HAVA SAHASI



Hava sahası, bir devletin kara ülkesi ve karasuları üzerinde yer alan atmosferik alanın egemenlik altındaki bölümünü ifade eder. Uluslararası hukukta bu kavram, özellikle Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından belirlenen kurallar çerçevesinde tanımlanır. Her devlet, hava sahası üzerinde tam ve münhasır egemenliğe sahiptir; bu durum Chicago Sözleşmesi ile açık biçimde hükme bağlanmıştır.

Vahit Sunar

Hava Sahasının Uluslararası Hukuktaki Yeri, Önemi ve Egemenlik Boyutu: Akademik Kaynaklar Işığında Kapsamlı Bir İnceleme

Uluslararası hava hukuku, egemen devletlerin kara ve deniz üzerindeki yetkilerinin gökyüzüne yansımasıyla şekillenen, dinamik ve stratejik bir disiplindir. Bu alanın temelinde yatan **"tam ve münhasır egemenlik"** ilkesi, 1944 Chicago Konvansiyonu ile pozitif hukuk kuralları arasına girmiş ve günümüz uluslararası sisteminin vazgeçilmez bir unsuru haline gelmiştir. Özdan'ın (2023) belirttiği gibi, literatürde egemenliğin savunulduğu bir hava sahası rejimi ile buna kısmen karşıt olarak hava sahasında serbestliği savunan bir rejim sistemi karşı karşıya bulunmakta ve hangi sistemin çağdaş uluslararası hukukta uygulanması gerektiği tartışılmaktadır. Bu tartışma, hava sahasının yalnızca bir üst geçit olmadığını, aynı zamanda devletlerin ulusal güvenliğinden küresel ticaretin düzenine kadar uzanan geniş bir yelpazede belirleyici bir role sahip olduğunu göstermektedir.

1: Hava Sahasının Uluslararası Hukuktaki Tanımı ve Kapsamı

1.1. Egemenlik İlkesinin Temeli: Chicago Konvansiyonu (1944)

Uluslararası sivil havacılığın "anayasası" olarak kabul edilen Chicago Konvansiyonu'nun 1. Maddesi, hava sahası rejiminin temelini atmaktadır: "Taraf devletler, her devletin kendi ülkesi üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemenliğe sahip olduğunu kabul eder". Bu hüküm, devletlere kendi ulusal hava sahalarını düzenleme, kontrol etme ve ihlallere karşı tedbir alma konusunda geniş yetkiler tanımaktadır. Konvansiyon'un 2. Maddesi ise "ülke" kavramını, bir devletin egemenliği, hakimiyeti, koruması veya mandası altındaki kara alanları ve bunlara bitişik karasuları olarak tanımlar. Bu tanım, ulusal hava sahasının yatay sınırlarını kara sınırları ve karasularının dış sınırı ile çizmektedir.

1.2. Hava Sahasının Dikey Sınırları: Tartışmalı Bir Alan

Hava sahasının nerede bittiği ve uzayın nerede başladığı sorusu, uluslararası hukukun en uzun süreli ve çözüme kavuşmamış tartışmalarından biridir. Hava sahası ile uzayın yasal statüleri arasında önemli farklılıklar bulunmasına rağmen, devlet egemenliğinin dikey sınırı konusunda uluslararası bir anlaşma mevcut değildir. King (2016), bu "gri alan" sorununu, özellikle hava ve uzay araçlarının entegre olduğu hibrit araçların gelişimi bağlamında ele almakta ve en düşük uydu yörüngesinin, devletlerin egemenlik iddialarının tavanı olarak kabul edilmesi gerektiğini savunmaktadır. Bu belirsizlik, özellikle hipersonik araçlar ve uzay tabanlı silah sistemleri açısından ciddi bir hukuki boşluk yaratmaktadır.

Bölüm 2: Ulusal ve Uluslararası Hava Sahasının Hukuki Statüsü

Durak'ın (2020) vurguladığı gibi, ulusal hava sahası, devletin kara ülkesi ile deniz ülkesi (karasuları) üzerinde kalan hava sahası olarak anlaşılmakta; uluslararası hava sahası ise karasuları dışında kalan alanların üzerindeki saha olarak değerlendirilmektedir. Bu ayrımın pratik önemi büyüktür: Ulusal hava sahasında egemen devletin tam yetkisi varken, uluslararası hava sahasında "serbestlik esası" geçerlidir. Bir diğer akademik çalışma da bu ayrımı desteklemekte, hava sahasının kara alanı, iç sular ve karasuları üzerindeki kısmının bir ülkenin yargı yetkisine girdiğini belirtmektedir.

Ancak bu egemenlik mutlak değildir. Barus (2021), egemenliğin artık "mutlak" olmaktan çıktığını, uluslararası hukuk tarafından düzenlenen belirli sınırlar içinde diğer devletlerin egemenliğine saygı gösterme zorunluluğu bulunduğunu ve bunun "göreli egemenlik" (relative sovereignty) olarak

adlandırıldığını ifade etmektedir. Bu yaklaşım, devletlerin kendi hava sahalarındaki düzenlemelerini yaparken uluslararası yükümlülüklerini de göz önünde bulundurmaları gerektiğini ortaya koymaktadır.

3: Uçuş Bilgi Bölgeleri (FIR) ve Hukuki Statüsü

Uçuş Bilgi Bölgeleri (Flight Information Regions - FIR), ICAO tarafından belirlenen ve uçuş bilgi hizmeti ile ikaz hizmetinin sağlandığı hava sahası bölümleridir. FIR'lar, egemenlik temelli değil, operasyonel sorumluluk temelli oluşturulmuş bölgelerdir. Bir devletin belirli bir FIR'dan sorumlu olması, o bölgede egemenlik hakkı olduğu anlamına gelmez; sadece ICAO tarafından kendisine verilen bir hizmet sorumluluğunu ifade eder.

