

TÜRK HAVA SAHASINI İHLAL EDEN RUS UÇAĞININ DÜŞÜRÜLMESİ: ULUSLARARASI ANLAŞMALAR VE HUKUK ÇERÇEVESİNDE BİR İNCELEME

Yrd. Doç. Dr. Ahmet KESER
Hasan Kalyoncu Üniversitesi, Gaziantep
ahmet.keser@hku.edu.tr

Arş. Gör. Ömer Ertuğrul MERAL
Hasan Kalyoncu Üniversitesi, Gaziantep
ertugrul.meral@hku.edu.tr

ÖZ: Halk hareketlerinin başladığı 2011'den bu yana devam eden kaos ortamı, Suriye'yi yoğun bir güç mücadelesi sahasına dönüştürmüştür. Bölge gerek Suriye'deki yerel aktörlerin, gerekse ulusal çıkarlarını maksimize etmeye çalışan bölgesel ve küresel güçlerin mücadele arenası haline almıştır. Çatışmaların artan şiddeti sonucu kitlesel göç dalgaları Türkiye'ye yönelmiş, terörist eylem ve faaliyetler Türkiye'yi de tehdit eder duruma gelmiştir. Suriye ile yaklaşık 900 km'lik kara sınırına sahip olan Türkiye, kendi güvenliğini sağlamak amacıyla hudut hattındaki savunma tedbirlerini artırmak ve angajman kurallarını değiştirmek durumunda kalmıştır. Alınan tedbirlere rağmen rejim ve terörist örgütler tarafından askerî unsur ve ülke topraklarına yönelik fiili saldırıların meydana gelmesi, Türkiye'yi uluslararası hukukun kendisine verdiği yetki çerçevesinde karşılık vermeye yöneltmiştir. Bu olaylardan birisi de Türk hava sahasını ihlal eden bir Rus SU-24 uçağının düşürülmesi olayıdır. Bu çalışmanın amacı da çoğunlukla askerî, ekonomik ve Türk-Rus ikili ilişkileri ekseninde tartışılan, Türkiye'nin güvenlik politikasına ilişkin bu olayın, uluslararası antlaşmalar ve hukuk boyutuyla ele alınarak incelenmesidir. Bu maksatla konuya ilişkin ikili ve/veya uluslararası antlaşmalar, konvansiyonlar ve Türkiye'nin kendi iç hukuk mevzuatı, eleştirel literatür incelemesi yöntemiyle taranmış ve doğrudan ilişkili bulunan dokümanlar üzerinden betimsel bir yöntemle olay değerlendirilmiştir. Sonuç olarak, Rus uçağına yapılan müdahalenin uluslararası ve ulusal mevzuat çerçevesinde meşru olduğu değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Güvenlik Politikası, Kamu Politikası, Hava Sahası İhlali, Meşru Müdafaa, Angajman Kuralları.

DOWNING OF THE RUSSIAN AIRCRAFT VIOLATING TURKISH AIRSPACE: AN INVESTIGATION THROUGH THE INTERNATIONAL AGREEMENTS AND LAW

Abstract: The chaos environment, ongoing since 2011, when the grassroots movement has started has transformed Syria into a field of power struggle. The region has converted into an arena of struggle both for the local actors in Syria and for the regional and global powers trying to maximize their national benefits. As a result of the increasing intensity of the conflicts, the mass immigration waves have headed towards Turkey and the terrorist actions and activities have come to a state of threat for Turkey. Turkey, with approximately 900 km Syrian border line of the mainland, fell in a position to increase the defense measures at the border line, to provide her own security. In spite of the measures implemented, arising of the actual attacks against her military units and mainland by the Regime forces and terrorist organizations oriented Turkey to respond in accordance with the legal authorization of the common international law. One of these events was the case of shooting down a Russian SU-24 aircraft which violates the Turkish Airspace. The aim of the study is to investigate this case which is related to the security policy of Turkey, usually discussed on the axis of military, economics and Turkish-Russian bilateral relations perspective, with the dimensions of international treaties and legislation.

To that end, the bilateral and/or multilateral agreements, conventions and the domestic legal documents of Turkey were scanned with a critical literature review and the case was investigated with a descriptive methodology through the directly related documents. In conclusion, it is evaluated that the interception of the Russian Aircraft was legitimate within the frame of international and international legislation.

Keywords: Security Policy, Public Policy, Airspace Violation, Self-Defense, Rules of Engagement.

1. GİRİŞ

Son on yılda Ortadoğu’da ve özellikle Suriye ve Irak’ta ortaya çıkan gelişmelerden en çok etkilenen ülkelerden birisi kuşkusuz Türkiye olmuştur. Özellikle Suriye’de 2011’den bu yana meydana gelen gerek rejim kaynaklı gerekse terör kaynaklı şiddet olayları sadece Suriye-Türkiye ikili ilişkilerini değil, aynı zamanda Türkiye’nin üçüncü ülkelerle olan ilişkilerini, kamu politikası alanının bir alt boyutu olan güvenlik politikalarını da etkilemiştir ve halen daha etkilemeye devam etmektedir. Bu konuda dört ayrı sorun alanından bahsetmek mümkündür.

Bu sorunlardan birincisini göç kaynaklı sorunlar teşkil etmektedir. Suriye’de maruz kaldıkları şiddete bağlı olarak ev ve yurtlarını terk ederek Türkiye’ye sığınan kayıtlı göçmen sayısı, TC İçişleri Bakanlığı Göç İdaresi Genel Müdürlüğü (GİGM) resmi web sayfası verilerine göre 2016 yılı Şubat ayı itibariyle 2.688.686’yı bulmuştur (GİGM, 2016). GİGM tarafından Türkiye’de geçici barınma merkezleri içinde ve dışında kalan Suriyelilerin sayılarına ilişkin veriler aşağıda Grafik-1’de, sunulmuştur:

Grafik-1: Türkiye’de 19 Şubat 2016 İtibariyle Barınan Suriyelilerin Sayısı



Kaynak: GİGM -TC İçişleri Bakanlığı Göç İdaresi Genel Müdürlüğü web sayfası.

Türkiye, Suriye’deki terör, şiddet ve rejim baskısından kaçarak kendisine sığınan Suriyelilere yönelik olarak, başlangıçtan itibaren hiçbir kısıtlama ve seçim kriteri koymaksızın kapılarını açmıştır. Kendisine sığınan Suriyelilere, dünyadaki örneklerine göre oldukça üst

standartlarda hazırlanmış olan kamplarda hizmet vermiş ve vermeye de devam etmektedir. Sığınmacılara yönelik olarak oluşturulan kamu politikası kapsamında, barınma olanakları, ikamet vb. hiçbir kısıtlama getirilmemiş, yanlarında getirmeyi başarabildikleri malvarlıklarına yönelik tedbir veya el koyma kararı almamıştır.

Yukarıdaki grafikten de anlaşılacağı üzere uygulanan kamu politikasının bir sonucu olarak Suriyelilerin 274.078 kişisi kamplarda kalırken bu rakamın yaklaşık dokuz katına tekabül eden 2.414.608 kişisi kamplar dışında, Türkiye'nin 81 iline dağılarak Türk vatandaşları ile birlikte yaşamayı tercih etmiştir. Bu kapsamda Türkiye'de barınan Suriyelilerin illere göre dağılımı aşağıda Tablo-1'de, sunulmuştur.

Türkiye'ye geçmeyi müteakip çeşitli yollarla Avrupa'ya doğru yola çıkarak Almanya'ya ulaşan göçmen sayısı ise 1.000.000'u aşmıştır. Çok sayıda göçmen ise Yunanistan, Makedonya, Macaristan ve Avusturya başta olmak üzere çeşitli ülkelerde yaşam mücadelesine devam etmektedir. II. Dünya Savaşı'ndan sonra meydana gelen en büyük akımlardan birisi olan bu göç akımı Türkiye – Avrupa Birliği (AB) ve Türkiye - AB üyesi ülkeler ilişkilerinin en önemli müzakere konularından birisi haline gelmiştir.

Türkiye'nin üçüncü ülkelerle arasında oluşan sorun alanlarından ikincisi, rejime karşı olan duruşu nedeniyle, mezhep temelli bir yaklaşımla doğrudan rejimin yanında duran veya sessizliği ile örtük destek sağlayan İran ve Irak Merkezi Hükümeti ile arasında ortaya çıkan görüş ayrılıklarından kaynaklanmaktadır. Bu noktada İran, Lübnan'da bulunan Hizbullah güçleriyle birlikte Suriye'deki Esad rejimine doğrudan destek vermekte, bu kapsamda askerî ve ekonomik her türlü yardımı açıktan sağlamaya devam etmektedir.

