.k., s.21

³⁰⁹Aksar, 2017a, **a.g.k.**, .273

³¹⁰Akinfolarin, 2018, a.g.k., s.21

³¹¹The Lotus Case (France v. Turkey), (1927) PICJ Reports, Series A, No.10; Kararın ilgili kısımlarının Türkçe çevirisi için bkz. Y.Aksar (2017b). *Temel metinler ve davalarla uluslararası hukuk*. Ankara: Seçkin Yayıncılık, s.313-118

pekâlâ kabul edebilirler.³¹² Bu sebeple yetkinin iki farklı yönü söz konusudur: Devletlerin nerede gerçekleşirse gerçekleşsin herhangi bir konu veya olayla ilgili hukuk kuralı koyma yani düzenleme yetkisi (*prescriptive jurisdiction*) ve yetki kullanımının devletin kendi ülkesi ile sınırlı olması anlamına gelen uygulama yetkisi (*enforcement jurisdiction*).³¹³

Devletin kural koyma yani düzenleme yetkisini sınırlandıran herhangi bir uluslararası hukuk normu bulunmamaktadır. Ancak, devletler kendi özgür iradeleri ile kendi yetkisini sınırlandıran özel uluslararası yükümlülükleri kabul edebilir. Devletlerin kendi ülke sınırlarını aşan eylemlere yönelik düzenleme yetkisine örnek olarak, devletin kamu düzenini veya yayınlarını etkileyici nitelikte açık denizlerden yapılan korsan yayınları suç kabul etmesini söyleyebiliriz.³¹⁴

Her ne kadar devletler sınırsız düzenleme yetkisine sahip olsalar da yetkinin uygulanacağı yer kural olarak devletin kendi ülkesi ile sınırlıdır. Diğer bir deyişle, kural koyma yetkisinin sınırını uygulama yetkisi (*enforcement jurisdiction*) oluşturmaktadır. Hiçbir devlet, başka bir devletin ülkesi üzerinde egemenliğinin yansıması olarak yetki kullanımında bulunamaz. Aksine herhangi bir yükümlülük altına girilmedikçe, hiçbir devletin askeri veya polis gücü veya mahkemesi başka bir devletin ülkesinde bu kuralları uygulayamaz. Aksine bir yükümlülük söz konusu ise yani devletler andlaşma veya sözleşme yaparak kendi ülkelerinde başka bir devletin yetkisinin kendi ülkesinde kullanılmasına rıza göstermişse bu durumda rıza gösterilen devlet kendi kurallarını o ülkede uygulayabilecektir.³¹⁵

Yukarıdaki akıl yürütme çizgisini kabul edersek, ADIZ'ler ile ilgili iki sonuç ortaya çıkar: a) Devletler, uluslararası hukuk tarafından yasaklanmadıkça, ADIZ kurallarını belirlemekte özgürdürler. b) Devletler kendi ülkesinde ADIZ kurallarını uygulamakta özgürdürler. Ancak, ADIZ kurallarını kendi ülkesi dışında uygulayacaklarsa, izin veren bir kural gereklidir.³¹⁶

³¹² Akinfolarin, 2018, **a.g.k.**, s.21-22

³¹³ Aksar, 2017a, **a.g.k.**, s.274

³¹⁴ Aksar, 2017a, **a.g.k.**, s.274

³¹⁵ Aksar, 2017a, **a.g.k.**, s.275

³¹⁶ Papp, 2015, **a.g.k.**, s.34

3.2.1.Devletlerin hava sahasında yetkisi

Devletlerin hava sahasındaki yetkisi, bir devletin egemenlik hakkının uzantısı olarak hava sahasını düzenleme ve koruma hakkına sahip olduğunu yukarıda açıkladığımız hususlardan çıkarabiliriz. Ancak devlet bu yetkisini, kendi ülkesinde yani kara toprağı ve karasularının üzerindeki hava sahasında kullanmalı ve kendi ülkesi dışındaki hava sahasına müdahale etmekten kaçınmalıdır; buna uluslararası hava sahası ve başka bir devletin egemenliğindeki hava sahası da dahildir. Sonuç olarak bir devlet ADIZ düzenlemelerini, uluslararası hava sahasında oluşturdukları (uygulamanın genellikle uluslararası hava sahasında oluşturulduğunu ifade etmiştik.) ADIZ üzerinde uygulama yetkisine sahip olması için izin veren bir kural gerekmektedir.³¹⁷

3.3. Uluslararası Hava Sahasının Kullanımı (Chicago Konvansiyonu)

Uluslararası hava hukuku, özel bir hukuk dalı olarak evrimleştiğinde hava sahasının durumu ve hukuku, altındaki toprakların durumu ve hukukuyla ilişkilendirilerek çözülmeye başlamıştır. Bu nedenle, 1919 Paris Havacılık Sözleşmesi'nin hazırlayıcıları, açık denizlerde *caelum liberum* ilkesinin “*hava sahasının, altındaki toprağın yasal rejiminin bir parçası olduğu... (ve bu nedenle) hava sahasının, deniz gibi özgür olduğu*” ilkesinden kaynaklandığını kabul ettiler. 1944'te Paris Sözleşmesi, havacılık hukukunun ayrıntılı çerçevesini belirleyen tek kapsamlı uluslararası hukuk kaynağı olan Chicago Konvansiyonu tarafından değiştirilmiştir.³¹⁸

Uluslararası sivil havacılık konuları genel olarak 1947'de tamamen onaylanan Chicago Konvansiyonu'nun kapsamına girmektedir.³¹⁹ Şu anda dünyada 195 devlet bulunmaktadır³²⁰ ve bu devletlerden 193'ü Chicago Konvansiyonu'na taraftır.³²¹ Chicago Konvansiyonu, uluslararası kamu hukukunun Magna Carta'sı olarak görülmektedir.³²²

³¹⁷Akinfolarin, 2018, **a.g.k.**, s.21-22

³¹⁸Dutton, 2009, **a.g.k.**, s.691

³¹⁹http-7: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

³²⁰http-8: <https://www.worldometers.info/geography/how-many-countries-are-there-in-the-world/> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

³²¹http-9: <https://www.icao.int/about-icao/pages/member-states.aspx> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

³²²Hailbronner,1983a, **a.g.k.**, s.490

ADIZ, Chicago Konvansiyonu'nda düzenlenmemiş olsa da³²³ Chicago Konvansiyonu, uluslararası hava sahasının kullanımı gibi ADIZ'leri de ilgilendiren kuralları içerir.³²⁴

Chicago Konvansiyonu, hava nakil vasıtasına, personeline, havayollarına ve yardımcı servislerine ilişkin hava seyrüseferini kolaylaştıracak ve geliştirecek olan bütün hususlara ait düzenlemelerde, standartlarda, usullerde ve teşkilatta; taraf devletlerden her birinin mümkün olabildiğince uygulanabilir tektip hareket etmeyi temin etmek üzere iş birliği sağlayacağını taahhüt ettiğini belirtmektedir.³²⁵ Bu amaçla, ICAO'ya, uçakların tescili ve teşhisinin yanı sıra iletişim sistemleri, uçuş desteği, hava kuralları ve hava trafik kontrol uygulamaları gibi konulara ilişkin uluslararası standartlar ve tavsiye edilen uygulamaları kabul etme gücü verilmiştir.³²⁶ Yani ICAO'nun konsey vasıtasıyla yarı yasama (*quasi-legislative*) gücü vardır.³²⁷ Konsey, Chicago Konvansiyonu'nun ekleri (*Annex*) olarak hizmet veren ve konvansiyonun kendisine kıyasla değiştirilmesi daha kolay olan SARP'ı kabul eder ve yayınlar.³²⁸ Tüm taraf devletler, ICAO tarafından belirlenen standartları uygulama konusunda yasal yükümlülük altındadır.³²⁹ Hem ABD hem de Çin, ICAO'ya üyedir ve konsey üyeleridir.³³⁰

Chicago Konvansiyonu'nun 18'inci bölümü (madde 84-88) uyuşmazlık çözüm hükümlerini ortaya koymaktadır. 84'üncü madde, akit devletler arasında Chicago Konvansiyonu'nun veya eklerinin, yorumlanması veya uygulanması konularında ortaya çıkan anlaşmazlıkların çözümüne yönelik bir mekanizma sağlamaktadır. Aynı madde ayrıca, ICAO Konseyinin hiçbir üyesinin, taraf olduğu herhangi bir anlaşmazlığın Konsey tarafından değerlendirilmesinde oy kullanmayacağını öngörmektedir. Buna ek olarak, ICAO Konseyi'nin kararının temyizleri UAD veya geçici bir tahkim mahkemesi tarafından yapılabilir. 85'inci madde, bir uyuşmazlığa taraf olan ve UAD statüsüne taraf olmayan bir devletin konsey kararına itiraz etmek istemesi durumunu öngörmektedir. ICAO'ya üye 193 devletin tümü aynı zamanda BM üyesi olduğundan ve bu nedenle BM Andlaşması'na taraf olduğundan bu hüküm artık geçerli değildir.³³¹

³²³Pillay,2015, **a.g.k.**, s.18

³²⁴Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.137

³²⁵Chicago Konvansiyonu madde 37

³²⁶Hailbronner, 1983a, **a.g.k.**, s.490

³²⁷Chicago konvansiyonu madde 50; Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.137

³²⁸Chicago Konvansiyonu madde 90

³²⁹Chicago Konvansiyonu madde 38

³³⁰<http-9>

³³¹Lee, 2018b, **a.g.k.**, s.17

Chicago Konvansiyonu, hava sahası üzerindeki devlet egemenliğine ilişkin uluslararası teamül hukukunu kodifiye etmiştir.³³² Chicago Konvansiyonu'nun 1'inci maddesine göre devletler, ülkesi üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır hakimiyete sahiptir.³³³ Konvansiyonun 2'nci maddesi ülkenin tanımını yapmıştır. Buna göre bir devletin ülkesi, o devletin hakimiyeti, hükümranlığı, himayesi veya mandası altında bulunan arazi ile ona bitişik bulunan kara sularıdır.³³⁴

ICAO, belirli takımda sularının üzerindeki hava sahasının statüsünü tanımayı içeren deniz hukukundaki gelişmeler göz önüne alınarak Chicago Konvansiyonu'nun değiştirilmesinin gerekli olup olmadığı hususunu değerlendirdi. 1982 tarihli BMDHS'nin, Chicago Konvansiyonu ve diğer uluslararası hava hukuku belgeleri üzerindeki etkilerine ilişkin 1987 tarihli çalışmasında, Chicago Konvansiyonu'nda metinsel bir değişikliğe gerek olmadığı sonucuna varmıştır. Konvansiyon, bir devletin ülkesinin, o devletin kara alanları, karasuları ve takımda sularından oluşacağı şeklinde okunmalıdır. 2008 yılında ICAO'nun Hukuk Komitesi, takımda devletin takımda suları ve üstteki hava sahasında devlet egemenliğini tanıyacak şekilde Chicago Konvansiyonu'nun 2'nci maddesini değiştirmeye yönelik bir Endonezya önerisini değerlendirmiştir. ICAO Hukuk Komitesi'nin 33. oturumundaki tavsiyesi üzerine ICAO Konseyi, belirlenen hava rotalarındaki uçakların haklarına müdahale edilmediğinden Chicago Konvansiyonu'nun 2'nci maddesinde herhangi bir değişikliğe gerek olmadığına karar vermiştir.³³⁵

Bir devlet, ulusal hava sahası dahil kendi ülkesi sayılan alanlarda yasama, yürütme ve yargı yetkilerini kullanabilecektir. Bu prensibe uygun olarak her devlet, onayı olmaksızın kendi topraklarında yabancı uçakların işletilmesini yasaklayabilir.³³⁶ Bir

³³²International Court of Justice (1986). *Case Concerning Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua* (Nicaragua v. United States). ICJ Reports, para. 212 <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/70/070-19860627-JUD-01-00-EN.pdf> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

³³³Chicago konvansiyonu madde 1

³³⁴Chicago Konvansiyonu madde 2

³³⁵Roach, 2012, **a.g.k.**, para.11

³³⁶Örneğin Sözleşmenin 3 bis b bendi “*Akid Devletler, her devletin, egemenliğinin bir sonucu olarak, yetkisi olmaksızın ülkesi ,üzerinde uçan veya uçuşun, bu Sözleşme'nin amaçlarına aykırı herhangi bir maksatla yapıldığını düşündüren makul nedenler varsa, bir sivil hava gemisine, gösterilen bir havaalanına inmeyi talep etmeye yetkili olduğunu kabul ederler...*”

devletin toprakları üzerinde tarifeli ticari uçuşlar özel izin gerektirmektedir.³³⁷ Devlet uçakları da başka bir devletin ülkesi üzerinde uçuşu veya bir devletin ülkesine inişi için uçuş izni alması gerekmektedir.³³⁸

Chicago Konvansiyonu'nun ilgili maddelerinden yola çıkarak; hiçbir devlet açık denizleri geçerli bir şekilde egemenliğine veya yetkisine tabi kılmayı iddia edemeyecektir. Bununla birlikte, yarı ülkesel yetki (*quasi-territorial jurisdiction*), açık denizler üzerindeki hava sahasında gerçekleştirilen uçuşlarla ilgili olarak, uçağın kayıtlı olduğu devletin yasasının, tabiiyetindeki uçaklar için geçerli olacağı yönüyle ilgilidir. Açık denizler üzerindeki hava sahasında, bir uçak genellikle tescil devletinin münhasır yetkisine tabidir. Açık denizlere yayılan ADIZ'lerin oluşturulması ve ulusal güvenliğe tehdit olarak algılanan yabancı uçaklara müdahale edilmesi, havacılık özgürlüğü ve tescil devletinin münhasır yetkisi ile ilgili önemli yasal soruları gündeme getirmektedir.³³⁹

Chicago Konvansiyonu'nun 37'nci maddesi uyarınca, akit devletler, uluslararası standartlara ilişkin uygulanabilir en yüksek düzeyde tekdüzeliğin sağlanmasında iş birliği yapmayı taahhüt etmişlerdir.³⁴⁰ Genel olarak, bir devlet, düzenlenmiş olan kurala uymanın mantıksız olduğunu düşündüğünde Standartlarda düzenlenenden farklı kurallar oluşturma olanağına sahiptir. Ancak bir devlet bir Standartta herhangi bir farklılık getirmemişse, bu Standartın o devlet için bağlayıcı olduğu düşünülmelidir. Aynı şekilde, farklılıkların bildirilmesi durumunda, farklı devlet uygulamalarının usulüne uygun olarak ICAO'ya bildirilmesi nedeniyle, Standart söz konusu devlet için bağlayıcı değildir. Chicago Konvansiyonu eklerinin 'katı hukuku' temsil etmediği ve Chicago Konvansiyonu ile eşit yasal güce sahip olmadığı unutulmamalıdır. Bununla birlikte, uluslararası hava taşımacılığına tam olarak katılmak isteyen devletlerin bu tür prosedürlere mümkün olduğunca yakından uymaları için güçlü bir motivasyon vardır.³⁴¹

ADIZ prosedürleri, uçak/ pilot operatörlerinden uçuşta bir uçağın işletilmesine ilişkin belirli yükümlülüklerle uymalarını talep ettiğinden, Ek 2 (*Rules of the Air*) ADIZ kurallarına benzetilmektedir. ADIZ kuralları ile Ek 2 arasındaki örtüşmeler arasında uçuş

³³⁷Chicago Konvansiyonu madde 6 “*Tarifeli beynelmilel hava servisleri ancak hususi müsaade veya o devletten başka suretle salahiyet almış olmak ve ancak bu müsaade veya salahiyet hükümlerine riayet şartıyla Akit Devletlerden birinin ülkesi üzerinden veya ülkesi dahilinde işleyebilirler.*”

³³⁸Chicago Konvansiyonu madde 3

³³⁹Papp, 2015, **a.g.k.**, s.41

³⁴⁰Chicago Konvansiyonu madde 37

³⁴¹Papp, 2015, **a.g.k.**, s.36-37

planları, konum raporları, ATS birimleri ile uçaklar arasındaki iletişim yer alır.³⁴² Havacılık bilgi hizmetlerine ilişkin Ek 15³⁴³, ADIZ'in tanımına yer vermiştir. Papp'a göre Ek 15'in ADIZ'i tanımlaması, uluslararası hava sahasında ADIZ oluşturmak için otomatik olarak uluslararası hukukta bir yasal temel oluşturmaz. Daha ziyade, söz konusu tanım, ICAO tarafından hava trafiği için güvenlik etkileri olabilecek mevcut devlet uygulamalarının daha basit bir şekilde tanınması gibi görünmektedir.³⁴⁴ Başka bir yazara göre, EK 15'de yer alan tanım ADIZ'lerin en azından yasadışı olarak sınıflandırılmadığını göstermektedir.³⁴⁵

Chicago Konvansiyonu'nun 11'inci maddesi dikkat çekmektedir. Konvansiyon hükümlerine tabi olarak, bir akit devlet, uluslararası hava seyrüseferi yapan uçakları topraklarına kabulü veya bu uçakların topraklarından ayrılması ve/veya bu uçakların topraklarında işletilmesi hususundaki yasa ve yönetmeliklerinin, herhangi bir ayırım gözetmeksizin tüm akit devletlerin uyruklarındaki uçaklar için geçerli olduğunu belirtir.³⁴⁶ ABD'nin uluslararası hava sahasında ADIZ işletme gerekçesi (ABD'nin ulusal hava sahasına giriş koşulu olarak ADIZ) 11'inci maddeye dayanmaktadır.³⁴⁷

11'inci maddenin, ulusal hava sahasına giren veya ulusal hava sahasından çıkan uçaklara ilişkin o devletin ulusal yasa ve yönetmeliklerini tanıdığı ve bu tür yasaların ulusal hava sahasına girerken veya hava sahasından çıkarken, dolayısıyla uluslararası hava sahasında da uygulanacağı ileri sürülmüştür. Sonuç olarak, madde 11, ulusal hava sahasına girmek veya çıkmak kaydıyla, uluslararası hava sahasındaki uçakları birbirine bağlayan ulusal tanımlama prosedürlerine izin vermektedir. Açık bir yasaklayıcı kuralın bulunmaması halinde, 11'inci maddeye göre çıkarılan ulusal kurallar (ayrımcı olmamak kaydıyla), söz konusu madde bu tür bir yasama yetkisini yasaklamadığı için ülke dışında gerçekleşen eylemlerle ilgili olabilir. Ancak, diğer devletler de aynı hava sahası üzerinde kurallar çıkarabileceğinden, eşzamanlı veya rekabet halinde yasama yetkisinin ortaya çıkabilme riski mevcuttur.³⁴⁸

³⁴²Annex 2 § 3-7., 3-8, 3-9, 3-11, 3-12; Papp, 2015, **a.g.k.**, s.37

³⁴³Annex 15 § 1.1

³⁴⁴Papp, 2015, **a.g.k.**, s.37

³⁴⁵Qun, 2022, **a.g.k.**, s.98

³⁴⁶Chicago Konvansiyonu madde 11

³⁴⁷Papp, 2015, **a.g.k.**, s.38

³⁴⁸Papp, 2015, **a.g.k.**, s.39

11'inci madde uyarınca uçakların yalnızca giriş veya çıkışta veya belirli bir devletin topraklarındayken ulusal kurallara uymaya çağrıldığı göz önüne alındığında, bu madde, devletlerin ADIZ kurallarını kendi ülkelerinin dışında yürütme yetkisi adına belirli bir izin kuralı içermemektedir. Açık denizler üzerindeki hava sahasında egemenlik olmadığı için, ADIZ devletin bu tür hava sahasında yürütme yetkisi kullanabilmesi gerekmektedir. Devletin yetki eksikliği hususunda, yarı ülkesel yetki (*quasi-territorial jurisdiction*) uygulanabilir. Açık denizlerin üzerindeki hava sahasında ülkesel egemenliğin yokluğunda, yarı ülkesel yetki, devletlere, kendi uyuşundaki uçaklar için geçerli kuralları belirleme yetkisi verir. Daha geniş bir yetki, başka bir müsamahakâr uluslararası hukuk kuralını gerektirecektir. Bu durumda ADIZ oluşturan devletin ulusal kurallarını, uluslararası hava sahasında yalnızca kendi tabiiyetindeki uçaklara karşı uygulayabileceği anlamına gelir.³⁴⁹

Özetle, 11'inci madde, bir devletin uluslararası hava sahası için geçerli olan ADIZ kurallarını yürürlüğe koymak için yasama yetkisinin kullanılmasını *yasaklamamaktadır*. Bununla birlikte, ADIZ'lerde yasama ve yürütme yetkisine ilişkin *izin veren kuralları* belirlemek istiyorsak, 11'inci madde bu kural olarak nitelendirilmez.³⁵⁰

Chicago Konvansiyonu'nun 12'nci maddesi uyarınca, akit devletler, konvansiyon kapsamında zaman zaman belirlenen eklerle, kendi ulusal düzenlemelerini mümkün olan en geniş ölçüde tek tip tutmakla yükümlüdürler.³⁵¹ ADIZ ile ilgili olarak, özellikle ilgi çekici olan, 12'nci maddenin ayrıca, uçakların uçuşu ve manevrası ile ilgili açık denizlerde yürürlükte olan kuralların, Chicago Konvansiyonu kapsamında oluşturulmasını öngörmesi ve bu kuralların Chicago Konvansiyonu'nun himayesindeki devletler tarafından ortaklaşa kabul edileceğini ima etmesidir. Her bir akit devlet, bu kuralları ihlal eden tüm kişilerin yargılanmasını sağlayacaktır. Bu, pratikte ICAO Konseyi'nin açık denizlerdeki hava kuralları konusunda tek yasa koyucu olduğu anlamına gelir.³⁵²

Uluslararası hukukta, uluslararası bir kuruluşun yürütme organının tüm akit devletler için üçte iki çoğunluk oyu ile yasama yapabilmesi benzersiz bir özelliktir.³⁵³

³⁴⁹Papp, 2015, **a.g.k.**, s.39

³⁵⁰Papp, 2015, **a.g.k.**, s.40

³⁵¹Chicago Konvansiyonu madde 12

³⁵²Papp, 2015, **a.g.k.**, s.40

³⁵³Papp, 2015, **a.g.k.**, s.40

Yürürlükteki Ek 2, Konvansiyonun 12'nci maddesi kapsamında uçakların açık denizlerde uçuş ve manevrasına ilişkin kuralları oluşturmaktadır.³⁵⁴ Ek 2'de yer alan kurallara devletler herhangi bir farklılık getiremezler. Chicago Konvansiyonuna taraf tüm devletler tarafından zorlanmadan uygulanırlar.³⁵⁵

Konvansiyonun 12'nci maddesi, bir devletin ADIZ kapsamında kural koyma yetkisinin, ICAO Konseyi'nin yukarıda açıklanan yasama yetkisiyle ne ölçüde uyumlu olduğu sorusunu ortaya çıkarabilir. Başka bir deyişle, 12'nci madde, akit devletlerin açık denizlerin üzerindeki hava sahasına ilişkin ADIZ kurallarını düzenlemelerini (ve uygulamalarını) yasaklayan, kısıtlayıcı bir uluslararası hukuk kuralı mıdır?³⁵⁶ 12'nci madde metne dayalı olarak yorumlanırsa ve yalnızca ICAO Konseyi dışında hiçbir kuruluşun açık denizlerin üzerindeki hava sahasında hava kurallarını yürürlüğe koyma hakkına sahip olmadığı anlamında yorumlanırsa, o zaman gerçek amaçları ve/veya içeriği ne olursa olsun ADIZ prosedürlerinin ulusal bazda oluşturulmuş olması düşünülebilir. Aynı şekilde, devletlerin yürürlükteki düzenlemeleri ihlal eden tüm kişilerin kovuşturulmasını güvence altına alma yükümlülüğünü belirleyen 12'nci maddenin son cümlesi, devletlerin ICAO Konseyi tarafından kabul edildiği şekliyle havanın tek tip kurallarını uygulayacakları şeklinde anlaşılmaktadır. Bu, açık denizlerdeki hava sahasında ADIZ ile ilgili hem yasama yetkisi hem de yürütme yetkisinin uluslararası kamu hukukuna aykırı olduğu anlamına gelebilir. ADIZ kuralları Chicago Konvansiyonu ve ekleri ile tutarlı olduğu ölçüde uluslararası hukuka uygunluk teşkil edecektir.³⁵⁷