Muhammad, Latipulhayat ve Pratama (2024), FIR yönetiminin devlet egemenliği üzerindeki etkilerini analiz ederek, FIR hizmetlerinin yönetiminin başka bir devlete devredilmesinin, ilgili devletin hava sahası üzerindeki egemenlik haklarını kullanmasını kısıtlayabileceğini ortaya koymaktadır. Bu çalışma, FIR anlaşmalarının uluslararası hukuk ve iç hukuk çerçeveleriyle uyumlu hale getirilmesinin önemini vurgulamaktadır. Endonezya-Singapur arasındaki FIR düzenlemesi, bu tür anlaşmaların ulusal güvenlik ve ekonomik çıkarlar açısından potansiyel riskler taşıdığını gösteren somut bir örnektir.

4: Devlet Hava Araçları ve Sivil Hava Araçları Ayrımı

Uluslararası hava hukukunda hava araçları temel olarak iki kategoriye ayrılır ve bu ayrım, uygulanacak hukuki rejim açısından kritik öneme sahiptir:

- **Sivil Hava Araçları:** Chicago Konvansiyonu'nun hükümleri öncelikle sivil hava araçlarını kapsar. Tarifeli uluslararası uçuşlar için önceden izin alınması zorunluluğu (Madde 6), tarifesiz uçuşlar için ise nispeten daha serbest bir rejim öngörülür (Madde 5).
- **Devlet Hava Araçları:** Askeri, gümrük ve polis hizmetlerinde kullanılan hava araçları devlet hava aracı olarak kabul edilir. Chicago Konvansiyonu'nun 3. Maddesi uyarınca, bir devlet hava aracı, başka bir devletin hava sahasında özel bir anlaşma veya izin olmaksızın uçamaz veya topraklarına inemez.

Maluf-Mas (2025), devlet uçaklarının uluslararası hava sahasında sivil uçakların güvenliğine gereken özeni göstermekle yükümlü olduğunu ("due regard" obligation), ancak bu ayrımın ve üye devletlerin farklı askeri düzenlemelerinin, FIR'lar ve tartışmalı hava sahaları içindeki askeri operasyonların yasallığı konusunda artan gerilimlere yol açtığını belirtmektedir.

5: Hava Sahası İhlalleri ve Uluslararası Hukuk

5.1. İhlal Karşısında Devletin Yetkileri ve Sınırları

Ulusal hava sahasına izinsiz giren yabancı sivil hava araçlarına karşı egemen devletin alabileceği önlemler ve yaptırımlar konusu, uluslararası hukukun en hassas alanlarından biridir. Durak (2020), bu konuda devletin egemenlik düşüncesinden hareket ettiğini, ihlal eden hava aracı devletinin ise girişin kasıtlı veya kötü niyetli olmadığını ispatlamaya çalıştığını belirtmektedir.

Chicago Konvansiyonu'nun 1984 tarihli 3. Madde bis'i (henüz yürürlüğe girmemiş olsa da önemli bir düzenleme), devletlerin uçuş halindeki sivil hava araçlarına karşı silah kullanmaktan kaçınma yükümlülüğünü düzenlemekte ve müdahalenin uçağın güvenliğini tehlikeye atmaması gerektiğini belirtmektedir.

5.2. Hava Savunma Tanıma Bölgeleri (ADIZ)

Oxford Public International Law kaynağına göre, Hava Savunma Tanıma Bölgesi (ADIZ), sivil hava araçlarının kendilerini tanımlamalarının istendiği, tanımlanmış bir hava sahası alanıdır. Bu bölgeler, kıyıya bitişik münhasır ekonomik bölge veya açık denizler üzerinde tesis edilmekte ve Chicago Konvansiyonu kapsamında devletlerin ulusal hava sahasına giriş için koşul ve prosedür belirleme hakkına dayanmaktadır. ADIZ'ler, devletlerin hava sahalarını potansiyel tehditlere karşı erken uyarı sistemi ile koruma çabasının bir yansımasıdır.

6: Güncel Tartışmalar: İnsansız Hava Araçları (İHA/Drone) ve Hukuki Boşluklar

Teknolojinin hızla ilerlemesi, hava sahası hukukunu yeni zorluklarla karşı karşıya bırakmaktadır. Özellikle insansız hava araçlarının (İHA) sivil ve askeri kullanımının yaygınlaşması, geleneksel ilkelerin sınandığı bir alan yaratmıştır.

Kamijani (2024) tarafından yapılan bir çalışma, ülkelerin hava sahasının insansız hava araçları tarafından ihlal edilmesi konusunu uluslararası hukuk perspektifinden incelemektedir. Bu çalışma, İHA'ların neden olduğu hava sahası ihlallerinin, mevcut hukuki çerçevenin ötesine geçen yeni sorumluluk ve yaptırım sorunlarını gündeme getirdiğini ortaya koymaktadır.