Üçüncü sorun alanı ise Suriye ve Irak'ta ortaya çıkarak hızla bölgede etkin bir yerel güç haline gelen terör örgütü "Dawlat al-İslamiyah f'al-Iraq wa Belaad al-Sham" (DAEŞ/İŞİD) ile ilgili sorunlardan kaynaklanmaktadır. Bu sorunlardan ilki Rejim'in baskısına ilave olarak, DAEŞ'in uyguladığı şiddete maruz kalan halkın göç dalgasının hız kazanmasıdır. Ayrıca DAEŞ'e katılmak amacıyla çeşitli ülkelere bu bölgeye akın eden cihatçı savaşçılar sorunudur. Bir diğer sorun DAEŞ'e karşı mücadele eden diğer terör örgütlerinin, bu olayı kendi iktidarlarını, ele geçirdikleri bölgelerde ve uluslararası kamuoyu önünde meşrulaştırıcı bir kaldıraç olarak kullanmaları ve bu konjonktürel avantaj ile gerek Suriye, gerekse Türkiye içerisinde şiddeti ve terör eylemlerini yayarak mevcut durumlarını güçlendirme isteklerinden kaynaklanmaktadır. DAEŞ'in bölgedeki denkleme eklemlenmesiyle birlikte, terörle mücadele politikaları açısından ortaya çıkan diğer bir sorun alanı da bu çerçevede oluşturulan uluslararası koalisyon üyesi ülkeler arasındaki operasyonel görüş ayrılıkları ve eşgüdüm eksikliğinden kaynaklanmaktadır.

Üçüncü sorun alanı ise Suriye ve Irak'ta ortaya çıkarak hızla bölgede etkin bir yerel güç haline gelen terör örgütü "Dawlat al-İslamiyah f'al-Iraq wa Belaad al-Sham" (DAEŞ/İŞİD) ile ilgili sorunlardan kaynaklanmaktadır. Bu sorunlardan ilki Rejim'in baskısına ilave olarak, DAEŞ'in uyguladığı şiddete maruz kalan halkın göç dalgasının hız kazanmasıdır. Ayrıca DAEŞ'e katılmak amacıyla çeşitli ülkelere bu bölgeye akın eden cihatçı savaşçılar sorunudur. Bir diğer sorun DAEŞ'e karşı mücadele eden diğer terör örgütlerinin, bu olayı kendi iktidarlarını, ele geçirdikleri bölgelerde ve uluslararası kamuoyu önünde meşrulaştırıcı bir kaldıraç olarak kullanmaları ve bu konjonktürel avantaj ile gerek Suriye, gerekse Türkiye içerisinde şiddeti ve terör eylemlerini yayarak mevcut durumlarını güçlendirme isteklerinden kaynaklanmaktadır. DAEŞ'in bölgedeki denkleme eklemlenmesiyle birlikte, terörle mücadele politikaları açısından ortaya çıkan diğer bir sorun alanı da bu çerçevede oluşturulan uluslararası koalisyon üyesi ülkeler arasındaki operasyonel görüş ayrılıkları ve eşgüdüm eksikliğinden kaynaklanmaktadır.

Tablo-1: Türkiye’deki Suriyelilerin 19 Şubat 2016 İtibariyle İllere Göre Dağılımı

Geçici Koruma Kapsamındaki Suriyelilerin İllere Göre Dağılımı			
19.02.2016 TARİHİ İTİBARIYLA GEÇİCİ KORUMA KAPSAMINDAKİ SURİYELİLER			
ADANA	144.976	KAHRAMANMARAŞ	82.286
ADYAMAN	23.701	KARABÜK	247
AFYON	2.911	KARAMAN	326
AĞRI	845	KARS	117
AKSARAY	768	KASTAMONU	517
AMASYA	147	KAYSERİ	46.520
ANKARA	57.055	KIRIKKALE	413
ANTALYA	102	KIRKLARELİ	2.070
ARDAHAN	41	KIRŞEHİR	547
ARTVİN	41	KİLİS	127.522
AYDIN	6.229	KOCAELİ	20.844
BALIKESİR	1.599	KONYA	59.968
BARTIN	21	KÜTAHYA	261
BATMAN	17.877	MALATYA	17.631
BAYBURT	26	MANİSA	5.413
BİLECİK	403	MARDİN	96.847
BİNGÖL	639	MERSİN	134.368
BİTLİS	541	MUĞLA	7.973
BOLU	761	MUŞ	669
BURDUR	6.944	NEVŞEHİR	4.633
BURSA	92.051	NİĞDE	2.361
ÇANAKKALE	3.247	ORDU	484
ÇANKIRI	231	OSMANİYE	38.940
ÇORUM	1.205	RİZE	504
DENİZLİ	5.842	SAKARYA	5.010
DIYARBAKIR	28.946	SAMSUN	3.184
DÜZCE	390	SİİRT	2.771
EDİRNE	6.523	SİNOP	59
ELAZIĞ	4.474	SİVAS	1.193
ERZİNCAN	158	ŞANLIURFA	396.365
ERZURUM	398	ŞIRNAK	14.601
ESKİŞEHİR	1.225	TEKİRDAĞ	4.962
GAZİANTEP	325.239	TOKAT	553
GİRESUN	135	TRABZON	1.460
GÜMÜŞHANE	57	TUNCELİ	94
HAKKARİ	966	UŞAK	1.052
HATAY	386.181	VAN	1.510
İĞDIR	77	YALOVA	2.337
İSPARTA	4.948	YOZGAT	2.649
İSTANBUL	383.104	ZONGULDAK	276
İZMİR	88.125	GENEL TOPLAM	2.688.686

Kaynak: GİGM -TC İçişleri Bakanlığı Göç İdaresi Genel Müdürlüğü web sayfası.

Dördüncü sorun alanı ise enerji kaynaklarının ve enerji dağıtım yollarının kontrolü maksadıyla küresel güçlerin aralarında başlayan güç mücadelesi merkezli politiklardan kaynaklanmaktadır. Bu kapsamda bölgedeki son demir atma yeri olarak gördüğü ve Doğu Akdeniz’in kontrolü açısından stratejik önem atfettiği Suriye’den çıkmak istemeyen Rusya Federasyonu açıkça rejim güçlerini destekleyen bir politika uygulamaktadır. Suriye’nin geleceğinde mevcut rejimin bulunmadığı bir düzen öngören Türkiye’nin politikası ise hem Rusya’nın hem de İran’ın politikaları ile çatışmaktadır. Konumuzu teşkil eden sorunların çıkışı da bu politika çatışmalarının neden olduğu olaylardan kaynaklanmaktadır. Bu olayları, Sabah Gazetesi (2015) ve Hürriyet Gazetesi’nin (24 Kasım 2015) yaygın ağ sistemlerindeki yazıları üzerinden aşağıdaki şekilde özetlemek mümkündür:

- 22 Haziran 2012: Malatya'da konuşlu 7. Ana Jet Üssü'nden kalkan RF-4E Phantom tipi bir keşif uçağı, havalandıktan bir buçuk saat sonra Hatay'ın güneybatısında Akdeniz açıklarında, Suriye askeri unsurları tarafından düşürüldü. (Milliyet Gazetesi, 2012). Türkiye tarafından, Suriye hudut hattındaki angajman kurallarının değiştirildiği ilan edildi. (Yeni angajman kurallarına göre Suriye tarafından gelecek bir ihlal karşısında, ihlali yapan unsur/araç uyarıda bulunmadan vurulacaktı) (Sabah Gazetesi, 2015).

- 3 Ekim 2012: Akçakale ilçesine düşen top mermisi nedeni ile 5 Türk vatandaşının hayatını kaybetmesi üzerine Türkiye, Suriye'de tespit edilen askeri noktaları top atışına tuttu (Hürriyet Gazetesi, 2015).

- 17 Temmuz 2013: Suriye tarafından açılan ateş sonucunda Şanlıurfa'nın Ceylanpınar ilçesinde bir kişi hayatını kaybetti iki kişi de yaralandı. Yine angajman kuralları gereği Suriye mevzilerine ateşle karşılık verildi (Hürriyet Gazetesi, 2015).

- 2 Ağustos 2013: Genelkurmay, Ceylanpınar'da Suriye tarafından açılan ateşe karşı ağır makineli tüfek ile "cezalandırıcı mahiyette" karşılık verildiğini açıkladı. Böylece ilk kez aynıyla değil cezalandırıcı mahiyette bir karşılık verilmiş oldu (Hürriyet Gazetesi, 2015).

- 16 Eylül 2013: Yeni angajman kuralları çerçevesinde, Türkiye-Suriye hududunu ihlal eden bir Suriye helikopteri Türkiye tarafından düşürüldü(Sabah Gazetesi, 2015).

- 23 Mart 2014: Türkiye hava sahasını ihlal eden Suriye'ye ait bir MIG-23 savaş uçağı Türkiye tarafından düşürüldü (Sabah Gazetesi, 2015).

- 16 Mayıs 2015: Hatay'da sınır ihlali yapan bir Suriye hava aracı Türk savaş uçakları tarafından vuruldu (Sabah Gazetesi, 2015).

- 16 Ekim 2015: Genelkurmay Başkanlığı, Türk hava sahası içerisine giren bir hava aracının düşürüldüğünü açıkladı (Sabah Gazetesi, 2015).

- 24 Kasım 2015: Türk F-16'ları, Türkiye hava sahasını ihlal eden Rusya'ya ait bir savaş uçağını Kızılbaş mevkiinde düşürdü. TSK'dan yapılan açıklamada olayın angajman kuralları çerçevesinde yapıldığı açıklandı. Açıklamada Rus uçaklarının 5 dakika içerisinde 10 kez uyarıldığı belirtildi (Hürriyet Gazetesi, 24 Kasım 2015).

