



GENÇLİK
PLATFORMU

Prof. Dr. Hasret ÇOMAK ile
Söyleşi

ULUSLARARASI HUKUK VE HAVA SAHASI İHLALLERİ



Bilge Adamlar Stratejik
Araştırmalar Merkezi

Prof. Dr.Hasret ÇOMAK ile Sylesi

ULUSLARARASI HUKUK VE HAVA SAHASI İHLALLERİ



Hazırlayan:
Türkan BUDAK

1) Uluslararası hukuka göre devletlerin hava sahaları ve bu alanlar üzerindeki egemenlikleri nasıl belirlenmektedir, ulusal ve uluslararası hava sahası düzenlemeleri nasıl yapılmaktadır?

Uluslararası hukuka göre devletlerin üç ülkesi vardır. Birincisi devletin kara ülkesi, ikincisi devletin deniz ülkesi, üçüncüsü ise devletin hava ülkesidir. Devletlerin kara ülkesi uluslararası sözleşmelerle belirlenen alanları, devletlerin deniz ülkesi o devletin iç suları ile karasularını ve devletlerin hava ülkesi ise o devletin kara ve deniz ülkesinden sonsuza kadar uzanan hava sahasını tayin eder. Devlet, hava ülkesi üzerinde her türlü egemenlik haklarına sahiptir. Bu düşünceden hareketle ulusal hava sahası o ülkenin egemenliğinin önemli bir göstergesidir. Devletin hava sahasını kullanacak bütün uçuşlar devletin bilgisi, izni ve onayına tabidir. 1944 Chicago Sözleşmesi uluslararası hava sahasının nasıl kullanılacağını düzenlemiştir. Yine aynı sözleşme Ulusal hava sahasında devletin sivil uçuşlar ve devlet uçaklarına karşı yetkilerinin ne olduğunu açık ve net olarak düzenlemektedir. Türkiye de bu sözleşmeye taraftır.

2) Uluslararası hukukta devletlerin ulusal hava sahası ihlalleri konusu nasıl düzenlenmiştir? ve bu ihlale yönelik devletlerin ne tür bir karşılık verme hakları mevcuttur?

Uluslararası hukuka göre, devlet ulusal hava sahasında tam ve münhasır egemenliğe sahiptir. Uluslararası hava sahasında geçerli olan hukuk rejimi ise serbestliktir. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (Mad. 87 /1), açık deniz üstünde bulunan hava sahasında bütün devletlerin uçuş serbestliğine sahip olduğu düzenlenmiştir. 1944 Chicago Sözleşmesi, ulusal hava sahasında yabancı uçakların uçmasını ülkenin rızasına bağlamaktadır. Bu düzenleme ise iki türdür; ilki sivil hava araçlarının uçuşları ile ilgilidir diğeri ise devlet hava araçlarının konumunu içermektedir. Sivil hava araçlarının uçuşu tamamen Chicago Sözleşmesi'nde düzenlenmiştir. Özellikle Sivil hava araçlarının tarifeli uçuşları ve tarifeli olmayan uçuşları vardır. Bu hususta devletlerin rızaları değişik biçim ve koşullara bağlı olabilmektedir. Ancak savaş uçakları devlet hava araçlarına dâhildir. Chicago Sözleşmesi'nin 3/c maddesi devlet hava araçları için bir düzenleme getirmiştir. Bu düzenlemeye göre "Akit devletlerden birine ait bir devlet nakil vasıtası ancak hususi bir anlaşma veya sair suretle selahiyet verilmiş olduğu takdirde ve bu selahiyetin şartlarına uygun olarak diğer bir devletin ülkesi üzerinde uçabilir veya o devlet ülkesine inebilir"

Dolayısıyla savaş uçaklarının bir yabancı ülke üzerinde uçuşu tamamen ilgili devletin iznine tabidir. Yani, izin olmadan ilgili devletin hava sahasında uçuş yapmak mümkün değildir. Savaş uçağının ulusal hava sahasına izinsiz bir girişi olduğu takdirde olayı iki ayrı kategoride değerlendirmemiz gerekmektedir; ilki kasıtlı olmayan ihlal diğeri ise kasıtlı olan ihlaldir. Kasıtlı olmayan ihlal kötü hava şartları, yön şaşırması, teknik arıza gibi durumları kapsamaktadır. Böyle bir ihlali gerçekleştiren savaş uçağı 1944 Chicago Sözleşmesi'ne göre sivil uçaklar gibi işlem görmesi gerekmektedir. Diğer bir ifade ile tehlikeli ve ya da başka nedenlerle bağlı kasıtsız girişlerde, başta askeri hava araçları olmak üzere devlet hava araçlarına bu durumlarda sivil hava araçlarına davranıldığı gibi davranılması gerektiği genel kabul görmektedir.