Uluslararası hukukta ADIZ için yasal dayanak aramak, açık denizler üzerinde tam egemenlik iddiası için yasal dayanak bulmayı gerektirmez. Yalnızca ulusal güvenlik amacını içeren belirli, sınırlı yetki için bir yasal temel bulmayı gerektirir. Chicago Konvansiyonu, uluslararası havacılık kurallarının oluşturulması açısından ne kadar önemli olsa da ilgili andlaşma, kıyı devletlerinin bitişik sular üzerindeki hava sahasına ilişkin yetki, hava sahası egemenliği ve uçuş özgürlüğü iddialarını tam olarak çözüme kavuşturmamaktadır.³⁵⁸ Devletlerin sınırlı amacına göre, farklı mesafelere yayılabileceği açık deniz suları üzerindeki kısmi yetki kavramı, balıkçılık bölgeleri, açık denizlerde

³⁵⁴Annex 2 applicability (v) ve 2-1

³⁵⁵Papp, 2015, **a.g.k.**, s.40

³⁵⁶Papp, 2015, **a.g.k.**, s.40-41

³⁵⁷Papp, 2015, **a.g.k.**, s.41

³⁵⁸Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.137-138

geçerli sıcak takip hakkı ve kıyı devletlerinin bitişik bölgelerdeki sınırlı hakları gibi uygulamalar mevcuttur. ADIZ'lerin işletilebilmesi için ulusal güvenlik amacına ilişkin devletlerin kısmi yetkisinin uluslararası hukukta dayanağının olup olmadığı önem arz etmektedir. Bu konunun analizi, uluslararası deniz hukukunun da incelenmesini gerektirmektedir.³⁵⁹

3.4.Uluslararası Deniz Hukuku

1982 tarihli BMDHS, denize kıyısı olsun ya da olmasın devletlerin ve uluslararası örgütlerin deniz alanlarıyla olan ilişkilerini yasal boyutta düzenlemekte olup uluslararası toplumun günümüze kadar yapmış olduğu en kapsamlı sözleşmedir.³⁶⁰

BMDHS, devletlerin değişen derecelerde haklarını ve yükümlülüklerini belirterek deniz alanlarını ayırmaktadır.³⁶¹ Dolayısıyla BMDHS, karasularına ve kara sınırlarının ötesinde hava sahası egemenliğine ilişkin tartışmalara bilgi sağlamaktadır.³⁶² Bu sözleşme, 1982 yılında tamamlanmış olup 24 Ekim 2023 tarihi itibarıyla 169 devlet tarafından onaylamıştır. Ancak en önemli devletlerden biri olan ABD sözleşmeyi ne imzalamış ne de onaylamıştır. Türkiye de sözleşmeyi hem imzalamayan hem de onaylamayan devletlerden biridir.³⁶³

Bu sözleşme evrensel olarak kabul edilmese de BMDHS'nin, uluslararası teamül hukukunu önemli ölçüde yansıttığı yaygın olarak kabul edilmektedir. Ancak sözleşmenin her hükmünün örf ve adet hukuku statüsü kazandığı varsayılmaz.³⁶⁴ Sözleşmede yer alan belirli bir kuralın uluslararası örf-adet hukukunun bir parçası olduğu iddiası, devlet uygulamalarıyla ve devletlerin böyle bir kurala uyma konusunda yasal bir yükümlülüğe sahip olduklarına dair kanaati olan opinio juris tarafından desteklenmelidir.³⁶⁵

³⁵⁹Cuadra, 1977, **a.g.k.**, s.497-498

³⁶⁰Y. Aksar (2017c). *Teoride ve uygulamada uluslararası hukuk II*, (4. Baskı), Ankara: Seçkin Yayıncılık, s.23-26

³⁶¹Abeyratne, 2012, **a.g.k.**, s.88

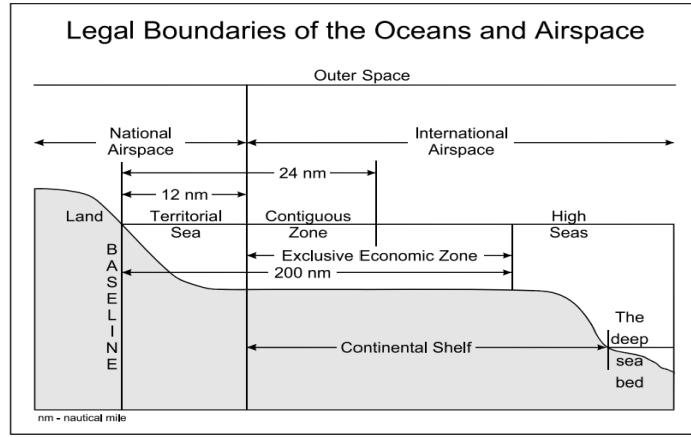
³⁶²Akinfolarin, 2018, **a.g.k.**, s.31

³⁶³http-10: https://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm (Erişim tarihi: 30.06.2024)

³⁶⁴Ü. E. Ertuğrul (2017). Birleşmiş milletler deniz hukuku sözleşmesine göre kıyı devletinin egemen hakları. *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 19(1), s.45. https://webftp.gazi.edu.tr/hukuk/dergi/21_1_3.pdf (Erişim tarihi: 30.06.2024)

³⁶⁵Emir, 2020, **a.g.k.**, s.668.

BMDHS, deniz alanlarının tespiti açısından esas hattın ne şekilde belirleneceğini düzenlemiştir. Sözleşmenin 5'inci maddesinde esas hat kıyının nispeten düz ve girinti çıkıntının az olduğu yerlerde deniz suyunun kıyıda en düşük seviyede olduğu çizgiyi ifade etmektedir.³⁶⁶ Kıyının coğrafi açıdan çok fazla girintili çıkıntılı olması veya kıyıya yakın çok sayıda kayalık veya ada, adacıkların bulunması durumunda düz esas hat yöntemi benimsenmiştir. Bu yöntemle göre çizilecek düz esas hat kıyının genel şeklini takip etmeli ve ondan ayrılmamalıdır.³⁶⁷ Esas hattın kara tarafında kalan sular, devletin iç sularıdır.³⁶⁸ İç sular, kıyı devletinin ülkesinin ayrılmaz parçası olup ilgili devletin mutlak egemenliği söz konusudur.³⁶⁹



Görsel 3.1. Deniz alanları ve hava sahasının yasal sınırları³⁷⁰

3.4.1. Karasuları

Tarihsel süreçte karasuları olarak ifade edilen, devletlerin kıyısı bulunan deniz alanlarında, egemenliğinin bulunduğu kabul edilmiştir.³⁷¹ Karasuları, kıyı devletine sadece karasular olarak tespit edilen alandaki sular üzerinde değil, aynı zamanda bu suyun üzerindeki hava sahasında ve denizin altındaki doğal kaynaklar açısından münhasır yetkiler sağlamaktadır.³⁷² Karasuları, kıyı devletinin kara ülkesini çevreleyen kıyı devletine ait deniz alanıdır.³⁷³ Sözleşmenin 3'üncü maddesine göre devletler, 12 deniz milini aşmamak suretiyle karasularını ilan etme hakkına sahiptir. İlgili hükme hiçbir

³⁶⁶Aksar, 2017c, a.g.k., s.27

³⁶⁷Aksar, 2017c, a.g.k., s. 28

³⁶⁸BMDHS madde 8(1)

³⁶⁹Aksar, 2017c, a.g.k., s.32

³⁷⁰Commander's Handbook on the Law of Naval Operations §1-2

³⁷¹Aksar, 2017c, a.g.k., s.35

³⁷²Aksar, 2017c, a.g.k., s.35

³⁷³S. Kuran (2022). *Uluslararası deniz hukuku*. (8. Baskı), İstanbul: Beta Yayınları, s.83

devletin karşı çıkmaması temelinde ve sözleşmeye taraf devletlerin sayısı dikkate alındığında, karasuları genişliğinin azami 12 deniz mili olması günümüzde örf-adet kuralı niteliğinde olduğunu göstermektedir.³⁷⁴

1982 tarihli sözleşme, karasularda limanlara erişim amacıyla yabancı gemilere zararsız geçiş hakkı tanımaktadır.³⁷⁵ Zararsız geçiş “...devletin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır...”³⁷⁶ Zarar verici faaliyetler şunları içerir: istihbarat toplama; herhangi bir silah kullanımı; Her türlü uçağın veya askeri makinaların uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması; devletin egemenliğine, toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı tehdide veya kuvvete başvurulması; geçişle doğrudan ilgisi bulunmayan başkaca herhangi bir faaliyet.³⁷⁷ Burada dikkat edilmesi gereken husus, karasularının üzerinde uçakların uçuşu için benzer bir zararsız geçiş hakkının düzenlenmemiş olduğudur. ³⁷⁸ BMDHS ile uyumlu olarak Chicago Konvansiyonu kapsamında³⁷⁹, yabancı uçaklar bir devletin izni olmaksızın o devletin karasularının üzerinde uçuş yapamazlar. ³⁸⁰ Bunun yerine karşılıklı trafik haklarını sağlayan ikili hava taşımacılığı andlaşmaları ağı, günümüzde ticari hava taşımacılığı modelini teşkil etmektedir.³⁸¹

BMDHS’ye göre kıyı devletleri, ulusal güvenliğini korumak için gerekli olduğu zaman geçici olarak karasularının belirli bölgelerinde zararsız olmayan gemilerin ya da şüpheli olan gemilerin geçişini önlemek amacıyla gerekli tedbirleri alabilirler. ³⁸² Almond’a göre; ulusal hava sahasına girme niyetinde yetkisiz ve zararsız olmayan uçakları önlemek için ADIZ’ler, BMDHS kapsamındaki zararsız geçiş hakkının hava

³⁷⁴Aksar, 2017c, **a.g.k.**, s.37

³⁷⁵BMDHS madde 17 “*İşbu Sözleşme hükümleri saklı kalmak üzere, sahili bulunsun veya bulunmasın, bütün devletlerin gemileri, karasularından zararsız geçiş hakkından yararlanırlar.*”

³⁷⁶BMDHS madde 19

³⁷⁷BMDHS madde 19

³⁷⁸Commander’s handbook on the law of naval operations §1.3.2 ve §2.7.1.

³⁷⁹Chicago Konvansiyonu madde 5

³⁸⁰Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.151; Hailbronne, 1983, **a.g.k.**, s.491-492

³⁸¹Hailbronne, 1983, **a.g.k.**, s.492

³⁸²BMDHS madde 25 “*1. Sahildar devlet, karasularında zararsız olmayan her türü geçişi engellemek için gerekli tedbirleri alabilir.*

2. Sahildar devlet, keza iç sulara veya bu sular dışındaki bir liman tesisine giden gemilere ilişkin olarak, bu gemilerin bu sulara veya bu liman tesisine girişlerinin tabi olacağı şartların ihlali önlemek üzere gereken tedbirleri almak hakkına sahiptir.

3. Sahildar devlet, yabancı gemiler arasında hukuki veya fiili hiç bir ayırım yapmaksızın, karasularının belirli bölgelerinde, atış talimleri yapmak da dahil olmak üzere, eğer güvenliği için gerekli ise, zararsız geçişi geçici olarak durdurabilir. Bu durdurma, ancak gereken şekilde duyurulduktan sonra yürürlüğe konacaktır.”

hukukundaki uzantısını teşkil eder.³⁸³ Ancak ulusal hava sahasına girişi düzenlemek gayesiyle bir araç olarak ADIZ oluşturmak kritik bir sınırdır. Hiçbir devlet yasal olarak uçakların uluslararası hava sahasına erişimine engel olamaz. Ulusal hava sahasına giriş niyeti olmayan uçaklar için kıyı devletleri tarafından ADIZ kurallarına riayet edilmesinin talep edilmesi BMDHS kapsamında uçuş özgürlüğünü ihlal eder.³⁸⁴

3.4.2. Transit geçiş

BMDHS’ye göre devletler, “açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlarda”³⁸⁵ “bütün gemiler ve uçaklar bir engelleme olmaksızın transit geçiş hakkından yararlanırlar”.³⁸⁶ Transit geçiş, boğazdan devamlı ve hızlı bir geçiş ile sağlanır.³⁸⁷ Ancak bu şart, ulusal hava sahasına giriş için devletin belirlemiş olduğu koşullara uymak kaydıyla bir boğaz devletine varma veya oradan ayrılma veya oraya geri dönme amacıyla boğazdan geçmeye engel değildir.³⁸⁸ Karasularında zararsız geçiş hakkındaki düzenlemenin aksine transit geçiş hakkından yalnızca gemiler değil, uçaklar da yararlanmaktadır. Uçaklar ve gemiler arasında ayırım gözetmemektedir.³⁸⁹ BMDHS’nin 39’uncu maddesinin 3’üncü fıkrasına göre, uçaklar transit geçiş sırasında, ICAO tarafından hazırlanan, sivil uçaklara uygulanabilen havacılık kurallarına uyacaklardır.³⁹⁰

3.4.3. Bitişik bölge

BMDHS’nin 33’üncü maddesi, esas hattan 24 deniz miline kadar uzanan deniz alanında devletlerin bitişik bölge ilan edebileceğini benimsemiştir.³⁹¹ Gerçekte bitişik

³⁸³Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.151

³⁸⁴BMDHS madde 87; Almond, 2016, **a.g.k.**, s.151

³⁸⁵BMDHS madde 37

³⁸⁶BMDHS madde 38(1)

³⁸⁷BMDHS madde 38(2)

³⁸⁸Kurumahmut, A. (1999). *Uluslararası boğazlarda transit geçiş rejimi ve Türk Boğazları*. Kamu Hukuku Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, s.8 https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/TezGoster?key=1pwTzRXnomYf6jwqVORfUW_IHs0kyq47xIFm2LdtxxS0YmKH_JmVtd9qmUAo7REV (Erişim tarihi:30.06.2024)

³⁸⁹Kurumahmut, 1999, **a.g.k.**, s.8

³⁹⁰BMDHS madde 39(3)

³⁹¹Aksar, 2017c, **a.g.k.**, s.52

bölge genişliği, kıyı devletinin karasularını genişliğinden artı kalan bölge olduğunu da belirtmekte fayda vardır. Karasularında devletin egemenliği mutlak iken bitişik bölgede devletler daha sınırlı yetkiye sahiptirler. Sözleşme uyarınca kıyı devleti, kendi ülkesinde, içsularında ya da karasularında; kendi gümrük, maliye, göç veya sağlık konularındaki kanunlarının ve düzenlemelerini ihlal edenleri, bitişik bölgede yakalayıp cezalandırma yetkisine sahiptir. Bitişik bölgede devletin kullanabileceği yetki konusu, kıyı devletinin kara ülkesi, içsular ve karasularında işlenen suçlardır.³⁹² Sözleşmenin 33'üncü maddesinde devletlere verilen yetkiler arasında güvelik konusu yer almamaktadır.

BMDHS, devletlere deniz yatağının üzerindeki suların ve deniz yatağının ve bunun toprak altının canlı ve cansız doğal kaynaklarını araştırma ve işletme, koruma ve idare etme hususunda münhasır egemenlik yetkisine sahip oldukları³⁹³, kıyından 200 deniz miline kadar uzanan MEB kurmalarına izin vermektedir.³⁹⁴ Ancak tüm devletlerin, aşağıda daha detaylı olarak inceleyeceğimiz üzere, bu bölgeler içerisinde seyrüsefer ve uçuş özgürlüklerinin yanı sıra denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme gibi diğer uluslararası yasal kullanımları mevcuttur.³⁹⁵ MEB'e ilişkin yasal hükümler açık denizlere ilişkin düzenlemelere atıf yapması sebebiyle öncelikle açık deniz rejimini incelemekte fayda vardır.

3.4.3.Açık denizler

ADIZ'in coğrafi kapsamının genellikle uluslararası hava sahasına uzanan hibrit alanlar olduğundan bahsetmiştik. BMDHS'nin 86'ncı maddesinde açık deniz, *“bir devletin münhasır ekonomik bölgesine, karasularına veya iç sularına veya takımada sularına dahil olmayan tüm deniz alanları”* olarak tanımlanmıştır.³⁹⁶ 1958 tarihli Açık Denizler Sözleşmesi madde 2/4, tüm devletlerin açık denizlerde uçuş özgürlüğüne sahip olduğunu temin eder. Aynı sözleşme, açık denizlerde egemenlik iddiasının geçersiz olacağını belirtmiştir.³⁹⁷ BMDHS de aynı hükme yer vermektedir. BMDHS'nin 87'nci ve 89'uncu maddeleri devletlerin açık denizler üzerinde uçuş özgürlüğüne sahip olduğunu

³⁹²Kuran, 2022, **a.g.k.**, s. 242-243

³⁹³BMDHS madde 56(1)

³⁹⁴BMDHS madde 57

³⁹⁵BMDHS madde 87

³⁹⁶BMDHS madde 86

³⁹⁷Papp, 2015, **a.g.k.**, s.42

ve açık denizler üzerinde herhangi bir egemenlik iddiasının geçersiz olduğunu açıkça belirtmiştir.

“1. Açık denizler, sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletlere açıktır. Açık denizlerin serbestliği, işbu Sözleşmede yer alan şartlar ve diğer uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde kullanılır. Bu serbesti, sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletler için, inter alia, aşağıdakileri kapsar:

Seyrüsefer serbestisi;

Açık deniz üzerinden uçuş serbestisi;

Kısımlı saklı kalmak şartıyla, denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme serbestisi;

Kısımlı saklı kalmak şartıyla, sun'i adalar ve uluslararası hukukun izin verdiği diğer tesisleri inşa etme serbestisi;

Bölümde zikredilen şartlar saklı kalmak şartıyla, balık avlanma serbestisi;

ve XIII. Kısımlar saklı kalmak şartıyla, bilimsel araştırma serbestisi.

*2. Bu serbestiler bütün devletler tarafından, diğer devletlerin açık denizlerin serbestliğini kullanmalarındaki çıkarları ve Bölge'de yürütülen faaliyetlere ilişkin olarak işbu Sözleşme ile tanınmış olan haklar, gerektiği şekilde göz önünde bulundurularak, kullanılacaktır.”*³⁹⁸

*“Hiçbir devlet, açık denizlerin herhangi bir kısmını kendi egemenliğine tabi tutmayı yasal olarak ileri süremez.”*³⁹⁹

Chicago Konvansiyonu, açık denizler üzerindeki uçuş özgürlüğünü onaylayan açık bir hükme yer vermemiştir. Bunun nedeni muhtemelen, hangi hava sahasının, devletlerin tam ve münhasır yetkisi altında olduğunu belirten açık hükmü ışığında gereksiz görülmesidir.⁴⁰⁰

Açık denizlere ilişkin düzenlemeler, örf-adet kuralı niteliğindedir. Yukarıda da açıkladığımız üzere açık denizlerin hukuki rejimi ile ilgili en temel ilke, açık denizlerin egemenlik tesis edilemeyen bölge olmasıdır. İnsanlığın ortak mirası (*common heritage of mankind*) olarak kabul edilmektedir.⁴⁰¹

İlgili maddelerden, açık denizlerde ve üzerindeki hava sahasında herhangi bir devletin egemenliğinin söz konusu olamayacağı ve dolayısıyla devletlerin yetki alanı dışında olduğu sonucu çıkmaktadır.⁴⁰²

³⁹⁸BMDHS madde 87

³⁹⁹BMDHS madde 89

⁴⁰⁰Akinfolarin, 2018, **a.g.k.**, s.32

⁴⁰¹Aksar, 2017c, **a.g.k.**, s.74

⁴⁰²Akinfolarin, 2018, **a.g.k.**, s.32-33

3.4.4.Münhasır ekonomik bölge

MEB, uluslararası hukukun ilerici gelişiminin somut bir sonucu olan BMDHS'nin önemli yeniliklerinden biridir ve sui generis hukuk rejimi olarak nitelendirilir.⁴⁰³ MEB, kıyı devletlerinin egemenlik iddiaları ile açık deniz özgürlüklerini korumaya çalışan devletlerin çıkarları arasında bir denge kurmaya çalışmıştır.⁴⁰⁴ Hiç şüphe yok ki bu dengeleme eylemi, bugün itibarıyla neden MEB ile ilgili olarak farklı yorumların ortaya çıktığını kısmen açıklamaktadır.⁴⁰⁵

BMDHS'nin önemli yeniliklerinden biri olan MEB, nevi şahsına münhasır bir hukuk rejimi olarak nitelendirilmektedir.⁴⁰⁶ Açık deniz özel rejimlerinden (bitişik bölge, kıta sahanlığı, MEB) biridir. Esas hattan yani kıyıdan itibaren 200 mil genişlikteki alanı kapsamaktadır. Kıyı devleti MEB'e kendiliğinden sahip değildir. Dolayısıyla bu bölge üzerinde uluslararası hukukun tanıdığı yetkilere sahip olabilmesi için kıyı devletinin MEB ilan etmesi şarttır.⁴⁰⁷

MEB, kıyı devletine esas hattan itibaren 200 mil deniz alanında kalan su tabakası ile deniz yatağı ve onun toprak altında münhasır ekonomik haklar ve yetkiler tanımlanmaktadır.⁴⁰⁸

İlgili sözleşmede şu şekilde tanımlanmaktadır:

*"Münhasır Ekonomik Bölge karasularının ötesinde ve bu sulara bitişik bir bölge olup işbu Kısımda belirlenen özel hukuki rejime tabidir; ve rejim gereği sahil devletinin hakları ve yetkileri ile diğer devletlerin hakları ve serbestlikleri işbu Sözleşmenin ilgili maddeleriyle düzenlenmiştir."*⁴⁰⁹

BMDHS, kıyı devletinin MEB'inde bir bölümü ekonomik diğer bölümü yasama ve yargılama yetkilerini içeren egemenlik haklarını düzenlemektedir. Sözleşmenin 56'ncı

⁴⁰³Beckman ve Davenport, 2012, **a.g.k.**, s.6.

⁴⁰⁴Papp, 2015, **a.g.k.**, s.43

⁴⁰⁵MEB üzerindeki hava sahasıyla ilgili tartışmalı konulardan biri, bu bölgelerdeki askeri faaliyetlerin izin verilebilirliğidir (örn.Askeri tatbikatlar). ABD'nin uzun süredir devam eden konumu, askeri faaliyetlerin yürütülmesi de dahil olmak üzere açık deniz özgürlüklerinin bütünüyle MEB'de ve bitişik hava sahasında geçerli olmasıydı. Karşıt Çin yorumuna göre, MEB rejimi daha kısıtlayıcıdır, bu da MEB'deki askeri faaliyetlerin kıyı devleti tarafından yasaklanabileceği anlamına gelir. Bkz. ABD tutumu: Commander's Handbook on the Law of Naval Operations. §2-9, 2-10. Çin tutumu: R. Xiaofeng ve C. C. Xizhong (2005). A Chinese Perspective. Marine Policy, 29(1), 2005, s.142. <https://www.navedu.navy.mil/stg/databases/story/data/Situation-sea/freedom-navigate/A%20Chinese%20Perspective%20military%20in%20EEZ.pdf> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

⁴⁰⁶Aksar, 2017c, **a.g.k.**, s.53-54

⁴⁰⁷Kuran, 2022, **a.g.k.**, s.274

⁴⁰⁸Kuran, 2022, **a.g.k.**, s.271

⁴⁰⁹BMDHS madde 55

maddesi kıyı devletlerinin MEB'leri içindeki özel haklarını, yetkisini ve yükümlülüklerini düzenlemektedir. Bu haklar üç ana kategoriye ayrılmıştır:

“1- Münhasır ekonomik bölgede sahilدار devletin aşağıdaki hak, yetki ve yükümlülükleri vardır:

a) Deniz yatağı üzerindeki sulara, deniz yataklarında ve bunların toprak altında canlı ve cansız doğal kaynaklarını araştırılması, işletilmesi muhafazası ve yönetimi konuları ile; aynı şekilde sudan, akıntılardan ve rüzgarlardan enerji üretimi gibi, bölgenin ekonomik amaçlarla araştırılmasına ve işletilmesine yönelik diğer faaliyetlere ilişkin egemen haklar:

b) İşbu Sözleşmenin ilgili hükümlerine uygun olarak;

i) suni adalar, tesisler ve yapılar kurma ve bunları kullanma;

ii) denize ilişkin bilimsel araştırma yapma;

iii) deniz çevresinin korunması ve muhafazası; konularına ilişkin yetki;

c) İşbu sözleşmede öngörülen diğer hak ve yükümlülükler.