Yukarıda çeşitli gazetelerin haber sayfalarından aktarılan bilgilerde de görüleceği üzere, Türk savaş uçağının Akdeniz üzerinde 2012'de düşürülmesi ile angajman kurallarının Türkiye tarafından değiştirilmesi ve bunun ilan edilmesi ile başlayan olaylar zinciri, 24 Kasım 2015'te sınırı ihlal eden Rus savaş uçağının Türk jetleri tarafından düşürülmesiyle devam etmiştir. Rus savaş uçağının düşürülmesi üzerine özellikle televizyon programlarında pek çok program yapılmış fakat genel olarak uluslararası antlaşmalar ve hukuk açısından konunun ele alınışında eksiklikler olduğu görülmüştür. Ayrıca bugüne kadar konuyu bu çerçevede ele alan akademik bir yayına da rastlanmamıştır. Dolayısıyla bu çalışmanın akademik yazındaki bu boşluğun doldurulmasına, konuyla ilgili tartışmaların daha bilimsel ve hukuki bir zeminde yürütülmesine katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Bu çıkış noktasından hareketle, çalışmanın ana amacı, Türkiye hava sahasını ihlal ettiği gerekçesiyle Rus savaş uçağının Türk jetleri tarafından düşürülmesine ilişkin olayı, mevcut uluslararası hukuk kuralları ve uluslararası antlaşmalar çerçevesinde derinlemesine incelemektir. Bu incelemeye kavramsal çerçeve sunması bakımından çalışmanın alt amaçları olarak uluslararası hukukun tanıdığı meşru müdafaa hakkı ve angajman kuralları kavramı da kısaca incelenecektir. İnceleme yalnızca olayın hukuki boyutunu değerlendirmekle sınırlı tutulmuştur. Bu nedenle uçak düşürülmesi olayının ekonomik, siyasi ve sosyolojik sebep ve sonuçları kapsam dışı bırakılmıştır.

Konuya ilişkin amaç, kapsam ve sınırlılıkları yukarıdaki şekliyle ortaya koyduktan sonra uluslararası düzeyden, ulusal düzeye doğru yönelen bir tündengelim metoduyla ve konuya ilişkin uluslararası ve ulusal mevzuatın ilgili maddeleri üzerinden yapılacak niteliksel bir içerik incelemesiyle konu aşağıdaki başlıklar altında incelenmiştir.

2. HAVA SAHASI YÖNETİMİNE İLİŞKİN ULUSLARARASI DÜZENLEMELER

Uluslararası anlaşmalar, Uluslararası Adalet Divanı (UAD) Statüsü'nün 38.Maddesine göre uluslararası hukukun doğduğu üç kaynaktan birisidir ve uluslararası hukuk kişileri arasında hukuksal bir sonuç elde etmek maksadı ile devletler ve/veya uluslararası organizasyonlar arasında yapılan yazılı irade uyuşmaları (Acer ve Kaya, 2010, 35-36) şeklinde tanımlanmaktadır.

Uluslararası antlaşmaların yapılışlarında rıza esası geçerli olduğu için kural olarak bu hükümler sadece kendilerine taraf olan devletler için bağlayıcıdır (Acer ve Kaya, 2010, 53).

Uluslararası hukukun kişilerinden birisi devletlerdir. Hangi oluşumların devlet olarak nitelendirileceğine ilişkin esaslar ise günümüzde büyük ölçüde Amerikan Devletler Örgütü'nün 1933 yılında kabul ettiği Montevideo Konvansiyonu (MK)'nun prensipleri çerçevesinde şekillenmiştir. Uluslararası hukuk alanında *genel kamu hukukunun* kabul görmüş prensiplerini ortaya koyan 1933 tarihli Montevideo Konvansiyonu'na göre *devlet*, "Sürekli bir nüfusa sahip, tanımlanmış bir toprağı ve hükümeti olan ve diğer devletlerle karşılıklı ilişkiye girebilme kapasitesi bulunan bir varlık" (MK, 1933) olarak tanımlanmaktadır. Ayrıca Konvansiyon'un ilgili maddesi (MK, 1933, Md.3) "bir devletin varlığı, diğerleri tarafından tanınmış olmasından bağımsızdır" ifadesiyle *tanınmanın* bir devletin varlığı için ön koşul olmadığı esasını kabul etmiştir.

Bu noktada bir uluslararası hukuk kişisi olarak, sınırları belirli bir toprağına sahip, bir otorite altında yönetilen, üzerinde de sürekli bir insan topluluğı olan varlığın, devlet olabilmenin bir göstergesi olarak "bağımsızlık/egemenlik" unsuruna sahip olması önemli bir gösterge olarak karşımıza çıkmaktadır. Egemen bir devlet, *yasama*, *yürütme* ve *yargı* erklerini elinde bulundurur ve ülkesi üzerinde mutlak bir otoriteye sahiptir ve bunu hiçbir ülkeyle paylaşmaz (Shawcross ve Beaumont, 2007, 37). Egemenlik veya bağımsızlık, *kendi yönetim alanı sınırları içerisinde* otoritesini kullanabilmesi için, devletin münhasır, yüksek ve devredilemez hukuki yetkisinin bir yansımasıdır (Kaiser, 2008, 154). BM Antlaşması'nın 2(2) maddesi gereğince, siyasi olarak bağımsız olmaları nedeniyle tüm devletlerin eşit ve egemen oldukları tanınmıştır (BMA, 1945, Md.2(2)).

Devlet, sınırları belirli bir ülke yani toprak parçasına dayanarak o toprak parçasının üzerindeki hava alanına ve eğer denize kıyısı varsa belirli bir uzaklığa kadar da deniz alanına, ülkesinin birer parçası olarak sahiptir (Acer ve Kaya, 2010, 83). İşte devletin ülkesine ait ayrılmaz bir parça olan hava sahasının kontrolüne ilişkin hususlar, özellikle sivil hava taşımacılığına ilişkin olarak Şikago (Chicago) Konvansiyonu ile düzenlenmiştir. Konvansiyon her ne kadar sivil hava nakil vasıtalarına odaklanmış olsa da devlet hava araçlarına ilişkin olarak ülkelerin kendi hava sahaları üzerindeki yetkilerini düzenleyen maddeleri dolayısıyla burada ayrı bir başlık altında incelenmesi gerekmektedir.

2.1. Şikago (Chicago) Konvansiyonu

Konvansiyon (Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması), 1 Kasım 1944 - 7 Aralık 1944 tarihleri arasında, Şikago'da toplanan Uluslararası Sivil Havacılık Konferansı tarafından bir Nihai Senet şeklinde hazırlanmış ve ülkelerin onayına sunulmuştur. Türkiye tüm Ekleri ile birlikte Şikago Konvansiyonu'nu 5.6.1945 tarihinde 4749 numaralı kanunla onaylamış, Resmî Gazete'nin 12.6.1945 tarihli ve 6029 numaralı sayısıyla da yayımlamıştır (Önen, 1986: 359). Anlaşmanın, akit devletler nezdinde uluslararası anlamda yürürlüğe girmesi ise 91.Maddesi gereği 26 ülkenin onay veya iltihak belgelerinin, depoziter devlet olan ABD hükümetine tevdi edilmesini takip eden 30'uncu günde (4 Nisan 1947) gerçekleşmiştir (Önen, 1986, 379). Rusya ise anlaşmayı imzalamayı müteakip, onay belgesini 15 Ekim 1970 yılında teslim etmiş (ICAO, Resmî web sitesi, 2015) ve anlaşmaya dâhil olmuştur. Konvansiyon'u bugüne kadar Türkiye ve Rusya'da dâhil 191 ülke (ICAO, resmî web sitesi, 2015) imzalamış ve onay belgelerini depoziter devlete teslim etmiştir. Dolayısıyla konvansiyon, onay belgesini depoziter devlet olan ABD'ye teslim eden tüm ülkelerde yürürlüktedir.

Anlaşmanın konumuz açısından önem arz eden düzenlemelerinden ilki 1'inci Maddesinde şöyle yapılmıştır: "Akit Devletler, devletlerin ülkeleri üstündeki hava sahası üzerinde tam ve

münhasır hâkimiyeti haiz olduklarını kabul ederler” (Şikago Konvansiyonu, 1947, Md.1). Maddeden açıkça anlaşıldığı üzere her ülkenin kendi hava sahasındaki mutlak hâkimiyeti akit tüm devletlerce kabul edilmiştir. Bu esasın kabulü sonrası 2.Maddede ise bir devlete ait “ülke” ifadesinden ne anlaşılacağı “...bir devletin ülkesinden maksat o devletin hâkimiyeti, hükümlerliği, himayesi veya mandası altında bulunan arazi ile ona bitişik bulunan karasularıdır” (Şikago Konvansiyonu, 1947, Md.2).

Devamında Konvansiyon’un 3’üncü Maddesi *sivil hava nakil vasıtası ve devlet hava nakil vasıtası* başlığı altında hava araçlarının bu kapsamda nasıl tasnif edileceğini esasa bağlarken, 3.a) maddesinde, konvansiyon hükümlerinin ancak sivil hava vasıtalarına tatbik edilebileceği, 3.b) maddesinde ise hükümlerin tatbik edilemeyeceği devlet araçlarının neler olduğu düzenlenmiştir. Bu maddeye göre Konvansiyon hükümlerine tabi olmayacak vasıtalar: “Askerî, Gümrük ve Zabita hizmetlerinde kullanılan hava nakil vasıtaları Devlet hava nakil vasıtası sayılır” (Şikago Konvansiyonu, 1947, Md.3.b) ifadesiyle tanımlanmaktadır. Buradan anlaşılacağı üzere askerî hizmet maksadıyla kullanılan uçaklar Devlet hava aracı statüsünde olduğundan, yine aynı maddenin c) fıkrası gereğince “Akit devletlerden birine ait bir *devlet hava nakil vasıtası* ancak *hususî bir anlaşma veya sair suretle* yetki verilmiş olduğu takdirde ve bu yetkinin koşullarına uygun şekilde diğer bir devletin ülkesi üzerinden uçabilir veya o devlet ülkesine inebilir” (Şikago Konvansiyonu, 1947, Md.3.c). Maddenin devamında ise ç) fıkrası ile *özel bir anlaşma veya başka bir usulle izin verilmedikçe* akit devletlerden hiçbirinin *devlet hava vasıtalarının, bir başka ülkesi üzerinde uçuş yapamayacağı*, özel izinle yapılan uçuşların ise *ancak yetki verilen şartlara bağlı olmak koşuluyla* gerçekleştirilebileceği hükme bağlanmaktadır.

