



Bugüne dek elde edilen bulgular, uçağın nasıl düşürüldüğüne dair kesin bir bilgi sağlamamaktadır.

Uluslararası Hukuk Açısından Türk Askeri Uçağının Suriye Tarafından Düşürülmesinin Bir Değerlendirmesi

An Evaluation of Syria's Shooting Down of Turkish Jet in Terms of The International Law

Funda KESKİN ATA

Abstract

After a short presentation of the facts and accounts offered by Turkey and Syria about the incident, the paper is focused on the legality of the downing of breaching civilian and state (military, customs and police) aircrafts. Since accounts of the incident vary considerably, this paper is intended to take and evaluate different scenarios. One scenario is offered by Turkey and assume that after breaching the Syrian airspace shortly, military aircraft was shot down when it was flying in the international airspace. Other one is Syria's scenario. According to that, Turkish aircraft was shot when flying in the Syrian airspace.

Every state has an absolute sovereignty over its airspace and all state aircrafts are necessitated to get permission before entering another state's airspace. Failure to do that would bring several measures from the state whose airspace is breached. Reasons of the breach and the measures taken by the state would be varied. Measures change according to the state of the relationship between two states and the type of the breaching aircraft. There are several civilian aircrafts which were downed because of breaching another state's airspace without permission. It is obvious that a military aircraft can pose a threat much more than a civilian aircraft.

Keywords: Turkey, Syria, sovereignty over airspace, breach of national airspace, military aircraft

Uçak, eldeki radar görüntülerine ve araştırmalara göre, 12 mil olan Suriye karasularının 1 mil ötesinde, yaklaşık 13 mil uzaklıkta vurularak süratle irtifa ve hız kaybetmiş ve Suriye kara ülkesine 8,5 mil mesafede düşmüştür.

Giriş

22 Haziran 2012'de Malatya Erhaç üssünden kalkan RF-4 askerî keşif uçağının Suriye tarafından düşürülmesinin üzerinden bir aydan fazla geçmiş olmasına karşın henüz olaya ilişkin tüm veriler ortaya çıkmamıştır. Bu çalışmada, Suriye ve Türkiye'nin bu olaya ilişkin açıklama ve görüşleri uluslararası hukuk açısından değerlendirilecektir. Ancak veriler konusundaki belirsizlik nedeniyle, taraflardan birinin görüşüne ağırlık verilmeden, çeşitli olasılıkları içine alacak ve değerlendirecek bir yaklaşım benimsenecektir.

Türk Dışişleri Bakanlığı'nın Suriye tarafından düşürülen Türk uçağına ilişkin açıklaması, olayın Türkiye tarafından yapılan resmi açıklamasını içermektedir. Buna göre, test ve eğitim görevi icra eden silahsız bir RF-4 uçağı 22 Haziran günü saat 11.58'de Lazkiye'nin 13 mil açığında ve uluslararası hava sahasındayken vurulmuş ve Suriye karasularına düşmüştür. Türkiye, uçağın hiçbir uyarı yapılmaksızın düşürülmesinin kabul edilemez olduğu ve bu olayın uluslararası hukukun açık ve vahim bir ihlali olduğu görüşündedir ve kendi tespit edeceği zaman ve zeminde alacağı karşı önlemler ve atılacak adımlarla ilgili her türlü hakkını saklı tuttuğunu bildirmektedir.¹

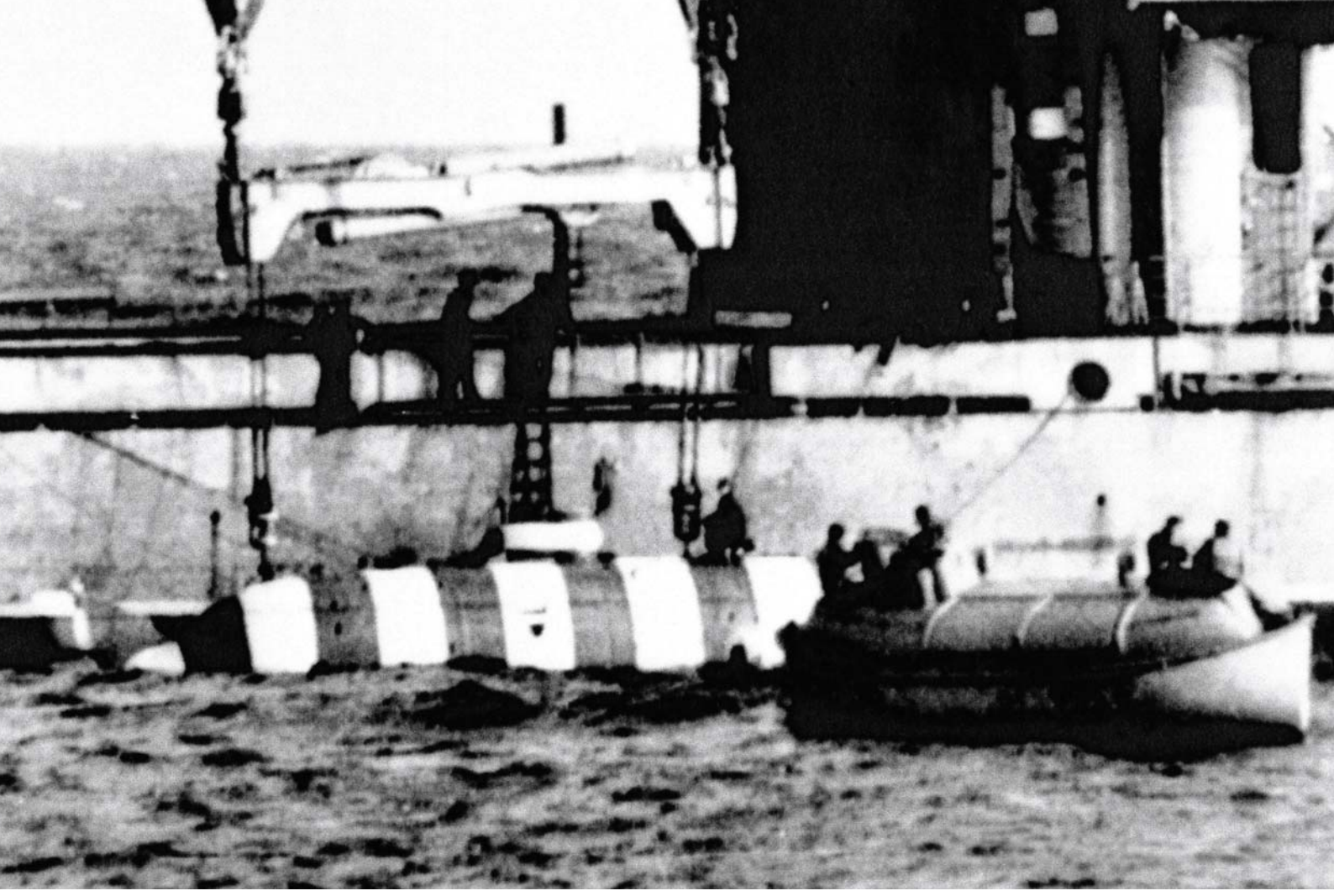
Genelkurmay Başkanlığı'nın konuya ilişkin ilk açıklaması 28 Haziran tarihindedir ve uçağın uluslararası hava sahasında düşürüldüğü tekrarlanmaktadır.² 1 Temmuz günü yapılan açıklamada ise uçuşa ilişkin bazı bilgiler paylaşılmaktadır. Buna göre, uçak uluslararası hava sahasında, tek başına, tanıtma sistemleri açık ve silahsız olarak Kürecik'te bulunan radarın performansının test edilmesi için görev uçuşu yaparken düşürülmüştür. 2.000 feet yükseklikteyken 5 dakika boyunca

ca Suriye hava sahasını ihlal ettiği tespit edilmiş ancak bu sırada Suriye tarafından herhangi bir müdahale yapılmamıştır. İkinci test uçuşu için 7.400 feet yükseklikte ve uluslararası hava sahasındayken uçakla radar teması kesilmiştir. Eldeki radar görüntülerine ve araştırmalara göre, uçak 12 mil olan Suriye karasularının 1 mil ötesinde, yaklaşık 13 mil uzaklıkta vurularak süratle irtifa ve hız kaybetmiş ve Suriye kara ülkesine 8.5 mil mesafede düşmüştür.³

5 Temmuz tarihli açıklama,⁴ uçağın enkazının ve pilotlarının bulunması ve çıkarılması hakkında bilgi vermektedir. Uçağına ait sekiz parça ortalama 1260 metre derinlikte yapılan aramalarda belirlenmiş, pilotların da Suriye sahilinden 8.6 mil mesafede, 35 48.3079 Kuzey, 35 37.9357 Doğu ve 35 48.2877 Kuzey, 35 37.9274 Doğu koordinatlarında bulunduğu tespit edilmiştir. Bu açıklamada pilotların bulunduğu yer haritada da gösterilmektedir.