2- Münhasır ekonomik bölgede sahilدار devlet, işbu Sözleşme uyarınca haklarını kullanırken ve yükümlülüklerini yerine getirirken, diğer devletlerin haklarını ve yükümlülüklerini gerektiği şekilde göz önünde bulunduracak ve işbu Sözleşme hükümleriyle bağdaşacak biçimde hareket edecektir.”⁴¹⁰

56'ncı maddede uçak ve hava trafiğinden bahsedilmediği gibi, 56'ncı madde metninde güvenlik veya ulusal güvenlik kelimesi yer almamaktadır. Bu maddenin, bir kıyı devletinin kıyı dışı devletler tarafından saygı duyulacak en belirgin haklarını tanımlaması nedeniyle, açık uçlu bir şekilde değil, dar bir şekilde yorumlanması gerekmektedir. Bu nedenle, kıyı devletinin MEB üzerinde hava sahasında herhangi bir yetki kullanması durumunda, bu yetki 56'ncı maddede belirtilen faaliyetlere dayanacaktır. Bu tür faaliyetler, söz konusu bölgenin ekonomik olarak sömürülmesini veya böyle bir bölgede yapay adaların ve yapıların kurulmasını ve kullanılmasını veya bölgenin araştırılmasını ve çevrenin korunmasını içerir. ADIZ kuralları bu kategorilerin hiçbirine girmez.⁴¹¹

Sözleşme'nin 60'ıncı maddesi ayrıca kıyı devletlerine aşağıdakilerin inşası, işletilmesi ve kullanılması konusunda münhasır hak verir:

“1- Münhasır ekonomik bölgede, sahilدار devleti:

a) Sun'i adalar;

b) 56. Maddede öngörülen amaçlar veya diğer ekonomik amaçlarla tesis ve yapılar;

⁴¹⁰BMDHS madde 56

⁴¹¹Papp, 2015, **a.g.k.**, s.45

c) Bölgede sahildevletinin haklarını kullanmasını engelleyebilecek tesis ve yapıların inşaa etmek ve bunların inşaaasına, işletilmesine ve kullanılmasına izin vermek ve inşaaasını, işletilmesini ve kullanılmasını düzenlemek konularında münhasır hakka sahip olacaktır.”⁴¹²

Kıyı devletlerinin münhasır hakları ve yetkisi yapay adaların, tesislerin ve yapıların kurulması ve kullanılması, deniz bilimsel araştırmaları ve deniz çevresinin korunması ve düzenlenmesi hususlarında olduğu anlaşılmaktadır.⁴¹³ Sözleşmenin 56’ncı ve 60’ıncı maddelerinin hiçbir yerinde uçak ve hava trafiğinden bahsedilmediği gibi güvenlik veya ulusal güvenlik kelimesi de geçmemektedir. Bu sebeple ADIZ kuralları yukarıda belirtilen kategorilerin hiçbirine girmez.⁴¹⁴

Sözleşmenin 58’inci maddesi konu bakımından önemlidir. Zira kıyı devletinin hak ve yetkileri yanında diğer devletlerin de MEB’de birtakım hak ve yükümlülükleri bulunduğunu şu şekilde ifade etmektedir:⁴¹⁵

“Münhasır ekonomik bölgede, sahili bulunsun veya bulunmasın, bütün devletler, işbu sözleşmenin ilgili hükümlerinde öngörülen şartlar içerisinde, 87. Maddede söz konusu olan seyrüsefer serbestliği ile uçuş serbestliğinden ve denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme serbestliğinden; keza, bu serbestliklerin kullanımına ilişkin olarak, özellikle gemilerin, uçakların ve denizaltı kabloları ve petrol borularının işletilmesinde, denizin uluslararası diğer yasal amaçlarla kullanılması serbestliğinden işbu Sözleşmenin diğer hükümleri ile bağdaşır bir şekilde yararlanırlar.”⁴¹⁶

İlgili hüküm, MEB konusunda tüm devletlere tanınan ayrıcalıkları düzenlemektedir. Ayrıca hüküm dolaylı olarak, 87’nci madde aracılığıyla, açık denizler ile MEB’ler arasında bir bağlantı oluşturmaktadır.⁴¹⁷ 87’nci maddede garanti altına alınan uçuş ve seyrüsefer özgürlüğü doğal olarak MEB’ler içinde geçerli olacaktır.⁴¹⁸

MEB’de geçerli olan uçuş özgürlüğünün BMDHS’nin 58’inci maddesinde onaylanması, ADIZ’ler için önemlidir. Çünkü çoğu durumda ADIZ kurallarının uygulanması, açık denizlere ve MEB’e uzanmaktadır.⁴¹⁹ Kıyı devleti, diğer devletlerin uçaklarının uçuş özgürlüğünü kısıtlayan yasa ve yönetmelikleri kabul etme yetkisine sahip değildir.⁴²⁰

⁴¹²BMDHS madde 60

⁴¹³Kuran, 2022, **a.g.k.**, s.277

⁴¹⁴Papp, 2015, **a.g.k.**, s.44

⁴¹⁵Aksar, 2017c, **a.g.k.**, s.55

⁴¹⁶BMDHS madde 58(1)

⁴¹⁷BMDHS madde 87

⁴¹⁸Papp, 2015, **a.g.k.**, s.44

⁴¹⁹Papp, 2015, **a.g.k.**, s.44

⁴²⁰ICAO Study on Chicago Convention and UNCLOS, 1987, s. 255-256, para. 11.8 ve 11.12

Kıyı devletinin ekonomik haklarıyla bağlantılı olmadıkları için MEB üzerindeki hava sahasında kıyı devletinin yetkisi, operasyonel kuralları (örneğin uçuşa elverişlilik, ekipman, mürettebatın eğitimi vb.) kapsamaz.⁴²¹ Açık denizlerin üzerindeki uçuşlara benzer şekilde, uçağın tescil devleti (yarı ülkesel yetkisi) tarafından kabul edilen düzenleyici kurallar, MEB üzerinden uçan bu tür uçaklar için geçerlidir. Buna göre, ICAO Konseyi tarafından Chicago Konvansiyonu'nun 12'nci maddesi uyarınca kabul edilen Ek 2 (hava kuralları), MEB üzerindeki hava sahası için de geçerlidir.⁴²²

Çinli yetkililer ve analistler yıllardır, Çin'in MEB üzerindeki uluslararası hava sahasında yabancı askeri faaliyetlere izin verilmediğini savunmaktadırlar.⁴²³ 2005 yılında, Çin Uluslararası ve Stratejik Araştırmalar Enstitüsü'nden analistler, keşif gibi kıyı devletine yönelik havadan askeri faaliyetlere MEB'de uçuş özgürlüğü verilmediğini, çünkü bu tür faaliyetlerin kuvvet kullanımı veya tehdit olarak kabul edilebileceğini ve kıyıların ulusal güvenlik çıkarlarını ihlal ettiğini ileri sürmüşlerdir.⁴²⁴ Çinli yetkililere göre denizin uluslararası hukuka uygun diğer kullanımları, başka bir devletin MEB'inde askeri faaliyetlerde bulunma özgürlüğünü içermez. MEB rejimi açısından ya da kıyı devletinin kendi ulusal güvenlik çıkarlarını koruma hakkından bakıldığında, kıyı devletleri, yabancı askeri gemilerin ve uçakların MEB'deki faaliyetlerini kısıtlama ve hatta yasaklama hakkına sahiptir.⁴²⁵

Pedrozo, Çin'in MEB'deki açık deniz özgürlüklerini kısıtlamayı destekleyen argümanına itiraz ederek, BMDHS'nin yabancı donanmaların bir kıyı devletinin karasuları içinde askeri istihbarat toplama faaliyetleri yürütmesini açıkça yasakladığını, ancak MEB'deki veya açık denizlerdeki bu tür faaliyetleri açıkça yasaklamadığını belirtmektedir.⁴²⁶

İlgili uluslararası örf ve âdet hukuku ile BMDHS kuralları bir bütün olarak değerlendirildiğinde bütün devletlerin, kıyı devletinin MEB içerisindeki hak ve yetkilerini ihlal etmemek ve BMDHS'nin 58'inci ve 301'inci maddelerinde yer verilen

⁴²¹K. Hailbronner (1983b). The legal regime of the airspace above the exclusive economic zone. *Air and Space Law*, 8(1), s.36.

⁴²²Papp, 2015, **a.g.k.**, s.44-45

⁴²³Su, 2015a, **a.g.k.**, s. 290

⁴²⁴Xiaofeng ve Xizhong, 2005, **a.g.k.**, s.142

⁴²⁵Xiaofeng ve Xizhong, 2005, **a.g.k.**, s.142

⁴²⁶R. Pedrozo (2014a). The bull in the China shop: Raising tension in the Asia-Pacific Region, *International Law Studies*, 90(1), s.83. <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1049&context=ils> (Erişim tarihi: 01.07.2024)

genel sınırlamalara uygun olmak kaidesiyle, eğitim amaçlı tatbikat icra etme, keşif ve stratejik bilgi toplama ya da yeni silah sistemleri deneme gibi farklı amaçlar için askeri faaliyette bulunma hakkı olduğunu söylenilebilir.⁴²⁷

Çin, MEB bünyesinde yabancı askeri faaliyeti düzenleme hakkını talep eden tek devlet değildir. ABD'ye göre, Bangladeş, Brezilya, Kamboçya, Hindistan, İran, Myanmar, Kuzey Kore, Pakistan, Sri Lanka, Tayland ve Vietnam dahil olmak üzere diğer 26 devletin de kıyıdan 12 deniz milinin ötesinde yabancı donanmalar tarafından açık deniz özgürlüklerinin kullanılmasını sınırlandıracak uluslararası andlaşmalarla tutarsız kısıtlamaları mevcuttur.⁴²⁸

Ayrıca belirtmemizde fayda var; şu anda kıyı devletlerinin MEB'leri, dünya okyanuslarının yaklaşık %36'sını kapsamaktadır. Yukarıda yer verdiğimiz hükümlerin özünde, egemen devletlerin uluslararası alanlarda barışçıl bir şekilde hareket etme özgürlüğü olduğu belirtilmektedir. Küresel ortak alanlarda -sular ve hava sahasında- serbestçe hareket etmek, uluslararası ticareti destekleyen önemli bir faaliyettir. Uluslararası deniz alanlarının kontrolüne ilişkin sözleşmenin, devletlere tanıdığı haklardan daha geniş iddialar, seyrüsefer serbestisi ilkesini ihlal eder ve küresel ekonomik düzenin gücünü zayıflatır.⁴²⁹

3.5.ADIZ'de Egemenlik ve Devletlerin Yetkisi

ADIZ eleştirileri arasında en kritik olanı, ADIZ'in, devlet egemenliğini uluslararası hava sahasına doğru olacak şekilde genişletmesi ve uçuş özgürlüğünü ihlal etmesidir.⁴³⁰ ADIZ, uluslararası hukuka göre yasaklanmamıştır, ancak uluslararası hukukun belirlenmiş ilke ve kurallarına uygun olmalıdır. Özellikle bir ADIZ, diğer devletlerin egemenliğini ihlal etmemeli veya uluslararası hava sahasında uçuş ve seyrüsefer özgürlüğünü baltalamamalıdır.⁴³¹

Sivil havacılıkla ilgili olarak, Chicago Konvansiyonu'nun 12'nci maddesinde açıkça belirtildiği üzere uluslararası hava sahasında, konvansiyon tarafından belirlenen

⁴²⁷Topsoy, 2012, **a.g.k.**, s.256

⁴²⁸R. O' Rourke (2012). Maritime Territorial and Exclusive Economic Zone (EEZ) Disputes Involving China: Issues for Congress. *Congressional Research Service*, s. 11. <https://www.hsdl.org/?view&did=811054> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

⁴²⁹Dutton, 2009, **a.g.k.**, s.708

⁴³⁰Lee, 2018b, **a.g.k.**, s.14

⁴³¹Farooqui vd., 2022, **a.g.k.**, s.283

kurallar uygulanmalıdır.⁴³² Sivil havacılıkla ilgili iki kural son derece önemlidir. İlki, açık denizler üzerindeki hava sahası için hiçbir devlet, sivil havacılık kurallarını tek taraflı olarak belirleyemez.⁴³³ Chicago konvansiyonu, açık denizlerdeki hava sahasında seyir kurallarının belirlenmesi ve değiştirilmesinin, uluslararası düzenlemenin münhasır alanı olduğunu belirtir ve devletlerin açık denizlerde etkili olan düzenlemeler yapmasını engeller.⁴³⁴ İkincisi, Chicago Konvansiyonu'na göre ICAO tarafından önceden tahsis edilen her Uçuş Bilgi Bölgesinde (FIR), hava trafik hizmetleri, belirlenmiş otoriteler tarafından sağlanır.⁴³⁵

Chicago Konvansiyonu tarafından düzenlenen sivil havacılık konularının dışında, BMDHS'de yer alan uçuş özgürlüğü dahil olmak üzere açık denizlerdeki özgürlükler, uluslararası hava sahasında geçerlidir.⁴³⁶ Bu uçuş özgürlüğü, açık denizlerde herhangi bir kısıtlamaya tabi değildir ve BMDHS tarafından belirlenen kıta sahanlığı rejimi veya MEB rejimi tarafından tehlikeye atılmaz.⁴³⁷ Açık denizlerdeki uçuş özgürlüğü ile kıyı devletlerinin MEB'lerindeki uçuş özgürlüğü arasındaki tek fark, diğer devletler kıyı devletlerinin MEB'lerinde özgürlüklerini kullanırken, BMDHS'ye uygun olarak, kıyı devletlerinin haklarını ihlal etmemelidir ve kıyı devletlerine saygı göstermelidir.⁴³⁸ Başka bir deyişle, BMDHS'nin 56'ncı maddesi uyarınca kıyı devletlerinin haklarına zarar verecek şekilde uçuş özgürlüğü gerçekleştirilmiş olsaydı, MEB üzerindeki hava sahasında uygulanan kurallar farklı olurdu. Bununla birlikte, hiçbir şey MEB üzerindeki hava sahasındaki kuralların kıyı devletlerinin egemenliğine dayandığını öne sürmemektedir.⁴³⁹ Zira BMDHS bunu açıkça yasaklamaktadır.⁴⁴⁰

Uluslararası hava sahasının ötesine uzanan ADIZ'lerde, devletin egemenlik ve yetkiye sahibi olmadığı göz önüne alındığında bu bölgeden transit geçen uçakların, ADIZ oluşturan devletin tanımlama prosedürlerine uymak zorunda olmadığı anlamına gelmektedir. Bu noktada devletin egemenlik ve yetkisinin yalnızca ulusal hava sahasında olması sebebiyle ADIZ kurallarının ulusal hava sahasına girme niyeti olan uçaklara

⁴³²Chicago Konvansiyonu madde 12

⁴³³Lee, 2018b, **a.g.k.**, s.14

⁴³⁴Chicago konvansiyonu madde 12

⁴³⁵Lee, 2018b, **a.g.k.**, s.14

⁴³⁶BMDHS madde 87

⁴³⁷BMDHS madde 56, 58 ve 78

⁴³⁸BMDHS madde 56, 58 ve 59

⁴³⁹Lee, 2018b, **a.g.k.**, s.15

⁴⁴⁰BMDHS madde 89 ve 58

uygulanmasının önem arz ettiği sonucuna varabiliriz.⁴⁴¹ Devlet uygulamalarına baktığımızda ise uluslararası hukuki bir çerçevenin mevcut olmaması nedeniyle, devletlerin ADIZ'ler için belirlemiş olduğu kurallar, uçaklara çok farklı yükümlölükler getirmektedir. Lamont'a göre uçaklara getirilen yükümlölüklerin doğasındaki farklılık, ADIZ'lere iki farklı yaklaşımdan kaynaklanmaktadır.

ADIZ'leri, egemen topraklara yönelik hava saldırısını tespit etmek için tasarlanmış bir kendini savunma mekanizması olarak gören devletler, egemen hava sahasına girmeyi amaçlamayan uçaklara katı raporlama rejimleri getirmemektedir. Öte yandan, ADIZ'leri egemen hava sahasının bir uzantısı olarak gören devletler, raporlama yükümlölükleri konusunda daha geniş bir görüşe sahiptir, çünkü ADIZ'ler içindeki uçaklar üzerinde idari kontrol sağlamak ve ADIZ'leri hava sahası ve altındaki deniz toprakları üzerinde egemenlik iddialarını ilerletmek için kullanmak istemektedir.⁴⁴²

Ancak yapılan araştırmalar, çoğu uluslararası hava sahasına uzanan ADIZ'lerin, ulusal hava sahasına girme niyetinde olan uçaklar ile ulusal hava sahasına girme niyeti olmaksızın ADIZ'den geçiş yapmak isteyen uçaklar arasında ADIZ prosedürlerini uygulama hususunda hiçbir ayırım yapmadığını göstermektedir. Ulusal hava sahasında kurulan ADIZ'ler için ise böyle bir niyet ayırımı aranamayacaktır. Arjantin (Daimî ADIZ), Brezilya, Finlandiya, Libya, Peru, Polonya, Sri Lanka ve Türkiye ADIZ'leri için durum böyledir.⁴⁴³ Ancak ADIZ'leri uluslararası hava sahasına uzanan Arjantin (G-20 ADIZ), Avustralya, Bangladeş, Kanada, Çin, Tayvan, Hindistan, İran, Güney Kore, Tayland, Myanmar ve Pakistan ADIZ'leri içerisinde ulusal hava sahasına *girme niyetine bakmaksızın* tüm uçaklara ADIZ prosedürleri uygulanmaktadır. Kamuya açık bilgi eksikliği nedeniyle Küba, İzlanda, Endonezya, Panama ve Filipinler ADIZ'lerinde uçaklar arasında ayırım yapıp yapılmadığı belirsizdir. Kesin olan şu ki ulusal hava sahasına girme niyeti olan ve olmayan uçaklar arasında ayırım yapmaksızın bilgi talep ederek uçakları teşhis eden ADIZ uygulamaları çoğunluktadır.⁴⁴⁴

ADIZ uygulamasının amacı, uçağın konumu ve teşhisine ilişkin sivil hava araçlarından bilgi talep ederek havadan gelebilecek olan potansiyel tehditlerin erken

⁴⁴¹Akinfolarin, 2018, **a.g.k.**, s.36

⁴⁴²Lamont, 2014, **a.g.k.**, s.191

⁴⁴³Su, 2019b, **a.g.k.**, s.820-821

⁴⁴⁴Su, 2019b, **a.g.k.**, s.820-821

tespit edilmesine olanak sağlamak ve devletlerin ulusal güvenlik çıkarlarını korumaktır.⁴⁴⁵ Başka bir deyişle ADIZ'in amacı, ulusal güvenliği sağlamak için bir tampon bölgesi oluşturmak ise, bu ADIZ muhtemelen tartışmasız kalacaktır. Gerçekten de ulusal güvenliği korumak, bir devletin egemenliği içinde yer aldığından, ADIZ'nin güvenlik odaklı amacı uluslararası hukuk açısından çok tartışmalı değildir.⁴⁴⁶ Ancak hava saldırısı herhangi bir yönden (hem karadan hem de sudan) gelebilir, bu nedenle, diğer devletlerin egemenliği altındaki kara alanları için de böyle bir tanımlama alanına eşit bir zorunluluk görünmektedir. İç kesimdeki İsviçre'nin, suyla çevrili Avustralya'dan daha az bir hakka sahip olduğunu söyleyemeyiz.⁴⁴⁷ Komşularıyla nükleer olmayan hava savaşından endişe duyan devletler için bile, en büyük tehlike genellikle komşularıyla olan kara sınırlarında yatmaktadır. Ancak dışı doğru ADIZ oluşturmak komşu devletin toprak egemenliğine uzanacağından imkansızdır. Aslında birçok devlet, iç ADIZ'in kendi sınırlarında sona ermesini ve komşularıyla kısmi bir tampon oluşturmasını benimsemiştir.⁴⁴⁸ Diğer yandan, bir ADIZ kurmanın amacı, devletin yargı alanını genişletmekse, böyle bir ADIZ'in yasallığı baştan itibaren ciddi şekilde sorgulanacaktır. Bu amacın neden dikkatle izlenmesi gerektiği, güvenlik çıkarlarının genişletilmesinin, diğer egemenlik unsurlarının genişletilmesi için örnek teşkil edebileceği gerçeğidir.⁴⁴⁹

Hiçbir hava aracı ulusal hava sahasına girme niyetinde değilse, herhangi bir raporlama yükümlülüğünü yerine getirmesine gerek kalmamaktadır.⁴⁵⁰ Uluslararası hukuk, deniz sınırlarının ötesindeki hava trafiğini kontrol etmeye yönelik devletlerin tek taraflı girişimlerini yasaklamaktadır. Bu yasak, uluslararası düzenlemenin münhasır bir alan olduğunu belirten Chicago Konvansiyonu'na dayanır.⁴⁵¹ Ancak şu da bir gerçektir ki; önceden tanımlanmadan, yaklaşan uçağın ulusal hava sahasına girip girmeyeceği veya sadece ADIZ'den geçme niyetinde olup olmadığı tespit edilemez. Tanımlanan uçakların çoğunun ADIZ'den sadece geçme niyetinde olduğu ortaya çıkmıştır.⁴⁵²

⁴⁴⁵Pillay, 2015, **a.g.k.**, s.11

⁴⁴⁶Lee, 2018b, **a.g.k.**, s.13

⁴⁴⁷Calkins, 1957, **a.g.k.**, s.374

⁴⁴⁸Cuadra, 1977, **a.g.k.**, s.496-497

⁴⁴⁹Lee, 2018b, **a.g.k.**, s.13

⁴⁵⁰Pillay, 2015, **a.g.k.**, s.30

⁴⁵¹Cuadra, 1977, **a.g.k.**, s.499

⁴⁵²Su, 2019b, **a.g.k.**, s.825

Ulusal hava sahasına girmek için önceden tanımlama gerekliliği, uçakların başka bir devletin toprakları üzerinde uçmaması veya orada iniş yapmaması kuralı ile haklı gösterilebilir. Ancak, transit uçaklar için aynı şey söylenemez. Gönüllü tanımlama önlemlerinin uygulanması, yani bir uçuş planının ve pozisyon raporlarının sunulması hafif bir yük gerektirir. Uyumsuzluk, yükün fazlalığından değil, açık denizler üzerinde devletlerin yetkilerinin olmayışından kaynaklanmaktadır. Pasif tanımlama ise daha az yük gerektirir. Tespit edilen uçak tarafından herhangi bir işlem yapılmadan radar tespiti ve yakın görsel kontrol yapılabilirken, telsiz iletişimi yalnızca uçakta bulunan pilotlarla veya yerdeki kişilerle yapılan diyalogları içerir.⁴⁵³

Sonuç olarak çoğunlukla ADIZ'ler ulusal hava sahasından uluslararası hava sahasına doğru genişler ve uluslararası hava sahasının bir kısmını kapsar.⁴⁵⁴ Devletlerin uluslararası hava sahasında transit uçuş yapan ve ulusal hava sahasına girme niyeti olmayan uçaklara gönüllü ADIZ prosedürünü uygulaması uçuş özgürlüğünün ihlali anlamına gelebilir. Yine de ADIZ'lerin uluslararası hukuka göre uçuş özgürlüğünü ihlal etmediği tekrar tekrar tartışılmaktadır.⁴⁵⁵ Bu iddia, muhtemelen uluslararası deniz hukukunun ADIZ'in kurulmasını yasaklamadığını göstermeye hizmet etmektedir. Başka bir deyişle, bu argümana göre ADIZ, yasaklayıcı bir uluslararası hukuk kuralının yokluğunda yasalıdır.⁴⁵⁶

3.5.1.Uçuş özgürlüğünün ihlali bağlamında ABD ve Çin ADIZ uygulaması

Çin'in de onayladığı BMDHS, üç kıyı alanında MEB uygulaması kapsamında Çin'in sınırlı olarak yetkisini genişletir. Ancak BMDHS, Çin'e hiçbir şekilde açık denizlerde seyrüsefere karışma hakkı vermez. Çin uluslararası hava sahasında ve sularında diğer devletlerin özgürlüklerini ve haklarını gözetmek zorundadır.⁴⁵⁷ Doğu Çin Denizi ADIZ'in, Çin'in egemen topraklarına yönelik bir hava saldırısı tehdidi nedeniyle gerekli olduğu yönünde kamuoyuna açıklanan gerekçeye rağmen, ADIZ'in ilan edildiği coğrafi bölge, yani Tayvan Boğazı değil, Doğu Çin Denizi'dir. Dolayısıyla Doğu Çin Denizi ADIZ'inin birincil işlevinin Çin'in tartışmalı topraklar üzerindeki iddialarını

⁴⁵³Su, 2019, **a.g.k.**, s.826

⁴⁵⁴Bao, 2014, **a.g.k.**, s.5

⁴⁵⁵Statement of Chinese Defense Ministry Spokesman 2013.