Konvansiyon’un 9.Maddesi de “Akit devletlerden her biri *askerî zaruret* veya *kamu güvenliği* gereği, başka devletlerin hava nakil vasıtalarının, ülkesinin muayyen sınırları üzerinden uçmasını tahdit veya menedebilir...” ifadesiyle hükümler devletlerin kendi hava sahası üzerindeki mutlak egemenliğini teyit etmekte ve hükme bağlamaktadır.

Şikago Konvansiyonu’nun incelenen maddelerinden anlaşılacağı üzere, Devlet uçakları, bir başka ülkenin hava sahası üzerinde gerçekleştirecekleri uçuşlar veya o ülke hava meydanlarını kullanmadan önce *özel bir izin almak zorundadırlar*. Devlet uçaklarının hangi esaslara tabi olarak bu uçuşları gerçekleştirebileceklerine ilişkin detaylar ve izin alma usulleri ise Varşova Konvansiyonu (1929), Montreal Konvansiyonu (ICAO Doc 9740, 1999), Uluslararası Avro-kontrol Konvansiyonu (EIC-Eurocontrol International Convention, 1997) ve bunlara ilave olarak da NATO ve Avrupa Birliği tarafından ortaya konan kurallar çerçevesinde düzenlenmiştir.

Bu noktada, yukarıda açıklandığı üzere Şikago (Chicago) Konvansiyonu’nun ilgili maddesi gereği diğer ülke devlet uçaklarının, bir ülke hava sahasında uçuşu ancak o ülkeden belirli süre önce alınacak izne bağlı kılındığından, bu çalışmaya konu olan olayın incelenmesi için yeterli çerçeve sunduğu değerlendirilmiştir. Ancak günümüz keşif faaliyetlerinde esas unsurlardan biri haline gelmesi nedeniyle, Konvansiyon’un İnsansız Hava Araçlarına (İHA) ilişkin maddesini de kısaca incelemekte fayda bulunmaktadır. Chicago Konvansiyonu’nun “Pilotsuz Hava Nakil Vasıtası” başlıklı 8’inci Maddesi: “Pilotsuz uçabilen hava nakil vasıtaları ancak hususî salâhiyet verilmiş olmak ve bu salâhiyet hükümlerine riayet etmek şartıyla Akit Devletlerden birinin ülkesi üzerinden uçabilir...” hükmünü içermektedir. Açıktır ki bu madde de devlet aracı kapsamı dışında kalan ve hava taşımacılığı maksadıyla kullanılacak sivil İHA’ların bile hükümler devletlerin özel izniyle o ülke hava sahasında uçabileceğini esasa bağlamaktadır. Askerî İHA’lar ise zaten devlet aracı statüsünde olduğundan, Konvansiyon’un 3 (b) ve (c) maddeleri gereğince hükümler devletlerin izni olmadan o ülke hava sahasında uçuş yapabilmeleri ve/veya hava meydanlarını kullanabilmeleri mümkün değildir. Bu kapsamda İncirlik’te konuşlandırılan, İHA’lar da dâhil, diğer ülke devlet hava araçları fiili durumda da o ülkelerle yapılan antlaşmalar ve mutabakat muhtıraları çerçevesinde özel izinle faaliyetlerini sürdürmekte ve Türk Hava Sahasını kullanabilmektedirler. Türkiye ise bu uçakların da ikili antlaşma akdetmiş olduğu ülkelerle mutabık kalınmış esaslara bağlı olarak hava sahasını kullanmasına müsaade etmekte ve uluslararası antlaşmalar ve hukuktan kaynaklanan yükümlülüklerine azami özeni göstermektedir.

Konvansiyon'un EK-2'si ise Uçuş Bilgi Bölgesi (FIR-Flight Information Zone) konusunu düzenlemiştir. Burada FIR: "İçinde uçuş bilgi ve ikaz servislerinin sağlandığı, boyutları tanımlanmış hava sahasıdır" (Şikago Konvansiyonu, 1947, EK-2) şeklinde tanımlanmaktadır. Bir başka ifadeyle FIR, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) şemsiyesi altında, bir devletin uçuşlara ilişkin operasyonel kontrolden sorumlu olduğu hava sahası (Grief, 2009, 2) olarak da tanımlanmaktadır. Ülkesi sadece karalarla çevrili bir devletin FIR hattı, sadece ülke egemenliğinde olan kara üzerindeki hava sahasını kapsamaktadır. Denize kıyısı olan bir ülkenin FIR hattı ise hem karası üzerindeki hem karasuları üzerindeki hem de ICAO tarafından o ülke kontrolüne tahsis edilmiş uluslararası hava sahasını kapsamına almaktadır (Grief, 2009, 2). Türkiye-Suriye kara sınırında da ülkelerin FIR hatları kara sınırlarından itibaren doğrudan başlamaktadır.

Buraya kadar olan incelemeden de anlaşılacağı üzere, Şikago Konvansiyonu'na akit devletler hava sahalarını devlet hava araçlarının serbest uçuşlarına açmamışlar, yalnızca sivil havacılığın operasyonel ihtiyaçlarına ilişkin bir düzenleme yapmayı yeterli görmüşlerdir. Devlet hava araçlarına ilişkin hususların ise ülkelerin hükümler hakkı gereği, kendi belirleyecekleri kamu politikalarına göre düzenlenmesi esası benimsenmiştir. Dolayısıyla ülkeler bu konuda kendi iç düzenlemelerini yaptıkları gibi diğer ülkelerle de özel antlaşmalar akdederek hava sahalarını güvence altına almaya çalışmışlardır. Türkiye'de bu konuda hem kendi iç hukuk düzenlemelerini yapmış hem de çeşitli komşu ülkelerle antlaşmalar yapmak suretiyle hava sahasının güvenliğine ilişkin konuları düzenlemiştir. Türkiye tarafından bu konuda yapılan iç hukuk düzenlemeleri ve uluslararası antlaşmalar ise çalışmanın ilerleyen bölümünde ayrı bir başlık altında incelenmiştir. Bu bölüme geçmeden önce uluslararası düzenlemeler kapsamında, Suriye ve Irak'ta faaliyet gösteren bir takım terör örgütlerine karşı askerî operasyonların dayanak noktası olarak gösterilen Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi (BMGK)'nin 2170 ve 2249 sayılı kararlarını da incelemek konumuzla doğrudan ilişkileri açısından gereklidir.

2.2. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 2170 ve 2249 Sayılı Kararları

BMGK'nın 2170 sayılı kararı aslında genel olarak ekonomik yaptırımları ve uluslararası hukuk çerçevesinde alınması gereken tedbirleri içermektedir. Yine de kararın 3. sayfasında, Birleşmiş Milletler (BM) Antlaşması ve uluslararası hukuk kurallarına uygun olarak, eldeki tüm vasıtalarla uluslararası barış ve güvenlik ortamına zarar veren terörist unsurlarla (DAEŞ vb. El-Kaide bağlantılı unsurların bu kapsamda değerlendirildiği yine karar içerisinde açıklanmaktadır) savaşa ihtiyacı bulunduğu tasdik edilmektedir (BMGK Kararı, 2014, 3).

BMGK'nın 19 Kasım 2015 tarihli 2249 sayılı kararında da üye devletler DAEŞ/İŞİD'e karşı gerekli bütün önlemleri almaya çağırılmıştır. DAEŞ/İŞİD'in uluslararası barış ve güvenlik açısından "emsalsiz" bir tehdit olduğunu belirten kararda DAEŞ'in diğer saldırılarına ilave olarak 103 kişinin yaşamını yitirdiği Ankara saldırısına da atıfta bulunulmuştur (Ankarastrateji, 2016). Türkiye ise özellikle kendi hudut hattının berisine, karşı taraftan atılan havan mermilerinin düşmesi, Diyarbakır ve Ankara'da DAEŞ'in üstlendiği bombalı intihar saldırılarının meydana gelmesi ve çok sayıda vatandaşın hayatını kaybetmesi üzerine, BM Antlaşması'nın saldırıya maruz kalan ülkelere meşru müdafaa hakkı tanıyan 51. Maddesine dayanarak uluslararası koalisyona aktif destek vermeye başlamıştır.