7: Hava Sahasının "Silahlaştırılması" ve Yeni Tehditler

Tiwari ve Praddosh (2025), Chicago Konvansiyonu'nun yapısal zayıflıklarından yararlanılarak egemen hava sahasının nasıl "silahlaştırıldığını" analiz etmektedir. Çalışma, devletlerin hava sahası yasakları ve güvenlik protokolleri aracılığıyla "olağanüstü yargı" bölgeleri oluşturduğunu, ancak bu kısıtlamaların yasal karşı önlemler için gereken orantılılık ve cezalandırıcı olmayan niyet testlerini karşılamadığını ileri sürmektedir. Bu makale, ICAO'nun Konvansiyon'un 9. Maddesi'nin sınırlarını netleştirmediği takdirde, küresel havacılık ağının jeostratejik dışlama alanlarına bölünme riski taşıdığını vurgulamaktadır.

8: Hava Sahası Egemenliğinin Yetki ve Sorumlulukları

Barus (2021), uluslararası hava hukukunun temel ilkelerini şu şekilde sıralamaktadır: **hava sahası egemenliği ilkesi, hava sahası yargı yetkisi ilkesi ve sorumluluk ilkesi**. Ayrıca, yargı yetkisinin dayandığı ilkeleri (territorial, national, passive personality, protection veya security, universality) detaylandırmakta ve devletin hava sahasındaki yargı yetkisi ile hava sahasında kolluk kuvveti uygulaması arasında çok yakın bir ilişki olduğunu belirtmektedir.

Bu çerçevede, bir devletin ulusal hava sahası üzerindeki egemenliği, ona aşağıdaki yetkileri tanımaktadır:

- **Düzenleme Yetkisi:** Devlet, kendi hava sahasını kullanma koşullarını belirleme hakkına sahiptir. Askeri gereklilik veya kamu güvenliği nedeniyle yasak bölgeler (prohibited areas) ve kısıtlı alanlar (restricted areas) ilan edebilir.
- **Denetleme ve Kontrol Yetkisi:** Hava sahasında seyreden tüm hava araçlarını gözetleme ve takip etme hakkı vardır.
- **Yaptırım Yetkisi:** İhlal eden hava araçlarına karşı ikazdan zorla indirmeye kadar çeşitli yaptırımlar uygulayabilir. Chicago Konvansiyonu'nun 3. Madde bis'i, devletlerin uçuş halindeki sivil hava araçlarına karşı silah kullanmaktan kaçınma yükümlülüğünü düzenlemektedir.

9: Uluslararası Hukuktan Doğan Sorumluluklar

Yetkiler ne kadar geniş olursa olsun, devletlerin hava sahası egemenliğini kullanırken uymak zorunda olduğu uluslararası yükümlülükler de bulunmaktadır:

- **Uçuş Emniyetini Sağlama Sorumluluğu:** Devlet, kendi sorumluluğundaki hava sahasında etkin bir hava trafik kontrol sistemi kurmakla yükümlüdür.
- **Ayrımcılık Yapmama Yükümlülüğü:** Chicago Konvansiyonu'nun 11. Maddesi uyarınca, devletler kendi hava sahalarını kullanan yabancı uçaklara karşı, kendi uçaklarına uyguladıkları kuralların dışında ayrımcılık yapamazlar.
- **Şeffaflık ve İşbirliği Yükümlülüğü:** Devletler, hava sahalarına ilişkin düzenlemelerini ICAO'ya bildirmek ve diğer devletlerin havacılık otoriteleriyle işbirliği yapmakla yükümlüdür.

Hava Sahasının Jeopolitik Yükselişi

Geleneksel jeopolitik, uzun süre boyunca kara ve deniz alanlarına odaklanmış; Halford Mackinder'in "kara hâkimiyeti" ile Alfred Mahan'ın "deniz gücü" teorileri, yirminci yüzyılın stratejik düşüncesine yön vermiştir. Ancak havacılık teknolojisinin ilerlemesi, bu klasik yaklaşımların yeniden sorgulanmasına yol açmıştır. İnsanlığın gökyüzüne yükselişi, yalnızca yeni bir ulaşım aracı kazandırmakla kalmamış; aynı zamanda devletlerin egemenlik, güvenlik ve güç anlayışlarını da kökten dönüştürmüştür.

Bu dönüşüm, özellikle iki önemli gelişmeyle belirginleşmiştir. Birincisi, **1919 Paris Sözleşmesi ve 1944 Chicago Konvansiyonu** ile hava sahasının devlet egemenliğine tabi olduğu ilkesinin uluslararası hukukun değişmez bir kuralı haline gelmesidir. İkincisi ise, **Giulio Douhet** gibi teorisyenlerin hava gücünün stratejik üstünlüğünü vurgulayan çalışmalarının, uluslararası ilişkilerde hava sahasını merkezi bir rekabet alanına dönüştürmesidir. Bu iki gelişme, hava sahasını jeopolitik analizin vazgeçilmez bir unsuru haline getirmiştir.

Nitekim Rosa (2019) tarafından yapılan bir doktora tezi, "havacılık ve uzayın birleşiminden oluşan **aerospace ortamının**, içinde jeopolitik ilişkilerin kurulduğu yeni bir coğrafi mekân" olarak tanımlanması gerektiğini ortaya koymaktadır. Bu bakış açısı, hava sahasını salt bir "geçiş güzergâhı" olmaktan çıkararak, **güç ilişkilerinin, egemenlik iddialarının ve devletler arası çatışmaların doğrudan sahnesi** konumuna yükseltmektedir.