Bugüne dek elde edilen bulgular, uçağın nasıl düşürüldüğüne dair kesin bir bilgi sağlamamaktadır. Su yüzeyinden ve deniz dibinden toplanan malzemelerde yapılan incelemelerde, herhangi bir yangın başlatıcı ve hızlandırıcı maddeye, organik ya da inorganik patlayıcı madde artığına ve herhangi bir mühimmata ait olduğu saptanan bir bulgu elde edilememiştir.⁵ Türk Genelkurmay Başkanlığı'nın 13 Temmuz 2012 tarihli açıklamasında, uçaksavar ateşi ile düşürülmüş olması olasılığının ortadan kalktığı da belirtilmektedir.

Suriye'nin açıklamaları ise uçağın Suriye karasuları üzerindeyken uçaksavar bataryasıyla vurulduğu, uluslararası hava sahasındayken vurulmadığı biçimindedir. Beşşar Esad, Cumhuriyet gazetesine verdiği bir röportajda, uçağın daha



1983'te Kore Havayolları'na ait bir Boeing 747 yolcu uçağı Sovyet hava sahasını ihlali üzerine düşürülmüştü.

önce İsrail uçakları tarafından üç kez kullanılan bir koridoru kullandığını, uçağı radarlarda görmediklerini ve düşürdükten sonra Türk uçağı olduğunu öğrendiklerini açıklamıştır.⁶

Bu arada, Wall Street Journal tarafından Amerikalı yetkililere dayanılarak yazılan Türk jetinin yüksek olasılıkla Suriye hava sahasındayken kıyıda konuşlanmış olan uçaksavar bataryaları tarafından vurulmuş olduğu iddiası, Türkiye tarafından yalanlanmıştır.⁷ Ancak, ABD Dışişleri Bakanlığı sözcüsü Victoria Nuland'ın ağzından yapılan bir açıklamada sözcünün haberde verilen bilgiyi yalanlamadığı, sızdırmayı kınamakla yetindiği görülmektedir.⁸

Konuyu değerlendirirken dikkate alınması gereken birkaç nokta bulunmaktadır. Bunların başında, Suriye'nin ve Türkiye'yle ilişkilerinin durumu

gelmektedir. Suriye, olay gerçekleştiğinde başka bir devletle silahlı çatışma durumunda değildir. Ancak Uluslararası Kızılhaç Örgütü'ne göre, Suriye'deki durum genel olarak uluslararası olmayan silahlı çatışmadır. Bir buçuk yıldır devam eden süreçte sivil halktan Türkiye'ye ve Lübnan'a önemli sayıda kaçışlar olmuştur ve Uluslararası Kızılhaç Örgütü'nün sayılarına göre, ülke içinde de bir milyondan fazla insanın yerinden edildiği hesaplanmaktadır.⁹ Uluslararası-olmayan silahlı çatışma belirlenmesi, 17 Temmuz 2012 tarihinde, yani Türk hava aracının düşürülmesinden yaklaşık bir ay kadar sonra yapılmıştır.

Daha önceki gelişmelere bakıldığında da bu belirlemeyi destekleyen önemli açıklamalar görülmektedir. Haziran 2012'de, BM Barış Güçlerinden Sorumlu Genel Sekreter Yardımcısı Ladsous, Suriye'deki durumun iç savaş olarak

adlandırılabilceğini söylemiş, BM İnsan Hakları Konseyi tarafından kurulan Araştırma Komisyonu 15 Haziran'a dek toplanan verilere dayanarak bazı bölgelerde şiddetin uluslararası-olmayan silahlı çatışma özellikleri taşıdığını belirtmiştir.¹⁰ Uluslararası Kızılhaç Örgütü de, Mayıs 2012'de, en azından iki bölgede, Humus ve İdlib'de, durumun uluslararası-olmayan silahlı çatışma niteliğine ulaştığını açıklamıştır.¹¹

Dolayısıyla, Türk askerî uçağı düşürüldüğü sırada Suriye'nin en azından kimi bölgelerinde uluslararası-olmayan bir silahlı çatışma durumu ortaya çıkmış olduğu, bunun tüm ülkeyi içine alacak duruma gelmesinin ise an meselesi olduğu açıktır. Bu durum, üçüncü devletlere bu devletin toprak bütünlüğüne ve siyasal egemenliğine müdahale olanağı tanımamaktadır. Üçüncü devletler insancıl yardımlarda bulunabilir ama çatışmanın gidişini değiştirebilecek silah, teçhizat vb. yardımda bulunamazlar.¹²

Sözkonusu devletin de uluslararası-olmayan silahlı çatışmalarda geçerli olan insancıl hukuk kurallarına uyması ve insan hakları ihlallerinin önlemesi gerekmektedir. Diğer taraftan, ülkesinde uluslararası-olmayan silahlı çatışma durumu ortaya çıkmış olan bir devlet, kara, deniz ve hava askerî angajman kurallarını da değiştirebilir. Türkiye'nin bu olaya kadar olan uygulaması herhangi bir resmi belgede açıklanmamıştır. Normal koşullardaki angajman kuralları konusunda uygulayıcıların sağladığı bilgiler bulunmaktadır. Buna göre, ihlal durumunda hava aracıyla iletişim kurulmaya çalışılır. Türk hava sahasını terk etmesi için uyarılır. Bu arada bu gibi durumlar için hazır bekleyen askerî hava araçları havalandırarak ihlalci aracı Türk hava sahasının dışına çıkarılmaya çalışılır. Çıkmazsa düşürülebilir.¹³

Burada sözü edilen aracın başka bir devlet hava aracı olduğu varsayılabilir. Çünkü 1944 Chicago Sivil Havacılık Sözleşmesi'ne (bundan sonra Chicago Sözleşmesi) taraf olan Türkiye, ihlal durumundaki sivil araçlara bu sözleşme ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü kuralları çerçevesinde müdahale etmek durumundadır. Suriye tarafından ise bu konuda yapılmış bir açıklama bulunmamaktadır. Ancak, üçüncü devletlerin Suriye

ülkesine müdahale edebilecek uygulamalarında uluslararası-olmayan silahlı çatışma durumunu dikkate almalarının zorunlu olduğu ortadadır.

