

T.C.  
DİCLE ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
KAMU HUKUKU ANABİLİM DALI  
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**EGE'DE HAVA SAHASI, FIR VE KOMUTA KONTROL SORUNLARI**

HÜSEYİN FAZLA

DOÇ.DR.MÜSLÜM TURAN

DİYARBAKIR  
2006

T.C.  
DİCLE ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
KAMU HUKUKU ANABİLİM DALI  
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**EGE'DE HAVA SAHASI, FIR VE KOMUTA KONTROL SORUNLARI**

HÜSEYİN FAZLA

DOÇ.DR.MÜSLÜM TURAN

DİYARBAKIR  
2006

## ÖZET

1974 yılından günümüze Ege Denizi, Türkiye-Yunanistan arasında birçok sorunun yaşanmasına neden olmuştur. Sorunların çözülmesine yönelik atılan adımlara rağmen, iki ülke arasındaki varolan sorunlara dayalı sürtüşme bugün de devam etmektedir. 30 yılı aşkın bu dönem zarfında, iki ülkeden de can kayıpları yaşanmış, iki ülke de siyasi ve iktisadi kayıplara uğramış, NATO savunma planlama çalışmaları dahi zaman zaman sekteye uğramış ve günümüzde bir dereceye kadar Türkiye'nin Avrupa Birliği üyelik süreci dahi bundan etkilenmiştir. Sürekli yaşanan gerginlikler; iki müttefik ülke arasında büyük bir savaşın yaşanması potansiyelini canlı tutmakla beraber, üçüncü ülkelerin de olası bir çatışmanın içine çekilmesine neden olabilir.

Bölgede istikrarın sağlanması ve Avrupa'nın (olası bir istikrarsızlıktan) etkilenmemesi için, Yunanistan ile Türkiye arasındaki sürtüşmeye neden olan konuların çözümü önem arz etmektedir. Çözüm sanıldığı kadar kolay olamamaktadır, zira her iki ülkedeki mevcut milliyetçi bakışlar ve ulusların birbirlerine karşılıklı olarak taşıdıkları güvensizlik, karşımızda durmaktadır. Bununla birlikte, geçmiş dönemlere nazaran son dönemlerde iktidara gelen hükümetler daha çözüm yanlısı politikaları benimser gözükmektedir. Hükümet politikaları ile birlikte, her iki ülkenin de yaşadığı acı deprem hatıraları (1999) ve bu acı dönemlerde kaydedilen karşılıklı dostluk ve yardımlar, çözüm yolunda yumuşama ve bir 'fırsat' sürecini doğurmuştur.

Bu tez çalışmasında, bu noktadan hareketle, Ege sorunlarını (**Ege denizi ile ilgili temel sorunlar; Ege Karasuları Sorunu; Hava sahasının genişliği sorunu; FIR Sorunu; Ege'de komuta kontrol sorunları**) detaylıca incelenmiş, bu sorunların her iki ülkeye etkileri, geçmiş 30 yıllık süreci de dikkate alarak sorunların tamamen çözülmese de kontrol edilebilir bir seviyede tutulmasına yönelik açılımlar üzerinde durulmuştur.

## ABSTRACT

Since 1974 the Aegean Sea has been a topic of much dispute for Greece and Turkey. In spite of many attempts to resolve the problems, the dispute goes on to this day. Over the years it has cost both countries some lives, cost Greece and Turkey politically and economically, and has been a detriment to NATO defense planning and operations and to some extent to that of Turkey's struggle for European Union Membership Process. Continued tensions therefore not only hold the potential for disastrous war between two members of the same alliance but also hold the potential to pull other countries into this conflict.

Stability in the region and consequently, Europe is therefore at risk and must be restored through resolution of these disputes between Greece and Turkey. Resolution has not been attained though mainly because of each country's intense nationalism and pervasive mistrust of the other country. This nationalism and mistrust of the other country must be overcome if a resolution is to be reached. Fortunately, the late governments of both Greece and Turkey are much more moderate and pro-resolution than their predecessors, and an ironic amelioration of relations thanks to devastating earthquakes in both Greece and Turkey in 1999 indicate that the time is ripe for a push toward resolution.

This thesis therefore examines the Aegean dispute (main problems over Aegean Sea, claims over territorial waters, Greece attempts such as extending territorial waters to twelve miles declaration and consequently Turkish reaction to this as a "casus belli" situation; use of air-space and follow-on 6 to 10 miles considerations, differences over Flight Information Region (FIR) requirements; Command and Control discussions over the control of Sea and Air over Aegean Sea) in detail, shows its impact on both countries, looks at the attempts at resolution over the past thirty years, and discusses the current prospects for resolution.

**Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne**

Bu çalışma jürimiz tarafından Kamu Hukuku Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Başkan :

Üye :

Üye :

Üye :

Üye :

Onay

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Enstitü Müdürü

## ÖNSÖZ

Coğrafi konumun zorlanmasına, aynı ittifak içinde bulunulmasına ve komşu olmasına rağmen, Türkiye ile Yunanistan sürekli çatışma içinde bulunmaktadır. İki ülkeyi karşı karşıya getiren anlaşmazlıkların başında, Ege sorunları, Kıbrıs olayları ve Batı Trakya Türklerine ait problemler gelmektedir.<sup>1</sup>

Türkiye ve Yunanistan arasındaki ilişkilerde uyuşmazlık olarak değerlendirilen ve muhtemel bir sıcak çatışma riskini taşıyan konular, sadece bu ülkeleri değil, aynı zamanda bu ülkelerin ittifak ilişkisi içinde oldukları ülke ve örgütleri de yakından ilgilendirmektedir.<sup>2</sup> Bu bakımdan gerek NATO gerek AB,<sup>3</sup> iki ülke arasındaki uyuşmazlıkların tartışıldığı örgütler olmaktadır.

Her iki ülke de aynı ittifaklar içinde yer almalarına, belirli oranda ortak tarih ve kültürü paylaşmış olmalarına ve jeopolitik özelliklerine rağmen, aralarındaki uyuşmazlıkların çözümünde “ulusal” duyarlılıklarını ve önceliklerini ön planda tutmaktadır.<sup>4</sup>

“Greece and Turkey: Adversity in Alliance” adlı kitabın yazarı Jonathan Alford Türk-Yunan ilişkisini şu şekilde özetliyor. “... Batı İttifak’ının karşılaştığı iç problemler arasında en süreklisi ve baş edilemez olanı görünüşe göre, Yunanistan ve Türkiye arasındaki ilişkilere dir. Bu iki ülke arasındaki siyasal ilişkilere dir hissedilir derecede

<sup>1</sup> SAĞLAM, Hasan, “**Türkiye ile Yunanistan İlişkileri**”, Harp Akademileri Bülteni, Ekim 1993, sayı:174, s.89

<sup>2</sup> Bu konuda ayrıntılı bir çalışma için bk. AKSU, Fuat, **Türk-Yunan İlişkileri: İlişkilerin Yönetimini Etkileyen Faktörler Üzerine Bir İnceleme**, SAEMK Yayınları, Ankara, 2001

<sup>3</sup> Hâlihazırda, Türk – Yunan ilişkilerinde AB “taraf” olarak değerlendirilmelidir, bunun doğal sonucu ise, AB’nin izlemiş olduğu politikalara Türk-Yunan uyuşmazlıklarının çözümünde ortak bir zemin olarak görülmekten çıkmış olduğudur. AB, “çözüm”ün değil “sorun”un bir parçası hâline gelmiştir. Avrupa Birliği’nin Türk-Yunan uyuşmazlığında dengeleyici rol ve uzlaşma zemini oluşturmaktan uzaklaşması ile Türkiye açısından ortaya çıkan sonuç veya stratejik tercih AB’nin oluşturduğu “koşulluluk” ilişkisini sürdürüp sürdürmemek noktasında toplanmaktadır. (AKSU, Fuat, “**Ege sorunlarının geleceği ve Türkiye**”, Stratejik Araştırmalar Dergisi, Yıl: 3, Sayı: 5, Temmuz 2005, s.11)

<sup>4</sup> AKSU, Fuat, “**Ege ve Kıbrıs Sorunlarının Çözümünde Avrupa Birliği’nin Tutumu**”, Stratejik Araştırmalar Dergisi, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2004, s.120

göze çarpan karşılıklı düşmanlık, hem derin tarihi köklere dayanır ve hem de, özellikle Ege Denizi'ndeki egemenlik kaygısı ile çok ilgili olan son zamanlardaki hassas tartışmalarda görülür. Bundan başka Lawrance Durell'in kitabında, "Acı Limon" olarak nitelediği Kıbrıs Adası'nın bugün ikiye bölünmüş olması da, Yunanistan ve Türkiye arasındaki ilişkileri daha da acılaştırmıştır. (Ancak) durum daim böyle olmamıştır. Yunanlılar ve Türkler, iki dünya savaşı arasında oluşan Venizelos-Atatürk yıllarının yumuşama, hatta dostluk denebilecek çağını, bugün biraz da özlemle karışık duygularla hatırlarlar. (Ne var ki) iki devletin tarihi geçmişlerinde, hemen hemen her şey birbirinden farklı olmuştur. Tarih boyunca Türkiye, yöneten devletti; Yunanistan ise, yönetilen ülke..."<sup>5</sup>

"... Yunanistan, Birinci Dünya Savaşı'nda zaferi kazanan Batılı Müttefikler ile birlikteydi; Türkiye ise, savaşı kaybeden Merkezi Devletlerin müttefiki bulunuyordu. Yunanistan, İkinci Dünya Savaşı'nda Almanya tarafından işgal edildi; Türkiye ise tarafsız kaldı. Türkiye, bugün laik bir devlet olmakla beraber, İslami bağları ve davranışları kuvvetli bir ulustur; Yunanistan ise, Hıristiyan'dır ve Avrupalıdır..."<sup>6</sup>

Batılı gözüyle ortaya konan bu tespitlerin geçerliliği yadsınamaz. Batı'ya dayanarak genişleyen ve bu genişlemesini Osmanlı Devleti'nin küçülmesi pahasına gerçekleştiren Yunanlılar, ister istemez bir gün Türklerden aldıkları toprakların kendilerinden tekrar (Türkiye tarafından) geri alınabileceği endişesini taşımakta, "Türk tehdidi" üzerine kurulu sabit fikirlilik çoğu Yunanlı için bugün dahi geçerliliğini korumaktadır. Atatürk'ün Türkiye'yi laik, modern ve Batılı bir devlet yapmayı amaçlayan reformları gerçekleşirken, yine çoğu Türk; Yunanlıların (1919'da olduğu üzere) Batılı devletlerin desteğini almaları halinde Megal-i Idea'yı gerçekleştirmekten geri kalmayacaklarına dair bir şüpheye sahiptir.

Her şeye rağmen iki ülke NATO'ya katıldıktan sonra, 1950'lerde, gerçekten bir çeşit Yunan-Türk balayı meydana gelmiştir. Fakat bu durum, ne yazık ki Kıbrıs'ta

---

<sup>5</sup> ALFORD, Jonathan, Introduction, **Greece and Turkey: Adversity in Alliance**, Adelphi Library, New York, 1984, p. VII. (Üçüncü Askeri Tarih Semineri, Türk-Yunan İlişkileri, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, 1986, s.65)

<sup>6</sup> a.g.e. s.65

karışıklıkların başlaması ile bozulmuştur...<sup>7</sup> Özellikle 1963-1964 Kıbrıs Bunalımına dayanan Türk-Yunan ilişkilerindeki bozulma, genel olarak “Kıbrıs Sorunu”<sup>8</sup> etrafında Yunanistan ve Türkiye arasındaki diğer sorunların, özellikle de kıt’a sahanlığı ve hava sahasının kontrolü ilgili haklar sorunlarını kızıştırmış, bu durum da NATO’nun Güney Kanadı’nda İttifak uyumluluğunun zedelenmesine neden olmuştur. 1974 yılında Yunanistan’ın NATO askeri kanadından çekilişi, Türk-Yunan düellosunun İttifak’ı nasıl etkilediğine bir örnektir.

“The Aegean Dispute” adlı makalesinde 1970’li yıllardaki Güney Kanat’taki Yunan-Türk anlaşmazlığına değinen yazar Andrew Wilson: “.... Yunan-Türk anlaşmazlığı, şimdiden NATO’nun Güney Kanadı’nda düzeltilmesi zor büyük siyasal değişiklikler meydana getirmiştir.... Eğer Türkiye, gerçek veya hayati nedenlerle Batılılar tarafından reddedilmiş olduğu kararına varırsa, bu çok ciddi düzeyde dengesiz bir duruma yol açar... Kötü değişiklikler gerçekleşebilir ve Türkiye, Asya’da körü körüne yeni bir kader aramaya koyulursa, NATO, Doğu Kanadı’nı yeniden kurmak gibi, hemen hemen imkansız bir görevle karşı karşıya kalır... Bundan sadece biraz daha küçük çapta ciddi bir durum da, yeterli destek görmediğini ileri sürerek, Yunanistan’ın Batı’ya gösterebileceği tepkidir...”<sup>9</sup>

(ABD) Kongre araştırma Servisi’nce hazırlanan resmi bir dokümana göre: “ Yunanistan ve Türkiye’nin anlaşmazlıkları nedeniyle bölge bütünlüğü parçalanacak olursa bu durum, bütün Atlantik İttifakı’nda psikolojik şok dalgaları yaratır. (Ayrıca) Altıncı Filo’nun Doğu Akdeniz’de caydırma ve savunma yetenekleri de büyük ölçüde düşürür..”<sup>10</sup>

<sup>7</sup> BOROWIEC, Andrew, **The Mediterranean Feud**, Praiger Special Studies, New York, 1984, p.23

<sup>8</sup> Akdeniz’de her dönemde stratejik önemini koruyan Kıbrıs adasının Türk dış politikasında uluslararası bir sorun olarak çıkması, ilk defa Yunanistan’ın Kıbrıs konusunu Birleşmiş Milletlere götürmesiyle söz konusu olmuştur. (GÜVENÇ, Nazım, **Kıbrıs Sorunu: Yunanistan ve Türkiye**, İstanbul, 1984, s.47)

<sup>9</sup> WILSON, Andrew, “**The Aegean Dispute, Greece and Turkey: Adversity in Alliance**”, Adelphi Library, New York, 1984, p.115.

<sup>10</sup> “Greece and Turkey: Some Military Implications Related to NATO and Middle East, Washington”, 1975, p.15 (Üçüncü Askeri Tarih Semineri, Türk-Yunan İlişkileri, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, 1986, s.75)



Ege Denizi ve Kıbrıs üzerindeki Türk-Yunan çıkarlarındaki anlaşmazlık, eski bir tarihi düşmanlığa dayanır. Hem Türkiye'nin ve hem de Yunanistan'ın, gerek Doğu ve gerek Batı bakımından kendilerine özgü özel değerleri vardır. Bu değer, özellikle her ikisinin Karadeniz'den Ege Denizi vasıtasıyla Akdeniz'e çıkışı, örneğin Türk Boğazlarından stratejik geçişi kontrol altında bulundurmak şeklinde özetlenerek tanımlanabilir...<sup>11</sup>

Soğuk Savaş döneminin ilk on-onbeş yılında eski Türk-Yunan düşmanlığı da baskı altında tutuldu. Yumuşama yıllarında Sovyet tehdidinin yok olduğu görüşü bir kez benimsenince, eski Türk-Yunan düşmanlığı tekrar ortaya çıktı ve ulusal çıkarlar arasında bir uyuma sağlanamadığından, bu düşmanlık duygusu yeniden güç kazanacaktır. Kıbrıs Sorunu ve Ege Denizi'nin kontrolüne ilişkin çekişme ile ilgili kapsamlı bir İttifak yaklaşımı bulunmadığından, bu sorunlar çözümlenememiştir.

Türkiye'nin çıkarları, 1923 Lozan, 1947 Paris ve ilgili diğer antlaşmalar ile sabit olduğu üzere, Türk kıyılarına yakın Limni, Midilli, Sakız gibi adaların silahlandırılmamasıdır. NATO, İttifak menfaatleri gereği zaman zaman, bu tür adaların NATO hareket planlarında yer almasını, NATO savunması kapsamında buraların askeri bakımdan tahkim edilmesine Yunanistan menfaatlerine paralel ve uyumlu olarak olumlu yaklaşmıştır.<sup>12</sup> Hâlbuki Kuzey Atlantik İttifak'ının 8. maddesi; "bu ittifakın meydana getirilmesinden önceki üye memleketlerin mevcut akdi vecibelerinin hepsi mahfuzdur" demektedir. Bu madde, Lozan ve bu adaların silahlandırılmamasını öngören benzeri bütün anlaşmaların geçerliliğini gerektirir. NATO savunması nedeniyle buraların teçhizi gerekir sözü savunulamaz.<sup>13</sup>

Yunanistan Ege Denizi'nde tek sorun olarak 'kıta sahanlığı' sınırlandırmasını görse de, buna ilâveten, "egemenliği uluslararası andlaşmalarla devredilmemiş ada adacık ve kayalıklar", "Doğu Ege Adalarının silâhsızlandırılmış statüsünün ihlâli" "karasuları", "hava sahası", "arama kurtarma" konuları Türk-Yunan dostluğunun

<sup>11</sup> ENGİNSOY, Cemal, "**Batı Yayın Dünyasında Çağdaş Türk-Yunan İlişkileri ve NATO**", Üçüncü Askeri Tarih Semineri, Türk-Yunan İlişkileri, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, 1986, s.75-76

<sup>12</sup> Sander, Oral, "**Bugün Limni, Yarın Midilli**", Cumhuriyet, 23 Kasım 1984.

<sup>13</sup> Üçüncü Askeri Tarih Semineri, Türk-Yunan İlişkileri, Kamran İnan'ın katkısı, s.80

önünde bir sorunlar dizisi olarak durmaktadır. Uluslararası mahkemelerin içtihatlarına göre, iki devlet haklarıyla ilgili olarak hukukî ya da maddî bir hususta anlaşamıyorlarsa uluslararası bir uyuşmazlık var demektir.<sup>14</sup> Taraflardan birisinin sorun olarak gördüğü bir durum üzerinde kalıcı bir barışın kurulması gerçekçi görülmediği için ve meselelerin hepsinin birbirleri ile bağlantılı olduğu düşünüldüğünden çalışmanın sınırları konuların tümü üzerinde bir değerlendirme içerecek şekilde oluşturulmuştur.

Türkiye ile Yunanistan arasındaki Ege sorunları Uluslararası Hukuk kuralları ile düzenlenmiş alanlarda ortaya çıkmıştır. Bu yönüyle bakıldığında, Ege uyuşmazlıklarının hukukî uyuşmazlıklar olduğu söylenebilir. Nitekim, her iki taraf da sorunları Uluslararası Hukuk esasında ele almakta ve tezlerini uluslararası anlaşmalara ya da örf ve âdet hukuku kurallarına dayandırarak bu çerçevede savunmaktadırlar. Bununla beraber, tarafların siyasî düşüncelerden tamamen sıyrıldıklarını söylemek mümkün görünmemektedir. Sınır uyuşmazlıklarının ya da egemenlik uyuşmazlıklarının her zaman bir siyasî yanı vardır. UAD Ege Kıt'a Sahanlığı Uyuşmazlığı Kararında, "iki devleti kapsayan kıta sahanlığı sınırlandırmasına ilişkin bir uyuşmazlığın siyasî unsurlarının bulunmamasının zor olduğunu"<sup>15</sup> belirterek bu konuya işaret etmiştir. Ege sorunları esasen hukukî olmakla beraber, kıyı devletlerinin, özellikle Ege'de coğrafî olarak dezavantajlı durumda bulunan Türkiye'nin hayatî çıkarlarına dokunan önemli siyasî sonuçları bulunmaktadır.<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> "Mavromatis Jurisdiction Case", Permanent Court of International Justice, Series A, no. 2 (1924), p. 10.

<sup>15</sup> ICJ, Pleadings, Oral Arguments, Documents Aegean Sea Continental Shelf Case (Greece v. Turkey), para. 31

<sup>16</sup> TOLUNER, S., "**Means and Methods for the Settlement of Disputes**", opening speech, Aegean Issues: Problems-Legal and Political Matrix, conference papers pp. 43-47.

## İÇİNDEKİLER

	<b><u>SAYFA NO:</u></b>
KISALTMALAR .....	i
1. <b><u>EGE DENİZİ İLE İLGİLİ TEMEL SORUNLAR</u></b> .....	1
1. 1. Ege Sorunları .....	4
 <b><u>BİRİNCİ BÖLÜM</u></b>  	
<b>EGE HAVA SAHASI VE FIR SORUNU</b>	
2. <b><u>EGE DENİZİ'NİN COĞRAFI YAPISI VE ÖNEMİ</u></b> .....	10
2.1. <u>Ege uyumsuzluklarının hukukî unsurları</u> .....	11
2.1.1. Ege siyasî coğrafyası ve Ege'de sınır .....	12
3. <b><u>EGE KARASULARI SORUNU</u></b> .....	12
3.1. Karasuları Kavramı ve Gelişimi .....	12
3.2. <u>Türkiye ve Yunanistan'ın</u> Karasularına İlişkin İç Hukuk Düzenlemeleri .....	19
3.2.1. Yunanistan İç Hukuk Düzenlemeleri .....	19
3.2.2. Türkiye'nin İç Hukuk Düzenlemeleri .....	21
3.3. <u>1982 tarihli Birleşmiş</u> Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde Karasuları Konusunun Düzenlenişi .....	24
3.4. <u>Karasularının</u> 12 NM olması ve "Causus Belli" İlişkisi .....	32
4. <b><u>HAVA SAHASININ GENİŞLİĞİ SORUNU</u></b> .....	35
4.1. <u>Hava Sahasının Genişliği</u> .....	37
4.1.1. Yunanistan'ın karasularının dışına taşan 10 mil hava sahası iddiası .....	38

4.1.1.1. Yunanistan'ın 10 millik hava sahası iddiasına esas teşkil eden ulusal düzenlemeleri .....	38
4.1.1.2. Sorunun ortaya çıkması .....	41
4.1.2. Tarafların tezleri ve Yunan iddiaları karşısında üçüncü tarafların tutumu .....	42
4.1.2.1. Yunan tezleri ve uygulamaları .....	42
4.1.2.2. Üçüncü tarafların tutumu .....	44
4.1.2.3. Türk tezleri ve uygulamaları .....	46
4.1.2.4. Konuyla ilgili Uluslararası Hukuk kuralları ve tarafların tezleri .....	48
4.1.2.5. Ege'de 6-10 Mil Konusunun Hukuki Argümanları ...	51
4.1.2.6. Diğer Devlet ve Uluslararası Kuruluşların Görüşleri .	53
5. <a href="#">FIR SORUNU</a> .....	56
5.1. Ege uluslararası hava sahasında yaşanan hava trafik hizmet ve hizmet sahaları ile ilgili sorunlar .....	57
5.2. <a href="#">FIR Sorunu</a> .....	60
5.2.1. Atina ve İstanbul FIR'larının sınırlarına ilişkin sorunlar .....	60
5.2.2. FIR hattına ilişkin geçmişten gelen iddialar ve verilen Cevaplar .....	63
5.2.3. <a href="#">FIR'ın niteliği ile ilgili sorunlar</a> .....	69
5.2.3.1. FIR, Egemenlik Hakkı Verir mi? .....	72
5.2.4. <a href="#">FIR'da</a> verilecek ATS'nin kapsamına ilişkin sorunlar .....	74
5.2.4.1. <a href="#">NOTAM sorunu</a> .....	76
5.2.4.2. <a href="#">Uçuş plâni sorunu</a> .....	77
5.3. <a href="#">Ege kontrollü hava sahaları sorunları</a> .....	84

5.3.1. <a href="#">Terminal kontrol sahası sorunları</a> .....	84
5.3.2. <a href="#">Hava koridorları sorunları</a> .....	86
5.3.2.1. <a href="#">W-14</a> Havayolu Sorunu .....	87
5.3.2.2. <a href="#">G-18</a> Havayolu Sorunu .....	88
5.3.2.3. <a href="#">B-7</a> Havayolu Sorunu .....	91
5.4. <a href="#">Arama Kurtarma Sorumluluğu</a> .....	95
5.4.1. Tarafların AK konusuna ilişkin ulusal düzenlemeleri .....	95
5.4.1.1. Yunanistan'ın ulusal düzenlemeleri .....	95
5.4.1.2. Türkiye'nin ulusal düzenlemeleri .....	96
5.4.2. AK hizmetlerini düzenleyen Uluslararası Hukuk kuralları ve konuyla ilgili gelişmeler kapsamında Ege AK sorunu .....	99
5.4.3. Ege Denizi'nde AK uygulamaları ve tarafların görüşleri ...	102
5.4.3.1. Yunan tezleri .....	102
5.4.3.1. Türk tezleri .....	104

## **İKİNCİ BÖLÜM**

### **EGE'DE KOMUTA KONTROL SORUNLARI**

6. <b>HAVA SAVUNMA SORUMLULUK SAHALARI</b> .....	105
6.1. Ege'de Hava Savunma Sorumluluğu .....	106
6.2. Milli Eğitim Ve Tatbikatlarda Komuta Kontrol Sorunları .....	108
6.3. NATO Eğitim ve Tatbikatlarında Komuta Kontrol Sorunları .....	112
<a href="#">SONUÇ</a> .....	131
<a href="#">KAYNAKÇA</a> .....	138

**KISALTMALAR**

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AFM	Air Force Manuel
AK	Arama ve Kurtarma
ANC	Hava Seyrüsefer Komisyonu (Air Navigation Commission)
ATC	Hava Trafik Kontrol (Air Traffic Control)
ATP	Havacılık Bilgi Bülteni
ATS	Hava Trafik Servisi (Air Traffic Service)
AIP	Aeronautical Information Publication
BMDHS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
CAOC	Birleştirilmiş Hava Harekat Merkezi (Combined Air Operations Centre)
DHMİ	Devlet Hava Meydanları İşletmesi
FIR	Flight Information Region (Uçuş Malumat Bölgesi)
GKRY	Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
ICAO	Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization)
IAMSAR	Uluslararası Havacılık ve Deniz Arama Kurtarma (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue)
MEB	Münhasır Ekonomik Bölge
RAP	Tanımlanmış Hava Resmi (Recognized Air Picture)
SACEUR	Avrupa Müttefik Başkomutanlığı (Supreme Allied Commander Europe)
SAR	Search And Rescue (Arama Kurtarma)
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
SOC	Sector Operations Centre (Bölge Harekat Merkezi)
TACAN	Tactical Air Navigation (Taktik Hava Seyrüseferi)
TASMO	Tactical Air Support of Maritime Operation
TCA	Terminal Control Area (Terminal Kontrol Sahası)
UAD	Uluslararası Adalet Divanı
NOTAM	Notice To Airmen
NATO	North Atlantic Treaty Organization
VFR	Visual Flight Rules (Görerek Uçuş Kuralları)
IFR	Instrument Flight Rules (Aletli Uçuş Kuralları)

## 1. EGE DENİZİ İLE İLGİLİ TEMEL SORUNLAR:

Ege<sup>17</sup> Denizi'nin genel coğrafi konumu, boyutları, sınırları ve yüzeyine serpilmiş büyük bir kısmı kayalık olan çok sayıda irili ufaklı adanın varlığı, bu denize Akdeniz havzasının yanı sıra Dünyada da benzeri bulunmayan farklı bir özellik kazandırmıştır. Ayrıca, muhtelif büyüklükteki koylar, körfezler, boğazlar ve yarımadalar, Ege'nin temel karakterini belirleyerek onu bir doğal güzellikler denizi haline getirmiştir.

Türkler, bu denize, içindeki adaların çokluğu nedeniyle ya da jeolojik yapıyı aksettiren ve bu havza için vaktiyle kullanılmış olan Cezayir-i Bahri Sefid tabirinden mülhem "adalar denizi" demiştir. Osmanlı literatüründe bu deniz "Bahri Sefid" (Akdeniz) adı ile anılmıştır<sup>18</sup>. Bölgede İmparatorluğun idarî yapısı içinde vilayet oluşturulunca da bunun başına Cezayir kelimesi eklenmiştir<sup>19</sup>. Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra ilk defa Latin alfabesi ile 1931'de Tefeyyüz Kitaphanesi tarafından yayınlanan ve Mektep Haritaları Mürettibi Muallim Abdülkadir, Kuleli Askeri Lisesi Coğrafya Muallimi Kaymakam Mehmet Rüştü ve Kandilli Lisesi Muallimlerinden Hattat Süreyya tarafından hazırlanmış olan Mükemmel Umumi Atlas'ta bu denizin adı Adalar Denizi olarak yazılmıştır. Daha sonra giderek Türkiye'de de Ege Denizi adı kullanılmıştır.

---

<sup>17</sup> Tartışmalı olmakla beraber, Ege adı mitolojide bir Yunan kralının adından gelmektedir. Aigeus, Aegeus ya da Egee adını taşıyan bu Kral Atina Kralı Pandion'un oğludur. Giritli atlet Androgeus, Atina'da Panathenaia bayramında öldürülür. Bunun üzerine Girit Kralı her yıl kurban edilmek üzere yedi kız ve yedi erkek gönderilmesini ister. Kral Aigeus da, oğlu Theseus'dan Girit Kralını öldürmesini ister. Eğer Kralı öldürebilir ise, geri dönerken gemisine beyaz yelken açarak kendisine uzaktan müjde vermesini, başaramaz ise siyah yelken açmasını söyler. Theseus Girit Kralını öldürür fakat heyecandan babasının söylediklerini unutup geri dönerken gemisine siyah yelken açar. Kıyıda oğlunu bekleyen Aigeus siyah yelkeni görür ve üzüntüsünden kendisini denize atarak intihar eder. Böylece bu denizden Aigeus Pontos/Ege Denizi olarak söz edilmeye başlanır.

<sup>18</sup> İDRİS, B., "Akdeniz", Diyanet İslâm Ansiklopedisi, vol. II, s. 231; BESİM D., "Akdeniz", İslâm Ansiklopedisi, vol. I, s. 233; KÜÇÜK, C., (yayına hazırlayan), **Ege Adalarının Egemenlik Devri Tarihçesi**, Ankara 2001, s. 1.

<sup>19</sup> KÜÇÜK, C., ... Egemenlik Devri Tarihçesi s. 1.

Ege Denizi, Karadeniz ile Akdeniz açık denizi arasında İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından sonra ikinci derecede önemli bir su yolu oluşturmaktadır. Bu haliyle bölgenin önemi, Türkiye, Karadeniz'e sahili olan devletler ve diğerleri bakımından ayrı ayrı değerlendirilebilir.

Ege Denizi, Türkiye'nin kuzeydeki Karadeniz ve Marmara sahilleri ile Akdeniz sahillerini birleştirmektedir. Bir başka açıdan Karadeniz Bölgesi ile Türkiye'nin en önemli sanayi bölgesi olan Marmara Bölgesi'ni hem Türkiye'nin diğer sahillerine hem de Akdeniz açık denizine ulaştırmaktadır. Türk dış ticaretinin yaklaşık % 90'ı deniz yolu ile yapılmaktadır. Ege Denizi, Türkiye'nin Ege, Marmara ve Karadeniz limanlarına yönelik deniz ticaretinin yaklaşık % 75'nin geçtiği bir denizdir<sup>20</sup>. Türkiye'deki değişen yaşam biçiminin beraberinde getirdiği artan petrol ihtiyacı, büyük oranda ithalatla karşılanmaktadır. Ekonominin işleyebilmesi için dışarıdan gelen bu akışın kesintisiz ve düzenli olarak sürdürülmesi gereklidir. Türkiye'nin ihtiyaç duyduğu petrolün % 75'i Ege Denizi'nden geçmektedir. Her gün 180 dolayında gemi Ege Denizi üzerinden Türkiye'ye giriş çıkış yapmaktadır.

Ege Denizi bu konumu nedeniyle, ticaretinin önemli bir kısmını Boğazlar ve Ege Denizi yoluyla yapan Rusya Federasyonu ve Karadeniz'e kıyısı olan diğer devletler için de her zaman önem taşımıştır. Orta Asya petrollerinin Dünya pazarlarına Türk Boğazları üzerinden çıkartılması, sonuçta Ege'den geçen trafiğin önemini, bu petrolü talep eden devletler bakımından da vurgulamaktadır.

Ege Denizi Türkiye için sadece çok önemli bir deniz yolu olmayıp, aynı zamanda hava ulaşımı, millî, askerî, siyasî, ekonomik, coğrafî, jeopolitik ve stratejik bakımdan da çok önemlidir.<sup>21</sup> Ayrıca, kıyı devletleri açısından Ege Denizi'nin önemi değerlendirilirken, balıkçılık açısından sunduğu zenginlikler ve deniz yatağının altındaki hidrokarbon zenginlikleri gibi doğal kaynaklar da dikkate alınmalıdır.

Türkiye ve Yunanistan açısından çok büyük öneme haiz bu deniz, iki ülke arasındaki ilişkilerin şekillenmesinde önemli bir yere sahiptir. Yine bu denizin

---

<sup>20</sup> KURUMAHMUT, A., "Ege'de Egemenliği Tartışmalı Adalar Sorununun Ortaya Çıkışı", Ege'de Temel Sorun, Egemenliği Tartışmalı Adalar, Ankara 1998, s. 22.

<sup>21</sup> AKIN, Z., **Karasuları İçsular Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıta Sahanlığı**, Ankara 1978. s. 296.



paylaşılmasına ve kullanımına yönelik ortaya çıkan, özellikle güvenlik bağlamındaki sorunlar her iki ülke tarafından dikkatle takip edilmekte, sorunlara çözümler ülke çıkarlarına zarar vermeyecek şekilde ele alınmaya çalışılmakta, uluslararası kamuoyu ve ülke halkları bu temelde yönlendirilmektedir.

2945 sayılı kanunun 2 nci maddesinde Milli Güvenlik, “Devletin anayasal düzeninin, milli varlığının, bütünlüğünün, milletler arası alanda siyasi, sosyal kültürel ve ekonomik dahil bütün menfaatlerinin ve ahdi hukukunun her türlü dış ve iç tehditlere ve risklere karşı korunması ve kollanmasıdır” şeklinde tarif edilmektedir. Anayasa'nın 117 nci maddesine göre, “Milli güvenliğin sağlanmasından ve Silahlı Kuvvetlerin yurt savunmasına hazırlanmasından Türkiye Büyük Millet Meclisine karşı Bakanlar Kurulu sorumludur”. Ahdi Hukuk ise: “Bir devletin; var olması, bağımsızlığı, hükümler hakkı, sınırlarına ilişkin bir veya birden fazla devletle yaptığı karşılıklı beyan ve kabulleri ihtiva eden antlaşma ve anlaşmalarla gerçekleşen hukuku içermektedir. Türkiye Cumhuriyeti için ahdi hukuk; Lozan Barış Antlaşması (24 Temmuz 1923) ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi (20 Temmuz 1936) ile oluşmaktadır. Ege'de Lozan Barış Antlaşması ile “denge” ve “istikrar” sağlanması amaçlanmıştır. Bu kapsamda; karasuları karşılıklı 3 mil olarak belirlenmiş, uluslararası suların alanı geniş tutulmuş, adalar silahsızlandırılmıştır.

Günümüzde Türk-Yunan sorunları, daha ziyade; “Lozan Sistemi” diye adlandırılan antlaşmalar sisteminin Yunanistan tarafından bilinçli ihlalinden, ahdi hukuktan doğan Türk hükümler haklarının planlı olarak erozyona uğratılma isteğinden; Türkiye ve ABD gibi bazı ülkelerin taraf olmadığı 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)<sup>2</sup> kurallarının Ege'de Yunanistan tarafından Türkiye'nin bu denize kıyıdaş olduğu göz ardı edilerek farklı yorumlanmak istenmesinden kaynaklanmaktadır. Bugün gelinen noktada; AB'yi arkasına alarak Türkiye'ye baskı politikası uygulamaktadır.

Lozan Antlaşması'nın ertesinde, Türk-Yunan ilişkilerinde belirgin bir yumuşama dönemi yaşanmış, arada yaşanan sorunlar, görünüşte de olsa, kısa sürede sona erdirilmiştir. Ancak ileriki yıllarda yaşanacak büyük sorunların temeli de bu dönemde atılmış, 30 Ocak 1923 yılında imzalanan Mübadele Anlaşması'nın uygulamaya geçmesi sırasında ortaya çıkan sorunlar, iki ülke arasındaki güvensizliğin yeniden doğmasının da temellerini atmıştır. 1930'dan itibaren başlayan yakınlaşma süreci

Venizelos'un Türkiye'ye gelmesi ve tarafların bir Dostluk, Tarafsızlık, Uzlaştırma ve Hakemlik Anlaşması imzalamalarıyla daha derin bir görünüm kazanmıştır. 1952 yılında iki ülke de NATO'ya katılarak güçlü bir ittifakın içinde yer almış, ortak cephe oluşturmuşlardır. Bu bahar havası, 9 Ağustos 1954 yılında imzalanan Balkan İttifakı'yla devam etmiş ancak 1955 yılında Kıbrıs sorununun ortaya çıkmasıyla, hem Yunanistan-Türkiye ilişkileri bozulmuş hem de Balkan İttifakı sona ermiştir.

Bu tarihten itibaren, Türkiye ve Yunanistan arasındaki ilişkiler üç temel sorun üzerinde odaklanmıştır. Hiç kuşkusuz bu sorunların en büyüğü, günümüzde de önemi artarak devam eden Kıbrıs sorunudur. Diğer iki konu ise Ege ve azınlıklar sorunlarıdır. Bu tez çalışmasında, Kıbrıs ve azınlıklar sorunları Ege sorunlarına dolaylı etkileri olmasına rağmen inceleme dışı tutulmuş, ağırlık Ege sorunlarına ve özelde FIR, Komuta Kontrol sorunlarına verilmiştir.

### **1.1. Ege Sorunları:**

1830'da Yunanistan bağımsızlığını kazandıktan sonra, Ege adalarının bir kısmı (Batı Ege Adaları: Eğriboz, Kuzey Sporadlar, Kiklad Takımadaları) bu ülkeye bırakılmıştır. 1912-13 yıllarında meydana gelen Balkan Savaşı'nın bir sonucu olarak, Doğu Ege Adaları, yani Taşoz, Midilli, Sakız, Psara, Nikarya, Limni, Semadirek, Gökçeada ve diğer küçük büyük adalar da Yunanistan'ın eline geçmiştir. 1913 Londra Antlaşmasına göre, Girit'in geleceği hakkındaki kararlar Balkan devletlerine, Ege adalarıyla ilgili kararlar ise "Altılar" adı verilen ülkelere (İngiltere, Fransa, Almanya, Rusya, Avusturya-Macaristan, İtalya) bırakılmıştır. Bu ülkeler, Meis dışındaki On iki Adayı İtalya'ya, Bozcaada ve İmroz dışındaki Doğu Ege adalarını da Yunanistan'a bırakmış ve bu adaların askerden arındırılması koşulunu getirmişlerdir. Adalarla ilgili ayrıntılı düzenlemeler 1923 yılında imzalanan Lozan Antlaşması'yla gerçekleştirilmiş, Ege Denizi'nin bir barış ortamı olması sağlanmış, çıkan sonuçtan iki taraf da memnun olmuştur. İkinci Dünya Savaşı'nın ertesinde imzalanan Paris

Bariş Antlaşması'yla da On iki Ada İtalya'dan alınıp, askerden arındırılmış olması şartıyla, Yunanistan'a verilmiştir.<sup>22</sup>

Bu barış ortamı 1960 yılından itibaren bozulmaya başlamıştır. Bu yıldan itibaren adaları silahlandırmaya başlayan Yunanistan, Türkiye'nin notalarına ve Antlaşmalara uyma çağrılarına karşılık olarak, 1936'da imzalanan ve Türkiye'ye Boğazlar bölgesini güvenlik zaruretiyle silahlandırma yetkisi veren Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin kendine bu hakkı verdiğini öne sürmüştür. Halbuki bu sözleşmede Yunan adalarıyla ilgili bir düzenleme söz konusu olmamıştır.

1974 yılına kadar düşük bir gerginlikte devam eden sorun, bu tarihten itibaren iki ülke arasında daha yüksek bir gerilime sebep olmuş ve iki ülkeyi çeşitli tarihlerde savaşın eşiğine getirmiştir. **Yunanistan, adaları açıkça silahlandırmaya başlamış**, bu faaliyet 1981'de iktidara gelen PASOK hükümetiyle hız kazanmıştır.

Yunan tarafı, adalardaki silahlanmayı haklı göstermek için çeşitli tezler öne sürmektedir. Eski antlaşmaların artık hükmünün kalmadığını, yeni koşulların yeni sonuçlar getirdiğini savunan Yunanistan'ın öne sürdüğü sözde deliller şöyledir: Yunanistan'a göre, Montreux Boğazlar Sözleşmesi, 1936'da Dışişleri Bakanı olan Rüştü Aras'ın konuyla ilgili mektubu gibi birtakım anlaşmalar ve belgeler; Türk tarafının Ege ordusunu kurması, Gökçeada ve Bozcaada'yı silahlandırması kendisine de bu hakkı vermektedir. Yunanistan, her iki ülkenin de hem BM hem de NATO'ya üye olmalarının yeni koşullar meydana getirdiğini bahane etmektedir. Türk tarafı ise Lozan'da kabul edilen koşulların halen geçerli olduğunu, Yunanistan'ın uluslararası antlaşmaları, iyi komşuluk ilişkilerini ihlal ettiği gerçeğini ortaya koymaktadır.

**Ege'de yaşanan önemli sorunlardan bir diğeri, "Kıta Sahaneliği Sorunu"dur.** Bu konunun iki farklı boyutu vardır; bir yandan taraflar kıta sahanlığı konusunda diğeri yandan da bu uyuşmazlığın hangi yoldan çözüleceği konusunda anlaşamamaktadır. Yunanistan, "kıta sahanlığı sınırlandırması yapılırken adalar, ana karayla bağlantılı olarak değerlendirilmelidir ve ayrıca bu mesafe belirlenirken Türkiye'ye en yakın ada ölçüt alınmalı, eşit uzaklık ilkesi uygulanmalıdır" tezini

<sup>22</sup> "Günümüzde Balkan Ülkeleri ve Sorunları", [http://www.bilimarastirmavakfi.org/Turkiye\\_ve\\_Balkanlar/Turkiye\\_ve\\_Balkanlar\\_04.html](http://www.bilimarastirmavakfi.org/Turkiye_ve_Balkanlar/Turkiye_ve_Balkanlar_04.html), 29 Ocak 2006

savunmaktadır. Bu fikirlere sözde destek olarak ise, 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nin 6. maddesini kullanmaktadır. Bu maddeye göre, anlaşmanın olmadığı durumlarda, kıta sahanlığı eşit uzaklığa göre belirlenmektedir.

Türkiye ise, bu sorunun iki ülke arasında yürütülecek görüşmelerle anlaşmaya bağlanmasını savunmaktadır. Türk tarafına göre kıta sahanlığı belirlenmesinde doğal uzantı esastır ve Ege, Anadolu yarımadasının doğal uzantısıdır. Ayrıca kıta sahanlığının belirlenmesinde adalet prensibi gözetilmeli, Ege'nin kendine özgü koşulları olduğu anlaşılmalı, Lozan'da gözetilen Türk-Yunan dengesi Ege'de de gözetilmelidir. Türkiye bu sorunu görüşmelerle çözüme yolunu benimserken Yunanistan sorunu uluslararası yargıda çözmek istemektedir.

**Bütün bu anlaşmazlıklar, karasularının ve hava sahasının genişliği konusunda düğümlenmektedir.** Yunanistan Lozan Antlaşması döneminde karşılıklı olarak 3 mil olan karasuları genişliğini, 1936 yılında tek taraflı olarak 6 mile çıkartmıştır. Türkiye de 1964 yılında 6 mili kabul etmiştir. Bugün en önemli sorun, Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkartmak istemesi ve buna gerekçe olarak uluslararası antlaşma ve sözleşmeleri sözde delil göstermesidir. Türkiye, haklı olarak, Ege Denizi'ni bir Yunan iç denizine çevirecek her türlü karara karşı çıkmaktadır. Çünkü bu durum kabul edilirse, Türkiye, Ege'nin doğal zenginliklerinden faydalanamayacak, açık denizlere çıkışı kısıtlanacak, hava sahası daralacaktır. Bu durumda Ege Denizi; %73'ü Yunanistan'ın, %9'undan azı Türkiye'nin karasuları, %15'e yakını ise açık deniz olarak bölünecektir. Kuşkusuz bu, adil ve makul bir talep değildir.

Yunanistan, 12 mil karasuları genişliğinin genel mahiyette bir örf ve adet hukuku kuralı olduğunu; bu genel kuralın uygulanmasının denizin kapalı ya da yarı kapalı niteliğine bağlı olmadığını; Ege Denizi'nin kapalı ya da yarı kapalı bir deniz oluşturmasının, Yunan karasularının genişliği ile bir ilgisi bulunmadığını; adaların da kıtasal ülke parçaları gibi karasuları olduğunu; kısaca, uluslararası hukuka göre, karasularını tek taraflı olarak 12 mile çıkartmaya hakkı olduğunu iddia ederek, *status quo*'yu değiştirmeye çalışmaktadır. İki devletin karasularının örtüştüğü bölgelerde sınırlandırmanın eşit mesafe/ortay hat uygulaması ile yapılmasını istemektedir.

Buna karşılık Türkiye'ye, karasularının genişliği ile ilgili tek bir genel kural bulunmadığını, 12 milin, her durumda uygulanabilecek mutlak bir karasuları genişliği değil, devletlerin karasularını en çok genişletebilecekleri mesafe olduğunu, genel kapsamlı kuralların, özellikleri nedeniyle Ege gibi kapalı ve yarı kapalı denizlerde uygulanamayacağını karasuları da dahil adaların sahip olabilecekleri deniz yetki alanlarının adaların coğrafi konumları bağımsız bir ekonomik yaşantının bulunup bulunmaması gibi koşullara bağlı olduğunu; karasularının genişliğinin belirlenmesinin uluslararası bir yanı da bulunduğu için Yunanistan'ın tek taraflı olarak karasularını genişletmeyeceğini belirterek 6 mil karasuları genişliğine dayalı mevcut *status quo*'yu korumaya çalışmaktadır. Sınırlandırma ile ilgili olarak Türkiye eşit mesafe ilkesinin uygulanmasına karşı çıkmakta, özel koşulların dikkate alınarak hakkaniyete uygun bir şekilde yapılmasını istemektedir.

Hava sahası konusunda da aynı anlaşmazlık hüküm sürmektedir. **Yunanistan, kendi hava sahasının 10 mil olduğunu iddia etmekte ve uluslararası sözleşmelere aykırı olarak bu kararı, 1931 tarihli bir Yunan Krallık Kararnamesine bağlamaktadır. Türkiye, Yunanistan'ın hava sahasını, karasuları gibi 6 mil olarak kabul etmektedir.** Buna bağlı olarak FIR (Uçuş Bilgi Bölgesi) sorunu ortaya çıkmakta, sivil ve askeri uçakların uçuş güzergahı konusunda sorunlar yaşanmaktadır.

Yunanistan İstanbul-Atina FIR hattını Türkiye'nin batı kendisinin de doğu sınırı olarak göstermekte, tüm Ege açık deniz alanını kaplayan hatta yer yer Türk karasularına da giren Atina FIR'ında egemenlik tesis etmeye çalışmaktadır. Ege'de FIR sınırının aynı zamanda Yunanistan'ın batı, Türkiye'nin doğu sınırlarını oluşturduğunu; her iki devletin, bunu, FIR hattı tespit edilirken beyan ettiklerini ileri sürmektedir. Atina FIR'ı içinde taşıdığı hizmet verme sorumluluğunu yerine getirmek için sahip olduğu yetkileri, askerî uçakları kapsam dışı bırakan Şikago Sözleşmesine aykırı olarak, Türk savaş uçaklarının Ege'deki uçuşlarını zorlaştıracak şekilde suiistimal etmektedir. Türkiye'nin istediği NOTAM'ları yayımlamamakta ya da değiştirerek yayımlamakta, Ege açık denizi üzerinde uluslararası hava sahasında uçan Türk savaş uçaklarından uçuş plânı istemektedir. Ayrıca, Türk uçaklarının Ege açık denizine çıkışını önlemek ve açık deniz üzerindeki hareket alanlarını daraltmak

için Uluslararası Hukuka aykırı olarak kontrollü hava sahaları tesis etmekte ve güzergahlarını değiştirmektedir.

Buna karşılık Türkiye, Yunanistan'ın Uluslararası Hukuka aykırı olan Türk savaş uçaklarının uçuş planı vermesi isteğini reddetmekte, yetkilerin suiistimal edilmesi karşısında FIR'ın yeniden belirlenmesini istemekte<sup>23</sup>, G-18 hava koridoru uyuşmazlığı ile ilgili olarak Yunanistan'ın hukuka aykırı davranışlarını mahkum eden ICAO Konseyi'nin 114/15 sayılı Kararının yerine getirilmesini, kısaca Şikago Sözleşmesi'ne uyulmasını beklemektedir.

Yunanistan Ege'yi sahiplenme politikasını sürdürme çabası içerisinde AK hizmetlerini de kullanmaktan kaçınmamaktadır. Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin tek taraflı ilân ettiği ve deniz ve hava kazalarında AK hizmet sorumluluğunu münhasıran üstlendiği Türk AK sahalarının mütecaviz bir şekilde Karadeniz'in büyük bir kısmını, Ege'nin yarısını, Doğu Akdeniz'in ve Kıbrıs'ın bir kısmını kapsadığını ileri sürmekte, Türkiye'nin bu kadar geniş bir alanda AK yapacak yetenek ve imkâna sahip bulunmadığını iddia etmektedir. Türkiye'nin hedefinin Ege'de status quo'yu bozmak olduğunu, Türk AK bölgesinin Yunanistan'ı ikiye böldüğünü, Yunan Adalarının çoğunun Türk AK bölgesinde kaldığını ve böyle bir uygulamaya dünyanın hiçbir yerinde rastlanmadığını ileri sürmektedir. Ayrıca, Yunanistan'ın 1944 yılından beri uluslararası suları dahil Ege Denizi'nin tamamında kesintisiz olarak AK faaliyetlerinin eşgüdümünü ve kontrolünü yerine getirdiği ifade edilmekte<sup>24</sup>; böylece, bu durumun Yunanistan lehine bir hak tesis ettiği vurgulanmak istenmektedir.

Buna karşılık Türkiye, Ege Denizi'nde Türkiye ile Yunanistan arasında üzerinde anlaşmaya varılan AK sınırlarının bulunmadığını, Ege'de kıyı devletlerinin tek taraflı olarak ilân ettikleri AK bölgelerinin mevcut olduğunu, bu AK alanlarının birbirleriyle örtüştüğünü, Türkiye'nin ilân ettiği sahaların geçici olduğunu ve AK yetenekleri ile uyumlu olarak ilân edildiğini belirtmektedir.

---

<sup>23</sup> PAZARCI, H., "Ege Denizindeki Türk-Yunan Sorunlarının Hukukî Yönü", Türk-Yunan uyuşmazlığı, (derleyen) Vaner, S. İstanbul 1990, s. 118

<sup>24</sup> SYRIGOS ve ARVANITOPOULOS, "The International Legal Status of the Aegean", [www.idis.gr/people/arvan9.doc](http://www.idis.gr/people/arvan9.doc)

Türkiye'nin, Ege'de AK bölgesini Yunanistan'la Hamburg Sözleşmesi md. 2.1.4 çerçevesinde ikili ve çoklu andlaşmalarla belirlemeye hazır olduğunu; buna karşılık, Yunanistan'ın, AK sınırlarının andlaşma ile belirlenmesine rıza göstermediğini dile getirmektedir.

Yunanistan ve Türkiye, son dönemde pozitif bir görünüm sergileyen ilişkilere paralel olarak Ege sorununun çözümü için yeni adımlar atmış, ortak komisyonlar kurmuştur. Çözüm arayışları devam etmektedir. Bu sorunların çözümünde de, Kıbrıs sorununun çözümü ve Türkiye'nin AB'ye girişi önemli birer anahtar olacaktır.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### EGE HAVA SAHASI VE FIR SORUNU

#### 2. EGE DENİZİ'NİN COĞRAFİ YAPISI VE ÖNEMİ

Ege Denizi; Türkiye ve Yunanistan'ın kıyıdaş olduğu, her iki ülkenin bu denizde coğrafi, tarihi, ekonomik, sosyal ve güvenliğe yönelik "hayati" çıkarlarının bulunduğu, 1982 BMDHS'ye göre "özel" olarak nitelendirilen "Yarı Kapalı" bir denizdir. Türkiye ile Yunanistan arasında yıllardır süregelen Ege sorunu, siyasi boyutları çok geniş ve kapsamlı bir konudur. Bu konuyu önemli kılan faktörler çok çeşitlidir ve bu faktörlerin başında Ege'de "siyasal sınırların" belirlenmesi gelmektedir.

Ege Denizi'nin derinlik haritası incelendiğinde Boğaz-önü, Saruhan ve Menteşe Adaları'nın Türkiye ana karasının doğal uzantısı üzerinde olduğu görülecektir. Kuzeyden güneye bir "S" çizen çok açık bir kıtasal ayırım bölgesi (abyssal zone), Ege Denizi'ni doğal olarak ikiye bölmektedir. Bu bölge, sadece jeomorfolojik bakımdan değil, aynı zamanda jeolojik ve jeofizik özellikleriyle de, yer kabuğunun iki plakasını ayıran bir sınır bölgesine denk düşer. Bazı bilim adamlarınca bahse konu kıtasal ayırım bölgesi, Asya ve Avrupa'nın deniz altındaki sınırı sayılırken bazı haritalarda<sup>25</sup> da, bahse konu ayırım bölgesi esas alınarak Ege Denizi Asya ve Avrupa Kıtalarını ayıracak şekilde bir hatla ortadan ikiye bölünmektedir<sup>26</sup>.

Yunanistan'a ait çok sayıda ada, adacık ve kayalığın Türkiye ana karasının çok yakınında yer alıyor olması, çok sayıdaki adanın hukuken "İhtilafli ada" statüsünde bulunması ve Yunanistan'ın Ege'de Lozan dengesini<sup>27</sup> kendi lehine değiştirme

<sup>25</sup> Geographical Section, General Staff, No: 2758, Published by War Office 1943, The Aegean J35 & PTS.J.34.I.35, scale 1:1 000 000.

<sup>26</sup> KURUMAHMUT, A., a.g.e.,s. 3.