⁴⁵⁶Papp, 2015, **a.g.k.**, s.45

⁴⁵⁷Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.192

desteklemek olduğu yönündeki görüşleri daha da güçlendirmektedir.⁴⁵⁸ Aslında, Dışışleri Bakanlığı Sözcüsü Qin Gang, 25 Kasım 2013'te düzenlediğı basın toplantısında ADIZ'in beyanını Çin'in Senkaku / Diaoyu Adaları üzerindeki toprak iddiasıyla açıkça ilişkilendirmiştir. Basın toplantısında, Diaoyu Adası ve ona bağılı adaların Çin'in doğasında var olan toprak olduğunu vurgulamıştır. Çin, Diaoyu adaları üzerindeki toprak egemenliğini savunmakta kararlı olduğunu ve Diaoyu adaları üzerindeki gerilimlerin tamamen Japonya'nın hatalı eylemlerinden kaynaklandığını ifade etmiştir.⁴⁵⁹

Doğu Çin Denizi ADIZ'inin ticari uçuşlara karşı uygulanma derecesi belirsizdir. Bazı basında çıkan haberlere göre Lao Havayolları'nın Kore Cumhuriyeti'nden Laos'a giden güzergahtaki QV916 sefer sayılı uçuşu, Çin'in ADIZ düzenlemelerine uymadığı gerekçesiyle geri çevrilmiştir. Ancak Çinli yetkililer, uçağın geri çevrilmesinin Çin'in ulusal hava sahası üzerinden izinsiz uçuş girişiminden kaynaklandığını, Çin ADIZ'ıyla ilgisiz olduğunu ileri sürerek reddetmiştir.⁴⁶⁰ Doğu Çin Denizi ADIZ'i uluslararası hava sahasını elde etmenin bir aracı olmamalıdır. Açık denizlerin bir kısmını Çin'in egemenliğine tabi tutma girişimi geçersizdir. ADIZ'lerin bu amaçla kullanılması uluslararası hukuku ihlal etmektedir.⁴⁶¹

ABD, ADIZ'leri egemen topraklarına yönelik tehditlere karşı erken uyarı sağlayan mekanizma olarak görmektedir. ABD, idari bir işlevi yerine getirmeye çalışmaz veya ihtilaflı bölgeler üzerindeki egemenlik iddialarını desteklemeye çalışmamaktadır.⁴⁶² Federal Yasa'nın 14'üncü başlık 99'uncu bölümünde, ABD ulusal hava sahasına giren, bu sahada işletilen ya da ABD ulusal hava sahası ve topraklarından ayrılan uçaklara ADIZ kurallarının yükletilebileceğı belirtilmiştir.⁴⁶³ Devlet uygulamaları başlığı altında açıkladığımız üzere ABD uygulamada, transit geçen uçaklardan da çoğu prosedürleri takip etmesini talep etmektedir. Ancak ABD, ADIZ kuralının ihlal edilmesi durumunda, uçak kendi hava sahasına girene kadar gerekli eyleme hazırlanmak için yeterli zamana sahip olacağı ve ABD ulusal hava sahasına girme niyeti yoksa uçağın ADIZ içindeki

⁴⁵⁸Lamont, 2014, **a.g.k.**, s.199-200

⁴⁵⁹Foreign Ministry Spokesperson Qin Gang's Regular Press Conference on November 25, 2013, Embassy of the People's Republic of China in the United States of America'dan aktaran Lamont, 2014, **a.g.k.**, s.200

⁴⁶⁰M. Pilger (2016). ADIZ update: enforcement in the East China Sea, prospects for the South China Sea, and implications for the United States. *U.S.-China Economic and Security Review Commission*, s. 4-5. https://www.uscc.gov/sites/default/files/Research/ADIZ%20Update_0.pdf (Erişim tarihi:30.06.2024)

⁴⁶¹Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.192

⁴⁶²Lamont, 2014, **a.g.k.**, s.198

⁴⁶³"into, within, or out of the United States through an Air Defense Zone" bkz. C.F.R. Title 14 § 99.1

uçuşunun tamamen göz ardı edileceği görüşündedir.⁴⁶⁴ Rus askeri uçakları, ABD ADIZ'lerinde uçmaktadır ancak genellikle ABD tarafından bunlara müdahale edilmezler.⁴⁶⁵ Dolayısıyla ABD uygulamasının, uluslararası hava sahasında uçuş özgürlüğüne ilişkin olarak uluslararası hukukun sınırları dahilinde olduğu söylenilebilir.⁴⁶⁶

ADIZ prosedürlerinde ulusal hava sahasına girme niyeti olmayan uçakları kimlik teşhisinden muaf kılan ABD ve Japonya bile pratikte transit geçiş yapan askeri uçakları pasif olarak tanımlamaktadır. Geçiş yapan askeri uçaklara, tanımlama kuralları uyguladığını iddia eden devletler bile uçuş planı sunma veya konumlarını bildirme vasıtasıyla kendilerini gönüllü olarak tanımlamayı reddeden uçakları, radar tespiti, telsiz iletişimi veya yakın görsel kontrol araçlarıyla pasif olarak tanımlamaktadır.⁴⁶⁷

ADIZ, ulusal ve uluslararası hava sahasında uçan uçakların operatörleri ve / veya pilotları için geçerli bir dizi kural olan, devletin egemenlik alanı dışında uygulanan bir devlet yetkisidir.⁴⁶⁸ Chicago Konvansiyonu'nun 12'nci maddesi açıkça, bir devletin hava kurallarını formüle etme ve uygulama yetkisinin yalnızca kendi ülkesi ve kendisine kayıtlı uçaklarıyla sınırlı olduğunu göstermektedir. Açık denizlerde seyrüsefer için hava kuralları, ICAO tarafından 37'nci maddesi ile okunan Chicago Konvansiyonu kapsamında belirlenecektir. Bu nedenle, bir devletin ADIZ'leri açık denizlerin üzerindeki hava sahasında kurma yetkisi, Chicago Konvansiyonu kapsamındaki temelinden yoksundur.⁴⁶⁹ Kıyı devletinin açık denizlere kıyasla MEB'de daha geniş bir hak kümesine sahip olmasına rağmen, BMDHS görünüşe göre ne bitişik bölgede ne de MEB'de kıyı devletinin güvenlik çıkarlarını egemen bir hak olarak ya da (yasama ve yürütme) yetkisi için gerekçe olarak tanımamaktadır.⁴⁷⁰ Dolayısıyla ADIZ'lerin yasal dayanağı deniz hukuku ve Chicago Konvansiyonu'nda yer almamaktadır.

⁴⁶⁴Akinfolarin, 2018, **a.g.k.**, s.35

⁴⁶⁵Su, 2019, **a.g.k.**, s.823

⁴⁶⁶Akinfolarin, 2018, **a.g.k.**, s.35

⁴⁶⁷Su, 2019b, **a.g.k.**, s.832-833

⁴⁶⁸Papp, 2015, **a.g.k.**, s.52

⁴⁶⁹Farooqui vd., 2022, **a.g.k.**, s.278

⁴⁷⁰Papp, 2015, **a.g.k.**, s.45

4.ADIZ BAĞLAMINDA KUVVET KULLANMA YASAĞI

Çin Millî Savunma Bakanlığı sözcüsü tarafından yapılan ilk açıklamada, ADIZ prosedürlerine uyum göstermeyen uçaklara müdahale edeceğine şu ifadelerle yer verilmiştir.

*“...Doğu Çin Denizi Hava Savunma Tanımlama Alanında uçan uçaklar, Doğu Çin Denizi Hava Savunma Tanımlama Alanı idari organının veya organ tarafından yetkilendirilen birimin talimatlarına uymalıdır. Çin silahlı kuvvetleri, teşhiste iş birliği yapmayan veya talimatları uymayı reddeden hava araçlarına yanıt olarak savunma amaçlı acil durum önlemleri alacaktır.”*⁴⁷¹

Yukarıdaki açıklamadan, meşru müdafaa hakkına dayanarak, ADIZ prosedürlerine uyum sağlamayan uçaklara karşı ÇSK’nın, savunma amaçlı önlem alma yetkisi olduğu iddiası yer almaktadır. Bu açıklama, ihtimal ne kadar küçük olursa olsun, gönüllü olarak kimlik teşhisinde bulunmayan yabancı uçakların ÇSK tarafından müdahale edilme olasılığına açık kapı bırakmaktadır.⁴⁷²

Bir devlet, oluşturmuş olduğu ADIZ prosedürlerine, uçakların uyum göstermemesi durumunda meşru müdafaa kapsamında askeri gücünü kullanabilir mi? Bu bölümde, ADIZ’lerde meşru müdafaa kapsamında askeri kuvvet kullanılmasının uluslararası hukuktaki yasallığını açıklamaya çalışacağız.

4.1.Uluslararası Hukukta Kuvvet Kullanma Yasağı

Uluslararası normlar ile genel bir yasak haline gelen kuvvet kullanımı⁴⁷³ 1928’e kadar devletlerin egemenliğinin doğal bir bileşeniydi. 1928 tarihli Kellogg-Briand Paktı, kuvvet kullanımını yasaklayan ve bunu uluslararası ilişkilerde bir ilke haline getiren ilk andlaşma olmuştur. Daha sonra bu kural BM Andlaşması’nda yerini almış olup UAD tarafından da desteklenmiştir.⁴⁷⁴

⁴⁷¹(http-1)

⁴⁷²Pillay, 2015, a.g.k., s.33

⁴⁷³BM Andlaşması madde 2(4)

⁴⁷⁴M. A. Luca (2012). Using the air force against civil aircraft from air terrorism to self-defense. *ASPJ Africa&Francophonie*, 3(3), s.46. https://www.strausscenter.org/wp-content/uploads/2012_3_e.pdf (Erişim tarihi: 30.06.2024)

BM Andlaşması'nın 2'nci maddesinin 4'üncü fıkrası, uluslararası ilişkilerde kuvvet kullanılmasını ve kuvvet kullanma tehdidinde bulunulmasını açıkça yasaklayan önemli bir hükme yer vermektedir.⁴⁷⁵

*“Teşkilatın üyeleri, milletlerarası münasebetlerinde gerek herhangi bir başka devletin toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı, gerekse Birleşmiş Milletlerin amaçları ile telif edilemeyecek herhangi bir surette, tehdide veya kuvvet kullanılmasına başvurmadan kaçınırlar.”*⁴⁷⁶

BM Andlaşması'nın 2'nci maddesi 3'üncü fıkrasında ise “Tüm üyeler, uluslararası nitelikteki uyuşmazlıklarını uluslararası barış ve güvenliği ve adaleti tehlikeye düşürmeyecek biçimde, barışçıl yollarla çözerler.”⁴⁷⁷ hükmüne yer verilerek uyuşmazlıkların barışçıl bir biçimde çözülmesi gerektiği vurgulanmıştır.⁴⁷⁸

Günümüzde, BM Andlaşması'nın 2'nci maddesinde yer alan kuvvet kullanma yasağı, uluslararası örf ve âdet hukukunun bütünleyici bir parçası haline gelmiştir. Böylece, söz konusu yasak, BM üyesi olsun ya da olmasın bütün devletleri bağlamaktadır. Günümüzde, devlet uygulamalarının çoğunluğu uluslararası ilişkilerde kuvvet kullanma yasağının sadece bir andlaşma ve uluslararası örfi hukuk kuralı olarak değil aynı zamanda aksine bir düzenlemeye izin vermeyen bir *jus cogens* kural olarak kabul edildiğini göstermektedir.⁴⁷⁹

4.2.Chicago Konvansiyonu Kapsamında Kuvvet Kullanma Yasağı

Chicago Konvansiyonu, ADIZ'leri açık bir şekilde düzenlememektedir. Ancak Chicago Konvansiyonu mükerrer madde 3 ve Ek 2'de, sivil hava araçlarına müdahale edilmesine ilişkin bilgiler yer almaktadır. Chicago Konvansiyonu ve ekleri sivil hava araçlarına müdahalenin sınırlarını çizmektedir.⁴⁸⁰ Bunların yanı sıra Chicago Konvansiyonu, devletlerin egemenliğinin de ihlal edilmemesini temin etmektedir.⁴⁸¹

⁴⁷⁵S. Dönmez (2017). Kuvvet Kullanma Kapsamında Ön Alıcı ve Önleyici Saldırı Kavramları. *Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(3), s.9. https://www.ibaness.org/bnejss/2017_03_03/02_Donmez.pdf (Erişim tarihi: 30.06.2024)

⁴⁷⁶BM Andlaşması madde 2/4

⁴⁷⁷BM Andlaşması madde 2/3

⁴⁷⁸U. C. Değdaş (2018). Uluslararası hukukta önleyici meşru müdafaa hakkı. *Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 4(6), s.25 <https://dergipark.org.tr/tr/pub/andhd/issue/56737/792778> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

⁴⁷⁹H. Pazarcı (2007). *Uluslararası hukuk*. Ankara: Turhan Kitabevi, s.510

⁴⁸⁰Roach, 2012, **a.g.k.**, para. 8

⁴⁸¹Kaya, 2016, **a.g.k.**, s.188

1 Eylül 1983'te Kore uçağı, Sovyet hava sahasının askerî açıdan hassas bir alanına girdiğı için Sovyet jetleri tarafından düşürülmüştür. 300'e yakın insan hayatını kaybetmiştir.⁴⁸² Korea Airlines 007 uçuşunun düşürülmesinin ardından başka bir felaket yaşanmaması adına sivil uçakların izinsiz olarak başka bir devlet hava sahasına girmesi durumunda yürütülecek kurallar, 3 Mayıs 1984'te ICAO Genel Kurulu'nun 25. oturumunda (olağanüstü) kabul edilen değişiklik sonucu madde 3 bis ile düzenlenmiştir.⁴⁸³

Chicago Konvansiyonu'ndaki madde 3 bis b bendi bir devletin, yasa dışı hareket eden bir sivil uçağı karşı, uçağın bütünlüğünü tehlikeye atmamak şartıyla başka önlemler alabileceğini belirtir. Bu nedenle devletler, uçağı yok etmek için silah kullanamaz veya ateş açamaz, ancak güvenlik ihlalini durdurmaya yönelik başka herhangi bir önlemi yasal olarak kullanabilir.

*“Akit devletler, her devletin, egemenlik hakkının bir sonucu olarak ülkesi üzerinde izinsiz olarak uçan sivil bir uçağın belirlenmiş havaalanlarından birisine inmesini istemeye veya eğer uçağın bu Sözleşme'nin amaçlarına uymayan bir gaye için kullanıldığı konusunda makul sebepleri varsa, bu uçağı ihlaline son vermesi için başka talimatları vermeye de yetkili olduğunu kabul ederler. Akit devletler bu amaçla, özellikle bu maddenin (a) fıkrası olmak üzere, Sözleşmenin ilgili hükümleri dahil uluslararası hukuka ters düşmeyen her türlü yola başvurabilirler. Her akit devlet, sivil uçakların önlenmesine ilişkin yürürlükteki kurallarını yayınlamayı kabul eder.”*⁴⁸⁴

Chicago Konvansiyonu'nun 3'üncü maddesine ek olan kapsam, kuvvet kullanımının yasaklanması ilkesine bir istisna da içermektedir. Bu maddenin a bendi şu şekildedir:

*“Akit devletler, her devletin uçuş halindeki sivil uçaklara karşı silaha başvurulmasından kaçınılacağını ve önleme sırasında uçakta bulunan kişilerin hayatlarının ve uçağın güvenliğinin tehlikeye maruz bırakılmaması gerektiğini kabul ederler. Bu hüküm, devletlerin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi ile belirlenmiş olan haklarını ve görevlerini değiştirecek şekilde yorumlanamaz.”*⁴⁸⁵

Yukarıdaki hüküm BM Andlaşması'nın 51'inci maddesine atıfta bulunmaktadır ve silahlı saldırı durumunda devletlerin kendini savunma hakkını öngörmektedir. Bu hüküm, sivil uçakların, devletlerin toprak egemenliğini tamamen cezasız bir şekilde ihlal etmek veya Chicago Konvansiyonu'nun amaçlarına aykırı faaliyetlerde bulunmak için kuvvet

⁴⁸²Lee, 2014a, **a.g.k.**, s.280

⁴⁸³Roach, 2012, **a.g.k.**, para. 8; ICAO 25th Session of the Assembly (Extraordinary) Montreal, 24 April – 10 May 1984 bkz. https://www.icao.int/publications/Documents/9848_en.pdf (Erişim tarihi: 01.07.2024)

⁴⁸⁴Chicago Konvansiyonu 3 bis maddesi b bendi; Luca, 2012, **a.g.k.**, s.46

⁴⁸⁵Chicago Konvansiyonu 3 bis maddesi b bendi

kullanma yasağına dayanmasını önlemekle ilgilidir. Kendini savunmaya başvurmak, belirli bir silahlı saldırıyı varsaymaktır.⁴⁸⁶

Chicago Konvansiyonu EK 2’de müdahaleye ilişkin daha ayrıntılı bilgi yer almaktadır:

- a) Sivil hava araçlarına müdahale yalnızca son çare olarak gerçekleştirilecektir.
- b) Eğer müdahale edilecekse, müdahale uçağın kimliğinin belirlenmesi ile sınırlı olacaktır, uçağın planlanan rotasına geri dönüşü gerekmedikçe ulusal hava sahası sınırlarının ötesine yönlendirilecek, yasaklı, kısıtlı ya da tehlikeli alandan uzaklaştırmak için uçağa rehberlik edilecek ya da belirlenmiş bir havaalanına inişi için talimat verilecektir;
- c) Sivil hava araçlarına müdahale etme tatbikatı yapılmayacaktır;
- d) Telsiz bağlantısı kurulabildiği her durumda telsiz vasıtasıyla müdahale edilen uçağa seyir rehberliği ve ilgili bilgiler verilecektir; ve
- e) Üzerinde uçulan bölgede, müdahale edilen uçağın iniş yapmasının gerekli olması durumunda iniş için belirlenen havaalanı, ilgili uçak tipinin güvenli inişi için uygun olmalıdır.⁴⁸⁷

ICAO Konseyi’nin son çare olarak sivil uçağa müdahaleye ilişkin özel tavsiyesi, uçağının kimliğinin tespit edilmesi ve uçuşun güvenliğini sağlamak için gerekli seyrüsefer rehberliğinin sağlanması ile sınırlıdır. ICAO, havacılıkta güvenliğini arttırmak için sivil hava araçlarına müdahale prosedürlerini standartlaştırmayı teşvik etmektedir.⁴⁸⁸

İşbu konvansiyonun düzenlemiş olduğu müdahale önlemleri, bir devletin egemen hava sahasında faaliyet gösteren sivil uçaklara müdahaleye ilişkindir. Yani, Chicago konvansiyonu, egemen hava sahası dışında faaliyet gösteren sivil hava araçlarına müdahaleye ilişkin rehberlik sunmamaktadır. ICAO’nun standartlaştırma amacını göz önünde bulundurursak ulusal hava sahası dışında gerçekleşecek müdahalenin de bu koşullar altında olması gerekmektedir.⁴⁸⁹ Zira müdahale, uçuş kurallarını ihlal eden uçağın uluslararası hava sahasına kaçması durumunda sıcak takip hakkı da yaratabilir.

⁴⁸⁶Luca, 2012, **a.g.k.**, s.50-51

⁴⁸⁷Annex 2, Appendix 2 (Principles to be observed by States) 1.1.

⁴⁸⁸Akinflorin, 2018, **a.g.k.**, s.24

⁴⁸⁹Rinehart ve Elias, 2015, **a.g.k.**, s.6; Müdahale sırasında, uçuş kurallarını ihlal eden uçağın uluslararası hava sahasına geçiş yapması, sıcak takip hakkını yaratabilir. Luca, 2012, **a.g.k.**, s.50

Sadece o devletin uçağı takip yapabilir ve işlem, diğer bir devletin hava sahasındaki egemenliğini ihlal etmemelidir. Devlet, ihlal meydana geldiği anda takibi başlatmalı ve kesintisiz devam etmelidir. Chicago Konvansiyonu'nun 3'üncü maddesine ek olan kapsam, sivil havacılık tarafından sunulan amaçla uyumlu olduğu sürece, sivil uçağın korunmasının geçerli olduğunu belirtmektedir.⁴⁹⁰

24 Şubat 1996'da Küba Hava Kuvvetleri, Florida Boğazı'ndan karşıya geçmeye çalışan, Kübalı mültecilere arama ve yardım desteği sağlayan, Florida merkezli gönüllü kuruluş olan *Brother to the Rescue* tarafından yönetilen iki silahsız ABD sivil hava aracını vurmuştur. Güvenlik konseyi başkanı olarak ABD, Güvenlik Konseyi adına ICAO'dan soruşturma başlatması talebinde bulunmuştur ve sivil hava aracına karşı kuvvet kullanılmasını kınadığını içeren bir bildiri yayınlamıştır. ICAO; ABD ve Küba'nın katılımıyla hemen bir soruşturma başlatmıştır. ICAO, oluşturulan müdahale prosedürlerinin ve sivil hava araçlarına karşı müdahalenin son çare olması hususunun göz ardı edildiğini; kuvvet kullanmadan önce ulusal hava sahası ve yasaklanmış tehlikeli alanlardan uzaklaştırmak için rehberlik veya radyo iletişimi kurmak için bir girişimde bulunulmadığını tespit etmiştir.⁴⁹¹ Küba, vurulan uçağın kendi ulusal hava sahası içinde olduğunu iddia etmiştir.⁴⁹² Ancak ICAO Küba tarafından gerçekleştirilen müdahalenin, Küba karasularının dış sınırından ölçülerek Küba ulusal hava sahasından yaklaşık 10 mil uzaklıkta uluslararası hava sahasında meydana geldiğini tespit etmiştir.⁴⁹³

ICAO'nun bulgularına dayanarak Güvenlik Konseyi, sivil uçaklara karşı silah kullanımını resmen kınamış ve Küba'yı uluslararası hukuka uymaya çağırarak bir karar yayınlamıştır. Güvenlik Konseyi, Küba'nın devletlerin uçuşta sivil uçaklara karşı silah kullanmaktan kaçınmaları gerektiği ve sivil uçaklara müdahale ederken gemideki kişilerin hayatlarının ve uçağın güvenliğinin tehlikeye atılmaması gerektiği ilkesini ihlal

⁴⁹⁰Luca, 2012, **a.g.k.**, s.49-50

⁴⁹¹International Civil Aviation Organization(1996). *The Shooting-down of Two U.S.-registered Private Civil Aircraft by Cuban Military Aircraft on 24th February 1996*. Report of the ICAO fact-finding investigation (U.N. Doc. S/1996/509), appendix B §1.1.25, 1.1.27, 1.1.40, 2.3.3.2.4, 2.3.3.3.4, 2.5.2.6 <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N96/164/16/img/N9616416.pdf?OpenElement> (Erişim tarihi: 13.01.2024)

⁴⁹²ICAO Cuba Report § 2.3.6.1.4, 2.3.7.5, 2.3.6.2.3, 2.3.7.4

⁴⁹³“No corroborative evidence of the position of the Majesty of the Seas was obtained. With this qualification and based on the recorded positions of the Majesty of the Seas, N2456S was shoot down approximately at position 23 29N 082 28W, 9 NM outside Cuban territorial airspace and N5485S was shot down approximately at position 23 30.1 N 082 28.6W, 10 NM outside Cuban territorial airspace.” Bkz. ICAO Cuba Report § 3.17

ettiğini belirtmiştir. Güvenlik Konseyi ayrıca, bu tür eylemlerin Chicago Konvansiyonu'nun 3'üncü maddesi ve eklerinde yer alan uluslararası teamül hukuku kurallarıyla bağdaşmadığını ifade etmiştir.⁴⁹⁴

Chicago Konvansiyonu, devlet uçaklarına değil sivil uçaklara uygulanmaktadır⁴⁹⁵ ve Chicago Konvansiyonu'nun müdahaleye ilişkin standartları, devletlerin yetkisine bakılmaksızın sivil hava araçlarının olduğu her yerde geçerlidir.⁴⁹⁶ Chicago Konvansiyonu, barış zamanında ve silahlı çatışma sırasında devletlere, sivil uçaklara karşı silah kullanmaktan kaçınma ve uçuş halindeki kişilerin hayatını ve uçağın güvenliğini tehlikeye atmama yükümlülüğü vermiştir.⁴⁹⁷ Dolayısıyla bir uçağın “devlet uçağı” veya “sivil uçak” olarak nitelendirilip nitelendirilmeyeceği önem taşımaktadır.