Uluslararası hukukun teamül (yapılageliş) kurallarına göre bir savaş uçağının ihlalinin kasıtlı izinsiz giriş kabul edilebilmesi için ihlalin mutlaka casusluk veya kışkırtma amaçlı olması gerekmektedir. Bu nedenle ihlale müdahale edilmeden önce eylemin casusluk ya da kışkırtıcılık kastı olup olmadığının netleştirilmesi gerekmektedir. Kasıtlı izinsiz giriş durumunda; ihlal halinde devletin ihlali yapan uçağa önceden uyarıda bulunmalıdır. Devletin uyarıyı müteakip makul bir süre bekledikten sonra kuvvet kullanabileceği kabul edilmektedir.

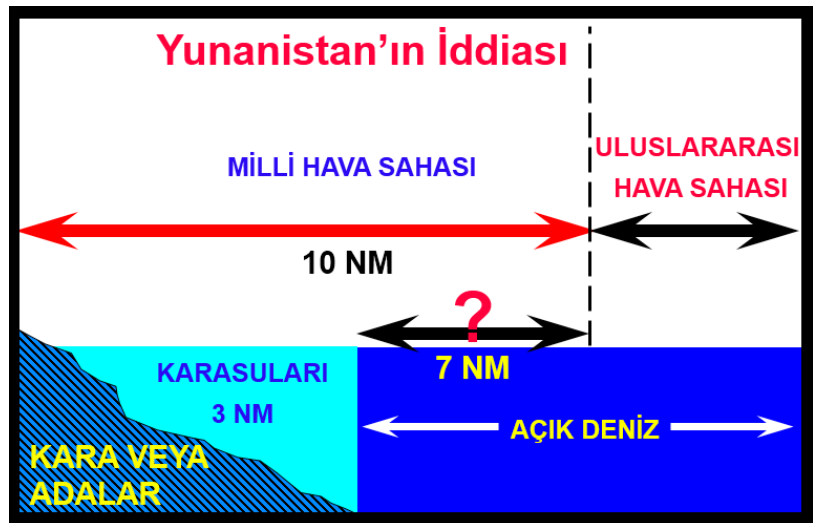
3) Angajman kuralları nelerdir, uluslararası hukukta nasıl düzenlenmiştir ve devletler angajman kurallarını nasıl belirlemektedirler?

Angajman kuralları; bir devletin hava ülkesine, deniz ülkesine ve kara ülkesine yönelik olası tehditler ve riskler yaşanması durumunda bu devletin söz konusu risk ve tehlikelere karşı hangi tür tedbirlere başvuracağını önceden belirleyip ilan eden düzenlemelerdir. Genellikle askeri önlemleri ve uygulamaları içermektedir. Angajman kuralları her ülkenin kendisi tarafından belirlenir, o ülkenin siyasi otoritesi tarafından onaylanır ve yürürlüğe girer. Angajman kurallarının duyurulmasıyla birlikte devletin kara, deniz ve hava ülkesine yönelik bir ihlal söz konusu olduğu takdirde ilgili devletin, o ihlale karşılık uygulanacak tedbirleri önceden ilan ettiği şekilde uygulamasıdır.

4) Ege'de Yunanistan'ın hava sahamızı sürekli ihlal etmesine rağmen Türkiye ihlal gerekçesiyle Yunanistan'ın uçaklarını düşürmemektedir. Ege'de yaşanan bu gerginlik hangi yöntemlerle çözülmektedir?

Uluslararası hukuka göre bir ülkenin hava sahası devletin kara ülkesinin ve deniz ülkesinin sonuza kadar uzanan bölümüdür şeklinde belirtmiştik. Yunanistan, 6. 9. 1931 tarihinde çıkardığı bir Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile sivil havacılık ve hava polisliği amacıyla kendi milli hava sahasını 10 mil olarak ilan etmiştir. 24 Temmuz 1923 Lozan Antlaşması'na göre kara suları 3 mil olarak belirlenmiştir. Yunanistan uluslararası hukuka aykırı olarak milli hava sahasını 10 mil olarak ilan etmiştir. Buna göre 3 milin dışında ilave olarak yedi deniz mili ulusal sahasını genişletmiştir. Bir devletin ulusal hava sahasının dış sınırı karasularının bittiği çizgidir.

Uluslararası hukuka göre, bir devlet kendi deniz ülkesinin üzerinde egemenlik alanının dışında hava sahasını uzatmaya yetkili değildir.



Dolayısıyla, burada 3 milin dışındaki 7 millik ilave ulusal hava sahası yaratılmak istenmesi kesinlikle kabul edilemez bir durumdur.