<sup>27</sup> Yunanistan, Türkiye Cumhuriyeti'nin halefi olduğu Osmanlı İmparatorluğu topraklarında kurulmuş bir devlettir. Bugünkü Yunanistan'ın tamamı eski Osmanlı toprağıdır. Bu iki devlet arasındaki ilişkilerin tarihini önemli ölçüde dolduran savaşları noktlayan barış, Lozan Andlaşması ile tesis edilen ve aynı isimle anılan bir denge üzerine kurulmuştur. Lozan dengesi, "iki komşu devletin sınırı olarak Trakya'da Meriç ve Edirne civarında Karaağaç sınırlarının kabul edilmesine, Ege Denizi'nde Gökçeada ve Bozcaada'nın Türkiye'ye başlıca<sup>27</sup> kuzeydoğu Ege Adalarının askerden arındırılmış olarak Yunanistan'a bırakılmasına, Ege Denizi'nde ve hava sahasında üçer millik karasuları ve hava sahası kabul edilerek Ege'nin büyük ölçüde açık deniz olarak bırakılmasına, iki komşu ülkede



girişimleri, siyasi coğrafyayı oluşturan antlaşma ve sözleşmelerdeki boşluklar Ege sorununu, dünya denizlerindeki mevcut ve potansiyel uyuşmazlıklar arasında en önemlilerinden biri haline getirmektedir.

Örnek olarak; Türk ekonomisi deniz ulaştırmasına son derece bağımlıdır. Türk ithalat ve ihracat ulaştırmasının yaklaşık %95'i deniz yolu ile taşınmaktadır. Deniz ulaştırması açısından Türkiye'nin diğer ülkeler ile irtibatı büyük ölçüde Akdeniz bağlantılı olarak Ege Denizi yoluyla gerçekleşmektedir. Sadece petrol ithalatının %75'i Ege geçişlidir. Kısaca; Ege Denizinden geçen deniz ulaştırması Türkiye'nin can damarıdır ve Yunanistan'ın Ege'nin tümüne sahiplenme girişimlerinin önlenmesi "yaşamsal" önem taşımaktadır.<sup>28</sup>

## 2.1. Ege uyuşmazlıklarının hukukî unsurları:

Ege uyuşmazlıklarına uygulanacak şekli Uluslararası Hukuk kaynaklarını, bu uyuşmazlıkların arasında münhasıran bunlardan birisine uygulanacak normlar bir yana bırakılacak olursa, ağırlıklı olarak Lozan Andlaşması<sup>29</sup> ve özellikle deniz sorunlarına uygulanacaklar başta olmak üzere örf ve âdet hukuku kuralları oluşturmaktadır. Yunanistan 1982 III üncü Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni<sup>30</sup> (BMDHS) imzalamış ve onaylamıştır. Türkiye ise, ne 1982 III üncü

---

yerleşmiş bulunan Türk ve Rum kökenlilerin, Batı Trakya Türkleri ve İstanbul Rumları dışında, nüfus değişimi yöntemi ile değiştirilmesine ve Batı Trakya Türkleri ile İstanbul Rumlarının azınlık statüsünden yararlandırılmasına" dayanır. Türkiye ile Yunanistan, Ege Denizi'nden ekonomi, ticaret, denizcilik ve güvenlik alanlarında eşit koşullarda yararlanmalıdırlar. Bu iki devlet arasındaki Ege sorunlarının temelinde de, Lozan dengesinin bu bölgeye ilişkin unsurlarının ihlali yatmaktadır.

<sup>28</sup> AKLAR, Yılmaz "Türkiye'nin Milli Menfaatleri Önünde Bir Engel: Yunanistan Gerçeği, Sorun Alanları", Politikalar. STRATEJİK ANALİZ. Ekim 2003. ([yaklar@avsam.org](mailto:yaklar@avsam.org)),

<sup>29</sup> 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Antlaşması Türkiye ile İngiltere, Fransa, İtalya, Yunanistan, Romanya, Sırp-Hırvat-Sloven Devleti arasında imzalanmıştır. Lozan Antlaşmasının metni için bkz. MERAY, S. L., **Lozan Barış Konferansı**, Tutanaklar Belgeler, Tk. II, C. 2, Ankara, 1973, s.1 vd.

<sup>30</sup> 1982 III üncü Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin metni için bkz. United Nation Convention on the Law of the Sea, A/CONF.62/122 of 7 October 1982, in Third UNCLOS, vol. XVII, s.

BMDHS'ye ne de 1958 Cenevre Sözleşmelerine<sup>31</sup> taraf değildir. Bu durum karşısında, Uluslararası Hukuka göre, bu iki sözleşmenin aynı zamanda örf ve âdet hukuku niteliği taşımayan hükümlerinin Ege uyuşmazlıklarına uygulanabilmesinin mümkün olmadığını söylemek gerekir. Lozan Andlaşması ile örf ve âdet hukuku kurallarının somut olarak her bir uyuşmazlıkla ilgili uygulanabilecek içeriğinin ne olduğu ilgili bölümlere bırakılarak birden fazla uyuşmazlık için geçerli olanlar aşağıda ortaya konulmuştur.

### 2.1.1. Ege siyasî coğrafyası ve Ege'de sınır:

Bölgeye farklı özellikler kazandıran fizikî coğrafyanın üzerine eklenen sorunlu siyasî coğrafya, burayı ister istemez önemli bir çekişme alanı haline getirmiştir. Ege Denizi batıda ve kuzeybatıda Yunanistan, doğu ve kuzeydoğuda Türkiye ile çevrilidir. İki ülke arasında Ege'de deniz sınırı çizilmemiştir. Bu durum, karasuları ve uçuş bilgi bölgesi (flight information region-FIR) uyuşmazlıkları açısından önem taşımaktadır. Ege Denizi'nin doğu sahillerinde Türk ana karasının hemen yakınlarında Yunan Adaları bulunmaktadır. Türk ve Yunan ana karaları dikkate alınarak çizilen Ege Denizi ortay hattı esas alındığında bu adalar ters tarafta bulunmaktadır. Bu siyasî coğrafya, Ege'deki kıta sahanlığı ve karasularının sınırlandırılmasına ilişkin sorunların temel nedenidir.

---

151; ILM, Vol 21. 1982, s. 1261; Türkçe tercüme metni için bkz. Özman A. (Çev.), Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Ankara 1984.

<sup>31</sup> Cenevre'de deniz hukuku ile ilgili dört sözleşme kabul edilmiştir: Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (UNTS, vol. 516, 1964, s. 205); Açık Denizler Sözleşmesi (UNTS, vol. 450, 1963, s. 82); Kıta Sahanlığı Sözleşmesi (UNTS, vol. 499, 1964, s. 311); Açık Denizlerde Balıkçılık ve Canlı Kaynakların Korunması Sözleşmesi (UNTS, vol. 595, 1966, s. 595)

### 3. EGE KARASULARI SORUNU

#### 3.1. Karasuları Kavramı ve Gelişimi:

**Karasuları;** kara ülkesine bitişik olan ve uluslararası hukuka uygun olarak belirli bir genişliğe kadar uzanan, kıyı ülkesine ait deniz şeridinde verilen addır. Aynen kara ülkesi gibi, ülkenin tam egemenliğine tabi olan karasularının altındaki deniz tabanı ve dip altı ile üzerindeki hava sahası da ülkenin tam egemenliğine tabidir. Karasuyunun, egemenlik açısından, karayla tek farkı vardır. Yabancı gemiler, karasularından, o devletin güvenliğine ve ekonomik çıkarlarına zarar vermemek şartıyla “Zararsız Geçiş”<sup>32</sup> yapabilirler.

Zararsız geçiş hakkı kavramı, karşıt çıkarları uzlaştıran bir kavramdır. “Geçiş hakkı”, deniz ve hava ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olmasındaki çıkarlara; bu geçişin “zararsız” olması ise, kıyı devletinin değerlerinin korunmasına hizmet eden unsurlardır. Konuyla ilgili olabilecek bir başka terim ise “Transit Geçiş”<sup>33</sup> hakkıdır. “Transit Geçiş”, Açık denizin veya Münhasır Ekonomik Bölge<sup>7</sup> (MEB)’nin bir kısmı ile Açık Denizin veya MEB’in diğer kısmı arasında, boğazdan sürekli ve çabuk transit (geçmek) amacıyla ulaştırma ve uçuş serbestilerinin bu Bölüm hükümleri uyarınca kullanılmasındır<sup>34</sup>. Türkiye, NATO’da Yunanistan dahil tüm üye devletlerin ortak karar almasına rağmen; 1993 yılında BM’nin Bosna Hersek hava sahası üzerindeki uçuş yasağının uygulanması ve denetlenmesi maksadıyla icra edilen harekatta (Deny Flight) görevlendirdiği hava Kuvvetleri unsurlarını (Dönüşümlü olarak 12 F-16 Filosu) ve 1999 yılında Kosova Krizi esnasında NATO’nun başlattığı hava hareketine katılacak hava Kuvvetleri unsurlarını (Dönüşümlü olarak 10 adet F-16 uçağı) Yunanistan Ege üzerinde geçişe izin vermediği için, Türk savaş uçakları Türk karasularını takiben Girit Adasının güneyinden, uluslararası hava sahasından Adriyatik bölgesine uçmak mecburiyetinde kalmışlardır. Bu çarpıcı bir örnektir. Ege’nin tümüne sahip olma amacındaki Yunanistan’ın, Ege Denizi ve üzerinde oluşacak hava sahası üzerinden Türk deniz ve hava unsurlarının “Zararsız Geçiş” ve

<sup>32</sup> TOLUNER, S., “Zararsız Geçiş”; Milletler Arası hukuk Dersleri, Beta Yayınları, İstanbul, 1996, s.111-134

<sup>33</sup> “Transit geçiş hakkı”; BMDHS, 1982, Md. 38

<sup>34</sup> TOLUNER; Milletler Arası Hukuk Dersleri, s. 140–141

“Transit Geçiş” kapsamında serbestçe geçebileceği şeklindeki açıklamaları gerçekleri yansıtmamaktadır.

**Karasuları genişliği;** Ege’de ülkesel statüye ilişkin düzenlemelerin gerçekleştirildiği Lozan Barış Andlaşması’nda ya da iki devletin müşterek rızası ile gerçekleştirilmiş başka herhangi bir belgede<sup>35</sup> karasularının genişliğine ilişkin herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bununla beraber, Lozan Barış Andlaşması yapıldığında ve takip eden on yılı aşkın bir zaman diliminde her iki devletin de karasuları genişliği üç mildi. Bu durumun izleri andlaşma metnine de yansımıştır. Lozan Barış Andlaşması md. 6/son “*işbu Muahedede hilâfına bir hüküm olmadıkça, hududu bahriye, sahilden üç milden mesafede kain ada ve adacıkları ihtiva eder*” hükmünü taşımaktadır.<sup>36</sup> Aynı doğrultuda md. 12/son c.’de de “*Asya sahilinden üç milden dun mesafede kain adalar, işbu Muahedede hilâfına sarahat bulunmadıkça, Türkiye hâkimiyeti altında kalacaktır*” hükmüne yer verilmiştir<sup>37</sup>. Bu durum karşısında, Lozan Barış Andlaşması yapıldığı zaman Ege Denizi’nde üç mil karasuları dışında mevcut açık deniz alanlarının, Türkiye ile Yunanistan arasında Lozan Barış Andlaşması ile kurulan dengenin bir parçası olduğunu söylemek mümkündür. Ege karasuları

<sup>35</sup> Türkiye ile İtalya arasında “Anadolu sahilleri ile Meis adası arasında ada ve adacıkların ve Bodrum körfezi karşısındaki adanın ciheti aidiyeti” hakkında 4 Ocak 1932 tarihli andlaşma md. 5’de “Yüksek Akit taraflardan, iki taraf tespit edilmiş bulunan hattı hudut, şarkta Tugh burnu cenubundan üç mil mesafede bulunan bir noktada Türkiye ile İtalya arasında asla münakaşaya dahil bulunmayan umumi hudud-u bahri ile birleşir” hükmüne yer verilmiştir. Bu maddenin metninden Türkiye’nin “deniz hududundan” ve “üç mil”den bahsedilmekle birlikte bu hükmü Türk karasularının genişliğini genel olarak tespit eden bir hüküm saymağa imkân yoktur. Üç mile yapılan atıflar sadece bazı ada ve adacıkların ciheti aidiyetini tespit bakımındandır (GÖNLÜBOL, M., **Barış Zamanında Sahil Sularının (Karasuları ve Bitişik Bölge) Hukukî Statüsü**, Ankara 1959, s. 59-60; MERAY, S. L., **Devletler Hukukuna Giriş**, C. I, B. 3, Ankara 1968, s. 402-403.

<sup>36</sup> ODMAN, M.Tevfik, “**Türk Yunan Açmazı Ege Denizi Karasuları Genişliği Sorunu**”, Silahlı Kuvvetler Dergisi, Sayı 343 (Ocak 1995).

<sup>37</sup> Lozan Barış Antlaşması md. 6 ve 12 hükümleri karasularının genişliğini tespit amacı taşımamaktadır. Bu hükümlerin karasuları ile ilgili olduğu hakkında antlaşmanın hazırlık çalışmalarında her hangi bir kayıt da bulunmamaktadır. Bununla beraber, adalar üzerindeki hâkimiyete ilişkin olan bu hükümlerin o dönemde her iki devletin de uygulamakta olduğu üç mil karasuları genişliği nedeniyle bu mesafeyi ölçü aldıkları düşünülmektedir.

uyuşmazlığı, Yunanistan'ın Lozan dengesini bozarak karasularının genişliğini 1936'da 6 mile çıkarttıktan<sup>38</sup> sonra şimdi de 12 mile çıkartmak istemesinden kaynaklanmaktadır. 1936 yılında Yunanistan'ın tek taraflı olarak bir yasa ile karasularını 6 mile genişletmesi ile Ege'deki payı %35'e çıkmıştır. Bu oran 1947 Paris Antlaşması ile oniki Adaların da Yunanistan'a devredilmesi ile %41.5 olmuştur. Türkiye, Ege denizinde 6 mil karasuyu uygulamasına 1964 yılında başlamış ve %7.5 paya ulaşmıştır. "Ege'de Farklı Karasuyu Genişliğine Göre Karasuyu Alanlarının Dağılımı" ve Ege'de Türkiye ve Yunanistan'ın 6 ve 12 mil karasuları rejimine göre kaplama alanları krokilerde görülmektedir. Ege denizinin toplam deniz alanı 213.016 km<sup>2</sup> ve bunun içinde adaların alanı 22.894 km<sup>2</sup>'dir. 6 mil uygulamasına göre Ege'deki "Açık Deniz Alanı" 96.703 km<sup>2</sup> (%51) iken, 12 mil uygulanması durumunda bu alan 55.306 km<sup>2</sup> ye düşecektir. Yine önemli bir husus olarak; Türkiye'nin Ege Denizi'ne çıkış bağlantısı 126,5 km iken, 12 mil uygulandığında bu 11,9 km.ye inecek ve İzmir'den kalkan bir gemi/uçak Yunan kara ve hava sahasından geçmeden Akdeniz'e açılmayacaktır.

Türkiye'nin Ege'de ulaşım dışında da birkaç noktada toplanabilecek ve stratejik değer taşıyan menfaatleri bulunmaktadır. Açık denizin daralması, Türk donanmasının harekât alanını da daraltacak; benzer şekilde, askerî uçuşlar için açık olan saha önemli ölçüde sınırlanmış olacaktır. Genişleyen ve dolayısı ile kaplama alanı artan Yunan karasularına bağlı olarak üzerindeki hava sahası ve altındaki deniz yatağı ile deniz yatağı altındaki toprak kitlesi de (Cenevre KBBS md. 2, III üncü BMDHS md. 2/2) Yunan ülkesinin<sup>39</sup> bir parçasına dönüşecektir. Böylece bir taraftan karasularının genişliğini aşan Yunan hava sahası sorunu Yunanistan lehine çözülmüş olacak, diğer taraftan da Türkiye'nin Ege Denizi yer altı zenginliklerinden istifade etmesine imkân veren bölgedeki kıta sahanlığı alanlarının da hukuka aykırı

<sup>38</sup> ÖZMAN, A., "Ege Karasuları Sorunu", AÜ SBFD, C. XIII, S. 3-4, s. 176.

<sup>39</sup> Karasuları devletin ülkesinin bir parçasını oluşturmaktadır. Karasularının açık denizin bir parçası olduğunu ve kıyı devletlerinin yalnızca irtifak haklarına sahip olduğunu ileri sürenler de bulunmakla beraber (MERAY, S. L., **Devletler...**, s. 395) bugün artık karasularının kıyı devletlerinin ülkelerinin birer parçasını oluşturduğuna şüphe yoktur. Uluslararası sözleşmelerdeki hükümler de bu doğrultudadır Chicago Sivil Havacılık Sözleşmesi md. 1, 2, Cenevre Kıta Sahanlığı ve Bitişik Bölge Sözleşmesi md. 1/1, III BMDHS md. 2/1.

olarak elinden alınması söz konusu olacaktır. Türkiye'nin Ege'de ihlâl edilecek bir başka hakkı da balıkçılıktır. Ege açık denizinin önemli ölçüde Yunan karasularına dönüştürülmesi, Ege Denizi'ndeki balıkçılığı da önemli ölçüde Yunan tekeline sokacaktır.

Lozan Andlaşması'nın yapıldığı dönemde her iki ülkenin de üç mil karasuları uygulamaları nedeniyle Lozan dengesinin bir parçası olarak Ege'de bırakılan geniş açık deniz alanlarının hakkın suiistimali yoluyla Yunan karasularına dönüştürülerek daraltılması, mevcut dengeyi ciddi şekilde bozacaktır<sup>40</sup>. Türkiye'nin Ege Denizindeki *status quo*'nun bozulmasına rıza gösteremeyeceği; Yunan karasularının genişletilmesi sonucunda, hayati öneme sahip kullanımına konu olan ve Lozan dengesi ile korunmuş açık deniz alanlarında, açık deniz serbestilerinden yararlanmak yerine, karasularından zararsız ya da transit geçiş hakkı<sup>41</sup> ile yetinmek zorunda bırakılmasına tahammül edemeyeceği anlaşılmaktadır.

Kısaca, Ege Denizindeki temel sorun; Yunanistan tarafından halen Ege'de mevcut bulunan %51'lik "açık deniz" alanını "karasularını" 12 mile genişleterek veya "kıta sahanlığı" sorununu lehine çözerek kendi egemenliği altına alma isteğinden kaynaklanmaktadır ve Yunanistan bunun için uygun stratejik ortamı beklemektedir.<sup>42</sup>

Yunanistan, karasularını 6 milden 12 mile çıkarma isteğini ortaya attığında, zamanın Türk Dışişleri Bakanı İler Türkmen, bu tür bir uygulamanın devreye sokulması halinde Ege Denizi'nin Türkiye tarafından kullanımının söz konusu olamayacağı cihetle kabul edilmesinin mümkün olamayacağını söylemiştir. Aynı dönemde Türk Genelkurmay Başkanı Eşref Akıncı, 12 mil deklerasyonunun Ege'yi bir Yunan gölü haline getireceğine ve bu nedenle böyle bir deklerasyonunun "casus

<sup>40</sup> Bu durum Yunanistan'ın haklarını suiistimali anlamına gelmektedir.

<sup>41</sup> Oxman, Ege bağlamında 1982 III üncü BMDHS'yi değerlendirirken, transit geçiş hakkının 12 mil karasuları genişliğini dengelediğini belirtmektedir. Bkz. OXMAN, B. H., "**Applying the Law of the Sea in the Aegean Sea**", in Problems of Regional Seas 2001, Proceedings of the International Symposium on the Problems of Regional Seas, 12-14 May 2001, İstanbul Turkey (ed. By) Öztürk, B. and Algan, N., İstanbul 2001, s. 267.

<sup>42</sup> ODMAN, M.Tevfik, "Türk Yunan Açmazı Ege Denizi Karasuları Genişliği Sorunu", Silahlı Kuvvetler Dergisi, Sayı 343 (Ocak 1995), s.7-21.

belli” olarak kabul edilmesi gerektiğine işaret etmiştir.<sup>43</sup> Akıncı devamla, 12 mil durumunun Türkiye ile Yunanistan arasında bir savaş çıkmasının kaçınılmaz nedeni olacağını vurgulamıştır.

Türkiye’nin taraf olmadığı 1982 tarihli BMDHS’nin “Karasuları Genişliği” başlığını taşıyan üçüncü maddesinde, “Her ülke karasuları genişliğinin işbu sözleşmeye uygun olarak belirlenen esas çizgilerden başlayarak 12 deniz milini geçmeyecek bir sınıra kadar saptamak hakkına sahiptir” şeklinde ifade edilmektedir<sup>10</sup>. Yunanistan buna dayanarak 1995 yılında Meclis kararı çıkararak bu hakkını “kendi stratejisine uygun bir zamanda” kullanacağını açıklamışsa da Türkiye, Ege’deki hak ve menfaatlerinin gasp edilmesi anlamına gelen böyle bir kararı tanımayacağını ve bunu “bahse konu tarihlerde” bir “savaş nedeni” (casus belli) olarak kabul edeceğini açıklamıştır.<sup>44</sup>

**Karasuyu konusunda Yunanistan’ın görüşü;** 12 mil uluslararası hukukun genel bir kuralıdır ve uygulama da bu yöndedir. Yunanistan, iyi ilişkileri bozmamak için karasularını 6 milde tutuyorsa, bu 12 mile çıkarma hakkından vazgeçmesi anlamına gelmemektedir. Bu kural Ege’deki adalar için de geçerli bir kuraldır. Çünkü adalar Yunanistan ülkesinin bir parçasıdır. Karasuların genişliğini saptamak, kıyı devletinin egemenlik yetkisindedir. Yunan karasularının Türkiye’yi “hapsetmesi” diye bir şey yoktur, çünkü Türk gemileri her zaman “Zararsız Geçiş” yapabileceklerdir.<sup>45</sup> Karasularının 12 mil olarak belirlenmesi durumunda Ege Denizi’nin ulusal hava sahası da buna bağlı olarak genişleyeceğinden Türkiye’nin Ege üzerindeki askeri uçuşları ve tatbikatları (hava-deniz) gerçekleştiremeyecektir. Ulusal karasularının 12 mil olarak saptanmasıyla Türkiye-Ege Denizi balıkçılığında ekonomik-ticari kayıplara uğrayacaktır.<sup>46</sup>

<sup>43</sup> MUTLU, Mustafa, “**Turkish and Greek Reactions and its Affects on the Southern Flank of NATO**”, Power and Conflict, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T-18833, May 15, 1992, s.40

<sup>44</sup> “Karasuları Sorunu”, <http://www.turkcebilgi.com/Ege%20Sorunlar%C4%B1>, 16 Ocak 2006

<sup>45</sup> MUTLU, Mustafa, **Power and Conflict, Turkish and Greek Relations and it’s affects on the southern flank of NATO**, Yayınlanmamış Tez Çalışması, T-8833, May 15, 1992, s.40

<sup>46</sup> AKSU, Fuat, **Türk-Yunan İlişkileri**, Doktora Tezi, İstanbul, 1992, s.64

Türkiye Ege'nin kaynaklarından "hakça" pay istemektedir ama bu argüman asıl Yunanistan tarafından ileri sürülmelidir. Çünkü Yunan nüfusunun beşte dördü Ege kıyı ve adalarında veya buralara yakın bölgede oturmaktadır<sup>47</sup>.

Karasuyu konusunda Türkiye'nin görüşü; Karasuyu genişliği konusunda genel ve tekdüze kural yoktur ve olmaması gerekir. 1982 Sözleşmesi her ne kadar azami olarak 12 mili kabul etmişse de, Türkiye bu sözleşmeye taraf değildir. Bu yönde bir kural bir gün örf ve adet kuralı niteliği kazansa bile, Türkiye buna sürekli karşı çıktığı için bu durumun Türkiye için uygulanır niteliği yoktur. Bu konuda denizlerin coğrafi özellikleri göz önünde tutulmalıdır. Ege Denizi, "yarı kapalı" bir denizdir. Yunan adaları ile doludur. Zaten 6 mil uygulamasına geçildiğinden bu yana Türk karasularına uluslararası sulardan giriş ve oradan çıkış sadece 3 noktayla (Çanakkale, İzmir, Güllük) sınırlı kalmıştır. Bir devlet karasularını saptarken, başkasının açık denizle bağlantısını engellemeyecek biçimde davranmalıdır. 12 mil uygulamasında Türkiye'nin Ege'de açık denizle hiçbir bağlantısı kalmamaktadır. Böyle bir olasılık savaş nedeni sayılacaktır.<sup>48</sup>

Ege'de karasuları saptanırken hakkaniyet ilkelerinden yola çıkılmalıdır. 12 mile geçildiği takdirde Türkiye'nin hak iddia ettiği kıt'a sahanlığı, Ege'nin toplam deniz yatağı alanına oranla otomatik olarak %16,3 oranından, %9,27 oranına inecektir. Kıta sahanlığı haklarının, karasuları gibi bir başka hukuksal kavrama ilişkin yeni gelişmelere dayanarak ortadan kalkması hukuksal bir çelişkidir. Karasuyu genişliği saptama konusunda kıyı devletinin yetkili olduğu görüşü, ancak buna başka devletlerin itiraz etmemesi durumunda geçerlidir. Uluslararası Adalet Divanı 1951'deki İngiltere-Norveç balıkçılık davasında ve 1974 İngiltere-İzlanda balıkçılık davasında bu görüşü benimsemiştir<sup>49</sup>.

BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) hükümleri çerçevesinde meskun ve gayri meskun ada, adacık ve kayalıkların karasularının bulunması, Ege'de 150'den fazla adanın "ihtilafli ada" statüsünde bulunması ve Yunanistan'ın bunları işgal etme girişimleri, meskun ve kendine özgü ekonomik yaşamı olan adaların ayrıca kıta

<sup>47</sup> ORAN, Baskın, **Yunanistan'ın Lozan İhlalleri**, Ankara Üniversitesi Basımevi, 1999, s. 81-82

<sup>48</sup> <http://bucatarih.sitemynet.com/seminer/yunan/icerik/sorun.html> 16 Ocak 2006

<sup>49</sup> ORAN, s. 81-82



sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgelerinin olması nedeniyle mevcut uyumsuzluk daha da hayatiyet arz etmektedir.<sup>50</sup>

### 3.2. Türkiye ve Yunanistan'ın Karasularına İlişkin İç Hukuk düzenlemeleri:

#### 3.2.1. Yunanistan İç Hukuk Düzenlemeleri:

Yunan karasularının genişliğine ilişkin özel bir ulusal yasama tasarrufu olmadığı için, 1165/1918 sayılı Gümrük Yasası md. 85/1 ile “beş km’ye kadar bir gümrük denetleme şeridi ve üç km’ye kadar polisiye gümrük tedbirlerinin alındığı bir şerit tespit edilmiştir<sup>51</sup>. Bazı Yunanlı yazarlar, yasada bitişik bölge sözünün geçmediğini belirtmelerine rağmen, ilgili hükmü anlatırken üç millik gümrük bitişik bölgesi tesis ettiğini ifade etmişlerdir. Yunanistan tarafından bu konuda atılan adımlar özetle şöyledir. 5017/1931 Sayılı Sivil Havacılık Yasası<sup>52</sup> çıkarılmıştır. Bu Yasanın 2 nci maddesinde devletin “karasularında ve üzerindeki hava sahasında” tam ve mutlak egemenlik uygulayacağı belirtilmektedir. Bunu, 5017/1931 sayılı Yasada işaret edilen karasularının genişliğinin hava polisliği maksadıyla 10 mil olduğunu belirleyen, “Havacılık ve Kontrolü Maksadı ile Karasularının Genişliğinin Saptanması” hakkında 6/18 Eylül 1931 tarihli Kraliyet Kararnamesi<sup>53</sup> izlemiştir.

<sup>50</sup> AKLAR, “Türkiye'nin Milli Menfaatleri...”,

<sup>51</sup>1165/1918 sayılı Yasa Bitişik Bölge terimini kullanmamaktadır. 85(1). Maddesinde Gümrük Otoritelerinin evraklarını tetkik etmek amacıyla sahilden itibaren üç mil içinde seyreden gemileri ziyaret etme hakkı olduğunu öngörmektedir.

<sup>52</sup> Efimeris tis Kiverniseos,(Yunan Resmî Gazetesi) part I, No. 158, of 13 June 1931; Act no.5017of 3/13 June 1931 to Regulate Civil Aviation, U.N. Legislative Series, ST/LEG.SER.B/6, 1956, p. 18.

<sup>53</sup> Decree of 6/18 September 1931 to Define The Extent of the Territorial Waters for the Purposes of Aviation and the Control Thereof Efimeris tis Kiverniseos, 18/9/1931, No. 325, p. 2589; U.N. Legislative Series, ST/LEG.SER.B/6, 1956, p. 18. τ

1931–1936 Yılları arasındaki değişik düzenlemeler, üç mil karasularına işaret etmiştir. Yunanistan'ın bu dönemde, 1934 tarihli ve 6114 sayılı bir yasası vardır. Ancak her iki ülkenin de 3 millik karasuları genişliğini, Yunanistan'ın 1936 yılına, Türkiye'nin 1964 yılına kadar benimsediklerini ve uyguladıklarını görmekteyiz.<sup>54</sup> “Yunan Karasularının Genişliğinin Saptanması” hakkında 230/1936 sayılı Yasa, “karasularının genişliğinin’ ... sahilden itibaren 6 deniz mili tespit edildiğini” hüküm altına almıştır.

Son olarak, 187/1973 sayılı “Deniz Kamu Hukuku Yasası”, “Karasularının genişliği 6 mil olan deniz alanını kapsadığını, Bakanlar Kurulunun önerisi üzerine yasa hükmünde kararname ile bunun farklı tespit edilebileceğini öngörmüştür. Bu güne kadar böyle bir Kararname yayınlanmış değildir<sup>55</sup>.

Karasularıyla ilgili son Yunan yasası, 1982 III üncü Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni onaylayan 2321/1995 sayılı Yasadır. Bu Yasada md. 2'de;

*“Yunanistan, onaylanan Sözleşme md. 3 uygulamasında karasularını her zaman 12 deniz miline çıkarmak hususunda vazgeçilmez, elinden alınamaz haklara sahiptir. Ulusal hukuk düzeninde bu hükmün uygulanması ve karasularına işaret eden diğer hükümlerin uygulanması ve yürütülmesi, Bakanlar Kurulunun teklifi üzerine yayımlanan yasa hükmünde kararname ile düzenlenir”.* hükmüne yer vermiştir.

Bu yasayla ilgili olarak bazı önemli konulara dikkat çekilmiştir. Yukarıdaki maddenin iki ayrı hüküm içerdiği, birincisi 12 mil kuralına işaret ederken ikincisinin, diğerleri yanında *inter alia* nihaî olarak Yunan karasularının 12 mile çıkarılmasıyla ilgili olarak idarî işlemlerin yapılabilmesi için teşriî yetkilendirmeye işaret ettiği açıklanmıştır. Yunanistan'ın Uluslararası Hukuk tarafından tanınan karasularını en çok 12 mile kadar genişletme hakkının yasa ile teyidinin, esas olarak siyasî düşüncelere yönelik olduğu; 12 mil karasuları uluslararası hakkının Uluslararası Hukukta teessüs ettiği, bunun herhangi bir zamanda uygulanmasının, uluslararası

<sup>54</sup> CİN, Turgay, **Türkiye ve Yunanistan Bakımından Ege'deki Karasuları Genişliği Sorunu**, Dokuz Eylül Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, 1996, İzmir, s.50

<sup>55</sup> Yunanistan'ın 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesini onaylamadığına dikkat edilmelidir.

hukuk açısından, ilgili devletin önceden herhangi bir (teşriî ya da herhangi başka bir) onayını gerektirmediği; bununla beraber, bu teşriî bildirinin, bölgede mevcut gerilim nedeniyle Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkarmasının zaman alabileceği gerçeği karşısında hukuken yararlı olabileceği; Yunanistan'ın birden çok uluslararası zeminde ve çok kereler karasularını genişletme hakkını muhafaza ettiği<sup>56</sup>; bu hakkın şu anda kullanılmaması gerçeğinin, Türk tehdidine bir taviz olarak vazgeçme kabul edilemeyeceği bildirilmiştir.<sup>57</sup> Yunan Meclisinin, karasularını 12 mile kadar genişletmeye yetki verdiği; bunun, idarenin karasularını bu mesafeden daha az bir genişliğe çıkarmasına imkân vermek anlamına da geldiği açıklanmıştır. Bir başka bakış açısından, yasama organının Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkarma hakkını, uluslararası hakkının yegâne temeli olarak münhasıran Deniz Hukuku Sözleşmesi md. 3'e işaret ederek onaylamasının, karasuları için en çok genişliğin bu gün genel olarak kabul edilmiş bir örf ve âdet hukuku olarak değerlendirilmesini dikkate almadığı; bu kuralın, Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni imzalamamış birkaç devleti de bağladığı iddia edilmiştir.

### 3.2.2. Türkiye'nin İç Hukuk Düzenlemeleri:

Türkiye, 1964 yılına kadar karasularının genişliğini genel olarak tespit eden herhangi bir ulusal hukuk normu bulunmamasına karşılık 3 mil karasuları genişliğini kabul etmiş ve uygulamıştır. Bununla beraber, sahil suları üzerinde Türkiye'nin çeşitli konular bakımından yetkilerini gösteren metinler vardı.

<sup>56</sup> Yunanistan 21 Temmuz 1995'de Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni onayladığında Sözleşme md. 308(2)'ye uygun olarak bir bildiri verdiği; bu bildirinin birinci paragrafında, Yunanistan tarafından Sözleşme'den doğan haklarının uygulanmasının zamanının ve şeklinin ulusal stratejisine ait bir konu olduğunun teyit edildiği; haklarının herhangi birinin uygulamasının zamanının seçilmesinin Yunanistan'ın bu haklarından vazgeçmesi anlamına gelemeyeceğinin de teyit edildiği; bu bildirinin birinci maddesinin Yunanistan'ın karasularını genişletme hakkını muhafaza etmeyi amaçladığı belirtilmiştir.

<sup>57</sup> GÖNLÜBOL, Mehmet, Uluslararası Politika İlkeler-Kavramlar-Kurumlar, Ankara, Atilla Kitabevi, 1993.

### 3.2.1.2. Osmanlı Dönemi:

26 Kânunusani 1297 tarihli Zabıta-ı Saydiye Nizamnamesinin 20 Kânunuevvel 1318 (1902) de değiştirilmiş 29 uncu maddesinde;

*“Boğaziçi dahil olmak üzere Marmara Denizi'nin Bahr-i Sefit Boğazı haricine kadar gerek sahillerinde ve gerek körfez ve limanları dahilinde balık saydı kati'yen memnudur ve bu memnuiyet Boğazlar haricindeki serbest denizlerde sevhil-i Osmaniyenin üç mil açığına kadar cari olduğu gibi makinalı kayıklar ile ve iskafander denilen alet vasıtası ile dahi sünger saydı memnudur ...”*

hükmüne yer verilmiştir. Bu hükmün uygulama sahası 3 mile inhisar ettirilir bu sınır dışında avlanma serbest bırakılarak, karasuları genişliğinin 3 mil kabul edildiği düşünülebilir. Bununla beraber, düzenlemenin yalnız bir konu üzerine yapılmış olduğu da unutulmamalıdır<sup>58</sup>.

Osmanlı Hariciye Nezaretinin 1 Ekim 1914 tarih ve 54917/99 sayı ile bütün yabancı elçiliklere sirküler şeklinde gönderilmiş notasında;

*“28 Eylül 1914 tarih ve 54676/98 sayılı sirküler şeklindeki şifahî notasına atıfta bulunarak, Harbiye Nezareti ... Elçiliğine, Osmanlı karasuları genişliğinin, askerî bakımdan, Karadeniz, Adalar Denizi, Akdeniz, Kızıl Deniz, Umman Denizi ve Basra Körfezine raci olmak üzere, sahilden itibaren altı mil uzaklıkta sahile paralel olarak çizilmiş farazi bir hatla tespit edilmiş olduğu”<sup>59</sup>*

bildirilmektedir. Notada atıfta bulunulan 28 Eylül 1914 tarih ve 54676/98 sayılı nota Türk karasularında bulunacak muharip devletlere ait harp gemilerinin tâbi olacakları nizamlar hakkındadır ve bu düzenlemenin muhasemat süresince derpiş edildiği açıklanmaktadır. Bu notalarla Türk karasuları, yalnızca askerî bakımdan ve muhasematın süresi boyunca 6 mile çıkarılmıştır. Türkiye'nin I nci Dünya Savaşından sonra 1964 yılında 476 sayılı yasa kabul edilene kadar karasularını

<sup>58</sup> MERAY, S. L., Devletler..., (op. cit.) C. I, s. 403.

<sup>59</sup> 1 Ekim 1914 tarih ve 54917/99 sayılı nota ile 28 Eylül 1914 tarih ve 54676/98 sayılı Notaların metinleri GÖNLÜBOL, M., Barış..., a.g.e., s. 61'den aktarılmıştır.

uygulamada 6 mile çıkarmış olduğu hususunda herhangi bir kayıt bulunmamaktadır.<sup>60</sup>

### 3.2.2.2. Cumhuriyet dönemi

1964 yılında çıkartılan “476 sayılı Karasuları Yasası”<sup>61</sup> ile Türk karasularının genişliği 6 deniz miline çıkartılmıştır (md. 1/1). Bununla beraber Türkiye, daha geniş karasuları kabul eden ve uygulayan devletlere karşı, karşılıklılık esasında daha geniş karasuları kabul etme ve uygulama hakkını muhafaza etmiştir (md. 2). Türkiye, bu Yasaya dayanarak 1964’den itibaren Ege’de coğrafî açıdan mümkün olan yerlerde 6 mil genişliğinde karasuları uygulamasını yürürlüğe koymuştur. 476 sayılı Yasa md. 3’de andlaşmalarla sınırlandırılması gerçekleştirilemeyen karşılıklı kıyılarda, deniz alanının iki devletin karasuları genişliği toplamından az olması durumunda eşit uzaklık çizgisinin karasuları sınırını oluşturacağı öngörülmüştür.

Türkiye, daha sonra, 476 Sayılı Karasuları Yasasını yürürlükten kaldırarak yerine, “20 Mayıs 1982 tarih ve 2674 Sayılı Karasuları Yasası”<sup>62</sup> kabul etmiştir. Bu Yasa ile Türkiye Cumhuriyeti’nin karasularının genişliği 6 mil ilân edilmiştir (md. 1/1). Ayrıca, Hükûmete hakkaniyet ilkesine ters düşmeyen ve tüm koşulların haklı kıldığı belirli denizlerde daha geniş karasuları ilân etme yetkisi verilmiştir (md. 1/3). Türk Hükûmeti, Yasanın verdiği bu yetkiye dayanarak 29 Mayıs 1982 tarihli Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile<sup>63</sup> daha önceki uygulamanın sürdürülmesine karar vermiştir. 2674 sayılı Yasa md. 2’de sınırlandırmada andlaşmanın esas olduğu; andlaşmanın yapılmasında da, bölgenin bütün özelliklerinin göz önünde tutularak hakkaniyet ilkesinin uygulanacağı öngörülmüştür.

Türkiye, Yunanistan’ın Lozan dengesini bozarak karasularının genişliğini 1936 yılında 6 mile çıkartmasına, bir taraftan bu dönemde Türkiye ile Yunanistan arasında

<sup>60</sup> GÖNLÜBOL, A.g.e. s.61

<sup>61</sup> Resmi Gazete, S. 11711, 24 Mayıs 1964.

<sup>62</sup> Resmi Gazete, S. 17708, 29 Mayıs 1982.

<sup>63</sup> Resmi Gazete, S. 17708, 29 Mayıs 1982.

Atatürk ve Veinzelos'un şahıslarında beliren dostane ilişkileri gözönünde bulundurarak<sup>64</sup>, diğer taraftan da Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar Komisyonunun kaldırılması ve Boğazlar Bölgesinin askerîleştirilmesinden kaynaklanan memnuniyet havasının etkisi ile<sup>65</sup> itiraz etmemiştir. Buna karşılık Yunanistan, 476 Sayılı Türk Karasuları Yasasının çıkartılmasını takiben buna itiraz etmiştir. 8 Haziran 1995'de Türkiye Büyük Millet Meclisi, karasularının genişliği ile ilgili olarak Yunanistan tarafından III üncü Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin uygulanmasının, Türkiye ile savaş haline sebebiyet vereceğine dikkat çeken bir karar kabul etmiştir. Karar, Türk idaresine, eğer Yunanistan karasularının 12 mile çıkartırsa kendi ihtiyarıyla hareket etme (savaş ilân etme) yetkisi vermiştir.

### **3.3. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde Karasuları Konusunun Düzenlenişi:**

Ege Denizi, Akdeniz'in büyükçe bir körfezi konumunda olan yarı kapalı<sup>66</sup> bir denizdir (semi-enclosed sea). Ege Denizi'nin yarı kapalı bir deniz olması, bu Denizle ilgili sorunları yakından ilgilendirir. Türkiye; Ege Denizi'nin yarı kapalı deniz olduğunu ilk defa Yunanistan'a verdiği 27 Şubat 1974 Notası<sup>67</sup> ile belirtmiş ve bu konudaki tezlerini bugüne kadar sürdürme gelmiştir.

<sup>64</sup> ÖZMAN, A., "Ege Karasuları...", a.g.e., s. 176-177.

<sup>65</sup> PAZARCI, Hüseyin, **Doğu Ege Adalarının Askerden Arındırılmış Statüsü**, B. 2, Ankara 1992, s. 17.

<sup>66</sup> PAZARCI, H., "**Ege'deki Deniz Sorunlarında Türk ve Yunan Görüşleri: Hukukî açıdan**", Ege'de Deniz Sorunları Semineri, Ankara 1986, s. 88; PAZARCI, H., **Uluslararası Hukuk Dersleri**, K. II, B. 6, Ankara 1999, s. 314; ERDEM, D., **Egemenliği Tartışmalı Adalar: Karşılaştırmalı bir Çalışma** (Kardak Kayalıkları ve Spratly ve Senkaku/Diaouyu Adaları Örnekleri), Ankara 1999, s. 53 dipnot 118.

<sup>67</sup> Nota metni için bkz. ICJ, **Aegean Sea Continental Shelf Case, Pleadings 1978, s. 23-25. 27 Şubat 1974 tarihli Türk notası**, Ambassade de Turque, N° 183/39, bkz. ICJ, Pleadings, Oral Arguments, Documents Aegean Sea Continental Shelf Case (Greece v. Turkey), s. 23.

Uluslararası uygulamada ve öğretide daha önce de karşılaşılan yarı kapalı deniz kavramı, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi md. 122 ve 123'de iki ayrı hükümlerle düzenlenmiştir. Türkiye bu Sözleşme'ye taraf olmamakla beraber görüşmelere katılmış ve yarı kapalı denizlerle ilgili hususlarda önemli katkılarda bulunmuştur. Söz konusu 122 ve 123'ü maddelerin Sözleşme metnine Türkiye'nin katkıları sonucu girdiğini söylemek mümkündür.

Kapalı ve yarı kapalı denizlerle ilgili hukukî durumun belirginleştirilmesi ihtiyacı Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı öncesinde yapılan toplantılarda gündeme gelmiş, Türkiye ve Uruguay Deniz Yatağı Komitesi'ne öneriler sunmuşlardır. Türk heyeti tarafından karasularının genişliği kapsamında yapılan ilk öneriye göre;

*“her ne kadar her devletin kendi karasularının genişliğini saptama hakkı mevcut ise de, kapalı ve yarı kapalı denizler gibi özellikleri olan denizlerde devletlerden birinin karasularının genişliğini tespiti aynı bölgedeki diğer bir devletin hak ve menfaatlerini zedeleyecek nitelikte ise, karasularının genişliği bölge devletlerinin aralarında yapacakları anlaşma ile tespit edilmelidir”.*

Deniz Yatağı Komitesinde Konferans gündemine alınan bu konu, Konferans süresince çeşitli devletlerin ve bu arada Türkiye'nin de önerdiği taslaklar<sup>68</sup> çerçevesinde tartışılmıştır. Bu öneriler değerlendirildiğinde, Türkiye'nin bütün kapalı ve yarı kapalı denizlerde özel bir rejim uygulamasını amaçlamadığı görülür. **Türkiye için önemli olan husus, yarı kapalı denizlerin özel nitelikleri dolayısıyla, genel kuralların adaletsiz sonuç verdiği durumların göz önüne alınmasıdır**<sup>69</sup>. Türkiye, bu durumlarda karasularının genişliğinin o bölgedeki devletler tarafından birlikte kararlaştırılmasını istemişti. Kapalı ve yarı kapalı denizlerle ilgili düzenlemeler, Sözleşme metnine tam anlamıyla Türkiye'nin istediği biçimde girmemiştir. Bununla beraber, bu kavrama Sözleşme'de özel bir bölümde yer verilmiş olması ve

<sup>68</sup> Türkiye'nin önerdiği madde taslakları için bkz. The Third United Nations Conference on the Law of the Sea (UNCLOS) Off. Rec., vol. III, s. 188, Doc.A/CONF.62/C.2/L.8. The Third UNCLOS Off. Rec., vol. III, s. 230, Doc.A/CONF.62/C.2/L.56. The Third UNCLOS Off. Rec., vol. III, s. 230, Doc.A/CONF.62/C.2/L.55. The Third UNCLOS Off. Rec., vol. V, s. 202, Doc.A/CONF.62/C.2/L.90.

<sup>69</sup> Güneş, Ş., a.g.e., s. 75.

hükümlerinin bu içeriği ile dahi Ege'nin yarı kapalı deniz statüsüne giriyor olması, Türkiye açısından önemli hukukî bir dayanak noktası oluşturur.<sup>70</sup>

Md. 122'de yapılan tanıma göre yarı kapalı deniz;

*“İki veya daha çok devlet tarafından çevrili ve diğer bir denize veya okyanusa dar bir geçitle bağlı bulunan veyahut da bütünüyle veya büyük bir bölümü ile, iki veya daha çok devletin karasularından ve münhasır ekonomik bölgelerinden oluşan bir körfez, bir deniz havzası veya bir denizdir”.*

Kapalı ve yarı kapalı denizleri birlikte ele alan bu hükümdeki tanımın dayandığı ölçütler coğrafî ve hukukî nitelik taşıyan iki ayrı grupta toplanabilir. Tanımda, bir taraftan iki ya da daha fazla devlet tarafından çevrili körfez, deniz havzası veya denizin, diğer bir denize veya okyanusa dar bir geçitle bağlı bulunması gibi coğrafî ölçütlere; diğer taraftan da, kapalı ve yarı kapalı denizlerin iki ya da daha fazla devletin karasuları ve münhasır ekonomik bölgelerinden oluşacağını belirten hukukî ölçütlere yer verilmiştir<sup>71</sup>. Ege Denizi, Yunanistan ve Türkiye ile çevrili olduğu için, coğrafî ölçütler içinde yer alan “iki veya daha çok devlet tarafından çevrili olma” koşulunu sağlamaktadır. Hukukî ölçüte dayanarak diğer bir denize olan geçit sayısı ne olursa olsun, küçük bir yüz ölçümüne sahip olan denizler de yarı kapalı deniz olarak kabul edilebileceklerdir<sup>72</sup>. Ege'yi diğer denizlere bağlayan birden çok geçit olmasına rağmen, büyük bir bölümü ile Türkiye ve Yunanistan'ın karasularından oluştuğu ve her iki devletin 200 millik münhasır ekonomik bölge ilân etmeleri durumunda bütünüyle bu bölge içinde yer alacağı için diğer zorunlu ölçüt olan “bütünüyle veya büyük bölümü ile iki veya daha çok devletin karasularından ve münhasır ekonomik bölgelerinden oluşma” ölçütünü de karşılamaktadır.

<sup>70</sup> TAŞKIRAN, Cemalettin, “**Türkiye ve Oniki Ada**”, Silahlı Kuvvetler Dergisi, Sayı 345 (Temmuz 1995), s.21–27.

<sup>71</sup> A.g.e., s.75

<sup>72</sup> A.g.e., s. 76.



Yunanistan da, Ege'nin yarı kapalı bir deniz olduğunu kabul etmektedir<sup>73</sup>. Bununla beraber, her iki devletin bu özelliğe bağladığı sonuçlar arasında önemli farklılıklar vardır. BMDHS'nin yarı kapalı denizlere bağladığı sonuçlar esas olarak md. 123'de düzenlenmiştir<sup>74</sup>. Buna göre;

*“Kapalı veya yarı kapalı bir denize kıyısı olan devletler, bu Sözleşme'den doğan haklarını kullanırken ve görevlerini yerine getirirken birbirleri ile işbirliği etmelidir. Bu amaçla, doğrudan doğruya veya uygun bir bölge teşkilatı aracılığı ile:*

*a. Denizin canlı kaynaklarını idaresi, muhafazası, araştırılması ve işletilmesininin eşgüdümünü yapmak;*

*b. Deniz çevresinin korunması ve muhafazası konusundaki hak ve görevlerinin yerine getirilmesinin eşgüdümünü yapmak;*

*c. Bilimsel çalışma politikalarının eşgüdümünü yapmak ve uygun olduğu yerlerde bölgede müşterek ilmî araştırmaları deruhte etmek;*

*d. Bu maddenin hükümlerini daha da geliştirmek için yerine göre ilgili devletlerle veya milletlerarası örgütlerle işbirliği yapmak için onları davet etmek hususunda çaba sarf edeceklerdir.”*

Ayrıca, Uluslararası Adalet Divanı (UAD) da Libya-Malta Kıt'a Sahanlığı Davasına ilişkin 3 Haziran 1985 tarihli kararında, kapalı ve yarı kapalı denizlerde, komşu devletler arasında deniz alanlarının sınırlandırılmasının bölgenin bu

<sup>73</sup> KALPAKÇIOĞLU, Özdemir, **Yunandan Dost Olmaz**, İstanbul 1994, s. 76; KATSOUFROS, T., **“Ege Deniziyle ilgili Türk Yunan Uyuşmazlıkları”**, Vaner S. (yayına hazırlayan), Türk Yunan Uyuşmazlığı, Ankara 1990, s. 82.

<sup>74</sup> Ayrıca, BMDHS md. 70, Kapalı ve yarı kapalı denizlere kıyısı olan devletleri, “coğrafi açıdan elverişsiz devlet” olarak değerlendirmekte ve bu tür devletlerin komşu devletlerin münhasır ekonomik bölgelerinde bir takım koşullarla avlanabileceğini öngörmüştür. Bu hükümden ileride kapalı ve yarı kapalı denizlerin dünya denizleri içinde özel durum oluşturduklarının ve bu denizlere kıyıdaş devletlerin bu konularının onların aleyhine bir özellik olduğunun hukuksal kanıtı olarak yararlanılmıştır.

durumuyla yakından ilişkili olduğunu bildirmiştir<sup>75</sup>. Yunanistan, bu son hususu dikkate almadan, yarı kapalı denizlere bağlanan sonuçları komşu devletler arasında çevresel işbirliği, bilimsel araştırma ve canlı kaynakların işletilmesi konusu ile sınırlı tutmakta<sup>76</sup> ve bu durumun, örneğin, karasularının sınırlandırmasına etki etmeyeceğini iddia etmektedir. Buna karşılık Türkiye, **karasuları** ve **kıt'a** sahanlığı gibi deniz yetki alanlarının sınırlandırmasında da Ege'nin yarı-kapalı bir deniz olduğunu ve buna bağlanan sonuçları dikkate almak gerektiğini ileri sürmektedir<sup>77</sup>

Md. 123/1.c. hükmünde öngörüldüğü gibi, *kapalı veya yarı kapalı bir denize kıyısı olan devletlerin, bu Sözleşme'den doğan haklarını kullanırken ve görevlerini yerine getirirken birbirleri ile işbirliği yapmaları* ilkedir. Md. 123 hükmünün geri kalan kısmında sıralanan işbirliği konuları, sınırlayıcı olarak değil, örnek olarak sayılmıştır<sup>78</sup>.

Hükmün ifade tarzı, işbirliği yapıp yapmama konusunda devletlere bir takdir hakkı tanımamıştır<sup>79</sup>. "Gayri Resmî Tek Görüşme Metni"nde, kapalı ve yarı kapalı denizlerle ilgili olarak yer alan işbirliği yükümlülüğüne ilişkin ifade yumuşatılmış olsa da, bu yükümlülük sürmektedir<sup>80</sup>.

3 Millik karasuları uygulaması 1950'lerden itibaren ortadan kalkarken, devletler, 6 milden 12 mile kadar uzanan yeni bir uygulamaya geçmeye başlamışlardır. Karasularının genişliği meselesi BM dönemindeki kodifikasyon

<sup>75</sup> PAZARCI, H., Uluslararası Hukuk ..., a.g.e., K. II, s. 314; GÜNEŞ, Ş., "12 Mil Sorunu ve Ege'nin Yarı Kapalı Statüsü", Dış Politika, C. IV, S.1 Nisan 1995, s. 81.

<sup>76</sup> ARVANITOPOULOS, Constantine ve SYRIGOS, Angelos, **The International Legal Status of the Aegean**, Athens 1998, s. 21, 29.

<sup>77</sup> PAZARCI, H., "... Türk ve Yunan Görüşleri...", a.g.e., s. 88; GÜNDÜZ, A., "Discord between Greece and Turkey over the Extent of Their Continental Shelves in the Aegean", Etudes Helleniques/Hellenic Studies, vol. 4, No. 2 Automne/Autumn 1996, s. 107.

<sup>78</sup> TEKİL, Fehiman, **Deniz Hukuku**, İstanbul, 1988, s. 260; GÜNEŞ, Ş., a.g.e., s. 76.

<sup>79</sup> SYMONIDES, J., "The Legal Status of the Enclosed and Semi-Enclosed seas", German Yearbook of International Law, V. 27, 1984, s. 323; GÜNEŞ, Ş., (op. cit) s. 76.

<sup>80</sup> PINTO, M. C. W., "The Duty of Co-operation and the U.N.C.L.O.S", Realism in Law Making, s. 136; Güneş, Ş., (op. cit) s. 76.

çalışmalarında ele alınmış, fakat BM III üncü Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne kadar bir düzenlemeye konu olmamıştır. BM Uluslararası Hukuk Komisyonu, deniz hukukunun kodifikasyonu ve tedricî gelişmesi üzerine çalışmalarına 1949'da başlamış; Genel Kurulun tavsiyesi üzerine karasuları hukukunu da gündemine alarak 1951'den itibaren üzerinde çalışmaya başlamıştır. Komisyon, 1955'de 7 inci toplantısında 3 üncü maddesinde karasularının genişliğini de hüküm altına alan bir tasarı hazırlamıştır. Türkiye tasarı hakkındaki mütalâasında, "Türk makamlarına göre 12 mil esasının uygulamada uluslararası hukukun bir kaidesi sayılacak kadar kabul gördüğünü"<sup>81</sup> bildirmiştir. Bugün Yunanistan tarafından bu mütalâaya dayanılarak Türkiye'nin 12 mil karasuları genişliğini öngören bir örf ve âdet hukuku kuralının varlığını kabul ettiği ileri sürülmektedir<sup>82</sup>.