Türkiye'nin, Suriye'deki kriz başladığında Suriye Devlet Başkanı Beşşar Esad'a reform çağrısında bulunduğunu, daha sonra tutumunu sertleştirerek Esad'ın görevini terk etmesi yönünde en üst düzeyde açıklamalar yaptığını da akılda tutmak gerekir.¹⁴ Türkiye-Suriye ilişkilerindeki barış durumunun bozulduğu söylenemez, ancak normal koşulların geçerli olmadığı söylenebilir.¹⁵

Her devlet kendi ulusal sahasında tam ve münhasır yetkilidir. Bunun anlamı, başka bir devlet ulusal hava sahasına girecek olan tüm hava araçlarının önceden izin alması zorunluluğudur. Sivil ulaşım için düzenleme Chicago Sözleşmesi ile yapılmıştır ve taraf devletler belirli koşulları yerine getiren ticari uçuşlara ulusal hava sahasına girme ve ülkesine inme iznini önceden vermişlerdir. Ancak, devlet hava araçları için, devletler yazılı olarak hiçbir düzenleme yapmamışlardır. İkinci olasılık, yapılageliş (örf ve adet) hukukunda bir kural oluşmasıdır. Yani devletlerin bu durumlarda istikrarlı olarak ve bir hukuk kuralı uyguladığı inancıyla uyguladığı belirli kurallar olabilir. Bunlar da antlaşmalar kadar hukuk kuralıdır ve bağlayıcıdır. Uygulama azlığı, böyle bir kuralın ortaya çıkıp yerleşmesi açısından bir zorluk oluşturabilir. Ama yine de, ortaya çıkan olaylarda istikrarlı bir uygulama ve diğer devletlerin bu uygulamayı itirazsız kabul etmesi sözkonusu ise, yapılageliş kuralı az sayıda uygulamayla da oluşabilir.

Hava sahası ihlallerinin, sınırdaş devletler arasında hiç görülmeyen bir durum olmadığı, sınırdaş olmayan devletler arasında da, açık deniz üzerindeki uluslararası hava sahasından bir devletin ulusal hava sahasına ihlallerin görüldüğü bilinmektedir. Ancak bunların hepsi bu araçların düşürülmesiyle sonuçlanmadığına göre, hangi durumlarda nasıl bir müdahalenin uluslararası hukuka uygun olduğu ve bu konuda yerleşmiş bir uluslararası hukuk kuralı olup olmadığı sorusu ortaya çıkmaktadır ve bu soru aynı zamanda bu çalışmanın ana konusunu oluşturmaktadır.

Askerî hava araçlarının hangi kurallara uyararak uçmaları gerektiği sorusunun yanıtı, buldukları hava sahasının niteliğine göre değişir. Sivil havacılığa ilişkin konuları düzenleyen Chicago Sözleşmesi'nin 1. maddesi, taraf devletlerin ülkesi üzerindeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır egemenliğe sahip olduğunu belirtmektedir.

A- Uluslararası Hukukta Askerî Hava Araçlarının Uçuş Haklarının Düzenlenmesi

Askerî hava araçlarının hangi kurallara uyararak uçmaları gerektiği sorusunun yanıtı, buldukları hava sahasının niteliğine göre değişir. Sivil havacılığa ilişkin konuları düzenleyen Chicago Sözleşmesi'nin 1. maddesi, taraf devletlerin ülkesi üzerindeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır egemenliğe sahip olduğunu belirtmektedir. 2. madde ise bu maddede sözü edilen ülkenin, devletin kara ülkesi ve karasuları olduğunu açıklamaktadır. Yani Sözleşme'ye göre, devletler kara ve deniz ülkeleri üzerinde bulunan hava sahası üzerinde tam ve münhasır yetkiye sahiptir ve bu hava sahası devletin hava ülkesini oluşturur.

Chicago Sözleşmesi, 3. maddesiyle askerî, gümrük ve polis hizmetlerinde kullanılan hava araçlarını devlet hava aracı olarak tanımlamıştır. Ayrıca Sözleşme, bu araçların özel bir anlaşma ya da başka bir yolla izin almaksızın başka bir devlet ülkesi üzerinde uçamayacağını veya bu ülkeye inemeyeceğini hükme bağlamıştır.

Bu konuya ilişkin düzenleme içeren ikinci sözleşme, 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'dir. Sözleşme'nin 2. maddesine göre, kıyı devletinin egemenliği kara ülkesi ve iç sularının ötesine, karasuları denilen bir deniz alanına dek uzanır. Bu egemenlik, karasuları üzerindeki hava sahasını da içine alır.

Devlet hava aracı olarak kabul edilen askerî hava araçları, uluslararası hava sahasındayken, yani bir devletin kara ya da deniz ülkesinin üzerindeki hava sahası dışındaki bir alandayken serbestlik

ilkesine uyararak uçarlar. 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi, açık denizlerin serbestliği ilkesini 87. maddesi ile düzenlerken altı serbestlik saymaktadır. Bunlardan ikincisi, açık denizlerin üzerinde uçuş hakkıdır. Tüm devletler, denizlere kıyısı olsun ya da olmasın, bu hava sahası üzerinde sivil ya da askerî hava aracı uçurma hakkına sahiptir. Buradaki tek koşul, bu uçuşların Chicago Sözleşmesi madde 3/d gereği sivil hava trafiğini tehlikeye düşürmeyecek biçimde yapılmasıdır.

B- Bir Devletin Ulusal Hava Sahasını İhlal Eden Hava Araçlarına Karşı Alınabilecek Önlemler

1998'de yapılan bir çalışma, II. Dünya Savaşı'ndan 1998'e dek, barış döneminde düşürülen ya da kuvvet kullanma tehdidi yaşanan 70 hava aracı olayı gerçekleştirdiğini belirtmektedir.¹⁶ Ulusal hava sahası ihlali yapan hava aracı, sivil ya da devlet hava aracı olabilir. Sivil araçlar buradaki konunun dışındaysa da, askerî hava araçlarının ihlali durumunda alınabilecek önlemleri araştırırken onların sağladığı örnekler önemli ışık tutmaktadır. Bu nedenle ilk önce sivil hava araçlarının ihlali ele alınacaktır.

1) Sivil hava araçlarının ulusal hava sahasını ihlali durumunda alınabilecek önlemler

Sivil hava araçlarının izinsiz olarak başka bir devlet hava sahasına girmesi durumunda uygulanacak kurallar, 1984 yılında yapılan bir değişiklik ile madde 3bis olarak Chicago Sözleşmesi'ne eklenmiştir. Amacı, yolcu uçaklarının ulusal hava sahası ihlali nedeniyle düşürülmeleri üzerine bu konuyu düzenlemektir.¹⁷

1955'te bir El Al uçağının Bulgaristan tarafından düşürülmesi,¹⁸ 1973'te İsrail'in alet bozulması nedeniyle işgal altındaki Sina yarımadası üzerinde uçan Libya Arap Havayolları'na ait yolcu uçağını düşürmesi, 1978'de Kore Havayolları'na ait ve Amerikan RC-135 keşif uçağına benzer özellikler taşıyan Boeing 707 tipi yolcu uçağının Sovyet hava sahasına girmesi üzerine ateş edilerek inmeye zorlanması ve 1983'te Kore Havayolları'na ait bir Boeing 747 yolcu uçağının Sovyet hava sahasını ihlali üzerine düşürülmesi,¹⁹ bu madde- nin eklenmesi için çalışmalar yapılmasına neden olmuştur. Bu olayların hepsinde, düşüren taraf, uçağın pilotunun gösterilen havaalanına inmesi için uyarıldığını, ancak bu uyarının dinlenmesi üzerine uçağın düşürüldüğünü açıklamıştır.