4.3.Uluslararası Hukukta Sivil Uçak ve Devlet Uçağı Ayrımının ADIZ İçinde

Müdahaleye Etkisi

Devlet uçağı olarak nitelendirilen uçaklara müdahale edilme ihtimali daha yüksektir. Zira Chicago Konvansiyonu tarafından sağlanan korumalar, sivil bir uçağa müdahale eden devleti, müdahale eyleminden dolayı kınanması riskini arttırmaktadır.⁴⁹⁸

Devlet uygulamalarında, sivil-devlet uçak ayrımı standart değildir.⁴⁹⁹ Bir uçağın ‘devlet’ veya ‘sivil’ olarak nitelendirilip nitelendirilemeyeceği farklı yorumlamalar sonucu tutarsız bir şekilde uygulanmaktadır. Bu tutarsızlık, Chicago Konvansiyonu ve Eklerinin uluslararası hava sahasındaki belirli uçuşlara sağladığı koruma kapsamıyla tartışmalara neden olmuştur.⁵⁰⁰

Chicago Konvansiyonu, askeri, gümrük ve zabıta hizmetlerinde kullanılan hava nakil vasıtalarının, devlet hava nakil vasıtası sayılacağını belirtmektedir.⁵⁰¹ Ancak devlet başkanlarının veya diplomatik görevlilerin taşınması, insani misyonlar, meteorolojik hizmetler, tarımsal hizmetler, yangınla mücadele veya acil tıbbi müdahale gibi diğer

⁴⁹⁴Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.171

⁴⁹⁵“*This Convention shall be applicable only to civil aircraft, and shall not be applicable to state aircraft*” Chicago Konvansiyonu madde 3(a)

⁴⁹⁶Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.165

⁴⁹⁷Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.162

⁴⁹⁸Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.163

⁴⁹⁹Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.159

⁵⁰⁰Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.162

⁵⁰¹Chicago Konvansiyonu madde 3(b)

egemenlik fonksiyonlarını yerine getirmekte kullanılan uçaklar için bu tanım yetersiz kalmaktadır.⁵⁰²

ICAO, sivil- devlet uçak ayrımına ilişkin olarak; baskın görüşün, askeri, gümrük ve zabıta hizmetlerinde kullanılan uçaklar dışındaki tüm uçakların Chicago Konvansiyonu kapsamında olduğunu hatırlatmıştır.

“Ancak ağırlıklı görüş, bu tür diğer tüm hava araçlarının aslında Konvansiyon kapsamına girdiğinin kabul edileceği yönündedir. İlk olarak, Paris Sözleşmesi ile oluşturulan Uluslararası Hava Seyrüsefer Komisyonu (International Commission on Air Navigation -ICAN-), sözleşmenin Eklerini değiştirme yetkisine sahipti ve bu değişiklik yapıldığında tüm akit devletleri bağlayacaktı. Dolayısıyla bir farklılık yaratma durumu yoktu ve ICAN aslında yasama yetkisine sahipti. Aynı durum Chicago sistemi için geçerli değildir ve devletler diğer ‘devlet’ uçaklarını Chicago rejimine tabi tutmakta daha az tereddüt edeceklerdir. Ayrıca, Paris Sözleşmesi kapsamında bile, askeri, gümrük ve polis uçakları dışındaki tüm devlet uçakları özel uçak olarak muamele görmüş ve Paris Sözleşmesinin tüm hükümlerine tabi tutulmuştur. Her ne kadar Chicago Konvansiyonu açıkça diğer tüm hava araçlarının sivil hava aracı muamelesi göreceğini ve Konvansiyonun tüm hükümlerine tabi olacağını söylemese de yine de Chicago’yu hazırlayanların bu hükmün özünden ayrılmak gibi bir niyetleri olduğunu gösteren hiçbir şey yoktur; böyle bir niyetin açık bir şekilde ifade edilmiş olacağı düşünülmektedir.”⁵⁰³

Konvansiyonun 3’üncü maddesi için Taslak Komite Başkanı, sivil-devlet uçak ayrımında belirleyici faktörün, belirli bir zaman diliminde belirli bir uçağın askeri, gümrük veya zabıta hizmetlerinde kullanılıp kullanılmadığı olduğunu ifade etmiştir. Eğer bu amaçla kullanıyorlarsa bu bir devlet uçağıdır. Aksi takdirde sivil uçaktır.⁵⁰⁴ Başka bir deyişle Chicago Konvansiyonu’nun 3’üncü maddesi, mülkiyetin devlette mi yoksa diğer kişilerde mi olduğundan ziyade uçağın kullanım amacına odaklanmaktadır. Zira sivil tescilli bir uçak, devlet tarafından kiralanabilir ve gümrük, askeri veya zabıta hizmetleri için görevlendirilip kullanılabilir. Bu durumda sivil hava aracı devlet aracı olarak nitelendirilecektir.⁵⁰⁵ Diğer Uluslararası Havacılık Sözleşmeleri de askeri, gümrük veya zabıta hizmetlerinde kullanılan hava araçlarını sözleşmenin uygulama kapsamından hariç tutmaktadır.⁵⁰⁶ Çok taraflı andlaşmalardaki görece tutarlılığa rağmen, devlet uygulamalarında devlet uçağı, kamu uçağı, sivil uçak veya özel uçak kavramları tutarsız

⁵⁰²Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.162

⁵⁰³International Civil Aviation Organizations (1994). *Secretariat Study on “Civil/State Aircraft”*. ICAO Doc. LC/29-WP/2-1, Attachment 1, ¶ 5.2.3. <https://www.icao.int/Meetings/LC37/References/LC.29.WP.2-1.EN-CivilState%20Aircraft.pdf#search=LC%2F29%2DWP%2F2%2D1> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

⁵⁰⁴Study on Civil/State Aircraft, Attachment 1 ¶ 5.2.4.

⁵⁰⁵Almond, 2016, **a.g.k.**, s.162

⁵⁰⁶Study on Civil/State Aircraft, Attachment 1 ¶ 3.1–3.2.

bir şekilde kullanılmaktadır.⁵⁰⁷ Konuyla ilgili ICAO raporundaki sonuca göre uluslararası hukukun hangi uçağın “devlet uçağı” hangi uçağın “sivil uçak” olduğuna dair kesin ve genel olarak kabul edilen kuralları yoktur.⁵⁰⁸ Bunun yerine, her devlet kendi yasalarına uygun olarak hava sahasının üzerinde egemenlik kullanır ve uçağın statüsünü belirler.⁵⁰⁹

10 Ekim 1985’te ABD, Kahire’den Tunus’a giden Mısır hava uçuşu MS 2843 uçağını, Akdeniz üzerindeyken Sicilya’ya iniş yapmasına zorlayarak müdahale etmiştir. Mısır uçağındaki yolcular arasında İtalyan yolcu uçağını kaçırarak ve Amerikan vatandaşını öldüren Filistin Kurtuluş Cephesi üyeleri vardı. Müdahale edilen uçağın sorumlu pilotu uçuşun sivil uçuş olarak değerlendirmesine rağmen ABD, teşebbüs edilen görevin altındaki gizlilik, uçaktaki silahlı askeri personellerin varlığı, görevin işlevi ve münhasır devletin amacını içeren ilgili faktörleri belirleyerek eylemini savunmuştur.⁵¹⁰ Mısır bu eylemi protesto etmiş ancak ICAO konseyi önünde ilgili eyleme resmi olarak itiraz etmemiştir. ABD, Mısır uçağının yasal karakterini bir devlet uçağı olarak değerlendirmiştir ve bunu başarılı bir şekilde kamuoyuna ileri sürmüştür. ABD, Chicago Konvansiyonu kapsamında muhtemel bir çözümünden ve ICAO’nun yargı yetkisinden kaçınmıştır. Almond’a göre eğer ICAO, uçuşun sivil nitelikte olduğunu tespit etseydi, ABD’nin eyleminin uluslararası hukuku ihlal ettiği ortaya çıkacaktı.⁵¹¹ Devletler, müdahalelerini yasal göstermek amacıyla uçakların devlet uçağı karakterinde olduğunu iddia etmekte isteklidir.⁵¹² Ancak uçağın, ABD’nin iddia ettiği gibi devlet hava aracı niteliği taşıyor olması müdahaleyi haklı göstermez zira devlet hava araçları, uluslararası hava sahasında müdahaleden bağımsızdır. Bu müdahaleler ancak tescil devleti ya da ülkesi üzerinden uçuş yapılan devlet tarafından yapılabilir.⁵¹³

11 Eylül 2001 Salı günü ABD’de dört yolcu uçağından ikisi New York’taki Dünya Ticaret Merkezi gökdelenlerine, bir diğeri de Washington D.C.’de Pentagon’a çarpmıştır, sonuncusu ise düşürülmüştür.⁵¹⁴ Bu sebeple BM Andlaşması’nın 51’inci maddesi hava hukukuna da niteliği gereği uyarlanmıştır. Zira sivil hava araçlarının silah olarak

⁵⁰⁷Study on Civil/State Aircraft, Attachment 1, ¶ 1.1.

⁵⁰⁸Study on Civil/State Aircraft, Attachment 1, ¶ 1.1.

⁵⁰⁹Study on Civil/State Aircraft, Attachment 1, ¶ 6.1.4.2.

⁵¹⁰Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.163

⁵¹¹Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.164

⁵¹²Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.164

⁵¹³B. L. Akkutay (2017). Uluslararası Hukukta sivil ve devlet hava aracı ayrımı. *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, 8(31), s.335. <https://kutuphane.dogus.edu.tr/mvt/pdf.php?pdf=0020940&lng=0> (Erişim tarihi: 30.06.2024).

⁵¹⁴Değdaş, 2018, **a.g.k.**, s.33

kullanılması⁵¹⁵ nedeniyle sivil hava araçlarına karşı kuvvet kullanılamaması ilkesi mutlak olarak kalamaz.⁵¹⁶ Mükerrer madde 3 tüm taraf devletlere, havadaki insanları ve uçağı tehlikeye atmama yükümlülüğü vermiştir.⁵¹⁷ Aynı zamanda bu hüküm, sivil uçakların izinsiz olarak ülke toprakları üzerinde uçuşması veya hava aracının Chicago Konvansiyonu’nu ihlal edecek şekilde işletildiğine dair makul gerekçeler bulunması durumunda, taraf devletlerin sivil uçaklara müdahale hakkını da kabul etmektedir.⁵¹⁸ Bundan dolayı, Chicago Konvansiyonu’nun 3 bis maddesi BM Andlaşması’nın 51’inci maddesiyle bağlantılı olarak okunmalıdır.⁵¹⁹

4.4.Kuvvet Kullanma Yasağının İstisnası

Devletlerin ADIZ’lerini oluşturmak için en çok dayandıkları yasal hüküm, devletlerin doğal savunma hakkının tanındığı BM Andlaşması’nın 51’inci maddesidir.⁵²⁰ Dolayısıyla çalışmamız açısından meşru müdafaa konusunu açıklama zaruretimiz doğmuştur.

BM Andlaşması, uluslararası ilişkilerde karşılaştıkları herhangi bir sorunun çözümü olarak üye devletlerin kuvvet kullanmasını kesinlikle yasaklamıştır. Ancak BM Andlaşması’nın kuvvet kullanmayı hukuka uygun hale getiren iki istisnası mevcuttur. Bunlar, BM Andlaşması’nın 42’nci maddesinde yer alan Güvenlik Konseyi kararı ile kuvvet kullanılması ve BM Andlaşması’nın 51’inci maddesinde yer alan meşru müdafaa halidir.⁵²¹ Meşru müdafaa hakkı, BM Andlaşması VII. Bölüm madde 51’de aşağıdaki şekilde açıklanmıştır.⁵²²

“Bu Andlaşmanın hiçbir hükmü, Birleşmiş Milletler üyelerinden birinin silahlı bir saldırıya hedef olması halinde, Güvenlik Konseyi uluslararası barış ve güvenliğin korunması için gerekli önlemleri alıncaya dek, bu üyenin doğal olan bireysel ya da ortak meşru savunma hakkına halel getirmez. Üyelerin

⁵¹⁵11 Eylül Saldırısı

⁵¹⁶Luca, 2012, **a.g.k.**, s.50

⁵¹⁷“*Akit Devletler, her Devletin, uçuş halindeki sivil hava gemilerine karşı, silah kullanmaya başvurmadan kaçınmasını kabul ederler; bir müdahale vukuunda, hava gemisindeki kişilerin yaşamları ve hava gemisinin güvenliği tehlikeye sokulmamalıdır. Bu hüküm, herhangi bir yolla Birleşmiş Milletle Şartı’nda anılan hakları ve yükümleri değiştirecek biçimde yorumlanamaz.*” Chicago Konvansiyonu madde 3 bis

⁵¹⁸Pillay, 2015, **a.g.k.**, s. 35

⁵¹⁹Papp, 2015, **a.g.k.**, s.46

⁵²⁰Lee, 2018b, **a.g.k.**, s.12

⁵²¹O. Göktepe (2022). Uluslararası ilişkilerde kuvvet kullanma yasağının geçerliliği. *Trakya Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi*, 11(1), s.21. <https://dergipark.org.tr/en/pub/trakyaibf/issue/70165/1096992> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

⁵²²Dönmez, 2017, **a.g.k.**, s.9

*bu meşru savunma hakkını kullanırken aldıkları önlemler hemen Güvenlik Konseyine bildirilir ve Konseyin işbu Andlaşma gereğince uluslararası barış ve güvenliğin korunması ya da yeniden kurulması için gerekli göreceği biçimde her an hareket etme yetki ve görevini hiçbir biçimde etkilemez.”*⁵²³

Düzenlemeden de anlaşılacağı üzere BM Andlaşması, kuvvet kullanmanın sınırlarını belirlemiş olup kural olan kuvvet kullanılmamasıdır.⁵²⁴ Meşru müdafaa hakkı, Birleşmiş Milletler’ in derhal müdahale edememesi nedeniyle doğacak bir savunma boşluğunun doldurulması için getirilmiş bir hak olduğu açıktır. Dolayısıyla bireysel veya kolektif meşru savunma hakkının kullanılması için Güvenlik Konseyi kararına gerek yoktur.⁵²⁵

4.4.1.Meşru müdafaa hakkının koşulları

Meşru müdafaa hakkının doğması için birincil koşul devlete yöneltilen silahlı saldırının⁵²⁶ vuku bulmasıdır. Meşru müdafaadan faydalanmayı haklı çıkarabilmek için tahmin edilen veya muhtemel bir silahlı saldırının varlığı yetmemektedir.⁵²⁷ Devletler tarafından yapılan savunmanın meşruiyeti için önemli diğer koşullar, uğranılan saldırıya karşı orantılılık, gereklilik ve aciliyet ilkelerinin gerçekleşmiş olmasıdır. Aksi takdirde saldırının kapsamını aşan her türlü tedbirin kendisi bir saldırı olarak değerlendirilecektir.⁵²⁸ Orantılılık, saldırıya uğrayan devletin vereceği karşılığın, uğradığı saldırı ile orantılı olması anlamına gelmektedir.⁵²⁹ Gereklilik ilkesinde ise devletin, saldırıyı defetmek için kuvvet kullanımı dışında alternatif bir aracın imkansızlığı söz konusudur. Kuvvet kullanımının gerçekleşebilmesi için öncelikle kuvvet kullanımı dışında muhtemel çözüm yollarının tüketilmiş ya da bu yolların kullanılamayacak durumda olması gerekmektedir.⁵³⁰ Aciliyet ilkesine göre meşru müdafaa hakkının

⁵²³Birleşmiş Milletler Andlaşması madde 51

⁵²⁴Değdaş, 2018, **a.g.k.**, 28

⁵²⁵Değdaş, 2018, **a.g.k.**, 25

⁵²⁶ Açıkça tanımlanmaması sebebiyle tartışmalı hususlardan biri olan silahlı saldırı kavramının yorumlanması açısından BM Genel Kurulu’nun 1974 tarihli ve 3314 Sayılı Saldırının Tanımına İlişkin kararı yol gösterici niteliktedir. Ancak saldırı kavramının bu kararda sayılanlar ile sınırlı kabul edilmesi mümkün değildir. Bkz. Göktepe, 2022, **a.g.k.**, s.24; Devlet dışı aktörlerden, terör örgütlerinden gelen saldırılar, günümüzdeki teknolojik gelişmelere bağlı olarak ortaya çıkan saldırı türlerinin de bu kapsamda değerlendirilmesi gerekmektedir. Bkz. Dönmez, 2017, **a.g.k.**, s.24)

⁵²⁷Değdaş, 2018, **a.g.k.**, s.26-27

⁵²⁸Değdaş, 2018, **a.g.k.**, s.28

⁵²⁹Değdaş, 2018, **a.g.k.**, s.29

⁵³⁰ A. B. Aydın. Uluslararası Hukukta Önleyici ve Öngörücü Meşru Müdafaa Hakkı. *Genç Hukukçular Hukuk okumaları*. s. 53. <https://www.muhammedbalci.com/hukukdunyasi/insanhaklari/146.pdf> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

kullanılabilmesi için saldırıya uğranılan zaman ile meşru müdafaa bağlamında kuvvet kullanılan zaman arasında illiyet olmalıdır. Bir devlet meşru müdafaa hakkına dayalı kuvvet kullanımı hakkını her zaman elinde tutamayacaktır.⁵³¹

UAD, Nikaragua Davası'nda meşru müdafaa hakkının kullanımı için gerekli olan ve örf-adet kuralından doğan zorunluluk ve orantılılık unsurlarının varlığını teyit etmiştir.⁵³²

*"Meşru müdafaa hakkının nitelikleri bakımından...Taraflar, sadece gerçekleşen silahlı saldırı durumunda meşru müdafaa hakkına dayanmışlar, fakat çok yakın bir saldırı tehdidine karşı kuvvet kullanmanın hukukiliği meselesini gündeme getirmemişlerdir. Buna uygun olarak Divan, konu hakkında hiçbir görüş beyan etmemiştir. Ayrıca, Taraflar, saldırıya karşı kuvvet kullanmanın hukuka uygunluğunun, meşru müdafaa anlamında alınan önlemlerde, zorunluluk ve orantılılık ölçütlerinin dikkate alınıp alınmadığına bağlı olduğu konusunda anlaşmışlardır."*⁵³³

BM Andlaşması madde 51 gereğince meşru müdafaa halinde önlemlere başvuran devletin, aldığı bu önlemleri derhal Güvenlik Konseyi'ne bildirmesi gerekmektedir.⁵³⁴ Güvenlik Konseyi durumu ele alıp müdahil olduğunda tedbir alan taraf Güvenlik Konseyi'nce alınan kararlar doğrultusunda hareket etmekle mükelleftir. Yani, meşru müdafaa hakkı zaman bakımından sınırlandırılmış olup, saldırı fiili ile başlayacak ve Güvenlik Konseyi tarafından ele alındığında sona erecektir.⁵³⁵

Meşru müdafaa hususunda ana sorun, silahlı saldırı şartının tek bir eylem ile bir devletin tüm idari ve askeri fonksiyonlarını yok edebilecek güçte silahların mevcut olduğunu öngörmemesidir. Sanayi devrimi ve sonrasında askeri teknolojilerdeki gelişmeler devletlerin savaşma şekillerini de değiştirmiş olup devletler binlerce kilometre uzaklıktaki hedeflere kendi topraklarına zarar gelmeyeceğinin rahatlığıyla saldırma yeteneğine sahip olmuştur.⁵³⁶ Dolayısıyla meşru savunma hususunda en önde gelen tartışmalardan biri saldırı fiili meydana gelmeden önce savunma yapmanın yani önleyici müdahalelerin uluslararası hukuka uygun olup olmadığıdır. Örneğin terörist bir saldırı

⁵³¹Öğütçü, B. (2015). *Meşru müdafaa hakkı kapsamında Afganistan'a yapılan müdahalenin hukuki geçerliliği*. Yüksek Lisans Tezi. Bursa: Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, s.50. <https://acikerisim.uludag.edu.tr/server/api/core/bitstreams/843ebbcc-b34d-4a6e-b243-7c2460e60387/content> (Erişim tarihi:30.06.2024)

⁵³²Aksar, 2017c, **a.g.k.**, s.118-119

⁵³³Case Concerning Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States, para. 194

⁵³⁴Değdaş, 2018, **a.g.k.**, 28

⁵³⁵Göktepe, 2022, **a.g.k.**, s.24

⁵³⁶Aydın, **a.g.k.**, s. 52

gerçekleştirme niyetinde olan sivil görünümlü bir uçağa karşı ADIZ’lerde meşru müdafaa kapsamında kuvvet kullanılabilir mi? Bu tür bir kuvvet kullanımı uluslararası hukukun ihlali anlamına mı gelecektir? Ulusal güvenliğini korumaya çalışan bir devletin, uluslararası hava sahasına uzanan ADIZ uygulaması bakımından yasal temel önleyici meşru müdafaa da bulunabilir mi? Aşağıdaki bölümde bu soruları cevaplandırmaya çalışacağız.