Bilindiği gibi, 1958 Konferansında karasularının genişliği konusunda bir uzlaşmaya varılamamıştır. 1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde de bu konuda herhangi bir hüküm bulunmamaktadır<sup>83</sup>. Daha sonra düzenlenen 1960 II nci Deniz Hukuku Konferansı da, karasularının genişliği hususunda bir uzlaşmaya varılamadığı için başarısız olmuştur. Bizzat bu durumun kendisi, karasularının genişliği konusunda bir örf ve âdet hukuku kuralının olmadığını göstermektedir. Türkiye'nin olmayan bir örf ve âdet hukuku kuralını kabul etmesi ya da tanıması söz konusu olamazdı. Nitekim Cenevre Konferansında Türk temsilcileri, "genel bir anlaşmaya varıldığı takdirde Türkiye'nin de 3 mil genişliği kabule hazır olduğunu" belirtmiş; Türkiye'nin Karadeniz komşularının 12 mil, Akdeniz komşularının ise 6 mil esasını kabul etmiş olduklarını, bu sebepten Konferansta genel bir anlaşmaya varılamadığı takdirde, Türkiye'nin Uluslararası Hukukunun tanıdığı karşılıklılık ilkesine müracaata hakkı bulunduğunu bildirmişlerdir. Eğer Uluslararası Hukuk, kıyı

<sup>81</sup> Uluslararası Hukuk komisyonunun 1955'de hazırladığı tasarı hakkında Türkiye'nin mütalâasının metni için bkz. Yearbook of the International Law Commission, 1956 C. II ss. 73-76

<sup>82</sup> KATSOUFROS, T., "Ege Deniziyle .....", s. 82.

<sup>83</sup> Bununla beraber, Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi md. 24/2'de "Bitişik Bölge, karasuları genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hattan itibaren 12 mili geçemez" kuralına yer verilmiştir. Burada Sözleşme'nin, karasuları ve bitişik bölge genişlikleri toplamını göstermiş olduğu dikkate alınır, karasuları genişliğinin 12 milin altında ya da en çok 12 mil olabileceği sonucu doğduğu belirtilmiştir bkz GÖNLÜBOL, M., Barış... (op. cit.) s. 78; Cin, T., (op. cit) s. 36.

devletin karasularını 12 mile kadar çıkartmak hakkını tanısaydı ya da Türkiye böyle olduğu hususunda tereddüt içersinde olmasaydı, Türkiye'nin karşılıklılık ilkesine göre değil, Uluslararası Hukukun tanıdığı bu yetkiye dayanarak karasularını 12 millik bir çerçeve içinde serbestçe belirleme hakkına sahip olduğunu bildirmesi gerekirdi.

Birleşmiş Milletler III üncü Deniz Hukuku Konferansında karasuları genişliğinin üst sınırı konusunda, başından beri, 12 milin kabulü hususunda güçlü bir eğilim ortaya çıkmıştır. Karakas'ta 109 devlet, 12 mil karasuları genişliğine taraftar olduklarını gösteren tasarılar sunmuş, açıklamalar yapmışlardır<sup>84</sup>. Konferansın neticesinde imzalanan III üncü BMDHS'de de, bu doğrultuda bir hükme yer verilmiştir. Md. 3'e göre;

*“Her devlet karasularının genişliğini, işbu sözleşmeye uygun olarak belirlenen esas çizgilerden başlayarak 12 deniz milini geçmeyecek bir sınıra kadar saptamak hakkına sahiptir”*

Türkiye, III üncü Deniz Hukuku Konferansına katılmış ve katkılarda bulunmuş olmakla beraber, Sözleşme'ye taraf olmamıştır. Bu nedenle, Sözleşme'nin Türkiye'yi bağlamadığına şüphe yoktur. Yunanistan ise Sözleşmeyi imzalamış ve onaylayarak taraf olmuştur. Bu durumda, Sözleşme'nin Türk-Yunan uyuşmazlıkları ile ilgili hükümlerinin ne anlama geldiği bir yana, bu nitelikleri ile uyuşmazlığa uygulanabilmeleri mümkün değildir. Türkiye Sözleşme'de yer alan hükümlerden sadece, örf ve âdet hukuku kuralına dönüşmüş ve kendisinin sürekli itiraz eden devlet olmadığı hükümlerle bağlıdır.<sup>85</sup>

Yunanistan'a göre, BM Deniz Hukuku Sözleşmesi md. 3, karasularının genişliğinin 12 mil olduğunu öngören örf ve âdet hukuku kuralını<sup>86</sup> Sözleşme'ye aktardığı için, Türkiye'yi de bağlar. 12 Mil karasuları genişliği evrenseldir; bu genel kuralın uygulanması, denizin kapalı ya da yarı kapalı niteliğine bağlı değildir. Ege

<sup>84</sup> KUTLUK, Deniz, **Deniz Hukukunda Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Hakları**, Ankara 1987, s. 20.

<sup>85</sup> ÖZMAN, A., “Ege Karasuları...”, s. 179; ÖZMAN, A., “**Deniz Hukukunda Yeni Gelişmeler**”, Ege Deniz Sorunları Semineri, Ankara 1986, s. 18, 45; YOLGA, N., “**Ege'deki Başlıca Deniz Sorunları**”, Ege Deniz Sorunları Semineri, Ankara 1986, s. 38, 39; ODMAN, Tefik, **Karasularının Genişliği Sorunu**, Ankara 1990, s. 126.

<sup>86</sup> WILSON, A., “**The Aegean ...**”, s. 23.

Denizi'nin kapalı ya da yarı kapalı bir deniz oluşturmasının, Yunan karasularının genişliği ile bir ilgisi yoktur.<sup>87</sup> Sonuç olarak Yunanistan, tüm Ege'de Yunan sahillerinin açık denize baktığı yerlerde karasularını 6 milden 12 mile çıkartmaya hakkı olduğunu düşünmektedir.

Buna karşılık Türkiye'ye göre, karasularının genişliği ile ilgili tek bir genel kural yoktur. 1982 BMDHS md. 3'e göre, karasularının genişliği mutlak olarak 12 mil değildir. Hükmün ifade tarzı, maddede yer alan 12 milin her durumda uygulanabilecek mutlak bir karasuları genişliği değil, karasularının esas hatlardan itibaren açık denize doğru koşullara bağlı olarak uzanabileceği en uzun mesafe olduğunu göstermektedir. Bu hüküm, kendi içinde karasularının 12 milden az olması gereken hallerin de varlığını ortaya koymaktadır. Genel kapsamlı kurallar, özellikleri nedeniyle Ege gibi kapalı ve yarı kapalı denizlerde uygulanamaz<sup>88</sup> Ege gibi özel şartları olan yarı kapalı denizlerde 12 mil karasuları genişliği uygulanamaz.

Türkiye, karasularının genişliğinin 12 mile kadar uzanabileceğini öngören BM III üncü Deniz Hukuku Sözleşmesi md. 3 hükmünün örf ve âdet hukuku kuralı olmadığını belirtmiştir. Ayrıca, 1982 Sözleşmesi'nin imzalanmasından sonra bu hükmün kendisi için örf ve âdet hukuku kuralı oluşturamayacağını ifade ederek ve bununla tutarlı davranışlarını sürdürerek, hükmün bir gün örf ve âdet hukuku kuralı haline dönüşmesi durumunda da sürekli itiraz eden devlet olarak<sup>89</sup> bununla bağlı olmamanın koşullarını önceden hazırlamıştır<sup>90</sup>. Bu nedenle, Uluslararası Sürekli Hakem Mahkemesinin Eritre Yemen Kararında 12 mil karasuları genişliğini öngören

<sup>87</sup> **Türk-Yunan İlişkilerinin Dünü, Bugünü, Yarını**, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınlarından, İstanbul, Harp Akademileri Basımevi, 1994.

<sup>88</sup> PAZARCI, H., "Ege Denizindeki ...", s. 114.

<sup>89</sup> Uluslararası Adalet Divanı'nın Norveç ile İngiltere arasındaki balıkçılık alanları davasında ortaya koyduğu gibi bir örf ve âdet hukuku kuralını ona sürekli olarak karşı çıkmış bir devlete kabul ettirmek imkânsızdır bkz. PAZARCI, H., "Ege Denizindeki ...", dipnot 61.

<sup>90</sup> ÖZMAN, A., "Ege Karasuları..." (op. cit.) s. 176; TOLUNER, S., Milletlerarası Hukuk Dersleri, B. IV, İstanbul 1989, s. 107; PAZARCI H., "**Ege'deki Deniz Sorunlarında ...**", s. 91; GÜNEŞ, Ş., "**12 Mil Sorunu ve Ege'nin Yarı Kapalı Statüsü**", Dış Politika, C. IV, S.1 Nisan 1995, s. 80.

kuralın, bugün artık örf ve âdet hukuku kuralı haline dönüştüğünün belirtilmesinin<sup>91</sup> bir önemi kalmamıştır. Bununla beraber Yunanistan, iki nedenle Türkiye'nin sürekli itiraz eden devlet statüsünü de kabul etmediği için konuyu daha yakından incelemek gerekli olmuştur.

Sürekli itiraz eden devlet savına dayanabilmek için, söz konusu teamül kuralına yapılan itirazın, bu kuralın bağlayıcı nitelik kazanmasından önce sürekli bir biçimde dile getirilmiş olması gerektiği hatırlatılmış; Türkiye'nin karasuları yasası tasarısında 12 milden söz edildiğine, tasarının 2 nci maddesinde "Sözleşme hükümleriyle getirilen istisnalar ve md. 9'da sayılan durumlar dışında karasularının genişliğinin 12 mil olmasının" öngörüldüğüne işaret edilmiş; 12 mil genişliğin, karşılıklılık kaygısıyla ve geleneksel olarak tüm yurttaşlarına açık olan balıkçılık alanlarından yoksun kalacak olan Yunanistan'ın karşı önlemler almasından çekinilmiş olması nedeniyle, Ege sahillerinde sonradan red, Karadeniz ve Akdeniz'de ise kabul edildiği ileri sürülmüştür. Bu iki nedenle, Türkiye'nin 12 mil örf adet hukuku kuralına itirazının gayri meşru bir eylem olduğu iddia edilmiştir<sup>92</sup>.

Buna karşılık, bugün yürürlükte olmayan 1964 Türk Karasuları Yasasının 12 mil kuralına hiçbir yerinde atıfta bulunmadığı gibi, bu genişliği örf ve âdet hukuku kuralı olarak kabul edecek herhangi bir ifadeye de yer vermemiş olduğu; aynı şekilde, Türkiye'nin hiçbir belge ve uygulamasının gerekçeleri dikkate alındığında 12 milden yana bir *opinio juris*'in mevcut olduğu sonucunu doğurmadığı belirtilmiştir<sup>93</sup>.

### 3.4. Karasularının 12 NM olması ve "Causus Belli" ilişkisi:

Lozan Antlaşması Ege'deki karasuları 3 mil olarak kabul edilmiştir. 17 Eylül 1936 tarihinde Yunanistan bir yasa ile karasularını 6 mile çıkarmıştır. O dönemde iyi olan Türk-Yunan ilişkileri nedeniyle, Türkiye buna ses çıkartmamıştır. Böylece Yunanistan'ın Ege'deki payı %35'e çıkmıştır.

1936 tarihli ve 230 sayılı Karasuları Kanunu "Yunan karasularının genişliğini kıyıdağ itibaren 6 deniz mili" olarak belirtmiştir. Türkiye bu kanuna tepkisiz, itiraz

<sup>91</sup> Uluslararası Sürekli Hakem mahkemesinin Eritre Yemen Davasında verdiği karar.

<sup>92</sup> KATSOUFROS, T., (op. cit.) s. 84.

<sup>93</sup> PAZARCI, H., "... Türk-Yunan Sorunlarının" (op. cit) s. 114.

etmemiştir.<sup>94</sup> Zaten Türkiye Yunanistan'ın yayılmacı uygulamalarına ve politikalarına 1974 yıllarına kadar hep tepkisiz kalmıştır. Kanımızca bu tepkisizlik de Yunanistan'ı Türkiye'ye karşı cesaretlendirmiş ve bugünkü karmaşık ve çok ciddi sorunlarla karşı karşıya bırakmıştır. Türkiye zamanında hassas davranıp, zamanında itirazlarını dile getirip tepkisini ortaya koyabilseydi, Ege'de ne 10 deniz millik hava sahası sorunu ne de Ege'de komuta kontrol sorunları olurdu.<sup>95</sup>

6 mili ancak 1964'te uygulamaya başlayan Türkiye ise, %8,8'lik bir paya ulaşmıştır. Türkiye, 29 Mayıs 1982 tarihli ve 2674 sayılı Karasuları Kanununun birinci maddesinde, karasularının genişliğinin 6 mil olduğunu<sup>96</sup> pekiştirmiştir.

Eğer Ege'deki karasuları 12 mile çıkarsa bu oranlar sırasıyla %63,9 ve %10'a yükselecektir. Bunun nedeni Ege'deki 12 mil olayının aslında bir adalar sorunu olmasıdır. Yunanistan'ın Ege'de, bir kısmı da Türkiye'ye çok yakın yerlerde bulunan 2383 adası bu ülkeye böyle bir avantaj sağlamaktadır.

12 mil sorunu, sadece Türkiye'yi değil, Ege denizinin açık denizini bir uluslararası su yolu olarak kullanan her devleti ilgilendirmektedir. Çünkü 12 mil durumunda Ege'deki açık deniz oranı %56'dan, %26.1'e inecektir.

Yunanistan, Eylül 1973 tarihli ve 187 sayılı "Deniz Kamu Hukuku" Kanunu ile Yunan karasuları genişliğinin 6 deniz mili olduğunu belirterek, Bakanlar Kurulunun vereceği öneri üzerine 6 deniz millik genişliğin Kanun Hükmünde Kararname ile değiştirilebileceğini hükme bağlamıştır.<sup>97</sup> Buna göre Yunan karasuları 6 deniz mili olarak belirtilmekle beraber, Yunan karasularının genişletilebilmesi için bu kanun dayanak oluşturmaktadır. Yani, Yunan Hükümeti bu hükme dayanarak Kanun Hükmünde Kararname ile karasularını 6 deniz milin üzerine çıkarma imkanına sahiptir.<sup>98</sup>

<sup>94</sup> PAZARCI, Doğu Ege Adalarının ..., s.V

<sup>95</sup> CİN, Turgay, "Türkiye ve Yunanistan Bakımından Ege'deki Karasuları Genişliği Sorunu", Dokuz Eylül Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 1996, s.70

<sup>96</sup> CİN, a.g.e., s.68

<sup>97</sup> CİN, a.g.e., s.70

<sup>98</sup> CİN, a.g.e., s.70

Yunanistan, Ege karasuları sorununda karasularının azami sınırının 12 mil olabileceğini kabul eden 1982 BM Sözleşmesine atıfta bulunmaktadır. Türkiye ise, bu sözleşmeye taraf olmadığını vurgulamakta, Ege denizinin bir yarı-kapalı deniz olduğunun altını çizmekte ve Ege'de sınır saptaması yapılırken hakkaniyet ilkesine göre hareket edilmesi gerektiğini belirtmektedir. Türkiye, ayrıca Yunanistan'ın karasularını 6 milin üstüne çıkarmasının *casus belli* (savaş sebebi) sayılacağını ifade etmektedir.<sup>99</sup>

Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkartması, Megali İdea'ya uygun olarak Ege Denizi'ni bir Yunan gölü haline getirecektir. Türkiye bu durumu, Yunanistan'ın Ege'de karasularını 6 milin üzerine çıkartmasını savaş sebebi *casus belli* kabul ederek önlemiştir.

Yunanistan'ın Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin yürürlüğe girdiği 16 Kasım 1994 tarihinde, Yunanistan'ın kendi Meclisinde onaylayarak yürürlüğe sokmak istemesi ile iki ülke arasında gerginlik yaşanmıştır. Türkiye tepkisini en üst düzeyde Yunan makamlarına iletmiştir. Buna rağmen, BMDHS, 1 Haziran 1995 tarihinde Yunanistan Parlamentosunda onaylanmış, ancak Yunanistan yeniden ilişkilerin gerginleşmesi üzerine gereksinim duymadıkça karasularını 12 mile çıkarmayacağı yönünde Birleşmiş Milletlere ve NATO'ya güvence vermiştir.<sup>100</sup> Türk Parlamentosu da, 8 Haziran 1995 tarihinde Yunanistan'ın bu tutumuna karşılık olası gelişmelerde hareket serbestliği sağlanması için hükümete askeri güç de dahil olmak üzere gerekli tedbirleri almak konusunda tam yetki vermiştir.<sup>101</sup>

Uyuşmazlık konusu tüm ada, adacık ve kayalıkların kendisine ait olduğunu ve hepsinin karasularına da sahip olacaklarını kabul edersek Yunanistan'ın karasularını 6 deniz milinden 12 deniz miline çıkartması, Ege'nin bu gün açık deniz oluşturan % 30'luk bir kısmının daha Yunan karasuları haline gelmesine neden olacaktır. Türkiye'nin savaş sebebi *casus belli* saydığını resmen ilân ettiği husus, işte bu % 30'luk dilimin Yunan hâkimiyetine girmesidir. Egemenliği devredilmemiş ada, adacık

<sup>99</sup> <http://www.turkcebilgi.com/Ege%20Sorunlar%C4%B1> 16 Ocak 2006

<sup>100</sup> ÇİDEM, Okşan, "Devletler Hukuku Açısından Ege Sorunu", Ankara Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, T81717, Ankara, 1998, 21

<sup>101</sup> ÖZKAN, İ.Reşat, **Dış Kapının Dış Mandalı Dış Politika**, İstanbul, Çınar Yayınları, 1996, s.119



ve kayalıklar üzerindeki hâkimiyetin bu % 30'luk dilimin coğrafî konumu itibariyle Türkiye açısından çok önemli olabilecek bir bölümünü kontrol edebileceğini düşünürsek, söz konusu uyuşmazlığın neden ciddî bir savaş tehlikesi taşıdığı hemen anlaşılır.

Bu rakamlardan anlaşıldığı üzere, Ege denizinde karasuları Yunanistan tarafından 6 deniz milinin üzerine çıkarılması sonucu, Ege denizi tamamen Yunanlıların eline geçecek ve Ege bir Yunan gölü haline gelecektir. Ege denizindeki mevcut canlı ve cansız doğal kaynaklar da Yunanlıların eline geçecektir. Böylece Ege denizinde Türkiye balık avlayamaz, doğal zenginliklerden faydalanamaz iken, Deniz ve Hava Kuvvetlerinin Ege uluslararası sularına çıkması ve tatbikat yapması,<sup>102</sup> ya da uluslararası (NATO dahil) Ege'de icra edilecek tatbikatlara katılması söz konusu olamaz.

Yunanlı yazar Mihail, "Eğer Yunanistan karasularını 12 deniz mile genişletemezse, Yunan sularının bir bölümü açık deniz olarak herkese ve her türlü faaliyete açık, serbest olacağından, Yunanistan'ın milli birliği, güvenliği, toprak bütünlüğü ve gemenliği tehlikeye düşebilecektir. Diğer taraftan Yunanistan milli toprakları, kara veya adalar üzerinde savunmasını garanti altına alabilmek için devamlı ve etkili bir kontrol yapabilecek durumda olmalıdır."<sup>103</sup>

Benzer düşünceyle hareket eden Yunanistan'ın Papandreu Hükümeti, 1981 yılında karasularını 12 mile çıkaracağını açıklamasıyla birlikte, iki ülke arasında karasuları sorunu ciddi bir şekilde gündeme gelmiştir. Türkiye, Yunanistan'ın bu yöndeki kararını savaş nedeni sayacağını açıklayarak tepkisini dile getirmiştir. Durumun iki ülke arasında gerginliğe neden olması üzerine ABD ve NATO'nun girişimleri sonucunda Yunanistan geri adım atmıştır.<sup>104</sup> Ancak zaman zaman karasularını 12 mile çıkarma hakkı olduğunu iddia etmekten de geri kalmamaktadır.<sup>105</sup>

---

<sup>102</sup> CİN, a.g.e., s.52

<sup>103</sup> CİN, a.g.e., s.77

<sup>104</sup> DURSUN, Erol, "**Ege Denizi'nde Türk-Yunan Kıta Sahaneliği Uyuşmazlığı**", Çanakkale 18 Mart Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale, 1999, s.9

<sup>105</sup> ÖZKAN, a.g.e., s.119

Ege denizi Türkiye için sadece çok önemli bir deniz yolu olmayıp, aynı zamanda hava seyrüseferleri, milli, askeri, siyasi, ekonomik, coğrafi, jeopolitik ve stratejik bakımdan da çok önem arz etmeye devam etmektedir. Bu kapsamda, tamamen egemenlik kaygılarıyla genişletilmeye çalışılan 12 deniz millik karasuları uygulaması karşısında Türkiye'nin ortaya koyduğu "casus belli", herşeyden önce Ege'nin uluslararası suları ve üzerindeki hava sahasının serbestçe sadece Türkiye tarafından değil, Ege'yi kullanan tüm uluslar açısından en büyük teminat olmaktan öte bir amaç taşımamaktadır.

#### 4. HAVA SAHASININ GENİŞLİĞİ SORUNU:

Hava Sahası;<sup>106</sup> Milletlerarası hukukta, belli bir ülkenin topraklarını kaplayan, bu toprakları idâre eden devlete âit sayılan; uçuş güvenliğini sağlamak üzere Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtı tarafından tesbit edilen hava boşluğu. İngilizce Flight Information Region (Uçuş Bilgi Bölgeleri) kelimelerinin kısaltılmışı olarak FIR diye de bilinir.

Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilâtı (ICAO), sivil ve askerî uçakların uçuş güvenliğini sağlamak üzere uçuş bilgi bölgeleri tespit etti. Yapılan düzenlemeye göre; bu hava sahasının sınırlarının belirlenmesi, saha üzerinde ilgili devlete hâkimiyet hakkı kazandırmaz. Yalnızca hava kontrol sahasına giren uçaklar, bölgeden sorumlu merkeze bilgi vermekle, buna karşı denetim merkezinin bağlı olduğu ülkede bir kazâ veya tehlike durumunda yardım sağlamakla yükümlüdür. 1967 târîhli Dış Uzay Antlaşması uyarınca hâkimiyet sahası dışında kalan ve bütün ülkelere açık olarak îlân edilen dış uzayı içine almaz.<sup>107</sup>

<sup>106</sup> [http://kitap.hakikatkitabevi.com/cgi-bin/cgi.exe/rehber/query=\\*/doc/{@36044}?](http://kitap.hakikatkitabevi.com/cgi-bin/cgi.exe/rehber/query=*/doc/{@36044}?) 16 Ocak 2006

<sup>107</sup> [http://kitap.hakikatkitabevi.com/cgi-bin/cgi.exe/rehber/query=\\*/doc/{@36044}?](http://kitap.hakikatkitabevi.com/cgi-bin/cgi.exe/rehber/query=*/doc/{@36044}?) 16 Ocak 2006

#### 4.1. Hava Sahasının Genişliği:

Bu konudaki tartışmalar, özellikle, Yunan ulusal karasularının genişliği ile hava sahasının genişliği arasındaki farktan doğmaktadır. Uluslararası hukuk kuralları, devletlerin egemenliklerine ilişkin hakları düzenlerken, devletin egemenliğin ülkesel toprakları, bu topraklara kıyı oluşturan karasuları ve bütün olarak, bu bölgeler üzerindeki hava sahasını kapsamakta olduğunu hükme bağlamıştır. Kısaca, bir devletin karasuları sınırı ile ulusal hava sahasının genişliği aynı olmak zorunda, devletin bu alanlar üzerindeki münhasır egemenlik hakları bulunduğu kabul edilmektedir.<sup>108</sup>

Günümüzde, Yunanistan'ın Ege Denizi'ndeki ulusal karasularının genişliği 6 mil olmasına karşın, ulusal hava sahasının genişliği 10 mil olarak iddia edilmektedir. Yunanistan, hava sahası ile ilgili tezini belli başlı iki görüşe dayandırmaktadır. Birincisi, bu genişlikte bir hava sahası uluslararası hukuka uygundur. İkincisi ise, 10 millik hava sahasının ilanından 1970'lere kadar geçen süre içerisinde Türkiye'nin hiçbir itirazda bulunmamış olması durumun geçerliliğini doğrulamaktadır.

Türk tezi ise 1944 Chicago Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin 1. ve 2. maddelerine dayanmaktadır. Söz konusu maddeler, bir devletin hava sahasını bu devletin, karasuları dahil ülkesine bağlı olarak tanımlamaktadır. Türkiye'nin görüşüne göre hava sahasını karasularının ötesindeki hava sahasının ötesine uzatmak mümkün değildir.

Türkiye'nin Yunan tezine ilk tepkisi 1975 yılında olmuştur. Yunanistan 10 millik hava sahası genişliğini ICAO'ya ilk kez 2 Haziran 1974'te bildirmiştir. 10 millik hava sahası ilk kez uluslararası olarak ilan edilince Türkiye hızla tepki gösterdi.<sup>109</sup>

Hava Sahası ve FIR Sorunu Ulusal hava sahasının genişliğine ilişkin tartışmalar, 1974 sonrasında Türk - Yunan ilişkilerinin gündeminde sıklıkla yer alan bir konu olmuştur. Bu konudaki tartışmalar, özellikle, Yunan ulusal karasularının genişliği ile hava sahasının genişliği arasındaki farktan doğmaktadır. Uluslararası

<sup>108</sup> AKSU, Fuat, **Türk-Yunan İlişkileri**, s.100

<sup>109</sup> <http://bucatarih.sitemynet.com/seminer/yunan/icerik/sorun.html> 16 Ocak 2006

hukuk kuralları, devletlerin egemenliklerine ilişkin hakları düzenlerken, devletin egemenliğinin ülkesel toprakları, bu topraklara kıyı oluşturan karasuları ve bütün olarak, bu bölgeler üzerindeki hava sahasını kapsamakta olduğunu hükme bağlamıştır. Kısaca, bir devletin karasuları sınırı ile ulusal hava sahasının genişliği aynı olmak zorunda; devletin bu alanlar üzerindeki münhasır egemenlik hakları bulunduğu kabul edilmektedir. Günümüzde, Yunanistan'ın Ege Denizi'ndeki ulusal karasularının genişliği 6 mil olmasına karşın, ulusal hava sahasının genişliği 10 mil olarak iddia edilmektedir.

#### **4.1.1. Yunanistan'ın karasularının dışına taşan 10 mil hava sahası iddiası:**

Yunanistan'ın karasuları dışına taşan ulusal hava sahası iddiası, Ege'deki hava sahası uyuşmazlıkları arasında kuşkusuz en önemlisidir.

##### **4.1.1.1. Yunanistan'ın 10 millik hava sahası iddiasına esas teşkil eden ulusal düzenlemeleri:**

Yunanistan'ın 10 mil hava sahası iddiası, 1921 tarihli Yasa<sup>110</sup> ile onaylayarak taraf olduğu Hava Seyrüseferinin Düzenlenmesine İlişkin 1919 Paris Sözleşmesi<sup>111</sup> ve 5017 sayılı Sivil Havacılık Yasasına<sup>112</sup> dayanarak çıkardığı "6/18 Eylül 1931 tarihli

<sup>110</sup> Law 2569/1921, *Efimeris tis Kiverniseos*,(Yunan Resmî Gazetesi) No 68 ΕΤΚ,Α'/26.4.1921.

<sup>111</sup> Paris Sözleşmesi'ne göre devletin hava ülkesi, kara ülkesi ve karasuları üzerinde yer alan hava sahasıdır. Türkiye Lozan Barış Andlaşması md. 100 ile coğrafya açısından durumunun gerekli kıldığı değişiklikler yapılmasını elde ederse anılan Sözleşme'ye taraf olmayı kabul ettiğini bildirmiş; ancak 1919 Paris Sözleşmesi'ne hiçbir zaman katılmamıştır. Bkz. AKİPEK, Ömer İlhan, **Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu**, Ankara 1959, s. 65-67.

<sup>112</sup> **Efimeris tis Kiverniseos**,(Yunan Resmî Gazetesi) part I, No. 158, of 13 June 1931; Act no.5017of 3/13 June 1931 to Regulate Civil Aviation, U.N. Legislative Series, ST/LEG.SER.B/6, 1956, p. 18.

Sivil Havacılık ve Kontrolü Amacıyla Karasularının Genişliğinin Belirlenmesine Dair Kararname”den kaynaklanmaktadır. 5017 sayılı Sivil Havacılık Yasasına göre;

*“Madde 2 Devlet, ülkesi üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemenliği haizdir. Bu Yasa veya bunun içinde yer alan nizamlarda adı geçen ‘Yunanistan ülkesi’ kavramı, karasularını ve bunun üzerindeki hava sahasını kapsayacaktır.*

*Madde 9 Hükûmet, Havacılık Bakanının teklifi üzerine hava seyrüseferinin tanzimini ve polisliğini bir Kraliyet Kararnamesi ile sağlamaya yetkilidir”*

“6/18 Eylül 1931 tarihli Sivil Havacılık ve Kontrolü Amacıyla Karasularının Genişliğinin Belirlenmesine Dair Kararname”ye göre;

*“13 Haziran 1931 tarih ve 158 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Sivil Havacılık Hakkındaki 5017 sayılı Yasanın 2 ve 9’uncu maddeleri ile, 26 Nisan 1921 tarih ve 68 sayılı Resimi Gazete’de yayınlanan ‘Uluslararası Havacılık Sözleşmesi’nin Tasdik Olunması’ hakkındaki 19 Nisan 1921 tarih ve 2569 sayılı Yasa md. 1 gereğince ve Havacılık Bakanımızın teklifi üzerine aşağıdaki hususu kararlaştırmış bulunuyoruz.*

*5017 sayılı Yasa md. 2’de bahsi geçen karasuları bölgesinin genişliğini, Devlet kıyılarından itibaren 10 Deniz Mili (NM) tespit ediyoruz;*

*Havacılık Bakanı, işbu Yasayı Resmi Gazetede yayınlamak ve yürütmekle mükelleftir.”<sup>113</sup>*

Yunanistan, bu Kararnameyle, o dönemde karasularının genişliği 3 mil olmasına rağmen, 5017 sayılı Sivil Havacılık Yasasına atıf yaparak hava seyrüseferinin tanzimi ve hava polisliği (5017 S.Y. md. 9) amaçlarıyla karasularının ve üzerindeki hava sahasının (5017 S.Y. md. 2) 10 mil olduğunu ilân etmiştir.

17 Eylül 1936 tarih ve 230 sayılı Yasaya göre;

<sup>113</sup> Decree of 6/18 September 1931 to Define The Extent of the Territorial Waters for the Purposes of Aviation and the Control Thereof Efimeris tis Kiverniseos, 18/9/1931, No. 325, p. 2589; U.N. Legislative Series, ST/LEG.SER.B/6, 1956, p. 18. τ

*Bakanlar Kurulunun teklifi üzerine bir tek maddeden ibaret olan aşığıdaki Yasayı kabul etmiş bulunuyoruz:*

*Bazı özel hallerde karasuları genişliğini 6 NM'den az veya fazla tesbit eden yürürlükteki hükümler saklı kalmak üzere, karasularının genişliği kıyıdan itibaren 6 mil tesbit edilmiştir<sup>114</sup>.*

Yasada “bazı özel hallerde karasuları genişliğini 6 NM'den az veya çok tespit eden yürürlükteki hükümlerin” geçerliliğinin devam ettiği de açık olarak belirtilmiştir. Burada geçerliliğini koruduğu belirtilen “yürürlükteki hükümler”den kasıt, “hava seyrüseferinin tanzimi ve hava polisliği (5017 S.Y. md. 9) amacıyla karasularının 10 mil olduğu”nu öngören 1931 Kararnamesi hükmüdür.<sup>115</sup>

Kararname Yunan Resmi Gazetesinde 1931 yılında yayınlanmış olmasına rağmen Yunanistan 10 millik hava sahası iddiasını ICAO'ya 1974 yılında bildirmiştir. Yunan Hava Bilgilendirme Yayınında (aeronautical information publication-AIP) para. 1.2.1'de, karasuları dahil bütün Yunan ülkesinde ve bitişik uluslararası sular üzerindeki hava sahasında hava trafik hizmetlerinin sağlandığı belirtilirken cümle içinde yer alan karasuları kelimesinin sağ üst köşesine bir yıldız işareti konmuş ve sayfanın altında yıldız işaretinin yanında “sivil havacılık ve hava polisliği ile ilgili olarak karasuları kıyıdan itibaren 10 mile kadar uzanmaktadır” cümlesine yer verilmiştir.<sup>116</sup> Yalnız, Kararnamenin atıf yaptığı 5017 sayılı Yasada geçen “hava seyrüseferi ve hava polisliği” deyimleri yerine Yunan AIP'sinde “sivil havacılık ve hava polisliği” deyimleri kullanılmıştır.

Yunanistan karasuları, 1936 tarihli Yasaya göre 6 mil olmasına rağmen saklı tutulan 1931 Kararnamesine göre “sivil havacılık ve hava polisliği” (AIP esas alınarak) amaçlarıyla 10 mildir. Yunanistan, Kararnameye göre 10 mil karasuları genişliği “sivil havacılık ve hava polisliği” makasadııyla tespit edildiği için, Yunan sahillerinden itibaren açık denize doğru olan son 4 mil içerisinde Uluslararası Hukuka göre kıyı devletinin karasularında ve üzerindeki hava sahasında sahip

<sup>114</sup> U.N. Legislative Series, ST/LEG.SER.B/6, 1956, p. 18.

<sup>115</sup> Uçarol, Rifat, **Siyasi Tarih II**, Hava Harp Okulu Yayınları, 1992, İstanbul.

<sup>116</sup> AIP Greece, RAC 0-1.

olduğu yetkilerden denize ilişkin olanları bir yana bırakmakta, geriye gerçekte karasuları dışına 4 mil taşan egemen hava sahası kalmaktadır.

1988 Yılında Yunan Parlamentosu Hava Hukuku Yasasını kabul etmiştir<sup>117</sup>.

#### 4.1.1.2. Sorunun ortaya çıkması:

Yunanistan'ın ilk defa 1974'de uluslararası alana yansıyan 10 millik hava sahası iddiası Türkiye tarafından tanınmamıştır. Nitekim, 14 Mayıs 1975 tarihinde Türkiye tarafından Ege açık denizinde plânlanan Deniz Harekâtı Taktik Hava Desteği (Tactical Air Support of Maritime Operation-TASMO) tatbikatının yapılacağı sahalar Yunan kıyılarından 6-8 mil uzaklıkta seçilmiştir. Türkiye tatbikatla ilgili havacılara uyarı (notice to airmen-NOTAM) yayınlanması için isteğini zamanında Yunanistan'a iletmiştir. Yunanistan yayınladığı NOTAM'a, 1931 Kararnamesi ve AIP'sinde yer alan nota atıfta bulunarak "uçakların Yunan kıyılarına 10 milden daha fazla yaklaşmamalarını" içeren bir madde eklemiştir<sup>118</sup>. Bunun üzerine Türkiye, ICAO'ya 15 Nisan 1975'de çektiği bir mesajla 14 Mayıs 1975'de Ege'de gerçekleştireceği TASMO tatbikatında uçakların Yunan kıyılarına 6 mile kadar yaklaşabileceklerini bildirmiştir. Böylece Türkiye, 10 millik Yunan hava sahası iddiasına ICAO nezdinde zımnen itiraz etmiştir. Yunanistan'ın bu iddiası ile ilgili olarak ICAO Konsey Başkanı nezdinde de girişimde bulunulmuştur.<sup>119</sup> Ayrıca, Yunanistan'a 5 Mayıs 1975 tarihli mesajla AIP'sinin 1.2.1 nci paragrafında yer alan karasuları tanımının Şikago Sözleşmesi'ne<sup>120</sup> ve diğer sözleşmelerin ilgili hükümlerine açıkça aykırı olduğu bildirilmiş; Yunan AIP'sinin söz konusu paragrafından ikinci cümlelerin çıkartılması ve

<sup>117</sup> Law 1815/1988, EtK,A/35/1947.

<sup>118</sup> TASMO tatbikat NOTAM'ı LGAT, 14 Mayıs 1975, DHMİ Hv. Enf. Md.

<sup>119</sup> Bu dönemde Ankara'yı ziyaret eden ICAO Konsey Başkanı Binaghi Yunanistan'ın sivil havacılık açısından 10 mil karasuyu iddiasıyla ilgili olarak uyarılmıştır.

<sup>120</sup> Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Chicago Sözleşmesi) 7 Aralık 1944 tarihinde kabul edilmiş ve yeterli sayıda ülke tarafından onaylanarak 4 Nisan 1947'de yürürlüğe girmiştir. Metin için bkz., RG 12 Haziran 1945, S. 6029.

548 sayılı NOTAM'ın (f) maddesinin 10 mil yerine öngörüldüğü gibi 6 mil olarak düzeltilmesi istenmiştir. Türkiye bu tutumuna koşut olarak tatbikatta fiilen Yunan Adalarına 6 mil mesafeye kadar yaklaşmış ve Yunanistan'ın 10 mil egemen hava sahası iddiasını tanımadığını göstermiştir.

#### 4.1.2. Tarafların tezleri ve Yunan iddiaları karşısında üçüncü tarafların tutumu:

##### 4.1.2.1. Yunan tezleri ve uygulamaları:

Yunanistan'a göre, uluslararası toplum Yunan ulusal hava sahasının özel statüsüne 1931'den beri rıza göstermiş ve tanımıştır<sup>121</sup>. II nci Dünya Savaşından önce Ege'yi ve ICAO'nun kuruluşundan sonra Atina FIR'ını kullananların hepsi, bu bölgeye saygı göstermişler ve Yunan makamlarının istediği gibi "Yunan topraklarına 10 milden fazla yaklaşmamışlardır"<sup>122</sup>. Yunan tutumu ve uluslararası uygulama *opinio juris* oluşturacak şekilde süreklilik ve yeknesaklık göstermektedir<sup>123</sup>; Ege Denizi'nde bu özel uygulama örf ve âdet hukuku haline gelmiştir<sup>124</sup>. Türkiye'nin davranışı istisna oluşturmamaktadır<sup>125</sup>. Türk iddiaları, çok geç ileri sürüldüğü için<sup>126</sup>, Ege'de yıllar boyunca istikrar bulmuş ve Türkiye tarafından bile zımnen tanınmış, bu

<sup>121</sup> Örneğin, "Greek Response to a Turkish Announcement on 27 March 1982," Kathimerini (Athens newspaper), 28 March 1982 (SYRIGOS, A. M., **The Status of the Aegean Sea According to International Law**, Athens 1998, p. 116).

<sup>122</sup> Syrigos, a.g.e., p. 116.

<sup>123</sup> Rozakis, Ch., "Το διεθνές Νομικό καθεστώς του Αιγαίου" [The international legal regime of the Aegean], in Οι ελληνoturκικές σχέσεις, 1923-1987 [The Greek-Turkish relations, 1923-1987], Gnosi, Athens, 1988, p. 364 (Syrigos, A. M., a.g.e., p. 116)

<sup>124</sup> SYRIGOS, A. M., a.g.e., p.117-119.

<sup>125</sup> SYRIGOS, A. M., a.g.e., p. 116.

<sup>126</sup> PAPANIMITRIOU, G., "Le problème de l'Égée dans son contexte international," Revue de Politique Internationale, Belgrade, 1978, No. 670, p. 38



durumu değiştirmek. Ayrıca, Türkiye'nin hukukîliği yıllardır kabul edilen 10 mil bölgesi ile ilgili iddialarını ileri sürmesini önlemek için *estoppel* ilkesine de başvurulabilir<sup>127</sup>.

Denilebilir ki, Türkiye, Yunanistan'ın karasularını 3 milden 6 mile genişletmesine itiraz etmemiş ve "dönemin Dışışleri Bakanı T.R.Aras, Yunanistan'ın Limni ve Semadirek adalarını askerleştirebileceği konusunda bile kimi düşünce ve temenniler bildirmiştir."<sup>128</sup>

Yunanlı yazar Mihail, 1984 yılında yazdığı bir eserinde, söz konusu "10 deniz millik hava sahası" üzerinde Yunanistan'ın "egemenlik hakkı" olduğunu iddia ederek düşüncelerini şöyle dile getirmektedir. "10 deniz millik egemenlik alanının 6 deniz mili karasularını, 4 deniz mili de Yunan karasularının bittiği sınırdan başlayan açık denizi teşkil etmektedir. Türkiye tarafından hiç itiraz edilmeden bu durum 1931 tarihinden beri uygulanmaktadır."<sup>129</sup>

Bu konuda başka bir Yunan yazar İkonomidi, Yunanistan'ın iki deniz egemenlik alanı (karasuları) olduğu iddia etmektedir. Birincisi genel karakteri haiz, 1936'dan beri uygulanan 6 deniz millik ve ikincisi de 1931'den beri uygulanan 10 deniz millik hava sahasıdır. 10 deniz milin, 6 deniz milden sonraki 4 deniz millik bölgenin statüsü de tamamen deniz egemenlik alanı çerçevesinde olup, sadece Yunan yargılama yetkisini kullanmak, uçaklara ve poisiye tedbirlere ilişkin sorunlar içindir.<sup>130</sup> Diğer bir Yunan yazar Rozakis, 10 deniz millik alanın sadece uçakların seyrüseferlerinin kontrolü amacını güttüğünü, karasuları genişliği ile hava sahası genişliklerinin 12 deniz millik karasuları genişliği sınırının aşılmadığı takdirde, karasuları genişliği ile hava sahası genişliğinin farklı olabileceğinin uluslararası hukukta kabul edildiği, ancak bu konuda en tutarlı görüşün, 10 deniz millik statüyü belirleyen kanunun, Yunan iç hukukunda yürürlüğe girdikten sonra, aşağı yukarı 50 yıl hiç bir itirazla karşılaşılmadan uzun süre uygulamada kalması sonucu, Ege'deki ilgili devletler ve

<sup>127</sup> KATSOUFROS, a.g.e., s. 87-88.

<sup>128</sup> ARMAOğLU, Fahir, **20 nci Yüzyıl Siyasi Tarihi**, 1914-1990 (C.I.:1914-1980), 10.Baskı, Ankara, 1994, s.838

<sup>129</sup> CİN, a.g.e., s.71

<sup>130</sup> CİN, a.g.e., s.71

Ege hava sahasını kullanan devletler ile NATO bakımından bölgede bir yerel teamülün oluştuğunu iddia etmektedir.<sup>131</sup> Bu yazar, 6+4 millik bölgede, 4 deniz millik kısmın sadece belirli amaçlara yönelik olarak kullanılacağı, yani denizin savunması, hava sahasının kontrolü veya denizi ilgilendiren balık avlama, çevre kirliliği ve benzeri durumlar için kullanılacağını dünya kamuoyuna açıklayarak Yunan karasularını düzenleyen tek bir yasanın kabul edilip yürürlüğe girmesi gerektiğini öne sürmektedir.

10 millik hava sahası genişliğinin Yunanistan tarafından uluslararası düzeyde resmen ilanı 1970'li yılları bulmaktadır.<sup>132</sup> Türkiye bu ilanı öğrenince hemen itiraz etmiştir.<sup>133</sup> Türkiye, 1974'de Yunan ulusal hava sahasına, Ege'nin meşru *statü quo*'sunu tamamen değiştirmek istediği için, itiraz etmeye başlamıştır<sup>134</sup>.

Bazı Yunan akademisyenler, BM III üncü Deniz Hukuku Sözleşmesi md. 3'e göre Yunanistan karasularını 12 mile çıkartmaya yetkili olduğundan Uluslararası Hukuk bakımından 10 mil hava sahası ilân etmeye de yetkili olduğunu ileri sürmektedirler.<sup>135</sup>

Yunanistan ise 10 ile 6 mil arasındaki bölgeye giren Türk uçaklarının Yunan hava sahasını ihlâl ettiği iddiasıyla Türkiye'yi devamlı protesto etmektedir.

---

<sup>131</sup> CİN, a.g.e., s.71

<sup>132</sup> CİN, a.g.e., s.50

<sup>133</sup> PAZARCI, H., Doğu Ege Adalarının ..., s.112

<sup>134</sup> ROZAKIS, Ch., "Το διεθνές Νομικό καθεστώς του Αιγαίου" [The international legal regime of the Aegean], in Οι ελληνοτουρκικές σχέσεις, 1923-1987 [The Greek-Turkish relations, 1923-1987], GNOSI, Athens, 1988, p. 364 (SYRIGOS, A. M., a.g.e., p.16)

<sup>135</sup> DYKE, Van M. J., "The Interconnected Aegean Sea Disputes" in Problems of Regional Seas 2001, Proceedings of the International Symposium on the Problems of Regional Seas 12-14 May 2001 Ataköy Marina, İstanbul-Turkey ed.by Öztürk, B., p. 188-189.

#### 4.1.2.2. Üçüncü tarafların tutumu

Karasuları dışına taşan Yunan ulusal hava sahasına üçüncü taraflar da karşı çıkmışlardır. İngiltere 1940'da durumu protesto etmiştir.

ABD, özellikle 1997 yılından itibaren, Yunanistan'ın 10 mil hava sahası iddiasına karşı bir bakıma resmî bir tavır almış, bu iddianın kabul edilmediğini muhtelif vesilelerle resmî ağızlarından ilân etmiştir.<sup>136</sup> ABD ve diğer ülkelerin Yunanistan'ın Ege'de 10 mil hava sahasına ilişkin tutumunu tanımadıklarını; bu nedenle, Yunan ülkesinden 6–10 millik bölgede uçan Amerikan, Türk ya da diğer uçakların hava sahasını ihlâl ettiğini kabul etmediklerini beyan etmiştir<sup>137</sup>. Ege'de

<sup>136</sup> Greece exercises a ten-mile air space margin around each of its Aegean Islands. The United States and Turkey recognize only a six-mile national zone in the Aegean. The Turks have protested the Greek claim since 1974 by flying military aircraft through the contest four mile zones... Differences over FIR reporting requirements more complex. In 1952 an ICAO regional conference with Greece and Turkey participating decided to establish a Flight Information Region demarcation line dividing the Athens and İstanbul FIR along a line roughly equal to the outer edge of the Turkish territorial sea. Greece, thus received responsibility for civil and some military air traffic control over virtually all of the Aegean (1980 Staff report to the Committee on Foreign Relations of the U.S. Senate.)

<sup>137</sup> ABD Dışişleri Bakanlığı sözcüsü Jim Foley kendisine yöneltilen bir soruya cevaben yaptığı açıklama bkz. [Washington (ANA – A Ellis) bkz. "US says Greek airspace violations a Turkish provocation it proved", Daily News Bulletin, Saturday, 10 January 1998, p. 2]. Ayrıca bkz. 10 Ocak 1998 Cuma günü Yunan gazetecilerini özel bir brifing için davet eden ABD'nin Atina Büyükelçisi Nicholas Burns, "Yunanistan'ın Ege'de Türkiye ile hava sahası sınırları konusundaki tutumunu kabul etmediklerini" söylemiştir (bkz. "Greece put out by US 'intervention' Ambassador Burns says Washington will state opinion more openly in Greek Turkish disputes", Athens Greek News, Sunday, 11 January 1998, p. 3); Amerikan Savunma Bakanlığı bir Yunan gazetecisinin yazılı sorusuna Sözcü Arnie Owens'in imzası ile verdiği yazılı cevapta "Yunan hava sahası 6 mildir. Dolayısı ile sadece ABD uçakları 6 mil içinde uçacakları zaman Atina'ya Bilgi verimiz, uluslararası hava sahasında uçtuğumuz zaman kimseye (Yunanistan ve Türkiye) bilgi verme yükümlülüğümüz yoktur" ifadesi ile Ege'de Yunan hava sahasının 6 mil bunun ötesinde 10 mile kadar olan bölgenin de uluslararası hava sahası olduğuna dikkat çekmiştir (bkz. "ABD İmia'dan sonra Yunan hava sahasının 10 millik genişliğini de Tartışmalı olarak niteliyor" Elefteros Tipos 1 Aralık 1998 Salı, s. 1).

NATO tatbikatlarına katılan ABD uçakları da, Yunanistan'ın 6 millik karasuları dışına taşan hava sahası iddiasını dikkate almamaktadırlar<sup>138</sup>.

Şubat 1997'den bu yana Ege'de yapılmakta olan RAP (Recognized Air Picture) kısa adı ile bilinen tanımlanmış hava resmi aktarım uygulaması, Yunanistan'ın bu iddialarının büyük ölçüde azalmasına da yol açmıştır. Buna ilâve olarak ABD'nin, NATO Askeri Komite Başkanı'nın, RAP sistemi nedeniyle NATO teknik kadrolarının ve hatta Yunan basını<sup>139</sup> ve bazı diplomatlarının 6-10 mil Konusundaki Yunanistan'ın tutumunu haksız bulan açıklamaları da mevcuttur. RAP kayıtlarında Türkiye'nin Ege Adalarının 6-10 mili içersinde yapmış olduğu uçuşların "ihlâl" olduğu yolundaki Yunan iddiaları, Şubat 1997'den bu yana NATO otoritelerince çoğunlukla dikkate alınmamaktadır.

Yunanistan'ın 10 mil hava sahası iddiasını, resmen tanıyan bir ülke veya uluslararası kuruluş mevcut değildir. Bilâkis ABD açıkça, NATO ise dolaylı yollardan 10 mil iddia ve uygulamasını kabul etmediklerini ortaya koymuşlardır.

#### 4.1.2.3. Türk tezleri ve uygulamaları:

Türkiye, 6 millik karasuları dışına taşan 10 mil Yunan hava sahasının Uluslararası Hukuk kurallarını ihlâl ettiğine dikkat çekmektedir. Bu iddiaları, uzun süre sessiz kalarak zımnen tanıdığını ya da bu durumun bir örf ve âdet hukuku kuralı haline geldiğini de kabul etmemektedir. Yunanistan, 10 mil hava sahası uygulamasının dayanağı olarak gösterdiği ve bir iç hukuk tasarrufu olan 1931 tarihli Kararnamesini AIP ile aradan 40 yıldan fazla bir zaman geçtikten sonra 1975 yılında dünyaya ilân etmiştir. Uluslararası hukukun bu konuda saptamış olduğu kurallara açıkça aykırı olan bu uygulama, Türk - Yunan ilişkilerine 1974 yılında etkide bulunmaya başlamıştır. Türkiye, Yunanistan'ın egemen hava sahasını 4 mil arttıran

<sup>138</sup> POLITAKIS, G. P., **The Aegean Dispute in the 1990s: Naval Aspects of the New Law of the Sea Convention in Greece and the Law of the Sea**, ed.by Kariotis, T. C., p. 298.

<sup>139</sup> MARAKIS, N., "Ege'de hangi statü geçerli? Karasuları ve Hava Sahası"; To Vima, 18 Ocak 1998 Pazar.

bu uygulamayı kesin olarak reddetmiş ve durumu hem Yunanistan ve hem de uluslararası kuruluşlara bildirmiştir.

İki ülke arasındaki ilişkilerde Ege Denizi'ne ilişkin uygulamaların görüş ayrılıklarına neden olması ve Kıbrıs Barış Harekatı ile gerginleşmesi, hem Yunanistan hem de Türkiye'nin Ege Denizi'ndeki ulusal çıkarları açısından duyarlı davranmalarına neden olmuştur. Bu bağlamda, Yunanistan, ilk kez 1974 Haziran ayında ICAO'ya başvuruda bulunarak ulusal hava sahasının 10 mil olarak belirlendiğini bildirmiştir. Yunanistan'ın uluslararası alanda ilk kez bu konuda bir istemini dile getirmiş olması karşısında Türkiye, 1975 Nisan ayında göndermiş olduğu bir teleks mesajı ile ICAO'ya, Yunanistan tarafından ilan edilen 10 millik hava sahası uygulamasını kabul etmediğini açıklamıştır. Ayrıca, Türkiye bununla yetinmeyerek, 5 Mayıs 1975 tarihinde Yunanistan'a göndermiş olduğu bir teleks mesajı ile ilan edilen 10 millik hava sahasını kabul etmediğini bildirmiştir. Tarafların yaklaşımlarındaki katılığı korumaları ve yapılan çeşitli görüşmelerden bir sonuç alınamaması, Türkiye'nin 10 millik hava sahasını tanımadığını göstermek için askeri tatbikatlar sırasında Yunan karasuları ile iddia edilen 10 millik hava sahası arasındaki bölgelerde uçaklarını uçurmasıyla yeni bir boyut kazanmıştır.<sup>140</sup> Türkiye'nin bu girişimlerini Yunanistan, ulusal hava sahasının ihlal edilmesi şeklinde yorumlamakta ve her seferinde Türkiye'yi protesto etmekte, buna karşılık Türkiye, bu protestoları geri çevirmektedir. Yapılan görüşmeler sırasında Yunanistan, ulusal hava sahasını 10 mil olarak belirlemiş olmasını uluslararası hukuka uygun bir girişim olarak değerlendirmiş ve 1931 yılından beri, Türkiye'nin, bu yöndeki uygulamalara tepki göstermediğini ileri sürerek, zımni olarak Türkiye'nin 40 yıldan beri bu uygulamayı kabul ettiğini iddia etmiştir. Yunanistan'ın bu konudaki görüşlerine karşı Türkiye, uluslararası hukuk kurallarına göndermede bulunarak; Yunanistan'ın bu

<sup>140</sup> Türkiye, 10 millik Yunan hava sahasına yaptığı itirazların yanı sıra, itirazlarına uygun bir uygulamayı da sürdürmüştür. Aynı yılın Temmuz ayında Deniz Kurdu 2/75 tatbikatını gerçekleştirmek için, Yunanistan sahillerinden itibaren 6–10 mil mesafenin içine giren NOTAM'lanmasını istediği alanları Yunanistan'a bildirmiştir. Yunanistan'ın yayınladığı NOTAM'da tatbikat sahalarının yeri değiştirilerek Yunan kıyılarının 10 mil açığına alınmıştır. Buna rağmen, Türkiye tatbikatı plânladığı gibi yapmıştır. Daha sonraki yıllarda da Türkiye, Yunan sahillerinin 6–10 mili arasındaki açık deniz sahalarında açık denizler üzerinde uçuş hakkını kullanmaya devam etmiştir. Bu uygulama bugün de sürmektedir.

uygulamasının, 1944 Chicago Sözleşmesi'nin 1. ve 2. maddelerine aykırı olduğunu ileri sürmüştür. Bu sözleşmenin 1. maddesine göre; "Sözleşmeyle, devletler her devletin ülkesi üzerindeki hava sahasında tam ve münhasıran egemenlik haklarına sahip olduğunu tanırlar." 2. maddeye göre ise, "Bu Sözleşmenin amaçları açısından bir devletin ülkesi deyimıyla bu devletin egemenliği, hükümranlılığı, koruması ya da mandası altında bulunan toprakları ve bu topraklara bitişik olan karasuları kastedilmektedir."

Türkiye, bu sözleşmenin hükümlerine dayanarak, Yunanistan'ın karasuları sınırları ötesine taşan bir ulusal hava sahası saptayamayacağı görüşünü ileri sürmektedir. Buna göre, bir devletin egemenliği, ancak karasuları üzerindeki hava sahasının genişliğine bağlı olarak, o devlete egemenlik hakları sağlamaktadır. Dolayısıyla, Yunanistan'ın 6 mil olan karasuları, kendisine, ancak 6 millik bir hava sahası sağlamaktadır, 6 mil dışında kalan bölge bütünüyle uluslararası hava sahasını oluşturmakta ve Yunanistan'a egemenlik hakkı tanımamaktadır. "Gerçekten, uluslararası hukuk bir kıyı devletine farklı amaçlar için farklı genişlikte karasuları ilan etme olanağı tanımamaktadır.