Bu çalışma, hava sahasının jeopolitik teori ve kavramsal çerçevesini beş temel boyutta ele alacaktır. İlk olarak, hava sahası egemenliğine dair iki karşıt teorik yaklaşım—**hava serbestliği teorisi** ve **tam egemenlik teorisi**—tarihsel bağlamlarıyla birlikte incelenecektir. İkinci olarak, Douhet'nin hava gücü teorisi ile Mackinder ve Mahan'ın klasik teorilerinin etkileşimi değerlendirilecektir. Üçüncü olarak, **hava sahasının bölgeselleşmesi (territorialisation)** kavramı üzerinden, bu alanın nasıl bir "rekabet ve çatışma kaynağına" dönüştüğü analiz edilecektir. Dördüncü olarak, hava sahası ihlallerinin bir **"risk üreten stratejik mekanizma"** olarak nasıl işlediği, oyun teorisi perspektifiyle açıklanacaktır. Son olarak, insansız hava araçlarının yarattığı yeni jeopolitik dinamikler ve hava sahasının dikey boyutunun yükselen önemi tartışılacaktır.

10: Hava Sahası Egemenliğine İlişkin İki Karşıt Teori

Hava sahasının uluslararası hukuktaki statüsü, tarihsel olarak iki karşıt teorik yaklaşım arasında şekillenmiştir. Bu iki yaklaşımın mücadelesi, günümüz uluslararası hava hukukunun temelini oluşturmaktadır.

10.1. Hava Serbestliği Teorisi: Fauchille ve Açık Deniz Benzetmesi

Yirminci yüzyılın başlarında, Fransız hukukçu **Paul Fauchille**, hava sahasının statüsüne ilişkin radikal bir öneri getirmiştir. Fauchille, 1901 yılında kamuoyuna sunduğu görüşte, **"[h]ava sahası, açık denizler gibi özgür olmalıdır"** demiş ve devletlerin egemenlik yetkilerinin yalnızca yerden itibaren 300 metre yüksekliğe kadar olan alanla sınırlandırılması gerektiğini savunmuştur.

Bu önerinin ardındaki mantık, hava sahasının doğası gereği denetlenemez olduğu ve devletlerin bu alan üzerinde etkin bir kontrol tesis edemeyeceği düşüncesine dayanıyordu. Gerçekten de Krumm (2017), hava sahasının hukuki statüsünün uzun süre sorgulanmadığını, devletlerin hava sahasını kontrol edememelerinin ve insanlı uçuşların henüz düzenli bir şekilde yapılmamasının, devletleri herhangi bir egemenlik iddiasından alıkoyduğunu belirtmektedir.

Fauchille'nin önerisi, teorik olarak tutarlı görünmekle birlikte, dönemin uluslararası toplumu tarafından kabul görmemiştir. Krumm'ın vurguladığı gibi, **casusluk korkusu, saldırı endişesi ve diğer kötüye kullanım ihtimalleri**, devletlerin kendi toprakları üzerindeki hava egemenliğinden vazgeçmesini imkânsız hale getirmiştir. Bu güvenlik kaygıları, hava serbestliği teorisinin pratikte reddedilmesinin en temel nedenidir.

10.2. Tam ve Münhasır Egemenlik Teorisi: Chicago Konvansiyonu'nun Zaferi

Fauchille'nin önerisine karşıt olarak gelişen ve nihayetinde galip gelen yaklaşım, **devletlerin kendi ülkeleri üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemenliğe sahip olması gerektiği** ilkesidir. Bu ilke, 1919 Paris Sözleşmesi ile yazılı hukuk kuralları arasına girmiş ve 1944 Chicago Konvansiyonu ile kesin şeklini almıştır.

Engvers (2001), bu dönüşümün tarihsel arka planını detaylandırmaktadır. Roma döneminden beri hava üzerindeki mülkiyet tartışmalarının devam ettiğini, ancak 18. yüzyılın sonlarında balonların icadıyla birlikte ilk düzenlemelerin yapılmaya başlandığını belirtmektedir. 20. yüzyılın başlarında motorlu hava araçlarının hızla gelişmesi, sınır ihlallerinin ilk örneklerini ortaya çıkarmış ve akademik dünyada "tam özgürlük" ile "tam egemenlik" arasında yoğun tartışmalar yaşanmıştır. Kazanan taraf, egemenlikten yana olmuş ve bu fikir o günden beri hâkim görüş olarak kalmıştır.

Engvers'in analizinde vurgulandığı gibi, Chicago Konvansiyonu'nun 1. Maddesi, **her devletin kendi ülkesi üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemenliğe sahip olduğunu** açıkça beyan etmektedir. Bu ilke, hava sahasının jeopolitik öneminin temelini oluşturur. Zira hava sahası, tıpkı kara ve deniz toprakları gibi, devletin egemenlik yetkilerini kullandığı bir alan haline gelmiş; ihlaller ise doğrudan egemenliğe yapılmış bir tecavüz olarak kabul edilmeye başlanmıştır.

Bölüm 11: Hava Gücü Teorileri ve Jeopolitik Düşünceye Etkileri

Hava sahasının jeopolitik önemini anlamak, hava gücü teorilerinin evrimini incelemeyi gerektirir. Bu teoriler, yalnızca askeri stratejiyi değil, aynı zamanda devletlerin dış politikalarını ve uluslararası sistemdeki güç dengelerini de derinden etkilemiştir.

11.1. Douhet'nin Hava Gücü Teorisi: Stratejik Bombardımanın Doğuşu

İtalyan general ve teorisyen **Giulio Douhet**, hava gücü düşüncesinin en önemli mimarı olarak kabul edilmektedir. Douhet, modern savaşta hava kuvvetlerinin belirleyici rol oynayacağını savunmuş; kara ve deniz kuvvetlerinin aksine, hava kuvvetlerinin düşmanın arka cephesindeki stratejik hedefleri (sanayi tesisleri, ulaşım ağları, siyasi merkezler) doğrudan vurma kapasitesine sahip olduğunu ileri sürmüştür.