BM Antlaşması gereği, ülkelerin kuvvet kullanmama yükümlülüklerine iki istisna durum bulunmaktadır. Birinci istisna BM Güvenlik Konseyi olaya el koyana kadar, geçici bir süre için geçerli olan, meşru müdafaa hakkıdır. Taraf ülkelerin geçici olarak tek taraflı kuvvet kullanmasını meşru kılan bu husus, BM Antlaşması'nın 51. maddesi ile düzenlenmiştir. İkinci istisna ise BM tarafından karar alınması sonrası taraf bir ülke tarafından kuvvet kullanılabilmesi (Keskin, 1998: 132) durumunu düzenlemektedir ve BM Antlaşması'nın VII. bölüm, 41 ve 42. Maddeleri, BM Güvenlik Konseyi'ne bu konuda karar alabilme ve gerekli tedbirlere başvurma hakkı (Akutay ve Ateş, 135) vermektedir.

Dolayısıyla Türkiye tarafından, BMGK'nın 2170 ve 2249 sayılı kararları ve BM Antlaşmasının meşru müdafaa hakkını tanıyan 51. Maddesi çerçevesinde, kendisine yönelen terör

saldırılarına istinaden, İncirlik'te konuşlu bulunan ABD ve koalisyona destek veren ülke uçaklarına da hudut hattının ötesine uçuş izni verilmeye başlanmıştır. Türk Hava Kuvvetleri'ne ait uçaklar da bu kapsamda Suriye'de faaliyet gösteren terör örgütlerine karşı girişilen harekâta uluslararası koalisyona destek vermeye başlamıştır. BM'nin 2170 ve 2249 sayılı kararları ve meşru müdafaa hakkı ortaya çıkana kadar ise hem kendi uçaklarının hem de üçüncü taraf ülke uçaklarının Suriye hududuna uçuş mesafelerinin, iki ülke arasındaki 1971 tarihli anlaşmaya uygun olarak yürütülmesini sağlamıştır. Öncelikle, Güvenlik Konseyi'nin mevcut soruna yönelik bu kararına değindikten sonra, aşağıda ise Türkiye'nin hava sahası yönetimine ilişkin iç hukuk düzenlemeleri ve bu konuda yapılmış olduğu uluslararası antlaşmaların konuya ilişkin hükümleri incelenmiştir.

3. ULUSAL HAVA SAHASI YÖNETİMİNE İLİŞKİN OLARAK TÜRKİYE TARAFINDAN YAPILMIŞ DÜZENLEMELER VE İKİLİ ANLAŞMALAR

Bir iç hukuk düzenlemesi olarak, Türkiye'nin konuya ilişkin kamu politikasını ortaya koyan düzenlemelerin yer aldığı temel doküman 8.01.1982 tarihli ve 8/5631 numaralı Bakanlar Kurulu Kararı ile düzenlenen, 16.12.1982 tarihli ve 17900 numaralı Resmî Gazete'de yayımlanan Hudut Bölgeleri Uçuş Yönetmeliği (HBUY)'dir. Yönetmeliğin 1'inci Maddesinde amaç: "Sulh zamanında komşu ülkeler hava sahasının TÜRK ve TÜRKİYE'deki yabancı hava araçları tarafından ihlal edilmelerini önlemektir" şeklinde ifade edilmektedir (HBUY, 1982, 1503).

Yönetmelik incelendiğinde, 21.4.1983 tarih ve 83/6418 K. numaralı değişiklikle son hali verilen 2'nci Maddede yönetmeliğin kapsamı aşağıdaki şekilde belirlenmiştir:

Bu Yönetmelik.

a) Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri Komutanlıkları, Jandarmanın Genel Komutanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Harita Genel Müdürlüğüne;

b) Ulaştırma Bakanlığında tescilli muhtelif özel ve resmi kuruluşlara;

c) Türk Hava Kurumuna,

d) Geçici bir süre için Türkiye'de kalmalarına müsaade edilen yabancı devletlere ait askeri ve sivil hava araçlarının; kontrol sahaları ve hava yolları hariç Türk hava sahasındaki harekât tarzlarını kapsar.

Hava savunma, arama-kurtarma görevleri ile kaçakçılığın men ve takibini yapan hava araçlarına bu yönetmelik hükümleri uygulanmaz (HBUY, 1982: 1503).

Yönetmelikte hudut hattı da ilerleyen bölümlerde incelendiği üzere uluslararası hukuk kurallarına uygun olarak düzenlenmiştir. Yönetmeliğin bu konuyu düzenleyen maddesi 4.Madde'dir ve kara, hava ve denizde hudut hatlarını aşağıdaki şekilde düzenlemektedir:

a) Hudut Hattı:

(1) Karada; taraf devletler arasında anlaşmalarla tespit edilen ve hususi işaretlerle belli edilen hattır.

(2) Denizde; kara sularının dış hattır.

b) Uçuş Malumat (Bilgi) Bölgesi (FIR - Flight Information Region) ve FIR Hattı:

İçerisinde uçuş malumat ve ikaz hizmetinin verildiği boyutları belirlenmiş hava sahasına FIR, bu sahanın hudutlarına da FIR hattı denir.

c) Hükümran Hava Sahası:

Devletin hükümranlığı altında bulunan arazi ile ona bitişik karasularının üstünde bulunan ve yerden/denizden sınırsız irtifaya kadar uzanan saha, devletin hükümran hava sahasıdır.

d) Tampon Bölge (Buffer Zone):

(1) Karada; kara hudut hattı ile bu hatta azami yaklaşma müsaadesi verilen hat arasında kalan uçuş bölgesidir.

(2) Denizlerde; komşu devlet karasuları hattı ile bu hatta azami yaklaşma müsaadesi verilen hat arasında kalan uçuş bölgesidir (HBUY, 1982: 1503).

Türk ve Türkiye'nin hükümlerlik sahasında uluslararası anlaşmalar ve hukuk düzenlemelerine uygun olarak uçan hava araçlarının kara ve deniz hudut hatlarına ne kadar yaklaşabilecekleri hususu ise Yönetmeliğin 5'inci Maddesinde aşağıdaki şekilde düzenlenmiştir:

Madde 5 –

a) Türk Hava Araçları:

Komşu ülkelerle saptanmış, ilgili taahditleri EK - A'da özet olarak gösterilen hudut anlaşma ve protokollerinde aksine bir limit yoksa;

(1) Karada;

(a) Jet ve Pervaneli Uçaklar; her irtifada komşu ülkelerin kara hudut hattına jet uçakları 20 Km. (10.8 Deniz Mili), pervaneli uçaklar 10 Km. (5.4 Deniz Mili)'den,

(b) Helikopterler; komşu ülke kara hudut hattına 1 Km. (0.54 Deniz Mili)'den daha fazla yaklaşamazlar.

(2) Denizde;

Uluslararası hukukun açık denizler üzerindeki hava sahaslarının bütün ülkelerin kullanımına açık oluşu prensibini dikkate alarak bütün TÜRK Hava araçları diğer ülkelerin karasularına kadar uçuş yapabilirler. Diğer ülke karasularına giremezler. Karasularının genişliği ilgili Bakanlık, Komutanlık ve kuruluşlarca ayrıca yayınlanır(HBUY, 1982: 1504).

Yukarıda 5-a) Maddesinde, Yönetmeliğin EK-A'sında verilen ikili anlaşma ve protokollerde aksine bir limit bulunmadığı hallerde hava araçlarının hudut hatlarına yaklaşabileceği mesafeler düzenlenmiştir. Düzenleme incelendiğinde ise Türkiye ile Bulgaristan, Yunanistan (Yunanistan hududuyla ilgili düzenlemenin yapıldığı anlaşma 2491 sayılı Kanunla kabul edilmiş ve 10 Temmuz 1981 tarih ve 17396 sayılı Resmî Gazete ile yayımlanmış fakat henüz karşılıklı teati edilmediği için yürürlüğe girmemiştir), SSCB (dağılışı sonrası yasal yükümlülük ve hakları Rusya Federasyonu'na geçmiştir), İran ve Suriye (HBUY, 1982: 1507) arasında ikili anlaşmaların mevcut olduğu ve karşılıklı olarak bu konuda özel düzenlemelerin yapıldığı görülmektedir. Konumuzla doğrudan ilişkili olan, Türkiye ve Suriye arasında yapılmış olan 9 Haziran 1971 tarihli anlaşmada belirlenmiş, iki ülkeye ait milli hava araçlarının ve bu ülkelerin izniyle kendi hava sahasında uçan üçüncü ülkelere ait hava vasıtalarının, önceden özel izin almaksızın uymak zorunda oldukları hudut hattına yaklaşma mesafeleri şöyledir:

Uçaklar hudut hattına 5 Km. den daha fazla yaklaşamayacaklardır.

– Yangın ve tabii afetler halinde acil ve lüzumlu yardımla ilgili olarak 5 Km.lik saha içerisindeki uçuşlar, diğer taraf hudut makamlarına bildirilecektir.

– Ayrıca Zirai mücadele için 5 Km.lik saha içerisindeki uçuşlar için yeterli bir süre, önce diğer taraf hudut makamlarına bildirilecektir.

– Harita yapımı için fotoğraf alımı uçuşları da TÜRKİYE - SURİYE arasında 28 Ağustos 1969 tarihinde akdedilen protokol uyarınca yapılacaktır (Türkiye ve Suriye arasında imzalanan 9 Haziran 1971 tarihli Anlaşmanın ilgili hükümleri, HBUY, 1982, 1507'den).