#### **4.1.2.4. Konuyla ilgili Uluslararası Hukuk kuralları ve tarafların tezleri:**

Yunanistan'ın 1931 Kararnamesinde ve AIP'sinde yer alan ifadeler açıklanmaya ihtiyaç göstermektedir. Öncelikle her iki belgede de yer verilen hava polisliği deyiminin Uluslararası Hukukta kabul görmüş genel geçer bir tanımı yoktur. Bununla beraber, terim hava tanıtım bölgesinin ötesine geçen yetkilere, egemenlik yetkilerinin kullanılacağına işaret etmektedir. Zaten Yunanistan da burayı egemen hava sahası olarak değerlendirmektedir. Esasen, Atina FIR alanının üzerinde bulunduğu fizikî coğrafyanın durumu ve bölgenin hukukî statüsü göz önüne alınırsa, Yunanistan'ın güvenlik açısından böyle bir uygulamaya ihtiyacı olmadığı da hemen anlaşılır. Her iki belgede birbirinden farklılaşan ikinci terime (Kararnamede "hava seyrüseferi" AIP'de "sivil havacılık") gelince, AIP'deki terim düzenlemenin açıkça sivil havacılıkla ilgili olduğunu ortaya koymaktadır. Bu da, Uluslararası Hukuka aykırıdır;

ancak, Yunanistan'ın sahillerinden itibaren 6-10 mil arasına askeri uçakların girmesini protesto ettiği dikkate alınırsa uygulaması ile AIP'si arasında da tutarsızlık olduğu görülür.

Yunanistan, 10 mil hava sahası iddiasının kaynağı olarak kendi iç hukuk kurallarını göstermektedir. Uluslararası Hukuka aykırı iç hukuk tasarrufları ile Uluslararası Hukuka uygun sonuçlar elde etmek mümkün değildir. Yalnızca havacılık amacıyla olağan genişliğinden daha fazla olarak belirlenen karasuları genişliği, hukuksal açıdan bir kavram saptırması ve hakkın kötüye kullanılması olarak kalmamakta, ayrıca pozitif hukukta da bir dayanak bulamamaktadır.<sup>141</sup> Gerçekten de bugün konuyla ilgili olarak bilinen bütün Uluslararası Hukuk kurallarına göre Yunan tezi hukuka aykırıdır<sup>142</sup>. Uluslararası Hukuk, devletlere farklı amaçlar için farklı genişlikte karasuları ilân etme yetkisi tanımamaktadır.<sup>143</sup> Bu anlamda devletin karasularıyla hava sahası arasında bir özdeşlik ilkesinden söz edilebilir<sup>144</sup>. Şikago Sözleşmesi'ne göre, hava sahaları, hukukî statülerini üzerinde buldukları ülkelerden (kara ya da deniz) almaktadırlar. Devletin ülkesini oluşturan kara parçaları ve buna bitişik karasuları (md. 2) üzerindeki hava sahaları, egemen hava sahası (md. 1); bu alanların dışında kalan deniz alanları üzerindeki hava sahaları ise uluslararası hava sahasıdır. Bu durum, değişik deniz hukuku andlaşmaları ile de teyid edilmektedir.<sup>145</sup> Buna göre, hiçbir devletin ülkesinin sınırları dışında ne amaçla olursa olsun egemenlik iddiasında bulunamayacak veya bu anlama gelen davranış içine giremeyecektir. Bu çerçevede, 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi md. 2 ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) md. 87/1/b açık deniz üzerindeki hava sahasında bütün devletler için uçuş serbestliği öngörmektedir.

<sup>141</sup> PAZARCI, Hüseyin, "Lozan Antlaşması'ndan 1974'e Kadar Ege'ye İlişkin Gelişmeler ve Yunanistan'ın Ege Politikası", Üçüncü Askerî Tarih Semineri Türk-Yunan İlişkileri 1986, s. 29.

<sup>142</sup> 1919 Paris Sözleşmesi md. 1; 1926 Madrid Sözleşmesi md. 1; bkz. AKİPEK, Ömer İlhan, a.g.e., s. 58, 68.

<sup>143</sup> PAZARCI, "Ege Denizindeki Türk-Yunan ...; s. 118.

<sup>144</sup> PAZARCI, "Ege Denizindeki Türk-Yunan ...; s. 118.

<sup>145</sup> Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi md. 2; 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi md. 2 III üncü BMDHS md. 2/2 ve 87/1/b

Kavramı tersi ile yorumlayarak, bu Sözleşmelerin karasuları dışında kalan hava sahasının ulusal egemenliğe konu olamayacağını kabul ettiğini söylemek mümkündür.<sup>146</sup>

Yunanistan'ın 10 millik hava sahası iddiası devletlerin uygulamalarına<sup>147</sup> da aykırıdır. dünyada Yunanistan'dan başka hava sahasının sınırı karasularından farklı olan bir ülke yoktur. Bu, çelişkili bir durumdur. Yunan Adalarına yedi mil mesafede karasularına koşut giden bir yabancı savaş gemisinin taşıdığı helikopter havalanamayacaktır; çünkü, yukarıdaki hava sahası aşağıdaki su gibi uluslararası değil Yunan hava sahası olacaktır<sup>148</sup>.

Yunan uygulamasının *estoppel* ile korunması, Türkiye tarafından zımnen tanınmış olması ya da bu durumun örf adet hukukuna dönüşmesi de mümkün değildir. 1931 Kararnamesi, Kararnamede de belirtildiği gibi, iki belgeye dayandırılmıştır. Bunlardan ilki 5017 sayılı Yasa; ikincisi de, 1921 tarih ve 2569 sayılı Yasa ile onaylanan Hava Seyrüseferinin Düzenlenmesine İlişkin 1919 Paris Sözleşmesi'dir. Yunanistan, 1947 de bu Sözleşmeyi yürürlükten kaldıran Şikago Sözleşmesini onaylamıştır<sup>149</sup>. 10 Mil hava sahası iddiası, karasularıyla hava sahasının sınırları arasındaki fark nedeniyle halen yürürlükte olan Şikago Sözleşmesi'ne aykırıdır. Böylelikle Kararname kendi hükmüne göre sahip olduğu Uluslararası Hukuk dayanağını kaybettiği gibi, Yunanistan, karasuları dışına taşan 10 mil hava sahasını reddeden Şikago Sözleşmesini 1947'de onaylayarak 10 mil hava sahası uygulamasında *opinio juris*'in bulunmadığını da göstermiştir. Yunanistan'ın lehine olan; ama, Şikago Sözleşmesi'ne taraf olarak kendisinin bile hukukî kabul etmediği bir durumu, Türkiye'nin tanımış olması mümkün değildir.

<sup>146</sup> ÖZMAN, Aydoğan (çev), Birleşmiş Milletler Deniz Hukuk Sözleşmesi, İstanbul, İstanbul Deniz Ticaret Odası Yayınları No.5, 1984.

<sup>147</sup> 14 Ekim 1983 tarih ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Yasası, "Türkiye Cumhuriyetinin egemenliği altındaki ülke ile Türk karasuları üzerindeki sahayı Türk hava sahası olarak ilân etmektedir (md. 3). Metin için bkz. RG 19 Ekim 1983, S. 18196.

<sup>148</sup> BARGIACCHI, P., "Freedom of Overflight in the High Seas" in The Aegean Sea 2000, Proceedings of the International Symposium on the Aegean Sea 5-7 May 2000 Bodrum-Turkey, ed.by Öztürk, B., s. 219 n. 92; DYKE, Van M. J., "Interconnected ...", p. 188.

<sup>149</sup> Law 211/28.2.1947, EtK,A'/35/1947.



Ege Denizi, Türkiye ile Yunanistan arasında ortak bir denizdir ve uluslararası suları ile hava sahası ise tüm ülkelerin kullanımına açıktır. 10 Mil hava sahası iddia ve uygulamaları, gerek Türkiye'nin ve gerekse tüm bölgeden yararlanmak isteyen tüm devletlerin haklarını ihlâl etmektedir. Uçaklar, gemiler gibi zararsız geçiş hakkına sahip olmadıkları için, Yunanistan'ın 6 mil karasuları dışına taşan 4 millik hava sahası, uçuş serbestisine, karasularının genişliğinin arttırılmasının deniz seyrüseferine getireceğinden daha büyük bir sınırlama getirmektedir<sup>150</sup>.

#### 4.1.2.5. Ege'de 6–10 Mil Konusunun Hukuki Argümanları:<sup>151</sup>

Bu konunun daha iyi anlaşılabilmesi için devletlerin "*ulusal egemenlik hakkı*" kavramının ne olduğunun ortaya konması gerekmektedir. ABD'nin Şikago kentinde düzenlenen uluslararası konferans sonunda hazırlanan "Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu" (Şikago Sözleşmesi) 7 Aralık 1944 tarihinde kabul edilmiş ve öngörülen sayıda ülke tarafından onaylanarak 4 Nisan 1947 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu Konvansiyon ile Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) adı altında bir organizasyon kurulmuştur. ICAO bu gün dünyada sivil havacılık alanında yegane otorite olarak kabul edilmekte ve üye devletler onun kural ve kaidelerine harfiyen riayet etmektedirler.

1944 Şikago Sözleşmesi, ülkeyi basit bir ifade ile "kara parçaları ve buna bitişik karasuları" olarak tarif etmektedir. Bu ifadeyi biraz açmak gerekirse bir ülkenin egemenlik alanı, sahip olduğu kara parçası (adalar dahil) onun etrafındaki karasuları ve onun üzerindeki hava sahası olarak kabul edilmektedir. Kara parçaları ve buna bitişik karasuları üzerindeki hava sahası ise "milli ve hükümrân" hava sahası olarak kabul edilmektedir. Bu tarifin ve limitin dışında kalan açık deniz alanları üzerindeki

<sup>150</sup> DYKE, Van M. J., **An Analysis of the Aegean Disputes Under International Law**, basılmamış çalışma s.29.

<sup>151</sup> ÖZNAL, Erdoğan, "Ege'de 6-10 Mil Konusu", <http://www.saemk.org/makale.asp?islem=ayrinti&id=3&dil=tr> 16 Ocak 2006

hava sahaları ise “uluslararası” hava sahalarıdır. Hükümran hava sahalarında ülkeler tam ve münhasır egemenliğe sahiptirler. (Şikago Sözleşmesi 1. ve 2. maddeleri)

NATO dokümanlarında da NATO hava sahası “NATO ülkeleri ve bu ülkelerin kara suları üzerindeki hava sahası” olarak tarif edilmektedir.

“Karasuları ve hava sahası” ile ilgili bir başka tarif ise Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nde yer almaktadır. (Part II, Section 1, Article 2) Buna göre; bir ülkenin egemenlik alanı “o ülkenin kara parçaları, kara suları ve onun üzerindeki hava sahası” olarak tarif edilmektedir.

Yukarıdaki argümanlardan da anlaşılacağı üzere, uluslararası anlaşmalar ve uluslararası alanda kabul gören normlara göre hava sahaları hukuki statülerini dayandıkları tabandan almaktadırlar. Taban ne kadar ise onun üzerindeki hava sahası da o kadardır. Devletler bu alanlarda tam ve münhasır egemenlik hakkına sahiptirler. Hükümran hava sahaları dışında kalan alanlar ise uluslararası hava sahalarıdır. Hükümran hava sahası dışında kalan uluslararası hava sahalarında devlet uçakları hiçbir kısıtlamaya tabi olmadan ve başka bir devletin veya kuruluşun iznine tabi olmaksızın serbestçe uçmak hakkına sahiptir. Uluslararası hava sahası tüm ülkelere açıktır. Uluslararası hava sahalarında hiçbir devlet diğer devletlerin uçuşlarına kural koyamaz, empoze edemez. Yunanistan ise “evet Ege’de benim karasularım 6 mil, ancak üzerindeki hava saham 10 mildir” demek suretiyle uluslararası egemenlik anlayışı ve kurallarına tamamen ters bir şekilde hareket etmektedir. Yunanistan’ın karasularının genişliği bakımından bu çifte rejimli uygulaması temel hukuk prensiplerine de aykırıdır. Yunanistan bu çifte rejimli uygulama ile Ege’de uluslararası hava sahasının önemli bir bölümünü gasp etmiş bulunmaktadır.

Yunanistan’ın çifte rejimli uygulaması Şikago Konvansiyonu’nun 4 ncü maddesine de aykırıdır. “Sivil havacılığın istismar edilmesi” (misuse of civil aviation) başlığı altındaki 4 ncü madde: *“Bu Konvansiyonu imza eden devletler Konvansiyonda belirtilen sivil havacılık kurallarını hiçbir şekilde Konvansiyonun amaçları dışında kullanamaz”* demek suretiyle konuyu çok açık bir şekilde ortaya koymuştur. Yunanistan’ın yaptığı uygulama ise uluslararası anlaşmalarla kendisine verilen bir hakkın istismarı (misuse) olup kabul edilmesi mümkün değildir.

#### 4.1.2.6. Diğer Devlet ve Uluslararası Kuruluşların Görüşleri:

Hiçbir hukuki ve yasal dayanağı olmayan 6-10 mil uygulamasını sadece Türkiye değil başta ABD ve Rusya olmak üzere hiçbir devlet kabul etmemektedir. ABD özellikle 1997 yılından itibaren Yunanistan'ın 10 mil hava sahası iddiasına karşı resmi bir tavır alarak bu iddianın kabul edilebilir olmadığını çeşitli vesilelerle resmi ağzlarından beyan etmiştir. Nitekim ABD Hava Kuvvetleri ve 6 ncı Filo uçakları Ege Denizi'nde uçuş ve tatbikat yaparlarken 10 mil hava sahası uygulamasına hiç aldirmamakta ve Yunanistan'da buna hiçbir şey yapmamaktadır. Bunun resmi belgeleri elde mevcuttur.<sup>152</sup>

Güney Bölgesi NATO Hava Kuvvetleri Karargahı olan AIRSOUTH (Napoli) 6-10 mil arasındaki Yunan ihlal iddialarını hiç kaale almamaktadır. Yunanistan bu bağlamda NATO çerçevesinde önemli bir zemin kaybetmiş bulunmaktadır. Bir anlamda NATO'da Yunanistan'ın bu iddiasını ciddiye almamaktadır.

Yunan basınında Yunanistan'ın bu konuyu Birleşmiş Milletler ile ICAO gibi uluslararası forumlara götürmeye çalıştığı ancak buna cesaret edemediği şeklinde haberlerde çıkmıştır. Eğer götürmüş olsaydı NATO'da olduğu gibi bu tür kuruluşlarda da haksızlığı tescil edilmiş olacaktı. Demek ki Yunanistan 6-10 mil konusundaki haksızlığını kendisi de kabul etmekte ki buna cesaret edememektedir.

1998 yılından itibaren 6-10 mil iddiası Yunan basınında da oldukça yoğun bir şekilde tartışılmaya başlanmıştır. ABD ve NATO'nun 1996 yılından itibaren ortaya koydukları tutum Yunan yetkililerini ve kamuoyunu ciddi bir şekilde rahatsız etmiştir. Emekli dört Yunan büyükelçisinin yazdıkları "*Dış Politika ile İlgili Düşünce ve Arayışlar*" adlı kitapta 6-10 mil uygulaması ile ilgili olarak şu önerilere yer verilmiştir. "1931 yılında deniz sahasını yalnızca hava kontrol amaçları ile 10 mile uzattığımızda bunun pratik bir anlamı vardı. Ancak bugün uçakların hızları gibi erken uyarı (early warning) olanakları da gelişmiştir. Demek oluyor ki hava savunma gerekçesi ortadan kalkmış iken 6-10 mil ayırımı halen devam etmektedir. Uluslararası hukuk ışığında bütün ülkede hava sahasının karasularına eşit genişliğe getirilmesi en makul çözüm

<sup>152</sup> ÖZNAL, "Ege'de ...",

olacaktır.” Görüleceği üzere konuyu çok iyi bilen ve Yunanistan’ı uluslararası hukuk alanında komik duruma düşüren bu uygulamayı Yunanlı büyükelçiler bile haksız ve yanlış bulmakta ancak Yunan yetkilileri hala yanlışta ısrar etmektedirler.

Yunanistan’ı 6-10 mil uygulaması nedeniyle haksızlığının yanında komik duruma da düşüren en çarpıcı örneklerden veya senaryolardan biri de şudur. Türkiye veya başka bir devlete ait olan ve güvertesinde bir helikopter bulunan bir muhrip veya firkateyn Ege’de 6 mil olan Yunan karasularının dışından örneğin 8 milden seyrederken herhangi bir problem olmamaktadır. Buna Yunanistan’ında bir itirazı yoktur. Zira anılan gemi Yunan karasularının dışında seyretmektedir. Ancak geminin güvertesindeki helikopter kısa bir müddet için havalanıp geminin etrafında kısa bir tur attığında bu uçuş Yunanistan tarafından hava sahası ihlali olarak değerlendirilmektedir. Helikopterin tur atması bir yana geminin üzerinde 10 metre yükseklikte “hower” yapması bile hava sahası ihlali olarak kabul edilmektedir. İşte Yunanistan kendisini dünya kamuoyu ve uluslararası havacılık camiasında komik duruma düşüren bu haksız ve yanlış uygulamadan derhal vazgeçmek durumundadır.

Yunanistan’ın Ege’de 6-10 mil uygulaması uluslararası anlaşmalara aykırı olduğu gibi uluslararası hukukun temel prensiplerine de aykırıdır. Yunanistan’ın bu tasarrufu FIR anlayışında olduğu gibi haksızdır, tek taraflıdır ve provokatiftir. Başta ABD olmak üzere dünyada hiçbir ülke bu uygulamayı kabul etmemektedir. Yunanistan haksız olduğunu bildiği için NATO, BM ve ICAO gibi uluslararası kuruluşlara başvurmaya da yanaşmamaktadır.<sup>153</sup>

Emekli Büyükelçi Prof.Dr.A.Suat Bilge’nin ifadesiyle, “Yunanistan, yeni Deniz Hukuku Sözleşmesinden önce hava sahasını güvenlik endişeleri ile 10 mile çıkarmış, bu kararını usule uygun bir şekilde dünyaya açıklamamıştır.<sup>154</sup> Hukuka aykırı bu durum devam etmiş, kimse Yunanistan’ın bu kararını kabul etmemiştir. Yunanistan milletlerarası hukuka açıkça aykırı bu hava sahası sınırına göre 10 mil ile 6 mil arasında kalan hava sahasına Türk uçakları girince Türkiye benim hava

<sup>153</sup> EROĞLU, Hamza, **Devletler Umumi Hukuku El Kitabı**, 2. Baskı, İstanbul, Turhan Kitabevi, 1984.

<sup>154</sup> BİLGE, Suat, **“The Situation in Aegean”**, The Aegean Issues: Problems and Prospects, Ankara: Foreign Policy Institute, 1989.

sahamı ihlal etti diye bağıyor. Konuyu bilmeyen dünya halkoyunu aldatmaya çalışıyor.”<sup>155</sup>

Halen hava sahasının 10 deniz mili olduğunu iddia eden Yunanistan, Yunan hava sahasının Türk uçakları tarafından devamlı ihlal edildiği ve Ege’de uluslararası hava seyrüseferlerinin tehlikeli bir hal aldığı iddia edebilmektedir. Yunanistan, örnekleme açısından iddialarını, 1990 yılında 371, 1991 yılında 239, 1992 yılında 352, 1994 yılında 670, 1995 yılında 450, ... kez Yunan hava sahasının Türk uçakları tarafından ihlal edildiğini öne sürmüştür.

---

<sup>155</sup> FIRAT, Turhan, “**Dış Politikamızın Perde Arkası, 23 Büyükelçinin Olaylara Bakışı**”, Ümit Yayıncılık, Ankara, 2005, s.58

## 5. FIR SORUNU:

Hava sahası altındaki devletin tam ve mutlak egemenliğine tabidir.<sup>156</sup> Gerek 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, gerekse 7 Aralık 1944 tarihli Şikago Sivil Havacılık Sözleşmesi, Türkiye'ye kara ülkesi ve karasuları üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemenlik yetkileri tanımıştır. Ege Denizi'nde karşılıklı kıyıları olan iki devletin karasuları altışar mil olduğundan, devletlerin hava sahası genişlikleri de altışar mildir.<sup>157</sup>

Hava sahası sorunları içinde en önemlisi ise hava sahası ihlal iddialarına zemin teşkil eden FIR sorunudur.

İkinci Dünya Savaşı sırasında ve sonrasında havacılığın süratle gelişmesi karşısında uluslararası uçuşların emniyetli, süratli ve muntazam olarak yapılması ve hava seyrüseferi ve taşımacılığıyla ilgili hizmetlerde standardizasyon sağlanması amacıyla uluslararası bir teşkilatın kurulması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu amaçla ABD'nin Şikago kentinde düzenlenen uluslararası konferans sonunda hazırlanan Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu (Şikago Sözleşmesi) 7 Aralık 1944 tarihinde kabul edilmiştir. Bu konvansiyonla ayrıca Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) adı altında bir teşkilat kurulmuş ve 1947 yılında faaliyete geçmiştir. "ICAO" o zamandan beri dünyadaki sivil havacılık düzenlemelerine yön veren yegane kuruluştur.<sup>158</sup> FIR'ların tespiti ile ilgili çalışmalarda ilk kez 1946 yılında bu teşkilat tarafından başlatılmıştır.

<sup>156</sup> KOCAOĞLU, Mehmet, **Uluslararası İlişkiler**, Kara Harp Okulu Yayınları, Ankara-1993, s.161

<sup>157</sup> DURSUN, "Ege Denizi'nde ...", s.14

<sup>158</sup> **Chicago Konvansiyonunun Genel Prensipleri:** Chicago Konvansiyonu ile konulan en önemli prensip, anlaşmaya taraf olan (Akid) devletlerin, her devletin kendi hava sahası üzerinde tam ve münhasır egemenliğe sahip olduğunu kabul etmelerini içeren birinci maddedir. İkinci maddeye göre, anlaşmanın hükümleri Sivil hava taşımacılığı araçları için geçerli olacak, askeri, gümrük ve zabıta hizmetlerinde kullanılan devlet hava nakil araçları bu kapsam dışında değerlendirilecektir. Devlet hava nakil araçları ancak özel izin alınması kaydıyla başka bir devlet üzerinden uçabilir veya inebilir. Yedinci madde, her devletin kendi ülkesi dâhilindeki iki nokta arasında ücret karşılığı yolcu, yük ve posta taşımacılığı yapma hakkını (kabotaj) tescil eder. Madde 15, hava limanı, meteorolojik servisler ve radyo hizmeti gibi seyrüsefer kolaylıklarından Milli ve diğer Akid devletlere ait hava araçlarının aynı

### 5.1. Ege uluslararası hava sahasında yaşanan hava trafik hizmet ve hizmet sahaları ile ilgili sorunlar:

Bütün devletler, uluslararası hava sahaslarında uyruğunda buldukları devletin yetkilerine tâbi olan sivil ya da devlet uçakları ile uçuş serbestisine sahiptir. Bununla beraber, Şikago Sözleşmesi, açık denizlerde Sözleşme esaslarına göre vaaz edilmiş kuralların uygulanmasını öngörmektedir (md. 12). ICAO Konseyi bu hükme dayanarak, Sözleşme'nin uluslararası hava sahasında uçuş kurallarını kapsayan 2 numaralı Ekini kabul etmiştir. Bu 2 numaralı Ek, uluslararası hava sahasında, özellikle, çarpışmalara engel olacak kuralları, uçuş plânı kurallarını, görerek uçuş (VFR) ve aletli uçuş (IFR) kurallarını, tehlike anında alınacak önlemleri hükme bağlamaktadır. Diğer taraftan Sözleşme'nin hava trafik hizmetlerini düzenleyen 11 numaralı Ekinde, uluslararası hava sahaslarını da kapsayan hava trafik hizmetlerinin verileceği sahalara öngörülmüştür (para. 2.1.2). Bu nedenle, uluslararası hava sahaslarında yapılan sivil uçuşların, burada tesis edilmiş hava trafik hizmet sahaslarında hizmet veren devletlerin teknik denetimi altına girmesi söz konusu olmaktadır.

Ege hava trafik hizmetleri sorunları, bir taraftan Ege'de sağlanacak ATS'nin özü, diğer taraftan da, bu ATS'lerin sağlanacağı hava sahaları sınırlarıyla ilgili olarak ortaya çıkmaktadır.

Şikago Sözleşmesi Ek 2'ye bağlı olarak 11 sayılı Ek çerçevesinde uçuş güvenliğini sağlamak amacıyla verilmesi öngörülen ATS'ler, uçuş bilgi hizmetleri (**flight information services**), hava trafik kontrol hizmetleri (**air traffic control**

---

şekilde yararlandırılmasını, meydan harçları ve benzeri ücretlerin de aynı uygulanmasını düzenler. 17. Maddeye göre, hava araçları ait oldukları ülkenin uçak siciline kaydedilir, o devletin tabiiyetine haiz olur ve o devletin kanun ve nizamlarına tabidir. 25. Maddeye göre, devletler kendi hava sahaları içinde tehlikede olan veya kaza geçiren bir hava nakil aracına her türlü yardımı yapmak, kaybolan bir hava aracının bulunması için gereken her tedbiri almak zorundadırlar. Madde 29-36, hava araçlarında bulunması gereken belgeleri, 37-42 hava araçları ve personelin sahip olması gereken nitelikleri tanımlar. (KÖK, Emre, **Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı ICAO**, <http://www.mmo.org.tr/muhendismakina/arsiv/2000/aralik/kurum.htm> 16 Ocak 2006)

**services**) ve uyarı hizmetlerinden (**alerting services**) oluşur.<sup>159</sup> Bunlara, 15 sayılı Ek ile havacılık bilgi hizmetleri (**aeronautical information services**) ve 12 sayılı Ek ile arama-kurtarma (AK) hizmetleri eklenmiştir. Belirli hava sahaları veya belirli meydanlarda hava trafik hizmetlerinin sağlanması kararlaştırıldığında, bu hava sahaları veya meydanlar, sağlanacak hava trafik hizmetlerine göre tanımlanır. Bu hava sahaları, uçuş bilgi bölgeleri (**flight information region-FIR**)<sup>160</sup>, kontrol sahaları (**control area-CTE**) ve Kontrol Bölgeleridir (**control zone-CTR**). Bu çalışmada, Ege hava trafik hizmetleri ve hizmet sahaları sorunları, bu hizmetlerin verildiği hava sahalarına bağlı olarak ve bunlar arasındaki ilişkiler çerçevesinde tasnif edilmiştir.

ICAO Kurallarına göre, açık denizler veya egemenlikleri belirlenmemiş topraklar üzerinde ATS verilecek hava sahaları, bölgesel seyrü sefer anlaşmaları ile belirlenir (Ek 11 para. 2.1.2). Bölgesel anlaşmalar ise, ICAO tarafından bölgesel toplantılarda alınan tavsiye kararlarının Konsey tarafından onaylanması ile gerçekleştirilir (Ek 11 para. 2.1.2 note 1). Açık denizler üzerinde FIR, hava yolları ve terminal kontrol sahaları (Terminal Control Area-TMA) tesis edilebilmesi için bunun önce, bölgesel toplantılarda alınan tavsiye kararlarına, sonra da, ICAO Konseyi tarafından onaylanarak bölgesel anlaşmalara konu olması gerekir.

Uluslararası hava sahalarını içine alan yeni ATS hava sahaları tesis edilmesi veya mevcutlarda değişiklik yapılabilmesi için, ilgili ülkelerin, önce gerekçeleriyle bağlı oldukları ICAO Bölge Ofisine müracaat etmeleri gerekir. Ofis, öneriyi ICAO genel sekreteri adına bölgedeki ülkelere göndererek görüş sorar. İtiraz eden ülke yoksa öneri, ICAO Konseyine gider ve Konsey adına Konsey Başkanı tarafından onaylanarak yürürlüğe girer. İtiraz varsa, Konsey teklifi ve itirazları inceler ve daha sonra bağlayıcı olan kararını verir.

Ayrıca, Konsey, Türkiye'nin Limni TMA ve W-14 hava yolu konularında karşı karşıya kaldığı sorunlar nedeniyle yaptığı girişim üzerine, "ülkelerin açık denizler üzerinde hizmet verdikleri hava sahalarını tek taraflı olarak ilân etmelerinin veya bunları değiştirmelerinin, 11 sayılı Ek para. 2.1.2'de belirtilen açık denizler üzerinde

<sup>159</sup> [http://www.ilmailulaitos.fi/AIS\\_generalinfo](http://www.ilmailulaitos.fi/AIS_generalinfo) 22 Ocak 2006

<sup>160</sup> <http://www.skyguide.ch/en/Tools/Glossary/glossaryF.xml> 22 Ocak 2006



ATS temin edilecek hava sahalarının bölgesel hava seyrü sefer anlaşmaları ile belirleneceğine dair hükme ve bunun ruhuna aykırı olacağına dair Hava Seyrü Sefer Komisyonu'nun kararını teyit ettiğini" bildiren bir Karar almıştır. Konsey bu Kararında, açık denizlerde tek taraflı olarak ilân edilen iç (domestic) hava yollarının durumuna da açıklık getirilmiştir. Açık denizler üzerinden geçen hava yollarına 'iç hava yolu' denmesinin ve bunlara 'iç hava yolu tanıtma işareti' verilmesinin uygun olmayacağını; zira, bunlar bir defa kurulduktan sonra diğer ülkelerin uçaklarının kullanımına da açık olacaklarına dair Hava Seyrü Sefer Komisyonunun görüşünü onaylamıştır<sup>161</sup>.

Şikago Sözleşmesi'nin 11 Sayılı Ek'ine dahil edilen hava trafik hizmet sahaları kategorilerinin seçimi hususunda devletlere açık denizler üzerindeki hava sahaları bakımından da tam yetki verilmesi öngörülmüştür (Ek 11 para. 2.6.2). Türkiye, FIR yetkisinin kullanıldığı hava sahalarında tek taraflı olarak TMA ve hava koridoru gibi kontrollü hava sahaları ilân edilmesini önlemek için girişimde bulunmuştur. Bunun üzerine, Konsey, aldığı bir Kararla<sup>162</sup> Genel Sekreterden, ICAO üyesi tüm ülkelere bir bildiri mektubu göndererek, Ek 11 para. 2.6.2 hükmünün uluslararası hava sahalarında para. 2.1.2 hükmüne uygun olarak bölgesel anlaşmalarla uygulanacağını belirtmesini söz konusu bildiri mektubunda 6 Ağustos 1982 tarih ve AN1/12 82/119 sayılı Konsey Kararına da atıfta bulunulmasını istemiştir.

Bu durum karşısında, Türk-Yunan Ege hava sorunlarının değerlendirilmesi açısından açık denizler üzerindeki ATS hava sahalarının tesisinin, bunlarla ilgili değişikliklerin ve kategori tayinlerinin ancak bölgesel anlaşmalarla mümkün olabileceğini; buna bağlı olarak açık denizler üzerinde kural koymaya ICAO'nun yetkili olduğunu dikkate almak yararlı olacaktır.

<sup>161</sup> AN 1/12 – 82/119 ICAO Konsey Kararı.

<sup>162</sup> AN 13/13.5-91/39 ICAO Konsey Kararı.

## 5.2. FIR Sorunu

Uçuş bilgi ve uyarı hizmetlerinin sağlandığı sınırları belirlenmiş bir hava sahası olan FIR, Türkiye ile Yunanistan arasında Ege'de uzun yıllardan beri süre gelen anlaşmazlık konularından birisini oluşturmaktadır. Bu sorunun temelleri, Ege'de FIR sorumluluğunun Yunanistan'a verilmesi ve İstanbul FIR'ı ile arasındaki sınırın Anadolu sahilleri ile ona en yakın Yunan Adaları arasından geçirilmesiyle atılmıştır.

### 5.2.1. Atina ve İstanbul FIR'larının sınırlarına ilişkin sorunlar:

FIR hatlarının saptanmasında, Şikago Sözleşmesi ve Eklerinde açıklanan bazı esaslar dikkate alınmaktadır. Buna göre, FIR'ların saptanmasında hizmetin etkin ve ekonomik olarak yönetilmesi esas alınır. FIR hatları mümkün olduğu kadar düz hatlar şeklinde olmalıdır. FIR, ulusal sınırlardan ziyade, hava trafik ve AK hizmetlerinin en iyi şekilde sağlanması esasına dayanmalıdır.

Açık denizler üzerindeki hava sahası, bölgesel hava seyrüsefer toplantılarında tespit edilen ve Konsey tarafından onaylanan anlaşmalara göre, hava trafik kontrol hizmetlerinin sağlanmasını kabul eden devlete devredilir. Sorumluluk yetkisinin bir devletten diğerine verilmesi veya açık denizlerdeki sorumluluğun tahsisi, ilgili hava sahasındaki hava trafiğinin emniyet ve düzenliliğini kapsayan teknik ve işletme fonksiyonuna göre sınırlandırılır.

Ekim 1946'da Ortadoğu ülkelerinin katılımı ile Kahire'de yapılan 1 nci Ortadoğu toplantısında Türkiye'ye, kıt'a Yunanistan'ı içine alan geniş bir FIR bölge sorumluluğu verilmesi düşünülmüş ve bunun Türk makamlarına önerilmesi kararlaştırılmıştır. ICAO 1946 yılı içinde, batıda Adriyatik Denizi'ndeki Brindizi FIR hududu ile doğuda Rus ve İran hudutları, kuzeyde Türkiye ve Yunanistan hudutları ile Karadenizde 42° 15' K, güneyde 35° 00' K enlemi arasında kalan sahayı bütünü

ile Ankara FIR olarak Türkiye'ye teklif etmiştir.<sup>163</sup> Türkiye bu öneriyi değerlendirmemiştir.

Atina ile İstanbul FIR'ı arasındaki sınır 1950, 1952 ve 1958'de yapılan toplantılarda görüşme konusu olmuştur. Yunanistan, Kıbrıs, Türkiye ve Ortadoğu ülkeleriyle ilgili FIR tespiti, Kasım 1950'de İstanbul'da yapılan II. Ortadoğu Bölgesel Toplantısı'nda<sup>164</sup> ele alınmıştır. Toplantı tutanaklarına göre, Atina-İstanbul FIR'ının batı sınırı, "Finike'nin güneyinde 35° 55' K - 30° 00' D noktasından Türk-Yunan kara sınırının denize ulaştığı 40° 45' K - 26°10' D noktasına kadar Türkiye'nin batı sınırını takip eder" cümlesiyle tarif ve tavsiye edilmiştir<sup>165</sup>.

Ege Denizi üzerindeki FIR sorumluluğu, ICAO'nun 1950 yılında düzenlemiş olduğu bir toplantı sırasında belirlenmiş ve bu düzenlemeye göre, Ege üzerinde uçan uçakların uçuş sırasında bilgileri Atina'ya vermeleri ve ancak Türk karasularına girdikten sonra, bu bilgileri İstanbul'a bildirmeleri, 1952 yılında Paris'te yapılan toplantıda karşılaştırılmıştır.<sup>166</sup>

Mart 1952'de Paris'te yapılan 3. Avrupa Bölgesel Hava Seyrüsefer toplantısında İstanbul FIR sınırları belirlenerek ICAO'nun 7 numaralı haritasında gösterilmiştir.<sup>167</sup> Daha sonra Türkiye ile ilgili FIR konusu, ICAO'nun 1958 yılında Cenevre'de yapılan 4 üncü Avrupa Bölgesel Hava Seyrüsefer Toplantısı'nda tekrar gündeme gelmiştir. Bu toplantıda Rodos ile Kıbrıs arasındaki hava koridorlarının, İstanbul FIR'ına girmemesini sağlamak için, Atina, İstanbul ve Lefkoşa (Nikosia) FIR'larının kesiştiği Finike güneyindeki 35° 55' K - 30° 00' D noktasının İstanbul FIR'ı aleyhine 10 km daha kuzeye 36°05' K - 30°00' D noktasına çekilmesi; başlangıçta tek parça olarak belirlenmiş Türkiye üzerindeki FIR'ın Ankara ve İstanbul FIR'ı olarak ikiye bölünmesi; daha önce Irak ve Suriye'ye bırakılmış olan güney ve güney

<sup>163</sup> ICAO'nun Türkiye'ye yazdığı mektup, ICAO Doc.CA.143, ATC/CA.44.

<sup>164</sup> Türkiye o tarihlerde ICAO Ortadoğu Bölgesine bağlıydı, şimdi Avrupa Bölgesine bağlıdır.

<sup>165</sup> ICAO Final Report of the Rules of the Air and Air Traffic Control Committee, Montreal, February 1951, Doc. 7055, MID/2-RAC, s. 15, 17.

<sup>166</sup> AKSU, Türk-Yunan İlişkileri, a.g.e., s.104

<sup>167</sup> ICAO Doc. 7280, EUM II/1952

doğudaki Türk toprakları üzerindeki hava sahalarının Ankara FIR'ı içine alınması tavsiye edilmiştir. Bu tavsiye kararları, daha sonra 1959 yılında Roma'da yapılan Ortadoğu-Uzakdoğu (MID/SEA) Bölgesel Seyrüsefer Toplantısı'nda onaylanmış ve bu düzenlemeye göre Ankara ve İstanbul FIR'ları yeniden tarif edilmiştir. Buna göre, İstanbul FIR'ının batı sınırı, Finike güneyindeki 36° 05' K - 30°00' D noktasından 42° 00' K - 28° 10' D noktasına kadar, Yunanistan ve Bulgaristan ile Türk ulusal sınırları boyunca uzanır. Atina'nın kontrolunda bulunan Ege Denizi'ndeki FIR, bu hali ile Yunan egemenlik sahası yanında Ege açık denizinin de hemen hemen tamamını (Kuzeyde Saroz Körfezi hariç)<sup>168</sup> kapsamaktadır.

İstanbul ve Ankara FIR'larının sınırlarının belirlenmesi sırasında Türkiye'nin ilgili Konferanslarda izlediği kontrolundaki FIR'ları dar tutma politikası, genel olarak o dönemlerde devletlerin, FIR'da verilen hizmetleri külfet olarak gören ve ülkeleri dışında açık denizlerde FIR hizmeti vermekten kaçınan tavırlarına koşturarak ortaya çıkmıştır. FIR teknik bir konu ve ATS ile ilgili bir sorumluluk mevzuu olduğu için bunda şaşkıncu bir durum da yoktur. FIR sınırlarının belirlendiği tarihten 1963 yılına kadar, Türkiye ile Yunanistan arasında FIR ile ilgili önemli bir sorun yaşanmamıştır. Kıbrıs olayları nedeniyle 1963'ten itibaren Türkiye'nin Ege'deki askerî uçuşlarında meydana gelen artış ve Yunanistan'ın bunlara gösterdiği tepki gelecekteki olayların habercisi olmuştur.

Yunanistan, İstanbul-Atina FIR sınır hattını Türk-Yunan sınırı olarak görmek ve göstermek istemektedir. Yunanistan, bu hattı Türk uçaklarının Ege'ye çıkışını engellemek için kullanmak istemekte ve devlet uçaklarımızın da uçuşlarıyla ilgili bilgi vermelerini ve Yunanistan'ın saptadığı düzenlemelere uymalarını istemektedir.<sup>169</sup> Türkiye ise, FIR düzenlemesinin yalnızca sivil uçaklar için olduğunu ve Yunanistan'ın istediği uygulama kabul edilirse Türkiye'nin açık denizler üzerinde eşit ve serbest kullanım hakkının kısıtlanacağını belirtmektedir. Türkiye, yalnızca sivil uçakların FIR

---

<sup>168</sup> TURHAN, a.g.e., s.96

<sup>169</sup> DURSUN, a.g.e., s.15

düzenlemesi gereği bilgi vermekle yükümlü olduklarını, askeri uçaklarla ilgi konuların ikili anlaşmalarla düzenlenmesi gerektiğini belirtmektedir.<sup>170</sup>

İstanbul ve Atina FIR'larının sınırı, Türkiye'nin batı sınırına bağlı olarak tarif edilmiş ise de, Türkiye'nin batı sınırı belli değildir. Ege'de iki devletin ülkesi arasında çizilmemiş olan sınıra bağlı olarak tarif edilen FIR sınırı gerçek hukukî durumu yansıtmamaktadır ve tamamen hayalidir. İstanbul-Atina FIR hattı bazı bölgelerde 6 millik karasuları dışında açık denizden geçerken (örneğin, Bozcaada güneybatısında 22 mil, Marmaris güneydoğusunda 18 mil), bazı bölgelerde Türk karasularından geçmektedir (örneğin, Karaburun kuzeybatısında 2 mil). Devletler arasındaki bir siyasî sınırın, açık denizden ya da ilgili devletlerden birinin karasularının içinden geçmesi siyasî sınır kavramının niteliğine ters düşmektedir. Buna mukabil Yunanistan, özellikle FIR hattına dayandırdığı tatbikat sahalarını tanımlarken, FIR sınırını Türkiye'nin batı sınırı olarak göstermeye gayret etmektedir. Bu nedenle, yayımlanan A0240/99 (Milli g0291/99) sayılı NOTAM ile Türkiye bu duruma müdahale etmiş ve yayımlanan NOTAM Türk AIP'sinin RAC 3-1-4a sayfasının "Remarks" hanesinde yer almıştır.

Yunanistan'ın, İstanbul-Atina FIR hattını Türkiye'nin batı, kendisinin ise doğu sınırı olarak göstermesinin amacı, Ege Denizi'ni sahiplenmek ve Ege Denizi'ni bir Yunan gölü haline getirmektir. Buna karşılık, Türkiye bir süreden beri FIR sınırının daha batıya kaydırılmasını istemektedir.

### 5.2.2. FIR hattına ilişkin geçmişten gelen iddialar ve verilen cevaplar:

Yunanistan'a göre, 1950'de İstanbul'da yapılan İkinci Ortadoğu Bölgesel Hava Ulaşımı Toplantısında imzalanan ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü [International Civil Aviation Organization (ICAO)] Konseyi tarafından da onaylanan Bölgesel Hava Ulaşımı Andlaşması ile ispat edilmiştir. Atina-İstanbul FIR sınır çizgisinin bölgede Türkiye'nin batı sınırı ile örtüştüğü, ilgili (7 numaralı) ICAO haritasında ve Ankara'da

<sup>170</sup> GÜREL, S. Şükrü, **Tarihsel Boyut İçinde Türk Yunan İlişkileri (1821–1993)**, Ümit Yayıncılık, Ankara, 1993, s.78

basılan 1953 Türk uluslararası hava seyrüseferi haritasında da gösterilmiştir<sup>171</sup>. Bu sınıra, Türkiye tarafından 1936 Montrö Sözleşmesi'ne göre hazırlanan gemilerin İstanbul, Çanakkale Boğazları ve Marmara Denizi'nden geçişine dair 1953 Raporuna ekli resmî Türk haritasında da yer verildiği belirtilmiştir<sup>172</sup>.

Kısaca, Yunanistan, yayınladığı bazı haritalara dayanarak Türkiye'nin 28 Aralık 1932 tarihli belgeyi ve çizdiği sınırı müteakip uygulaması ile tanıdığını ileri sürmektedir. UAD'nin Preah Vihear Tapınağı Davası'nda verdiği kararda yer alan, "her iki tarafın da harita çizgisini benimsemeleri nedeniyle bu çizginin geçerli sınır çizgisi olarak kabul edileceği" hükmüne işaret etmektedir<sup>173</sup>.

Türkiye, bu Yunan iddiaları karşısında, hem somut olaylara, hem de, uluslararası mahkemelerin konuya ilişkin Uluslararası Hukuk kurallarıyla ilgili tespitlerine, yorumlarına ve tesis edilen hükümlere işaret etmektedir.

İtalya, 8 Ocak 1937 tarihli notası ile iki devlet arasındaki sınırı tam olarak çizen 28 Aralık 1932 Türk-İtalyan tutanağının muhtevasının onayı için Türk Hükûmetinin kesin yöntemini kullanıp kullanmadığını kendisine bildirilmesini istemiştir. Daha sonra da, Yunanistan, Türkiye'nin Lozan Barış Andlaşması ile İtalya'ya verdiği adaların Paris Barış Andlaşması ile kendisine devredilmesinin ardından, 1950-1962 tarihleri arasında Türk Dışişleri Bakanlığı nezdinde yaptığı yazılı ve sözlü girişimlerle Türkiye ile İtalya arasında düzenlenmiş olan 28 Aralık 1932 tarihli belgenin Yunanistan ile de mer-i olması hususunda mektup teatisine hazır olduğunu bildirmiştir. Türkiye'ye göre, bu girişimlerin ısrarlı bir şekilde cevapsız bırakılması, 28 Aralık 1932 tarihli belge karşısında istikrarlı tutumunun olumsuz olduğunu göstermekte, bir uluslararası andlaşma olarak bu belge ile bağlanma iradesi bulunmadığını ve metni sadece teknik bir işlem olarak gördüğünü ifade etmektedir.

Yunanistan'ın 547/1948 sayılı Yasası, uluslararası camiaya yansımadağı gibi Uluslararası Hukuk açısından neticeler doğurmaya elverişli de olmayan bir iç hukuk

<sup>171</sup> Yunanistan'ın Ankara Büyükelçiliği'nden Türkiye Dışişleri Bakanlığı'na gönderilen 155/159/688 sayılı Nota.

<sup>172</sup> 155/159/688 sayılı Nota.

<sup>173</sup> IOANNOU, K., "A Tale of Two Islets", Thesis, C. 1, S. 1, s. 40.

belgesidir. Kaldı ki, Kardak Kayalıkları da Muğla İli Tapu Sicil Muhafızlığında kayıtlı bulunmaktadır.

Türkiye'ye göre, Bölgesel Hava Ulaşımı Andlaşması'na ekli 7 numaralı harita teknik nitelikli bir haritadır. Bu harita ile Türkiye'nin deniz ülkesinin sınırları konusunda bir düzenleme yapılması imkânsızdır. Söz konusu haritada gösterilen Atina-İstanbul FIR hattı iki ülke arasında sınır oluşturamayacağı gibi, takip ettiği güzergah Türk deniz ülkesinin sınır güzergahı da olamaz. Ege'de Atina-İstanbul FIR hattı yer yer Türk karasularına girdiği gibi yer yer de açık denizden geçmektedir. Bu durum FIR hattının takip ettiği Türkiye'nin batı sınırınının (28 Aralık 1932 tarihli belgeyle çizilen sınır dahil) hayali olduğunu göstermektedir. Ayrıca, Kardak Kayalıkları dahil egemenliği devredilmemiş ada, adacık ve kayalıkları Türk egemenliğinde gösteren Türkiye ve üçüncü devletlerde yayınlanan haritalar da bulunmaktadır. II nci Dünya Savaşında Menteşe Adalarını Almanlardan sonra işgal eden ve Yunanistan'a devredene kadar elinde bulunduran İngilizlerin 1943 tarihli ve 1944 tarihli haritalarında Kardak ve aynı durumdaki bazı ada, adacık ve kayalıkların Türk egemenliğinde oldukları görülmektedir.<sup>174</sup> Ordu Harita Servisi tarafından 1951'de Washington'da yayınlanan Amerikan haritasında da durum söz konusu İngiliz haritaları ile aynıdır. Yine İngiltere'de Imray Tetra tarafından yayımlanan ve "Yunan haritaları temel alınarak ve Yunan hidrografik dairesinin izniyle" ibaresini taşıyan haritada Kardak Kayalıklarının Türkiye'nin deniz sınırları içinde olduğu görülmektedir<sup>175</sup>. Amerikan Savunma Harita Kurumu tarafından yayımlanan 27 Ocak 1996 tarihli haritada ise, Kardak Kayalıkları egemenliği belirlenmemiş (sovereignty undetermined) olarak görülmektedir.

Son olarak, Türkiye'nin Yunanistan'ın egemenlik uygulamaları karşısında sessiz kaldığı hususundaki iddialarına da cevap verilmiştir. Bu hususta öncelikle Yunanistan egemenliği devredilmemiş ada, adacık ve kayalıklar üzerinde egemenlik uygulamalarında bulunmuş olsa bile, kamuoyuna duyurulmadığı için, Türkiye'nin

---

<sup>174</sup> **Türk Yunan İlişkileri ve Megalo Idea**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı, Ankara, Genelkurmay Basımevi, 1985.

<sup>175</sup> ERDEM, D., a.g.e., s. 95.

bun(lar)dan haberdar olmadığı belirtilmiştir<sup>176</sup>. Sonra, Türkiye'nin de uyuşmazlık konusu ada, adacık ve kayalıkların kendisine ait olduğunu gösteren uygulamaları (eylem ve işlemleri) bulunduğu ileri sürülmüştür.

Yunanistan'ın bu işlemlerinin Uluslararası Hukuk açısından **tek taraflı** işlemler olduğu vurgulanarak, UAD'nin, Belçika-Hollanda sınır uyuşmazlığı kararında Hollanda'nın 1843'ten bu yana ulusal idarî kararlara dayanarak egemenlik iddiasında bulunduğu toprakları burayı bir andlaşma gereğince elinde bulunduran Belçika'ya verdiği hatırlatılıp, Yunan egemenlik işlemlerinin hiçbir şekilde Türkiye'nin **uluslararası antlaşmalardan** çıkan egemenlik haklarına karşı hukukî etkisi olamayacağı ifade edilmiştir<sup>177</sup>.

Hakem Max Huber'in Palma Adası Kararında "*toprak egemenliği konusunda sessizliğin egemenlik sıfatını etkilemeyeceğini*" ve UAD'nin Libya ile Çad arasında toprak uyuşmazlığı konusunda verdiği Kararda "*diğer sıfatlara dayanan görüşlerin ve geçmişte bu toprakların fiilen işgal edilmiş olmasının ya da bir işgalin sürekli ve itirazsız olmasının, söz konusu toprak uyuşmazlığı bir andlaşma ile kesin bir sonuca bağlanmış ise, sonuca hiçbir etkisinin olmayacağını*" hüküm atına aldığı hatırlatılarak Türkiye, Yunan egemenlik uygulamalarından haberdar olup da itiraz etmemiş olsa bile, bunun Yunanistan'nın söz konusu topraklar üzerinde egemenliğinin tanınması anlamına gelmeyeceği belirtilmiştir.<sup>178</sup>

Türkiye, değişik vesilelerle Ege'de egemenliği uluslararası andlaşmalarla Yunanistan'a devredilmemiş ada, adacık ve kayalıkların statüsünün, bu ülke tarafından fiili durumlar yaratılarak ve tek taraflı eylemlerle değiştirilmesine teşebbüs edilmesinin Türkiye tarafından kabul edilmeyeceğini, bu gibi adacık ve kayalıkların egemenliği konusunda Uluslararası Hukuk açısından bir sonuç doğurmayacağını beyan etmektedir<sup>179</sup>.

<sup>176</sup> PAZARCI, H., "... Adacık ve Kayalıkların Statüsü...", a.g.e., s. 651.

<sup>177</sup> PAZARCI, H., a.g.e., s. 652.

<sup>178</sup> PAZARCI, H., a.g.e., s. 652.

<sup>179</sup> Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü Büyükelçi Necati Utkan'ın kendisine yöneltilen bir soruya verdiği cevap, Dışişleri Bakanlığı Enformasyon Dairesi SC: 4, 17 Ocak 1999.



Önceki bölümde izah edilen tarihî süreç içinde, egemenliği andlaşmalarla devredilmemiş Ege'deki Osmanlı Adaları'nın halefiyet yolu ile Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal ettiği ve Türkiye'nin kendisine intikal eden bu adalardan Lozan Barış Andlaşması ile Yunanistan ve İtalya'ya devrettiği adalar dışında adalar bulunduğu anlaşılmaktadır. Türkiye, bu adaların durumunu görüşmeye hazır olduğunu birdirmiştir. Buna karşılık Yunanistan, Ege'de egemenliği devredilmemiş ada, adacık ve kayalıkların varlığını kendi toprak bütünlüğüne karşı bir iddia olarak görmekte, egemenlik haklarını hiçbir zaman görüşme konusu yapmayacağını<sup>180</sup> ilgili Uluslararası Hukuk kurallarının açık olduğunu Türkiye'nin bu konudaki iddialarını UAD'ye götürmesi gerektiğini söylemektedir.<sup>181</sup>

Bugünkü İstanbul/Atina FIR'ı (Flight Information Region) 1952 yılında usulüne uygun olarak yapılan toplantılar neticesinde Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatınca bölgesel planlara geçirilmiştir. Yunanistan'ın FIR'ı hudut gibi göstermeye çalışması üzerine, bu hattın değiştirilmesi için Türkiye, 1966, 1968, 1971 ve 1974 yıllarında ICAO nezdinde girişimlerde bulunmuşsa da herhangi bir sonuç elde edememiştir.

Yunanistan'ın şöyle bir iddiası vardır: Halen mevcut FIR HATTI, Uluslararası kurallara göre saptanmıştır. Hiçbir surette müzakere ve münakaşa edilemez. ICAO kuralları gereğince, bölge değiştiren sivil uçaklar için uçuş planları ve uçuş bilgileri, girdikleri bölgenin hava trafik kontrolü (ATC) unsurlarına verilmektedir. Bunun amacı, uçuş bilgi bölgelerinde, hava trafik, arama ve kurtarma hizmetlerini yürütmek suretiyle, uçuşların güvenliğini sağlamaktır. Devlet uçakları için de aynı hizmetler söz konusu olduğuna göre, askeri uçakların, bu uygulamanın dışında bırakılmaması gerekir.<sup>182</sup>

FIR Hattı Türk-Yunan sınırı gibi işlem görmemeli; Türkiye'nin açık denizler üzerindeki hareketini eşit ve serbest olarak kullanma hakkını sınırlanmamalıdır.

<sup>180</sup> Yunanistan'ın Ankara Büyükelçiliğinden Türk Dışişleri Bakanlığına gönderilen 16 Şubat 1996 tarihli Yunan Notası No. 155/159/688

<sup>181</sup> "Recent Turkish Claims to the Imia Rocks", s. 8; IOANNOU, K., "A Tale..." a.g.e., s.11

<sup>182</sup> The Athens Flight Information Region ( FIR )  
<http://www.greekembassy.org/Embassy/content/en/Article.aspx?office=1&folder=45&article=79> 22  
 Ocak 2006

Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO)<sup>183</sup> sivil bir kuruluş olup, Chicago Sözleşmesinde sadece sivil hüviyetli uçakların uçuş bilgilerini verecekleri, askeri uçaklar ait kuralların ikili anlaşmalarla saptanması gerektiği açık şekilde belirtilmiştir. Türkiye ile Yunanistan arasında konuya ilişkin ikili bir anlaşma olmadığından,

---

<sup>183</sup> İkinci dünya savaşının sona ermesiyle birlikte, 7 Aralık 1944 tarihinde müttefikler ve savaşta tarafsız kalan devletlerden 52 tanesi ABD'nin Şikago kentinde bir araya gelerek, milletler arası havacılığın geliştirilmesi amacıyla bir konvansiyon üzerinde anlaşmaya varmışlardır. Şikago Konvansiyonu olarak bilinen bu anlaşmanın ön sözü, şöyledir:

"Milletler arası Sivil Havacılığın müstakbel inkişafının, dünya devletleri ve milletleri arasında dostluk ve anlayış yaratmaya ve muhafazaya büyük ölçüde yardım edebileceğini; bunun suistimali ise genel güvenliğe bir tehdit teşkil edebileceğini;

Dünya sulhunun dayandığı devletler ve milletler arasındaki ihtilafları bertaraf etmenin ve işbirliğini teşvikin arzuya şayan olduğunu göz önünde tutarak;

Aşağıda imzaları bulunan hükümetler, Milletler arası Sivil Havacılığın emin ve muntazam bir tarzda inkişaf edebilmesi ve hava ulaştırma servislerinin müsavi imkânlar esası üzerine tesisi ile sağlam ve ekonomik bir şekilde işletilebilmesi için bazı prensip ve düzenlemeler hususunda mutabık kalmışlar ve bu maksatla işbu anlaşmayı akteylemişlerdir."