Douhet'nin teorisinin jeopolitik açıdan en önemli sonucu, **hava sahasının "üçüncü boyut" olarak stratejik düşünceye girmesidir**. Daha önce kara ve denizden oluşan iki boyutlu dünya, hava gücüyle birlikte üç boyutlu bir savaş alanına dönüşmüştür. Bu dönüşüm, devletlerin coğrafi konumlarından bağımsız olarak, hava kuvvetleri aracılığıyla birbirlerinin topraklarını tehdit edebilmeleri anlamına geliyordu. Dolayısıyla, bir devletin hava sahası üzerindeki kontrolü, yalnızca kendi güvenliği için değil, aynı zamanda rakiplerine karşı caydırıcılık kapasitesi açısından da hayati hale gelmiştir.

Hippler (2013), Douhet'nin teorisini kapsamlı bir şekilde inceleyerek, onun hava gücü konseptlerinin sadece askeri değil, aynı zamanda **siyasi ve toplumsal boyutları** da olduğunu ortaya koymaktadır. Nitekim hava gücü, sivil nüfusun doğrudan savaşın hedefi haline gelmesi anlamına geliyor ve bu durum, uluslararası insancıl hukuk açısından yeni tartışmaları da beraberinde getirmiştir.

11.2. Mackinder ve Mahan ile Karşılaştırmalı Analiz

Douhet'nin teorisini tam olarak anlamak için, onu dönemin hâkim jeopolitik teorileriyle karşılaştırmak gerekir. **Alfred T. Mahan** (deniz gücü teorisyeni) ve **Halford J. Mackinder** (kara hâkimiyeti teorisyeni), 19. ve 20. yüzyılın başlarında jeopolitik düşünceye yön veren iki büyük isimdir.

Mackinder, özellikle 1904 tarihli "The Geographical Pivot of History" (Tarihin Coğrafi Ekseni) makalesiyle, **"Heartland" (Kalpgah) teorisini** ortaya atmıştır. Bu teoriye göre, Doğu Avrupa'dan Sibirya'ya uzanan geniş kara parçasını kontrol eden devlet, dünya hâkimiyetinin anahtarını elinde tutmaktadır. Mackinder, Mahan'ın deniz gücü teorisini yalnızca geçici olarak doğru bulmuş; bir devletin Büyük Güç olabilmesi için aynı zamanda kara gücü de olması gerektiğini savunmuştur.

Douhet'nin hava gücü teorisi, bu iki klasik yaklaşıma yeni bir boyut eklemiştir. Hava gücü, ne deniz ne de kara ile sınırlı değildir; **her iki alanı da aşan ve dönüştüren bir karaktere sahiptir**. Bir başka deyişle, hava gücü, Mackinder'in Heartland'inin stratejik önemini azaltmamış, ancak bu bölgeye ulaşma ve onu tehdit etme biçimini kökten değiştirmiştir. Aynı şekilde, Mahan'ın deniz yollarının kontrolüne yaptığı vurgu, hava gücüyle birlikte deniz üstündeki hava sahasının kontrolünü de kapsayacak şekilde genişlemiştir.

12: Hava Sahasının Bölgeselleşmesi (Territorialisation) ve Yeni Jeopolitik Rekabet

Hava sahası, devletlerin egemenlik iddialarıyla birlikte yeni bir "bölgeselleşme" sürecine girmiştir. Bu süreç, hava sahasını yalnızca bir geçiş alanı olmaktan çıkararak, **üzerinde hak iddia edilen, korunan ve rekabet edilen bir kaynak** haline getirmiştir.

12.1. Hava Sahasının "Üçüncü Boyut" Olarak Keşfi

Marc (2014) tarafından yapılan doktora tezi, hava sahasının coğrafi bir alan olarak henüz yeterince tanınmadığını ve incelenmediğini belirtmektedir. Marc'a göre hava sahası, **üç boyutlu ve sürekli hareket halinde olan, yakın zamanda sahiplenilmiş bir alandır**. Havacılık ortamı, toplumların eylemlerini zaman ve mekân açısından kısıtlayan sayısız fiziksel engeli aşmayı mümkün kılmaktadır.

Bu keşif, beraberinde yeni bir "sahiplenme" (appropriation) sürecini getirmiştir. Marc, tıpkı her alanda olduğu gibi, hava sahasının da **maddi ve bilişsel, bireysel ve kolektif sahiplenme süreçlerine** konu olduğunu ve bunun onu yüksek riskli bir bölge haline getirdiğini vurgulamaktadır. Devletler, kendi kurumlarına, kültürlerine, ekonomilerine ve stratejik hedeflerine bağlı olarak, hava sahalarını korumak için bir dizi yasal ve askeri araç devreye sokmuşlardır.

12.2. Tek Avrupa Hava Sahası (SES) ve Ulusal Egemenliğin Dönüşümü

Hava sahasının bölgeselleşmesi süreci, en çarpıcı biçimde Avrupa Birliği'nin **Tek Avrupa Hava Sahası (Single European Sky - SES)** projesinde gözlemlenmektedir. Marc (2014), bu projenin, hava sahasının ulusal modele dayalı yönetim anlayışını sorguladığını ve ulusal sınırlardan bağımsız, topluluk temelli bir yönetim modeline doğru evrilme ihtiyacını ortaya koyduğunu belirtmektedir.