Yunanistan, 1936 yılında kara sularını 6 mile çıkarmıştır. Lozan'da 3 mil olan Karasuları 6 mile çıkarılmıştır. Bu gelişme yeni bir durum ortaya çıkarmıştır. Buna göre, 1931 Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile kabul ettiği 10 millik ulusal hava sahası ile kendisine Karasularının dışında 4 mil ilave ulusal hava sahası sağladığını iddia etmektedir.

Biraz önce de ifade ettiğim gibi “Bir devletin Ulusal hava sahasının dış sınırını karasularının bittiği çizgi oluşturmaktadır.” Bir devletin ulusal hava sahası dışında kalan hava sahası uluslararası hava sahasıdır.

Yine Deniz Hukuku andlaşmaları ile açık denizler üzerinde yer alan hava sahasında uçuş serbestliği ilkesini kabul edilmek suretiyle karasularının dışında kalan hava sahasının ulusal egemenliğe konu olamayacağını benimsemiş bulunmaktadır.

Uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde devletlerin uygulamaları (Yunanistan örneği dışında) bu yöndedir. Türkiye, Yunanistan'ın uluslararası hava sahasına ait olan bu 4 millik bölümünü ulusal hava sahası olarak kendisinin egemenlik hakkı olarak tanımasını asla kabul etmemektedir.

Dolayısıyla Türk savaş uçakları bu altı millik Yunan Karasularının bittiği çizginin dışındaki uluslararası hava sahasında planlı ve periyodik uçuşlarını uluslararası kurallara göre yürütmektedir. Buradan hareketle, Yunan Karasularının dışındaki uluslararası hava sahasını serbestlik ilkesi gereğince kullanmaktadır.

Diğer bir ifade ile Yunan Karasuları dışındaki, dört millik uluslararası hava sahasında uçuşlar planlanmakta, her türlü eğitim ve tatbikatlarını icra edebilmektedir. Yunanistan 1944 Chicago Sözleşmesi'nin henüz yayımlanmamış olduğu dönemde 1931 yılında böyle bir uygulama içerisine girmiş ve kendi ulusal hava sahası olmayan 4 millik bir uluslararası hava sahasını ulusal hava sahası olarak göstermiştir.

Türk savaş uçakları, serbestlik ilkesi gereğince Karasularını dışında ilan edilen 4 millik uluslararası hava sahasında uçuşları gerçekleştirmektedir. Gerek NATO'da gerekse de diğer uluslararası örgütlerde Türkiye bu konuda her-



hangi bir tepkiyle karşılaşmamıştır. Çünkü uluslararası bir hava sahasının 4 millik alanının ulusal hava sahasına çevrilmesi bütün uluslararası sözleşmeler ve kurallara aykırıdır. Sonuç olarak, Türkiye, Yunanistan'ın karasularının dışında 4 deniz mili daha geniş hava sahası iddialarını kabul etmemektedir. Özellikle NATO düzleminde de uçuş bilgilerini düzenli olarak ilgili makamlara vermekte ve düzenli bilgilendirmelerini yapmaktadır.

5) Bu gerginliklerin yaşanıyor olmasına rağmen iki ülke arasında herhangi bir ciddi bir çatışmanın ya da böyle uçak düşürme gibi bir olayın yaşanmamasının sebebi Türkiye'nin daha çok duyarlı davranmasından mı?

Türkiye'nin duyarlı davranmasından ve Türkiye'nin haklı olmasındandır. Önemli olan şudur Türkiye, Yunanistan'ın milli hava sahasını ihlal etmemektedir. Yani Yunanistan'ın kara ülkesi ve deniz ülkesi üzerindeki bir hava sahasını ihlal etmemektedir. Türkiye, Yunanistan'ın haksız olarak 4 mil uluslararası hava sahasını kendi milli hava sahasına katmasına itiraz etmektedir. Bu uygulaması deniz hukuku ve uluslararası sivil havacılık sözleşmelerine aykırıdır. Yunanistan kurallara aykırı olarak uluslararası hava sahasını ulusal hava sahasına dahil eden tek örnektir.

Yunanistan karasularının bittiği çizgiden itibaren diğer hava sahası tamamen uluslararası hava sahasıdır. Bütün uçuşlara açık olup, serbestlik ilkesi geçerlidir. Bu yüzden Yunanistan 1931 yılında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile böyle bir sistem koymuş ve sonrasında bu durumu ilan etmiştir.

Tekrar etmek gerekirse Türkiye gerçek anlamda Yunanistan'ın milli hava sahasını ihlal etmemektedir. Dolayısıyla bu sahada bir uçak düşürme vakası yaşanması mümkün değildir. Çünkü Türkiye bu duruma çok özen göstermekte, kurallara uygun uygulama içinde bulunmakta, uçuş bilgilerini NATO ve ilgili kuruluşlara düzenli ilan etmektedir.