Anlaşma metni, toplam dört kısımdan ve büyük önem taşıyan on sekiz Ek'ten oluşmuştur. Anlaşmanın birinci kısmı, Hava Seyrüseferi ile ilgili genel esasları düzenlemektedir.

İkinci kısım, bu konvansiyonda belirtilen her türlü hususun uygulanmasını sağlayacak bir organizasyonun kurulduğunu belirtmektedir: Beynelmillel Sivil Havacılık Teşkilatı, (ICAO International Civil Aviation Organization). Bu organizasyonun resmîyet kazanabilmesi, Konvansiyonu imzalayan 52 devletin Millet Meclislerinin yarısının onaylamasına bağlanmış, gereken 26 onay sayısına 5 Mart 1947 tarihinde ulaşılmıştır. Aynı yılın Ekim ayında ICAO, Birleşmiş Milletler (UNITED NATIONS - UN)'in Ekonomik ve Sosyal Konseyi (Economic and Social Council - ESOSOC)'ne bağlı bir kuruluş statüsü kazanmıştır.

Anlaşmanın üçüncü kısmı, Hava Yolları ve Hava Limanları gibi tesislerle ilgili devlet sorumluluklarını, dördüncü kısım, Nihai Hükümler başlığı ile anlaşmanın imzası, yürürlüğe girişi gibi genel hususları içerir.

ICAO tarafından tüm dünyada geçerli "ICAO Havacılık Mevzuatı" olmak üzere geliştirilmiş kurallar ve tavsiye niteliğindeki maddeler, Anlaşmanın Ek'ler (Annex) bölümünde yer alır. Bu kurallar, hukuki veya idari olmaktan çok, teknik temellere dayanmaktadır. 1944'ten günümüze sürekli geliştirilerek ve güncellenerek gelmişlerdir.

Türkiye, devlet uçakları için aynı uygulamaya tabi olmayı zorunlu saymamaktadır. Zira, devlet uçaklarına kural koyma yetkisi sadece devletin kendisine aittir.<sup>184</sup>

Ayrıca, gerek NATO ve gerekse Milli Tatbikatlarda, tatbikat öncesinde tatbikat sahaları usulüne uygun olarak NOTAM'lattırılmakta ve tatbikat uçakları görerek uçuş kurallarına göre ve genellikle satih radarının pozitif kontrolünde uçmaktadır. Uluslararası hava sahalarında hareket hava trafiği olarak pozitif radar kontrolünde yapılacak bir askeri uçuş için uçuş plan bilgisi veya rapor verme zorunluluğu getirmek, hem Chicago Sözleşmesinin 3. maddesine hem de açık denizlerdeki uçuş serbestisini sağlayan Uluslararası Hukuk ve teamüllerine aykırıdır. Ege'de uluslararası hava sahalarında yapılacak uçuşlara ilişkin uçuş plan bilgisi verilmesi konusunda ısrar edilmesi, FIR sorumluluğu nedeniyle, Yunanistan'a verilen teknik sorumluluğun, bir hava savunma vasıtası olarak kullanılması anlamını da doğurmaktadır.<sup>185</sup>

Bu yorumun doğruluğunu, Yunanistan'ın, tatbikatlarda uçuş plan bilgilerinin kendilerine verilmediği gerekçesiyle yaptığı teşhis önlemlerine kanıtlamaktadır. Bölgenin uluslararası hava sahalarında teşhis için önleme bir güvenlik gereği olarak yapılıyorsa bu işlemi yapmada, Yunanistan'ın olduğu kadar Türkiye'nin de hakkı vardır.

### 5.2.3. FIR'ın niteliği ile ilgili sorunlar:

Bir FIR, içinde uçuş bilgi ve uyarı hizmetlerinin sağlanması sorumluluğu üstlenilen hava sahası bölümüdür.<sup>186</sup> FIR ilgili devlete FIR'ın tamamında, uçuş bilgi hizmeti, arama kurtarma ikaz hizmeti, havacılık bilgi hizmeti, kontrollu hava sahaları içerisinde de hava trafik kontrol hizmeti verme sorumluluğu yüklemektedir. FIR'larda, bu hizmetleri sağlama sorumluluğu, bu hizmeti yerine getirmek için yeterli

<sup>184</sup> <http://bucatarih.sitemynet.com/seminer/yunan/icerik/sorun.html> 16 Ocak 2006

<sup>185</sup> <http://bucatarih.sitemynet.com/seminer/yunan/icerik/sorun.html> 16 Ocak 2006

<sup>186</sup> YÜZBAŞIOĞLU, Aynur, **Hava Hukuku Açısından Ege Hava Sahasına İlişkin Sorunlar**, Yüksek Lisans Tezi (T-8727), s.34

kolaylıklara sahip bir ATC (Air Traffic Control-Hava Trafik Kontrol) ünitesine verilmediği takdirde, uçuş bilgi hizmeti ve uyarı hizmeti sağlamak üzere uçuş bilgi merkezleri kurulur.

FIR egemenliğe işaret ve egemenlik tesis etmez. Bir devletin ulusal sınırları içerisinde kalan topraklar üzerindeki hava sahasında ATS verme sorumluluğu başka bir devlete verilebilir. Bir dönem Türkiye'nin güneydoğudaki toprakları üzerinde bulunan ulusal hava sahasında ATS hizmetleri verilmesi Irak ve Suriye'nin sorumluluğuna bırakılmıştır. Bu durumun yaşayan örnekleri de vardır. Manş Denizi'nde İngiltere'ye ait olan Guernsey ve Jersey Adaları Paris FIR'ı içinde, Kuzey Denizi'nde Danimarka'ya ait olan Bornholm Adası ise İsveç FIR'ı içinde bulunmaktadır. Şikago Sözleşmesi'ne göre, devletin egemenlik alanı olan ülkesi, kara parçaları ve buna bitişik karasuları (md. 2) ile sınırlanmış taban ve bunların üzerindeki hava sahalarından (md. 1) oluşur. Buna göre hiçbir devlet, ülkesinin sınırları dışında, açık denizde, ne FIR sebebiyle ne de başka bir amaçla egemenlik iddiasında bulunamaz veya bu anlama gelen davranış içine giremez. Sivil havacılığın düzenlenmesi ve kolaylaştırılması ile ilgili olan FIR, hiçbir biçimde bu alan içinde sorumluluk yüklenen devlete egemenlik hakkı vermemektedir.

Öte yandan, ATS'yi kolaylaştırması durumunda hava sahalarının milli sınırla boyunca ayrılması için anlaşmalar yapılması ICAO tarafından önerilmiştir.<sup>187</sup> ATS'nin sağlanacağı hava sahalarının belirlenmesi milli sınırlardan çok yolların yapısal özellikleri ve etkili hizmet için duyulan ihtiyaca göre yapılmalıdır. Bu yüzden, FIR'lar o bölgede hizmete sunulan bütün havayolu yapısını kapsayacak şekilde belirlenmelidir.

Açık denizler veya hükümlerle belirlenmemiş topraklar üzerinde ATS verilecek hava sahaları bölgesel anlaşmalarla belirlenir. Bölgesel anlaşmalar ise, bölgesel toplantılarda alınan tavsiye kararlarının Konsey tarafından onaylanması sonucunda belirlenir. Açık denizler ve hiçbir devletin hükümlerine girmeyen yerler üzerinde oluşturulmuş FIR, TMA ve havayollarıyla ilgili yapılacak değişikliklerin de önce bölgesel anlaşmalarla belirlenmesi, sonra da bu anlaşmanın ICAO Konseyi tarafından onaylanması gerekir.

<sup>187</sup> YÜZBAŞIOĞLU, A., a.g.e., s.34

Yunanistan FIR sahasında kendisine verilen yetkileri genişletmeye ve belki de egemenlik tesis etmeye yönelik arayışlar içindedir. 1973 yılı Mayıs ayı içinde Midilli Adası açıklarında uluslararası hava sahasında bir eğitim tatbikat uçuşu plânlanmış, Yunan Adalarının 10 mil açığında seçilen tatbikat sahasının NOTAM'ı için Yunanistan'a müracaat edilmiştir. Yunan makamları, “Yunan hava sahasında yapılacak askeri uçuşların uçuş müsaadesi diplomatik kanaldan yapılmalıdır” cevabını vermişlerdir. Diplomatik müsaade sadece egemen hava sahalarındaki uçuşlar için uygulanan bir hukuk kuralıdır (Şikago Sözleşmesi md. 3/c). Oysa bu tatbikat için seçilen saha, Yunanistan'ın egemen hava sahası değil uluslararası hava sahasıdır. Bu yüzden Yunan isteği kabul edilmemiş, sonuçta plânlanan uçuşlar yapılmıştır.<sup>188</sup> Türkiye Mart 1974'de Ege'de yapılması plânlanan Daffodil Face 74 tatbikatından yararlanarak ulusal bir tatbikat yapmayı plânlanmış ve bu tatbikat da NATO tatbikatının genel harekât emrine dahil edilmiştir. Tatbikat sahasını Atina FIR'ı içinde kalan bölümü için NOTAM yapılması Yunan makamlarından istenmiştir<sup>189</sup>. Tatbikat tarihine kadar istemimize cevap gelmeyince NOTAM Türkiye tarafından yayınlanmıştır. Bunun üzerine Yunanistan Atina FIR'ı içinde uçuşlara izin vermeyeceklerini, aksi takdirde doğacak sonuçtan sorumlu olmayacaklarını belirten bir uyarı mesajı çekmiş<sup>190</sup> ama Türkiye plânladığı uçuşları yapmıştır. Yunanistan'ın bu örnekler ile sınırlı olmayan<sup>191</sup> Uluslararası Hukuka aykırı arayışları, zaman zaman üst düzey yöneticilerin açıklamalarına da konu olmaktadır. Yunanistan, “Atina

<sup>188</sup> YÜZBAŞIOĞLU, A., a.g.e., s.96-97.

<sup>189</sup> NOTAM Exercises Daffodil Face 74, 1974. (YÜZBAŞIOĞLU, A., a.g.e., s. 98.)

<sup>190</sup> Navigational Warning NOTAM, LGAT, Mart 1974. (YÜZBAŞIOĞLU, A., a.g.e., s. 98.)

<sup>191</sup> Yunanistan 1968'de icra edilen Golden Rod-68 ve Fallex 68 tatbikatlarının plânlama ve icrasında, Ege'de yapılacak keşif uçuşlarının Yunan Hava Kuvvetlerinin sorumluluğunda olduğunu ileri sürerek kendisi üstlenmiş ve diğer NATO uçaklarının uçuşuna karşı çıkmıştır. Early Affair 69 ve Dawn Patrol 69 tatbikatlarının ilk senaryo plânlamalarında, Ege'de Türk Hava Kuvvetlerinin de katılacağı tatbikat sahaları öngörülmüşken, Yunanistan'ın tepkisi ile tatbikatlardan Ege bölümlerinin çıkarılmasına Türkiye NATO dayanışmasının bozulmaması için rıza göstermiştir. Türkiye 17-19 Nisan 1969 tarihlerinde Ege'de uluslararası hava sahasında Gediz-69 tatbikatının yapılmasını plânlamıştır. Tatbikatın gerçekleştirilmesi için gerekli görülen NOTAM talebi Yunan sivil havacılığına bildirilmiş, Yunan makamları hiçbir gerekçe göstermeden Türkiye'nin Atina FIR'ı içinde tatbikat yapamayacağını bildirmiştir. Bkz. (YÜZBAŞIOĞLU, A., a.g.e., s. 96.)

FIR'ının 1999 yılından itibaren bütün Ege'yi kapsayacak şekilde orta ve uzun menzilli hava savunma füzeleri ile korunacağından<sup>192</sup> söz etmiştir. Bir başka söyleyişle, Uluslararası Hukukun tereddüt götürmeyen açık kurallarına rağmen, Yunanistan'ın Atina FIR'ının üzerinde bulunduğu Ege açık denizi üzerindeki hava sahasını ülkesinin korunacak bir parçası olarak gördüğü anlaşılmaktadır. Türkiye, Yunanistan'ın Atina FIR sebebi ile sahip olduğu teknik yetkileri aştığını ileri sürmekte ve bu yetki genişlemesini kabul etmemektedir.

### 5.2.3.1. FIR, Egemenlik Hakkı Verir mi?

Uluslararası anlaşmalarla Yunanistan'a verilen FIR sorumluluğunun bir egemenlik hakkı doğurmadığı aşağıdaki izahatlarla çok açık bir şekilde ortaya çıkmaktadır:

Bugünkü uluslararası sivil havacılık kurallarına temel teşkil eden Şikago Konvansiyonu'nun 3.a maddesi "Bu konvansiyon yalnız sivil hava nakil vasıtalarına kabili tatbik olup devlet hava nakil vasıtalarına tatbik olunamaz" demektedir. 3.b maddesi ise "Askeri, gümrük ve zabita hizmetlerinde kullanılan hava nakil uçakları devlet nakil vasıtası sayılır" demek suretiyle askeri uçakları bu sözleşmenin dışında bırakmıştır.

Şikago Konvansiyonu'ndan önce biri 1910 diğeri de 1919 yılında olmak üzere iki konvansiyon yapılmış her ikisinde de askeri ve sivil uçuşlar prensipte birbirlerinden ayrılmıştır. Halihazırda yürürlükte olan Şikago Konvansiyonu'nun dibacesinde de belirtildiği gibi belgeyi hazırlamakla görevli konferans organları tamamen sivil havacılığı içine alan ve tanzim eden bir belge hazırlamayı amaçlamışlardır.

ABD Şikago Konvansiyonu'nda devlet uçaklarına hiç yer verilmemesini savunmuştur. Keza Kanada'da 1919 Paris Konvansiyonu'nda devlet uçaklarıyla ilgili olarak yer alan maddelerin Şikago Konvansiyonu'na aynen geçmesini istemiştir.

<sup>192</sup> Milli Savunma Bakanı Akis Tsohatzopoulos'un 2 Aralık 1998 tarihli "Bulletin" gazetesinde yayınlanan beyanı.

ABD Şikago Sözleşmesi'nin devlet uçaklarına uygulanamayacağı konusunda 1964 yılında resmi bir beyanatta bulunarak bu konudaki tutumunu çok açık bir şekilde ortaya koymuştur. Nitekim ABD Hava Kuvvetleri ve 6'ncı Filo'ya bağlı ABD uçakları Ege'nin uluslararası hava sahasında eğitim veya tatbikat yapacakları zaman Yunanistan'dan değil izin almak ona haber dahi vermeden kendi NOTAM'larını yayınlamak suretiyle uçuşlarını icra etmektedirler.

FIR'ların teşkiliyle ilgili olarak yıllar önce başlatılan çalışmalarda ülkeler açık denizler üzerinde herhangi bir yük ve sorumluluk almak istememişlerdir. Eğer FIR sorumluluğu ülkelere tanınan bir egemenlik hakkı olarak algılanmış olsaydı birçok devlet gönüllü olarak bu yükü ve sorumluluğu kabul etmiş olmaz mıydı?

Mart 1952 tarihinde Paris'te yapılan Üçüncü Avrupa Bölgesel Hava Seyrüsefer Toplantısı'nda Türkiye güney ve güneydoğusundaki bazı topraklar üzerindeki FIR sorumluluğunu Suriye ve Irak'a vermekte hiçbir sakınca görmemiştir. Bu husus FIR'ın egemenlik kavramıyla ilişkili görülmediğinin çok açık bir delilidir.

Karadeniz'deki eski SSCB ile olan FIR sınırı Türkiye'ni teklifi ve SSCB ve ICAO'nun uygun görmesi üzerine 1997 yılında 60 km kadar kuzeye genişletilerek bugünkü haline gelmiştir. Bu durumda SSCB kendi egemenliği altında olan bir hava sahasını gönüllü olarak Türkiye'ye terk etmiş mi olmaktadır? Durup dururken böyle bir şey mümkün olabilir mi?

Yunanistan 1963 yılına kadar Atina FIR'ında uçan Türk askeri uçaklarından ne uçuş planı talep etmiş ne de herhangi bir zorluk çıkarmıştır. Yoksa Yunanistan egemenliği altında olduğunu iddia ettiği bir hava sahasının farkına 1963 yılından sonra mı varabilmiştir?

Yukarıdaki izahatlardan anlaşılacağı üzere FIR tamamen sivil uçuşlarla ilgili düzenlemeleri içeren teknik bir konudur. Egemenlik hakkı olarak görülmesi mümkün değildir. Bu konuyu egemenlik hakkı olarak gören dünyada Yunanistan'dan başka bir devlet yoktur. Atina FIR'na girerek Ege'nin uluslararası hava sahasında uçuş yapan her uçağı FIR ihlali yapmakla suçlamak büyük bir haksızlıktır. Aslında havacılık terminolojisinde FIR ihlali (FIR violation) diye bir deyim de yoktur. Yunanistan "Türkiye 2002 yılında Ege'de 5000 ihlal yaptı" demek suretiyle kendini komik duruma düşürmektedir. Zira Türk Hava Kuvvetleri yıllık uçuşlarının sadece yüzde 3'ünü

Ege'de gerçekleştirmektedir. Buna karşın Yunan Hava Kuvvetleri'nin yüzde 70-80 uçuşları Ege'de yapılmaktadır. Yunanistan kendisine verilen FIR sorumluluğunu Şikago Konvansiyonu'nun amaçlarına aykırı bir şekilde istismar etmektedir.

#### 5.2.4. FIR'da verilecek ATS'nin kapsamına ilişkin sorunlar:

NOTAM ve uçuş plânı ile ilgili sorunlar, Atina FIR içerisinde Ege açık denizi üzerindeki uluslararası hava sahalarındaki askerî faaliyetlerle ilgili olarak ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle, Şikago Sözleşmesi ile askerî uçakların ilgisini göz önünde bulundurmak her iki uyumsuzluğun daha doğru değerlendirilebilmesi için yararlı olacaktır.

Şikago Sözleşmesi sadece sivil uçaklara uygulanmaktadır (md. 3/a ilk c.). Askerî, gümrük ve polis hizmetlerinde kullanılan devlet uçaklarına (md. 3/b) uygulanmamaktadır (md. 3/b son c.). Madde metni hiçbir tereddüde yer bırakmayacak kadar açık yazılmıştır. Bununla beraber Sözleşme'de devlet uçakları ile ilgili iki önemli hususa değinilmiştir. Taraf devletlerin devlet uçakları özel bir anlaşma ile önceden izin almadan başka bir devletin ülkesi üzerinde uçmayacak ve başka bir devletin ülkesine inmeyeceklerdir (md. 3/c). Taraf devletler devlet uçakları ile ilgili kurallar koyarken sivil uçakların seyrü sefer güvenliği için tam ihtimam göstereceklerdir (md. 3/d). Şikago Sözleşmesi'nin devlet uçakları ile ilgili kuralları bunlardan ibarettir. Açık denizler üzerinde devlet uçakları ile yapılacak uçuşlarda sivil uçakların seyrü sefer güvenliği için önlem alma yetki ve sorumluluğu doğrudan devlet uçaklarını açık denizler üzerinde uçuşa çıkaran makam ve uçuş ekibine aittir.<sup>193</sup>

<sup>193</sup> PAZARCI, H., Uluslararası Hukuk Dersleri, s. 450.



#### 5.2.4.1. NOTAM sorunu:

NOTAM<sup>194</sup> sorunu, Atina FIR içerisinde Ege açık denizi üzerinedeki uluslararası hava sahalarındaki askerî tatbikatlarla ilgili olarak ortaya çıkmaktadır. Şikago Sözleşmesi Ek 15 para. 5.1.1.1'de, doğrudan operasyonel önem taşıdığı anda NOTAM yayınlanması gereken bilgiler arasında (I) fıkrasında, askerî tatbikatlar, gösteriler, ve yarışlar paraşüt atlayışları gibi hava seyrüseferi için tehlikelerin mevcudiyetine de yer vermiştir.<sup>195</sup> Hangi faaliyetlerin hava Seyrüseferini tehlikeye düşürdüğü için NOTAM'la bildirilmesi gerektiğinin takdiri de ilgili makama aittir. Havada diğerleri için potansiyel tehlike oluşturan faaliyetler ya önceden NOTAM'lanmış sahalarda yapılmalı ya da bu faaliyetlerin yapılacağı sahalarda NOTAM'lanmalıdır. Bu kurala aykırı davranıldığında doğabilecek olumsuz sonuçların sorumluluğunu da üstlenmek gerekecektir.

Geçici hava sahası sınırlamalarını gerektiren faaliyetler (askeri uçuş ve tatbikatlar gibi) en az 7 gün öncesinden NOTAM'la duyurulmalıdır. Mümkün olduğunda, hava sahasının kullanımını kolaylaştırmak ve bildirilen işlemin zamanında tamamlanmasını sağlamak için, duyurulacak bilgiler 24 saat öncesinden istenebilir.

Atina FIR'ı içerisinde havacılık bilgi hizmetlerini yürütmekten Yunanistan sorumludur. NOTAM yayınlanması da bu hizmetin içinde yer almaktadır. Bu durum karşısında Türkiye'nin Ege denizinde Atina FIR'ı içinde yapacağı askerî tatbikatlar ile ilgili NOTAM'lama işlemleri, Türk NOTAM Ofisinin zamanında tam ve doğru bilgiler göndererek yapacağı talep üzerine Yunan NOTAM ofisinin bunları yayımlaması ile gerçekleştirilecektir. NOTAM'ların ilgililere zamanında ulaşabilmesi için faaliyetten 7 gün önce yayınlanması öngörülmüştür (Ek-15 para. 5.1.1.5). Türkiye'nin Yunanistan'a göndereceği NOTAM yayın taleplerinin, gerekli hazırlıkların yapılabilmesi için, yayın tarihinden iki üç gün önce Yunan NOTAM ofisine

<sup>194</sup> NOTAM, Uçuş harekâtı ile ilgili personelin zamanında bilmesinde gerek olan, havacılıkla ilgili herhangi bir kolaylığın, hizmetin, usulün yeniden teessüsü durumu ve değişikliği veya bir tehlikeyle ilgili bilgilerin

<sup>195</sup> YÜZBAŞIOĞLU, A., a.g.e., s.44

ulaştırılması gerekir. Yunanistan'ın Türkiye'nin talebi üzerine yayınlayacağı NOTAM'ın üzerinde Türkiye'nin yetkisi altında yayınlandığını açıkça belirtmesi gerekir (Ek 15 para. 3.2.2). Yunanistan'ın yetki ve sorumluluğu kendisine verilen faaliyetlerle ilgili bilgileri belirli bir yazılı şekle dökerek Türkiye'nin verdiği yetki ile yayınlamaktır.

Yunan NOTAM Ofisi, Türk NOTAM Ofisinin yayınlanmak üzere gönderdiği NOTAM metinlerinde yetkisi olmamasına rağmen değişiklik veya ilâveler yapmakta ya da zamanında yayınlamamaktadır.

Kıbrıs Barış Harekati'ndan sonra, Ege'de ilk müşterek TASMO tatbikatı 20 Mart 1975 tarihi için planlanmış, tatbikat sahalarının Atina FIR'ı içinde kalan bölümleri için gerekli NOTAM müracaatı Yunanistan'a yapılmıştır. Yunanistan, NOTAM'ı tatbikat tarihine kadar yayınlamayınca, Atina FIR'ı içindeki sahaların NOTAM'ı da "Warning NOTAM" şeklinde Türkiye tarafından yapılmıştır. NOTAM'ı bir gün sonra yayınlayan Yunanistan sorumluluğuna müdahale edildiği gerekçesiyle Türkiye'yi ICAO'ya şikayet etmiştir. 1975 yılından sonra Ege'de yapılan bütün askeri uçuş ve milli/NATO tatbikatlarının NOTAM'larının yapılması iki ülke arasında sorun olmuştur.<sup>196</sup>

Geçmişteki tatbikat sahalarının koordinatlarının değiştirilmesine ilâve olarak, son yıllarda NOTAM'lara tatbikatlara katılacak uçakların Yunan kıyılarına 10 milden fazla yaklaşmamaları ve Yunan Hava Trafik Kontrol (Air Traffic Control -ATC) birimlerine uçuş plânı vermeleri hususunda kayıtlar eklemektedir.

#### **5.2.4.2. Uçuş plânı sorunu:**

EGE'nin uluslararası hava sahasında yapmakta olduğumuz belirli kategorideki askeri uçuşlar için Yunan ATS (Hava Trafik Hizmetleri) birimlerine uçuş plan bilgisi ve rapor verilir verilmeyeceği konusu, Türkiye ile Yunanistan arasında önemli anlaşmazlık konularından ve sorunlarından birini oluşturmaktadır. Bunun sonuçlarının hem siyasi platformda ve hem de uçuşların yapıldığı yer ve zamanlarda çıkması iki ülke ilişkilerinde gerilim yaratmaktadır. Bu nedenle, konunun içeriği,

<sup>196</sup> DHMİ Genel Müdürlüğü Arşiv Belgeleri, 1975

geçmişi, hukuki e teknik açıdan Türkiye' nin hareketinin dayanak e gerekçeleri, buna karşın Yunanistan' ın istek ve tutumu ile bunların geçerliliğinin incelenmesi gerekir.

Uçuş planı, “yapılması planlanan uçuşun tamamı veya bir bölümü ile ilgili olarak ilgili ATS birimlerine temin edilen belirli bilgiler” olarak tanımlanmaktadır.<sup>197</sup>

Sivil uçaklar, birçok konuda olduğu gibi, uçuş planı ile ilgili olarak da ICAO' un öngördüğü standart ve usullere aynen uymaktadırlar. Ülkeler, kendi meydan veya hava sahalarında yapılacak uçuşlar (Sivil-Askeri) için, uçuş planı ile ilgili tüm ayrıntılı usulleri kendi “AIP” lerinde yayınlamışlardır. Hükümler Hava Sahaları içinde bu usullere uyulması gerektiği tartışılmaz.

Bir meydandan diğerine, bir ülkeden diğer ülkeye yapılan IFR uçuşlar ile kontrollü sahalarında (hava koridorları ve TMA'lar gibi) uçmak durumunda olan ve ATS' den yararlanan askeri uçuşlar için de, hükümler hava sahalarında ülkelerin istek ve talimatlarına bağlı olarak, aynı sivil uçaklarda olduğu gibi uçuş planı doldurulur.

Uçuş planı formu bizatihi uçuş yapacak (veya bunların yetkili kıldığı) şahıslar tarafından uçuşun yapılacağı saatten belirli bir zaman öncesinden<sup>198</sup> doldurulur ve sorumlu ATS birimlerine verilir. ATS birimi, uçuş planında yer alan belirli bilgileri (uçak tipi, tanıtması, kalkış meydanı/saati, gidiş meydanı, takip edilecek yol, tahmini arış gibi) daha uçak kalkmadan önce uçuşla ilgili görülen tüm ATS birimlerine ve kendi ülkesinin hava savunma birimlerine aktarır. Dolayısıyla, bu birimler, uçak kalkmadan önce uçuştan bilgi sahibi olurlar ve gerekli işlemler için hazırlıklarını tamamlarlar. Ülkelerin uygulamalarına bağlı olarak, uçağın hakiki “kalkış” bilgisi, alan durum veya bilgilerde olabilecek önemli değişiklikler, planı dolduran tarafından ATS birimlerine aktarılır.

<sup>197</sup> Annex II, Hava Trafik Kuralları, Kısım I tarifler, ICAO yayını, 1986

<sup>198</sup> Uçuş Planı, VFR uçuşlar için 30 dakika, IFR uçuşlar için 1 saat öncesinden doldurulur.

#### 5.2.4.2.1. Uçuş Planı Sorununun Geçmişi:

EGE'de Türkiye'nin planlı uçuşlarının başladığı 1960'lardan 1974 Kıbrıs Barış Harekâtına kadar geçen dönem içerisinde, EGE'nin uluslararası hava sahasında Türkiye tarafından gerçekleştirilen askeri uçuşlarla ilgili belirli kapsamdaki bilgiler, Eskişehir SOC (Bölge Harekât Merkezi) vasıtasıyla Larissa SOC'a aktarılmıştır.<sup>199</sup>

Barış Harekâtından sonra Yunanistan'ın NATO' nun askeri entegrasyonundan çekilmesi üzerine, hava savunma sistemleri arasında arasındaki bilgi alışverişi de kesilmiştir. Bu defa bilgiler İstanbul ACC kanalı ile Atina ACC'ye aktarılmaya başlanmıştır.

Türkiye ile Yunanistan arasında 1975 yılında başlatılan ikili müzakerelerin ana ve en önemli gündem konusunu, EGE'deki uçuşların karşılıklı olarak bildirilmesini içeren "Güvenlik Sorunu" teşkil etmiştir. Beş yıl süreyle, çok değişik formül veya alternatifler üzerinde durulmuş ama Yunan makamları, Türk uçuşları için devamlı uçuş planı bilgisi aldıklarından kendilerini rahat hissetmişler, buna karşılık kesinlikle Türkiye' ye kendi uçuşları ile ilgili bilgi vermeye yanaşmamışlardır.<sup>200</sup>

1976 yılında EGE'de yaptığımız bir tatbikat sırasında uçuş bilgileri, teknik bir nedenle Atina ACC' ye aktarılamamış, Yunan Makamları bu duruma büyük bir tepki göstermişlerdir. Bu durum Türk makamlarına EGE'de yapılan uçuşlar için uçuş planı verilip verilmeyeceği konusunda bir alarm etkisi yapmış, bunun üzerine Sivil/Asker bir komisyon kurularak konunun incelenmesi yoluna gidilmiştir.

Komisyon, "Açık denizler üzerinde VFR olarak belirli emniyet tedbirleri alınmak suretiyle yapılacak eğitim ve tatbikat uçuşları için ilgili ATS birimlerine bilgi verme mecburiyeti olmadığı" yolunda bir sonuca varmıştır.<sup>201</sup> Ancak ikili müzakerelerin

<sup>199</sup> Bölge Harekât Merkezleri, hava savunma sistemlerinin önemli birimlerinden biri durumundadır. İki ülke arasında o tarihlerde NATO Hava Savunma Sistemi (NADGE) çerçevesinde uyum ve uçak izleri ile ilgili bilgi alışverişi mevcuttu.

<sup>200</sup> DHMİ Genel Müdürlüğü Arşivleri, "EGE Hava Sahası Sorunu"

<sup>201</sup> DHMİ Genel Müdürlüğü Arşivleri, Toplantı Raporları, 1976

devam ettiği aşamada sorun çıkartılmaması için uygulamanın ilerideki tarihlere ertelenmesi kararlaştırılmıştır.

Konu canlı tutulmuş, ilk defa 1979 yılında yapılan Dawn Patrol-79 tatbikatı sırasında, EGE'deki uçuşlarla ilgili olarak Yunan Makamlarına herhangi bir uçuş bilgisi verilmemesi kararlaştırılmıştır.<sup>202</sup>

Konu, NATO bünyesindeki tatbikat koordinasyon toplantısında uzun tartışmalara yol açmıştır. Türkiye ısrarlı davranmış, Yunanistan bu nedene tatbikattan çekilmiştir. Yunanistan EGE'de uçuş yapan Türk ve ABD uçaklarının çoğunu tehlikeli şekilde önlemiştir.

22 Şubat 1980 tarihinde Türkiye, 1974 yılında ilan ettiği 714 sayılı NOTAM'ı iptal etmiştir. Türkiye bundan sonra, milli, eğitim ve tatbikat uçuşları ile ilgili uçuş planı bilgilerinin Yunanistan makamlarına verilmesi uygulamasına son vermiştir. Sorun, EGE' deki NATO uçuşları açısından 1979, milli uçuşlarımız açısından ise 1980 yılından beri devam etmektedir. Uçaklar önlenmekte, bazen taciz edilmekte, NOTAM' larımıza uçuş planı verilmesi şeklinde ilaveler yapılmakta, ancak Türkiye tutumundaki kararlılığını sürdürmektedir.

Yunanistan, Türkiye'nin uygulamasını değişik zaman ve vesilelerle NATO ve ICAO forumlarında tartışma konusu yapmak istemiş, ancak kendisini destekleyen taraftar bulamamış, lehine olabilecek herhangi bir karar çıkartamamıştır.

#### **5.2.4.2.2. Uçuş Planı Sorununda Mevcut Durum:**

Uçuş plânı sorunu, Yunanistan'ın Atina FIR'ı içerisinde Ege açık denizi üzerinde uçan Türk devlet uçaklarından uçuş plânı istemesinden kaynaklanmaktadır. Halihazırda Yunanistan AIP'sine koyduğu bir madde ile Atina FIR'ı içerisindeki bütün uçuşlar için uçuş plânı doldurulması mecburiyeti getirmiştir. Yunanistan, uçuş plânının sivil uçuşların emniyeti için gerekli olduğunu ileri sürmekte, Türkiye'nin Ege'deki uçuşları için 1979 yılına kadar düzenli olarak uçuş plânı bilgisi verdiğini

<sup>202</sup> DHMİ Genel Müdürlüğü Arşivleri, Tatbikat Planlama Belgeleri

belirtmektedir. ICAO Genel Kurulunun, sivil / asker eşgüdümü bağlamında, açık denizler üzerinde devlet uçaklarının yapacakları uçuşları düzenlemek üzere akit devletler tarafından belirlenecek kuralların, sivil hava trafiğinin güvenlik ve düzenini tehlikeye düşürmemesini ve bu uçuşlar sırasında “pratikte mümkün olduğu ölçüde” ICAO Ek 2’deki kurallara uyulmasını tavsiye eden Kararını<sup>203</sup> ileri sürerek Türk askerî uçaklarının Atina FIR’ı içerisinde Ege açık denizi üzerinde yaptığı uçuşlar için de uçuş plânı doldurmasını istemektedir. Yunanistan uçuş bilgilerini aynı zamanda güvenlik nedenleriyle talep ettiklerini açıkça ifade etmekten de kaçınmamaktadırlar.

Yunanistan, AIP’sine koyduğu bir madde ile “Atina FIR’ı içinde yapılan tüm uçuşlar için bir uçuş planı doldurulması mecburiyetini” getirmiştir. Buna dayanarak, Ege’nin uluslararası hava sahası da dahil Atina FIR’ı içinde yapılan her kategorideki uçuş için uçuş planı talep etmektedir. Bu istek, açık denizler üzerinde yapılan belirli kategorideki uçuşlar için geçersiz, hukuk dışı ve FIR sorumluluğunun hükümlerinde kullanıldığı izlenimini veren keyfi bir harekettir.<sup>204</sup>

Türkiye, 1979 yılında yapılan Dawn Patrol-79 NATO tatbikatına kadar Yunan makamlarına Atina FIR’ı içerisinde kalan Ege açık denizi üzerindeki askerî uçuşları ile ilgili uçuş plân bilgisi ve rapor vermiştir. Bu tatbikatta Türkiye uçuş plânı vermeyi reddetmiş bunun üzerine Yunanistan tatbikattan çekilmiştir. Türkiye 22 Şubat 1980 tarihinde 1974 yılında ilân ettiği 714 sayılı NOTAM’ı iptal ettikten sonra, Atina FIR’ı içerisinde Ege açık denizi üzerinde yaptığı ulusal tatbikat ve eğitim uçuşları ile ilgili bilgileri Yunan makamlarına vermemiştir. Sorun Ege’deki NATO uçuşları açısından 1979 ulusal uçuşlarımız açısından ise 1980 yılından beri devam etmektedir.

Şikago Sözleşmesi devlet uçaklarını kapsam dışında bıraktığı için Sözleşme ve Eklerinde yer verilen uçuş plânı ile ilgili hükümlerin bunlara uygulanabilmesi mümkün değildir. Açık denizler üzerinde tüm ülkelerin tartışmasız uçuş serbestisi vardır. Uçuş plânı bahane edilerek bu hak engellenemez. Aksi davranışlar uluslararası hukukun ihlâli anlamını taşır. Askerî uçaklar esasen Şikago Sözleşmesi’nin dışında kalmakla beraber, trafik kontrol hizmeti talep ederek uçmak isterlerse istisnai olarak uçuş plânı doldurmaları beklenir. Türkiye, bu özel durumun dışında, açık denizler üzerindeki

<sup>203</sup> A-24-7-APPENDIX-P

<sup>204</sup> YÜZBAŞIOĞLU, A., a.g.e.,s.110

hava sahasında ICAO kurallarına uyulmadan yapılan harekât, keşif, eğitim ve tatbikat uçuşları gibi, askerî uçuşlar için uçuş plânı vermek mecburiyetinde bulunmadığını söylemektedir.

Gerçekten de Türkiye'nin devlet uçakları için ICAO kurallarına göre uçuş planı doldurmasına ve Yunanistan'a iletmesine ihtiyaç bulunmamaktadır. Bu tür bir planın verilmemesi, ICAO kurallarını ihlalden ziyade Yunanistan'ın bu konudaki isteklerinin reddinden öte bir şey değildir.<sup>205</sup>

Ege'deki Türk askeri uçuşlarıyla ilgili uçuş plânı isteme gerekçesi sivil trafiğin emniyeti ise, Şikago Sözleşmesi sivil uçuşların güvenliğini dikkate alınması sorumluluğunu ilgili devletlerin kendilerine verdiği için Yunanistan bu isteği ile Türkiye'nin hukukî yetki ve sorumluluğuna müdahale etmektedir. Atina FIR'ı içerisinde Ege'nin açık deniz alanları üzerindeki Türk askeri uçuşları sırasında güvenlik tedbirleri alma yetki ve sorumluluğu Türkiye'ye aittir. Türkiye sivil havacılığın emniyeti için gerekli tedbirleri almaktadır:

- a. Faaliyet gerekli kılıyorsa, harekât sahasının NOTAM'lanması usulüne göre yapılmaktadır.
- b. Uçuşlar VFR (Görerek Uçuş Kuralları) olarak icra edilmektedir.
- c. Uçuşlar mümkün olan bütün hallerde, sivil ve kontrollü uçuşların buldukları kontrollü hava sahaları (NOTAM'lama hariç) yani ATS yolları ve TMA'ların limitleri dışında yapılmaktadır. ATS yolları belirli usullerle katedilmektedir.
- ç. Uçuşlar mümkün olan bütün hallerde radar kontrolünde icra edilmektedir.
- d. Yunan ATS birimlerinden herhangi bir hizmet de talep edilmemektedir.

Türkiye'nin 1979'a kadar uçuş plânı vermesi de Şikago Sözleşmesi md. 3/d çerçevesinde değerlendirilmelidir. Türkiyenin söz konusu uygulamaları hukukî bir yükümlülükten kaynaklanmadığı gibi, bu uygulamanın sürdürüleceğine ilişkin bir taahhüdü de yoktu. Askeri uçaklarının açık denizlerin üzerinde yapacağı uçuşlarla ilgili kural koyma ve sivil uçuşların güvenliği ile ilgili önlemleri alma sorumluluğu

<sup>205</sup> MANN, Stephen, **The Grek-Turkish Dispute in the Aegean Sea: its Ramifications for NATO and the Propsects for Resolution**, Thesis, Naval PostGraduate School, Monterey, California, March 201, p.24

Türkiye'ye aittir; o tarihlerde böyle bir uygulamaya Türkiye tarafından gerekli görülmüş tekrar yapılan bir değerlendirme ile bu uygulamaya son verilmiştir.

Ayrıca, sivil uçuşların emniyeti açısından uçuş plânının istenmesi de gerçekçi görünmemektedir. Türk askeri uçuşları, kontrollü hava sahalarının, yani sivil uçakların bulunduğu hava koridorları ve TMA'ların dışında VFR ve çoğunlukla radar kontrolünde veya NOTAM'lı alanlarda yapılmaktadır. Yani, uçuşların harekât ortamları farklıdır<sup>206</sup>. Türkiye'nin Ege'de gerçekleştirdiği askerî uçuşlarla ilgili bilgilerin, ATS amaçları ve sivil uçuşların güvenliği için kullanılmalrı pratikte söz konusu değildir.

ICAO Genel Kurulunun Kararı "pratikte mümkün olduğu ölçüde" ifadesinin de gösterdiği gibi esnek ve tavsiye niteliğinde bir karardır. Harekât, keşif, eğitim ve tatbikat uçuşlarının karakteri, amacı ve şekli itibariyle bu tür uçuş harekâtı sırasında istense dahi ICAO kurallarına uymak imkânsızdır.

Yunanistan, uçuş planının, diğer sivil uçuşların emniyeti için gerekli olduğunu ileri sürmektedir. Türk askeri uçuşları, kontrollü hava sahalarının, yani sivil uçakların bulunduğu hava koridorları ve TMA'ların dışında, VFR ve çoğunlukla radar kontrolünde veya NOTAM'lı sahalarda yapılmaktadır. Yani, uçuşların harekât ortamları farklıdır. VFR bir uçuş için doldurulan bir uçuş planı zaman olarak 1 saat geçerlidir. Uçağın kalkış saatinden 1 saati aşan değişiklik olmadıkça ATS birimine bilgi verilmez. Uçak 1 saatlik zaman dilimi içinde herhangi bir anda kalkıp uçuşunu yapabilir. Esasen yapılan uçuşların Ege'deki bölümü çoğunlukla 1 saati geçmemektedir. Bu kadar geniş bir zaman periyodu içinde icra edilecek bir uçuşun varlığı veya olabilecek pozisyonu için sivil uçaklara verilecek bilginin de pratikte hiçbir anlamı ve önemi kalmamaktadır.

Yunan makamları, bilgileri aynı zamanda güvenlik nedenleriyle talep ettiklerini açıkça ifade etmekten kaçınmamaktadırlar. Bu daha önce de belirtildiği gibi

---

<sup>206</sup> VFR bir uçuş için doldurulan bir uçuş plânı zaman olarak bir saat geçerlidir. Uçağın kalkış saatinde bir saati aşan değişiklik olmadıkça ATS birimine bilgi verilmez. Uçak bir saatlik zaman dilimi içinde herhangi bir anda kalkıp uçuşunu yapabilir. Esasen yapılan uçuşların Ege'deki bölümü çoğunlukla bir saati geçmemektedir. Bu kadar geniş bir zaman periyodu içinde icra edilecek bir uçuşun varlığı veya olabilecek pozisyonu için sivil uçaklara verilecek bir bilginin de pratikte hiçbir anlamı kalmamaktadır.



tamamen değişik bir konudur ve ATS sorumluluğu ile alakalı değildir. Güvenlik nedeniyle uçuşların dah önce bilinmesi Yunanistan kadar ve belki daha ileri önemde, Türkiye için de bir ihtiyaçtır. Bu durumda iki ülke ihtiyaçlarının karşılıklı olarak sağlanması çarelerinin aranması gerekmektedir.

Yunan makamları, birçok vesileyle Türkiye'nin Ege'deki uçuşları için 1979 yılına kadar muntazaman uçuş plan bilgisi verdiğini, bu tarihten sonra uygulamaya neden son verildiğini sormakta ve buna cevap istemektedirler.<sup>207</sup> Bu soruya, "askeri uçakların açık denizlerde yapacağı uçuşlarla ilgili kural koyma yetkisi Türkiye'ye aittir, diğer uçuşların güvenliği ile ilgili önlemleri alma sorumluluğu da bize aittir. (Şikago sözleşmesi, md.3.d.) O tarihlerde böyle bir uygulama tarafımızdan uygun görülmüş, tekrar yapılan bir değerlendirme ile bu uygulamaya son verilmiştir. Aslında bu uygulamaya son verilmesi kararının alınmasında Yunan Makamlarının tutum ve davranışlarının da rolü büyüktür." cevabı verilebilir.<sup>208</sup>

ICAO'nun sivil/asker koordinasyonu ile ilgili bir asamble kararı mevcuttur. Bu kararda, "sivil/asker koordinasyonu ve işbirliği yer almakta, açık denizler üzerinde devlet uçaklarının yapacakları uçuşları düzenlemek üzere akit devletler tarafından güvenlik ve düzenini tehlikeye düşürmemesi ve bu uçuşlar sırasında "Pratikte mümkün olduğu ölçüde ICAO Annex II'deki kurallara uyulması" tavsiye edilmiştir. Yunanistan sık sık bu karara atıfta bulunarak, askeri uçakların da uçuş planı vermeleri gerektiğini ileri sürmektedir. Aslında, Konvansiyonun "hükümlerinin devlet uçaklarına uygulanamayacağını" çok açık bir biçimde belirten 3.a. maddesi karşısında bu kararın geçerliliği tartışılır. Çünkü, alınan hiçbir karar Konvansiyon hükümlerine aykırı olamaz. Kaldı ki, "pratikte mümkün olduğu ölçüde" ibaresi de bağlayıcı değildir.

<sup>207</sup> YÜZBAŞIOĞLU, A., a.g.e., s. 111.

<sup>208</sup> YÜZBAŞIOĞLU, A., a.g.e., s. 111.

### 5.3. Ege kontrollü hava sahaları sorunları:

CTE'ler, aletli uçuş kurallarına [(Instrument Flight Rules) IFR] uygun olarak yapılan uçuşlara [(IFR flight) IFR uçuş] hava trafik kontrol hizmeti sağlanan hava sahası bölümleridir. CTE, yer yüzeyi üzerindeki belirli bir limitten itibaren yukarı doğru uzanır. CTE'ler, hava yolları ve TMA'lar da dâhil olmak üzere hava trafik kontrol hizmeti sağlanacak IFR uçuşların uçuş güzergâhlarının tamamını veya bir bölümünü kapsayacak şekilde ve normal olarak o bölgede kullanılan seyrü sefer kolaylıklarının kapasiteleri göz önünde tutularak belirlenirler.

#### 5.3.1. Terminal kontrol sahası sorunları:

TMA'lar, belirli bir veya daha fazla meydanın çevresinde normal olarak ATS yollarını kesiştiği bölgede, meydana yaklaşan, havada bekleyen, iniş için yaklaşan veya kalkışı takiben tırmanış yapan uçakların kontrol ve tanzimi için tesis edilen, belirli boyutlardaki kontrollü hava sahası ve bu sahanın bir parçasıdır. TMA'ların şekil ve boyutunu, meydana inen kalkan uçakların sayısı ve özelliği pistlerin durumu, hava koridorlarının pozisyonu tayin etmektedir.<sup>209</sup>

Yunanistan, 9 Haziran 1975 tarihinde, bölgesel ve ilgili ülke olan Türkiye ile herhangi bir eşgüdümeye gerek görmeden, tek taraflı bir uygulama ile Limni meydanı çevresinde ve büyük bir bölümü uluslararası hava sahasını içine alan yaklaşık 3000 NM<sup>2</sup> genişliğinde bir TMA ilân etmiştir.<sup>210</sup> Türkiye hem Yunanistan hem de ICAO nezdinde itiraz etmiş ve bu TMA'yı tanımadığını, askerî uçuşlarını bu yeni TMA'yı dikkate almadan yapacağını bildirmiştir. Yunanistan, 714 sayılı NOTAM'ın kaldırılmasından sonra Mart 1981'de tek taraflı olarak Limni TMA'yı % 57 oranında küçülterek 1300 NM<sup>2</sup>'ye düşürmüştür. Limni TMA bu yeni boyutlarıyla bile %20

<sup>209</sup> YÜZBAŞIOĞLU, A., a.g.e., s. 125.

<sup>210</sup> GEDİKOĞLU, O., **Ege Hava Sahası Sorunları**, basılmamış yüksek lisans tezi, Ankara 1988, s. 24.

oranında uluslararası hava sahasına taşıdığı için Türkiye tarafından kabul edilmemiştir.<sup>211</sup>

Yunanistan Limni meydanındaki mevcut TACAN cihazını esas alarak, askeri jet uçaklarının yapacakları yüksek irtifa alet alçalma /tırmanma partnerlerini kapsamına alacak genişlikte bir TMA sınırına ihtiyacı olduğu gerekçesini ileri sürmüştür.<sup>212</sup>

Türkiye iki husus üzerinde durmuştur. Öncelikle Limni TMA'nın ilân edilişindeki usulsüzlüğe işaret edilmiştir. Buna göre, Limni TMA'nın genişletilmesi sırasında, ICAO Konseyi'nin bu konuda aldığı AN. 1/12/82/119 sayılı kararına aykırı olarak gerekli eşgüdüm usullerine uyulmamıştır. Ek 11 para. 2.1.2 deki kurallara ve bu karara rağmen Yunanistan uluslararası hava sahasına taşacak şekilde yaptığı TMA değişikliğinden önce ilgili bölge ülkesi olan Türkiye ile gerekli eşgüdümü yapmamıştır. Türkiye, Yunanistan'ın bu girişimine hem bu ülke hem de ICAO nezdinde itiraz etmiş ve adı geçen TMA'yı tanımayacağını, askeri uçuşlarını da yeni TMA sınırlarını dikkate almadan yapacağını bildirmiştir.<sup>213</sup> İkinci olarak, Türkiye, sivil uçakların VOR cihazlarından yararlanmak suretiyle yapacakları alet alçalma tırmanışları için adanın 6 mil karasuları dışına taşmayacak bir TMA sınırının yeterli olduğunu savunmuştur.<sup>214</sup>

Yunanistan'ın Limni TMA'yı ilân etmek için ileri sürdüğü gerekçede yer alan TACAN [tactical air navigation (taktik hava seyrüseferi)] cihazı adanın silâhsızlandırılmış statüsünün ihlâl edildiğini göstermektedir. Yunanistan'ın silâhsızlandırılmış bir ada için askerî uçakların kullanabileceği genişlikte bir TMA'ya ihtiyaç duyması ve bunu gerekçe olarak kullanması sorunu daha önemli bir hale getirmektedir.

<sup>211</sup> GEDİKOĞLU, O., a.g.e., s. 25.

<sup>212</sup> Limni TMA Sorunu toplantı zabitleri (YÜZBAŞIOĞLU, A., a.g.e., s. 125.)

<sup>213</sup> DHMİ Gn. Müdürlüğü Arşivi, Ege Hava Sahası Sorunu belgeleri (YÜZBAŞIOĞLU, A., a.g.e., s. 124)

<sup>214</sup> Limni TMA sorunu toplantı zabitleri (YÜZBAŞIOĞLU, A., a.g.e., s. 124)

### 5.3.2. Hava koridorları sorunları:

Hava yolu, koridor şeklinde tesis edilmiş ve radyo seyrüsefer yardımcı cihazlarıyla donatılmış bir kontrol sahası ve bu sahanın bir parçasıdır. Hava koridorları sorunu Yunanistan'ın Anadolu sahillerinin hemen önünden geçen koridorlar ihdas ederek burada bir bariyer oluşturma ve Türk askerî uçaklarının Ege açık denizine çıkışlarını kısıtlama arzusundan kaynaklanmaktadır.

Zaman zaman bu konuda Yunanistan tarafından yapılan anlaşmalar, bu konuda ilerleme kaydedilebileceğine dair işaretler taşımakla birlikte, sorunların giderilmesi mümkün olamamaktadır. Bu konuda örnek olarak 2003 yılında Yunanistan Savunma Bakanı olan Yannis o dönemdeki açıklaması gösterilebilir. Yunanistan Savunma Bakanı Yannis Papandoniu, "Türkiye ile Yunanistan arasında, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü çerçevesinde imzalanan Ege'deki hava koridorlarına ilişkin anlaşmanın, hiçbir biçimde askeri uçakları kapsamadığını" söyledi.<sup>215</sup>

#### 5.3.2.1. W-14 Havayolu Sorunu:

Yunanistan, 1970'de Kavala-İstanköy-Rodos arasında W-14 (şimdi H-59) adını taşıyan alt limiti 2500 ile 5500 üst tavanı ise 24500 feet olan yeni bir ulusal hava yolu açmıştır. Bu yolun büyük bir kısmı Anadolu sahillerinin hemen önünde açık denizden geçmektedir. Daha önce de değinildiği gibi, ulusal (domestic) hava yolları ICAO'nun bölgesel plânının kapsamında değildir. Ancak W-14 hava yolu belirli bölgelerde açık denizler üzerinden geçmektedir. Diğer bir deyişle, açık denizler üzerinde bir ATS sahasıdır. Bu nedenle 11 sayılı ekin öngördüğü bölgesel andlaşma veya eşgüdüm ihtiyacı vardır. Buna karşılık W-14 hava yolunun ilânından önce ilgili ICAO makamları ve Türkiye ile gerekli eşgüdüm yapılmamıştır.

<sup>215</sup> "Askeri Uçaklar Kapsam Dışı", <http://www.ntvmsnbc.com/news/234754.asp> 16 Ocak 2006

Yunanistan W-14 hava yolunun Kuzeyden Güneye adalar ardında uçuş yapan küçük ve özel uçaklar tarafından kullanılmak üzere ilân edildiğini ileri sürmektedir. Böylece, adaları ve adalardaki meydanlar ile bu meydanlar arasındaki uçuşların ihtiyaçlarını gerekçe göstermektedir<sup>216</sup>.

Uygulamalar zaman içinde W-14 hava yolunun Türkiye'nin Ege'de yaptığı askerî tatbikat uçuşları açısından önemli sayılabilecek kısıtlamalar getirdiğini<sup>217</sup> göstermiştir. Bu durum W-14 hava yolunun iki devlet arasında görüşme ve tartışma konusu olmasına yol açmıştır. Yunanistan, yolun Limni-Kavala ile Sisam-İstanköy bölümlerinin büyük ölçüde kendi egemen hava sahalarında kaldığını, bu nedenle tartışmanın dışında mütalaa edilmesi gerektiğini vurgulamış; Limni-Sisam bölümünde ise, yolun alt limitini yükseltebileceğini belirtmiştir. Buna karşılık, Türkiye W-14 hava yolunun tamamının iptalini istemiştir<sup>218</sup>. Yunanistan 6 Mart 1981 tarihinde Limni TMA'nın küçültülmesi ile birlikte W-14 hava yolunun alt irtifalarında ve kullanım zamanlarında tek taraflı olarak bazı değişiklikler yapmıştır. Buna göre, yolun alt irtifa limiti 2500 feetden 5500 feete çıkartılmış, 15 Nisan 31 Ekim tarihleri arasında devamlı, bu peryodun dışında ise sadece hafta sonlarında kullanılacağını ilân etmiştir.<sup>219</sup>

### 5.3.2.2. G-18 Havayolu Sorunu:

G-18 Hava yolu, Kuzey ve Orta Avrupa ile Orta Doğu ülkelerini birbirine bağlamakta ve oldukça yoğun bir trafiğe hizmet vermektedir. Bu uluslararası hava yolu, Sarajevo, Kumanovo üzerinden Selanik'e gelmekte, Bodrum Datça mevkiinde 60 mil kadar da Türk hava sahasından geçerek düz bir hat halinde Rodos'a ulaşmakta ve oradan da Tel Aviv'e uzanmaktadır. Yunanistan, eski Yugoslavya ile anlaşarak, G-18 güzergahını ICAO usullerine aykırı olarak değiştirmiştir. G-18

<sup>216</sup> GEDİKOĞLU, O., a.g.e., s. 24.