4.4.2.Önleyici ve önalcı meşru müdafaa

Teknolojinin gelişmesiyle, özellikle silah sistemlerinin ilerlemesiyle önleyici meşru savunma, henüz gerçekleşmemiş bir yakın saldırıya yanıt olarak, 51’inci maddenin geniş yorumlanması sonucu meydana gelmiştir.⁵³⁷

Öğretide iki farklı önleyici (*preventive ve anticipatory*) ve ön-alıcı (*preemptive*) meşru savunma kavramlarının kullanıldığı görülmektedir. 2003 yılında ABD’nin Irak’ı işgali ile birlikte sıklıkla tartışılmaya başlanılan önleyici meşru müdafaa ile ilişkin terimler birbirlerinin yerine kullanılabilen ve bu sebeple anlamları karışabilmektedir.⁵³⁸ Önalcı meşru müdafaa (*preemptive self defence*), düşmanın çok yakında gerçekleştireceği saldırıyı, etkisiz hale getirmek veya düşmana göre daha avantajlı olmak amacıyla düşmanın beklediği anda sürpriz bir karşı saldırıyla ilk vuruşu yapma eylemidir.⁵³⁹ Bir devletin, yakın saldırıyı engellemek için gerekli askeri önlemleri almadan önce potansiyel olarak düşmanın felç edici ilk vuruşunu kabullenmesi kendisinden beklenemez.⁵⁴⁰ Ancak önalcı (*preemptive*) meşru savunmada önemli husus düşmanın saldırıp saldırmayacağı konusunda en ufak bir şüphe olmamasıdır.⁵⁴¹ Örneğin bir devletin diğer devlet sınırına doğru askeri kuvvetlerini kaydırması ve saldırı için uygun zamanı beklediği anda karşılık verilmesi önalcı saldırı olarak ya da hareket olarak kabul edilmektedir.⁵⁴²

⁵³⁷Lee, 2018b, **a.g.k.**, s.13

⁵³⁸E. Canikoğlu (2015). Uluslararası politika ve birleşmiş milletler sisteminde önalcı kuvvet kullanma. *Güvenlik Bilimleri Dergisi*, 4(2), s.127. <https://dergipark.org.tr/pub/gbd/issue/22395/239730> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

⁵³⁹Dönmez, 2017, **a.g.k.**, s.11

⁵⁴⁰Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.141

⁵⁴¹Dönmez, 2017, **a.g.k.**, s.11

⁵⁴²Canikoğlu, 2015, **a.g.k.**, s.127

Önleyici (*preventive*) meşru savunmada ise bir tehdit söz konusudur ancak bu tehdit yakın zamanda ve kaçınılmaz değildir. Yani çok belirgin olmayan bir tehdit mevcuttur.⁵⁴³ Genellikle güç dengesinin bozulması ve saldırıya dair kuşkunun birleşmesi önleyici meşru savunma için yeterlidir.⁵⁴⁴ 27 Temmuz 1955'te Avusturya ile İsrail arasında düzenli ticari uçuş yapan bir İsrail yolcu uçağı, Bulgaristan hava sahasına izinsiz girmesi sebebiyle Bulgaristan silahlı kuvvetleri tarafından düşürülmüştür. Hayatta kalan olmamıştır ve İsrail'in Bulgaristan'dan tazminat alma yönündeki tüm girişimleri başarısız olmuştur. Bu davada meşru müdafaa hakkının kullanılmasına dair açıkça haklı bir gerekçe yoktur. Vukuu muhakkak bir tehdit yani yakın bir saldırı ihtimali söz konusu değildir. Düşmanca bir uluslararası ortam sebebiyle devletler, önleyici meşru müdafaa doktrinini benimsemeye çalışmaktadır.⁵⁴⁵

Önleyici (*anticipatory*) saldırı ise hem önalıcı (*preemptive*) hem de önleyici (*preventive*) eylemleri içeren savunma amaçlı saldırı eylemlerini kapsayan ana bir başlık olarak düşünülebilir.⁵⁴⁶

Önleyici meşru savunmada terimler arasında fark yaratan husus saldırının vukuu muhakkak mı vukuu muhtemel mi olduğuna ilişkindir. Önalıcı meşru savunmada vukuu muhakkak bir saldırı söz konusudur.⁵⁴⁷ Uluslararası örf ve âdet hukukunun vukuu muhakkak saldırılara karşı meşru savunma eylemini yani önalıcı meşru savunma eylemlerini kabul ettiği görülmektedir. Bunun en önemli dayanağı Caroline vakasıdır.⁵⁴⁸ 1873 yılında Kanada, İngiltere'ye karşı bağımsızlık savaşı vermektedir. Kanada, Amerikalı destekçileri tarafından Caroline adlı Amerikan bandıralı gemi vasıtasıyla silah temin ederek ABD-Kanada arasındaki doğal sınırı oluşturan Niagara nehri üzerinden İngiliz gemilerine saldırıda bulunmuştur. İngilizler bunun üzerine Caroline gemisini, bir Amerikan liman olan Schlosser' de ele geçirmiş ve Niagara Şelalesinden aşağı atarak bazı

⁵⁴³Dönmez, 2017, **a.g.k.**, s.12

⁵⁴⁴Dönmez, 2017, **a.g.k.**, s.12

⁵⁴⁵Akinflorin, 2018, **a.g.k.**, s.26

⁵⁴⁶Canikoğlu, 2015, **a.g.k.**, s.127

⁵⁴⁷F.Taşdemir (2006). Uluslararası anarşiye giden yol: Uluslararası hukuk açısından önleyici meşru müdafaa hakkı. *Uluslararası Hukuk ve Politika*, 2(5), s.42-43
<https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/rinlp2&i=78> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

⁵⁴⁸Canikoğlu, 2015, **a.g.k.**, s.128

ABD vatandaşlarının yaşamını yitirmesine sebep olmuştur.⁵⁴⁹ Bu olayda İngiltere, Caroline gemisinin korsan bir gemi olduğunu ve gemiyi yok ederek meşru müdafaa hakkını kullandığını iddia etmiştir.⁵⁵⁰ Sorun hakemliğe götürülmüş olup varılan kararda, önleyici faaliyetlerin bazı koşullar altında meşru müdafaa sınırları içinde değerlendirilmesinin mümkün olmasıyla birlikte söz konusu bu olayda bu şartların gerçekleşmemesi, dolayısıyla İngiltere'nin haksız bir müdahalede bulunduğu ifade edilmiştir.⁵⁵¹

Caroline olayına ilişkin olarak ABD dışişleri bakanı Daniel Webster bir formül ortaya koymuştur. Bu formüle göre “*ani, karşı konulmaz, başka bir araç seçimine ve düşünmeye imkân bırakmayan bir meşru müdafaa zaruretinin olduğu*” kanıtlanmalı ve “*meşru müdafaa zarureti ile haklı görülebilecek bir eylem zaruret (necessity) ile sınırlı olmalı ve kesinlikle bu kapsam dahilinde*” kalmalıdır.⁵⁵² Uluslararası örfi hukukta tesis edilen Caroline testinde ortaya konulan orantılılık ve gereklilik kriterleri, önalcı müdahalenin sınırlarını çizmiştir.⁵⁵³

Meşru müdafaa hakkının yasal dayanağı uluslararası örf ve âdet hukuku ve BM Andlaşması madde 51'dir. BM Andlaşması'nın önleyici müdahaleleri kapsayıp kapsamadığı konusunda doktrinde farklı görüşler bulunmaktadır. BM Andlaşması'nın 51'inci maddesini dar yorumlayan yazarlara göre; andlaşmanın terimleri, olağan anlamına uygun olarak yorumlanmalıdır. Bu doğrultuda madde 51, henüz olmuş yahut devam eden saldırıya yönelik meşru savunma hakkının kullanılmasına izin vermektedir. Maddenin lafzi yorumunun, ileriye yönelik meşru savunmayı (*preventive/preemptive self defence*) içermediği açıkça ortadadır.⁵⁵⁴ Yani meşru müdafaa yalnızca *silahlı saldırı*

⁵⁴⁹L. P. Rouillard (2004). The caroline case: anticipatory self-defense in contemporary international law. *Miskolc Journal of International Law*, 1(2), s.107-108. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/miskolc1&i=155> (Erişim tarihi: 03.07.2024)

⁵⁵⁰Rouillard, 2004, **a.g.k.**, s.108

⁵⁵¹Aydın, **a.g.k.**, s.58-59

⁵⁵²Dışişleri Bakanı Daniel Webster'ın İngiliz Bakan Ashburton'a yazdığı 27 Temmuz 1842 tarihli mektup için bkz. https://avalon.law.yale.edu/19th_century/br-1842d.asp (Erişim tarihi: 02.07.2024)

⁵⁵³M. A. Rogoff ve E Jr. Collins (1990). The caroline incident and the development of international law. *Brooklyn Journal of International Law*, 16(3), s.526. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/bjil16&i=501> (Erişim tarihi: 05.07.2024)

⁵⁵⁴Göktepe, 2022, **a.g.k.**, s.24

durumunda mümkün olacak, barış zamanında bir devletin ADIZ'ine hatta ulusal hava sahasına, sivil uçağın izinsiz girmesi silahlı saldırı olarak görülemeyecektir.⁵⁵⁵

Öğretide aksi görüşte olan yazarlar da mevcuttur.⁵⁵⁶ BM Andlaşması, meşru müdafaa hakkının gerçekleşen saldırıları bertaraf edici yönünün yanı sıra gerçekleşmesi ve tekrarlanması muhakkak saldırıları da kapsamaktadır. Uluslararası hukukta bu kabulün gerekçesi olarak iki görüş mevcuttur. Birincisi BM Andlaşması madde 51'in ilk cümlesi olan *"Birleşmiş Milletler üyelerinden birinin silahlı bir saldırıya hedef olması halinde... bu üyenin doğal olan bireysel ya da ortak meşru savunma hakkına halel getirmez..."* hükmüdür. Bu hüküm içerisinde yer alan doğal hak (*inherent right*) ifadesinin, bu görüşü desteklediği ileri sürülmektedir. Madde metninin kaleme alınış şeklinin, devletlerin uluslararası örfi hukukta var olan meşru müdafaa haklarına bir sınırlama getirmediği dolayısıyla meşru müdafaa hakkının doğabileceği halleri sınırlı sayıda belirtmediği ifade edilmektedir. İkinci görüş ise 51'inci maddede geçen silahlı saldırı ifadesinin geniş yorumlanması suretiyle silahlı saldırı için yapılan hazırlık aşamalarını da kapsadığı iddia edilmektedir.⁵⁵⁷

Meşru müdafaa önleyici eylemlere hem BM Andlaşması hem de uluslararası yapılageliş hukuku yasal zemin sağlamamaktadır. Ancak önalıcı müdahalelere BM Andlaşması'nın izin vermediği genellikle kabul görmekte olup uluslararası örf-adet hukuku bağlamında Caroline vakası sonrasında kabul edilen kriterler çerçevesinde ortaya çıkacak somut bir durumda, bu kavramın geçerli bir savunma olarak dikkate alınabileceğini söylenebilir. Ani, karşı koyulamaz ve başka hiçbir alternatif seçeneği mümkün kılmayan tehditle karşılaşan bir devlet, gereklilik ve orantılılık kriterleri çerçevesinde, doğal olarak kendi güvenliğini bilerek tehlikeye atmayacaktır ve ilk vuruşu kendi yapacaktır.⁵⁵⁸

Meşru müdafaa hakkının birtakım önleyici faaliyetleri içerdiği sınırlı olarak kabul edilmelidir. Caroline testi bu kabulün sınırlarını çizmek bakımından önemlidir. Önalıcı müdahale ile meşru müdafaa hakkını kullandığını iddia eden devletin *"ani, karşı konulmaz, başka bir araç seçimine ve düşünmeye imkân bırakmayan bir zaruretinin*

⁵⁵⁵F. Keskin Ata (2012). Uluslararası hukuk açısından Türk askeri uçağının Suriye tarafından düşürülmesinin bir değerlendirmesi, *Ortadoğu Analiz*, 4 (44), s.19. https://orsam.org.tr/d_hbanaliz/2funda.pdf (Erişim tarihi: 30.06.2024)

⁵⁵⁶Taşdemir, 2006, **a.g.k.**, s.82

⁵⁵⁷Aydın, **a.g.k.**, s.55-56

⁵⁵⁸Canikoğlu, 2015, **a.g.k.**, s.143; Değdaş, 2018, **a.g.k.**, s.27

olduğunu” kanıtlaması gerekmektedir.⁵⁵⁹ Diğer türlü müdahaleler, devletlerin kuvvet kullanma kurallarında ciddi istikrarsızlıklar yaratacaktır. Nitekim bir devlet tarafından tehdit olarak algılanabilecek bir unsur başka bir devlet için aynı özellikleri taşımayabilecektir. Önalcı müdahaleler dışında gerçekleşen müdahalelerin hukuksal açıdan hiçbir dayanağının olmadığını ve politik olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.⁵⁶⁰ Genellikle devletler, vukuu muhakkak saldırılara karşı müdahalede bulunduklarını yani önalcı müdahale kapsamında eylemlerini açıklamaya çalışmaktadır.⁵⁶¹

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 müdafa hakkı verip vermediği tartışmalıdır. BM Andlaşması’nın 2/4. maddesinin lafzi ve tarihsel yorumu⁵⁶² ve Uluslararası örf-adet hukuku çerçevesinde ise Caroline vakasındaki ölçütlere göre önleyici meşru savunma için şüphenin yeterli olmaması göz önüne alındığında⁵⁶³ bu tür durumlarda meşru müdafaadan söz edebilmek mümkün görünmemektedir.⁵⁶⁴ Dolayısıyla devletler uluslararası hava sahasına uzanan ADIZ’lerde hem andlaşmalar hukuku hem de örf-adet hukuku kapsamında meşru müdafaaya dayanarak sivil uçaklara müdahale edemezler.

4.5.ADIZ’de Meşru Savunma Kapsamında Kuvvet Kullanma

Bir devletin topraklarına giren yabancı askeri uçağa, o devletin uyarıda bulunmaksızın kuvvet kullanma eşiği sivil uçaklara nazaran çok daha düşüktür. Yabancı ulusal hava sahasına askeri bir görevle giren askeri uçaklar, taktik silahları taşıması veya

⁵⁵⁹Değdaş, 2018, **a.g.k.**, s.38

⁵⁶⁰“*Önleyici meşru müdafa ABD’nin siyasi hegemonyasının bir ürünüdür.*” Bkz. Değdaş, 2018, **a.g.k.**, s.35

⁵⁶¹11 Eylül saldırılarından sonra ABD bir önleyici savaş doktrini benimsemiştir. Bush doktrini olarak anılan bu görüş, çok yönlü etkileri bulunan, caydırılması mümkün olmayan, çok kısa zamanda vukuu bulabilecek ve gerçekleştiğinde geri dönülemez sonuçlara yol açabilecek bir tehdit ile karşı karşıya bulunduğunu varsayarak önleyiciliği, önalcı (preemption) stratejik bir politika adı altında savunmuştur. Ancak bu doktrin önalcı (preemption) müdahalenin sınırlarını aşmakta ve önleyici (preventive) müdahale düzeyine ulaşmaktadır. Bkz. Taşdemir, 2006, **a.g.k.**, s.87-88

⁵⁶²Akkutay, 2017, **a.g.k.**, s.335

⁵⁶³Değdaş, 2018, **a.g.k.**, s.38

⁵⁶⁴Akkutay, 2017, **a.g.k.**, s.335

istihbarat toplaması nedeniyle devletler için yeterli bir tehdit oluşturabilir.⁵⁶⁵ Örneğin ABD politikasına göre askeri işaret taşıyan uçaklar, kayıtlı olduğu devlet tarafından aksine delil sunulmadıkça askeri göreve sahip varsayılacaktır.⁵⁶⁶ Ayrıca ABD'ye göre askeri görev kapsamında olan yabancı hava sahasına giren askeri uçak ister istihbarat için isterse taktik saldırı için olsun meşru müdafaa amacıyla kuvvet kullanmak için yeterli tehdit oluşturacaktır.⁵⁶⁷ ABD, askeri uçaklara müdahale konusundaki tutumunun aksine, meşru müdafaa hariç olmak üzere sivil işarete sahip uçaklara karşı kuvvet kullanılamayacağını kabul eder. Tehlike veya navigasyonel hata dolayısıyla izinsiz biçimde ulusal hava sahasına giren yabancı sivil uçakların geri dönme ya da iniş yapma emirlerine uyması gerektiğini savunur.⁵⁶⁸

Almond'a göre bir devletin ülkesi üzerindeki uçuşlara yönelik müdahale eşiği özellikle devlet uçakları açısından düşüktür ancak ADIZ içindeki uluslararası hava sahasında bu eşik daha yüksektir.⁵⁶⁹ Uluslararası hava sahasında kuvvet kullanmadan önce, müdahale eden hava aracı, askeri hava aracının düşmanca olduğunu ve egemen hava sahasına gerçekten girmeyi amaçladığını belirlemelidir. Askeri hava aracına, düşman olmadığı niyetini sinyal etmek, müdahale eden hava aracından gelen iletişimlere yanıt vermek veya başka bir şekilde ulusal hava sahasından uzaklaşmak için makul bir fırsat verilmelidir.⁵⁷⁰ Ancak devlet hava araçlarının, uluslararası hava sahasında müdahaleden bağışık olması sebebiyle uluslararası hava sahasında devlet uçaklarına müdahale edilmesi uluslararası hukuka aykırılık teşkil edecektir.⁵⁷¹

Chicago Konvansiyonu, sivil uçaklara karşı silahlı kuvvet kullanmayı yasaklar ve sivil uçaklara müdahaleye yönelik özel güvenlik önlemlerini temin eder.⁵⁷² BM Andlaşması'nın 2(4) maddesi ve Chicago Konvansiyonu'nun 3'üncü maddesine yapılan ek, sivil hava araçlarına karşı erken ve gereksiz kuvvet kullanımını tamamen ortadan kaldırmasa da en azından hafifletmesi açısından çok önemlidir.⁵⁷³ Konvansiyon, 51'inci maddesi dahil olmak üzere BM Andlaşması'nda belirtilen hakları hiçbir şekilde

⁵⁶⁵Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.172

⁵⁶⁶Commander's handbook on the law of naval operations § 4.4.2.

⁵⁶⁷Commander's handbook on the law of naval operations §4.4.2.

⁵⁶⁸Commander's handbook on the law of naval operations §4.4.2.

⁵⁶⁹Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.173

⁵⁷⁰Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.173

⁵⁷¹Akkutay, 2017, **a.g.k.**, s.335

⁵⁷²Chicago Konvansiyonu 3bis maddesi

⁵⁷³Akinfolarin, 2018, **a.g.k.**, s.27

değiştirmedini bildirir.⁵⁷⁴ İşbu andlaşmanın başlangıç kısmında “*Milletlerarası sivil Havacılık müstakbel inkişafının, dünya devletleri ve milletleri arasında dostluk ve anlayış yaratmaya ve muhafazaya büyük ölçüde yardım edebileceğini; bunun suiistimali ise genel güvenliğe bir tehdit teşkil edebileceği...*” ifadesi yer almıştır.⁵⁷⁵ Konvansiyonun 4’üncü maddesinde “*Akit Devletlerden her biri sivil havacılığı bu konvansiyonun gaye ve hedefleriyle kabili telif olmayan maksatlar için kullanmamayı kabul ederler.*”⁵⁷⁶ hükmüne yer vermiştir. İlgili hükümlerden Chicago Konvansiyonunun, uluslararası uçuşları gerçekleştiren sivil uçakların oluşturduğu riski kabul ettiği anlaşılmaktadır.⁵⁷⁷ 11 Eylül 2001’de sivil uçağın silah olarak kullanılması olayında olduğu gibi konvansiyonun amacına aykırı uçuşlar işbu normu ihlal edecektir.⁵⁷⁸ Her akit devlet, kasıtlı olarak konvansiyonun amacı ile bağdaşmayan herhangi bir maksatla uçağın kullanılmasını yasaklayan uygun önlemler almak zorundadır.⁵⁷⁹ Bu sorumluluk, uluslararası hava sahası dahil olmak üzere uçağın bulunduğu her yer için geçerlidir.⁵⁸⁰

ADIZ’ler genellikle devlet topraklarının ötesine kurulur.⁵⁸¹ Peki ADIZ oluşturulması kıyı devletine, uluslararası hava sahasında uçuş yapan ve kimlik teşhisi talebine uymayan araçlara karşı silahlı kuvvet kullanılmasına izin vermekte midir? Uçaklara karşı silahlı kuvvet kullanma, BM Andlaşması’nın 51’inci maddesi yer verilen meşru savunma kapsamında kullanılmalıdır. Kuvvet kullanımının haklı gerekçesi, devletin topraklarının yakın tehlikeye karşı korunmasına ilişkin gereklilik ve orantılılık içermesi gerekmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken nokta tehlikenin veya tehdidin devletin sınırları dışında değil, kendi topraklarına karşı olması gerekmektedir.⁵⁸² Bir devletin havada yetki kullanımı ve hava egemenliğini kullanması, kesinlikle kendi toprakları ve karasuları üzerindeki hava sahasıyla sınırlıdır ve başka hiçbir yerde egemenliği yoktur.⁵⁸³ Dolayısıyla devletlerin uçaklara müdahalesi, Chicago

⁵⁷⁴Chicago Konvansiyonu 3bis (a)

⁵⁷⁵Chicago Konvansiyonu başlangıç kısmı için bkz.

https://mevzuat.shgm.gov.tr/umevzuat/kanun/4749_Sayili_Kanun_sikago.pdf (Erişim tarihi: 30.06.2024)

⁵⁷⁶Chicago konvansiyonu madde 4

⁵⁷⁷Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.144

⁵⁷⁸Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.144

⁵⁷⁹Chicago Konvansiyonu 3bis (d)

⁵⁸⁰Bazı yazarlara göre, sivil havacılığın barışçıl kullanımının devamını sağlama amacı ADIZ’lere haklı gerekçe sağlayabilir. Bkz. Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.144

⁵⁸¹Bao, 2014, **a.g.k.**, s.7

⁵⁸²Akinfolarin, 2018, **a.g.k.**, s.27

⁵⁸³Chicago konvansiyonu madde 2

konvansiyonu kapsamında yalnızca kendi topraklarında veya karasularında yapılması gerektiği ve anlamına gelir; bu, ve çalışmamız açısından ADIZ’de yer alan uluslararası hava sahasını hariç tutacaktır.⁵⁸⁴ Gönüllü tanımlama önlemlerine uyumsuzluk halinde Japonya’nın ADIZ düzenlemesinde uçaklara müdahale öngörülmüştür. ADIZ içinde Japonya, Japon hava sahasına yaklaşan uçakları tanımlar ve uçuş planı belirtilmeyen uçaklar görsel onay için Japonya Hava Savunma Kuvvetleri tarafından uçuş sırasında müdahale edilebilir.⁵⁸⁵ Japonya’nın uluslararası hava sahasında sivil hava aracına müdahalesi uçuş özgürlüğünün ihlali anlamına gelecektir.