1955'te Bulgaristan'ın bir İsrail yolcu uçağını düşürmesi sonucunda yapılan tartışmalar, hava sahasını ihlal edenlere karşı kuvvet kullanılması konusunda antlaşmalar hukukunun çok az şey söylediğini göstermektedir. ABD ve İsrail, ihlal durumundaki sivil hava araçlarına karşı kuvvet kullanılmayacağı kuralı bulunduğunu ileri sürmemişlerdir. ABD, ilk önce ihlali sona erdirmeye veya gösterilen bir alana inme seçeneği sunulması gerektiğini söylemiş, ancak güvenlik gereği varsa bunun aranmayacağını da kabul etmiştir.²⁰

Bir Libya yolcu uçağı, 1973'te işgal altındaki Sina yarımadasına girdiği zaman İsrail tarafından düşürülünce, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü bu olayı kınamıştır. Buradan yola çıkarak ileri sürülen görüş, bir yolcu uçağının yaratacağı güvenlik riskinin, yasak ya da sınırlı bir bölge üzerinde sadece uçmaktan daha fazla olması gerektiğidir. Sivil araca, ilk önce güvenli bir seçenek sunulması gerektiği görüşü ağır basmaktadır. Ancak bunun anlamı, sivil bir yolcu uçağına karşı bile kuvvet kullanmanın tamamen yasak olduğunun ileri sürülmemesi, bundan önce hava sahasını terk etmek ya da güvenli bir alana inmek gibi seçeneklerin sunulması gerektiğinin savunulmasıdır. Nitekim 1978'de Sovyetler Birliği tarafından Murmansk yakınlarında donmuş bir göle inmeye zorlanan Güney Kore yolcu uçağı örneğinde Kore herhangi bir protestoda bulunmamıştır. Hatta sağ kalan yolcuları ve pilotu iade ettiği için teşekkür etmiştir. Diğer devletler de benzer bir tutum

almışlardır. Bu da ABD'nin 1955'te Bulgaristan örneğinde takındığı tutumu doğrulamaktadır.²¹

Dönemin tartışmalarına bakıldığında, sivil hava araçlarının kimi durumlarda düşürülebileceği yönünde öğretilerde de kimi görüşler ileri sürülmüştür. Bu görüşlere göre, eğer kaptana inmesi emredilmiş ve o buna uymamışsa, iki ülke arasında çatışma durumu ya da gerilim varsa ve aracın herhangi bir askerî amaçla kullanıldığı yönünde mantıklı bir kuşku mevcutsa sivil araçlar da düşürülebilir.²² Örneğin, 1978'de Kore Havayolları'na ait KAL 007 uçağının rotasından 90 derece sapması, yabancılara kapalı olan Kola yarımadası üzerinde uçması, uyarıları dikkate almaması, bir havaalanına inmesi için Sovyet askerî uçaklarını izlememesi ve Finlandiya'ya kaçmak için kaçınma manevrası yapması üzerine ateş edilerek Murmansk yakınlarında donmuş bir göle inmeye zorlanması, Sovyetler Birliği'nin eyleminin en alt düzeyde kınanmasına neden olmuştur.²³

Bir diğer örnek, Eylül 1983'te bir Sovyet savaş uçağının, Kamçatka yarımadasının en güney ucu ile Sahalin adası üstünde hava sahasını ihlal eden bir Güney Kore uçağını vurarak düşürmesi ve 269 kişinin ölmesidir. Bu olayın hemen ardından yapılan Güney Kore kaynaklı yayınlarda, Sovyetler Birliği son derece ağır bir şekilde eleştirilmiş, ulusal hava sahası üzerindeki egemenliğin uluslararası sivil havacılık yapan hava araçlarına karşı ayırım gözetilmeksizin şiddet kullanılması ve bunlara ateş açılmasını meşrulaştırmayacağı dile getirilmiştir.²⁴ 1989'da ise bir Amerikan mahkemesi uçağın bilerek ihlal yaptığı sonucuna varmıştır. Bu olayda Sovyet iddiası, uçağın istihbarat amacıyla planlı olarak ABD tarafından gönderildiğidir. Ayrıca SSCB, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün kurallarına uyararak uçağı uyarı gönderdiğini ancak uyarıların dikkate alınmadığını, Sahalin adasına yaklaşırken Sovyet savaş uçaklarının uçağı yaklaşım iletişim kurmaya çalıştıklarını ama yine cevap alamadığını, bundan sonra uyarı atışı yapıldığını ve en sonunda düşürüldüğünü açıklamıştır. Pilotların uçağın sivil olduğunu bilmedikleri de vurgulanmıştır.²⁵ Yani SSCB uçağın askerî bir uçak olduğu varsayımıyla hareket ettiğini ve girişimleri sonuç ver-

meyince düşürdüğünü savunmaktadır. Ancak bu iddia doğruysa, neden ICAO'nun sivil uçakların engellenmesi kurallarına uygun girişimlerde bulunduğu açıklamadan yoksun kalmaktadır.

2) Askerî hava araçlarının ulusal hava sahasını ihlali durumunda alınabilecek önlemler

Chicago Sözleşmesi ve 1982 BM Deniz Huku-ku Sözleşmesi birlikte okunduğu zaman, askerî araçların başka bir devletin kara ülkesi ya da karasuları üzerinde uçmalarının gerekmesi durumunda bunun için önceden izin almaları gerektiğini ortaya koymaktadır. Bu kuralın ihlali, o devletin egemenliğinin ihlal edilmesi anlamına gelmektedir. Çünkü devletin ülkesi üzerindeki egemenliği, BM Antlaşması 2/4 ile kabul edilen temel bir uluslararası hukuk ilkesidir. Karasuları devletin deniz ülkesini oluşturmaktadır ve üzerindeki hava sahası da devletin hava ülkesidir.

İhlal, çok çeşitli koşullarda ve değişik nedenlerle gerçekleşebilir. Askerî hava aracı savaş uçağı olabilir ya da olmayabilir. Silah taşıyabilir ya da taşıyamaz. İhlal bilerek ve saldırı, istihbarat, yıkıcı faaliyet veya sadece karşı devletin egemenliğini reddetmek için yapılmış olabilir. Bilerek ama kötü hava gibi nedenlerle iyi niyetli olabilir. Hata sonucu ya da bir tehlike altında zorunlu olarak yapılmış olabilir.²⁶

Ancak hiçbir antlaşmada ihlal durumundaki askerî araçlara karşı ne gibi önlemler alınabileceğini hükme bağlayan bir düzenleme bulunmamaktadır. Bunun nedeninin, devletlerin, tam ve münhasır egemenlik hakkına sahip oldukları bir alanı uluslararası düzenleme konusu yapmak istememeleri olduğu düşünülebilir. Ancak devletlerin uygulamasında da bu konuda yerleşmiş bir uluslararası hukuk kuralı bulunmamaktadır.²⁷

Yine de, sivil hava araçları için dahi kimi koşullarda düşürülebilecekleri öngörülüyorsa, askerî araçların düşürülmesi açısından daha düşük bir eşik olduğu düşünülebilir. Başka bir devlet ulusal hava sahasını ihlal eden askerî hava araçlarının düşürülmesine ilişkin en önemli örnek U-2 olayıdır. Bir istihbarat uçağı olan ve Türkiye'de konuşlanmış olmakla birlikte Pakistan'dan kalkış

yapan ABD uçağı U-2, 1 Mayıs 1960'ta Sovyetler Birliği tarafından izinsiz olarak Sovyet hava sahası üzerinde uçarken tespit edilmiş ve uyarılmaksızın düşürülmüştür. Sovyetler Birliği, 4 yıldır düzenli olarak yapıldığı anlaşılan bu uçuşları 10 Mayıs'ta protesto etmiş, Sovyet Dışişleri Bakanı Andrey Gromiko, bir tek araç atom bombası taşıyabileceğine göre böyle bir eyleme karşı askerî misillemede bulunulabileceğini açıklamıştır. ABD ise, amacın saldırgan olmadığını, sürpriz bir saldırıya karşı güvenliği sağlamaya yönelik olduğu açıklamasını yapmıştır.²⁸

Güvenlik Konseyi'ndeki tartışmalar, U-2'nin Sovyet ülkesini ihlal ettiğinin tüm üyelerce kabul edildiğini göstermektedir. Ancak aynı zamanda, bu uçuşun bir "saldırı" olduğu iddiasını da reddetmişler ve olayın ciddiyetinin bu iki ülke tarafından abartıldığını gözlemlemişlerdir.²⁹ Tartışmaların, BM Antlaşması 2/1'deki devletin ülkesi üzerindeki egemenliği ve 2/4'te belirtilen devletlerin ülkesel bütünlüğü ve siyasal bağımsızlığı ilkeleri çerçevesinde yürütüldüğünü görmek mümkündür.