<sup>217</sup> GEDİKOĞLU, O., a.g.e., s. 24.

<sup>218</sup> W-14 Toplantı Tutanakları (YÜZBAŞIOĞLU, A., a.g.e., s. 127)

<sup>219</sup> YÜZBAŞIOĞLU, A., a.g.e., s. 127

Koridorunun yeni güzergahı, Kumanovo'dan Fiska'ya ve oradan da Limni ve Mesta üzerinden geçerek Rodos'a ulaşacak şekilde Türk sahillerinin önüne çekilmiştir. Yunanistan, bir taraftan Avrupa Bölgesel Seyrû Sefer Plânında yaptırmaya çalıştığı bu değişikliğin gerçekleşmesi için öngörülen eşgüdüm çerçevesinde ICAO'ya müracaat ederken, diğer taraftan da, trafiğe sürat ve güvenlik kazandırdığını ileri sürerek bir NOTAM<sup>220</sup> ile yeni yolu hizmete açmıştır. Yunanistan'ın ICAO'ya yaptığı başvurusunun sonucunu beklemeden attığı bu adım ICAO usullerine aykırı bir oldu bittiyi yansıtmaktadır.

ICAO Yunanistan'ın başvurusu üzerine eşgüdüm çalışmalarını başlatmış; Türkiye hem Ege'nin uluslararası hava sahasından geçecek hava yollarının hizmete verilmesinde uluslararası kurallar uyarınca Türkiye ile eşgüdüm yapılarak müsaadesinin alınması gerektiği gerekçesi ile hem de G-18 koridorunun kendi hava sahası üzerinden de geçmesi nedeniyle doğrudan ilgili ülke olarak değişikliğe itiraz etmiştir. ICAO, sorunun bölgesel olarak çözülmesi için iki devletin bir araya gelmelerini temin etmeye çalışmış, Yunanistan'ın kabul etmemesi nedeniyle sonuç alamamıştır. Bunun üzerine G-18 konusu ICAO usullerine uygun olarak ICAO Konseyinin inceleme ve kararına sunulmuştur. Sorun önce ICAO'nun Seyrüsefer Komisyonunda [Air Navigation Commission (ANC)] bilahare ICAO Konseyinde görüşülmüştür.

7-8 Şubat 1985'de ANC'da yapılan toplantıda Türkiye, G-18 Koridorunun güzergahının değiştirilmesinde ICAO usullerinin uygulanmadığını ve yeni güzergahın Türk devlet uçaklarının Ege'nin uluslararası hava sahasında yaptıkları tatbikat ve eğitim uçuşlarını büyük ölçüde engellediğini söylemiştir.<sup>221</sup> ANC toplantı sonucunda aldığı Kararla,

- a. G-18 hava yolu için, (Türkiye'nin de istediği doğrultuda) alçak ve yüksek irtifalarda kuzeyde Fiska, güneyde Mesta doğru hattının en uygun alternatif olduğunu belirterek Bölgesel Hava Seyrüsefer Plânında bu güzergahın yer almasını,

<sup>220</sup> 15 Haziran 1981 tarih ve 923 sayılı NOTAM.

<sup>221</sup> G-18/UG-18 ile ilgili ANC Raporu C-WP/7971

- b. Yunanistan Hükûmeti'nin doğru hat uygulamasına en kısa zamanda geçilmesi için gerekli önlemleri almasını,
- c. Yeni güzergah uygulanıncaya kadar Limni üzerinden geçen yolun kullanılmasını,
- ç. Ege hava sahasının sivil havacılık tarafından emniyetle kullanılmasını sağlamak amacıyla, Türkiye ve Yunanistan'ın, aralarındaki eşgüdüm usullerinin geliştirilmesi imkânlarını araştırmalarını tavsiye etmiştir<sup>222</sup>.

Yunanistan'ın eleştirmesine karşılık, Türkiye Kararı olumlu bulmuş, Limni üzerinden geçen yolun kullanılmasının sona erdirilmesi ve yeni güzergahın uygulanması için kesin bir tarih verilmesini istemiştir.

ICAO Konseyi 20 Mart 1985'de ANC'nin verdiği raporu esas alarak konuyu görüşmüş ve yine ANC'nin tavsiye kararlarını oybirliği ile benimseyerek Konsey Kararına dönüştürmüştür<sup>223</sup>. Konsey'de yapılan görüşmelerde Türkiye, G-18 değişikliğinin ilanındaki yolsuzluğu, yeni güzergahın Ege'deki Türk askeri tatbikat ve uçuşları için yarattığı olumsuz etkiyi, Türkiye'nin bu tatbikat ve uçuşlardan milli ihtiyaçları nedeniyle vazgeçmesinin söz konusu olamayacağını, koridorun Çanakkale LPT-1 yasak sahasına olan yakınlığını, gayri ekonomik oluşunu, daha güvenli ve ekonomik alternatiflerin mevcudiyetini, Ege'de yapılan Türk askeri faaliyetleri ile ilgili Yunan makamlarıyla mevcut eşgüdüm yetersizliğini, buna bağlı olarak Limni üzerinden kuzeyden güneye geçirilecek bir hava koridorunda seyredecek sivil uçakların güvenliğinin sağlanamayacağını belirtmiştir. Buna karşılık Yunanistan, Konseyin öngördüğü yol güzergahının (Fiska-Mesta hattı) Selanik'in güney doğusundaki Sithonia LGD-5 askeri eğitim ve tatbikat sahasını etkilediğini belirterek kararı eleştirmiş ve uygulamada karşılaşılabilecek güçlükleri beyan etmiştir. Konsey üyeleri, Yunanistan'ın gerekçesini kabul etmemişler, bunun ülke içi sivil asker eşgüdümü ile çözümlenebileceğini beyan etmişlerdir. Buna karşılık Türkiye'nin itirazı ve gerekçeleri ANC ve Konsey tarafından geçerli görülmüş G-18 hava yolu güzergahı Fiska-Mesta hattından geçecek şekilde değiştirilmiştir.

<sup>222</sup> ANC Decisions, 8 February 1985 (Task No Rac.8703)

<sup>223</sup> 114/15 sayılı Konsey Kararı.

Konsey 114/15 sayılı Kararı karşısında taraflar buna öncelik eden ANC kararı ile ilgili tutumlarını tekrarlamışlar, Yunanistan'ın eleştirmesine karşılık, Türkiye esasa ilişkin isteklerine cevap veren Kararı olumlu karşılayarak G-18 in yeni güzergahının kullanılmasının kesin bir tarihe bağlanmasını istemiştir. Konsey Başkanının, kesin tarih tespit edilmesi yerine, ICAO Genel Sekreterinin uygulama ile ilgili olarak sonbahar toplantılarında Konseye rapor vermesi önerisi tüm üyelerce kabul edilmiş. Böylece bir izleme mekanizması oluşturulmuştur. Alınan karar uyarınca, ICAO Sekreterliği Konseyin 1985 yılı sonbahar toplantısında G-18 ile ilgili bir gelişme Raporu sunmuş Raporda Yunanistan'ın konu ile ilgili hazırlıklarının devam ettiği belirtilmiştir. Konsey G-18 ile ilgili kararın acilen uygulanması çağrısında bulunmuştur.

Açık denizler üzerindeki hava sahaları ile ilgili Konsey kararları bağlayıcı olmasına rağmen Yunanistan G-18 ile ilgili kararı ancak bir yıl sonra Haziran 1986'da ve kısmen uygulamaya başlamıştır. Yunanistan Konsey kararına bağlanan Fiska-Mesta hattını G-18 adıyla hizmete açarken usule aykırı olarak oluşturduğu Fiska-Limni-Mesta hattını da J 60 adı altında muhafaza etmiştir. G-18'i 20.00 (z) – 04.00 (z) saatleri arasında, özellikle gece saatlerinde ve yalnızca günde 8 saat süreyle trafiğe açmış, geri kalan zaman süresince J 60 koridorunun kullanılmasını öngörmüştür. Türkiye J 60 Koridoruna ICAO nezdinde itiraz etmiştir. Buna karşılık ICAO, kısmen de olsa kararının uygulanmasını memnuniyetle karşılamıştır. Konsey J 60 Koridorunu, kendi Kararında yer verdiği ve Karar tam olarak uygulanıncaya kadar Limni üzerinden geçen yolun bir süre kullanılabilmesine ilişkin hükme uygun bir girişim olarak değerlendirmiştir.

1986 Sonbaharında ICAO Sekreterliği G-18 hava yolu ile ilgili 114/15 sayılı Kararının uygulamasıyla ilgili verdiği yeni raporunda Yunanistan'ın Konsey Kararını kısmen uygulamasını memnunlukla karşılamıştır.

Türkiye B-7 hava yolu sorununun ICAO ANC ve Konseyinde tartışılması sırasında G-18 ile ilgili 114/15 sayılı kararın tam olarak uygulanmasını tekrar dile getirmiştir. Konsey bunu dikkate almış ve B-7 ile ilgili kararında 114/5 sayılı Kararının uygulanmasını istemiştir<sup>224</sup>.

<sup>224</sup> ICAO Konseyi'nin B7/UB7 ile ilgili 22 Haziran 1987 ve 121/14 sayılı kararı.



Yunanistan, muhtemelen Uluslararası Hukuku ısrarla ihlâl eden bu tutumunun doğuracağı tepkileri yumuşatmak amacıyla 461 sayılı NOTAM'la 1 Nisan 1988 tarihinden itibaren G-18 ile ilgili uygulama saatlerinde sembolik değişiklik yapmıştır. Buna göre, Konsey kararı G-18 haftada toplam 78 saat, J-60 ise toplam 90 saat kullanılabilir duruma getirilmiştir. Bununla beraber, karar halen tam olarak uygulanmadığı için G-18 koridorunun Türkiye'nin itirazlarına yol açan nedenler varlıklarını sürdürmektedir. Açık denizlerle ilgili Konsey kararları bağlayıcı olduğundan Yunanistan'ın Konsey Kararını uygulamaması taraf olduğu Şikago Sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini yerine getirmemesi demektir.

### 5.3.2.3. B-7 Hava Yolu Sorunu:

Yunanistan ile yaşanan son hava koridoru sorunu olan B-7, G-18 hava yolu sorunundan farklı nitelikler<sup>225</sup> gösterse de mesele özde aynıdır. Bu sebeple, B-7 yolu sorununun, Yunanistan'ın G-18 uyuşmazlığı nedeniyle 114/15 sayılı Konsey Kararında mahkûm edilen Türkiye'nin Ege Denizi üzerinde askerî uçuş ve tatbikatlar yapma haklarını hava yollarının güzergahlarını sivil havacılığın amaçları dışında gereksiz yere değiştirerek veya yenilerini ihdas ederek sınırlandırma çabalarını sürdürmesinden doğduğu söylenebilir. Bu sorun, Bulgaristan'ın 1985 yılı son baharında, ICAO kurallarına uygun olarak, Avrupa Hava Seyrüsefer Plânında<sup>226</sup> öngörülen B-7 hava yolunun Romanya ile Yunanistan arasında kalan bölümünün hizmete açılmasını teklif etmesiyle ortaya çıkmıştır. Söz konusu teklif, ICAO Bölgesel Hava Seyrüsefer Plânlarında yapılacak değişikliklerde izlenen usule uygun olarak, ICAO Paris Ofisince 4 Kasım 1985'de bölge devletlerine duyurulmuş ve devletlerden görüşlerini bildirmeleri istenmiştir<sup>227</sup>.

Bulgar teklifindeki B-7 hava yolunun Limni-Mesta-Rodos arasında yaklaşık 2/3'ü G-18 hava yolu ile aynı güzergahı takip etmektedir; Limni-Kavala bölümü ise

<sup>225</sup> B-7 hava yolu sorununda G-18 ihdasında olduğu gibi usul sorunu yoktur.

<sup>226</sup> EUR ANP Doc. 7754/23.

<sup>227</sup> Proposal for Amendment of the ICAO Air Navigation Plân (Eur 85/17-ARN/2)

kuzeyde G-18'den de doğudadır. Bu konumuyla B-7 hava yolu da, G-18 gibi, Türkiye'nin Ege Denizi'nin uluslararası hava sahasında askerî tatbikatlar icra etmesini kısıtlayıcı sonuçlar doğuracak niteliktedir. Bu durumu göz önünde bulunduran Türkiye, 6 Aralık 1985'de Bulgar teklifindeki B-7 yolunun Ege'deki güzergahının Kavala-Limni-Mesta arasında kalan kısmına ICAO Paris Ofisi nezdinde itiraz etmiştir.

Türkiye'nin itirazı üzerine 11-13 Haziran 1986 tarihlerinde Paris'deki ICAO Avrupa Ofisinde soruna bölgesel çözüm bulmak amacıyla, teklif sahibi ülkeler, Bulgaristan, Romanya, Yunanistan ile Türkiye ve Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği [International Air Transport Association (IATA)] temsilcilerinin katıldığı bir toplantı düzenlenmiştir. Türkiye toplantıda G-18 yolu ile ilgili olarak ileri sürdüğü itiraz gerekçeleri ile aynı olan B-7 yoluna itiraz gerekçelerini açıklamış ve sivil havacılık ihtiyaçlarını karşılayacak daha kısa ve ekonomik, diğer yandan hiçbir ülkenin siyasî ve askerî ihtiyaçları ile çatışmayacak alternatif hava koridorları bulunabileceğini belirtmiştir. Toplantı sonucunda 4-5 Eylülde Paris'te yeni bir toplantı yapılması ve Türk tarafının toplantıdan önce tekliflerini yazılı olarak ICAO Avrupa Ofisine bildirmesi kararlaştırılmıştır<sup>228</sup>. Paris'te yapılan ikinci toplantıda ICAO ve IATA Türk tekliflerinin B-7'ye alternatif olamayacağını belirterek, B-7'ye ilişkin Bulgar teklifindeki güzergahın Kavala'dan sonra, Limni-Mesta yerine düz bir hat şeklinde, 114/15 sayılı ICAO Konsey Kararı ile belirlenen G-18 hava yoluna bağlanmasını teklif etmiştir.<sup>229</sup> ICAO teklifi olarak adlandırılan Kavala-Nilat-Mesta hattı, Türkiye tarafından kabul edilmiş ancak Yunanistan tarafından Atina FIR'ı bakımından teknik güçlükler yaratacağı gerekçesi ile reddedilmiştir. Müteakiben Paris'te yapılan iki toplantı<sup>230</sup> da sonuçsuz kalmış bunun üzerine Avrupa Ofisi konuyu ANC ve ICAO Konseyinde ele alınması için Montreal'e devretmiştir.

<sup>228</sup> Summary of discussion of First informal Meeting on Amendment Proposal Eur 85/17-ARN/2, Paris 11-13 June 1986.

<sup>229</sup> Summary of Discussion of Second Informal Meeting on Amendment Proposal Eur 85/17-ARN/2, Paris 4-5 September 1986.

<sup>230</sup> Summary of Discussion of Third Informal Meeting on Amendment Proposal Eur 85/17-ARN/2, Paris 3-4 December 1986; Summary of Discussion of Fourth Informal Meeting on Amendment Proposal Eur 85/17-ARN/2, Paris 26-27 February 1986.

Montreal'de ANC ve Konsey'de konu görüşülürken Türk itirazları dikkate alınmıştır. ANC'ın Konsey'e sunmak üzere hazırladığı Raporda, Yunanistan ile Türkiye arasında sivil asker eşgüdümünün geliştirilmesi konusunda bir ilerleme kaydedilemediği, bölgede yeni bir hava yolu kurulmasından önce bu hususun tatmin edici bir düzeye çıkartılması gerektiği, B-17'nin önerilen güzergahının Türkiye'nin rızası alınmaksızın uygulamaya konulması halinde mevcut durumun daha da zorlaşacağı vurgulanmıştır. ANC, Konsey'e sunmak için aldığı tavsiye Kararında da, konunun bütün yönlerinin ilgili taraflar arasında yürütülecek çalışmalar ve eşgüdüm ile incelenmesi gerektiğini ve karşılıklı kabul edilebilir çözümlere varılması arzusunu belirtmiş, bu amaçla ICAO Avrupa Ofisinin ilgili taraflara her türlü yardımda bulunmasını istemiştir<sup>231</sup>. Konsey ANC'ın tavsiyeleri doğrultusunda karar almış, Bulgaristan Yunanistan ve Türkiye'nin yaz sezonu trafik ihtiyacını karşılamak üzere ilgili sahada geçici çözümler üzerinde anlaşmalarını, bütün ilgili tarafların Avrupa Bölgesel Seyrû Sefer Plânında, EUR 85/17-ARN/2 değişiklik önerilerinin amacına uygun, herkes için kabul edilebilir değişiklikler yapılması için öneriler geliştirmek amacıyla eşgüdümlü çalışmalara girmelerini istemiştir.<sup>232</sup> ICAO'nun bu iki önemli organı da, Kavala-Limni-Mesta hattını onaylamamıştır.

ICAO Konseyinin 22 Haziran 1987 ve 121/14 sayılı kararı gereğince Paris'te tekrar bölgesel çözüm arayışları için toplantılar başlamış 1987-1988 yıllarında üç toplantı daha yapılmıştır<sup>233</sup>. Bu toplantılar neticesinde Yunanistan ve Bulgaristan Türkiye'nin B-7 yolu için getireceği alternatiflere karşı çıkmak ve Limni üzerinden mutlaka bir hava koridoru geçirmek hususunda katı bir tutum ortaya koymuşlar buna karşılık Türkiye de Limni üzerinden veya çok yakınlarından geçen hava yolu önerilerine karşı çıkmak ve Konseyin G-18 sorunu ile ilgili 114/15 sayılı Kararında teslim edilen haklarını koruma kararlılığında olduğunu göstermiştir.

<sup>231</sup> ANC Proposal for Amendment of the ICAO Air Navigation Plân, Eur 85/17-ARN/2 (C-WP/8435) Montreal, 12.6.1987.

<sup>232</sup> ICAO Konseyi'nin B7/UB7 ile ilgili 22 Haziran 1987 ve 121/14 sayılı kararı.

<sup>233</sup> Bkz. Summary of Discussion of Informal Meeting on ATS Route Network in Aegean Sea, Paris 23-25 September 1987; Summary of Discussion of Informal Meeting on ATS Route Network in Aegean Sea, Paris 10-12 February 1988; Summary of Discussion of Informal Meeting on ATS Route Network in Aegean Sea, Paris 19-21 April 1988.

Türk ve Yunan başbakanları Davos ve Brüksel'de başlattıkları sürecin sonucu olarak iki ülke dışişleri bakanları 24-26 Mayıs 1988 tarihlerinde Atina'da gerçekleştirdikleri görüşmelerde Atina Mutabakat Muhtırası imzalanmıştır. Muhtıradaki her iki tarafın Temmuz ve Ağustos ayları süresince Ege'de tatbikat yapmayacağı hükme bağlanmıştır. Bunun üzerine Yunanistan ICAO Konsey başkanlığı nezdinde girişimde bulunarak Türkiye'nin orijinal B-7 ile ilgili itirazını geri çektiği bildirilmiş<sup>234</sup>, ICAO Sekreterliği ve Konsey Başkanı Mutabakat Muhtırasındaki hükümleri kendilerine göre yorumlayarak B-7 sorununa bu çerçevede bir çözüm arama yoluna girmişlerdir. 21 ve 27 Haziranda üst üste iki toplantı gerçekleştirilmiş ama ne ICAO'nun yaptığı ne de tarafların kendi yaptıkları öneriler üzerinde uzlaşabilmeleri mümkün olmamıştır.

Bunun üzerine ICAO Sekreterliği konuyu 30 Haziran 1988'de yapılan Konsey toplantısına getirmiştir. Toplantıda G-18 ve B-7 yollarıyla ilgili durum ve gelişmeler birlikte ele alınmıştır. Konseyin G-18 ile ilgili 114/15 sayılı kararının aradan üç yıl geçmesine rağmen tam olarak uygulanamaması ve Fiska-Mesta hattının açılmaması eleştiri konusu olmuştur. Konsey toplantısında, Türk görüşleri istikametinde, 114/15 sayılı Konsey Kararının eksiksiz uygulanarak Fiska Mesta hattının açılması ve B-7 ile ilgili olarak ICAO alternatifinin kabul edilmesi halinde sorun kalmayacağı düşüncesi hakim olmuştur.

Bundan sonra 17-19 Mayıs 1989'da ICAO Paris Ofisinde son bir toplantı daha yapılmıştır. Yunanistan, Türkiye ve ICAO ayrı ayrı teklifler getirmişlerdir. Yunanistan, Bulgar teklifi içinde yer alan B-7'nin orijinal güzergahında G-18 ile örtüşen Limni-Mesta hattını önerilerine dahil etmiştir. Türkiye Yunan önerilerinin diğer parçalarını kabul etmekle birlikte bu hatta karşı çıkmıştır. Yunanistan ise Türk tekliflerini Limni-Mesta arasında bir hat içermediği için reddetmiştir. Türkiye ICAO önerilerini de kabul ederken Yunanistan'ın bunu da aynı gerekçe ile reddettiği anlaşılmaktadır.

---

<sup>234</sup> YÜZBAŞIOĞLU, A.,a.g.e., s. 148.

#### 5.4. Arama Kurtarma (AK) Sorumluluğu:

Diğer sorunların yanında kapsam olarak ikinci plânda kalan, ancak sonuçları itibariyle Ege'nin hukukî statüsünün belirlenmesinde kötüye kullanılabilecek olan arama-kurtarma (AK) sorumluluğunun tespiti hususu, diğer sorunlara nazaran daha az gündeme gelmekle birlikte önem taşıyan konulardan biridir. AK hava ve deniz vasıtalarındaki kazazedelerin karada, havada, su üstünde ve su altında tehlikeye maruz kalması, kaybolması veya kazaya uğraması hallerinde, her türlü araç, özel teçhizat veya kurtarma birlikleri kullanılarak aranması ve kurtarılması hizmetleridir. AK hizmetinin aslî gayesi hayat kurtarmaktır; bu nedenle öncelik taşır. Kazazedelerden hayatta kalanların en iyi durumda ve mümkün olduğu kadar çabuk kurtarılmaları için, mevcut imkânların en kısa zamanda harekete geçirilmesi esastır. AK hizmeti; işbirliği yapan hava ve deniz araçları ile diğer vasıtalar dahil kamu ve özel kaynakların kullanımı yoluyla, tehlike mesajlarını izleme, muhabere, eşgüdüm, tıbbî danışmanlık ve ilk yardım dahil AK faaliyetlerinin icrasını ihtiva eder. AK sahası; içerisinde AK faaliyetlerini icra etmek üzere tespit edilmiş bir sahadır.

##### 5.4.1. Tarafların AK konusuna ilişkin ulusal düzenlemeleri:

###### 5.4.1.1. Yunanistan'ın ulusal düzenlemeleri:

Yunanistan, 20 Ağustos 1980 tarihinde 1979 Hamburg Arama Kurtarma Sözleşmesini imzalamış<sup>235</sup> ve sözleşmeyi onaylayan 20 Mart 1989 tarihli Yasada, AK bölgesi olarak Atina FIR'ına tekabül eden alanın esas alınmasını öngörmüştür. 20 Mart 1989 tarihli Yasanın ilgili maddeleri şöyledir:

<sup>235</sup> Yunanistan Sözleşmeyi imzalarken ileri sürdüğü çekincenin orijinal metni Sözleşme'nin ilgili hükümleri anlatılırken verilmiştir.

*“Madde 1:*

*27 Nisan 1979 tarihinde Hamburg’da imzalanan, “1979 Uluslararası Deniz Arama ve Kurtarma Sözleşmesi” işbu Yasa md. 2’de belirtilen çekince ile onaylanmaktadır.*

*Madde 2:*

*Yunanistan açısından işbu Sözleşme’nin ekinde 2.1.4 ve 2.1.5 paragraflarında atıfta bulunulan AK bölgesi, 7 Aralık 1944 tarihli Sivil Havacılık Sözleşmesi’ne ve 17 Haziran 1960 tarihli SOLAS Sözleşmesi’nin V nci bendindeki 15 numaralı kurala göre belirlenen ve Yunanistan’ın AK amaçlarıyla sorumluluk üstlendiği bölgedir. Bu bölge, Yunanistan Deniz Ticaret Bakanlığı tarafından 44/7.1.1975 numaralı belge ile IMO’ya bildirilmiş olup; Yunanistan, bu bölgede sürekli olarak AK faaliyetinde bulunmaktadır.”*

Aynı yasa ile Yunanistan’ın AK sistemi de Deniz Ticaret Bakanlığı’na bağlanmış ve burada kurulan AK Eşgüdüm Merkezine deniz ve hava kazalarında kurtarma sorumluluğu verilmiştir<sup>236</sup>.

#### **5.4.1.2. Türkiye’nin ulusal düzenlemeleri:**

Türkiye, deniz kazalarına ilişkin Hamburg Sözleşmesini 22 Ocak 1986 tarihinde kabul etmiştir<sup>237</sup>. Türkiye, Sözleşme’nin “Sözleşme’den doğan genel yükümlülükler” başlığını taşıyan birinci maddesine dayanarak “Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğini” çıkarmış ve 07 Ocak 1989 tarihinde yürürlüğe sokmuştur. Yönetmeliğin amaç kısmında “Türkiye hava sahası, kara hudutları, iç suları ve karasuları içinde ve açık deniz sahalarında yapılacak AK hizmetlerinin yürütülmesinde” ibaresi yer almış ve ilgili kurum ve kuruluşlarla Silâhlı Kuvvetlerin görev ve sorumlulukları açıklanmıştır. Açık denizler üzerindeki hava sahasında ICAO kurallarına göre AK sorumluluğunun,

<sup>236</sup> 20 Mart 1989 tarihinde kabul edilen Yasa md. 5.

<sup>237</sup> 1979 Hamburg Sözleşmesi, Türkiye tarafından imzalanmış, Bakanlar Kurulunun 22 OCAK 1986 tarihli ve 10311 sayılı kararı ile Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

denizdeki AK faaliyetlerini kapsamadığı; karasuları dışında AK hizmeti verilecek bölgelerin ilgili devletlerle yapılacak anlaşmalarla tespit edileceği belirtilip, anlaşma yapılıncaya kadar karasuları dışında AK hizmeti verilebilecek deniz alanlarının koordinatları bu yönetmelik ile belirlenmiş ve bu düzenleme IMO'ya bildirilmiştir.

Daha sonra, 1 Eylül 1997 tarihinde yeni bir "Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği" yürürlüğe sokulmuş<sup>238</sup> ve 1989 tarihli yönetmelik yürürlükten kaldırılmıştır. Bugün yürürlükte olan "Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği", 12 Aralık 2001'de yürürlüğe girmiş ve güncelliğini kaybeden 1997 yönetmeliğini yürürlükten kaldırmıştır. 11 Temmuz 2001'de de, Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği ile ulusal mevzuatlar çerçevesinde, Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu uluslararası andlaşmaların ve uluslararası taahhütlerin karşılanması ve AK faaliyetlerinin daha süratli ve etkin gerçekleştirebilmesi için AK hizmetlerini düzenleyen ve eşgüdümünü yapan bir Ulusal Arama Kurtarma Plânının ortaya konması; ortaya konulan bu planda belirtilen AK görevlerinin icrasında, ilgili bakanlık, kurum ve kuruluşların mevcut imkânlarının etkin kullanımının sağlanması amacıyla "Ulusal Arama ve Kurtarma Plânına İlişkin Tebliğ" yayınlanmıştır.

Bu Yönetmeliğe göre; Ana Arama Kurtarma Eşgüdüm Merkezi Deniz Arama Kurtarma Eşgüdüm Merkezinin, Sahil Güvenlik Komutanlığında, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığında; Hava Arama ve Kurtarma Eşgüdüm Merkezinin ise, Ulaştırma Bakanlığı'nda ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünde oluşturulması öngörülmüştür.

TSK bünyesinde ise, sorumluluk Genelkurmay Başkanlığı bünyesindeki Arama Kurtarma Eşgüdüm Merkezi'ndedir. Bu Merkez sorumluluğunu uygun gördüğü arama kurtarma eşgüdüm merkezine devretmektedir.

Her iki ülkenin ulusal düzenlemeleri dikkate alındığında, Türkiye, AK sorumluluk bölgesine yaklaşımında bir uzlaşma ihtimalini dikkate alarak ilgili yasada bunu belirtmesine rağmen Yunanistan'ın böyle bir ihtimali göz önünde bulundurmadığı anlaşılmaktadır.

<sup>238</sup> 11 EYLÜL 1997 tarihli 23107 sayılı Resmi Gazete.

#### 5.4.2. AK hizmetlerini düzenleyen Uluslararası Hukuk kuralları ve konuyla ilgili gelişmeler kapsamında Ege AK sorunu:

Denizde AK faaliyetleri, uzun zaman, deniz kazasına uğrayan gemilerin yardımına bölgede seyrüsefer halinde olan diğer gemilerin gitmesini öngören örf ve âdet hukuku kurallarıyla düzenlenmiştir. II nci Dünya Savaşı sonrası süratle gelişen havacılık ve denizcilik teknolojisi ve faaliyetleri, AK hizmetlerinin bu şekilde sürdürülemeyeceğini ve uluslararası teşkilatlar kurulması gerektiğini göstermiştir.

Bugünkü anlamda AK kavramı, ilk kez 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da akit ve imza edilmiş olan Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı (International Civil Aviation Organization-ICAO) Sözleşmesi<sup>239</sup> ile ortaya çıkmıştır. Bununla beraber bu Sözleşme, esas olarak uçuş güvenliğini sağlamak amacıyla hava trafik hizmetlerinin verilmesini düzenlemektedir. ICAO Sözleşmesi'ne göre, üye ülkeler birinci plânda egemen oldukları hava sahasında hava trafik hizmetlerini yerine getirmeyi taahhüt etmişlerdir. Buna koşut olarak, bu hizmet sorumluluğunun sınırlarını belirleyen uçuş bilgi bölgeleri (Flight Information Region-FIR) ortaya çıkmıştır. 12 sayılı Ek ile Sözleşme'ye AK hizmetlerinin verilmesi eklenmiştir. ICAO'ya üye devletlere FIR'ları içindeki hava trafik hizmetleri ile beraber AK hizmetlerini de yerine getirmeleri tavsiye edilmiştir. Bu nedenle AK hizmeti, FIR kavramı içinde mütalâa edilmeye başlanmıştır. Yunanistan, AK faaliyetlerinin düzenlenmesinde bu Sözleşmeyi esas almaktadır.

Denizde can güvenliğine ilişkin 1974 (Safety of Life at Sea SOLAS) Sözleşmesi'nde de AK'ya ilişkin hükümler bulunmaktadır. SOLAS Sözleşmesi'nin Seyrüsefer Güvenliği başlığını taşıyan V. Bölümü kural 15 (Regulation 15) Sözleşme'ye taraf her devlete kendi kıyıları etrafında AK faaliyetinde bulunma görev ve sorumluluğu vermektedir. Buna göre, "Sözleşme'ye taraf devletler, sahillerinin gözetlenmesi ve sahilleri boyunca denizde tehlikeye düşen kişilerin kurtulmasını sağlamak üzere gerekli tedbirleri almakla yükümlüdürler". Asıl konusu denizde can

<sup>239</sup>Türkiye de 4749 sayılı yasa ile kabul ederek üye oldu.



güvenliğinin sağlanması olan bu Sözleşme, AK konusunda seyir halindeki gemilere de sorumluluklar vermektedir. Bununla beraber, Sözleşme'nin AK'ya ilişkin hükümleri münferit kurallar durumunda olup, sistematik bir düzenleme ortaya koymaktan uzaktır.

Denizde AK hizmetlerini bütünüyle içine alan ilk uluslararası sistem ve esaslar, Hamburg Deniz Arama ve Kurtarma Sözleşmesi ile tesis edilmiştir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) tarafından 1979'da Hamburg'da bir konferans toplanmış ve "Deniz Arama Kurtarmasına dair Uluslararası Sözleşme" kabul edilmiş, 1985 yılında da yürürlüğe girmiştir. Münhasıran AK'yı düzenleyen Sözleşme'nin temel amacı, AK'nın en etkin şekilde gerçekleştirilmesidir. Sözleşme'ye hem Yunanistan<sup>240</sup> hem de Türkiye taraftır. Yunanistan, Sözleşme'nin "Her arama kurtarma bölgesi, ilgili taraflar arasında anlaşma yoluyla tesis edilecektir" hükmünü ihtiva eden 2.1.4 ve "İlgili taraflar arasında, bir arama kurtarma bölgesinin kesin boyutları konusunda anlaşmaya varılamaması halinde, bu taraflar, bu alan içerisinde arama kurtarma hizmetlerinin eşit ve şumullü bir eşgüdümünü sağlayacak uygun düzenlemeleri kabul konusunda anlaşmaya varmak için mümkün olan bütün çabayı gösterecektir" hükmünü taşıyan 2.1.5 ek maddelerini çekince<sup>241</sup> ile imzalamıştır. Denizde AK

<sup>240</sup> Yunanistan için ise sözleşme 4 EYLÜL 1989'da yürürlüğe girmiştir.

<sup>241</sup> Yunanistan tarafından Sözleşme'nin imzalanması sırasından aşağıdaki rezervasyon yapılmış ve onay belgesinde yer almıştır:

"Region of responsibility: As far as Greece is concerned, the search and rescue region referred to in paragraf 2.1.4 and 2.1.5 of the Annex to the present Convention is the region within which Greece has already assumed the responsibility for search and rescue purposes, established in accordance with the relevant Chicgo Convention on International Civil Aviation of 7 December 1944, the regional air navigation plans of the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the regulation 15 of Chapter V of the International Convention for Safety of Life at Sea of 17 June 1960 (SOLAS 1960).

"Such region, which constitutes the most appropriate arrangement in the sense of paragraph 2.1.5 of the Annex to that Convention, was notified to the International Maritime Organization by document No. 44/7.1.1975 of the Greek Ministry of Merchant Marine, and Greece has been continuously carrying out within it search and rescue operations."

sorumluluk bölgelerinin belirlenmesinde FIR sınırının esas alınmasını öngören Yunan rezervasyonlarına Türkiye zamanında itiraz etmiştir<sup>242</sup>.

Hamburg Deniz Arama ve Kurtarma Sözleşmesinden sonra, uluslararası zeminlerde, birkaç mecrâda birden münhasıran Ege AK uyuşmazlığı ile ilgili ya da bu uyuşmazlığı da etkileyen kurallarla ilgili gelişmeler kaydedilmiştir. Küresel AK plânının oluşturulması için yapılan çalışmalar, Türkiye'nin bildirdiği geçici AK bölgelerinin Ege ve Akdeniz'de sırasıyla Yunanistan ve GKRY'nin bildirdiği geçici AK bölgeleri ile örtüşüğünün görülmesi üzerine, Ege ve Akdeniz AK uyuşmazlığının resmiyet kazanmasına yol açmıştır. Öbür taraftan Uluslararası Havacılık ve Deniz Arama Kurtarma (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue-IAMSAR) el kitabının taslağının hazırlanması ve sonra bu kitaba değişiklik getirilmesi, deniz (Hamburg Sözleşmesi) ve hava (ICAO Sözleşmesi) AK hizmetlerinin uyumlaştırılması, 1979 Hamburg Sözleşmesi'nin 1995'de başlayıp Ocak 2001'de neticelenen ve şimdi tekrar başlaması gündemde olan değiştirilmesi, Ege AK uyuşmazlığı açısından neticeler doğuracak çalışmalar olarak ortaya çıkmıştır.

#### 5.4.3. Ege Denizi'nde AK uygulamaları ve tarafların görüşleri

<sup>242</sup> The depositary received the following communication, dated November 1989, From the Turkish Embassy in London

"With reference to the IMO document SAR/CIRC.41, regarding the ratification of the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, by the Government of Greece, I am writing to inform you that the Government of Turkey would like to record its formal objection to the reservation made by the Government of Greece on 4 September 1989 at the time of ratification of the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979.

"Paragraphs 2.1.4 and 2.1.5 of the Annex to the Convention Clearly Stipulate that regions shall be established by agreement and can not be established unilaterally.

"On the other hand, Search and Rescue regions established in accordance with the Şikago Convention on International Civil Aviation of 7 December 1944, as referred by Greece, pertains exclusively to the SAR services regarding air navigation and as such remains outside the scope of and does not prejudice the Annex to the International Convention on Maritime Search and Rescue 1979.

Türkiye ile Yunanistan, Hamburg Sözleşmesi çerçevesinde devletlerin münferiden sorumlu oldukları AK bölgelerinin belirlenmesinde hem ilkeler hem de somut uygulamalar hususunda uyuşmazlığa düşmüşlerdir.

#### 5.4.3.1. Yunan tezleri<sup>243</sup>

Yunanistan, Hamburg Sözleşmesi'nin 2.1.4. ve 2.1.5 maddelerine çekince koyduğunu belirterek bu Sözleşme çerçevesinde tesis edilecek, devletlerin münferiden sorumlu olacakları deniz AK bölgelerinin, hava AK bölgeleri, yani, FIR bölgeleri esas alınarak tespit edilmesi gerektiğini iddia etmektedir.

Ege'de FIR sınırının aynı zamanda Yunanistan'ın batı, Türkiye'nin doğu sınırlarını oluşturduğunu; her iki devletin, bunu, FIR hattı tespit edilirken beyan ettiklerini ileri sürmektedir.

Hava kazalarında AK hizmetlerine ilişkin Yunan sorumluluk sahasının, Atina FIR'ı ile uyuştüğünü ve yıllarca önce 1944 Şikago Sivil Havacılık Konvansiyonunun ilgili ekine göre düzenlendiğini, deniz AK'ında yetkinin ise Hamburg Deniz Arama Kurtarma Sözleşmesi'ne göre belirleneceğini, Yunanistan'ın bu Konvansiyonu deniz arama kurtama hizmetlerini bütün Atina FIR'ında yapacağını belirterek onayladığını, kendi deniz AK sahalarının da, ICAO'nun kabul ettiği bu FIR sahasına dayandığını söylemekte; bu durumun, bölgenin siyasî ve coğrafî gerçeklerini yansıtmakta olup, deniz kazasında insan hayatının kurtarılması için en gerçekçi hizmetin verilmesine olanak sağladığını iddia etmektedir.

Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin tek taraflı ilân ettiği ve deniz ve hava kazalarında AK hizmet sorumluluğunu münhasıran üstlendiği Türk AK sahalarının mütecaviz bir şekilde Karadeniz'in büyük bir kısmını, Ege'nin yarısını, Doğu Akdeniz'in ve Kıbrıs'ın bir kısmını kapsadığını ileri sürmekte, Türkiye'nin bu kadar geniş bir alanda AK yapacak yetenek ve imkâna sahip bulunmadığını iddia etmektedir.

<sup>243</sup> Yunan görüşleri, esas olarak, Valencia Konferansında verilen Yunan bildirimlerinde mevcuttur, COMSAR 5/INF.2, Report on the Mediterranean and black Seas Conference on Maritime Search and Rescue and The GMDSS, annex 12;

Türkiye'nin hedefinin Ege'de *status quo*'yu bozmak olduğunu, Türk AK bölgesinin Yunanistan'ı ikiye böldüğünü, Yunan Adalarının çoğunun Türk AK bölgesinde kaldığını ve böyle bir uygulamaya dünyanın hiçbir yerinde rastlanmadığını iddia ederek gerek ana karası ile adalar ve gerekse adaların birbiri arasında sürekli bir deniz trafiği olduğunu, milyonlarca insanın taşındığını söylemektedir.

Türkiye'nin gayretlerine rağmen 7 Mart 1989'da ICAO, Yunanistan ve Türkiye'nin hava AK harekâtlarındaki sorumluluklarının değişmediğini ve yıllar önce düzenlendiği şekilde devam ettiği yönünde Yunanistan'a garanti verildiğini<sup>244</sup> öne sürmektedir.

Ayrıca, Yunanistan'ın 1944 yılından beri uluslararası suları dahil Ege Denizi'nin tamamında kesintisiz olarak AK faaliyetlerinin eşgüdümünü ve kontrolünü yerine getirdiği ifade edilmekte<sup>245</sup>; böylece, bu durumun Yunanistan lehine bir hak tesis ettiği vurgulanmak istenmektedir. Yunan basını da, konu üzerinde hassasiyetle durmakta ve Ege'de olan her kaza olayını AK sorumluluk sahasına ilişkin Yunan iddialarının esasları dâhilinde işlemektedir<sup>246</sup>.

<sup>244</sup> Yunan Dışişleri Bakanlığı web sayfası.

<sup>245</sup> Syrigos ve Arvanitopoulos, "The International Legal Status of the Aegean", [www.idis.gr/people/arvan9.doc](http://www.idis.gr/people/arvan9.doc)

<sup>246</sup> Örnek olarak 2 Ocak 1998 tarihli Eleftros Tipos gazetesinde yayımlanan ve 01 Ocak 1998 tarihinde "Akova" adlı Türk gemisinde çıkan yangını ve Türk gemileri tarafından kurtarılması hadisesinin bir Türk komplosu olarak gösterilmesi ve uluslararası hukuka aykırı olduğunun iddia edilmesi, 30 Ocak 1998 tarihli Bulletin gazetesinde "Hasan Bey" adlı Türk gemide çıkan yangın sonucu uluslararası sularda Yunan yardım talebini reddetmesi ve daha sonra sürüklenerek Yunan karasularına girerek yardım alması veya 27 Temmuz 1999 tarihinde Sky Radyosunda yayımlanan bir haberde Bozcaada'nın 5 mil güneybatısında "Pel Ranger" ve "Pel Mi" adlı gemilerin çarpışmasında Türk yetkililerin AK çalışmalarına yardım etmediklerinin iddia edilmesi gösterilebilir.

### 5.4.3.2. Türk tezleri<sup>247</sup>

Türkiye, uluslararası taahhütlerini karşılamak maksadıyla uluslararası normlara uygun kendi ulusal mevzuatı çerçevesinde, Arama Kurtarma Yönetmeliği'nde koordinatları ile tanımlanmış sahada AK faaliyetlerini düzenlemekte olduğunu ve eşgüdümde bulunduğunu belirtmektedir.

Türkiye, Yunanistan'ın AK faaliyetlerinin düzenlenmesinde ICAO'nun Sivil Havacılık Sözleşmesini esas aldığını; ICAO'ya üye devletlerin hava trafik hizmetleri verdikleri FIR içinde bu hizmetler yanında hava AK hizmetlerini de yerine getirmekle yükümlü tutulduklarını; AK hizmetlerinin bu nedenle, FIR kavramı içinde mütalâa edilmeye başlandığını; 1945 yılında ICAO'ya üye olan Türkiye'nin o günkü şartlarda Ege'nin AK sorumluluğunu üstlenmekten kaçınmış olduğu için hava AK hizmetleri sunduğu bölgenin Atina FIR'ı olarak bilinen bölgenin dışıyla sınırlı kaldığını ileri sürmektedir. FIR ve AK'ın uyumlaştırılmasının isabetsizliğini ve mevcut Sözleşme'ye göre böyle bir belirlemenin mümkün olamayacağını; deniz AK ve FIR alanlarının farklı iki konu olduğunu; AK konusunun kara, deniz ve hava olarak üç sahayı kapsamakta bulunduğunu; Hamburg Sözleşmesi'nin 2.1.4 nci maddesinde "*Her arama-kurtarma bölgesinin ilgili taraflar arasında anlaşma yoluyla tesis edilmesi*"ni öngören bir hükmün yer aldığını, 2.1.5 nci maddede ise, "*AK sahasının sınırlarının ilgili taraflarca tam olarak belirlenememesi durumunda tarafların iyi niyet göstererek ve uygun düzenlemeleri yaparak AK harekâtlarının eşgüdümünün yapılacağını*" öngören bir hükme yer verildiğini hatırlatmaktadır.

FIR bilgilerini aktarma sorumluluğunu düzenleyen 1944 Şikago Sözleşmesi'nin, denizde yapılacak AK'yı kapsamadığını, Yunanistan'ın Hamburg Sözleşmesi'ne çekince koymuş olmasının, bu sözleşmeyi uygulayan devletlerin haklarına aykırı hareket etmesine olanak sağlamayacağını ileri sürmektedir.

<sup>247</sup> Türk görüşleri, esas olarak, Valencia Konferansında verilen Türk bildirimlerinde mevcuttur, COMSAR 5/INF.2, Report on the Mediterranean and black Seas Conference on Maritime Search and Rescue and The GMDSS, Annex 13.

Ege Denizi'nde AK bölgelerinin, sahili bulunan iki ülke arasında henüz tesis edilmediğini, Türkiye ile Yunanistan arasında üzerinde anlaşmaya varılan AK sınırlarının bulunmadığını, Ege'de kıyı devletlerinin tek taraflı olarak ilân ettikleri AK bölgelerinin mevcut olduğunu, bu AK alanlarının birbirleriyle örtüştüğünü, Türkiye'nin ilân ettiği sahaların geçici olduğunu ve AK yetenekleri ile uyumlu olarak ilân edildiğini söylemektedir.

Türkiye'nin Karadeniz örneğinde olduğu gibi, Ege'de AK bölgesini Yunanistan'la Hamburg Sözleşmesi'nin 2.1.4 maddesi çerçevesinde yönelik ikili ve çoklu anlaşmalarla belirlemeye hazır olduğunu, bu yöndeki girişimlerinin bu güne kadar Yunan tarafınca reddedildiğini ve mevcut ihtilafın ancak görüşmeler yoluyla çözümlenebileceğini uluslararası zeminlerde bir çok kez açıklamış olmasına rağmen Yunanistan'ın, AK sınırlarının anlaşma ile belirlenmesine rıza göstermediğini dile getirmektedir.

Ege'deki sorunun, Yunan tarafının gerçekleri saptırmasından ve FIR sınırlarının egemenlik sınırı olarak sunmasından kaynaklandığını; konvansiyondaki 2.1.7 paragrafının, tekrar tekrar ifade edilmesiyle AK sahalarının egemenlik sahaları olarak kabul edilemeyeceğini vurgulamaktadır.

IMO Deniz Güvenliği Direktörü Mitropoulos, Konvaansiyon'un 2.1.7 maddesine değinerek, AK sınırlarının belirlenmesinin devletlerin sınırlarının belirlenmesiyle bir ilgisinin bulunmadığını belirtmesi üzerine; Türk temsilcisi, bu görüşü paylaştığını, AK veya FIR hatlarının teknik sorumluluk alanlarından ibaret olduğunu, ülkelerin egemenlik alanlarıyla bir ilgisinin bulunmadığını bir kez daha vurgulamıştır.

## İKİNCİ BÖLÜM

### EGE'DE KOMUTA KONTROL SORUNLARI

Ege Denizi ve Kıbrıs üzerindeki Türk-Yunan çıkarlarındaki anlaşmazlık, eski bir tarihi düşmanlığa dayanır. Hem Türkiye'nin ve hem de Yunanistan'ın, gerek Doğu ve gerek Batı bakımından kendilerine özgü özel değerleri vardır. Bu değer, özellikle her ikisinin Karadeniz'den Ege Denizi vasıtasıyla Akdeniz'e çıkışı, örneğin Türk Boğazlarından stratejik geçişi kontrol altında bulundurmak şeklinde özetlenerek tanımlanabilir.<sup>248</sup>

Hava trafiğinin güvenli biçimde yapılabilmesi amacıyla dünyadaki hava sahaları uçuş bilgi bölgelerine (FIR) bölünmüş, bu bölgeler devletlerin sorumluluklarına verilmiştir. Devletler, bu bölgelerdeki sivil uçuşların güvenliğini sağlamak ve bölge içinde yer alacak kazalarda sivil ve askeri arama ve kurtarma (search and rescue-SAR) hizmetlerini yerine getirmekle sorumlu sayılmıştır. Devletler arasında FIR'lar saptanırken, devletlerin bu sorumluluğu yürütebilmek hava, yer ve haberleşme olanakları, büyük havaalanlarına iniş ve kalkış trafiği gibi teknik sorunlar göz önünde tutulmaktadır.

Ege Denizinde hava sahasının kontrolü Türk-Yunan ilişkilerinin dostane olduğu 1950'li yılların başında, 1952 yılında, yanılılı bir yaklaşım sonucu, yaratacağı muhtemel sakıncalar hesaba katılmaksızın, Yunanistan'a bırakılmıştır. "FIR" sorumluluğu devletlere bölgede egemenlik hakkı vermez. Bu kararda "FIR" kontrolünün yüklediği arama-kurtarma gibi teknik sorumlulukların çok masraflı olduğu sanılıyor.<sup>249</sup>

Türkiye için Ege Denizi üzerinde, Yunanistan'a ait adaların dışında kalan açık deniz üzeri, hava sahasının kullanımı açısından serbest bölgedir. Bu bölgelerin kontrol altına alınmaya çalışılması, egemenlik iddiaları vb. Türkiye tarafından kabul edilecek savlar değildir. Zira, Uçuş Malumat Bölgesi FIR'ın Yunanistan'ın Hava Sahası olarak zikredilmesi, Türkiye'nin Ege'yi kullanamaması doğal sonucunu

<sup>248</sup> ENGİNSOY, C., "Batı Yayın Dünyasında ...", s.75-76

<sup>249</sup> FIRAT, T., a.g.e., s.95

beraberinde getirmektedir. Karasuları (6/12 NM iddiaları) ile hava sahasının genişliği (6/10 NM iddiaları) bu temelde değerlendirildiğinde, Türkiye'nin Ege'ye çıkışına engelleyen temalar içermektedir.

Hava sahasının genişliği, 10 NM'e çıkarılması, aynı zamanda karasularının 12 NM'e çıkarılması durumlarında, Yunanistan kara ve deniz üzeri egemenlik alanlarını hemen hemen iki katına çıkarmaktadır. Buna ilave olarak, Ege'deki uluslararası sular da %56'dan %26,1'e düşecek; Sounion'dan Onikiada ve Girit'e kadar kesintisiz karasuları oluşacak, Ege hemen hemen kapalı bir Yunan denizi durumuna gelecektir. Türkiye için Lesvos'la Hios ve Hios'la Samos arasında, açık denize doğru yalnız ike dar boğaz kalacak, hava ve deniz vasıtalarının Ege'ye çıkışları "zararsız geçiş" izinlerine tabi olacaktır.

Bu sonuçlar, Türkiye'yi muhtemel bir genişlemenin, kıyı ülkelerinden birinin diğerini tamamen kuşatacağından kabul edemeyeceğini belirtmeye yöneltmiştir. Deniz ve Hava özgürlüğünün sınırlanmasıysa, yalnız kendisini değil uluslararası deniz/hava ticaretini de zarara sokmaktadır.<sup>250</sup> Türkiye, açık denize doğru bugüne kadar elde bulundurduğu en azından üç koridora, gerek açık ticaret ve ekonomik nedenlerden, gerekse savunma nedenleriyle ihtiyaç duyduğunu öne sürmektedir.

Türkiye; yarı kapalı bir deniz olan Ege'de 12 mile (ya da 10 mil) genişlemenin uygulanması için uygun değildir görüşünü savunmaktadır. Bu tür bir genişlemenin Yunanistan tarafından hakkının kötüye kullanması olacağı tezine varmaktadır. Üstelik, kıyı ülkelerinin deniz hukukundan doğan haklarını kullanmak ve yükümlülüklerini yerine getirmek yolunda işbirliğine gitmeleri konusundaki madde de uygulanmamış olacaktır. Bu hukuksal argümana bir de ünlü casus belli'yi yanı olası bir genişlemenin savaş nedeni olarak alganacağı tehdidi eklenmiş bulunmaktadır.<sup>251</sup>

Karasularındaki bir genişlemenin Türkiye'nin çıkış yollarını kapatarak çıkarlarını büyük oranda yaralayacağı kuşkusuzdur. Bundan dolayı Türkiye bu konuyu Ege'deki anlaşmazlıkların en önemlisi olarak değerlendirmekte ve anlaşmazlıklar listesinde ilk

<sup>250</sup> McGhee, George, **The US-Turkish-NATO Middle East Connection**, St.Martin's Press, New York, US, 1990.

<sup>251</sup> HERACLIDES, Alexis, "**Yunanistan ve Doğu'dan gelen tehlike, Türkiye**", İletişim yayınları, 2003, 2 nci baskı, s.209



sırada bulundurmaktadır. Görüldüğü kadarıyla da hiçbir Türk hükümeti şu anda açık denize çıkışı sağlayan üç koridoru kaybetmenin ağırlığını kaldıracak güce sahip olamayacaktır. İşaret etmek gerekir ki, kara sularından zararsız geçiş (özgür geçiş konusunda yeni algılama), “geçmekte olan gemi ya da uçak için, serbest alanda bulunması durumunda uygulamak zorunda kalmayacağı kısıtlamalar öngörmektedir.” Diğer koşullar arasında, geçişin sürekli ve hızlı olması, barışı, kamu düzeninin ve kıyı ülkesinin güvenliğini tehlikeye sokmamamsı koşulları da bulunmaktadır, bunun anlamı balım avlama, araştırmada bulunma, iletişimde parazitlere neden olma vb. bir sıra şeyin yasak olduğudur. Başka türlü söylersek, kıyı ülkesi isterse geçmete olana birçok sorun yaratabilir. Üstelik, analist Andrew Wilson’un da belirttiği gibi, Türkler’in kendi limanlarına yalnız Yunan kara suları içinden ulaşabilmeleri, Batı’daki ve Avrupa’daki oluşumlara kendi isteğiyle eşit statüdeki bir üye olarak katılmakta olduğuna inanan bir ülke için hem “tehlikeli” hem de “utandırıcı”dır.<sup>252</sup>

## 6. HAVA SAVUNMA SORUMLULUK SAHALARI:

Genel olarak karasularında ortaya çıkan sorunlar hava sahası için de geçerlidir. Ancak bu konuda Yunanistan olağın dışı bir uygulamada bulunmaktadır; hava sahası genişliği karasularından daha geniştir, eşitlik yoktur. Galiba bu dünya çapında bir özgünlüktür. Hava sahasının on mile çıkarılması (Lozan Antlaşması 3 mili öngörmekteydi) 1931-1974 arası sessiz dönemden sonra, özellikle 1975 yılından itibaren Türkiye tarafından 10 milin tanınmayacağı, karasularına benzer 6 millik hava sahası genişliğinin uygulanmasını ancak tanıyabileceği yolundaki beyanatları vb. Ege’de havasahasının paylaşımı, sorumluluk sahalarının tanımlanması sorunlarını beraberinde getirmiştir.