Mart 1986’da Sovyetler Birliği’nin kıyısının 30 deniz mili ötesinde uçan Amerikan keşif uçağı RB-47’ye saldıran Sovyet uçaklarından biri, ABD’nin itirazına rağmen düşürülmüştür.⁵⁸⁶ RB-47 ABD’ye göre açık deniz üzerindeyken Sovyet hava sahasını ihlal etmemişti. Ancak RB-47 olayında, ABD ile Sovyetler Birliği’nin olay aktarımı birbirinden farklılaşmaktadır. Uçağın bir keşif uçağı olduğu konusunda belirsizlik yoktur. ABD’ye göre uçak hiçbir zaman uluslararası hava sahasından ayrılmamış ve Sovyet ulusal hava sahasını ihlal etmemiştir. Sovyetler Birliği ise, uçağın ulusal hava sahasını ihlal ettiğini belirtmiştir.⁵⁸⁷

Ancak, ABD’nin 1960 yılındaki U-2 olayına tepkisi farklıydı. Bu olayda, Bir istihbarat uçağı olan ve Türkiye’de konuşlanmış olmakla birlikte Pakistan’dan kalkış yapan ABD’li hava adamı Francis Gary Powers tarafından pilotluğu yapılan U-2, 1 Mayıs 1960’ta Sovyetler Birliği tarafından izinsiz olarak Sovyet hava sahası üzerinde uçuş yaparken tespit edilmiş ve uyarı yapılmaksızın düşürülmüştür. Sovyetler Birliği, 4 yıldır düzenli olarak yapıldığı anlaşılan bu uçuşları 10 Mayıs’ta protesto etmiştir. Sovyet Dışişleri Bakanı Andrey Gromiko, tek bir araç atom bombası taşıyabileceğine göre böyle bir eyleme karşı askerî misillemede bulunulabileceğini ifade etmiştir. ABD ise, saldırgan bir amaç taşımadığını, beklenmedik bir saldırıya karşı güvenliğini sağlamaya yönelik

⁵⁸⁴Akinfolarin, 2018, **a.g.k.**, s.28

⁵⁸⁵Japon AIP, 5.2,5.1

⁵⁸⁶Dutton, 2009, **a.g.k.**, s.701-702

⁵⁸⁷F. Fedele (1967). Overflight by military aircraft in time of peace. *United States Air Force JAG Law Review*, 9(5), s.22. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/airfor9&i=214> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

olduğu açıklamasını yapmıştır.⁵⁸⁸ Keşif amacıyla Sovyet toprakları üzerinde uçtuğunu kabul eden ABD, Sovyet saldırısından sonra bu uygulamayı askıya almıştır.⁵⁸⁹

İki olay arasındaki fark, ikincisinin açıkça karasularında gerçekleşmiş olması, ilki ise açık denizlerde meydana gelmiş olmasıdır. ABD, yabancı uçakların ulusal hava sahasına izinsiz girmesi durumunda güç kullanma hakkına sahip olduğunu kabul etmekle birlikte, ulusal güvenliğe tehdit oluşturmadığı sürece, yabancı uçakların karasularının ötesindeki uçuş özgürlüğüne saygı göstermektedir. RB-47 olayının hukuki açıdan en çarpıcı özelliği, olayla ilgili tartışmaları yapan SSCB ve ABD dahil BM Güvenlik Konseyi üyelerinin hiçbirinin, yabancı bir uçağın karasularının ötesinde, devletin topraklarına yakın uçaşa bile ve askeri keşif yapma ihtimali olsa bile, bir devletin yabancı bir uçağı düşürme hakkını iddia etmemiş veya kabul etmemiş olmasıdır.⁵⁹⁰

Bazı yazarlar ADIZ'lerin önleyici (anticipatory) meşru müdafaaya hazırlanmak için bir önlem olarak görülebileceğini ifade etmektedir.⁵⁹¹ Lee, modern bir jet savaşçısının 90 saniye içinde 12 deniz mili kat edebileceği göz önüne alındığında, ADIZ'ler önleyici meşru savunma için gerekli bir önlem olarak görülebileceğini ileri sürmektedir.⁵⁹² Bir devlet, silahlı saldırı tehdidi altında hissettiğinde, yaklaşan saldırganları püskürtmek için gerekli askeri hazırlıkları yapmasına izin verilmesi gerektiğini ve bu argümanın ADIZ'in yasallığını açıkça destekleyeceğini ifade etmektedir.⁵⁹³

Almond'a göre, ADIZ'lerin coğrafi genişliği ve belirsiz süreli oluşunun önleyici meşru müdafa (anticipatory self-defense) kapsamında değerlendirilmesi gerekmektedir. Yaklaşan tehdidi engellemek için gerekli olan askeri önlemleri almadan önce düşmanın potansiyel olarak yıkıcı ilk vuruşunu devletlerin kabul etmesi beklenemez. Asıl sorun var olan gerçek tehdit ve tehdidin yakınlığının, ADIZ'lerin belirsiz süreli ve kapsadığı alan göz önüne alınarak gerekli ve ölçülü olup olmadığıdır.⁵⁹⁴ Lee de benzer görüşe sahiptir. Teknolojik gelişmeler, güvenlik nedenleriyle bir ADIZ kurmanın gerekliliğine yol açar. Ancak, ADIZ'lerin ne kadar geniş çizileceği ve bu ADIZ'lerde uygulanabilir kuralların

⁵⁸⁸Q. Wright (1960). Legal aspects of the U-2 incident. *American Journal of International Law*, 54(4), s. 840-841. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/ajil54&i=846> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

⁵⁸⁹Dutton, 2009, **a.g.k.**, s.701-702

⁵⁹⁰Dutton, 2009, **a.g.k.**, s.701-702

⁵⁹¹Lee, 2014a, **a.g.k.**, s.278; Pillay, 2015, **a.g.k.**, s.22

⁵⁹²Lee, 2014a, **a.g.k.**, s.278

⁵⁹³Lee, 2014a, **a.g.k.**, s.278

⁵⁹⁴Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.176

nasıl formüle edileceği konularında belirsizlikler vardır. ADIZ'in gerekliliği mutlaka ADIZ'in orantılılığını göstermez.⁵⁹⁵

Ancak ADIZ'ler meşru savunma kriterlerini karşılamamaktadır. Gerçekleştirilecek savunma eylemi sivil uçaklara karşı olacağından bu uçakların kıyı devletine sunduğu tehdit ile savunma eylemi orantısız olacaktır. ADIZ, öngörülen prosedürlere uyan uçaklara önemli bir yük oluşturmaya da müdahale eden uçağın emirlerini yerine getirmeyen bir uçak, kıyı devletinin topraklarına inmek zorunda kalabilir veya ateş edilebilir hatta açık deniz alanlarında uçuş yaparken ateş açılabilir. Dolayısıyla açık denizlerde silahsız bir sivil uçağa ateş etmek şüphesiz aşırı kuvvet kullanımıdır. Rotadan sapmaya veya inişe zorlama, aynı zamanda, bir sivil hava aracının açık denizlerde uçuş özgürlüğüne yönelik ihlalidir. Kıyı devletine yönelik herhangi bir yakın saldırı tehdidiyle gerekçelendirilemez. Bu nedenle, ADIZ'lerini yürütmek için kullanılan prosedürler, sivil uçaklar icra konusu olduğunda orantılılık kriterini yerine getirememektedir.⁵⁹⁶ ADIZ'ler ayrıca özellikle sivil uçaklar bağlamında gereklilik kriterini de karşılamıyor. Uzun menzilli bombardıman uçağının gökyüzünden potansiyel ölüm aracı olduğu günlerde, bu alanlar gereklilik koşulunu sağlayabilirdi. Şimdi ise, kara ve deniz tabanlı kıtalararası menzilli balistik füzelerin nükleer başlıklarla donatılmış olarak geliştirilmesi ve dağıtılmasıyla, uzun menzilli bombardıman uçağı önemsiz hale geldi. Kalan veya geliştirilmekte olan uzun menzilli bombardıman uçakları, denize açılarak 2000 deniz mili menzile sahip nükleer başlıklı füzeler fırlatabilirler. Bu tür silahların, sadece kıyılarından 380 mil uzanan ADIZ'lerden etkilenmediği kesindir. Bu nedenle, stratejik nükleer savaşa karşı savunma amaçlı oldukları yerlerde, alanlar modern silahların koşulları altında gereklilik testini geçemezler.⁵⁹⁷ Ancak yukarıda da açıkladığımız üzere ADIZ'lerin oluşturulma gerekçesi artmış olup sadece nükleer saldırıların önlenmesi amacı ile sınırlı değildir. Yine de ADIZ'lerin uluslararası hava sahası kısmında, devletlerin yetkisinin olmayışı, barış zamanında meşru müdafaanın koşullarının gerçekleşmemesi ve uluslararası hukukta önleyici meşru müdafaanın uygun görülmemesi sebebiyle devletler uçaklara müdahale edemeyecektir.

⁵⁹⁵Lee, 2018b, **a.g.k.**, s.13

⁵⁹⁶Cuadra, 1977, **a.g.k.**, s.502-503

⁵⁹⁷Cuadra, 1977, **a.g.k.**, s.503

Bazı yazarlara göre Çin Savunma Bakanlığının açıklamasında yer alan savunma tedbirleri (*defensive measures*) yabancı uçakların ÇSK tarafından müdahale edilmesi ve hatta düşürülmesi olasılığını da içermektedir.⁵⁹⁸ Geçmiş araştırmalar, Çin'in Doğu Çin Denizi ADIZ'ini hiçbir zaman tam olarak uygulamaya çalışmadığını ve Çin'in ADIZ içinde yalnızca bir avuç yabancı askeri uçuşa müdahale ettiğini kamuoyuna bildirdiğini gösteriyor.⁵⁹⁹ Ancak Çin'in 2013'ün sonlarından bu yana ADIZ'ini ne ölçüde uyguladığını açık kaynaklar kullanarak belirlemek mümkün değildir. Zira Çin, ADIZ uygulamasına ilişkin eylemlerinin ve alandaki operasyonlarının kapsamı veya sıklığı hakkında detaylı veriler yayınlamamaktadır.⁶⁰⁰

Bir uçağın Çin ADIZ'ine girmesi ve Çin'in gönüllü kimlik tespiti taleplerine yanıt vermemesi halinde, Çinli yetkililer yakın bir saldırı varsayarak uçağa karşı meşru müdafaa amaçlı kuvvet kullanabilir. Bu durumda Çin'in bu eyleminin sınırları geniş yorumlanmış bir önleyici meşru müdafaa (*preventive- anticipatory*) kapsamında olduğunu söyleyebiliriz.⁶⁰¹ Bu alan içerisinde herhangi bir kuvvet kullanımı uluslararası hukukun *jus cogens* kuralı olan kuvvet kullanma yasağının ihlali anlamına gelecektir. Zira meşru müdafaa sınırları böylesine genişleyemez ve öğretinin bu kadar şişirilmiş bir versiyonu korkunç sonuçlar meydana getirebilir.⁶⁰² Weber, devletlerin uluslararası hukuku ihlal ederek sivil uçaklara müdahalesinin, havayolu işletmelerinin artık uçuş planlarını jeopolitik risklere göre hesaplama yapmasını gerektireceğini sivil havacılıkla ilgili uluslararası normların zayıflatılması anlamına geleceğini iddia etmiştir.⁶⁰³

Bu kuralların barış zamanı veya düşmanca olmayan bir ortamı öngördüğü vurgulanmalıdır. Yakın veya fiili düşmanlıkların söz konusu olması halinde, bir devlet, uluslararası hava sahasında uçuşu etkileyecek meşru müdafaa önlemleri almayı gerekli bulabilir.⁶⁰⁴

⁵⁹⁸Bao, 2014, **a.g.k.**, s.8

⁵⁹⁹Pilger, 2016, **a.g.k.**, s. 4-5

⁶⁰⁰Pilger, 2016, **a.g.k.**, s. 4-5.

⁶⁰¹Pillay, 2015, **a.g.k.**, s.39

⁶⁰²Head, 1964, **a.g.k.**, s.196

⁶⁰³Y. Weber (2021). *When Belarus forced down a plane, it may have committed state-sponsored hijacking.*'den aktaran A. Ateş (2021). Uluslararası Hukuk ve Havacılık Güvenliği Bağlamında Zorla İndirme: Belarus Vakası. *International Aeronautics and Astronautics*, 2(22), s.25. <https://dergipark.org.tr/en/pub/ijaa/issue/64751/979504> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

⁶⁰⁴Roach, 2012, **a.g.k.**, para. 10

5.ADIZ'LERİN YASALLAŞMASI İÇİN ÖNERİLER

ADIZ'lerin ulusal güvenlik amacından sapması ve politik araç haline dönüşmesi endişe vericidir. ADIZ'lerin siyasallaşması, özellikle diğer devlet ADIZ'leriyle örtüştükleri kısımlarda, rekabet alanları yaratmaktadır. Başka bir deyişle, ADIZ'lerin siyasallaşması, gökyüzündeki kazara çatma tehlikesini azaltmak yerine çatışma tehlikesini artırmaktadır. ADIZ'lerin egemen haklar elde etme aracı olarak sunulması, tartışmalı bölgelerde var olan siyasi gerilimi daha şiddetli hale getirmektedir. Özellikle Güney Çin Denizi'nde durum endişe vericidir. Bu bölge, sadece geniş ve tartışmalı deniz ve toprak iddiaları nedeniyle değil, aynı zamanda Çin'in bölgedeki birçok hassas askeri üssü (özellikle Hainan adasındaki Yulin nükleer denizaltı üssü) nedeniyle de Çin için mantıklı bir sonraki adım Güney Çin Denizi'nde ADIZ oluşturmak olacaktır. Güney Çin Denizi'nde ikinci bir Çin ADIZ'inin ilan edilmesi, Vietnam, Filipinler, Malezya ve Brunei gibi toprak iddiaları olan devletlerin yanı sıra ABD ve Japonya gibi diğer ilgili devletleri büyük ölçüde endişelendirecekt ve ihtilafları dramatik bir şekilde artıracaktır.

605

ADIZ uygulamaları bir örf ve âdet hukuku kuralına dönüşmediği sürece, uluslararası hukuku az ya da çok ancak bariz bir şekilde ihlal eden tek taraflı uygulama olmaya devam edecektir.⁶⁰⁶ ADIZ'lerin bugünkü durumu ve işleyişi hakkında yaygın yanlış bilgi ve karışıklık göz önüne alındığında bazı yazarlar, ADIZ'leri siyasi tartışmalardan uzaklaştırmaya, şeffaflığı artırmaya ve güveni artırmaya yardımcı olacak öneriler sunmaktadır.⁶⁰⁷

Lee, ADIZ'in yasallığı konusunda ICAO'nun UAD'den danışma görüşü talebinde bulunmasını önermekte ve danışma görüşünün ADIZ ile ilgili hukuki sorunlara uzun vadeli bir çözüm sunabileceğini ileri sürmektedir.⁶⁰⁸ Akinfolarin ve Papp⁶⁰⁹, sivil havacılık konularını düzenleme yetkisine sahip olan ICAO'nun, ADIZ'lerin kurulması için standart bir yasal çerçeve oluşturma sorumluluğunu üstlenmesi gerektiğini ve ICAO'nun bunu yaparken aşağıdaki hususları netleştirmesi gerektiğini ifade etmektedir.

1. ADIZ'leri kurarken devletlerin uyması gereken kabul edilebilir sınırlar ve sınırlamalar,

⁶⁰⁵Charbonneau, Heelis ve Piereder, 2015, **a.g.k.**, s.4

⁶⁰⁶Akinfolarin, 2018, **a.g.k.**, s.47

⁶⁰⁷Charbonneau, Heelis ve Piereder, 2015, **a.g.k.**, s.4

⁶⁰⁸Lee, 2018b, **a.g.k.**, s.29

⁶⁰⁹Papp, 2015, **a.g.k.**, s.20

- 2.Hava savunma teşhis ve müdahale prosedürlerini rutinleştirerek ve şeffaflaştırarak bölgesel güvenliği artırmak,
3. Hava aracının uyumsuzluğu durumunda yapılabilecek işlemler,
4. ADIZ'de devlet gücünün kapsamı.

Ayrıca, uluslararası hava sahası içerisinde uçuş serbestisi ve bu alan içerisinde herhangi bir devletin kuvvet kullanmasının mutlak olarak yasaklanması konusu yeniden vurgulanmalıdır.⁶¹⁰

Geniş kapsamlı raporlama yükümlülüklerinin, hava trafiğini kontrol etmeye çalışarak devlet egemenliğini uluslararası hava sahasında genişletme girişimini gösterdiği sonucuna varılmıştır. Bu nedenle, bildirim yükümlülüklerinin kesin olarak, ilan eden devletin egemenlik hava sahasına girmeyi amaçlayan sivil uçaklarla sınırlandırılması tavsiye edilmektedir.⁶¹¹

Pillay, özellikle örtüşen alanlar söz konusu olduğunda, ADIZ'lerin kurulması için önceden istişarelerin/danışmaların bir ön koşul olmasını tavsiye etmektedir. Önceden istişarede bulunmak, ilan eden devletin niyetlerini netleştirmesine olanak tanır ve örtüşen bölgeler olması durumunda, kaza riskini en aza indirebilir.⁶¹² Ön istişarenin amacı, herhangi bir itirazı azaltmak için, bildiriyle ilgilenen devletleri zamanında ve düşünceli bir şekilde bilgilendirmektir.⁶¹³

ADIZ kurulurken egemenliğin bir ön koşul olması tavsiye edilir. Hiçbir devletin, üzerinde hak iddia ettiği ihtilaflı kara veya deniz topraklarında bir ADIZ kurmasına izin verilmemelidir. Ancak, ihtilaflı bir toprak parçasının bir devletin egemenlik alanına bitişik olması halinde ve ihtilaflı hava sahasının hariç tutulması ADIZ'i amacına hizmet edemez hale getirecekse, devletin bu hava sahasını dahil etmesine ancak şartla izin verilmelidir. ADIZ egemen hava sahasına girme niyetinde olmayan uçaklara bildirim yükümlülüğü getirmez. Bu, ADIZ'i ilan eden devletin ihtilaflı bölge üzerindeki hava trafiği üzerinde kontrol uygulayamamasını sağlayacaktır.⁶¹⁴

ICAO, ADIZ örtüşmelerini yönetmek için (en azından) önerilerde bulunmalı veya (en fazla) Pakistan andlaşmasını bir model olarak kullanarak prosedürleri zorunlu

⁶¹⁰Akinfolarin, 2018, **a.g.k.**, s.47-48

⁶¹¹Pillay, 2015, **a.g.k.**, s.43

⁶¹²Pillay, 2015, **a.g.k.**, s.44

⁶¹³Pillay, 2015, **a.g.k.**, s.43

⁶¹⁴Pillay, 2015, **a.g.k.**, s.43

kılmalıdır.⁶¹⁵ ICAO, şeffaflığı artırmak için tüm ADIZ'lerle ilgili bilgiler için herkese açık tek bir depo oluşturmalıdır. Bu bilgi ücretsiz olarak erişilebilir olmalı ve raporlama ve güncelleme gereksinimlerini içermelidir.⁶¹⁶ ADIZ, yeni bir kavram olmasa da yasal bir çerçeveye ihtiyaç duymaktadır ve bunu gerçekleştirebilecek bilgi ve tecrübeye en çok ICAO sahiptir.⁶¹⁷

Bu kurallar, konvansiyonun mevcut eklerini sağlayan standartlara eklenmelidir. Bunun nedeni, konvansiyonun tamamının değiştirilmesinin, tüm taraflarının rızasının gerekli olması nedeniyle neredeyse imkânsız olmasıdır. Dolayısıyla devletlerin benimseyebileceği ADIZ kurallarının kısmi uygulanmasından kaçınmak için bunu SARP'ler aracılığıyla yapmak daha güvenli olacaktır.⁶¹⁸

Uluslararası toplum, özellikle ADIZ'lerin örtüştüğü Doğu Asya'da, ADIZ'leri etkili bir şekilde yönetmek için sessiz, gayri resmi bir diyaloga girmelidir. Bu görüşmeler, ADIZ'lerin mevcut anlayışını siyasi tartışmalardan uzaklaştırmaya ve bölgedeki devletler arasındaki güveni yeniden inşa etmeye odaklanmalıdır. Konuşmalar gelecekte bu konuda daha resmi andlaşmalara yol açabileceğini düşünmekteyiz.⁶¹⁹

Uluslararası bir kavram olarak ADIZ, yorumlanması ve uygulanmasındaki farklılıklar nedeniyle karmaşıktır. Ancak bu durum yukarıda belirtilmiş olan hususlar ele alınarak ICAO'nun, ADIZ'lerin kurulması için standart bir yasal çerçeve oluşturma sorumluluğunu üstlenmesi ile çözülmelidir.

⁶¹⁵Charbonneau, Heelis ve Piereder, 2015, **a.g.k.**, s.4

⁶¹⁶Charbonneau, Heelis ve Piereder, 2015, **a.g.k.**, s.4

⁶¹⁷Akinfolarin, 2018, **a.g.k.**, s.47-48

⁶¹⁸Akinfolarin, 2018, **a.g.k.**, s.47-48; ICAO Genel Sekreteri tarafından yetkilendirilen ICAO web sitesi, Hava Trafik Yönetiminde Sivil-Askeri İş birliği Kılavuzu'nun İngilizce versiyonunun ilk baskısını Şubat 2021'de yayınlamıştır. Doc. 10088, ADIZ'in kurulması ve prosedürleri hakkındaki "önerilen uygulamaları" tartışmak için özel bir bölüme sahiptir. Yasal olarak bağlayıcı olmasa da bir "rehberlik belgesi" olarak, bu alanda uluslararası teamül hukukunun oluşumu üzerinde daha büyük bir etkisi olabilir. Bkz. ICAO (2021). Manual on Civil-Military Cooperation in Air Traffic Management, Doc 10088, First Edition, s. 9-1. Bkz. http://www.icao.int/WACAF/Documents/Meetings/2021/Civ-mil/10088_unedited_en_Manual%20%on%20Civil-Military%20Cooperation%20in%20Air%20Traffic%20Mangement (Erişim tarihi: 30.06.2024)

⁶¹⁹Charbonneau, Heelis ve Piereder, 2015, **a.g.k.**, s.5

SONUÇ

Bu çalışmada genellikle açık denizlere uzanan ADIZ'ler ele alınmıştır. Zira devletlerin kendi topraklarında ve karasularında yetkisi ve mutlak egemenliği söz konusu olduğundan diğer uluslararası yükümlülüklerini ihlal etmediği sürece iç ADIZ'ler açısından herhangi bir problem olmaması beklenir. Devlet toprakları dışında oluşturulan ADIZ'ler MEB ve /veya açık denizlerin üzerindeki hava sahasını kapsamaktadır. Hibrit ADIZ'ler devletler tarafından en çok tercih edilen ADIZ türüdür. ADIZ'lerin kabul görmesi veya oluşturulması için uluslararası bir prosedür yoktur. Bu durum ADIZ oluşturan devletlerin, uçaklara ne tür yükümlülükler getirebilecekleri konusunda da çok farklı görüşlere sahip olmasına neden olmuştur.

Devletler boyut ve menzil sınırlaması olmaksızın ADIZ oluşturmaya tek taraflı olarak karar verirler. Denize kıyısı olsun ya da olmasın hiçbir devlet MEB ve açık denizler üzerindeki hava sahasında münhasır yetkiye sahip değildir. Ancak MEB ve/veya açık denizleri kapsayacak şekilde ADIZ oluşturan devletler, bu alanda uçaklardan kimlik teşhisinde bulunmalarını talep etmektedir. Bir devletin ilan ettiği ADIZ başka bir devlet tarafından yönetilen FIR'lara uzandığında ve aralarında uçuş planı paylaşımının koordine edilmediği durumlarda, sivil uçaklara fazladan sorumluluk yüklenmektedir.

Chicago Konvansiyonu'nun 1'inci ve 2'nci maddeleri, devletin egemenlik hakkının yer bakımından sınırlarını ortaya koymaktadır. Devletlerin açık denizlerdeki egemen yetki eksikliği ve Chicago Konvansiyonu'nun 12'nci ve 37'nci maddesi uyarınca açık denizlerdeki hava kurallarının ICAO yetkisi altında olduğu göz önüne alındığında uluslararası hava sahasında işletilen uçakların ADIZ prosedürlerine uymalarını gerektirecek olan yetkiye yasal dayanak gerekmektedir. Chicago Konvansiyonu 11'inci maddesinde, devletlerin kendi ulusal hava sahasını korumaları için gerekli önlemleri alabileceğini ifade etmiştir. Ancak ilgili madde uluslararası hava sahasındaki eylemlere yönelik devletlere yürütme yetkisi tanımamaktadır. Sivil hava taşıtları, egemenlik iddiasında bulunulamayan hava sahasından, egemen hava sahasına uçmayı planlıyorlarsa, ADIZ oluşturmuş olan devletin belirli tanımlama taleplerine uyması gerekir.⁶²⁰ Böylece, ulusal hava sahasına girme niyeti olmayan uçakların açık denizler üzerindeki seyrüsefer

⁶²⁰Dutton, 2009, a.g.k., s.691.

özgürlüğü kısıtlanmayacaktır.⁶²¹ Ancak yukarıda da ifade etmiş olduğumuz üzere uçakların ulusal hava sahasına girme niyeti tespit edilemez. Bu durumda devletler, ADIZ içinde yer alan neredeyse tüm uçaklardan kimlik teşhisinde bulunmalarını talep edecektir. Ancak uçağı işleten operatör ve/veya pilotun bu gereksinimleri yerine getirmesi, ulusal hava sahasına girme niyeti olduğunda beklenilmelidir. Kanaatimizce niyet ancak uçağı işleten pilot veya operatörün prosedürü yerine getirip getirmemesi ile anlaşılabilir. Uluslararası hava sahasında işletilen uçağın pilotu tarafından gönüllü prosedür yerine getirilmediği takdirde uçak pasif tanımlama prosedürleri ile teşhis edilebilir.