Yukarıdaki maddelerden de anlaşılacağı üzere, Türkiye ile Suriye arasında konuya ilişkin bir ikili anlaşma mevcuttur ve halen yürürlüktedir. Dolayısıyla ülkeler kendi milli hava vasıtalarının uçuşlarını bu esaslara göre düzenledikleri gibi, kendi hava sahaslarında uçuşuna müsaade ettikleri üçüncü taraflara ait uçakların da bu kurallara uymasını temin etmekle mükelleftirler. Özetle her

türlü hava vasıtalarının karşı taraf hududuna 5.Km.den fazla yaklaşmamasını temin etmek zorundadırlar. Aksi uygulama durumunda ise ülkeler mevcut konjonktüre ve uluslararası hukuktan kaynaklanan haklarına uygun olarak belirledikleri politika çerçevesinde, önceden yayımlanmış oldukları “angajman kurallarını” devreye sokma hakkına sahip olacaklardır. Nitekim Türkiye yabancı uçakların kendi hava sahası dâhilindeyken uymaları gereken kuralları da belirlemiş ve HBUY 5-b) maddesinde düzenlemiştir. 5’inci Madde çerçevesinde yabancı uçaklara ilişkin olarak düzenlenen hükümler ve tahditler şöyledir:

b) Yabancı Hava Araçları:

(1) TÜRK - SOVYET - İRAN kara hududunda; RİZE - ERZURUM - VAN - BAŞKALE, 3720 K, 44.00 D hattının doğusuna,

(2) TÜRK - BULGAR - YUNANİSTAN kara hududunda; ÇANAKKALE - ORTAKÖY - ÇORLU -TERKOS GÖLÜ hattının batısına,

(3) Diğer komşu devlet kara hudutlarına 40 Km. (21.6 Deniz Mili) KARADENİZ, EGE ve AKDENİZ’de TÜRK karasuları hattına 10 Km. (5.4 Deniz Mili)’den fazla yaklaşamazlar (HBUY, 1982, 1504).

Görüleceği üzere Türkiye üçüncü taraflara ait uçaklar konusunda, daha da sınırlayıcı kıstaslar koymuştur. Bu kuralları da Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi (BMGK)’nin 15 Ağustos 2014 tarihli ve 2170 sayılı kararına dayalı olarak, DAEŞ ve bağlantılı terör örgütlerine karşı yaptırımlar uygulanmasına yönelik kararına kadar titizlikle tatbik etmiş, kendi uçaklarının uçuş rotaları konusunda da anlaşmaya uygun hareket etmeye özen göstermiştir.

Türkiye tarafından gösterilen bu özene rağmen, Suriye tarafınca, 19-20 Ekim 1998 tarihlerinde Adana’da gerçekleştirilen ve iki ülke yetkililerinin katıldığı toplantılar sonucu imza altına alınan Adana Mutabakatı’nın sınır güvenliği ve özellikle PKK ve ilintili örgütlerle (mutabakatta: *PKK ve tüm yan kuruluşları* şeklinde yer verilmektedir) mücadeleyi öngören maddeleri kapsamında gerekli tedbirler alınmamıştır. Suriye mutabakatta imza altına aldığı “ülkesi içerisinde bu unsurların yerleşmesine, yapılanmasına müsaade edilmeyeceği ve üçüncü ülkelere geçişlerine engel olunacağı” (Uğurlu, 2005: 77) gibi taahhütlerini tam olarak yerine getirememiştir. Bunun sonucunda da Suriye tarafından zaman zaman Türk topraklarına havan vb. ağır silah mermileri düşmüş, Suriye’den gelen çeşitli terör örgütü mensuplarınca Türkiye’nin Diyarbakır ve Ankara başta olmak üzere bazı il merkezlerinde, çok sayıda insanın hayatını kaybettiği bombalı eylemler meydana gelmiştir.

Hududun Suriye tarafından yapılan havan atışları sonucu, kendi yerleşim merkezlerine düşen mermiler, eve hava sahasını ihlal eden izinsiz yabancı hava araçlarına bağlı olarak, uluslararası hukuktan kaynaklanan haklarını kullanan Türkiye, yeni bir güvenlik politikası belirleyerek angajman kurallarını değiştirmiş ve bu hususu da açıkça deklare etmiştir. Bu kapsamda, daha sonra Türk hava sahasını ihlal eden Rus uçağının düşürülmesinde de temel argüman olarak kullanılan angajman kurallarının hukuki boyutunun da incelenmesi gerekmektedir.

4. ANGAJMAN KURALLARI

Giriş bölümünde de ele alındığı üzere, angajman kuralları terimi, 2012 yılında bir Türk F-4 savaş uçağının, Suriye tarafından Akdeniz üzerinde düşürülmesinden bu yana Türk hükümeti tarafından sık sık gündeme getirilmiş ve basına yansımıştır. Türk kamuoyunun bu olaydan itibaren sık sık karşılaştığı angajman kuralları kavramı aslında, İsmail Pamuk (2012, 106)’un ifadesiyle, II. Dünya Savaşı sonrasında kurulan yeni dünya düzeni ile silah teknolojilerindeki gelişmelerin bir sonucudur ve en azından altmış yıllık bir geçmiş söz konusudur. Konu üzerine çalışan yazarlardan Schmitt (1998, 727) angajman kurallarını: hükümetlerin, kendi askerî personel ve birliklerini kuvvet kullanmaya yetkilendirdikleri ve bu gücün nasıl ve hangi koşullarda kullanılabileceğine ilişkin şartları belirledikleri araçlar şeklinde tanımlanmaktadır.

Birleşmiş Milletler ise angajman kurallarını kendi karargahı tarafından, askerî unsur için yayımlanan ve bu unsurlardaki bireyler tarafından, BMGK’nın kendilerine tevdi etmiş olduğu

görevin başarıyla icrası maksadıyla, gerektiğinde silahlı veya silahsız kuvvete başvurma konusunda özel yetki veren teknik bir direktiftir (UN PPA, 2008) şeklinde tanımlanmaktadır.

Bu kurallar *kamu politikası* (siyasa), *hukuk ve uluslararası ilişkilerin* en temel düzeyinde operasyonel ilgi alanlarının kesişim noktasını (Schmitt, 1998, 727) teşkil ederler. Bu çerçevede uluslararası hukukla ilgili oldukları kadar, ulusların kendi politikaları ve iç hukuklarıyla da ilişkilidirler. Dolayısıyla günümüzdeki şekliyle kavramı geliştiren ve askerî harekât planlarının içine dâhil eden ABD'nin terime yaklaşımına da bakmak önem taşımaktadır. ABD Genel Kurmay Başkanlığı'nın yayımı olan, Savunma Departmanı Askerî ve İlişkili Terimler Sözlüğünde yapılmış olan tanım şöyledir: “Angajman Kuralları, yetkilendirilmiş Askerî otoritelerce yayımlanan, ABD kuvvetlerinin (*Bizim örneğimize uyarlanacak olursa Türk kuvvetlerinin*) diğer kuvvetlerle çatışmaya gireceği veya devam edecekleri şartları ve sınırları açıklayan direktiflerdir (US JCS, 2000).

Yukarıdaki örnekte görüldüğü üzere, ulusların tek tek kendileri açısından yaptıkları tanımlar olduğu gibi, pek çok ülkenin bir araya gelerek çeşitli toplantılarda mutabık kaldıkları tanımlarda mevcuttur. Kuvvet kullanımının uluslararası meşruluğu açısından bu tanımlamalar daha etkilidir. Bu çerçevede (Pamuk, 2012, 114); hazırlık ve düzenlenmesi aşamasında farklı ülkelerin sürece katılmış olması bakımından, uluslararası konsensus'a en yakın dokümanın Sanremo Uluslararası İnsani Hukuk Enstitüsü (The International Institute of Humanitarian Law) tarafından yapılmış *Sanremo Angajman Kuralları El Kitabı* olduğunu belirtmekte ve içeriği itibarıyla bu tanımın herkesçe kabul edilebilecek çekirdek bir tanım sunduğunu ifade etmektedir. Uluslararası genel kabul görmüş bir çerçeve sunan bu tanıma göre angajman kuralları: “yetkili mercilerce yayımlanan ve amaçlarını gerçekleştirmek için askeri gücün kullanılabilmesi için durumların ve sınırlamaların net bir şekilde belirlenmesinde yardımcı olan bir enstrüman” şeklinde tanımlanmaktadır (Pamuk, 2012: 114). Kanaatimizce de öyledir. Bu çalışma açısından ise yeterli kavramsal çerçeveyi sunmakta olduğundan bu tanımlarla yetinilmesinin uygun olduğu değerlendirilmiştir.

Buraya kadar verilen tanımlardan da anlaşılacağı üzere, esasen angajman kuralları her durumda, askerî güç kullanımı üzerinde yetkili siyasi otoritenin ön kontrolünü sağlayan (Pierini, 2007: 8) *kamu (güvenlik) politikası araçları* olarak karşımıza çıkmakta ve özellikle meşru müdafaa hakkının sınırları dışına taşması muhtemel durumlarda nasıl davranılacağını belirleyen direktifler sunması bakımından önem kazanmaktadır. Meşru müdafaa hakkının mevcut olduğu durumlar ise zaten BM Şartı tarafından düzenlenmiş ve garanti altına alınmış bulunmaktadır. Bu noktada BM Şartı'nın kuvvet kullanma yasağına ilişkin iki istisnadan birisi olan ve 51.Madde ile düzenlenmiş olan *meşru müdafaa hakkı* ile angajman kuralları arasındaki ilişki ve ayrımı da değerlendirmek gerekmektedir. Meşru müdafaa hakkı zaten bir ülke tarafından maruz kaldığı saldırıya karşı belirli ilkeler dâhilinde (orantılılık, gereklilik vb.) kuvvet kullanımına müsaade etmektedir. Bu hak aynı zamanda kişi, birlik veya saldırıya maruz kalan ve/veya kalması muhtemel üçüncü kişilere karşı da müdafaa hakkı tanımakla birlikte ülkelerin iç hukuk kurallarıyla (Pamuk, 2012: 123) düzenlenmektedir¹.