Türkiye, siyasi zeminde bu konuda girişimlerde bulunurken, fiiliyatta, Türk savaş uçakları 6-10 NM arasında kalan 4 millik genişliğe sahip hava sahasının üzerinde uçmasıyla eyleme dönüştürülmüştür. Türk tezi, varolan uluslararası hukuka, haa trafiğiyle ilgili 1919 Paris Antlaşması’na ve 1944 Şikago Anlaşması’na

<sup>252</sup> HERACLIDES, a.g.e., s.211

dayanmaktadır. Hava sahası için ayrıca, bir ülkenin topraklarının ve karasularının üstündeki yöreden oluştuğunu belirten geleneksel kurallar da geçerlidir (bunun ötesindeki hava sahası uluslararasıdır). Türkiye ayrıca Yunanistan'ın bu hakkını kötüye kullandığını, hatta bunu Ege'nin tümü üzerinde kendisine egemenlik hakkı veriyormuşcasına uyguladığı Ege komuta kontrolüyle bağlantılı bir biçimde yaptığını savunmaktadır.<sup>253</sup>

Yunanistan, Türk uçakları tarafından 6-10 NM arasında kalan 4 millik genişliğe sahip bölgede gerçekleştirilen uçuşları, hava sahası ihlalleri olarak adlandırmaktadır. Ege hava sahası ihlal iddialarının temelinde; Uçuş Malumat Bölgesi (FIR- Flight Information Region) ile Yunanistan'ın tek taraflı olarak ilan ettiği 10 Deniz Millik hava sahası varsayımı yatmaktadır. Bilindiği gibi Yunanistan'ın karasularının genişliği 6 Deniz Milidir. Uluslararası anlaşmalar çerçevesinde hava sahasının genişliği ise karasularının genişliğiyle aynı olmak zorundadır. Bu nedenle Yunanistan'ın 10 Deniz Millik hava sahası tarafımızdan tanınmamaktadır.

Yunanistan tarafından uygulanmaya çalışılan hava sahasıyla karasuları arasındaki genişlik farkı, Yunanistan'ın atıfta bulunduğu uluslararası hukukla uyum içinde bulunmamaktadır. Ayrıca hakkın kötüye kullanılması suçlamaları Yunan hava sahası için değil, uluslararası hava sahasıyla ilgilidir. Diğer taraftan Yunanistan'ın sorunsuz olarak yarım yüzyıldır, sorunlu olarak 30 yıldır yararlandığı sözde bu haktan kolayca vazgeçememesi akla yakındır.

Öte yandan Türkiye, 6-10 NM bölgesindeki uçuşlarının Yunanistan tarafından tehlikeli engelleme (dogfight) uçuşlarıyla durdurulmaya çalışılmasına rağmen, bu bölgedeki uçuşlarını, kendi inisiyatifinde her dönemde yapmaya devam etmiştir. Böylelikle, sözde Yunan hava sahasını ihlal etme noktasına varan bu uçuşlar ile, Türkiye konuya verdiği önemi ortaya koymakta ve Yunanistan'ın uluslararası yasaların çerçevesinde bulunmadığını göstermektedir.

---

<sup>253</sup> HERACLIDES, a.g.e., s.212

### 6.1. Ege'de Hava Savunma Sorumluluğu:

Daha önce Ege'deki hava savunma sorumluluğu NATO çerçevesinde Türkiye ile Yunanistan arasında paylaştırılmış olduğu halde, 1964'te Kıbrıs bunalımını bahane eden Yunanistan, NATO'yu ikna ederek, Ege'deki NATO erken ihbar hattının İstanbul-Atina FIR hattına çakıştırılmasını sağlayarak, bütün Ege üzerindeki hava savunma sorumluluğunu üzerine alabilmiştir. 1974'te Yunanistan'ın NATO'nun askeri kanadından çekilmesiyle ortaya çıkan boşluk geçici düzenlemelerle aşıldıysa da, Rogers Planıyla Yunanistan yeniden NATO'nun askeri kanadına dönünce, erken ihbar hattı (ya da hava savunma sorumluluk bölgesi) sorunu yeniden gündeme gelmiştir. Halihazırda Yunanistan 1974 öncesi düzenlemeyi Türkiye'ye kabul ettirmek istemekte, Türkiye ise buna haliyle razı olmamaktadır.<sup>254</sup>

Türkiye yeniden yapılacak bir düzenlemeyle hava sahası sorumluluk alanlarının Türkiye'nin güvenlik gereksinmelerine uyacak biçimde yeniden düzenlenmesini istemektedir. Türkiye, Ege Uluslararası hava sahasından Türkiye'ye yönelen uçuşlardan en azından 10 dakika önce (yaklaşık 50 deniz mili uzaklıkta) bilgi sahibi olmasına elverecek bir yeni düzenleme istemektedir. Yunanistan'ın istediği FIR düzenlemesine dönüldüğü takdirde, Ege'nin yaklaşık %91'i sivil ve askeri hava faaliyetleri açısından Yunanistan'ın denetimine girmiş olacaktır.

Bu durumun sakıncaları 1974 Kıbrıs Barış Harekatı sırasında görülmüş ve Türkiye önce 20 Temmuz 1974'te 685 sayılı NATO ile tehlikeli hava sahaları ilan etmiş, birinci harekatın sonunda 1 Ağustos 1974'te bu NOTA'yı kaldırmıştır. Daha sonra 6 Ağustos'ta Türkiye 714 sayılı NOTA ile belirlediği hattın doğusuna geçecek bütün uçakların Türkiye'ye bilgi vermelerini istemiştir. Buna karşılık Yunanistan 13 Eylül 1974'te yayımladığı 1157 sayılı NOTA ile bütün Ege hava sahasını tehlikeli ilan ederek hava trafiğine kapatmıştır. Türkiye, 1980 Mart'ında 714 sayılı NOTA'yı büyük ölçüde ABD'nin girişimleri sonucunda kaldırmıştır. Bunu Yunanistan'ın yasak bölge NOTA'larını kaldırması izlemiştir. Böylelikle Ege Hava Sahası yeniden sivil uçuş

<sup>254</sup> GÜREL, Şükrü, **Tarihsel Boyut İçinde ...**, s. 80.

trafiğine açılmıştır. Ancak askeri uçaklar ve Yunanistan'ın 10 millik hava sahası uygulamasından doğan boşluklar halen çözüm beklemektedir.

Sorunun temelinde, Yunanistan'ın bütün Ege Denizi'ni kendi ülkesinin bir parçası sayarak, diğer devletlere yaşam hakkı tanımak istememesi yatmaktadır. Dünyada karasuları uzantısıyla hava sahası uzantısının birbirinden farklı olduğu, Yunanistan dışında bir başka ülke bulunmamaktadır.<sup>255</sup> Bu anlayış hem uluslararası hukuk kurallarına, hem tatbikata, hem de hakkaniyet ve nıfset ilkelerine uygun değildir.<sup>256</sup>

Türkiye halihazırda uluslararası kurallara göre uçakların hangi hava sahaları içinde seyredebileceklerini belirten NOTA'ları ilan etmiş olup, ilan etmiş olduğu noktalarda sivil ve askeri uçuşlarını sürdürmektedir.<sup>257</sup>

Belirtilen hava sahasıyla ilgili komuta kontrol sorunları yanı sıra, bunlara oldukça benzer deniz ile ilgili komuta-kontrol sorunları da iki devlet arasındaki ilişkileri olumsuz yönde etkilemektedir. Türkiye, 1974 öncesinde geçerli olan ve Yunanistan'a Türk karasuları dışındaki bütün Ege'de yetki veren eski düzenlemeye dönmeyi ret ederek, ya yeni bir düzenleme yapılmasını ya da "görev kuvveti (task force)" kavramının uygulanmasını, böylece Türk Deniz Kuvvetlerinin Ege'deki faaliyetlerinin engellenmesinin önüne geçmesini istemektedir.<sup>258</sup>

## 6.2. Milli Eğitim Ve Tatbikatlarda Komuta Kontrol Sorunları:

Uçuş Malumat Bölgesi FIR, uçuş güvenliğini ve bir uluslararası hava sahasının bir ülkeden tarafından kontrolünü hedeflemektedir. Bu durum egemenlik hakkı oluşturmaz ya da hava sahasını o bölge sınırına kadar genişletme hakkı sağlamaz.

<sup>255</sup> **Türk Yunan İlişkilerinde Ege Sorunu, Türkiye'nin Sorunları Dosyası:** İnaf Uluslararası İlişkiler Ajansı, İstanbul, 1991, s.50

<sup>256</sup> DURSUN, Erol, "Ege Denizi'nde ...", s.16

<sup>257</sup> **Türk Yunan İlişkilerinde Ege Sorunu ...**, s.51

<sup>258</sup> GÜREL, Ş., a.g.e., s. 83.

Bunlar yalnız uçuş güvenliği gibi bir uluslararası işlem çerçevesinde verilen yetki kuşaklarıdır.<sup>259</sup>

Bir uluslararası işlem çerçevesinde Atina Kontrol Merkezine Doğu'da, Ege'deki Türk kıyısıyla Doğu Ege'deki adalar arasındaki Türk FIR'ıyla buluşma noktalarına kadar, yani hemen hemen tüm Ege'nin kontrolü verilmişti.<sup>260</sup> 1952 yılında Yunanistan'a verilmiş olan FIR sorumluluğu 1960 yılına kadar Türkiye için bir problem olmamıştır. 1960'lardan sonra ise Yunanistan FIR sorumluluğunu iyi niyetle yürütmemiş ve tek taraflı, keyfi tutumlarla Türkiye'nin Ege'yi kullanmasını engellemeye çalışmıştır.<sup>261</sup>

Örneğin, Yunanistan ICAO kuralları uyarınca bölge devleti olarak Türkiye ile ön danışma ve eşgüdüm yapmaksızın, Limni Adası üzerinde, büyük bir kısmı uluslararası hava sahasına giren 3000 deniz mil karelik bir "Kontrol Bölgesi" kurmuştu. Bu suretle Ege'deki uluslararası hava sahasının bir bölümünü kendi egemenlik tekeline almış ve bu bölgeden geçecek uçaklar için izin alınması zorunluluğunu getirmiştir. Yunanistan ayrıca ICAO kurallarına ters düşen, tek taraflı bir tutumla Ege'de hava koridorları açmak suretiyle bir taraftan Ege'nin uluslararası hava sahalarını daraltmış, diğer taraftan Türkiye'nin Ege'ye çıkışına da engeller yaratmıştı. Güney-Kuzey doğrultusundaki W-14 hava koridoru bunun en bariz örneği idi.

Yunanistan "FIR" sorumluluğundaki bölgede iki devamlı Eğitim Alanı kurduğunda bunun büyük bölümü uluslararası hava sahası niteliğinde idi. Bu iki geniş alanın hemen hemen tamamı uluslararası hava sahasında olduğu için Türkiye'nin uluslararası hava sahasında hareket özgürlüğünü geniş ölçüde sınırlamakta idi.

Konunun güvenlik boyutu dikkate alındığında, askeri açıdan bir ülke savaş gemilerinin ve savaş uçaklarının sahildar devletin karasuları içerisinde manevra, tatbikat, atış yapmaları mümkün değildir. Yine denizaltıların da su üstünde ve bayrak

---

<sup>259</sup> HERACLIDES, a.g.e., s.219

<sup>260</sup> HERACLIDES, a.g.e., s.219

<sup>261</sup> FIRAT, a.g.e., s.97

çekmek suretiyle sahil devlet karasularında seyretmeleri gerekir. Konuya bu açıdan bakıldığında, hali hazırda uluslararası sular rejimine tabi olan bir kısım Ege suları Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkarması halinde, Yunanistan karasularına dahil olacak ve Türk donanmasının ve Hava Kuvvetlerinin yukarıda belirtilen sınırlamalara tabi tutulması söz konusu olacaktır. Bu durum da askeri açıdan Türkiye'nin hareket serbestisinin geniş ölçüde engellenerek savunmasının karasuları ile sınırlanan dar bir sahaya terk edilmesine neden olacaktır.<sup>262</sup>

Yunanistan bu dönemde, Ege'deki askeri hava tatbikatlarımızı, hatta NATO tatbikatlarını, güçleştirmeye, uçuşları engellemeye çalışmıştır. Yunan tarafı Ege'de açık deniz üzerinde hava kuvvetlerimizin yapacağı tatbikatlar, ya da eğitim uçuşları ile ilgili olarak verilen NOTAM'ları yayımlamayı bazen geciktirmiş, bazen de hiç yayımlamamış, böylece ICAO kurallarını da ihlal etmekte beis görmemiş, sürtüşme konuları yaratmıştır.

Yunanistan, her türlü havacılık kural ve geleneklerine aykırı olarak hava polisliği (air policing) yönünden hava sahasını fiilen 6 milden 10 mile çıkarmış, bu husus 1931 yılında Yunan Hükümetinin 325 sayı ile yayımladığı bir kararında yer almışsa da, bu iddiasını ancak 2 Haziran 1974 tarihinde ve 43 yıl sonra yayımladığı Yunan Havacılık Bilgi Bülteni (ATP) ile dünyaya ilan etmiştir.

Kıbrıs Barış Harekatı öncesinde Yunanistan, Ege'de "FIR" sorumluluğunun kendisine verilmiş olması nedeniyle, bölgedeki tüm uçuşlardan haberdar olabilmekte, bu durum, Ege'de güvenlik bakımından belirli bir dengesizlik yaratmakta idi. Yunan uçakları ve diğer dost olmayan başka uçaklar, bu hattın Türk ulusal havacılık makamlarına rapor vermemekteydiler.

Kıbrıs Barış Harekatı'ndan sonra batıdan ve güneyden, özellikle Yunanistan'dan Türkiye'ye yönelik hava taarruzları olasılığına karşı, güvenlik gerekleri ile Türk kıyılarına yaklaşan uçakların belirli bir (50 deniz mili) mesafede kimlikleri hakkında Türk makamlarına bilgi vermelerini öngören havacılara ihtar

---

<sup>262</sup> YOLGA, N., a.g.e., s.28-29

bildirimi niteliğindeki 714 sayılı NOTAM<sup>263</sup> 4 Ağustos 1974 tarihinde Türkiye tarafından ilan edilmiştir.

Yunanistan bu NOTAM'a karşı Ege'yi tehlikeli bölge ilan etmiş ve 16 Ağustos 1974 tarihinde yayımladığı 1066 sayılı NOTAM ile Ege'nin tamamını sivil hava trafiğine kapatmıştır. Daha sonra yayımladığı NOTAM'lar ile trafiğe kapalı bölgeyi sadece 714 sayılı NOTAM ile belirlenen hattın doğusu olarak değiştirmiştir.<sup>264</sup>

714 hattının ileri sürülmesi ile Ege'de Türkiye'nin söz sahibi olduğu, Ege'nin yalnız Yunanistan'a ait olmadığı, uluslararası kamuoyuna duyurulmuştu. Bir kriz döneminde Yunanistan'dan gelebilecek bir tehdit karşısında savunma nitelikli önlem olarak da görülebiliyordu.

Anılan 714 hattı, Atina FIR'ı etkilemiyor, hava trafiğine de engel olmuyordu. Ayrıcı sivil havacılık için geçerli olan "ICAO" kurallarına da aykırı sayılmazdı. Özellikle güvenlik açısından benzer örnekler mevcuttu. Ancak, ICAO'nun bölgesel planlarında yer almadığı için, 714 hattı ICAO kurallarına uygun sayılmıyordu.

Bu durumda, iki uçuş bölgesi arasındaki çizgiyi Ege'nin orta çizgisine yerleştirmeye yönelik Türkiye'nin girişimi, 1980 yılına kadar Ege'nin üstündeki tüm uluslararası uçuşların durdurulması sonucunu doğurmuştur. Sonuç olarak Türkiye, uygulamanın yeniden gözden geçirilmesine yönelik bu çabasında başarılı olamamış ve uçuşlar, Roger's Planı'nın Türkiye tarafından kabul edilmesi neticesinde, tekrar başlatılmıştır. Ancak, uygulamanın değişmesi için Türkiye'nin ICAO'ya yaptığı başvuruyu geri çekmemiştir. Yine bu kapsamda dönem dönem savaş uçaklarıyla gerçekleştirdiği Ege üzeri uçuşlar ile Atina FIR'ında Yunanistan tarafından devlet uçakları için de getirilmeye çalışılan sınırlamaları tanımadığını göstermektedir.

Aslında Uçuş Malumat Bölgeleri (FIR), sivil hava trafiğiyle ilgili olup, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) kurallarına göre askeri maksatlı uçuşlar bu kurallara uymak zorunda değildir. Yunanistan bu hattı Türk-Yunan sınırı gibi

---

<sup>263</sup> Notice to Airmen

<sup>264</sup> Yunanistan'ın o dönemde Ege'yi sivil hava trafiğine kapatması, THY'nin Atina üzerinden yaptığı seferlerini olumsuz olarak etkilemiş, Askeri uçaklarımızın Avrupa'ya gidip gelmelerinde Bulgaristan yolu kullanılmıştı. Yunan hava sahası üzerinden uçuş zaten diplomatik izne bağlıdır.

görüp bu hattı geçen her uçağımızı teşhis maksadıyla önlemekte ve zaman zaman da taciz etmektedir.

NATO makamları bilgilendirilerek ve silahsız olarak Ege'de uçuş yapan Türk uçakları, Yunanistan'ın silahlı uçakları tarafından taciz edilmektedir. Ege'de Türk Hava Kuvvetleri yıllık toplam uçuşunun yaklaşık % 2'sini icra ederken, Yunan Hava Kuvvetleri yıllık uçuşlarının % 75'ini icra etmektedir.

Türkiye, Ege'nin yarısı üzerinde komuta kontrolü elde etmeyi ya da alternatif çözüm olarak bu sorumluluğa ortak olmayı başarmaya çalışmaktadır. Nedeni, ilerdeki bir pazarlıkta koz olarak kullanılabilmek için Ege sorununa yeni bir anlaşmazlık eklemek dışında, Yunanistan'ın komuta kontrol sorumluluğunu bahane ederek, Ege'yi bir Yunan denizi ve Yunan Hava Sahası durumuna sokmak istediğine inanmasıdır.<sup>265</sup>

Somut olarak Türkiye Yunanistan'ı, yeni uluslararası koridorların saptanmasında, önceden Türk FIR'ıyla anlaşmadan, havacılığın gerçek ihtiyaçlarına göre değil, Türk uçaklarının çıkışını engellemek amacıyla tek taraflı kararlar almakla suçlamaktadır. Ayrıca, Yunan hava kuvvetlerinin eğitimi için tek taraflı olarak uluslararası hava sahasının geniş bölgelerini ayırmakla, hava sahası kullanımını sınırlamak amacıyla çeşitli hava koridorlarının alt ve üst sınırlarını olağanüstü yüksek ve alçak olarak saptamakla ve başka nedenlerle de suçlamaktadır.<sup>266</sup>

Türkiye'nin bu suçlamalarının bazılarının gerçekçilik payı vardır. Sonuçta Yunanistan hakkını kötüye kullandığı izlenimini vermektedir. Üstelik Atina bölgeyi kontrol altına almak konusunda teknik açıdan yetersiz kalmakta, böylece Türkiye'nin kontrol görevinin kendisine verilmesi durumunda daha etkili olacağı argümanına güç kazandırmaktadır.

Yunanistan, ayrıca bugün açıktan açığa karasularının ve hava sahasının 10 NM olduğunu söylememekle beraber, fiiliyatta özellikle tatbikatlar (toplantılar ve tatbikat icra safhalarında, eline geçen her fırsatta) sırasında 10 NM uygulamasını kabul ettirmeye çalışmaktadır. Eğer bunu başarabilirlerse, bugün işlerine geldiği gibi

---

<sup>265</sup> HERACLIS, a.g.e., s.220

<sup>266</sup> HERACLIS, a.g.e., s.220



kullandıkları bu çelişkili durumu (6/10 NM) ilerde ortadan kaldırarak, 10 NM'yi kesin hukuki bir statüye kavuşturmaları da zor olmayacaktır. Bu da, Ege adaları dolayısıyla kaçınılmaz yeni problemlerin doğması ve var olanların daha da büyümesi demektir. Çünkü Ege'de Yunanistan'ın hedefi olan 12 NM karasuyu ile 10 NM arasında, 6 NM dışındaki bir uygulamayı "casus belli" sayan Türkiye açısından pek büyük bir fark olmayacaktır.

### 6.3. NATO Eğitim ve Tatbikatlarında Komuta Kontrol Sorunları:

Türkiye ve Yunanistan'ın NATO'ya tahsis etmiş oldukları kara ve hava kuvvetleri, Avrupa Müttefik Başkomutanlığı [Supreme Allied Commander Europe (SACEUR)] emrine verilmiş ve bunların Güney Avrupa Harekât Sahası Başkomutanlığına bağlanmaları kabul edilmiştir. İzmir'de kurulmuş olan NATO Güneydoğu Avrupa Müttefik Kara Kuvvetleri Komutanlığı her biri kendi egemenlikleri altında bulunan ülkelerinde hareket sorumluluğuna sahip Türk ve Yunan Kara Kuvvetlerinin eşgüdümünü yapıyordu. Deniz kuvvetleri ise geçici bir süre için kendi genelkurmay başkanlıklarının emri altında bırakılmıştır. 1957 yılında yapılan bir düzenleme ile Ege Denizi'nde Türk karasuları dışında kalan alanlarda Yunanistan'ın komuta kontrol sorumluluğu benimsenmiştir.<sup>267</sup> Ege dahil Yunanistan ve Türkiye harekât ve komuta kontrol açılarından İzmir'de bulunan 6 ncı ATAF Komutanlığının yetki ve sorumluluğuna verilmişti. Ege'de Hava Savunma ve Erken İhbar sorumluluğu, İzmir'de bulunan 6. Müttefik Taktik Hava Kuvvetleri Komutanlığına bağlı olan Türk ve Yunan Taktik Hava Kuvvetleri arasında 1 Şubat 1962'e belirlenen Erken İhbar hattı<sup>268</sup> ile bölüştürülmüştür. Böylece bir çeşit komuta kontrol sorumluluğu gibi iki devletin NATO çerçevesindeki hava hareket sorumluluk bölgeleri oluşturulmuştur. Belirlenen sorumluluk sınırı, Ege'de Kuzeyden Güneye 2540 E meridyeninden, yaklaşık Ege'nin ortasından geçirilerek Türkiye'ye Ege'de hava savunma sorumluluğu verilmiştir. Yunanistan 1964 yılında Kıbrıs olayları nedeniyle

<sup>267</sup> AKSU, F., Türk-Yunan İlişkileri, s.108.

<sup>268</sup> AFM.355/1, Güney Avrupa Hava Kuvvetleri Belgesi, 1962.

Ege'de uçuş yapan Türk uçaklarının Atina FIR'ı içinde büyük karışıklıklara neden olduklarını ileri sürerek, Erken İhbar hattının FIR üzerine kaydırılması için NATO nezdinde girişimlerde bulunmuştur. Yunanistan'ın bu isteğine kısa zamanda cevap verilerek 22 Şubat 1964'de Erken İhbar hattı, SACEUR tarafından FIR hattı ile çakıştırılmıştır<sup>269</sup>. 1974 Yılında Kıbrıs Barış Harekatına kadar durum böyle sürmüştür.

1974 Kıbrıs Barış harekatı sırasında Türkiye kendisinin Ege'den gelebilecek bir hava saldırısına karşı koruma ihtiyacı duymuştur. Türkiye önce 685 sayılı NOTAM ile tehlikeli hava sahaları ilân etmiş, Birinci Harekatın sonunda 1 Ağustosta bu NOTAM'ı kaldırmıştır. Daha sonra 6 Ağustos 1974'de 714 sayılı NOTAM'ı yayınlamıştır. Türk-Yunan kara sınırının Ege Denizi'ne ulaştığı noktadan başlayarak Anadolu sahillerinin 50 mil kadar batısından Ege Denizi'ni kuzeyden güneye kat eden bir hattın doğusuna geçecek uçakların Türk ATC birimlerine rapor vermelerini istemiştir. Daha sonra yapılan açıklamalarda bu hattın radarda görünen uçaklardan Anadolu'yu hedef alan saldırganları diğer sivil uçaklardan ayırt etmek amacı taşıdığı bildirilmiştir. Buna karşılık Yunanistan, önce 1066 sayılı NOTAM ile Ege'nin tamamını sonra da 1157 sayılı NOTAM ile 714 sayılı NOTAM ile çizilen hattın doğusunu hava trafiğine kapatmıştır.

Türkiye ile Yunanistan arasında 1975 yılında başlatılan ikili müzakerelerin ana ve en önemli gündem konusunu, Ege'deki uçuşların karşılıklı olarak bildirilmesini içeren güvenlik sorunu teşkil etmiştir. Türkiye, Ege uluslararası hava sahasından Türkiye'ye yönelen uçuşlardan en azından 10 dakika önce (yaklaşık 50 deniz mili uzaklıkta bilgi sahibi olmasına elverecek bir yeni düzenleme istemektedir<sup>270</sup>. Beş yıl süreyle çok değişik formül veya alternatifler üzerinde durulmuş ama Yunan makamları, Türk uçuşları için devamlı uçuş plân bilgisi aldıklarından kendilerini rahat hissetmişler anlaşmaya yanaşmamışlardır.

Kıbrıs Barış harekatının ardından Yunanistan'da 1974 yılında Kıbrıs'ta yaşanan olaylardan askerî cunta kadar ABD ve NATO'nun da sorumlu tutulması ve Kıbrıs ve Ege'deki gerginlikten sonra Türkiye ve Yunanistan arasında çıkması muhtemel bir

<sup>269</sup> SACEUR, 22 Şubat 1964 tarih ve SH 28086 sayılı mesajı.

<sup>270</sup> GÜREL, Ş., a.g.e., s. 80.

savaş nedeniyle Yunan silâhlı kuvvetlerini NATO çerçevesinden kurtararak ulusal kuvvetlere dönüştürmek düşüncesi ile<sup>271</sup> NATO'nun askerî kanadından ayrılmıştır.

1974 Kıbrıs olayları, Yunanistan'ın Türkiye'ye ilişkin bakış açısında köklü değişiklikler yaratmıştır. Kıbrıs olayları nedeniyle bir Türk-Yunan savaşı tehlikesinin atlatılmış olması, Yunanistan'ın olduğu kadar Türkiye'nin de karşılıklı olarak birbirlerini tehdit olarak algılamalarına yol açmış ve karşılıklı güvensizlik, beraberinde ulusal güvenlik endişesini giderme çabası ile hızlı bir silahlanma yarışını gündeme getirmiştir. Yunanistan açısından Türkiye'ye ilişkin güvensizlik, bu ülkenin NATO askeri kanadından çekilmesine neden olmuştur. Ege Denizi'ndeki gerilimden ulusal güvenliği ve toprak bütünlüğü açısından endişe duyan Yunanistan, buna bağlı olarak NATO'nun bir Türk-Yunan uyuşmazlığına yeterince kararlı ve tarafsız davranmadığını ileri sürmesinin yanı sıra askeri açıdan Türkiye'den kaynaklanan tehdidin giderilebilmesi için NATO'ya tahsis edilmiş silahlı kuvvetlerinin NATO'dan ayrılarak ulusal kuvvetlere katılması gerekmiştir. Buna bağlı olarak, B. Theodoropulos'un belirtmiş olduğu gibi, "Yunanistan'ın kendisini, güvenliğinin temel ilkelerini yeniden gözden geçirme zorunluluğunda görmesi, bu olayın (1974 Kıbrıs Harekati) tabii bir sonucu olmuştur. Yunanistan'ın Ege'de tehdit eden tehlike, Varşova Pakti'ndan ve hatta Yugoslavya tarafından gelebilecek olası tehditlere nazaran daha yakın ve gerçek olarak hissedilmeye başlanmıştır.. Buna karşın, Türkiye'nin NATO'da Yunanistan'ın müttefiki olmasına rağmen, bir Yunan-Türk krizi halinde bir veya birkaç Doğu Ege adasına karşı tek taraflı olarak bir harekate girişmekten kaçınmayacağı hissiyatı Yunanistan'da hakimdir."<sup>272</sup>

Yunanistan'ın NATO'dan ayrılmasının ardından NATO bünyesinde sorumluluklar yeniden düzenlenmiş ve İzmir'deki Güneydoğu Avrupa Müttefik Kara Kuvvetleri Komutanlığı ve Altıncı Müttefik Hava Kuvvetleri Komutanlığı 1977'den itibaren Türk komutanların emrine verilmiş ve Türk-NATO Karargahlarına dönüştürülmüştür.

<sup>271</sup> AKSU, Fuat, **NATO Komuta Kontrol Sorunları**, <http://www.geocies.com/turkishgreek/natohtm>, 05.05.2003, s. 1.

<sup>272</sup> THEODOROPULOS, Byron, "**Türkiye-Yunanistan Dış ve Güvenlik Politikası İle İlgili Sorunlar**", Türkiye-Yunanistan Semineri'ne Sunulan Tebliğ, Münih, 15 Kasım 1989, s.18

Yunanistan, NATO'nun askerî kanadından ayrılmasının Türkiye'ye sağladığı stratejik avantajları ortadan kaldırmak ve Yunanistan'ın AB'ye (o zaman AT) katılmasını kolaylaştıracak olan Avrupa ile askerî yönden bütünleşme çabalarını sonuçlandırmak için<sup>273</sup> 1977 Haziranında NATO'ya müracaat ederek İttifakın askerî kanadına geri dönmek istediğini bildirmiştir. Yunanistan NATO askerî kanadına dönmek için Larissa'da yeni bir kara kuvvetleri karargahı ile hava kuvvetleri karargahı kurulmasını ve bunların yönetiminin Yunan komutanlarına bırakılmasını istemiş ve Ege Denizi'ndeki hava hareket sorumluluğunun 1974'den önce olduğu gibi tekrar kendisine ait olması gerektiğini ileri sürmüştür<sup>274</sup>. Yunan istekleri diğer NATO üyesi ülkeler tarafından olumlu karşılanırken Türkiye bu isteklere karşı çıkmıştır. Türkiye Yunanistan'ın NATO'ya geri dönüşüne evet diyor fakat bunun 1974 öncesi koşullarda gerçekleşmesini istemiyordu.<sup>275</sup>

Öte yandan, ABD tarafından Kıbrıs Harekatı sonrasında Türkiye'ye uygulanmaya başlanan ambargonun kaldırılması konusundaki görüş ayrılıkları, tartışmalar sürerken, Ege Denizi'ndeki Türk-Yunan uyuşmazlıkları açısından önemli bir başka konu gündeme gelmiştir. İzmir'deki NATO karargahlarının Türk komutasına devredilmesi. NATO askerî kanadından ayrılmasından sonra Yunan subayları İzmir'deki bu karargahtan da ayrılmış ve sorumluluklar Türk ve ABD subayları tarafından yürütülmüştür. Ancak, yapılan yeni düzenlemeler sonucunda bu bölgedeki sorumluluklar İzmir karargahındaki Türk subaylarına devredilmiştir. Bu durum Yunanistan'da yoğun tartışmalara neden olmuş ve Türkiye'nin Ege Denizi'ndeki yayılcı isteklerini gerçekleştirmesine olanak sağlayabilecek bir gelişme olarak yorumlanmıştır.

Ambargonun kaldırılmasına yönelik görüşler ağırlık kazanırken İzmir'deki NATO karargahının bir Türk komutanın sorumluluğuna bırakılmış olması, Yunanistan'da Ege'deki güç dengesi açısından Türkiye'nin Yunanistan'a tercih edildiğine dair kanıların yerleşmesine neden olmuştur. Bu bağlamda İzmir'deki NATO karargahına

<sup>273</sup> AKSU, <http://www.geocities.com/turkishgreek/natohtm>, 05.05.2003, s. 2

<sup>274</sup> THANOS, Veremis, **Greek Security Issues and Politics**, Adelphi Papers, No. 179, London IISS1982, s. 21.

<sup>275</sup> GÜLDEMİR, Ufuk, **Kanat Operasyonu**, İstanbul 1985, s. 103–104.

tek başına komuta eden Türkiye'nin bölgedeki sorumluluklarını yerine getirirken ayrımcı bir yaklaşım sergileyebileceğinden ve özellikle deniz ve hava komuta kontrol sorumluluklarını yerine getirirken, bu sorumluluklarını Yunanistan'ın çıkarlarının aleyhine sonuçlar doğurabilecek girişimlere destek olarak kullanmasından çekinen Yunanistan, bir yandan NATO askeri kanadına hemen dönmeyi yollarını açmaya çalışırken, diğer yandan da, ambargonun kalkması durumunda, Türkiye'nin hızla silahlanmasının yaratacağı dehisizliğin olumsuz etkilerini ortadan kaldırabilmek için AT ve ABD çerçevesinde etkin garantilerin sağlanmasına ağırlık vermeye başlamıştır.

Türkiye'ye uygulanan ABD askeri ambargosunun kaldırılması sonrasında, Yunanistan'ın Türkiye ile olan ilişkilerinde yeni bir süreç yaşanmaya başlamıştır. Gerçekten de ABD ambargosunun kalkması Yunan kamuoyunda bir yandan ABD aleyhtar görüşlerin yoğunlaşmasına ve Yunan hükümetini yetersiz kalmakla suçlayan eleştirilere neden olurken diğer yandan, ambargonun kalkması ile yeniden başlayan askeri yardımların Türkiye'nin Ege Denizi'ndeki güç dengesini yeniden lehine çevirmesine olanak vereceğinden duyulan kaygı, Yunanistan'ı, Türk-Yunan ilişkileri açısından yeni bir yaklaşım benimsemeye yöneltmiştir. Bu çerçevede, Yunanistan, bir yandan Türkiye ile diyalog yollarını kullanarak fiili gerginliğin azaltılmasına çalışırken, diğer yandan da, AT ile siyasi ve ekonomik bütünleşmesini kolaylaştıracak atılımlar içinde olmuştur. NATO askeri kanadına yeniden dönülmesine ilişkin olarak başlatılan görüşmeler ise, Türkiye ve Yunanistan arasındaki görüş ayrılıklarını gündeme getirmekle kalmamış, aynı zamanda Karamanlis Hükümetine sert eleştirilerin yapılmasına yol açmıştır.

Bu bağlamda, Türkiye'nin ilke olarak Yunanistan'ın NATO askeri kanadına dönmeyi olumlu karşılamakla birlikte, dönüşün 1974 öncesi koşullarla olmamasında direnmesi ve Ege Denizi'ndeki NATO deniz ve hava komuta kontrol sorumluluk bölgelerinin yeniden paylaşılmasında ısrar etmesi, Yunanistan'da Türkiye'nin yayılmacı isteklerini yeniden gündeme getirdiğine ilişkin kuşkuları ortaya çıkarmıştır. Bu çerçevede içerisinde, Yunanistan'ın NATO askeri kanadına geri dönmeyi ilişkin görüşmeleri, Yunanistan'ın hem de Türkiye'nin görüşlerinde ısrarlı olmalarından dolayı 1980 sonlarına kadar çözülememiştir.

Türkiye ve Yunanistan arasındaki sorunların önemli bir parçasını oluşturan Yunanistan'ın NATO'ya geri dönüşü konusunda, dönemin dışişleri bakanı olan Erkmen, "Yunanistan'ın NATO'nun askeri kanadına dönüşünün yararlı olacağına inanıyoruz. Ancak, dönüş yeni ayarlamaları da gerekli kılmaktadır. 1974'den önceki şartlarla dönüş konusu yoktur tabii. Zaten 1974'den önceki şartların yasal temeli yoktur. Bir "de facto" durumdur. Biz bu "de facto" durumun kaldırılmasını ve onun yerine bir "de jure" nin uygulanmasını istiyoruz. Denizin üzerinde olduğu kadar, hava sahasında da yönetim konusu vardır; bütün bunların ayarlanması gerektiğine inanıyoruz.

1981 yılında Yunanistan Rogers Anlaşması ile NATO'nun askerî kanadına geri dönmüştür. Bu anlaşmaya göre, Ege'deki komuta kontrol ve hava savunma düzenlemelerinin 6. ATAF ile Yunanistan'da kurulması planlanan 7. ATAF arasında AIRSOUTH eşgüdümünde yapılacak müzakerelerle belirlenmesi öngörülmüştür. Yunanistan NATO'nun askerî kanadına döndüğü gün Türkiye'ye karşı diplomatik bir zafer elde edildiğini ve artık Kıbrıs sorununa NATO içinde de sahip çıkabileceklerini bildirmiştir. Daha sonra Papandreu hükûmeti Rogers Plânının tamamı ile unutmamıştır.

Yunanistan NATO çerçevesinde Ege'nin komuta kontrol sorumluluğunun kendisinde olduğunu iddia etmeye başlamış, Rogers Plânında öngörülen müzakereler hiçbir zaman yapılamamıştır. SSCB'nin dağılmasından sonra NATO yeni stratejik savunma konsepti oluşturmaya başlamış ve buna bağlı olarak 1991 yılından itibaren örgütlenmesinde yeniden yapılanma çalışmaları başlatmıştır. Bu çerçevede yapılan çalışmalar sırasında Yunanistan komuta kontrol ve hava savunma düzenlemelerinde FIR hattının esas alınmasını ve bu hattın batısında kalan bölgede sorumluluğun 7. ATAF'a yani kendisine verilmesini talep etmiştir. 14 Haziran 1996'da NATO yeni stratejik konseptini uygulama kararı almış 1998'de de yeni komuta yapısını kesinleştirmiştir. Bu yeni komuta yapısı içinde Avrupa için biri Kuzey diğeri Güney olmak üzere iki Bölgesel Komutanlık oluşturulmuştur.

Bölgesel Komutanlıklara bağlı alt komutanlıklar için sorumluluk sahası öngörülmemiştir. Ege açısından konuya bakacak olursak, Güney Bölge komutanlığı altında sabit bir sorumluluk sahası olmayacaktır. Değişik konularla ilgili olarak geçici sorumluluk ve yetki alanları Bölgesel Komutanlıklar adına COMAIRSOUTH

tarafından ilgili alt komutanlıklara tahsis edilecektir. Bu yeni komuta yapısı karşısında, eski bilinen biçimiyle komuta kontrol sorumlulukları ve buna ilişkin sorunlar tarihe karışmış görünmektedir. Bununla beraber, COMAIRSOUTH tarafından ilgili alt komutanlıklara tahsis edilecek değişik konulardaki yetki ve sorumluluk alanlarının belirlenmesi ve kullanılması, tahsisler geçici oldukları için eski sabit sorumluluk sahalarının yarattığı kadar önemli sonuçlar doğurmasa da, görüş ayrılıklarına ve tartışmalara konu olması mümkündür.

Yunanistan, Türkiye ile yarattığı ihtilafları daima genişletmek ve uluslararası kuruluşlara mal etmeye önem vermektedir. Milletlerarası antlaşmaları çiğneyerek Ege Adalarını silahlandırmasını NATO'ya kabul ettirmek ve mümkünse İttifak'ın desteğini sağlamak yolunda her türlü tertip ve emri vakilere başvurmaktadır. APEX-83 NATO Tatbikatı'na Limni Adası'nı ithal etmeye ve bu suretle adanın silahlandırılmasını NATO'ya tescil ettirmeye çalışmışsa da, Türk Hükümeti'nin müdahalesi ile bu teşebbüsü sonuçsuz kalmıştır. Bunun üzerine Yunanistan NATO'yu zorlamak ve Türkiye üzerinde baskı yapmaya sevk edebilmek amacıyla NATO manevralarından çekilmiştir.

NATO, Limni'yi tatbikat sahasına almama nedenini dönemin Genel Sekreteri Josef Luns'un talimatı ile açıklamıştır. Buna göre, siyasî anlaşmazlıklar olan bölgeler tatbikat sahası dışında tutulacaktır. Yunanistan bu direktife başından itibaren itiraz etmiştir. Yunanistan'a göre, Lozan Antlaşması'ndaki silâhsızlandırma şartı Montrö Andlaşması<sup>276</sup> ile kaldırıldığından, Limni Havaalanının NATO tatbikatlarına dahil edilmesine bir engel yoktur. Türkiye'ye göre ise, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Yunan egemenliğindeki Boğaz-önü Adalarının silâhsızlandırılması ile bir ilgisi yoktur. Tartışmaların ayrıntısına girmeden önce Boğaz-önü Adalarının silâhsızlandırılmış statüsünü hatırlatmak uygun olacaktır.

1984 yılında Yunanistan yeni bir tertibe başvurmuş ve savaş halinde ortak savunmaya ayrılacak kuvvetler arasında Limni Adası'na yerleştirdiği kara ve hava kuvvetleri unsurlarını da göstermiştir. Aynı tertip 1985 yılında (ve sonraları) tekrar

<sup>276</sup> Montrö Boğazlar Sözleşmesinin metni için bkz. *Düstur*, Tertip III, C. 17, s. 665-679.; *LNTS* vol. CLXXII, 1936-1937, 214-241; **Olcay, O., Meray S. L.**, (Çev.) Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklar Belgeler, Ankara 1976, s. 461 vd.

etmiştir.<sup>277</sup> Türk Hükümeti'nin Milletlerarası anlaşmalardan doğma itirazları üzerine Yunan teşebbüsleri NATO nezdinde kabul görmemiş, adaların silahlandırılması<sup>278</sup> fiilen Yunanlıların anlaşmaları ihlal etmesi pahasına gerçekleşmiş ancak bu durum NATO tarafından tescil edilmemiştir. Bu çerçevede Limni adası etrafında ortaya çıkan sorun bir süre, NATO toplantılarında Türkiye ve Yunanistan'ın karşılıklı olarak birbirlerinin tekliflerini veto etmeleriyle sürmüştür.

Yunan Dışişleri ve Savunma Konseyi; 1984 sonunda bütün Silahlı Kuvvetlerini NATO müttefiki olan Türkiye'ye karşı mevzilendirilmesi kararını almıştır. Bu kapsamda, kendisi için asıl tehlikenin Doğu'dan geldiğinden hareketle, Varşova Paktı üyesi Bulgaristan sınırındaki askeri birliklerinin önemli bir kısmını NATO üyesi Türkiye sınırına kaydırmaya başlamıştır.

1986 yılı içerisinde Yunanistan Ege'de kendi pozisyonunu güçlendirmeye yönelik olarak tatbikatları sıklaştırmış, adalarda milis kuvvetleri kurma kararı almış, bir Ege Bakanlığı kurmuş, ayrıca "Adalar Yüksek Komutanlığı" kurmuştur.

Türkiye ile Yunanistan arasında 1963 yılına kadar FIR veya Ege'nin uluslararası hava sahasının Türk askeri uçakları tarafından kullanılmasıyla ilgili önemli bir sorun veya anlaşmazlık yaşanmamıştır. 1963 ve 1964 yıllarında Kıbrıs'ta Rumlar'ın sebep olduğu olaylar ve 1974 yılında Kıbrıs'ta gerçekleştirilen Barış Harekati'nden sonra Yunanistan her seferinde Ege'nin uluslararası hava sahasında uçan Türk askeri uçaklarını önlemeye ve taciz etmeye başlamıştır. Yunanistan kendisinin de katıldığı

---

<sup>277</sup> İNAN, Karman, "Türk-Yunan ilişkilerinde dinamikler", Üçüncü Askeri Tarih Semineri, Türk-Yunan İlişkileri, s.94-98

<sup>278</sup> Yunanistan, "1936 Montreux Antlaşması ile Boğazlar silahlandırıldığı gibi, bu bölgenin güvenliği için silahsızlandırılmış olan Limni Adası da silahlandırılabilir" tezinden hareket etmiş, NATO platformlarını bu maksatla kullanmıştır. NATO açısından, Limni Adası'na "NATO birlikleri"nin konuşlandırılması taktik bir açılım görülebilecekken; bu durumun yarattığı Türkiye-Yunanistan arasındaki gerginlik nedeniyle NATO taraf olmaktan kaçınmış ancak çoğu kez NATO platformlarında bu tür konularda Türk ve Yunan temsilcilerinin tez/karşı tezleri arasında kendisi için en fayda sağlayan yolu izlemenin ötesinde "çözüm"e yönelik bir şey yapamamıştır.



NATO tatbikatlarında bütün uçuş bilgileri elinde olduğu halde Türk uçaklarını önlemeye ve taciz etmeye devam etmiştir.<sup>279</sup>

Türk savaş uçaklarının, Yunanistan'ın iddia etmiş olduğu 10 millik hava sahasında, Türk görüşlerini destekler bir yöntem olarak, sık sık uçmaları, iki ülke arasında yumuşamanın olabirliğini desteklememekle birlikte, Türkiye'nin bu konudaki hak ve menfaatlerinin erozyona uğramasına yönelik bir güvence olarak hizmet etmektedir.

NATO tatbikatları ve Türkiye'nin ulusal tatbikatlarında/eğitimlerinde askeri uçakların uçuşlarını 10 millik kısımda sürdürmeleri Yunanistan'ın bu bölgedeki NATO tatbikatlarına katılmayı reddetmesine yol açarken, hem tatbikatlara katılan ülkeler hem de Türkiye, NATO nezdinde protesto edilmişlerdir. Yunanistan bir dönemde, Türkiye'nin, Yunan ulusal hava sahasını 10 mil olarak kabullenmemesini ve ihlal olarak nitelendirilen uçuşların sürdürülmesini, Yunan bütünlüğü ve güvenliği açısından bir tehdit olarak algıladığını açıklamıştır.<sup>280</sup>

Özellikle, ulusal hava sahasının ihlal edildiğine ilişkin Yunan iddiaları ve Türkiye'nin bu iddiaları kabullenmemesi, sorunu gündemde tutarken, Türkiye ve Yunanistan arasında başlayan Davos süreci çerçevesinde, 3-4 Mart 1988 tarihli Brüksel Ortak Bildirisi ile, "iki Başbakan, Dışişleri Bakanları'nın gözetimi altında ulusal askeri tatbikatların yürütülmesi ve askeri uçakların uçuşlarıyla ilgili sorunları incelemek üzere diplomatlardan ve askeri uzmanlardan oluşacak siyasi komiteye bağlı bir alt komitenin Mart ayı içerisinde toplanmasını kararlaştırmışlardır. Atina Mutabakat Muhtırası ile taraflar birbirlerinin egemenliğine ve toprak bütünlüğüne ve Ege'nin açık deniz alanlarını ve uluslararası hava sahasını kullanma haklarına saygı gösterilmesi yükümlülüğünü dile getirmişlerdir. Açık deniz alanları ve uluslararası hava sahasında ulusal askeri faaliyetlerin yürütülmesinde, deniz ve hava trafiğinin uluslararası belgeler, kurallar ve yönetmeliklerde öngörülen çerçevede... açık deniz alanlarında NOTAM veya diğer bildirim veya uyarı gerektiren ulusal askeri tatbikatların planlanması ve yürütülmesinde; a) belirli bölgelerin tecrit edilmesi, b)

<sup>279</sup> ÖZNAL, Erdoğan, Yunanistan'ın EGE'deki ihlal iddiaları ve FIR Sorunu, <http://www.saemk.org/makale.asp?islem=ayrinti&id=1&dil=tr>, 13 Şubat 2006

<sup>280</sup> AKSU, **Fuat Türk-Yunan İlişkileri**, a.g.e., s.106

tatbikat alanlarının uzun süreler için kapatılması, c) tatbikatların turizmin en yoğun olduğu dönemlerde – her yıl Temmuz’dan 1 Eylül’e kadar - ... ve başlıca ulusal ve dini resmi tatillerde yürütülmemesi, bütün ulusal askeri faaliyetlerin planlanması ve yürütülebilmesi mevcut uluslararası kural, yönetmelik ve usullerle uygun olarak yürütülecektir.<sup>281</sup>

Bu mutabakata rağmen, bu dönemde iki ülkenin NATO çerçevesindeki tatbikatlara katılmaları sırasında da çeşitli sorunlar yaşanmaya devam etmiştir. Her iki ülke de tatbikatların yapılacağı alanların belirlenmesi konusunda farklı görüşler öne sürmüşlerdir. Özellikle Yunanistan’ın Limni Adası’nı da NATO savunma planlarına, tatbikat senaryolarına dâhil etme çabaları Türkiye’nin itirazları ile karşılaşmıştır.<sup>282</sup>

Bir dönem her iki ülke de ulusal yaklaşımlarını korumakla birlikte, Ege Denizi’ndeki turizm faaliyetlerinden mümkün olduğunca yararlanabilmek amacıyla, özellikle Türkiye’nin Batı ile hava yolu bağlantıları düşünüldüğünde, sivil havacılığa ilişkin uçuşlar konusunda belirgin bir yakınlaşma göstermekle birlikte, bu duyarlılık askeri uçuşlar sırasında ve tatbikatlar sırasında sertleşmeye dönüşmesi, çözümsüzlük ve gerginliklerin ortaya çıkması engellenememiştir.<sup>283</sup>

Bu gerginlik, 1997 yılı Temmuz ayında Madrid’de yapılan NATO zirvesi sırasında, ABD’nin ve NATO Genel Sekreteri’nin girişimleriyle, iki ülke arasında

<sup>281</sup> Kıryakatiki Eleftheritipia, 29 Mayıs 1988

<sup>282</sup> Yunanistan, anlaşmalara aykırı olarak Türkiye’ye yakın adaları adeta silahlandırmış ve Türkiye’yi Kıbrıs dahil tüm adalarını kullanarak çepeçevre sarmıştır. Ali Külebi tarafından verilen rakamlara göre halen yanı başımızdaki Yunan Adaları’nın çoğunda sivil halk nüfusundan çok asker bulunmaktadır. Örneğin Rodos’ta 15.000 askerlik bir mekanize/zırhlı iki tugay, İstanköy adasında iki tank taburu, 4’ü piyade taburu ve biri destek taburu olmak üzere bir tugay, Sisam ve Sakız Adalarında birer tugay, Midilli Adası’nda bir tümen ve Limni Adası’nda bir tugay bulunmaktadır. ... Ayrıca adalarda ciddi boyutlarda yerden havaya ve karardan karaya füze mevziileri bulunmaktadır.... (KÜLEBİ, Ali “Elenizm’in Emelleri ve AB Desteği”, Yeni Dünya Stratejileri ve Kilit Ülke: Türkiye, MET-VAK Yayınları:1, Ankara, 2005, s.37)

<sup>283</sup> AKSU, Fuat, Türk-Yunan İlişkileri, a.g.e., s.107

varılan altı maddelik mutabakat (Madrid Deklarasyonu<sup>284</sup> – 08 Temmuz 1997) oluşturulmuş, iki ülkenin aralarındaki sorunları ortak rızaya dayanarak barışçıl yollardan çözmesine yönelik “güvenlik ve güven artırıcı” önlemlerde karar kılınmıştır. Böylece Yunanistan Ege’de tek taraflı olarak karasularını 12 mile çıkarma iddiasından vazgeçiyor, buna karşılık Türkiye de böyle bir durumda kuvvet kullanma tehdidini ortadan kaldırıyor.<sup>285</sup>

Güven artırıcı önlemler, çatışma çözümü yöntemleri çerçevesinde gerek iki ülkenin yöneticileri<sup>286</sup> tarafından gerek ittifaklar tarafından desteklenmiştir. ABD, NATO ve AB, iki ülke arasındaki ilişkilerin çatışmacı niteliğinin bir an önce uzlaşma zeminine oturtulması gerektiği konusunda tarafları desteklemiştir.

---

<sup>284</sup> 1996 yılındaki Kardak bunalımının ardından yaşama geçirilen 8 Temmuz 1997 tarihli Madrid Deklârasyonu ise taraflar arasında güvene dayalı bir ilişkinin kurulabilmesi için gerekli olan statükoyu pekiştirmeye dönük bir uzlaşma çabası olarak değerlendirilebilir. Anlaşmanın en önemli yanı, Yunanistan’a tek yanlı bir eylemde bulunmama yükümlülüğü, Türkiye’ye de askerî kuvvet kullanma tehdidinde bulunmama yükümlülüğü getirmekte oluşudur. (Aksu, “**Ege sorunlarının ...**”, s.274-275)

<sup>285</sup> Süreç içinde dengeleri gözetten bir çözüm arayışında AB’nin uygun bir ortam sağlamadığı görülmüştür. Dengeyi sağlayacak mekanizma, Türkiye’nin de AB karar alma süreci içinde yer almış olmasıdır. Bu sağlanmadığı sürece Türkiye ile Yunanistan arasındaki uyuşmazlıkların çözümüne ilişkin girişimlerde asimetrik güç ilişkisi söz konusudur. Bu asimetriye dayanarak Ege sorunlarını tek yanlı bir çözüme ulaştırmayı hedefleyen girişimleri engelleyen en önemli unsur ise Türkiye’nin sebep-sonuç ilişkisi içinde ileri sürmüş olduğu “savaş nedeni” kararıdır. Madrid Deklârasyonu çerçevesinde bir kez daha yinelenen bu sebep-sonuç ilişkisi taraflar arasındaki dengeyi hassas bir noktada tutmaktadır. (Aksu, “**Ege sorunlarının ...**”, s. 275)

<sup>286</sup> Güven artırıcı önlemlere ilişkin bir diğer girişim ise, Dışişleri Bakanı İsmail Cem’in 12 Şubat 1998 tarihinde yapmış olduğu önerilere<sup>24</sup> ilişkin olmuştur. Söz konusu girişimde, iki ülkenin aralarındaki sorunları birlikte tanımlanmaları, Madrid Deklârasyonu’nun resmî bir anlaşmaya dönüştürülmesi, Ege’de güven artırıcı önlemlerin geliştirilip yaşama geçirilmesi, sorunlara çözüm üretecek Akil Adamlar Grubu’nun birlikte göreve çağrılması, bu önerilerin kabul edilmesi hâlinde iki Dışişleri Bakanlığı yetkililerinin Mart 1998 içinde Ankara veya Atina’da bir araya gelmeleri önerileri yer almıştır. Ancak Yunanistan göndermiş olduğu 24 Şubat 1998 tarihli cevabî notasında söz konusu önerilere olumsuz yanıt vermiştir. (Aksu, “**Ege sorunlarının ...**”, s. 275)

Yunanistan, 2 Aralık 1997 NATO Savunma Bakanları toplantısında, yaklaşık 20 yıldır Türkiye tarafından izin verilmeyen Larissa'da bir NATO karargâhı açılması<sup>287</sup> isteğine kavuşmuştur. 1974 yılından bu tarihe kadar NATO'da Türkiye ile eşit bir komuta kontrol pozisyonu elde edemeyen Yunanistan, bu emeline böylece ulaşmış oluyordu.<sup>288</sup>

Bu arada, 4 Haziran 1998 tarihinde NATO Genel Sekreteri Javier Solana'nın girişimiyle başlatılan GAÖ sonrasında, 1998 Ekim ortalarında bir araya gelen **her iki ülkenin başbakanları, NATO askeri platformlarının iki ülke arasındaki diyalog kanallarının kullanılmasına en elverişli ortamı sunması nedeniyle çok önem ifade ettiğini belirtmişlerdir.**<sup>289</sup>

Bu çerçevede dile getirilen "NATO Genel Sekreteri ile iş birliği yapılarak Ege'de güven artırıcı önlemlerin uygulanması ve geliştirilmesi" önerisi, 28 - 29 Mayıs 1998 tarihleri arasında Lüksemburg'da yapılan NATO Dışişleri Bakanları Toplantısı sırasında NATO Genel Sekreteri J. Solana tarafından yürütülen iyi niyet girişimleri çerçevesinde, iki ülke arasında 10 yıl önce, Mayıs ve Eylül 1988 aylarında kararlaştırılan "Güven Artırıcı Önlemleri (GAÖ)" tekrar gündeme getirerek ele alınmış

<sup>287</sup> 1997 yılında kabul edilen NATO yeni komuta yapısı gereği güney bölgede dört müşterek alt bölge komutanlığı (Joint Sub-Regional Commands)'nın kurulmasına karar verilmiş, bu kapsamda Verona, İzmir, Madrid ve Larissa'da bu karargâhlar kurulmuştur.