Bu olayda, ABD'nin uçağın düşürülmesini protesto etmemesi, ihlalcı hava aracının düşürülmesi için, saldırı amacı ya da olasılığı olmasa bile, kimi koşullarda önceden uyarılmasının gerekmediğini düşündürmektedir.³⁰

1960'ta yaşanan bir başka olay olan RB-47 Amerikan uçağının açık denizdeyken düşürülmesini ise ağır bir şekilde protesto etmiştir. Çünkü U-2 açıkça Sovyet hava sahası üzerinde izinsiz olarak uçan bir istihbarat uçağıydı, RB-47 ise ABD'ye göre açık deniz üzerindedeydi ve Sovyet hava sahasını ihlal etmemişti.³¹ RB-47 olayında, ABD ile Sovyetler Birliği'nin olay anlatımı birbirinden farklılaşmaktadır. Uçağın bir keşif uçağı olduğu kesindir. Ancak ABD'ye göre uçak hiçbir zaman uluslararası hava sahasını terk etmemiş ve Sovyet hava sahasını ihlal etmemiştir. Sovyetler Birliği ise, hava sahası ihlali olduğunu belirterek, uçağı düşürmesinin nedeni olarak bunu göstermektedir. Açık deniz hava sahası üzerinde uçan bir askerî uçağın keşif görevi olsa bile düşürülemeyeceği, Güvenlik Konseyi üyeleri ve Sovyetler Birliği tarafından kabul edilmiştir.³²

Düşürülen veya müdahale edilen ihlal durumundaki askerî hava araçlarına ilişkin en önemli sorun, bu olayların büyük ölçüde Soğuk Savaş döneminde ve ABD ile Sovyetler Birliği arasında yaşanmış olmasıdır. 1950-60 döneminde 15 Amerikan askerî uçağına karşı Sovyetler Birliği tarafından güç kullanıldığı bildirilmektedir.

1952'deki başka bir olayda, İsveç DC-3 uçağının Baltık Denizi'nde kaybolmasından sonra yapılan aramalarda bir İsveç deniz uçağının Sovyet hava sahasını ihlal etmesi üzerine bu uçağı ateş açılmıştır. İsveç uçağın silahsız olduğunu ve Sovyet kıyısına 15 milden daha fazla yaklaşmadığını ileri sürmüştür. Buradaki önemli nokta, İsveç'in, hava sahası ihlal edilen devletin bu hava aracına karşı kuvvet kullanma hakkını reddetmemesidir.³³

Düşürülen veya müdahale edilen ihlal durumundaki askerî hava araçlarına ilişkin örneklerdeki en önemli sorun, bu olayların büyük ölçüde Soğuk Savaş döneminde ve ABD ile Sovyetler Birliği arasında yaşanmış olmasıdır. 1950-60 döneminde, 15 Amerikan askerî uçağına karşı Sovyetler Birliği tarafından güç kullanıldığı bildirilmektedir. Ancak bunlar gizli kalmış, verileri ortaya çıkmamıştır. U-2 olayına dek, ABD her zaman diğer devletin hava sahasının ihlal edildiğini reddetmiş, uluslararası hava sahasında keşif faaliyetinin ise serbest olduğunu belirtmiştir.³⁴

Hava araçlarının izinsiz olarak başka bir devlet hava sahasına girmesi Birinci Dünya Savaşı'ndan beri yasaktır. Chicago Sözleşmesi sivil araçlar için istisnalar yaratmış olsa da, devlet hava araçlarının izin alma zorunluluğı devam etmektedir. İzinsiz olarak başka devlet hava sahasına giren bir askerî aracın bu eyleminin saldırı oluşturup oluşturmadığı konusu U-2 olayında oldukça ayrıntılı bir şekilde tartışılmıştır. SSCB ve ABD, bir eylemin saldırı eylemi oluşturması için saldırgan niyet olması gerektiğini düşünüyorlardı.³⁵ O zamandan bugüne uluslararası hukukta bu konuda önemli gelişmeler olmuşsa da, bu tür bir eylemin saldırı olarak nitelenebilmesi için gerçekleşme-

si gereken ölçütlerde bir gevşeme olduğunu ve askerî hava araçlarıyla yapılan her türlü ihlalin saldırı olarak değerlendirilebileceğini savunmak, kuvvete başvurulması konusundaki kurallara ters bir yorum olacaktır.

Hava sahası ihlali nedeniyle düşürülen askerî uçak olaylarının hepsinin Soğuk Savaş döneminde olması ve bunun kimi unsurlarını içermeleri, bu olayların ağırlıklı olarak siyasal bir yaklaşımla ele alınmalarına neden olmuş görünmektedir. Bu konudaki hukuksal tartışmalar bile, bloklar arası çatışmayı ve iki bloğun lider devletlerinin diğerine karşı uyguladığı özellikle keşif operasyonlarını birer olgu olarak kabul etmekte, bunların hukuka uygunluğu konusu tartışma konusu yapılmamaktadır.³⁶

Günümüzde de bu tür uçuşların sıklıkla yapıldığını öngörmek akla uzak bir çıkarım olmaz. Ancak bu uçuşlara ilişkin olarak kabul edildiği söylenebilecek tek kural, açık deniz üzerindeki hava sahasında kalan uçuşlarda bu araçlara müdahale edilemeyeceği kuralıdır. Bu da açık denizlerin serbestliği kuralından kaynaklanmaktadır.

Devletlerin bu tür hava sahası ihlallerine verdiği yanıtlar, olay sırasında iki devlet arasındaki ilişkilerin durumuna ve aracın tipine göre büyük değişiklik göstermektedir. Kimi zaman hiçbir şey yapılmamakta, daha sonra diplomatik protesto yolu tercih edilmektedir. Kimi zaman da inmeye zorlanmakta ya da ateş edilmekte ve düşürülmektedir. Devletler, Soğuk Savaş sırasında ABD'nin Küba'ya uyguladığı gibi abluka uygulayabilir, diplomatik protestoda bulunabilir, "it

dalaşı"na gidebilecek şekilde engelleme yapabilir, aracı belli bir rota izlemeye, hava sahasını terk etmeye veya inmeye zorlayabilir, aracı düşürebilir veya görmezden gelebilir.³⁷ Bunu belirleyen, sözkonusu hava aracının yakın ve ciddi bir tehdit oluşturup oluşturmadığının değerlendirilmesi ve iki devlet arasındaki ilişkilerin durumudur. Eğer devlet böyle bir tehdit olmadığına inanıyorsa, vurmadan önce sözkonusu hava aracına rotasını değiştirmek veya inmek gibi seçenekleri sunabilir.

Sivil hava araçları için ihlal durumunda izlenmesi gereken bir prosedür mevcuttur. Sivil hava araçlarının vurulması olaylarında, vuran devletler tarafından yapılan açıklamalar, önce kimi adımların atılmasını zorunlu gördüklerini ortaya koymaktadır. Bunlar; sivil aracın pilotuyla iletişime geçilmesi, ihlal durumunda olduğunun belirtilerek ya hava sahası dışına ya da yakın bir havaalanına yönlendirilmesi, iletişim kurulamıyorsa ya da pilot talimatlara uymuyorsa devlet hava araçlarıyla bu sivil uçağa eşlik edilmesi, pilotun dikkatinin çekilmesi ve uçağı rotasına ya da en yakın havaalanına yönlendirecek manevralar yapılması, ancak tüm bunlardan sonuç alınmaması üzerine uçağın düşürülmesi olarak ortaya konmuştur. En yakın örnek olan 1983 Kore Hava yolları uçağının Sovyetler Birliği tarafından düşürülmesi olayında, Sovyetler Birliği bu adımları izlediğini belirtmiştir. Ancak bu prosedürün askerî hava araçlarına da uygulanması gerektiğini söyleyen bir kural bulunmamaktadır.