Uluslararası hukuk kurallarına göre hiçbir devlet kendi deniz ve kara ülkesi dışındaki bir hava sahasını (uluslararası hava sahasını) kendi milli hava sahasına katamaz ve egemenlik hakkı elde edemez.

6) 24 Kasım 2015 tarihinde Türk Hava Kuvvetleri tarafından hava sahamızı ihlal ettiği gerekçesiyle bir Rus uçağı düşürüldü. Uluslararası Hukuk'a göre Türkiye'nin uçağı düşürme hususundaki hassasiyeti ve gerekçeleri nelerdi, siz bu olayı nasıl değerlendiriyorsunuz?

Rus savaş uçağı Türk hava sahasını uyarılara rağmen çok kısa süre için izinsiz giriş suretiyle ihlal etmiştir. Bir devlet normalde ülkesinin hava sahasını ihlal eden uçak casusluk veya kışkırtıcılık amacı taşıyorsa uyarıda bulunmalı ve ihlale son vermesi için makul bir süre vermelidir. Bu süre içerisinde ihlale son vermediği takdirde ilgili devlet kuvvet kullanma hakkına sahiptir. Ancak, burada kışkırtıcılık ve casusluk amacı taşıdığını ifade etme konusunda kesin bir görüşe varmak zor görünmektedir. Öncelikle ihlalin kasıtlı olup olmadığını incelemek gerekir.



Rus savaş uçağının Türk hava sahasını izinsiz giriş olarak ihlal etmesi noktasında ilk olarak bu ihlalin kışkırtıcılık ya da casusluk amacı taşıyıp taşımadığı tespit edilmeye çalışılmalıdır. Yaşanan olay, Chicago Sözleşmesi ve Uluslararası hukukun teamül (yapılageliş) kurallarına göre değerlendirildiğinde; bu ihlalinin doğrudan

doğruya kışkırtıcılık veya casusluk amacı taşıdığı konusunda kesin bir kanıya varmak oldukça zor görünmektedir. Uçak, güneyden-kuzeye ve sonra batıya yönelik bir manevra sırasında Türkiye'nin en uçtaki burnundan bir giriş-çıkış yapmak suretiyle çok kısa süreli bir ihlal gerçekleştirmiştir. İhlalin sonucunda Suriye hava sahasının 1,5 kilometre derinliğinde füze isabet etmiş ve 4 kilometre derinlikte 'uçak' düşürülmüştür.

Düşürülen uçağın sahip olduğu özellikler incelendiğinde; tamamen yer hedeflerine yönelik olarak üretilmiştir. Hava-yer füze sistemi ile tasarlanmıştır. Bu özelliklerinden dolayı ihlalin kışkırtıcılık veya özellikle casusluk eyleminde bulunduğunu söylemek tartışmaya açık konu olarak gözükmektedir. Rus uçağının düşürülmesi gerçekten iki ülke arasında ilişkilerin olumsuz bir boyuta geçmesine neden olmuştur. Hava sahası ihlali kesinlikle vardır. Fakat Rus makamları tam tersini

yani 'ihlalin' olmadığını ileri sürmektedirler.



İzinsiz giriş suretiyle gerçekleşen ihlalin Türkiye'ye yönelik casusluk faaliyeti taşıyıp taşımadığının tespit edilmesi, ortaya konması ve ondan sonra bu eylemin arkasındaki niyetin araştırılması gerekmektedir. Bir de kışkırtıcılık yapıp yapmadığı da tartışmalıdır. Düşürülen uçak ile ilgili Uluslararası Adalet Divanı'nın örnek kararları çerçevesinde eylemin değer-

lendirilmesinin uygun olacağını düşünüyorum. Çok kısa bir süre içinde ve bir manevra sırasında bir izinsiz giriş suretiyle ihlal olmuştur. Ayrıca, Manevra sırasındaki ihlalin tehlikeli ve başka nedenlere bağlı kasıtsız ihlal olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği tartışmalıdır.

7) Türkiye'nin Rus uçağını düşürmesinin ardından, askeri yanıt Rusya'nın, Türkiye'ye uyguladığı yaptırımlar Uluslararası Hukuk bakımından yerinde midir ve Rusya bu yaptırımları uygulamaya devam edilebilecek güçte midir?

Uluslararası hukukta 'zararlı karşılık' olarak adlandırılan kuvvet kullanma bir ilkesi vardır. Bu ilkeye göre eğer bir devlet başka bir devlete zarar verdiyse, zarara uğrayan devletin yapılan eylem karşılığında zararlı karşılık kuvvet kullanma yöntemine başvurma hakkı vardır. Şöyle ki böyle bir durum karşısında zarara uğrayan devlet, ekonomik veya askeri birtakım yaptırım tarzı uygulamaların içerisinde girme hakkını saklı tutmaktadır.