SES projesi, hava sahasının jeopolitik anlamda "yeniden ölçeklendirilmesi" (rescaling) girişimidir. Ulusal egemenlik anlayışı ile operasyonel verimlilik ihtiyacı arasında bir gerilim yaratan bu proje, aynı zamanda **ulusal hava sahası egemenliğinin sorgulanmasına** yol açmaktadır. Ancak Marc'ın da belirttiği gibi, bu dönüşüm sosyal, ekonomik ve politik pek çok soruyu gündeme getirmekte ve egemenlik ile ulusal toprak kavramlarını yeniden tanımlamaya zorlamaktadır.

12.3. Hava Sahasının "Silahlaştırılması"

Tiwari ve Praddosh (2025), Chicago Konvansiyonu'nun yapısal zayıflıklarından yararlanılarak egemen hava sahasının nasıl "silahlaştırıldığını" analiz etmektedir. Çalışma, devletlerin hava sahası yasakları ve güvenlik protokolleri aracılığıyla **"olağanüstü yargı" bölgeleri** oluşturduğunu, ancak bu kısıtlamaların yasal karşı önlemler için gereken orantılılık ve cezalandırıcı olmayan niyet testlerini karşılamadığını ileri sürmektedir.

Bu analiz, hava sahasının sadece fiziksel bir alan değil, aynı zamanda **devletlerin dış politikalarını yürüttükleri, baskı ve caydırıcılık mekanizmalarını devreye soktukları bir araç** haline geldiğini göstermektedir. Hava sahasının "silahlaştırılması", jeopolitik rekabetin yeni bir boyut kazanması anlamına gelmekte ve uluslararası hukukun bu alandaki yetersizliklerini gözler önüne sermektedir.

13: Hava Sahası İhlallerinin Stratejik Mantığı

Hava sahası ihlalleri, çoğu zaman rastlantısal veya teknik hatalardan kaynaklanan olaylar olarak algılansa da, son dönem akademik çalışmalar bu eylemlerin **bilinçli ve stratejik bir mantığı** olduğunu ortaya koymaktadır.

13.1. Risk Üreten Bir Mekanizma Olarak İhlaller

Pitsoulis ve Schwuchow (2014), Çin-Japonya ile Yunanistan-Türkiye arasındaki hava sahası ihlallerini inceleyerek, **hava sahası ihlallerinin nihai olarak siyasi hedefleri olan rasyonel bir strateji** olarak yorumlanabileceğini savunmaktadır. Yazarlara göre, hassas hava sahalarına yapılan kasıtlı askeri uçak ihlalleri, **dolaylı bir risk üreten mekanizma** olarak işlev görmektedir. Bu ihlaller, karşı tarafın hava kuvvetlerinin önlem almasını tetiklemekte ve bu durum askeri bir krize dönüşebilmektedir.

Pitsoulis ve Schwuchow'un geliştirdiği oyun-teorik model, devletlerin bu risk üreten mekanizmayı nasıl stratejik olarak kullandıklarını açıklamaktadır. Yazarlar, Yunan ekonomik krizinin başlamasından sonra, sadece Yunan müdahalelerinin değil, aynı zamanda kitlesel provokatif Türk ihlallerinin de önemli ölçüde azaldığını tespit etmiştir. Bu bulgular, modelin öngörüleriyle tutarlıdır ve ihlallerin stratejik mantığını desteklemektedir.

13.2. Yönlendirme Politikaları (Diversionary Politics) ve Hava Sahası

Mehrl ve Choulis (2021) tarafından yapılan bir başka çalışma, hava sahası ihlalleri ile iç politika arasındaki ilişkiyi incelemektedir. Yönlendirme teorileri, iç sorunların liderleri dış düşmanlara karşı düşmanca eylemler başlatmaya ittiğini öne sürmektedir. Ancak bu önermenin ampirik desteği sınırlıdır, zira liderler kendilerini iktidardan uzaklaştırabilecek maliyetli çatışmaları başlatmaktan kaçınmalıdır.

Mehrl ve Choulis, liderlerin yeni çatışmalar başlatmak yerine, **mevcut toprak anlaşmazlıklarını kullandıklarını** öne sürmektedir. Yani, iç onaylanmama ile karşılaştıklarında, ülkelerinin haklarını savunduklarını veya vurguladıklarını gösteren, ancak tam ölçekli silahlı çatışmalara dönüşme olasılığı düşük olan maddi dış politika eylemlerine girişirler. Yazarlar, 2013-2020 dönemini kapsayan aylık verileri kullanarak, Türkiye'nin Yunanistan ile devam eden toprak anlaşmazlığı kapsamında tartışmalı hava sahasına yönelik ihlallerini incelemiş ve zaman serisi modellerinin beklentilerini destekleyen sonuçlar elde etmiştir.

Bu bulgular, hava sahası ihlallerinin sadece askeri veya hukuki bir sorun değil, aynı zamanda **iç politika ile dış politika arasında bir bağlantı aracı** olduğunu göstermektedir.

14: İnsansız Hava Araçları ve Yeni Jeopolitik Dinamikler

Teknolojik gelişmeler, özellikle insansız hava araçlarının (İHA) yaygınlaşması, hava sahasının jeopolitik çerçevesini yeniden şekillendirmektedir. Shaw (2017), bu dönüşümü "**gökyüzünün çitle çevrilmesi**" (enclosure of the skies) kavramıyla analiz etmektedir.