Güvenliğe ilişkin bir kamu politikası aracı olan angajman kurallarına ilişkin olarak çeşitli uluslararası organizasyonlar (BM, NATO, AB) ve ayrı ayrı ülkeler tarafından yapılmış olan tanımların ortak noktaları Pamuk, (2012: 114-115) tarafından incelenmiştir. Konumuz açısından kullanışlı bir analiz çerçevesi sunan bu ortak noktalar şöyle sıralanmaktadır: Angajman Kuralları “(1) yetkili mercilerce onaylanır ve yayımlanır, (2) ülkelerin veya uluslararası örgütlerin kontrolünde harekâtlar icra eden silahlı unsurlara yönelik direktifler veya emirlerdir, (3) silahlı unsurların kuvvet kullanmasına ilişkin sınırlamalar getirirler, (4) bu sınırlamayı, silahlı kuvvet kullanabilecek durumları, şartları, derecesini ve usulünü belirlemek suretiyle yapar, (5) politik

¹Angajman Kurallarına ve Meşru Müdafaa hakkı ile arasındaki ilişki ve farklara ilişkin hususlar: Pamuk, İsmail. (2012). Angajman Kuralları: Tanımı, Kapsamı ve Uygulanmasına İlişkin Bir İnceleme, *MHB*, Yıl:32, Sayı:2, ss.:105-145, tarafından detaylı bir şekilde incelenmiştir. İhtiyaç duyan okuyucular bu dokümana başvurabilirler.

organlarca belirlenen politikalar, hukuk kuralları ve askeri amaçlarla uyumlu olmalıdır (6) meşru müdafaa hakkının kullanımına sınırlama getirmezler” (Pamuk, 2012, 114-115).

Bu kuralların tanımlanmasındaki ve yayımlanmasındaki ana fikri ortaya koyması bakımından ABD’li yazarların şu ifadeleri önem taşımaktadır: “Askerlerimiz, denizcilerimiz, havacılarımız ve deniz piyadelerimiz, Angajman Kuralları’nın, vazifenin koşulları altında mümkün olan en üst düzeyde onların eve dönüşlerini garanti altına almasını beklemelidirler” (Bolgiano vd., 2002, 158). Genç ve iyi Amerikan gençlerini çatışmanın zor koşulları içerisine gönderirken, onların meşru müdafaa haklarını muhafaza edecek Angajman Kuralları’nı sağlamak bizim için ahlâki ve yasal bir zorunluluktur (Stafford, 2000, 1).

Dolayısıyla Türkiye’deki siyasî otorite de olası çatışma koşulları bölgesinde görevlendirdiği kara, deniz ve hava unsurlarını, düşmanca hareketlere karşı silah ve kuvvet kullanmalarına cevaz verecek angajman kurallarıyla donatmakla yetkilidir ve oluşturulan ve uygulanan kamu politikası marifetiyle bunu yapmıştır da. Burada uluslararası hukuk açısından meşru müdafaa hakkının kullanılmasına cevaz veren ve neler olduğu konusunda bir tartışma bulunmayan *düşmanca hareket* kavramının ne olduğuna bakmak gerekmektedir. Yorum gerektirmeyen düşmanca hareketler, (1) Fiili saldırı altında olma hali; (2) Birliğin hareketlerini kısıtlayacak şekilde mayın döşenmesi ve (3) Yön değiştirmesi yönündeki uyarılara rağmen bir savaş uçağının üzerinize doğru gelmeye devam etmesi (SHRE, 2009’dan aktaran, Pamuk, 2012, 124) şeklinde sıralanabilir.

5. SONUÇLAR VE TARTIŞMA

Buraya kadar incelenen uluslararası antlaşmalar, üzerinde konsensüs sağlanmış hukuk kuralları ve tanımlar konunun incelenmesi açısından yeterli çerçeve sunmaktadır. Öncelikle Türkiye-Suriye arasında imzalanmış olan 1971 tarihli antlaşma gereğince iki taraftan hududa yaklaşan hava vasıtalarının (Uluslararası Sivil Havacılık kuralları kapsamında programlı uçuşlarını gerçekleştiren sivil hava nakil vasıtaları hariç) *önceden izin alınmadıkça sınıra 5 km.den fazla yaklaşmalarını* gerekmektedir. İncelenen olayda ise Türkiye tarafından kamuoyuna sunulan radar izlerinden anlaşıldığı üzere, Rus savaş uçağı bu kısıtlı bölgeyi geçmekle kalmamış, Türk hava sahasını da ihlal etmiştir. Bu ihlal üzerine Türkiye tarafından 2012 yılında değiştirilen ve açıkça ilan edilen angajman kuralları devreye sokulmuştur.

Bahse konu angajman kurallarının gerekleri açısından olay incelendiğinde: (1) Ortaya konan angajman kurallarının, bir uluslararası hukuk kişisi olarak Türkiye Cumhuriyeti Devleti’nin yetkili siyasî mercii olan hükümet tarafından, ortaya çıkan güvenlik tehditlerini bertaraf edecek bir kamu politikası olarak onaylandığı ve yayımlandığı görülmektedir. (2) İlan edilen angajman kuralları açıkça Türkiye hududuna yakın bölgelerde harekât icra eden Türk Silahlı Kuvvetleri’nin unsurlarına yönelik direktifleri veya emirleri içermektedir. (3) Bu unsurların kuvvet kullanmasına ilişkin sınırlamaları ortaya koymaktadırlar. (4) Bu sınırlamalar, Türkiye hududuna/hava sahasına ve/veya hududun berisine yönelik düşmanca hareketler karşısında silahlı kuvvet kullanabilecek durumları, şartları, derecesini ve usulünü belirlemek suretiyle yapılmıştır. Dolayısıyla silahlı unsurların silah kullanmaya yetkili oldukları durumlar ortaya konmuştur. (5) Ortaya konan angajman kuralları, Türkiye’nin politik organlarınca belirlenmiş olan, Türkiye Ülkesi’nin her türlü saldırı ve tecavüze karşı korunması, vatandaşların can ve mal güvenliklerinin ve devletin egemenlik haklarının sınırın öte yakasından gelebilecek tehlikelere karşı korunması şeklinde özetlenebilecek *kamu politikaları*, Türkiye’nin *iç hukuk kuralları* ve *uluslararası genel kamu hukuku* ve verilen bu vazifeleri yerine getirmeye yönelik *askeri amaçlarla uyumludur*. (6) Bu angajman kuralları ayrıca personel ve birliklerin meşru müdafaa hakkının kullanımına sınırlama getirmemektedirler.

Meşru müdafaa hakkının kullanılmasına müsaade eden *düşmanca hareket* kavramı açısından konu değerlendirildiğinde: *Sanremo Angajman Kuralları Kılavuzu* (SHRM, 2009)’nda açıkça belirtilmiş olan düşmanca hareket türleri arasında yer aldığı üzere: *yön değiştirmesi yönündeki uyarılara rağmen ilk anda kimliği belirlenememiş bir savaş uçağının ülke hava sahasına girdiği ve yapılan tüm ikazlara rağmen bu ihlalini sürdürdüğü* anlaşılmaktadır.

Tüm bu veriler Rus uçağının düşürülmesine ilişkin olayın, Türkiye'nin uluslararası hukuktan kaynaklanan egemenlik haklarının bir sonucu olarak gerçekleştiğine ilişkin veri sunmaktadır. Kaldı ki Rusya Federasyonu'nun yasal varisi olduğu Sovyetler Birliği tarafından hava sahasının ihlali gerekçesiyle geçmişte sivil uçakların bile düşürülmüş olduğu örnek olaylar mevcuttur.

Bu örneklerden birincisi, Paris'ten Seul'e 20 Nisan 1978'de tarifeli uçuşunu gerçekleştirmekte olan Kore Hava Yolları'nın 902 sefer sayılı uçağının, seyrüsefer cihazlarının arızası nedeniyle, yanlışlıkla Sovyet hava sahasını ihlal etmesi olayıdır. İhlali önlemek üzere gönderilen iki Sukhoi askeri jetin pilotları, sınırı ihlal eden uçağın sivil bir Boeing 747 olduğunu üstlerine rapor etmiş olmasına rağmen kendilerine uçağın düşürülmesi talimatı verilmiştir. Sovyet askerî jetlerince uçağa ateş açılmış, iki yolcunun hayatını kaybettiği sivil uçak, pilotları tarafından donmuş bir göl üzerine acil iniş yapabilmeyi başardığından daha çok sayıda kayıp olması önlenmiştir (ASN Resmî web sitesi, database 1978).