İlke olarak bakıldığında Rusya'nın Türkiye'ye zararlı karşılık yöntemine yönelik bir irade ortaya koymamasını bekliyorum ve değerlendiriyorum. Zararla karşılık kuvvet kullanma yöntemine başvurma geleneksel ilişkilerimizi daha da zor duruma sokabilecek ve bölge barışını olumsuz etkileyebilecektir.

Hatta Rusya'nın birtakım askeri önlemler aldığı, bu kapsamda Akdeniz ve Karadeniz'deki savaş gemileri ile Kafkasya bölgesine S 300, ve S 400 füzelerini konuşlandırma yönündeki iradesi dikkatle izlenmektedir.

Rusya ve Türkiye ile ilgili birtakım ekonomik bilgiler vermek yerinde olacaktır. Türkiye'nin Rusya ile olan dış ticaret hacmine bakıldığında 2013 yılında Türkiye'nin Rusya'ya ihracatı 7 milyar dolar, ithalatı 25 milyar dolar, toplam ticaret hacmi ise 32 milyar dolardır. Toplam denge -18 milyar dolar Türkiye'nin aleyhinedir. 2014 yılına baktığımızda ise; Türkiye'nin Rusya'ya ihracatı 6 milyar dolar, ithalatı 25,3 milyar dolar, toplam ticaret hacmi 31,3 milyar dolardır. Toplam denge -19,3 milyar dolardır. Yine durum Türkiye aleyhinedir. 2015 yılında ise iki ülke arasındaki ticaret hacminde ciddi bir düşüş olduğu göze çarpmaktadır. Şöyle ki, 2015 yılının ilk on ayına baktığımızda ihracat 3,1 milyar dolar iken, 2014 yılının ilk on ayına kıyasla ihracatta %40 oranında gerileme mevcuttur. 2015 yılının ilk 10 ayındaki ithalat ise 17,3 milyar dolar, toplam ticaret hacmi 20,4 milyar dolar, denge -14,2 milyar dolar Türkiye aleyhinedir. Ancak 2015 yılının son iki ayı 'Kasım ve Aralık' ayı verileri konusunda henüz net bilgi bulunmamaktadır.

Türkiye açısından 2014 yılı ile 2015 yılının ilk 10 ayını karşılaştırdığımızda; ihracatta %40 gerileme, ithalatı %20 gerileme, toplam ticaret hacminde ise %30 gerileme söz konusudur.

Bir başka ifadeyle Türkiye'nin toplam ithalatındaki Rusya'nın payı %10'dur. Dolayısıyla bu dikkate değer bir rakamdır. Rusya Almanya'dan sonra Türkiye'nin 2. büyük ticari ortağıdır. Rusya'da

Türk işadamlarının yatırım tutarı 10 milyar dolardır. 1989-2014 yılları arasında Rusya’da 1923 proje planlanmış ve toplam bu projelerin değeri 61,7 milyar dolar olarak kesinleşmiştir. Bu çok önemli bir rakamdır. Rus vatandaşlarının Türkiye’de aldığı gayrimenkul sayısı ise 8000 civarındadır.

İlişkileri turizm potansiyeli açısından değerlendirdiğimizde; Türkiye’ye 2010 yılında 3,1 milyon, 2011 yılında 3,4 milyon, 2012 yılında 3,6 milyon, 2013 yılında 4,3 milyon, 2014 yılında 4,5 milyon ve 2015 yılının ilk on bir ayında ise 3,6 milyon Rus turist ziyarete gelmiştir. Dolayısıyla 2014 yılını esas alırsak, Türkiye’ye 2014 yılında gelen toplam turist sayısı 35,9 milyon, Rus turist sayısı ise 4,5 milyon civarındadır. Bu verilere göre Rus turist sayısı Türkiye’ye gelen toplam turist sayısının %13,5’ni temsil etmektedir ve bu Türkiye gelen turist sayısında Almanya’dan sonra en yüksek rakamdır. Rus turistlerin yaklaşık olarak kişi başına 828 dolar harcama yaptığını düşündüğümüzde, Rus turistlerden 1 yılda elde ettiğimiz turizm geliri 3,7 milyar dolardır.