Böyle bir eylemin hava sahası ihlal edilen devletin egemenliğinin ihlal edilmesi niteliğinde olduğu açık olduğuna göre, devlet bu eylemi bir tehdit olarak değerlendirebilir. Buradaki önemli bir başka nokta, askerî bir uçağın silahsız olmasının, onun tehdit olarak algılanabileceği gerçeğini ortadan kaldırmamasıdır. Sözkonusu araç diğer devletin radar sistemlerini test ediyor ya da kendi keşif sistemlerini deniyor olabilir. Bu fırsatı vermek sözkonusu devletin güvenliği için hiç kuşku yok ki önemlidir ve askerî amaçlı bir kullanım oluşturur.³⁸ Hava sahası ihlali nedeniyle düşürülen askerî bir hava aracı ise bu durum çok büyük protestolara neden olmamaktadır.³⁹

C- Türk Askerî Uçağının Düşürülmesi

Türkiye tarafından yapılan açıklamalara göre, Türk askerî uçağı Suriye hava sahasını ihlal etmiştir. Bu ihlal beş dakika sürmüş, uçak 2000 feet yükseklik gibi son derece düşük bir irtifada uçmuş⁴⁰ ve uyarılan uçak Suriye hava sahasını terk ettikten sonra, uluslararası hava sahasındayken düşürülmüştür. Türkiye, uçağın kimliğinin açık olduğunu ve tek başına uçtuğunu da belirtmektedir.

Türk askerî uçağının izin almadan Suriye hava sahasına girdiği, bunun da uluslararası hukuk açısından devletin ülkesel egemenliğinin ihlali olduğu açıktır. Burada, uluslararası hukuk ve Türk uçağının Suriye tarafından vurulması açısından ortaya çıkan iki önemli soru vardır: 1) Bu askerî uçağın Suriye hava sahasına izin almaksızın girmesinin saldırı eylemi oluşturup oluşturmadığı 2) Saldırı eylemi olmasa bile, bu eylemle karşılaşan Suriye'nin izinsiz giriş yapan uçağı düşürme yetkisi olup olmadığı.

Aslında bunlardan birincisini tartışmaya gerek bulunmamaktadır. Çünkü Suriye Türk uçağının kimliğini dahi bilmediğini, İsrail uçağı olduğunu düşünerek vurduğunu açıklamıştır. Yani, Türkiye'nin kendisine saldırı eyleminde bulunduğu iddiasını ileri sürmemektedir. Bu durumda, sözkonusu eylemin meşru savunma yolunu açan bir saldırı eylemi olduğu düşüncesinde olmadığı, uçağı da meşru savunma hakkını kullandığı düşüncesiyle düşürmediği ortaya çıkmaktadır.

Yine de bu olasılığı kısaca değerlendirmek gerekirse, hava sahası ihlalini bir silahlı saldırı olarak değerlendirmesi durumunda, karşı devlet meşru savunma kapsamında gerekli gördüğü önlemleri alabilir. Genel Kurul tarafından 1974'te alınan Saldırının Tanımı kararı, kimi eylemlerin saldırı eylemi niteliğinde olduğunu belirtmektedir. Bu karar, Güvenlik Konseyi'nin zorlama önlemi alma yetkisinin temelini oluşturan 39. maddedeki saldırı eylemi terimini tanımlamak için alınmıştır. Meşru savunma hakkını düzenleyen 51. maddedeki silahlı saldırı terimini tanımlamak amacıyla değildir. Ancak yine de, kararda sayı-



Açık deniz hava sahası üzerinde uçan bir askerî uçağın keşif görevi olsa bile düşürülemeyeceği, Güvenlik Konseyi üyeleri tarafından kabul edilmiştir.

lan eylemlerin meşru savunma hakkına da yolu açacağı kabul edilebilir. Yalnız, meşru savunma yolu açacak eylemlerin bunlarla sınırlı olmadığını akılda tutmak gerekir. Türk uçağının ihlali, 1974 Kararı'nda sayılan eylemlerden biri değildir. Ama yine de meşru savunma yolunu açan bir silahlı saldırı eylemi oluşturabilir.

Burada, meşru savunma hakkının başka türlü bir eyleme olanak tanımayan, yakın ve ani tehdit koşulu önem kazanmaktadır. Ancak bu noktada, Türkiye ile Suriye'nin olayı anlatma biçimi kesin bir değerlendirme olanağı bırakmamaktadır. Suriye'nin açıkladığı gibi uçağı radarda tespit etmeyip gözle görerek uçaksavarla vurdularsa, bu koşul yerine gelmiş sayılabilir. Çünkü Suriye, da-

ha önce bu koridorun İsrail uçakları tarafından kullanıldığını ve İsrail'den bir saldırı geldiği düşüncesiyle hareket ettiğini açıklamaktadır. Suriye ile İsrail arasındaki ilişkilerin durumu böyle bir yoruma olanak tanımaktadır. Ancak diğer taraftan, Türkiye telsiz konuşmalarında Suriyelilerin Türk uçağını düşürdüklerini söylediklerini tespit ettiğini belirtmektedir. Bu durumda Türk uçağı olduğunu bilerek düşürmüş olurlar ve meşru savunma koşulunun gerçekleştiği görüşü temelini yitirir.

Ağırlığı oluşturan görüş, meşru savunma yalnızca "silahlı saldırı" durumunda mümkün olduğuna göre, uçağın havadan istihbarat yaptığı düşünülse bile, bunun bir silahlı saldırı olmadığını

Karasularının dış sınırının geçici bir süre ihlal edilmesinin tehdit olarak değerlendirilmesi zordur. Çünkü kıyılardan itibaren en fazla 12 mil olan karasuları dış çizgisini deniz üzerindeyken izlemek, özellikle kıyı yapısının düzensiz olduğu bölgelerde son derece zor olabilir.

vurgulamaktadır. Yapılagelişin öngördüğü yakın tehdit koşulu da gerçekleşmemiştir. O halde, Türk uçağı olduğu bilindiği halde düşürülmüşse, Türk uçağı ihlal durumunda olmasına karşın, düşürülmesi meşru savunma hakkının kullanılması kapsamında değerlendirilemez ve uluslararası hukuka aykırıdır.

İkinci soruya, yani saldırı eylemi olmasa bile ihlal durumunda olan bir askerî hava aracının düşürülüp düşürülemeyeceği sorusuna gelirsek, yukarıda açıklandığı gibi, U-2 olayına dayanan görüşe göre, U-2'nin düşürülmesi ve ABD'nin bunu protesto etmemesi, bazı durumlarda ihlalcı saldırıya ya da saldırması beklenmese bile yabancı askerî hava aracının düşürülebileceğini göstermektedir.⁴¹ U-2 olayı, SSCB'nin ihlal konumundaki askerî hava aracını uyarma ya da geri çevirmeyi bir görev olarak kabul etmediğini göstermektedir. ABD'nin uçağın düşürülmesini protesto etmemesi ve eylemini uluslararası hukuk çerçevesinde açıklamaya çalışmaması da, bu durumdaki askerî uçağın saldırı niyeti olmasa bile uyarılmadan düşürülmesini hukuka aykırı kabul etmediğini göstermektedir. Burada, devletin tehdit algısı ön plana çıkmaktadır. Türkiye'nin uçağın düşürülmesini protesto etmiş olması, eğer böyle bir yetki varsa, bunu ortadan kaldırmaz. Olsa olsa bu ikinci görüşü Türkiye'nin kabul etmediğini, Suriye'nin ise kabul ettiğini gösterir.

Türk askerî uçağı, Türkiye'nin de kabul ettiği gibi, Suriye hava sahasını ihlal etmiştir. Bundan sonra, yeniden uluslararası hava sahasına çıkmış olsa bile, ülkesi ihlal edilen devlet tarafından tehdit olarak algılanması ve izlenmesi doğaldır. 1986 Nikaragua Davası'nda, UAD ABD'nin Nikaragua

hava sahasında uçuş yapmasını ya da buna izin vermesini, başka bir devletin egemenliğinin ihlal edilmemesi yükümlülüğünün ihlali olarak değerlendirmiştir.⁴² Ancak bu olayda ABD'nin sürekli ve istikrarlı bir şekilde yürüttüğü bir faaliyet söz konusu iken, Türkiye Suriye hava sahasının yanlışlıkla ihlal edildiğini belirtmektedir.