14.1. "Gökyüzünün Çitle Çevrilmesi": Dikey Egemenlik ve Atmosferik Mekân

Shaw (2017), polis drone sürülerinden özel güvenlik drone'larına kadar uzanan yeni teknolojilerin, devlet, sermaye ve duyum arasındaki karmaşık arayüzleri çoğalttığını belirtmektedir. Yüzyıllardır kapitalist çitleme, ortak alanları özelleştirmiş ve güvence altına almış, yeni güç ilişkilerini toprağa yerleştirmiştir. Ancak Shaw'a göre çitleme, artık giderek artan bir şekilde **atmosferik bir mekânsallık** üzerinden işlemektedir.

Hava gücünün doğuşu, devlet gücünün, sermaye birikiminin ve şiddetin yeni dikey rejimlerini mümkün kılmıştır. Şimdi ise drone'lar, yerel, ulusal ve uluslararası hava sahasının **hem mahrem hem de yaygın**

kolonizasyonlarını somutlaştırmaktadır. Shaw, bu durumun, atmosferik bir devletin bölgesizleşmiş hava sirkülasyonlarını denetlediği **yeni kentsel (in) güvenlik biçimleri** ortaya çıkardığını vurgulamaktadır.

14.2. Hava ve Uzayın Birleşimi: Aerospace Jeopolitiği

Rosa (2019), hava sahası ve uzayın birleşiminden oluşan **"aerospace" ortamının**, klasik jeopolitiğin yüzey odaklı yaklaşımlarının ötesine geçen yeni bir analiz düzeyi gerektirdiğini savunmaktadır. Rosa'nın tezi, farklı jeomorfolojilere sahip olmalarına rağmen, hava sahası ile uzay arasındaki siyasi, ekonomik, teknolojik ve ideolojik olguların karşılıklı bağımlılığının, bu iki alanı birleşik bir şekilde anlamayı mümkün kıldığını ortaya koymaktadır.

Rosa'nın analizine göre, havacılığın başlangıcından uzay çağına kadar bu yeni ortamdaki olgular, insanlık için belirleyici hale gelmiş; **güç ilişkilerini yapılandırmakta, bölgeleri tanımlamakta, yasal çerçeveler oluşturmakta, egemenlik iddialarını ve anlaşmazlıkları şekillendirmektedir**. Tez, gerçekçi, idealist ve her ikisinin bir karışımı olan üç farklı senaryo üreterek, havacılık ve uzay sektöründe kamu politikaları için alternatifler sunmaktadır.

Sonuç

Hava sahası, günümüz uluslararası sisteminde devletlerin egemenliklerinin en hassas ve stratejik boyutlarından birini oluşturmaktadır. **1919 Paris Sözleşmesi** ile temeli atılan ve **1944 Chicago Konvansiyonu** ile kesin şeklini alan **"tam ve münhasır egemenlik"** ilkesi, uluslararası hava hukukunun değişmez temel taşıdır. Bu ilke, devletlere hava sahalarını düzenleme, kontrol etme ve ihlallere karşı tedbir alma konusunda geniş yetkiler tanımakla birlikte; uçuş emniyetini sağlama, ayrımcılık yapmama ve uluslararası işbirliğine katkıda bulunma gibi önemli sorumluluklar da yüklemektedir.

Günümüzde ve gelecekte, hava sahası kavramı teknolojik gelişmelerin etkisiyle yeniden şekillenmektedir. **İnsansız hava araçları (İHA), hipersonik füzeler, siber tehditler ve uzayın ticarileşmesi**, geleneksel hukuki ilkelerin yetersiz kaldığı yeni alanlar açmaktadır. Bu gelişmeler, uluslararası toplumu, hava sahasının dikey sınırından, İHA'ların hukuki statüsüne, silahlı İHA operasyonlarından siber saldırılarla mücadeleye kadar birçok konuda yeni düzenlemeler yapmaya zorlamaktadır.

Sonuç olarak, hava sahası üzerindeki egemenlik, devletlerin vazgeçilmez bir hakkı olmaya devam edecektir. Ancak, bu hakkın kullanımı, artan küresel bağımlılık ve ortak güvenlik kaygıları nedeniyle daha fazla işbirliği, şeffaflık ve uluslararası hukuka bağlılık gerektirmektedir. Geleceğin hava sahası, devletlerin çıkarları ile küresel kamu yararı arasında hassas bir denge kurmayı başaran, kapsayıcı ve dinamik bir hukuki çerçeve üzerine inşa edilecektir.

Hava Sahasının Yükselen Jeopolitik Önemi, Hava sahası, yirminci yüzyılın başlarından itibaren devletlerin egemenlik iddialarının ve stratejik rekabetlerinin merkezi bir unsuru haline gelmiştir. Fauchille'nin "hava serbestliği" hayali, uluslararası toplumun güvenlik kaygıları karşısında başarısız olmuş; **tam ve münhasır egemenlik ilkesi**, Chicago Konvansiyonu ile kesin şeklini almıştır. Bu ilke, hava sahasını devletlerin vazgeçilmez bir toprak parçası haline getirmiş ve ihlallerini ciddi uluslararası krizlerin kaynağı konumuna yükseltmiştir.

Douhet'nin hava gücü teorisinden Mackinder'in Heartland teorisine uzanan geniş teorik yelpaze, hava sahasının stratejik önemini anlamak için zengin bir kavramsal çerçeve sunmaktadır. Hava gücü, klasik

kara ve deniz temelli jeopolitik düşünceyi dönüştürmüş, savaşın doğasını ve devletlerin güç projeksiyonu kapasitelerini kökten değiştirmiştir.