2014 yılında bizim ülkemizden yurt dışına giden vatandaşlarımızın sayısı 8,4 milyondur. Rusya’ya turistik amaçlı giden vatandaşlarımızın sayısı ise 143 bin 448 kişidir. Rusya’ya giden Türk vatandaş sayısı toplam yurt dışına giden Türk vatandaşlarımızın sayısına oranla binde 8’dir. Rusya’ya giden Türk vatandaşlarımızın 1 yılda (2014 yılında) yaptığı harcamalar 98,5 milyon dolardır. Bunu Rusya açısından değerlendirdiğimizde çok düşük bir rakamdır. 2014 yılında yaklaşık 4,5 milyon Rus turistin Türkiye’ye gelmesi ve bunun karşılığında 3,7 milyar dolar gibi bir turizm geliri sağlaması ise Türkiye açısından önemli bir potansiyeldir.

Genel olarak değerlendirdiğimizde, Rusya, dış ticaret hacmi açısından Türkiye’nin Almanya’dan sonraki en önemli ortağı ve işbirliği yaptığı önemli bir ülkedir. Çünkü daha önce de belirttiğim gibi Türkiye ithalatının %10’u Rusya’ya bağlıdır.

Rus uçağının düşürülmesinden sonra ortaya çıkan gelişmeler karşısında Türkiye’nin durumunu enerji bazında incelediğinde ise; 2014 yılında 25,3 milyar dolar olan ithalatın yaklaşık olarak 17 milyar doları sadece doğalgaz için ödenen tutardır.

Enerji ithalatında ve diğer konularda bir önemli bir sorun olmamasına rağmen, özellikle Rus turist sayısındaki ciddi bir azalmanın olabileceği, bu kapsamda yaklaşık olarak 3 milyar dolar civarında olan yıllık turizm gelirinden ülkemizin mahrum kalacağı değerlendirilmektedir.

Resmi makamlar da bu rakamları doğrular yönde benzer açıklamalarda bulunmaktadırlar. Özellikle 700-800 milyar dolar civarında gayri safi milli hasılası olan bir devlet için 3 milyar dolar önemli bir tutar değildir. Ancak, bunu yok saymak mümkün değildir. Çünkü bu konudan etkilenen turizm sektöründe önemli kuruluşlar vardır.

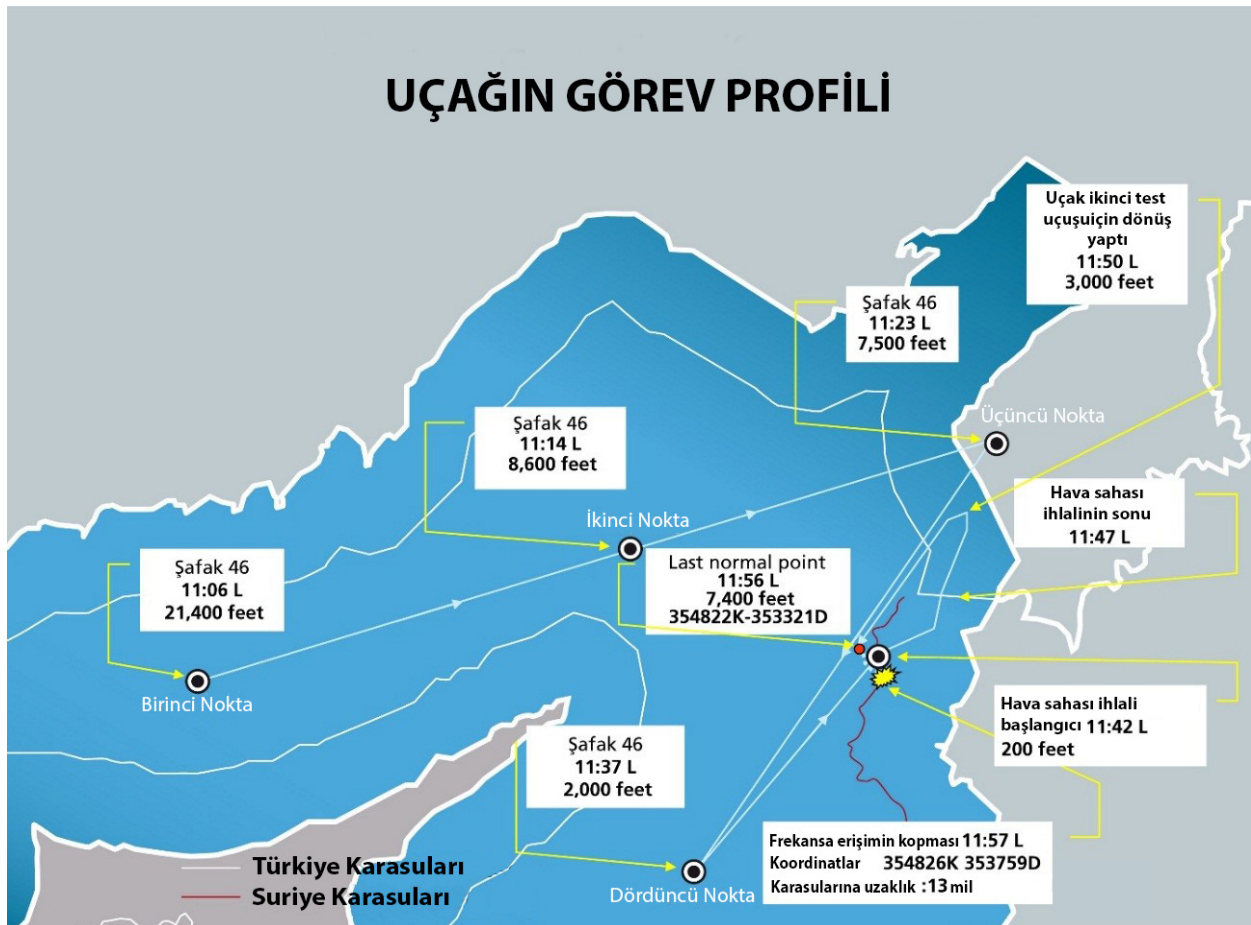
8) 2012 yılında hava sahası ihlali gerekçesiyle Suriye tarafından Türk uçağı düşürülmüştü