Buna rağmen, Türk uçağının Suriye karasuları üzerindeyken düşürülmüş olması durumunda, bunun herhangi bir uluslararası hukuk kuralını ihlal ettiğini söylemek mümkün değildir. Çünkü bu noktada oluşmuş yazılı bir kural ya da yapılageliş kuralı bulunmamaktadır. Tamamen iki devletin bu gibi durumlarda genel olarak başvurdukları önlemlerin ve birbirleriyle olan ilişkilerinin durumunun belirlediği bir tutum ortaya çıkmaktadır. Ancak, uluslararası hava sahasında uçuşu düşürülmesi, önceki ihlale karşın, Suriye açısından açıklanması zor bir durum oluşturur.

Bir saldırı eylemi ya da tehdit olmasa bile devletin egemenliği ve ülkesel bütünlüğü ilkelerini ön plana koyan görüşe göre, hava sahası ihlal edilen devletin bu aracı düşürme hakkı vardır. Bunu, değil askerî uçak, sivil yolcu uçakları için dahi ileri süren devletler bulunmaktadır.

Askerî/sivil hava aracı ayrımı, hava sahasında uçulan devletin yaşamsal çıkarlarına karşı hangisinin daha büyük tehdit oluşturduğu değerlendirmesinden kaynaklanmıştır. Askerî araçların bu açıdan daha büyük tehdit oluşturduğu değerlendirilmesi, mantıklı bir çıkarım olarak görünmektedir. Bu ihlali yapan sivil hava araçlarının düşürülmesi büyük tepki toplamakta ve kınanmaktadır. Ancak araç askerî ise tepkiler son derece sınırlı kalmaktadır.

Sonuç

Bu gibi olayları değerlendirirken karşılaşılan en önemli sorun, aracın düşürülmesine giden yoldaki verilerin çoğunlukla kesin olarak ortaya çıkmamasıdır. Suriye tarafından düşürülen RF-4 uçağının beş dakika için Suriye hava sahasını ihlal ettiği, Türkiye Genelkurmay Başkanlığı tarafından kabul edilmektedir. Ancak, Suriye uçağı vurduğu sırada halen Suriye hava sahasında olduğunu iddia ederken, Türkiye ihlalin istenmeden gerçekleştiğini ve fark edilince ihlale son verildiğini, uçağın da uluslararası hava sahasındayken düşürüldüğünü ileri sürmektedir.

Uçak vurulduğu sırada Suriye hava sahasında ise bu durumda Suriye'nin egemenliğinin ihlal edildiğini düşünmesi ve askerî olan uçaktan tehdit algılaması doğal karşılanmalıdır. Uçağın kimliğinin açık olarak uçuyor olması, Türk uçağı olduğunun bilinmesi (ki Suriye bunu reddetmektedir), Suriye'nin, kendi hava sahasını daha önce beş dakika süreyle ihlal etmiş ve tekrar ihlal etmeye başlamış yabancı bir askerî uçağı düşürmesini hukuksal yönden haksız bir konuma getirmemektedir. Çünkü sözkonusu olan bir keşif, yani istihbarat uçağıdır ve bu uçaklar 1950'lerden bugüne dek tehdit olarak değerlendirilmektedir.

Askerî aracın neden diğer devlet hava sahasını ihlal ettiğini açıklamak, ihlal konumundaki aracın devletin sorumluluğudur. Böyle bir açıklama sağlanamazsa, bu yönde bir kanıt olmadığı ve aracın gerçekten de tehdit oluşturduğu varsayılabilir. Türkiye, sözkonusu aracın Kürecik'teki radarın test edilmesi amacıyla uçtuğunu belirtmektedir. Böyle bir test için uygun bir rota ve irtifa izlenip izlenmediği konusu, askerî uzmanların yanıt vermesi gereken bir sorudur. Ancak hava sahası ihlal edilen devlet olan Suriye'nin olay sırasında bu gerekçeden haberdar olmadığı ve olamayacağı akıldaki tutulmalıdır.

İhlal durumunda bulunan askerî bir araca karşı kuvvet kullanılması, ancak sözkonusu hava aracı bir tehdit oluşturmuyorsa ve kuvvet kullanan devlet bunu belirlemek için yeterli özeni göstermemişse reddedilmektedir.⁴³ Suriye bu aracın Türk olduğunu bilmediğini, İsrail uçağı olarak

algıladığından tehdit gördüğünü ve karasuları üzerindeyken vurduğunu belirtmektedir. Böyleyse, Suriye'nin uçağı düşürmesinde uluslararası hukuka aykırı bir yön bulunmamaktadır.

Türkiye'nin ileri sürdüğü aracın kimliği açık olarak uçtuğu ve silah taşımadığı gerekçesi, hangi anlatım doğru olursa olsun, bu aracın tehdit oluşturmadığı iddiasını desteklememektedir. Doğal olarak, tek başına uçan bir keşif uçağının Suriye'ye saldırı düzenlemesi sözkonusu olamaz. Ancak böyle bir araç, olası bir gelecek müdahale için bilgi ve veri toplama amacıyla kullanılabilir.⁴⁴ Bu da, her koşulda askerî hedefi olan bir uçuş demektir. Suriye bu uçağın Türk uçağı olduğunu bilse dahi, kendi hava sahası üzerindeyken bunu bir tehdit olarak algılayıp vurma yolunu seçebilir. Çünkü Suriye'deki uluslararası-olmayan iç çatışma durumu ve İsrail'den gelebilecek bir saldırı beklentisi bir yana, Türkiye ile Suriye ilişkileri de bir süredir normal koşullarda işlememektedir. Türkiye ile ilişkileri en azından normal düzeyde olsaydı, sözkonusu uçağın Türk uçağı olduğunu tespit etmişse, Suriye'den beklenen adım, ilk önce Türk yetkililerle iletişim kurması olurdu.

Türk uçağı uluslararası hava sahasında düşürülmüşse, yani Türk uçağı Türkiye'nin ileri sürdüğü gibi beş dakika süreyle ihlalde bulunup daha sonra uluslararası hava sahasına geçtiyse ve vurulduğu sırada ihlal durumunda değilse, o zaman durum değişmektedir. Bu durumda, Suriye'nin bu uçağı vurması, uluslararası hukuka aykırıdır. Çünkü ihlal sona erdikten sonra uluslararası hava sahasında bulunan bir uçağın, karasuları ya da kara ülkesi üzerinde ihlal durumunda bulunan yabancı bir askerî hava aracı düzeyinde bir tehdit olarak değerlendirilmesi mümkün değildir. Daha da ötesi, ihlal durumunda olan bir hava aracını vurmaya değil de tehdidi ortadan kaldırmayı isteyen her devletin amacı, bu aracı kendi hava sahasından çıkarmak olacaktır. Yani Türk uçağı uluslararası hava sahasına çıkmışsa, bu durumda Suriye tarafından yapılabilecek her türlü müdahalenin amacı gerçekleşmiştir denebilir. Bundan sonra da hava aracının izlenmeye devam edileceği kesindir, ama bir kez daha ihlal durumuna girmeden, uluslararası hava sahasındayken vurulması uluslararası hukuka aykırıdır.