İkinci olay ise 1 Eylül 1983 tarihinde meydana gelmiştir. Bu olayda da yine Kore Hava Yolları'na ait 007 sefer sayılı sivil uçak, ulusal hava sahasını ihlal ettiği gerekçesiyle Sovyet askerî uçakları tarafından düşürülmüştür. Olayda Kamchatka yarımadası üzerinde uçan Boeing 747'ye Sovyet jetlerince iki adet havadan havaya füze atılmış ve tamamen parçalanan uçağın tüm mürettebatıyla birlikte 269 yolcusu hayatlarını kaybetmiştir. Hatta bu olay uluslararası topluluk tarafından Chicago Konvansiyonu'nun 3'üncü Maddesine, devletler tarafından sivil uçaklara karşı kuvvet kullanımını yasaklayan düzenlemenin eklenmesine vesile olmuştur (ASN Resmî web sitesi, database 1983).

Sonuç olarak, bu örnek olaylar ve uluslararası hukuk kuralları göz önüne alındığında, Türkiye'nin hava sahasını ihlal eden silah yüklü bir savaş uçağını düşürürken, kendi ülkesinin ayrılmaz bir parçası olan hava sahası üzerindeki egemenlik haklarına karşı girişilen bir tecavüzü, *güvenlik tehditlerini bertaraf etmeye yönelik olarak oluşturulan kamu politikası kapsamında* daha önce ilan etmiş olduğu *angajman kuralları çerçevesinde* ve uluslararası hukuktan doğan *meşru müdafaa hakkını kullanarak* önlediği hukuksal bir vakıa olarak değerlendirilmelidir. Dolayısıyla müdahale anında kimlik bilgilerinin bilinmediği rapor edilen Rus SU-24 uçağının, Türkiye'nin devlet egemenlik alanına karşı saldırgan bir yaklaşım içerisine girdiği ve düşürülmesinin uluslararası hukuk kurallarına uygun olduğu açıktır.

İnceleme yalnızca sınır ihlali yapan Rus savaş uçağının düşürülmesine ilişkin olayın hukuki boyutunu değerlendirmekle sınırlı tutulduğundan, olayının ekonomik, siyasi ve sosyolojik sebep ve sonuçları kapsam dışı bırakılmıştır. Bu alanlar da ilgili disiplinlerde uzmanlaşmış akademisyenler tarafından araştırılması gereken bir konu olarak önemini muhafaza etmekte

KAYNAKLAR

- Acer, Y. ve Kaya, İ. (2010). *Uluslararası Hukuk*. Ankara: Usak Yayınları.
- Akutay, S. S. ve Ateş, D. (2013). Türkiye'nin sınır ötesi operasyonlarının hukuki çerçevesi. *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, XVII (3), 109-146.
- Ankarastrateji (2016). [Çevrim-içi: <http://www.ankarastrateji.org/yorum/irakta-turk-askerinin-varl-ve-uluslararası-hukuk/>], Erişim Tarihi: 29.02.2016.
- Aviation Safety Network (1978). Resmî web sitesi, database. [Çevrim-içi: <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19780420-1>], Erişim Tarihi: 15.02.2016.
- Aviation Safety Network (1983). Resmî web sitesi, database. [Çevrim-içi: <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19830901-0>], Erişim Tarihi: 15.02.2016.
- Avro-kontrol Uluslararası Konvansiyonu (1997). *13 Aralık 1960 tarihli hava navigasyonunun güvenliği ve koordinasyonuna ilişkin avro-kontrol uluslararası konvansiyonunu güçlendirme protokolü* (Protocol Consolidating the Eurocontrol International Convention Relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation of 13 December 1960, as variously amended), imza yer ve tarihi: Brüksel, 23 Haziran 1997.
- BMA (1945). *Birleşmiş Milletler Antlaşması* (Charter of the United Nations) (26 June 1945).
- BMGK Kararı (1914). Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi, 15 Ağustos 2014 tarihli ve 2170 sayılı kararı, (Resolution 2170 (2014) Adopted by the Security Council at its 7242nd meeting, on 15 August 2014), [Çevrim-içi: http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2170%20%282014%29], Erişim Tarihi: 14.02.2016.
- Bolgiano, D., Leach, M, Smith, S, & Taylor, J. (2002). Defining the right of self-defense: Working toward the use of a deadly force appendix to the standing rules of engagement for the department of defense. *University of Baltimore Law Review*, 31(2), 156-179.
- Grief, N. (2009). The Legal Principles Governing the Control of National Airspace and Flight Information Regions and Their Application to the Eastern, *Report 2009-10-23*, European Rim Policy and Investment Council (ERPIC).
- Hudut Bölgeleri Uçuş Yönetmeliği (1982). Bakanlar Kurulu Kararı tarih: 8.11.1982, No.:8/5631, *Resmî Gazete*, (16.12.1982), No.:17900, Yayınlandığı Düsturun Tertibi:5, Cilt:22, s.3071, 1503-1509.
- Hürriyet Gazetesi. (24 Kasım 2015). Angajman nedir? Angajman kuralları nelerdir? [Çevrim-içi: <http://www.hurriyet.com.tr/angajman-nedir-angajman-kurallari-nelerdir-40018101>], Erişim Tarihi: 12.02.2016.
- ICAO Doc 9740. (1999). *Uluslararası Hava Taşımacılığının Belirli Kurallarının Birleştirilmesine İlişkin Konvansiyon* (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air), İmza yer ve tarihi: Montreal, 28 Mayıs 1999.
- ICAO (2015). *Convention on International Civil Aviation Signed at Chicago on 7 December 1944*, Entered into Force on 4 April 1947, [Çevrim-içi: http://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/chicago_en.pdf], Erişim Tarihi: 14.02.2016.
- İçişleri Bakanlığı Göç İdaresi Genel Müdürlüğü (2016). [Çevrim-içi: http://www.goc.gov.tr/icerik6/gecici-koruma_363_378_4713_icerik], Erişim Tarihi: 29.02.2016.
- Kaiser, S. (2008). Sovereignty in the air: From national security to the single european sky. *Annals of Air and Space Law*, 35(1). 154.
- Keskin, F. (1998). *Uluslararası hukukta kuvvet kullanma: Savaş, karışma ve BM*. Ankara: Mülkiyeliler Birliği Yayınları.
- Milliyet Gazetesi. (2012). Türk uçağını Suriye düşürdü. [Çevrim-içi: <http://www.milliyet.com.tr/-turk-ucagini-suriye-dusurdu-siyaset/siyasetdetay/23.06.2012/1557511/default.htm>], Erişim Tarihi: 20.02.2016.
- MK. (1933). Devletlerin haklarına ve yükümlülüklerine ilişkin montevideo konvansiyonu, İmza tarihi: 26 Aralık 1933.

- Önen, M. (1986). *Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Uzay Hukuku Kuralları*. Marmara Üniversitesi Yayın No: 430, Hukuk Fakültesi Yayın No: 3, İstanbul: Fatih Yayınevi Matbaası.
- Pamuk, İ. (2012). Angajman kuralları: Tanımı, kapsamı ve uygulanmasına ilişkin bir inceleme. *MHB*, 32(2), 105-145.
- Pierini, J. P. (2007). Rules of engagement, status of forces agreements and criminal law: different approaches as to the legal base of the use of force in military operations and conflicts of jurisdiction in respect of foreign friendly fire. *XVth International Congress of Social Defence*, Toledo, 20 – 22 Eylül 2007.
- Sabah Gazetesi (2015). Angajman kuralları 2012'de değişti. [Çevrim-ıci: <http://www.sabah.com.tr/galeri/yasam/angajman-kurallari-2012de-degisti>], Erişim Tarihi: 12.02.2016.
- Schmitt, M. N. (1998). Clipped wings: Effective and legal no-fly zone rules of engagement. *Loyola of Los Angeles International and Comparative Law Review*, 20, 727-789.
- Shawcross & Beaumont. (2007). *Air Law*, David McClean vd. (Ed.),4th ed. United Kingdom: Lexis Nexis Butterworths.
- SHRE. (2009). *Sanremo Handbook on Rules of Engagement*, November 2009, Sanremo.
- Stafford, W.A. (2000). How to keep military personnel from going to jail for doing the right thing: Jurisdiction, ROE & the Rules of Deadly Force. *ARMY Law*.
- Şikago (Chicago) Konvansiyonu. (1947). *Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması*, Uluslararası Sivil Havacılık Konferansı (1 Kasım 1944 - 7 Aralık 1944) Nihai Senedi, Şikago (Chicago), Yürürlüğe giriş: 4 Nisan 1947.
- Uğurlu, F. (2005). Adana Mutabakatı'na Giden Süreç ve Sonrasında Türkiye-Suriye İlişkileri. Atılım Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- UN PPA (Policy Paper on Authority, Command and Control in United Nations Peacekeeping Operations, (2008). Ref. 2008.4, United Nations Department of Peacekeeping Operations Department of Field Support, 2008.
- Varşova Konvansiyonu (Warsaw Convention) (1929). *Uluslararası Hava Taşımacılığının Belirli Kurallarının Birleştirilmesine İlişkin Konvansiyon* (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air), imza yer ve tarihi: Varşova, 12 Ekim 1929.
- US JCS - Joint Chiefs of Staff, Publication 1-02, (2000). *Dictionary of Military and Associated Terms 298*, Department of Defense, Updated on 24 January 2000.

Citation Information/Kaynakça Bilgisi

Keser, A. ve Meral, Ö. E. (2016). Türk hava sahasını ihlal eden rus uçağının düşürülmesi: Uluslararası anlaşmalar ve hukuk çerçevesinde bir inceleme. *Türk Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 27-42.