ve bu olay ardından Türkiye angajman kurallarını revize etmişti. Türkiye'nin angajman kurallarını değiştirme gerekçesi ne idi ve revize edilen angajman kurallarının Rus uçağının düşürülmesinde bir etkisi olmuş mudur?

Akdeniz'de Türk karasuları mütekabiliyet (karşılıklık) ilkesi gereğince 12 mildir. 2012 yılında Türk savaş uçağı Suriye karasularının 1 mil açığında iken ve karasuların bittiği çizginin dışında düşürülmüştür. Düşürüldüğünde 13. Mil uzaklıkta idi. Türkiye'nin iddiası, Suriye ulusal hava sahasını ihlal etmediği yönündedir.

Angajman kurallarının değiştirilmesi ve güncelleştirilmesi bu olayın sonucu ile birlikte gündeme gelmiştir. 2012 yılında revize edilmiş ve 2015 yılından tekrar güncelleştirilmiştir. Hatta Türkiye bu değişiklikten sonra, bir Suriye helikopterini düşürmüş ve kendi sınırını ihlal eden bir durum olduğu takdirde buna misliyle yanıt vereceğini ortaya koymuştur.

2015 yılında angajman kurallarının tekrar değiştiğini görüyoruz. Değişimin sebebi; Esad rejimi kendisine saldıran unsurlara karşı Birleşmiş Milletler Şartı'nın 51 inci maddesi gereğince Rusya ve İran'dan birlikte meşru savunma hakkı kullanılması için davette bulunmuştur. Suriye, bu birlikte meşru savunma hakkını; Bölgedeki IŞİD dâhil olmak üzere diğer terör örgütleri ve farklı



muhalif grupların kendi rejimini devirme, toprak bütünlüğüne ve siyasal bağımsızlığına yönelik bir eylem olarak gördüğü için BM Şartı'nın 51. Maddesi gereğince kullandığını ilan etmiştir.

Meşru Savunma hakkını kullanan devlet, bu hakkı tek başına kullanabildiği gibi başka bir devlet ya da devletlerle kullanmak isteyebilir veya meşru savunmasına katılmasını talep edebilir.

Rusya'nın deniz ve hava unsurları, İran'ın Kara unsurlarının Suriye'de yer alması, Esad rejiminin meşru savunma daveti üzerine gerçekleşmiştir. Rusya ve İran birlikte meşru savunmaya katılan ülkelerdir. İran halen değişik kara unsurları ile Esad rejimine destek vermektedir.

Meşru savunmanın özünde şu vardır: Hiçbir devlet kendiliğinden meşru savunmaya katılamaz. Saldırıya uğrayan devlet bir yardım talebinde bulunduğu takdirde meşru savunmaya katılabilmek mümkündür.

Dolayısıyla Rus deniz ve hava unsurlarının Suriye'de konuşlanması tamamen meşru savunmaya destek mahiyetinde, birlikte meşru savunma çerçevesinde ve Esad rejiminin daveti üzerine olmuştur.

Türkiye, Rusya ve İran'ın bu birlikte meşru savunmaya katılıp bölgede olmasından sonra angajman kurallarını yeniden güncelleştirmek durumunda kalmıştır. 24 Kasım'da Rus uçağının düşürülmeden önce güncelleştirilen angajman kurallarının uygulanacağını ilan etmiştir.

9) Yunanistan ve Suriye sınırında Türk hava sahasının ihlal edilmesi noktasında iki farklı politika uygulandığı görülmektedir bunun sebebi nedir?