DİPNOTLAR

- 1 http://www.mfa.gov.tr/no_-173_-24-haziran-2012_-suriye-aciklarinda-dusurulen-askeri-ucagimiz-konusunda-bakanligimizca-atilan-adimler-hk_.tr.mfa (Erişim tarihi: 20 Temmuz 2012)
- 2 http://www.tsk.tr/3_basin_yayin_faaliyetleri/3_4_tsk_haberler/2012/tsk_haberler_71.htm (Erişim tarihi: 20 Temmuz 2012)
- 3 http://www.tsk.tr/3_basin_yayin_faaliyetleri/3_4_tsk_haberler/2012/tsk_haberler_74.htm (Erişim tarihi: 20 Temmuz 2012)
- 4 http://www.tsk.tr/3_basin_yayin_faaliyetleri/3_4_tsk_haberler/2012/tsk_haberler_83.htm (Erişim tarihi: 20 Temmuz 2012)
- 5 Genelkurmay Başkanlığı'nın 11 Temmuz 2012 tarihli açıklaması. (Erişim tarihi: 20 Temmuz 2012) <http://www.cumhuriyet.com.tr/?hn=349316> (Erişim tarihi: 24 Temmuz 2012)
- 6 <http://www.cumhuriyet.com.tr/?hn=349316> (Erişim tarihi: 24 Temmuz 2012)
- 7 <http://online.wsj.com/article/SB10001424052702303933404577500891961238290.html?KEYWORDS=Syria+Turkey> (Erişim tarihi: 24 Temmuz 2012)
- 8 *Cumhuriyet*, 4 Temmuz 2012, s. 9. (Erişim tarihi: 24 Temmuz 2012)
- 9 <http://www.icrc.org/eng/resources/documents/update/2012/syria-update-2012-07-17.htm> (Erişim tarihi: 21 Temmuz 2012)
- 10 A/HRC/20/CRP.1, 26 Haziran 2012. (Erişim tarihi: 24 Temmuz 2012)
- 11 <http://in.reuters.com/article/2012/05/08/syria-redcross-idINDEE8470AF20120508> (Erişim tarihi: 21 Temmuz 2012)
- 12 Bu durumdaki ülkelere müdahale üzerine bkz. Funda Keskin, "Darfur: Koruma Yükümlülüğü ve İnsancıl Müdahale Kavramları Çerçevesinde Bir İnceleme," *Uluslararası İlişkiler*, Cilt 6, No: 21, Bahar 2009, s. 67-88. <http://www.aktifhaber.com/suriyeye-angajman-degismesi-ne-demek-624227h.htm> (Erişim tarihi: 19 Temmuz 2012)
- 13 <http://www.aktifhaber.com/suriyeye-angajman-degismesi-ne-demek-624227h.htm> (Erişim tarihi: 19 Temmuz 2012)
- 14 <http://www.timeturk.com/tr/2012/04/25/basbakan-erdogan-dan-esad-yonetimine-sert-uyari.html> (Erişim tarihi: 23 Temmuz 2012)
- 15 Türkiye'nin bu açıklamaları ve muhaliflere verdiği destek, BM Antlaşması'nın bir devletin başka bir devlet iç işlerin karışmasını yasaklayan 2/7. maddesi çerçevesinde değerlendirmeye gereksinim duymaktadır. Ancak bu değerlendirme bu çalışmanın kapsamı dışında kalmaktadır.
- 16 Eric Edward Geiser, "The Fog of Peace: The Use of Weapons Against Aircraft in Flight During Peacetime", *Journal of International Legal Studies*, Cilt 4, 1998, s.188
- 17 Bu maddeye ilişkin ayrıntılı bir değerlendirme için bkz. David K. Linnan, "Iran Air Flight 655 and Beyond: Free Passage, Mistaken Self-Defense, and State Responsibility", *Yale Journal of International Law*, Cilt 16, No: 2, 1991, s. 245-389
- 18 Uluslararası Adalet Divanı'nda Bulgaristan'a karşı İsrail, ABD ve İngiltere tarafından açılan bir davanın konusu olmuş ancak Divan yetkisizlik kararı vermiştir.. Bkz. <http://www.icj-cij.org/docket/files/35/2325.pdf>
- 19 Bu olayların ayrıntılı bir anlatımı için bkz. Peter P.C. Haanappel, "Legitimate Responses to Aerial Intrusion in Time of Peace", *American Society Proceedings of International Law*, Cilt 78, 1984
- 20 Nicholas J. Mullany, "The Legal Implications of the Soviet Union's Assertions Concerning the Downing of KAL Flight 007", *University of Western Australian Law Review*, Cilt 19, No: 2, 1989, s. 423, 428
- 21 Nicholas J. Mullany, "The Legal Implications of the Soviet Union's Assertions Concerning the Downing of KAL Flight 007", s. 429-430
- 22 Bernard E. Donahue, "Attacks on Foreign Civil Aircraft Trespassing in National Airspace", *Air Force Law Review*, Cilt 30, 1989, s. 65
- 23 Nicholas J. Mullany, "The Legal Implications of the Soviet Union's Assertions Concerning the Downing of KAL Flight 007", s. 430

- 24 Choung-Il Chee, "Aerial Intrusion and Soviet Attack on the Korean Airliner in International Law", *Korean Journal of Comparative Law*, Cilt 11, 1983, s. 1-17
- 25 Nicholas J. Mullany, "The Legal Implications of the Soviet Union's Assertions Concerning the Downing of KAL Flight 007", s. 419-421
- 26 Oliver J. Lissitzyn, "The Treatment of Aerial Intruders in Recent Practice and International Law", *American Journal of International Law*, Cilt 47, 1953, s. 599
- 27 Bu konuda ilk yazanlardan olan Lissitzyn 1953'te kimi kuralların oluştuğundan ya da oluşma yolunda olduğundan söz etmektedir ama bunun o günde nbugüne yapılageliş kuralı oluşturduğunu gösterecek bir devlet uygulaması ve hukuk kuralı olduğu inancı görülmemektedir. Bkz. Lissitzyn, "The Treatment of Aerial Intruders", s. 580
- 28 Quincy Wright, "Legal Aspects of the U-2 Incident", *American Journal of International Law*, Cilt 54, No: 4, 1960, s. 840, 841
- 29 Wright, "Legal Aspects of the U-2 Incident", s. 842
- 30 Lissitzyn, "Some Legal Implications of the U-2 and RB-47 Incidents", *American Journal of International Law*, Cilt 56, No: 1, 1962, s. 138
- 31 Oliver J. Lissitzyn, "Some Legal Implications of the U-2 and RB-47 Incidents", s. 135, 136
- 32 Frank Fedele, "Overflight by Military Aircraft in Time of Peace", *United States Air Force JAG Law Review*, Cilt 9, No: 5, 1967, s. 22
- 33 Geiser, "The Fog of Peace: The Use of Weapons Against Aircraft in Flight During Peacetime", *Journal of International Legal Studies*, Cilt 4, 1998, s. 194
- 34 Geiser, "The Fog of Peace: The Use of Weapons Against Aircraft in Flight During Peacetime", s. 193
- 35 Wright, "Legal Aspects of the U-2 Incident", s. 846
- 36 Örneğin, "Legitimate Responses to Aerial Intrusion in Time of Peace", *American Society Proceedings of International Law*, Cilt 78, 1984, s. 15-36
- 37 Eric Donnelly, "The United States-China EP-3 Incident: Legality and *Realpolitik*", *Journal of Conflict and Security Law*, Cilt: 9, No:1, 2004, s. 36
- 38 Ian E. McPherson, "Legitimate Responses to Aerial Intrusion in Time of Peace", *American Society Proceedings of International Law*, Cilt 78, 1984, s. 15
- 39 Eric Edward Geiser, "The Fog of Peace: The Use of Weapons Against Aircraft in Flight During Peacetime", s. 190
- 40 <http://www.objektifhaber.com/suriyenin-vurdugu-jetin-son-56-dakikasi-128495-haber> (Erişim tarihi: 24 Temmuz 2012)
- 41 Lissitzyn, "Some Legal Implications of the U-2 and RB-47 Incidents" s. 138
- 42 *Case Concerning Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua*, ICJ Reports, 1986, s.14
- 43 Geiser, "The Fog of Peace: The Use of Weapons Against Aircraft in Flight During Peacetime", s. 232
- 44 Bilgi ve veri toplamak için sadece askerî değil sivil hava araçlarının da kullanılabileceğini göstermek üzere geliştirilen senaryolar için bkz. Geiser, "The Fog of Peace: The Use of Weapons Against Aircraft in Flight During Peacetime", dipnot 35, s. 23