Günümüzde hava sahasının jeopolitik önemi, **üç yeni dinamikle daha da artmaktadır**. Birincisi, hava sahasının bölgeselleşmesi süreci, onu uluslararası rekabetin ve çatışmanın doğrudan bir sahnesi haline getirmiştir. Tek Avrupa Hava Sahası projesi gibi girişimler, ulusal egemenlik ile operasyonel verimlilik arasındaki gerilimi gözler önüne sermektedir. İkincisi, hava sahası ihlallerinin stratejik mantığı, bu eylemlerin rastlantısal olmadığını, bilinçli bir risk üretme mekanizması olarak işlev gördüğünü göstermektedir. İç politik hedeflerden dış politika mesajlarına kadar uzanan bu stratejik kullanım, hava sahasını diplomasinin ve caydırıcılığın vazgeçilmez bir aracına dönüştürmektedir. Üçüncüsü, İHA teknolojilerinin yaygınlaşması, hava sahasını **daha da karmaşık, daha da rekabetçi ve daha da tehlikeli bir alan** haline getirmektedir. "Gökyüzünün çitle çevrilmesi" olarak adlandırılan bu süreç, devletlerin yanı sıra özel aktörlerin de hava sahasında aktif rol oynaması anlamına gelmekte ve geleneksel egemenlik anlayışını sorgulatmaktadır.

Sonuç olarak, hava sahası artık yalnızca bir "üst geçit" veya "teknik bir alan" değildir; **devletlerin güçlerini yansıttıkları, egemenliklerini simgeledikleri ve stratejik çıkarlarını müzakere ettikleri bir jeopolitik arenadır**. Bu arenanın dinamiklerini anlamak, uluslararası ilişkiler teorisinin ve pratik diplomasinin temel gerekliliklerinden biri haline gelmiştir. Geleceğin hava sahası, teknolojik yenilikler, hukuki düzenlemeler ve jeopolitik rekabetin kesiştiği noktada şekillenecek; devletlerin bu alandaki manevra kabiliyetleri, küresel güç dengelerini belirleyen önemli bir faktör olmaya devam edecektir.

Akademik Kaynakça

1. Barus, Y. J. (2021). Jurisdiction Of A Country's Air Territory In International Law Perspective. *Journal of Law Science*, 3(3), 102-111.

2. Durak, Y. (2020). Barış Zamanında Yabancı Sivil Hava Araçlarının Ulusal Hava Sahasına İzinsiz Girişi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 367-399.

3. Kamijani, M. (2024). Violation of the Airspace of Countries by Unmanned Aerial Vehicles (Drones) from the Perspective of International Law. *Journal of Digital Technologies and Law*, 2(3), 674-689.

4. King, M. T. (2016). Sovereignty's Gray Area: The Delimitation of Air and Space in the Context of Aerospace Vehicles and the Use of Force. *Journal of Air Law and Commerce*, 81, 377.

5. Maluf-Mas, L. (2025). Law of the High Skies: Defining Due Regard Obligations for State Aircraft. *American University International Law Review*.

6. Muhammad, N. F., Latipulhayat, A., & Pratama, G. G. (2024). Realignment of Flight Information Region Agreement Between Indonesia and Singapore 2022: Unraveling Sovereignty and Ratification Issues for Indonesia. *Padjadjaran Journal of International Law*.

7. Özdan, S. (2023). Uluslararası Hukukta Devlet Egemenliğinin Hava Sahasına Uzanmasının Meşruluğu. *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 14(1), 114-126.

8. Tiwari, G., & Praddosh, S. M. (2025). Weaponised Skies: Airspace Bans and the Erosion of Aviation Neutrality. *Lex ad Coelum*, 5(II).

9. Oxford Public International Law. (2023). Air Defence Identification Zones. Max Planck Encyclopedia of Public International Law.

10. Engvers, A. (2001). *The Principle of Sovereignty in the Air - To what extent can it be upheld against aerial intruders?* Lunds universitet/Juridiska institutionen.

11. Hippler, T. (2013). *Bombing the People: Giulio Douhet and the Foundations of Air-Power Strategy, 1884-1939.* Cambridge University Press.

12. Krumm, M. G. (2017). *Fauchille's long-cherished dream of a free airspace. New hope for the freedom of the air in a free market economy?* GRIN Verlag.

13. Lindsay, J. R. & Gartzke, E. (2020). Politics by many other means: The comparative strategic advantages of operational domains. *Journal of Strategic Studies*, 45, 743-776.

14. Marc, N. (2014). *Challenges of airspace ownership in France and Europe: towards a specific territorialisation* (Doktora Tezi). Université d'Angers.

15. Mehrl, M. & Choulis, I. (2021). Diversionary Politics and Territorial Disputes: Evidence from Turkish Airspace Incursions. *Foreign Policy Analysis*, 17(3). Oxford University Press.

16. Oduntan, G. (2003). *The never ending dispute: legal theories on the spatial demarcation boundary plane between airspace and outer space.*

17. Pitsoulis, A. & Schwuchow, S. C. (2014). Coercion, credibility, and mid-air interceptions of military planes. *Peace Economics, Peace Science and Public Policy*, 20(4), 697-707.

18. Rosa, C. E. V. (2019). *Geopolítica aeroespacial* (Doktora Tezi). Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

19. Shaw, I. G. R. (2017). The great war of enclosure: securing the skies. *Antipode: A Radical Journal of Geography*, 49(4), 883-906.

20. Tiwari, G. & Praddosh, S. M. (2025). Weaponised Skies: Airspace Bans and the Erosion of Aviation Neutrality. *Lex ad Coelum*, 5(II).

21. Costas, S. (2024). *Controlling the Skies: Leveraging Airspace as a Foreign Policy Tool* (Doktora Tezi). Loyola University Chicago.