İki farklı politika olarak görmemek gerekir. İki ülke durumu çok farklıdır. Çünkü Yunanistan olayı çok farklıdır. Önceden açıkladığım gibi Yunanistan Karasularının bittiği çizginin dışında 4 millik uluslararası hava sahasını kendi milli hava sahası olarak ilan etmektedir. Uluslararası hava sahasında serbestlik ilkesi esastır. Uluslararası hava sahasında egemenlik hakkını ileri sürülmesi mümkün değildir. Bu nedenle Türkiye'nin Yunanistan milli havasını ihlal etme durumu söz konusu değildir. Suriye kara sınırından Türk hava Ulusal hava sahası ihlali farklıdır. İki olay arasında hukuki açıdan bir benzerlik yoktur. Karşılaştırılması da teknik olarak mümkün değildir.

10) Rusya ve Türkiye arasında yaşanan hava sahası ihlalden kaynaklı uçak düşürme krizi uzun vadede bilhassa güvenlik ve enerji bağlamında iki ülke arasındaki ilişkileri nasıl etkiler?

Enerji bağlamında iki ülke arasında ilişkileri olumsuz etkileyecek bir duyum veya gösterge şimdilik bulunmamaktadır. Türkiye'nin Rusya'dan ortalama her yıl 15-17 milyar dolarlık enerji ithalatında bulunmaktadır. Kısa ve Orta vadede herhangi bir tehdidin çıkmayacağı değerlendirilmektedir. Tür-

kiye enerji ithalatının yaklaşık olarak %55-%60 kadarını Rusya'dan olmak üzere sonra sırasıyla İran, Azerbaycan, Cezayir ve Nijerya'dan karşılamaktadır.

Durum güvenlik bağlamında da önem arz etmektedir. Güvenlik konusunda iki ülke arasındaki ilişkilerin olumlu yönde olduğunu söylemek şimdilik çok erken bir değerlendirme olabilir.

Rusya son dönemde Akdeniz'deki deniz ve hava unsurlarında, Kafkasya'da, S300 ve S400 füze-lerini konuşlandırmaktadır. Bu konuşlandırma iradesi Rusya'nın olası bir ihlale karşı uluslararası hukukta kabul gören "zararlı karşılık" ilkesine dayanan kuvvet kullanma hakkını saklı tuttuğu yönünde karine olarak algılanabilir.

Bu nedenle arzu edilen güven ve istikrar ortamının sağlanması için iki ülkenin çok dikkatli ve duyarlı davranması gerekmektedir. Türkiye son dönemde Rusya ile birçok alanda işbirliği yapmıştır. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü'nde birlikte çok önemli ortak projeler geliştirilmiştir.

Özellikle Karadeniz'de güvenlik ve istikrarın geliştirilmesi konusunda işbirliği, 2008 Gürcistan Krizi'nde Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin titizlikle uygulanması konusunda ortak hareket etme, Karadeniz'de Karadeniz İşbirliği Deniz Görev Grubu (BLACKSEAFOR)'nun oluşturulması ve işlevsel konuma getirilmesi önemli işbirliği alanlarıdır.

Karadeniz'in güvenliği açısından birlikte çalışmalar yürütmektedirler. BLACKSEAFOR deniz gücünün oluşumuna katkı veren en önemli iki ülke Türkiye ve Rusya'dır. . Türkiye kuzey komşusu olan Rusya ile güven bunalımı değil, daima güvene, istikrara ve çok taraflı işbirliğine dayanan ilişkiler geliştirmek ve bunu sonuçlandırmak durumundadır.

Uçak düşürme olayı ile ilgili konu uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde halen tartışılmakta ve değerlendirilmektedir.

Bu değerlendirme, izinsiz giriş suretiyle gerçekleşen ihlalin kasıtlı olup olmadığı yönünde yürütülmektedir. İhlalin varlığı hakkında bir kuşku bulunmamaktadır. Ancak, kasıtlı olup olmadığı yönünde inceleme ve değerlendirmeler son dönemde önem ve ağırlık kazanmaktadır.

Türkiye'nin en büyük ikinci ticari ortağı olan Rusya ile daima iyi ekonomik, politik ve ticari ilişkiler içerisinde olmak durumundadır.

Ekonomik, ticari, kültürel ilişkilerin normal sürecine döndürülmesi ve hatta daha da geliştirmesi her iki ülkenin lehine olacaktır.

Türkiye ve Rusya; Karadeniz Jeoplotiğinde gerginliğe ve istikrarsızlığı artıran iki ülke değil, bölgede daha çok güven ve istikrarın tesis edilmesi için işbirliği yapan, bölge ve dünya barışını geliştirmek için ortak irade oluşturan ve bu sorumluluk anlayışı içinde hareket eden aktör ülkeler olmalıdırlar.