Devletlerin kendi egemenlik alanı içinde sivil hava aracına karşı silahlı kuvvet kullanımı meşru müdafaa hakkı hariç olmak üzere uluslararası hukukta yasaklanmıştır. Meşru müdafaa kapsamında kuvvet kullanımı için orantılılık ve gereklilik koşullarının gerçekleşmiş olması gerekmektedir. Ulusal hava sahasında uçaklara karşı silah kullanımı oldukça sıkı şartlara bağlanmıştır. Uluslararası hava sahasında ise uçuş özgürlüğü hem uluslararası andlaşmalar hem de uluslararası teamül hukukunda garanti altına alınmıştır.⁶²² Dolayısıyla devletler, tüm uçaklardan kimlik teşhisi talebinde bulunsa dahi teşhis talebini yerine getirmeyen devlet uçaklarına veya sivil uçaklara müdahale edemeyeceklerdir.

Yalnızca ulusal hava sahasına giriş onayı için uçaklara koşul yükleyen ve prosedürlere uyum sağlamayan veya cevap vermeyen uçaklara uluslararası hava sahasında müdahale edemeyeceğini kabul eden devletlerin ADIZ prosedürleri uluslararası hukuk kurallarının sınırları içinde kalmaktadır.⁶²³ Zira uçak tarafından gönüllü tanımlama prosedürlerine uyum gösterilmemesi durumunda ulusal hava sahasına girene kadar uçağı yönelik herhangi bir eylemde bulunulması uluslararası hukukun sınırlarını aşmaktadır.

⁶²¹Almond, 2016b, **a.g.k.**, s.151

⁶²²BMDHS madde 83

⁶²³Örneğin ABD ADIZ uygulaması bkz. ABD ulusal hava sahasında faaliyet gösteren tüm uçakların VHF/UHF koruma frekanslarında (121.5 veya 243.0 MHz) dinleme izlemesi sürdürmeleri şiddetle tavsiye edilir. Askeri bir engellemeye tabi tutulursa, sivil havacıların sorumluluklarını anlamaları ve önleme yapan uçaktan aktarılan ICAO standart sinyallerine uymaları zorunludur. Spesifik olarak, havacıların yerel çalışma frekansında veya VHF/UHF korumasında gecikmeden (mümkünse) hava trafik kontrolü ile iletişime geçmeleri beklenir. Uyumsuzluk güç kullanımına neden olabilir. Bkz. Federal Aviation Authority, U.S Department of Transportation (2023). *Aeronautical Information Manual, Official Guide to Basic Flight Information and ATC Procedures* § 5-6-13 a.3. https://www.faa.gov/air_traffic/publications/atpubs/aim_html/chap5_section_6.html (Erişim tarihi: 30.06.2024)

Pekin'in ADIZ uygulamasında olduğu gibi egemenliğini genişletme, açık denizlerde uçuş özgürlüğünü kısıtlama gibi uluslararası hukukun izin vermediği durumlara neden olabilecek ADIZ uygulamaları uluslararası hukuka aykırılık teşkil etmektedir. ADIZ'e giren ve prosedürlere uyum göstermeyen uçaklara uluslararası hava sahasında müdahale edemeyeceğini kabul ettiği ve ihtilaflı alanlarda ADIZ oluşturmadığı göz önüne alındığında ABD'nin uluslararası hukuk kurallarını ihlal etmediğini ileri sürülebiliriz. Ancak niyet tespitiinin mümkün olmaması sebebiyle ulusal hava sahasına girme niyetinde olmayan ve uluslararası hava sahasında işletilen uçaklardan bilgi talep etmesinin yasal dayanağı bulunmamaktadır.

ADIZ'lerin uluslararası hukuktaki yasal dayanağı halen tartışmalıdır. Devletler tarafından ADIZ oluşturulmasına izin veren ya da yasaklayan andlaşma yoktur. Tek olası kaynak, çok az itirazla birlikte uzun süreli devlet uygulamalarının bir sonucu olarak uluslararası geleneksel hukuk olacaktır. Ancak UAD tarafından uluslararası bir örf-adet kuralı oluşturmak üzere belirlenen kriterleri karşılamamaktadır.⁶²⁴ Kanaatimiz en iyi ihtimalle ADIZ kavramının yeni ortaya çıkan bir devlet uygulaması olduğu yönündedir. Yasal temelinin oluşturulması ve devlet uygulamalarının standartlaşması adına ICAO'nun bu hususta düzenleme yapması gerekmektedir.

⁶²⁴Akinfolarin, 2018, **a.g.k.**, s.47

KAYNAKÇA

- Abeyratne, R. (2012). In search of theoretical justification for air defence identification zones. *Journal of Transportation Security*, 5(1), ss.87-94. https://heinonline-org.offcampus.anadolu.edu.tr/HOL/Page?public=true&handle=hein.journals/jtransps5&div=8&start_page=87&collection=journals&set_as_cursor=0&men_tab=schresul ts# (Erişim tarihi: 22.03.2023)
- Akinfolarin, O. O. (2018). A critical appraisal on the legality of ADIZ: An international law perspective. *Faculty of Law University of Pretori*. https://repository.up.ac.za/bitstream/handle/2263/70057/Akinfolarin_Critical_2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y (Erişim tarihi: 25.06.2024)
- Akkutay, B. L. (2017). Uluslararası Hukukta sivil ve devlet hava aracı ayrımı. *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, 8(31), ss.315-348. <https://kutuphane.dogus.edu.tr/mvt/pdf.php?pdf=0020940&lng=0> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Aksar, Y. (2017a). *Teoride ve uygulamada uluslararası hukuk I*. (4. Baskı), Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Aksar, Y. (2017b). *Temel metinler ve davalarla uluslararası hukuk*. (1. Baskı), Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Aksar, Y. (2017c). *Teoride ve uygulamada uluslararası hukuk II*, (4. Baskı), Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Almond, R. (2015a). Examining U.S. state practice and aircraft defense identification zones. *Air and Space Lawyer*, 28(1), ss. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/airspacelaw28&i=4> (Erişim tarihi: 22.06.2024)
- Almond, R. (2016b). Clearing the air above the east china sea: the primary elements of aircraft defense identification zones. *Harvard National Security Journal*, 7(1), ss.126-198. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/harvardnsj7&i=126> (Erişim tarihi: 26.06.2024)
- Ateş, A. (2021). Uluslararası Hukuk ve Havacılık Güvenliği Bağlamında Zorla İndirme: Belarus Vakası. *International Aeronautics and Astronautics*, 2(22), ss.22-27. <https://dergipark.org.tr/en/pub/ijaa/issue/64751/979504> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Aydın, A. B. Uluslararası Hukukta Önleyici ve Öngörücü Meşru Müdafaa Hakkı. Genç Hukukçular Hukuk okumaları. ss. 51-64. <https://www.muharrembalci.com/hukukdunyasi/insanhaklari/146.pdf> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Aydoğan Özman, M. (1964). Devletlerin egemenliği ve milletlerarası teşekküller. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 21(1), ss.53-121. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/auhfd/issue/42776/516579> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Bao, Y. (2014). Reflections on the establishment of the Chinese air defense identification zone. *Institute for Advanced Legal Studies: Student Law Review*, 1(2), <https://journals.sas.ac.uk/lawreview/article/view/2085/2018> (Erişim tarihi: 25.06.2024)

- Beckman R. ve Davenport T. (2012). EEZ regime: Reflections after 30 years. *LOSI Conference Papers*. <https://www.law.berkeley.edu/files/Beckman-Davenport-final.pdf> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Beckman, R. and Phan, H.D. (2014). Air defence identification zones: implications for freedom of overflight and maritime disputes. *Centre for International Law National University of Singapore*. <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2014/11/Beckman-Phan-ADIZ-Paper-submitted.pdf> (Erişim tarihi: 26.06.2024)
- Calkins, G. N. (1957). The Contiguous Air Space Zone in International Law, by John Taylor Murchison. *Journal of air law and commerce*, 24(3), s.372-375. <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3024&context=jalc> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Canikoğlu, E. (2015). Uluslararası politika ve birleşmiş milletler sisteminde önalıcı kuvvet kullanma. *Güvenlik Bilimleri Dergisi*, 4(2), ss.123-148. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/gbd/issue/22395/239730> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Charbonneau, J., Heelis, K. ve Piereder, J. (2015). Putting air defense identification zones on the radar. *Centre For International Governance Innovation Policy Brief No. 1, CIGI Graduate Fellows Series*. https://www.cigionline.org/static/documents/graduate_fellows_pb_no.1.pdf (Erişim tarihi: 26.06.2024)
- Cuadra, E. (1977). Air defense identification zones:creeping jurisdiction in the airspace. *Virginia Journal of International Law*, 18(3), ss.485-512. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/vajint18&i=495> (Erişim tarihi: 26.06.2024)
- Dalar, M. (1995). *Uluslararası hukukta egemenlik ve milli yetki sorunu*. Yüksek Lisans Tezi. Diyarbakır: Dicle Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku. <https://acikerisim.dicle.edu.tr/xmlui/handle/11468/3895> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Değdaş, U. C. (2018). Uluslararası hukukta önlleyici meşru müdafaa hakkı. *Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 4(6), ss.21-40. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/andhd/issue/56737/792778> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Department Of The Navy Office Of The Chief Of Naval Operations Headquarters, U.S. Marine Corps Department Of Homeland Security ve U.S. Coast Guard (2017). *Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*. <https://www.hsdl.org/?view&did=806860> (Erişim tarihi: 26.06.2024)
- Dönmez, S. (2017). Kuvvet Kullanma Kapsamında Ön Alıcı ve Önlleyici Saldırı Kavramları. *Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(3), ss.8-15. https://www.ibaness.org/bnejss/2017_03_03/02_Donmez.pdf (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Dutton, P.A. (2009). Caelum liberum: air defense identification zones outside sovereign airspace. *American Journal of International Law*, 103(4), s.691-709. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/ajil103&i=699> (Erişim tarihi: 26.06.2024)
- Edmund, J. B. ve Cevallos, A.S. (2017). In line or out of order? China's approach to ADIZ in theory and practice. *Santa Monica. CA: RAND Corporation*. https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR2055.html (Erişim tarihi 25.06.2024)

- Emir, N. (2020). Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun "uluslararası örf ve âdet hukukunun belirlenmesine ilişkin taslak sonuçlar" metni çerçevesinde uluslararası örgütlerin uluslararası örf ve âdet hukukuna etkisi. *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 11(2), ss.665-679. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1286512> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Farooqui, M. O., Kisswani, N., Sheer, A., Qureshi, T. (2022). Legal analysis of the air defense identification zone () with special reference to the east china sea air defense identification zone. *Brazilian Journal of International Law*, 19(3), 272-287. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/brazintl19&i=1083> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Fedele, F. (1967). Overflight by military aircraft in time of peace. *United States Air Force JAG Law Review*, 9(5), s.8-25. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/airfor9&i=214> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Fong, T.U. Air Law. *The People's University, Beijing*. <https://www.dsaj.gov.mo/showpdfs/4947.pdf> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Göktepe, O. (2022). Uluslararası ilişkilerde kuvvet kullanma yasağının geçerliliği. *Trakya Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi*, 11(1), ss.16-30. <https://dergipark.org.tr/en/pub/trakyaibf/issue/70165/1096992> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Hailbronner, K. (1983a). Freedom of the air and the convention on the law of the sea. *American Journal of International Law*, 77(3), s.490-520. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/ajil77&i=508> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Hailbronner, K. (1983b). The legal regime of the airspace above the exclusive economic zone. *Air and Space Law*, 8(1), ss. 40-44.
- Head, I. L. (1964). ADIZ, international law, and contiguous airspace. *Alberta Law Review*, 3(2), ss.182-196. <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/alblr3&div=24&id=&p> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Ikeshima, T. (2016). China's air defense identification zone (adiz) and its impact on the territorial and maritime disputes in the east and South China Seas. *Graduate School of International Culture and Communication Studies*, 3(1), ss.151-170. <https://core.ac.uk/download/pdf/144455287.pdf> (Erişim tarihi: 26.06.2024)
- International Civil Aviation Organizations (1994). *Secretariat Study on "Civil/State Aircraft"*. ICAO Doc. LC/29-WP/2. <https://www.icao.int/Meetings/LC37/References/LC.29.WP.2-1.EN-CivilState%20Aircraft.pdf#search=LC%2F29%2DWP%2F2%2D1> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- International Civil Aviation Organization(1996). *The Shooting-down of Two U.S.-registered Private Civil Aircraft by Cuban Military Aircraft on 24th February 1996*. Report of the ICAO fact-finding investigation (U.N. Doc. S/1996/509) <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N96/164/16/img/N9616416.pdf?OpenElement> (Erişim tarihi: 13.01.2024)
- International Civil Aviation Organization (2001). *Annex II to the Convention on International Civil Aviation (Air Traffic Services)* <https://skyrise.aero/wp->

- <content/uploads/2017/03/ICAO-Annex-11-Air-traffic-services.pdf> (Erişim tarihi: 26.06.2024)
- International Civil Aviation Organization (2005). *Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation (Rules of Air)* https://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/an02_cons%5B1%5D.pdf (Erişim tarihi: 26.06.2024)
- International Civil *Annex 4 to the Convention on International Civil Aviation (Aeronautical Charts)*. Air traffic services system. <https://aviation-is.better-than.tv/icaodocs/Annex%204%20-%20Aeronautical%20Charts/Annex%204%20Aeronautical%20Charts,%20Edition%20no%2011.pdf> (Erişim tarihi: 24.06.2024)
- International Civil Aviation Organization (2018). *Annex 15 to the Convention on International Civil Aviation (Aeronautical Information Services)*. (Erişim tarihi: 25.06.2024)
- International Civil Aviation Organization (2021). *Manual on Civil-Military Cooperation in Air Traffic Management, Doc 10088, First Edition*. http://www.icao.int/WACAF/Documents/Meetings/2021/Civmil/10088_unedited_en_Manual%20%on%20CivilMilitary%20Cooperation%20in%20Air%20Traffic%20Mangement (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- International Court of Justice (1950). *Colombian-Peruvian Asylum Case, (Columbia v. Peru)*. ICJ Reports. <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/7/11973.pdf> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- International Court of Justice. (1969). *North Sea Continental Shelf Cases*. ICJ Reports. <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/52/052-19690220-JUD-01-00-EN.pdf> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- International Court of Justice (1986). *Case Concerning Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States)*, ICJ Reports, para. 194 <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/70/070-19860627-JUD-01-00-EN.pdf> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Kaya, İ. S. (2016). Chicago sözleşmelerinin uluslararası hukuk açısından değerlendirilmesi. *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.*, 7(2), ss.187-200. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/inuhfd/issue/22944/291297> (Erişim tarihi: 25.06.2024)
- Keskin Ata, F. (2012). Uluslararası hukuk açısından Türk askeri uçağının Suriye tarafından düşürölmesinin bir değerlendirmesi, *Ortadoğu Analiz*, 4 (44), ss. 16-29. https://orsam.org.tr/d_hbanaliz/2funda.pdf (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Kuran, S. (2022). *Uluslararası deniz hukuku*. (8. Baskı), İstanbul: Beta Yayınları.
- Kurumahmut, A. (1999). *Uluslararası boğazlarda transit geçiş rejimi ve Türk Boğazları*. Kamu Hukuku Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/TezGoster?key=1pwTzRXnomYf6jwqVORfUW_IHs0kyq47xIFm2LdtxxS0YmKH_JmVtd9qmUAo7REV (Erişim tarihi:30.06.2024)

- Lamont, C. K. (2014). Conflict in the skies: the law of air defence identification zones. *Air & Space Law*, 39(3), ss.187-202. <https://pure.rug.nl/ws/portalfiles/portal/13612864/AILA2014014.pdf> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Lee, J. W. (2014a). Tension on the air: The air defense identification zones on the East China Sea. *Journal of East Asia International Law*, 7(1), ss.274-282. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/jeasil7&i=274> (Erişim tarihi: 24.06.2024)
- Lee, J., ve Li, X. (2018b). Ongoing tension in the air: the need for ICJ's advisory opinion on air defense identification zone (ADIZ). *Korean Journal of International and Comparative Law*, 6(1), 5-29. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/kjicl6&i=5> (Erişim tarihi:30.06.2024)
- Lijuqian, G. (2014). Air Defense Identification Zone: The Restriction on the Free Sky Due to the Residual Right Principle, *China Legal Sci.*
- Luca, M. A. (2012). Using the air Force against civil Aircraft from air terrorism to self-defense. *ASPJ Africa&Francophonie*, 3(3), ss.45-58. https://www.strauscenter.org/wp-content/uploads/2012_3_e.pdf (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Odom, J. G. (2014). A “rules-based approach” to airspace defense: A U.S. perspective on the international law of the sea and airspace, air defense measures, and the freedom of navigation. *Revue Belge De Droit International*, (1), ss.65-93. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2673927 (Erişim tarihi: 25.06.2024)
- Qun, C. (2022). Practice of air defense identification zones and the rules of customary international law. *Marine Law and Policy*, (1), ss.96-125. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/mielwadpc2&i=107> (Erişim tarihi:30.06.2024)
- Öğütçü, B. (2015). *Meşru müdafaa hakkı kapsamında afghanistan'a yapılan müdahalenin hukuki geçerliliği*. Yüksek Lisans Tezi. Bursa: Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı. <https://acikerisim.uludag.edu.tr/server/api/core/bitstreams/843ebbcc-b34d-4a6e-b243-7c2460e60387/content> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Papp, Z. (2015). Air defense identification zone (ADIZ) in the light of public international law. *Pécs Journal of International and European Law*, ss.28-54. https://www.academia.edu/35416974/Air_Defense_Identification_Zone_ADIZ_in_the_light_of_Public_International_Law (Erişim tarihi: 25.06.2024)
- Pazarcı, H. (2007). *Uluslararası hukuk*. Ankara: Turhan Kitabevi.
- Pedrozo, R. (2014a). The bull in the China shop: Raising tension in the Asia-Pacific Region, *International Law Studies*, 90(1), ss. 66-100. <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1049&context=ils> (Erişim tarihi: 01.07.2024)
- Pedrozo, R. (2021b). Air defense identification zones. *International Law Studies Series. US Naval War College*, 97, ss.7-11. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.intyb/ilsusnwc0097&i=7> (Erişim tarihi: 25.06.2024)

- Pilger, M. (2016). ADIZ update: enforcement in the East China Sea, prospects for the South China Sea, and implications for the United States. *U.S.-China Economic and Security Review Commission*. https://www.uscc.gov/sites/default/files/Research/ADIZ%20Update_0.pdf (Erişim tarihi:30.06.2024)
- Pillay, S. (2015). The legal requirements for the proclamation of air Defense identification zones. In *The Faculty Of Law At The University Of Pretoria*. https://repository.up.ac.za/bitstream/handle/2263/53180/Pillay_Legal_2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y Erişim tarihi: 24.06.2024)
- Rinehart, I. E. ve Elias, B. (2015). China's air defense identification zone (ADIZ). *Congressional Research Service*. https://digital.library.unt.edu/ark:/67531/metadc501728/m1/1/high_res_d/R43894_2015Jan30.pdf (Erişim tarihi: 26.06.2024)
- Roach, J.A. (2012). Air defence identification zones. *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, (1). <https://opil.ouplaw.com/display/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e237> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Rogoff, M. A., & Collins, E Jr. (1990). The caroline incident and the development of international law. *Brooklyn Journal of International Law*, 16(3), 493-528. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/bjil16&i=501> (Erişim tarihi: 05.07.2024)
- Rouillard, L. P. (2004). The caroline case: anticipatory self-defense in contemporary international law. *Miskolc Journal of International Law*, 1(2), s.104-120. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/miskolc1&i=155> (Erişim tarihi: 03.07.2024)
- Rourke, R. O. (2012). Maritime Territorial and Exclusive Economic Zone (EEZ) Disputes Involving China: Issues for Congress. *Congressional Research Service*. <https://www.hsdl.org/?view&did=811054> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Su, J. (2015a). The east china sea air defense identification zone and international law. *Chinese Journal of International Law*, 14(2), 271-304. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/chnint14&i=285> (Erişim tarihi: 01.07.2024)
- Su, J. (2019b). The practice of states on air defense identification zones: geographical scope, object of identification, and identification measures. *Chinese Journal of International Law*, 18(4), 811-836. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/chnint18&i=820> (Erişim tarihi:25.06.2024)
- Su, J. (2021c). Is the establishment of air defence identification zones outside national airspace in accordance with international law. *The European Journal of International Law*, 32(4), 1309-1334. <https://doi.org/10.1093/ejil/chab088> (Erişim tarihi: 26.06.2024)
- Taşdemir, F. (2006). Uluslararası anarşiye giden yol: Uluslararası hukuk ağısından önleyici meşru müdafaa hakkı. *Uluslararası Hukuk ve Politika*, 2(5), ss.75-89.

- <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/rinlp2&i=78> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı Meteoroloji Genel Müdürlüğü (2018). *Havacılık Meteorolojisi*. <https://www.mgm.gov.tr/FILES/genel/kitaplar/havacilikmeteorolojisi.pdf> (Erişim tarihi: 21.06.2024)
- Thirlway, H. (2010). The Sources of international law. Oxford University Press, (3. Baskı), ss.95-109. <https://iilj.org/wp-content/uploads/2016/08/Thirlway-The-Sources-of-International-Law-pp.-95-108-2010.pdf> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Topsoy, F. (2012). Münhasır ekonomik bölgede yürütülen yabancı askerî faaliyetlerin hukukî niteliği. *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 7 (3), ss.217-265 <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/789367> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Ertuğrul, Ü. E. (2017). Birleşmiş milletler deniz hukuku sözleşmesine göre kıyı devletinin egemen hakları. *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 19(1), ss.41-71. https://webftp.gazi.edu.tr/hukuk/dergi/21_1_3.pdf (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Xiaofeng R. ve Xizhong C. C. (2005). A Chinese Perspective. *Marine Policy*, 29(1). <https://www.navedu.navy.mi.th/stg/databasestory/data/Situation-sea/freedom-navigate/A%20Chinese%20Perspective%20military%20in%20EEZ.pdf> (Erişim tarihi: 30.06.2024)
- Welch D.A. (2013). What's an ADIZ? Why the United States, Japan, and China get it wrong Foreign Affairs. <https://www.foreignaffairs.com/articles/east-asia/2013-12-09/whats-adiz> (Erişim tarihi: 23.06.2024)
- Winkler, D.F. (1977). Searching the skies: The legacy of the United States cold war defense radar program. *Headquarters Air Combat Command*, Reimbursable Order No. ND94-0416. <https://nuke.fas.org/guide/usa/airdef/1997-06-01955.pdf> (Erişim tarihi: 26.06.2024)
- Wright, Q. (1960). Legal aspects of the U-2 incident. *American Journal of International Law*, 54(4), 836-854. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/ajil54&i=846> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

KÜNYE BİLGİSİ OLMAYAN KAYNAKLAR

- http-1: https://web.archive.org/web/20131123193726/http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-11/23/c_132911635.htm (Erişim tarihi: 24.06.2024).
- http-2: <https://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1--tarihce> (Erişim tarihi: 26.06.2024)
- http-3: http://www.mofa.go.jp/announce/fm_press/2010/6/0625_01.html (Erişim tarihi: 26.06.2024)
- http-4: https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_132685.htm (Erişim tarihi: 26.06.2024)
- http-5: https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_8206.htm (Erişim tarihi: 06.07.2024)
- http-6: <https://ac.nato.int/missions/air-policing> (Erişim tarihi: 06.07.2024)
- http-7: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

http-8:<https://www.worldometers.info/geography/how-many-countries-are-there-in-the-world/>
(Erişim tarihi: 30.06.2024)

http-9:<https://www.icao.int/about-icao/pages/member-states.aspx> (Erişim tarihi: 30.06.2024)

http-10:https://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm
(Erişim tarihi: 30.06.2024)