<sup>288</sup> Burada, Türkiye açısından elde edilen kazanım, Ege'deki NATO uçuşlarının karşılıklı olarak bu iki karargâh (İzmir ve Larissa) üzerinden kontrol edilecek olmasıydı.

<sup>289</sup> NATO, Ege'de iki ülke arasında yaşanan gerginliklere çözüm üretebilmek adına, güven artırıcı tedbirler adı altında çok kez girişimde bulunmuş, ancak bu girişimler, tarafların karşılıklı iddialarından vazgeçmesini sağlamamıştır. Hemen her Türk tatbikatını kendisine bir saldırı olarak nitelendiren Yunan makamları, tatbikat öncesi Türk tarafının teknik ve bürokratik girişimlerini engellemeyi bir görev saymıştır. Hatta bu konuda o kadar ileri gitmiştir ki, bu engellemeleri ulusal bir savunma mekanizması haline getirmiştir. Elbette Türkiye, Ege'deki askeri faaliyetlerini bu engellemelere rağmen kısıtlamamış, bu yüzden de zaman zaman gerginlikler yaşanmaya devam etmektedir. (IŞIKLAR, Hakan Cem, **Casus Belli**, Ümit Yayıncılık, İstanbul, 2005, s.196)

ve 4 Haziran 1998 tarihinde iki ülke arasında NATO liderliğinde GAÖ uygulamaya konmuştur.<sup>290</sup>

İzmir ve Larissa'daki NATO komuta karargâhlarının kurulması, Yunanistan tarafında NATO tatbikatlarına yönelik bir yumuşamayı beraberinde getirmiş ve iki ülkenin de iştirak ettiği NATO Güney Bölge tatbikatlarından Dynamic Mix-98 Harp Oyunu (Ekim 1998) icra edilerek 13 yıllık kesintiye son verilmiştir. Türkiye ve Yunanistan arasındaki sorunlar, NATO planlama faaliyetlerini ve tatbikatlarını kesintiye uğratmak için yeterli olabiliyordu.<sup>291</sup> İki ülke arasındaki yumuşama tatbikatlar boyutunda devam etmiş, Kıbrıs Harekâtından sonra ilk defa yine NATO'nun başka bir Dynamic Mix tatbikatında, 2000 yılı Mayıs-Haziran döneminde 12xF-16 uçağı ve yaklaşık 100 kadar Türk Hava Kuvvetleri personeli Yunanistan'ın Nea Anghialos meydanına ve Larissa'daki NATO Karargâhına intikal ederek, iki ülke arasındaki yumuşamaya hizmet etmişlerdir. Aynı şekilde Ekim 2000'de icra edilen diğer bir Güney Bölge tatbikatı olan Destined Glory tatbikatı kapsamında ise bu kez Yunanistan'dan 6xF-16 Türkiye'nin Balıkesir'deki Hava Üssü'ne intikal ederek, başarıyla görev yapmıştır. Ancak, tatbikatlar bir anlamda iki ülkenin hak ve menfaatlerini kolladığı ve buna göre davrandığı ortamı sunduğundan, Yunan uçaklarının aidiyeti belirsiz ada-adacıklar üzerinde uçmak istemesi ve tatbikata dâhil edilmeyen ve silahsızlandırılmış statüde olması gereken Limni adası üzerinden geçmesi neticesinde iki ülke silahlı kuvvet unsurları arasında yaşanan gerginlik, Yunan Hava Kuvvetleri uçaklarının planlanandan birkaç gün önce Türkiye'yi terk etmeleri ile sonuçlanmıştır. Bu tarihten itibaren Ege, iki ülkenin birlikte katıldığı "canlı" bir NATO tatbikatında kullanılmamıştır.

---

<sup>290</sup> Ege denizinde, açık denizde ve uluslararası hava sahasında yürütülen rutin askerî faaliyetler sırasında iki ülke silâhlı kuvvetlerinin gerginliği tırmandırabilecek hareketlerden kaçınmalarını ve tarafların birbirlerinin ulusal egemenlik hakları ve toprak bütünlüklerine saygı göstermesini öngören bu önlemler, ihlâl ve kaza risklerini ortadan kaldırmakta ve Ege denizinde askerî anlamda bir bunalımın ortaya çıkmasını azaltmaktadır. Bununla birlikte, tarafların güven artırıcı önlemlere ne ölçüde uygun davrandıkları konusunda eleştiriler sürmüştür. (AKSU, "Ege sorunlarının ...", s. 276)

<sup>291</sup> GREENWOOD, Ted, **US and NATO Force Structure and Military Operations in the Mediterranean**, National Defense University, McNair Paper Fourteen, INSS, June 1993, p.3

NATO, iki ülke arasında ortaya çıkabilecek sorunlardan uzak durmaya çalıştığı gibi, mütakabiliyet esasına göre iki ülke arasındaki NATO faaliyetlerini düzenlemektedir. Örnek olarak, NATO'nun 2003 yılında gerçekleştirdiği son komuta kontrol düzenlemeleri çerçevesinde, Larissa'da Birleştirilmiş Hava Harekat Merkezi ve İzmir'de 15 Ağustos 2004 tarihinde aktive edilen NATO Hava Unsur Komutanlığı<sup>292</sup> bulunmaktadır. Yine Selanik'te Düşük Hazırlık Seviyesinde NATO'ya deklare edilmiş bir Kolordu Karargâhı ve İstanbul'da konuşlu Yüksek Hazırlık Seviyesindeki yine NATO'ya deklare edilen bir Kolordu Karargâhı görev yapmaktadır.

Öte yandan Türkiye, 2000 yılından itibaren Türk radarları tarafından tespit edilen tüm izleri veya diğer bir deyimle elde ettiği "Tanımlanmış Hava Resmini (RAP-Recognized Air Picture) Napoli'deki Airsouth NATO Karargâhına ve Yunanistan'daki Hava Harekât Merkezi CAOC-7'ye (Combined Air Operations Centre) bildirmektedir. Yani Yunanistan Türk askeri uçaklarının Ege'de yaptığı tüm uçuşların planlarını bütün detayına kadar bilmektedir. Ancak bunlara rağmen Türk uçaklarını taciz etmek huyundan vazgeçmemektedir.

Yunanistan bununla da yetinmeyip Türk uçaklarını tahrik edici hareketlere de başvurmaya başlamıştır. 1995 yılında Ege'de icra edilen bir NATO tatbikatında NATO görevlerini yapan Türk F-4 pilotlarına telsizden ağza alınmayacak küfürler etmişlerdir. Türk pilotlar havacılık geleneklerinde hiç yeri olmayan terbiye dışı bu davranışlara cevap vermeyerek NATO tatbikat uçuşlarını planlandığı şekilde icra etmeye devam etmişlerdir. Bu küfürlerin yeri, zamanı ve mahiyeti kayıtlarda mevcut olup Türkiye tarafından NATO makamlarına da rapor edilmiştir. FIR sorununun başlangıç yıllarında Ege'de silahsız uçan Yunan uçakları bilahare silahlı uçmaya başlamış ve bu durum Türk uçakları için büyük bir tehlike oluşturmuştur. Türkiye'nin tüm ısrarlı taleplerine karşın Yunanistan bundan vazgeçmemiştir. Türkiye bilahare Ege'de uçan uçaklarına mecburen silahlı uçmak emri vermek zorunda kalmıştır. Bu

<sup>292</sup> NATO'nun yeni komuta yapısının yürürlüğe girmesiyle Güneydoğu Avrupa Müşterek Komutanlığı 52 yıl sonra kapanarak yerine NATO Güney Avrupa Hava Unsur Komutanlığı kurulmuştur. Yeni komutanlık karargâhı, tek büyük ast komutanlık olarak görev yapmasının yanı sıra Güney Bölgesi'nin hava savunmasından sorumlu tek komutanlıktır. (ŞENAY, Reyhan Tansu, KUNAÇ Samed, "NATO, Yeniden Yapılanıyor", Gözlem, 15 Ağustos 2004, s.3)

durum iki ülke arasındaki tansiyonu daha da artırmıştır. Tansiyonu hafifletmek için Türkiye Ege’de çeşitli zamanlarda silahsız uçmak ve bunu Yunanistan’a da bildirmek suretiyle jest yapmış ancak Yunanistan buna hiçbir zaman mukabele etmeyerek devamlı olarak silahlı uçmaya devam etmiştir.

Yunanistan yıllardır çok haksız bir şekilde Türkiye’yi Ege Denizi’nde Yunan hava sahasını ihlal etmekle suçlamakta ve başta Uluslararası Sivil Havacılık Kuruluşu (ICAO) olmak üzere, Avrupa Birliği, NATO ve Birleşmiş Milletler gibi uluslararası kuruluşlara şikayet etmektedir. Türkiye ise her seferinde ihlal yapmadığını, Türk askeri uçaklarının Ege’nin uluslararası hava sahasında uçtuğunu, tüm uçuşların uluslararası havacılık kurallarına uygun olarak yapıldığını söyleyerek Yunanistan’ın iddialarını reddetmektedir. Bu anlaşmazlık iki devlet arasında uzun süredir devam etmekte zaman zaman da ciddi ölçüde siyasi ve askeri gerginliklere sebep olmaktadır. Yunanistan son olarak Haziran 2003 ayında yaptığı bir çıkışla Türkiye’nin Ege Denizi’nde yaptığı ihlallerin çok fazla arttığını hatta Türk askeri uçaklarının Olympic Hava Yolları’na ait bir uçağı taciz ettiğini iddia ederek bu konuyu tekrar gündeme taşımış bulunmaktadır.<sup>293</sup>

Yunanistan’ı FIR konusunda bu kadar saldırgan olmaya iten sebepler acaba nelerdir? Yunanistan hangi gerekçelere dayanarak Atina FIR’na giren Türk uçaklarından uçuş planı istemekte ve verilmediğinde de onları önleyip taciz etmektedir? Bütün bunları anlayabilmek için FIR nedir ona bakmak gerekir. FIR (Flight Information Region-Uçuş Malumat Bölgesi) isminden de anlaşılacağı üzere “bir uçuşun emniyetle yapılabilmesi için gerekli olan bilgilerin uçaklara duyurulması, hava trafiğinin güvenli, muntazam ve süratli akışının sağlanması, uçakların yerde ve havada çarpışmalarının önlenmesi, meteoroloji ve muhabere kolaylıklarının sağlanmasını içeren bir düzenlemedir.” Başka bir deyişle FIR sorumluluğu, uluslararası hava sahalarında bölgesel anlaşmalarla ülkelere verilen hava trafik hizmetleri (ATS) ile ilgili teknik bir sorumluluktur. Ancak Yunanistan uluslararası hukuka aykırı olarak bunu bir egemenlik konusu olarak görmekte ve Atina FIR’na giren her askeri uçaktan uçuş planı istemekte, tatbikat NOTAM’larını (Notice To

<sup>293</sup> ÖZNAL Erdoğan, “Yunanistan’ın Ege’deki İhlal İddiaları Ve FIR Sorunu”, <http://www.saemk.org/makale.asp?islem=ayrinti&id=1&dil=tr>, 13 Şubat 2006

Airmen) değiştirmekte ve Ege'deki milli ve NATO tatbikatlarına çeşitli engeller çıkarmaktadır. Dünyada FIR sorumluluğunu Yunanistan gibi bir egemenlik hakkı olarak gören hiçbir devlet mevcut değildir.

1974'ten bu yana ideolojik yönelimi ve dış politika anlayışı ne olursa olsun tüm Yunan hkmetleri "Türk tehlikesi" karşısında geniş bir oydaşma sağlamıştır. Kıbrıs sorunu kendi neminini dışında Yunanlılar için önemli bir simge haline gelmiş ve Türkiye ile geniş çaplı bir çatışmanın simgesi olmuştur.<sup>294</sup>

---

<sup>294</sup> MAVROYANNIS, Andreas D., "Kıbrıs Sorunu'nun Türk-Yunan İlişkilerine Etkisi", Türk-Yunan Uyuşmazlığı, Der. S.Vaner, İstanbul, Metis Yayınları, 1989, s.140



## SONUÇ

Türkiye ile Yunanistan arasındaki Ege hava sahası sorunlarının başında, 6 mil genişliğindeki Yunan karasularının 4 mil dışına kadar taşan 10 millik Yunan hava sahası sorunu gelmektedir. Yunanistan, 1921 tarihli Yasa<sup>295</sup> ile onaylayarak taraf olduğu Hava Seyrüseferinin Düzenlenmesine İlişkin 1919 Paris Sözleşmesi ve 5017 sayılı Sivil Havacılık Yasasına<sup>296</sup> dayanarak çıkardığı “6/18 Eylül 1931 tarihli Sivil Havacılık ve Kontrolü Amacıyla Karasularının Genişliğinin Belirlenmesine Dair Kararname”den kaynaklanmaktadır. Yunanistan bu kararname ile hava seyrüseferinin tanzimi ve hava polisliği (5017 S.Y. md. 9) amaçlarıyla karasularının ve üzerindeki hava sahasının (5017 S.Y. md. 2) 10 mil olduğunu ilân etmiştir. Yunanistan bu durumun diğer devletler tarafından tanındığını Türkiye’nin de 1931’den bu yana süregelen 10 mil Yunan hava sahasına itiraz etmeyerek zımnen rıza gösterdiğini iddia etmektedir.

Buna karşılık Türkiye, Yunanistan’ın karasularının dışına taşan 10 mil hava sahası uygulamasının uluslararası hukuka aykırı olduğunu; bu konuyla ilgili bir iç hukuk tasarrufu olan 1931 tarihli Kararnamesinin AIP ile aradan 40 yıldan fazla bir zaman geçtikten sonra 1975 yılında dünyaya ilân edilmesiyle durumun ortaya çıktığını; bunun üzerine, Türkiye’nin derhal itiraz ettiğini ve karasuları dışına taşan 10 mil Yunan hava sahasına hiçbir şekilde rızasının bulunmadığını bildirmiştir.

Yunanistan İstanbul-Atina FIR hattını Türkiye’nin batı kendisinin de doğu sınırı olarak göstermekte, tüm Ege açık deniz alanını kaplayan hatta yer yer Türk karasularına da giren Atina FIR’ında egemenlik tesis etmeye çalışmaktadır. Atina FIR’ı içinde taşıdığı hizmet verme sorumluluğunu yerine getirmek için sahip olduğu yetkileri, askerî uçakları kapsam dışı bırakan Şikago Sözleşmesine aykırı olarak, Türk savaş uçaklarının Ege’deki uçuşlarını zorlaştıracak şekilde suiistimal etmektedir. Türkiye’nin istediği NOTAM’ları yayımlamamakta ya da değiştirerek

<sup>295</sup> Law 2569/1921, *Efimeris tis Kiverniseos*, (Yunan Resmî Gazetesi) No 68 ΕΤΚ, Α’/26.4.1921.

<sup>296</sup> *Efimeris tis Kiverniseos*, (Yunan Resmî Gazetesi) part I, No. 158, of 13 June 1931; Act no.5017 of 3/13 June 1931 to Regulate Civil Aviation, *U.N. Legislative Series*, ST/LEG.SER.B/6, 1956, p. 18.

yayımlamakta, Ege açık denizi üzerinde uluslararası hava sahasında uçan Türk savaş uçaklarından uçuş plânı istemektedir.

Ayrıca, Türk uçaklarının Ege açık denizine çıkışını önlemek ve açık deniz üzerindeki hareket alanlarını daraltmak için Uluslararası Hukuka aykırı olarak kontrollü hava sahaları tesis etmekte ve güzergahlarını değiştirmektedir. Yunanistan Limni meydanı çevresinde büyük bir bölümü uluslararası hava sahasına taşan 3000 NM<sup>2</sup>lik bir TMA ilân etmiş daha sonra bunu 1300 NM<sup>2</sup>'ye indirmiş ise de Limni TMA yeni boyutlarıyla da %20 oranında uluslararası hava sahasına taşmaktadır. Yunanistan, Anadolu sahillerinin hemen önünden geçen hava koridorları ihdas ederek burada bir engel oluşturmaya ve Türk askerî uçaklarının Ege açık denizine çıkışlarını kısıtlamaya çalışmaktadır.

Buna karşılık Türkiye, Yunanistan'ın Uluslararası Hukuka aykırı olan Türk savaş uçaklarının uçuş planı vermesi isteğini reddetmekte, yetkilerin suiistimal edilmesi karşısında FIR'ın yeniden belirlenmesini istemekte<sup>297</sup>, G-18 hava koridoru uyuşmazlığı ile ilgili olarak Yunanistan'ın hukuka aykırı davranışlarını mahkum eden ICAO Konseyi'nin 114/15 sayılı Kararının yerine getirilmesini, kısaca Şikago Sözleşmesi'ne uyulmasını beklemektedir.

Yunanistan Ege'yi sahiplenme politikasını sürdürme çabası içerisinde AK hizmetlerini de kullanmaktan kaçınmamaktadır. Hamburg Sözleşmesi md. 2.1.4. ve 2.1.5'e çekince koyduğunu belirterek bu Sözleşme çerçevesinde tesis edilecek, devletlerin münferiden sorumlu olacakları deniz AK bölgelerinin, hava AK bölgeleri yani FIR bölgeleri esas alınarak tespit edilmesi gerektiğini iddia etmektedir.

Ege'de FIR sınırının aynı zamanda Yunanistan'ın batı, Türkiye'nin doğu sınırlarını oluşturduğunu; her iki devletin, bunu, FIR hattı tespit edilirken beyan ettiklerini ileri sürmektedir. Hava kazalarında AK hizmetlerine ilişkin Yunan sorumluluk sahasının, 1944 Şikago Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin ilgili ekine göre düzenlendiğini ve Atina FIR'ı ile uyuştüğünü; deniz AK'ında ise yetkinin Hamburg Deniz Arama Kurtarma Sözleşmesi'ne göre belirleneceğini, Yunanistan'ın bu Sözleşme'yi deniz AK hizmetlerini bütün Atina FIR'ında yapacağını belirterek

<sup>297</sup> PAZARCI, H., "Ege Denizindeki Türk-Yunan ...", s. 118

onayladığını, bu durumun, bölgenin siyasî ve coğrafi gerçeklerini yansıtmakta olup deniz kazasında insan hayatının kurtarılması için en gerçekçi hizmetin verilmesine olanak sağladığını iddia etmektedir.

Doğu Akdeniz’de Türkiye’nin tek taraflı ilân ettiği ve deniz ve hava kazalarında AK hizmet sorumluluğunu münhasıran üstlendiği Türk AK sahalarının mütecaviz bir şekilde Karadeniz’in büyük bir kısmını, Ege’nin yarısını, Doğu Akdeniz’in ve Kıbrıs’ın bir kısmını kapsadığını ileri sürmekte, Türkiye’nin bu kadar geniş bir alanda AK yapacak yetenek ve imkâna sahip bulunmadığını iddia etmektedir. Türkiye’nin hedefinin Ege’de *status quo*’yu bozmak olduğunu, Türk AK bölgesinin Yunanistan’ı ikiye böldüğünü, Yunan Adalarının çoğunun Türk AK bölgesinde kaldığını ve böyle bir uygulamaya dünyanın hiçbir yerinde rastlanmadığını ileri sürmektedir.

Ayrıca, Yunanistan’ın 1944 yılından beri uluslararası suları dahil Ege Denizi’nin tamamında kesintisiz olarak AK faaliyetlerinin eşgüdümünü ve kontrolünü yerine getirdiği ifade edilmekte<sup>298</sup>; böylece, bu durumun Yunanistan lehine bir hak tesis ettiği vurgulanmak istenmektedir.

Buna karşılık Türkiye, uluslararası taahhütlerini karşılamak maksadıyla uluslararası normlara uygun kendi ulusal mevzuatı çerçevesinde, Arama Kurtarma Yönetmeliği’nde koordinatları ile tanımlanmış sahada AK faaliyetlerini düzenlemekte olduğunu ve eşgüdümde bulunduğunu belirtmektedir.

FIR ve AK’ın uyumlaştırılmasının isabetsizliğini ve mevcut Sözleşme’ye göre böyle bir belirlemenin mümkün olamayacağını; deniz AK ve FIR alanlarının farklı iki konu olduğunu; Hamburg Sözleşmesi md. 2.1.4’de “*Her arama-kurtarma bölgesinin ilgili taraflar arasında anlaşma yoluyla tesis edilmesi*”ni öngören bir hükmün yer aldığını, md. 2.1.5’de ise, “*AK sahasının sınırlarının ilgili taraflarca tam olarak belirlenememesi durumunda tarafların iyi niyet göstererek ve uygun düzenlemeleri yaparak AK harekâtlarının eşgüdümünün yapılacağını*” öngören bir hükme yer verildiğini hatırlatmaktadır. Yunanistan’ın Hamburg Sözleşmesi’ne çekince koymuş olmasının, bu Sözleşmeyi uygulayan devletlerin haklarına aykırı hareket etmesine olanak sağlamayacağını ileri sürmektedir.

<sup>298</sup> SYRIGOS ve ARVANITOPOULOS, “The International Legal Status of the Aegean”, [www.idis.gr/people/arvan9.doc](http://www.idis.gr/people/arvan9.doc)

Ege Denizi'nde Türkiye ile Yunanistan arasında üzerinde anlaşmaya varılan AK sınırlarının bulunmadığını, Ege'de kıyı devletlerinin tek taraflı olarak ilân ettikleri AK bölgelerinin mevcut olduğunu, bu AK alanlarının birbirleriyle örtüştüğünü, Türkiye'nin ilân ettiği sahaların geçici olduğunu ve AK yetenekleri ile uyumlu olarak ilân edildiğini belirtmektedir.

Türkiye'nin, Ege'de AK bölgesini Yunanistan'la Hamburg Sözleşmesi md. 2.1.4 çerçevesinde ikili ve çoklu anlaşmalarla belirlemeye hazır olduğunu; buna karşılık, Yunanistan'ın, AK sınırlarının anlaşma ile belirlenmesine rıza göstermediğini dile getirmektedir.

Ege'deki sorunun, Yunan tarafının gerçekleri saptırmasından ve FIR sınırlarının egemenlik sınırı olarak sunmasından kaynaklandığını; AK veya FIR hatlarının teknik sorumluluk alanlarından ibaret olduğunu, ülkelerin egemenlik alanlarıyla bir ilgisinin bulunmadığını vurgulamaktadır.

2005 yılında gerçekleştirilen Yunanistan Silahlı Kuvvetlerinin (Genelkurmay Başkanı) devir-teslim töreninde Türkiye tehdit olarak nitelendirilmiş ve "Uluslararası adalete, uluslararası anlaşmaların temeline aykırı olarak, doğu komşumuzdan bize yönelik tehdit ve hukuk dışı istekler, yasa dışı temel karakteristikleri oluşturmaktadır" ifadesi kullanılmıştır.

Diğer yandan, son yıllarda Yunanistan'ın savunma harcamalarındaki artış dikkati çekmektedir. 1997–2003 yılları arasında Yunanistan'ın silahlanma ve modernizasyon harcamaları, yaklaşık 16 milyar dolar olarak ifade edilmektedir. Ayrıca Yunanistan, savunma harcamalarının gayri safi milli hâsıla (GSMH)'ya oranı yönünden AB ülkeleri arasında birinci durumdadır. NATO üyesi ülkelere bakıldığında ise, Türkiye ve Yunanistan'ın GSMH oranlarına göre savunma harcamalarının birbirine çok yakın olduğu görülmektedir.<sup>299</sup> Kişi başına düşen savunma

---

<sup>299</sup> Eski Genelkurmay Başkanı Hilmi Özkök'ün Konuşması, "Türkiye'nin Küresel Güçlerle İlgisi", Ortadoğu, 24 Nisan 2005, s.10

harcamasında dünya ortalaması 139 dolar iken, Türkiye'de 130–160 dolar, ABD'de 950 dolar ve Yunanistan'da 650–700<sup>300</sup> dolardır.<sup>301</sup>

Bütün bu bilgiler değerlendirildiğinde; Yunanistan'ın Milli Savunma Politikasını, tehdidin doğudan (Türkiye'den) geldiği varsayımına dayandırmaya devam ettiğini göstermektedir. Böylece, adaları silahlandırmakta ve 6 millik kara suları üzerindeki hava sahasınının 10 mil olduğu iddiasında bulunarak Ege uluslararası hava sahasını daraltmakta ve özellikle de Ege Denizinin bir Yunan denizi olduğunu çağrıştıracak şekilde ülkemizden FIR'ı geçerek uluslararası hava sahasına giren her askeri uçağımızı silah yüklü uçaklarla önlemektedir. Uluslararası toplum bu haksızlığı er geç anlayacaktır.<sup>302</sup>

Türkiye, Ege'de gerginliğin düşürülmesi ve Türkiye ile Yunanistan arasındaki dostluğun geliştirilmesine, Ege'de uluslararası anlaşmalarla tespit edilmiş statükoyu korumaya büyük önem vermektedir. Türkiye, Ege'yi uluslararası bir deniz olarak görmektedir. Bu denizden Yunanistan ve Türkiye'nin yanında, başta Karadeniz'e kıyısı olan devletler olmak üzere daha birçok ülke faydalanmaktadır. Bu sebeple, kalıcı bir huzur ve istikrarın sağlanması, Türkiye ile Yunanistan arasında Ege'ye ilişkin tüm sorunların adil ve her iki ülke tarafından kabul edilebilir şekilde çözülmesine bağlıdır.<sup>303</sup>

Yunanistan 1999 Helsinki zirvesine kadar sorunların çözüm yolu olarak Türkiye ile görüşmekten kaçınmıştı. Bugün Yunanistan'ın bu yaklaşımının değiştiği görülmektedir. Buna karşılık Türkiye öteden beri üçüncü taraf çözümlerini dışlamamakla beraber görüşmeler yolu ile çözüm aranmasından yana olmuştur.

<sup>300</sup> 1994–1997 yılları arasında Yunanistan'ın kişi başına düşen savunma harcamaları ABD'den bile yüksek gerçekleşmiştir. (YOST, David S., **NATO Transformed**, United States Institute of Peace Press, Washington, 1998, p.7)

<sup>301</sup> KÜLEBİ, Ali, "**Ulusal Savunma Sanayi Harcamaları, Projeleri ve Geleceği**", Yeni Dünya Stratejileri ve Kilit Ülke: Türkiye, MET-VAK Yayınları:1, Ankara, 2005, s.195

<sup>302</sup> Eski Genelkurmay Başkanı(2002–2006) Hilmi ÖZKÖK'ün Konuşması, "**Türkiye'nin Küresel Güçlerle İlgisi**", Ortadoğu, 24 Nisan 2005, s.10

<sup>303</sup> a.g.e.s.10

Türkiye ile Yunanistan'ın uyuşmazlıkların bir paket olarak birlikte mi yoksa ayrı ayrı mı ele alınacağı konusunda da görüş ayrılıkları bulunmaktadır. Türkiye'nin bütün sorunların bir paket halinde ele alınmasından yana olduğu; Yunanistan'ın ise, bunu tercih etmediği görülmektedir<sup>304</sup>.

Her bir sorunun ayrı ayrı ele alınması için bunlardan her birinin birbirlerinden ayrı ve bağımsız olduklarının kabul edilmesi gerekir. Buna karşılık sorunların bir paket olarak ele alınabilmesi için bunların birbirleri ile bağlantılı olduğunun ve biri hakkında verilecek kararın diğerlerini de etkileyeceğinin kabul edilmesi gerekir<sup>305</sup>. Buna karşılık, kendi içinde bir bütün oluşturan Ege sorunlarının Türkiye'nin başka dış politika sorunları ile ilişkilendirilmemesi uygun görünmektedir. Ege sorunlarının çözümünün Türkiye'nin AB üyeliği süreci içinde değerlendirilmesi ve Türkiye AB ilişkilerini kolaylaştırıcı olacağı düşünülen bir tutum içine girilmesi, Türkiye'nin bölgedeki hayatî öneme sahip hakları açısından telafisi mümkün olmayan kayıplara yol açabilecektir.

Çözüm üçüncü taraf çözümü de dahil olmak üzere uyuşmazlıkların barışçı çözüm yolları ile ve Uluslararası Hukuk çerçevesinde gerçekleştirilebilir. Ege'de, 6 mil karasuları genişliği de dahil olmak üzere Lozan ve Paris Barış Andlaşmaları ile kurulmuş ve tarafların müteakip müşterek uygulamaları ile kabul edilmiş olan *status quo*'ya riayet edilmelidir.

Türkiye'nin Ege açık denizindeki hakları, kıta sahanlığı balıkçılık, açık denizler üzerinden uçma, deniz altı boru ve kablolarının döşenmesi, askerî tatbikatlar gibi stratejik önem kazanan bir içeriğe sahiptir. Hukukî ve siyasî değerlendirmeler, Türkiye'nin Yunan karasularının kaplama alanındaki bir artışa rıza göstermesinin, kendisinden beklenmemesi gereken bir taviz olacağını göstermektedir. Türkiye'nin Ege'de Yunan karasuları kaplama alanında herhangi bir artışa rıza göstermesinin mevcut *status quo*'da Yunanistan lehine değişikliğe gidilmesi ve Türkiye'nin tek taraflı olarak taviz vermesi anlamına geleceği; rıza gösterilecek somut karasuları kaplama alanındaki her yeni birim artışın Türkiye'nin hayati önemdeki hakları

<sup>304</sup> GÜNDÜZ, A., "... How to Resolve Them" a.g.e., s.94.

<sup>305</sup> GÜNDÜZ, A., A.g.e., s.95

açısından büyük ve artan çarpanlı kayıplara yol açacağı; Avrupa Birliği üyeliği dahil hiçbir sebeple, bu tür tavizlerin verilmemesi gerektiği değerlendirilmektedir.

Bu bağlamda Yunanistan, uluslararası hukuka uygun olarak hava sahasının genişliğini karasuları ile eşitlemelidir. Ege açık denizini Türkiye'nin kullanımına kapatmaya yönelik hava trafik hizmet ve sahalarıyla ilgili suiistimallerine son vermeli, ICAO kararlarını yerine getirmelidir.

Ege'de Yunanistan'la varolan sorunlar denizde ve havada bir bütündür, çözümleri de birbirleriyle bağlantılıdır. Varolan sorunlardan hiçbirinin çözümü diğerlerinden soyutlanamayacağı gibi, arzuladığımız bir çözüm de, biz ne kadar iyi niyetli olursak olalım, Yunanistan'ın genel politikasındaki yumuşamaya ve gerçekten anlaşmak isteyip istememelerine bağlı olacaktır.

Sonuç olarak, Türkiye ile Yunanistan arasındaki sorunların çözülmesini beklemek yakın vadede mümkün gözükmemektedir. Genellikle paylaşılan kanı, Türkiye ve Yunanistan arasındaki sorunların yakın bir gelecekte çözülmesinin mümkün olamayacağı, dolayısıyla iki tarafın da bu sorunlarla bir arada yaşamayı öğrenmesi gerektiğidir. Öte yandan her iki devletten beklenen anlamlı görüşmeler sürecinin başlatılması, Ege Denizi'nin iki yakasını bir araya getirebilecek anlayış birliğinin oluşmasının sağlanmasıdır.

## BİBLİYOGRAFYA (KAYNAKLAR)

### Kitaplar:

- AKIN, Z., **Karasuları İçsular Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıta Sahanlığı**, Ankara 1978.
- AKİPEK, Ömer İlhan, **Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu**, Ankara 1959.
- AKLAR, Yılmaz “**Türkiye'nin Milli Menfaatleri Önünde Bir Engel: Yunanistan Gerçeği, Sorun Alanları**”, Politikalar, STRATEJİK ANALİZ Dergisi, Ekim 2003. ([yaklar@avsam.org](mailto:yaklar@avsam.org)),
- AKSU, Fuat, **Türk-Yunan İlişkileri: İlişkilerin Yönetimini Etkileyen Faktörler Üzerine Bir İnceleme**, SAEMK Yayınları, Ankara, 2001.
- AKSU, Fuat, “**Ege sorunlarının geleceği ve Türkiye**”, Stratejik Araştırmalar Dergisi, Yıl: 3, Sayı: 5, Temmuz 2005.
- AKSU, Fuat, “**Ege ve Kıbrıs Sorunlarının Çözümünde Avrupa Birliğinin Tutumu**”, Stratejik Araştırmalar Dergisi, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 2004.
- AKSU, Fuat, **Türk-Yunan İlişkileri**, Doktora Tezi, İstanbul, 1992, s.64
- AKSU, Fuat, **NATO Komuta Kontrol Sorunları**, <http://www.geocies.com/turkishgreek/natohtm>, 05.05.2003.
- ALFORD, Jonathan, Introduction, **Greece and Turkey: Adversity in Alliance**, Adelphi Library, New York, 1984.
- ARMAOğLU, Fahir, **20 nci Yüzyıl Siyasi Tarihi, 1914-1990 (C.I.:1914-1980)**, 10.Baskı, Ankara, 1994.
- ARVANITOPOULOS, Constantine ve SYRIGOS, Angelos, **The International Legal Status of the Aegean**, Athens 1998.
- BARGIACCHI, P., “**Freedom of Overflight in the High Seas**” in The Aegean Sea 2000, Proceedings of the International Symposium on the Aegean Sea 5-7 May 2000 Bodrum-Turkey, ed.by Öztürk, B., .
- BESİM D., “**Akdeniz**”, İslâm Ansiklopedisi, vol. I.



- BOROWIEC, Andrew, **The Mediterranean Feud**, Praiger Special Studies, New York, 1984.
- CİN, Turgay, **Türkiye ve Yunanistan Bakımından Ege'deki Karasuları Genişliği Sorunu**, Dokuz Eylül Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, 1996, İzmir.
- ÇİDEM, Okşan, **"Devletler Hukuku Açısından Ege Sorunu"**, Ankara Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, T81717, Ankara, 1998.
- DURSUN, Erol, **"Ege Denizi'nde Türk-Yunan Kıta Sahanlığı Uyuşmazlığı"**, Çanakkale 18 Mart Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale, 1999.
- DYKE, Van M. J., **"The Interconnected Aegean Sea Disputes"** in Problems of Regional Seas 2001, Proceedings of the International Symposium on the Problems of Regional Seas 12-14 May 2001 Ataköy Marina, İstanbul-Turkey ed.by Öztürk, B., .
- DYKE, Van M. J., **An Analysis of the Aegean Disputes Under International Law**, basılmamış çalışma.
- ERDEM, D., **Egemenliği Tartışmalı Adalar: Karşılaştırmalı bir Çalışma** (Kardak Kayalıkları ve Spratly ve Senkaku/Diaouyu Adaları Örnekleri), Ankara 1999.
- EROĞLU, Hamza, Devletler Umumi Hukuku El Kitabı, 2. Baskı, İstanbul, Turhan Kitabevi, 1984
- FIRAT, Turhan, **"Dış Politikamızın Perde Arkası, 23 Büyükelçinin Olaylara Bakışı"**, Ümit Yayıncılık, Ankara, 2005.
- GEDİKOĞLU, O., **Ege Hava Sahası Sorunları**, basılmamış yüksek lisans tezi, Ankara 1988.
- GÖNLÜBOL, Mehmet, **Barış Zamanında Sahil Sularının (Karasuları ve Bitişik Bölge) Hukukî Statüsü**, Ankara 1959.
- GÖNLÜBOL, Mehmet, Uluslararası Politika İlkeler-Kavramlar-Kurumlar, Ankara, Atilla Kitabevi, 1993.
- GREENWOOD, Ted, **US and NATO Force Structure and Military Operations in the Mediterranean**, National Defense University, McNair Paper Fourteen, INSS, June 1993.

- GÜLDEMİR, Ufuk, **Kanat Operasyonu**, İstanbul, Tekin Yayınevi, 1985.
- GÜNDÜZ, A., “**Discord between Greece and Turkey over the Extent of Their Continental Shelves in the Aegean**”, Etudes Helleniques/Hellenic Studies, vol. 4, No. 2 Automne/Autumn 1996.
- GÜNEŞ, Ş., “**12 Mil Sorunu ve Ege'nin Yarı Kapalı Statüsü**”, Dış Politika, C. IV, S.1 Nisan 1995.
- GÜREL, S. Şükrü, **Tarihsel Boyut İçinde Türk Yunan İlişkileri (1821–1993)**, Ümit Yayıncılık, Ankara, 1993.
- GÜVENÇ, Nazım, **Kıbrıs Sorunu: Yunanistan ve Türkiye**, İstanbul, Çağdaş Politika Yayınları, 1984.
- HERACLIDES, Alexis, “**Yunanistan ve Doğu'dan gelen tehlike, Türkiye**”, İletişim yayınları, 2003, 2 nci baskı.
- IŞIKLAR, Hakan Cem, **Casus Belli**, Ümit Yayıncılık, İstanbul, 2005.
- Ioannou, M. K., “**The Greek Territorial Sea**”, in Greece and the Law of the Sea, ed. by Kariotis C. T., The Hague 1997.
- IOANNOU, Krateru M., “**A Tale of Two Islets**”, Thesis, C. 1, S. 1.
- İDRİS, B., “**Akdeniz**”, Diyanet İslâm Ansiklopedisi, vol. II.
- İNAN, Kamran, “**Türk-Yunan ilişkilerinde dinamikler**”, Üçüncü Askeri Tarih Semineri, Türk-Yunan İlişkileri.
- İNAN, Kamran'ın Katkısı, Üçüncü Askeri Tarih Semineri, **Türk-Yunan İlişkileri**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, 1986, s.80
- KALPAKÇIOĞLU, Özdemir, **Yunandan Dost Olmaz**, İstanbul 1994.
- KATSOUFROS, Theodoros, “**Ege Deniziyle ilgili Türk Yunan Uyuşmazlıkları**”, Vaner S. (yayına hazırlayan), Türk Yunan Uyuşmazlığı, Ankara 1990.
- KOÇAOĞLU, Mehmet, **Uluslararası İlişkiler**, Kara Harp Okulu Yayınları, Ankara–1993.
- KURUMAHMUT, A., “**Ege'de Egemenliği Tartışmalı Adalar Sorununun Ortaya Çıkışı**”, Ege'de Temel Sorun, Egemenliği Tartışmalı Adalar, Ankara 1998.

- KUTLUK, Deniz, **Deniz Hukukunda Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Hakları**, Ankara 1987.
- KÜÇÜK, C., (yayına hazırlayan), **Ege Adalarının Egemenlik Devri Tarihçesi**, Ankara 2001.
- KÜLEBİ, Ali “**Elenizm’in Emelleri ve AB Desteği**”, Yeni Dünya Stratejileri ve Kilit Ülke: Türkiye, MET-VAK Yayınları:1, Ankara, 2005.
- KÜLEBİ, Ali, “**Ulusal Savunma Sanayi Harcamaları, Projeleri ve Geleceği**”, Yeni Dünya Stratejileri ve Kilit Ülke: Türkiye, MET-VAK Yayınları:1, Ankara, 2005.
- MANN, Stephen, **The Grek-Turkish Dispute in the Aegean Sea: its Ramifications for NATO and the Propsects for Resolution**, Thesis, Naval PostGraduate School, Monterey, California, March 201.
- MARAKIS, N., “**Ege’de hangi statü geçerli? Karasuları ve Hava Sahası**”; To Vima, 18 Ocak 1998 Pazar.
- MAVROYANNIS, Andreas D., “**Kıbrıs Sorunu’nun Türk-Yunan İlişkilerine Etkisi**”, Türk-Yunan Uyuşmazlığı, Der. S.Vaner, İstanbul, Metis Yayınları, 1989.
- “**Mavromatis Jurisdiction Case**”, Permanent Court of International Justice, Series A, no. 2 (1924), p. 10.
- McGhee, George, **The US-Turkish-NATO Middle East Connection**, St.Martin’s Press, New York, US, 1990.
- MERAY, S. L., **Devletler Hukukuna Giriş**, C. I, B. 3, Ankara 1968.
- MUTLU, Mustafa, **Power and Conflict, Turkish and Greek Relations and it’s affects on the southern flank of NATO**, Yayınlanmamış Tez Çalışması, T–8833, May 15, 1992.
- ODMAN, M.Tevfik, **Karasularının Genişliği Sorunu**, Ankara 1990.
- ORAN, Baskın, **Yunanistan’ın Lozan İhlalleri**, Ankara Üniversitesi Basımevi,1999.
- OXMAN, B. H., “**Applying the Law of the Sea in the Aegean Sea**”, in Problems of Regional Seas 2001, Proceedings of the International Symposium on the Problems of Regional Seas, 12-14 May 2001, İstanbul Turkey (ed. By) Öztürk, B. and Algan, N., İstanbul 2001.

- ÖZKAN, İ.Reşat, **Dış Kapının Dış Mandalı Dış Politika**, İstanbul, Çınar Yayınları, 1996.
- ÖZMAN, Aydoğın, “**Ege Karasuları Sorunu**”, AÜ SBFĐ, C. XIII, S. 3–4.
- ÖZMAN, Aydoğın, “**Deniz Hukukunda Yeni Gelişmeler**”, Ege Deniz Sorunları Semineri, Ankara 1986.
- ÖZMAN, Aydoğın (çev), **Birleşmiş Milletler Deniz Hukuk Sözleşmesi**, İstanbul, İstanbul Deniz Ticaret Odası Yayınları No.5, 1984.
- ÖZNAL Erdoğın, “**Yunanistan’ın Ege’deki İhlal İddiaları Ve FIR Sorunu**”, <http://www.saemk.org/makale.asp?islem=ayrinti&id=1&dil=tr>, 13 Şubat 2006
- PAPADIMITRIOU, G., “**Le problème de l’Egée dans son contexte international**,” Revue de Politique Internationale, Belgrade, 1978, No. 670.
- PAZARCI, H., “**Ege Denizindeki Türk-Yunan Sorunlarının Hukukî Yönü**”, Türk-Yunan uyuşmazlığı, (derleyen) Vaner, S. İstanbul 1990.
- PAZARCI, Hüseyin, **Doğu Ege Adalarının Askerden Arındırılmış Statüsü**, B. 2, Ankara 1992.
- PAZARCI, Hüseyin, “**Ege’deki Deniz Sorunlarında Türk ve Yunan Görüşleri: Hukukî açıdan**”, Ege’de Deniz Sorunları Semineri, Ankara 1986.
- PAZARCI, Hüseyin, **Uluslararası Hukuk Dersleri**, II. Kitap, Gözden Geçirilmiş 6. Baskı, Ankara, Turhan Kitabevi, 1999.
- PAZARCI, Hüseyin, “**Lozan Antlaşması’ndan 1974’e Kadar Ege’ye İlişkin Gelişmeler ve Yunanistan’ın Ege Politikası**”, Üçüncü Askerî Tarih Semineri Türk-Yunan İlişkileri 1986.
- PINTO, M. C. W., “**The Duty of Co-operation and the U.N.C.L.O.S**”, Realism in Law Making.
- POLITAKIS, G. P., **The Aegean Dispute in the 1990s:Naval Aspects of the New Law of the Sea Convention in Greece and the Law of the Sea**, ed.by Kariotis, T. C.
- SAĞLAM, Hasan, “**Türkiye ile Yunanistan İlişkileri**”, Harp Akademileri Bülteni, Ekim 1993, sayı:174.

- SYMONIDES, J., “**The Legal Status of the Enclosed and Semi-Enclosed seas**”, German Yearbook of International Law, V. 27, 1984.
- SYRIGOS, A. M., **The Status of the Aegean Sea According to International Law**, Athens 1998.
- ŞENAY, Reyhan Tansu, KUNAÇ Samed, “**NATO, Yeniden Yapılanıyor**”, Gözlem, 15 Ağustos 2004.
- TEKİL, Fehiman, **Deniz Hukuku**, İstanbul, 1988.
- THANOS, Veremis, **Greek Security Issues and Politics**, Adelphi Papers, No. 179, London IISS1982.
- THEODOROPULOS, Byron, “**Türkiye-Yunanistan Dış ve Güvenlik Politikası İle İlgili Sorunlar**”, Türkiye-Yunanistan Semineri’ne Sunulan Tebliğ, Münih, 15 Kasım 1989.
- TOLUNER, S., “**Means and Methods for the Settlement of Disputes**”, opening speech, Aegean Issues: Problems-Legal and Political Matrix, conference papers.
- TOLUNER, S., “**Zararsız Geçiş**”,; Milletler Arası hukuk Dersleri, Beta Yayınları, **İstanbul, 1996.**
- Türk-Yunan İlişkilerinin Dünü, Bugünü, Yarını**, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınlarından, İstanbul, Harp Akademileri Basımevi, 1994
- Türk Yunan İlişkileri ve Megalo Idea, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı, Ankara, Genelkurmay Basımevi, 1985
- UÇAROL, Rifat, Siyasi Tarih II, Hava Harp Okulu Yayınları, 1992, İstanbul.
- YOLGA, Namık, “**Ege’deki Başlıca Deniz Sorunları**”, Ege Deniz Sorunları Semineri, Ankara, AÜSBF Yayınları No:552, 1986.
- YOST, David S., **NATO Transformed**, United States Institute of Peace Press, Washington, 1998, p.7
- YÜZBAŞIOĞLU, Aynur, **Hava Hukuku Açısından Ege Hava Sahasına İlişkin Sorunlar**, Yüksek Lisans Tezi (T-8727).

WILSON, Andrew, “**The Aegean Dispute, Greece and Turkey: Adversity in Alliance**”, Adelphi Library, New York, 1984.

**İnternet:**

“**Askeri Uçaklar Kapsam Dışı**”, <http://www.ntvmsnbc.com/news/234754.asp> 16 Ocak 2006

“**Günümüzde Balkan Ülkeleri ve Sorunları**”, [http://www.bilimarastirmavakfi.org/Turkiye\\_ve\\_Balkanlar/Turkiye\\_ve\\_Balkanlar\\_04.html](http://www.bilimarastirmavakfi.org/Turkiye_ve_Balkanlar/Turkiye_ve_Balkanlar_04.html), 29 Ocak 2006.

SYRIGOS ve ARVANITOPOULOS, “**The İnternational Legal Status of the Aegean**”, [www.idis.gr/people/arvan9.doc](http://www.idis.gr/people/arvan9.doc).

“**Karasuları Sorunu**”, <http://www.turkcebilgi.com/Ege%20Sorunlar%C4%B1>, 16 Ocak 2006

<http://bucatarih.sitemynet.com/seminer/yunan/icerik/sorun.html> 16 Ocak 2006

<http://www.turkcebilgi.com/Ege%20Sorunlar%C4%B1> 16 Ocak 2006

[http://kitap.hakikatkitabevi.com/cgi-bin/cgi.exe/rehber/query=\\*/doc/{@36044}?](http://kitap.hakikatkitabevi.com/cgi-bin/cgi.exe/rehber/query=*/doc/{@36044}?) 16 Ocak 2006

ÖZNAL, Erdoğan, “**Ege’de 6-10 Mil Konusu**”, <http://www.saemk.org/makale.asp?islem=ayrinti&id=3&dil=tr> 16 Ocak 2006

ÖZNAL, Erdoğan, “**Yunanistan’ın EGE’deki ihlal iddiaları ve FIR Sorunu**”, <http://www.saemk.org/makale.asp?islem=ayrinti&id=1&dil=tr>, 13 Şubat 2006

KÖK, Emre, **Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı ICAO**, <http://www.mmo.org.tr/muhendismakina/arsiv/2000/aralik/kurum.htm> 16 Ocak 2006

[http://www.ilmailulaitos.fi/AIS\\_generalinfo](http://www.ilmailulaitos.fi/AIS_generalinfo) 22 Ocak 2006

<http://www.skyguide.ch/en/Tools/Glossary/glossaryF.xml> 22 Ocak 2006

**The Athens Flight Information Region (FIR)**  
<http://www.greekembassy.org/Embassy/content/en/Article.aspx?office=1&folder=45&article=79> 22 Ocak 2006

**Arsiv Belgeleri:**

**Resmi Gazete**, S. 11711, 24 Mayıs 1964.

**Resmi Gazete**, S. 17708, 29 Mayıs 1982.

**Resmi Gazete**, S. 6029, 12 Haziran 1945.

**Resmi Gazete**, S. 18196, 19 Ekim 1983.

**Resmi Gazete**, S. 23107, 11 Eylül 1997

**Efimeris tis Kiverniseos(Yunan Resmî Gazetesi)** part I, No. 158, of 13 June 1931; Act no.5017of 3/13 June 1931 to Regulate Civil Aviation, U.N. Legislative Series, ST/LEG. SER. B/6, 1956.

**Decree of 6/18 September 1931** to Define The Extent of the Territorial Waters for the Purposes of Aviation and the Control Thereof Efimeris tis Kiverniseos, 18/9/1931, No. 325.

**U.N. Legislative Series**, ST/LEG. SER. B/6, 1956.

ICJ, Aegean Sea Continental Shelf Case, Pleadings 1978, s. 23–25. 27 **Şubat 1974 tarihli Türk notası**, Ambassade de Turque, N° 183/39, bkz. ICJ, Pleadings, Oral Arguments, Documents Aegean Sea Continental Shelf Case (Greece v. Turkey).

**Yearbook of the Internatilonal Law Commission**, 1956 C. II ss. 73–76

Law 2569/1921, **Efimeris tis Kiverniseos(Yunan Resmî Gazetesi)** No 68 EtK,A/26.4.1921.

**Efimeris tis Kiverniseos(Yunan Resmî Gazetesi)** part I, No. 158, of 13 June 1931; Act no.5017of 3/13 June 1931 to Regulate Civil Aviation, U.N. Legislative Series, ST/LEG. SER. B/6, 1956, p. 18.

**Decree of 6/18 September 1931** to Define The Extent of the Territorial Waters for the Purposes of Aviation and the Control Thereof Efimeris tis Kiverniseos, 18/9/1931, No. 325, p. 2589; U.N. Legislative Series, ST/LEG. SER. B/6, 1956, p. 18. τ

Greek Response to a Turkish Announcement on 27 March 1982,” **Kathimerini (Athens newspaper)**, 28 March 1982

US says Greek airspace violations a Turkish provocation it proved”, **Daily News Bulletin**, saturday, 10 January 1998, p. 2

Greece put out by US ‘intervention’ Ambassador Burns says Washington will state opinion more openly in greek Turkish disputes”, **Athens Greek News**, Sunday, 11 January 1998, p. 3

“**ABD İmia’ndan sonra Yunan hava sahasının 10 millik genişliğini de Tartışmalı olarak niteliyor**” Elefteros Tipos 1 Aralık 1998 Salı.

**Kiryakatiki Eleftheritipia**, 29 Mayıs 1988.

**Efimeris tis Kiverniseos,(Yunan Resmî Gazetesi)** part I, No. 158, of 13 June 1931; Act no.5017of 3/13 June 1931 to Regulate Civil Aviation, *U.N. Legislative Series*, ST/LEG. SER. B/6, 1956.

Law 2569/1921, **Efimeris tis Kiverniseos,(Yunan Resmî Gazetesi)** No 68 EtK,A/26.4.1921.

Genelkurmay Başkanı Hilmi Özkök’ün Konuşması, “**Türkiye’nin Küresel Güçlerle İlgisi**”, Ortadoğu, 24 Nisan 2005.

### **Makaleler:**

BİLGE, Suat, “**The Situation in Aegean**”, The Aegean Issues: Problems and Prospects, Ankara: Foreign Policy Institute, 1989.

ENGİNSOY, Cemal, “**Batı Yayın Dünyasında Çağdaş Türk-Yunan İlişkileri ve NATO**”, Üçüncü Askeri Tarih Semineri, Türk-Yunan İlişkileri, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, 1986.

ODMAN, M.Tevfik, “**Türk Yunan Açmazı Ege Denizi Karasuları Genişliği Sorunu**”, Silahlı Kuvvetler Dergisi, Sayı 343 (Ocak 1995).

ORAL, Sander, “**Bugün Limni, Yarın Midilli**”, Cumhuriyet, 23 Kasım 1984.



TAŞKIRAN, Cemalettin, “**Türkiye ve Oniki Ada**”, Silahlı Kuvvetler Dergisi, Sayı 345 (Temmuz 1995).

“**Views on the Questions Between Greece and Turkey**” Dış Politika, vol. 10, 1985, s. 15.

**Konferans ve Toplantı Tutanaqları / Konsey Kararları / Resmi Belgeler:**

AFM.355/1, **Güney Avrupa Hava Kuvvetleri Belgesi**, 1962.

**AIP Greece**, RAC 0–1.

AN 1/12 – 82/119 **ICAO Konsey Kararı**.

AN 13/13.5–91/39 **ICAO Konsey Kararı**.

ANC Decisions, 8 February 1985 (Task No Rac.8703)

**ANC Proposal for Amendment of the ICAO Air Navigation Plan**, Eur 85/17-ARN/2 (C-WP/8435) Montreal, 12.6.1987.

COMSAR 5/INF.2, **Report on the Mediterranean and black Seas Conference on Maritime Search and Rescue and The GMDSS**, annex 13;

**DHMİ Genel Müdürlüğü Arşivleri**, Toplantı Raporları, 1976

**DHMİ Genel Müdürlüğü Arşivleri**, “EGE Hava Sahası Sorunu”

**DHMİ Genel Müdürlüğü Arşivleri**, Tatbikat Planlama Belgeleri

**DHMİ Genel Müdürlüğü Arşiv Belgeleri**, 1975

G–18/UG–18 ile ilgili **ANC Raporu** C-WP/7971

**ICAO Konseyi'nin** B7/UB7 ile ilgili 22 Haziran 1987 ve 121/14 sayılı kararı.

**ICAO Doc.** CA.143, ATC/CA.44.

**ICAO Final Report of the Rules of the Air and Air Traffic Control Committee**, Montreal, February 1951, Doc. 7055, MID/2-RAC, s. 15, 17.

**ICAO Doc.** 7280, EUM II/1952

Law 1815/1988, ЕTK,A'/35/1947.

Law 211/28.2.1947, ETK,A'/35/1947.

Proposal for Amendment of the **ICAO Air Navigation Plan** (Eur 85/17-ARN/2)

Summary of Discussion of Informal Meeting on **ATS Route Network in Aegean Sea**, Paris 23–25 September 1987;

Summary of Discussion of Informal Meeting on **ATS Route Network in Aegean Sea**, Paris 10–12 February 1988;

Summary of Discussion of Informal Meeting on **ATS Route Network in Aegean Sea**, Paris 19–21 April 1988.

Summary of discussion of First informal Meeting on Amendment Proposal Eur **85/17-ARN/2**, Paris 11–13 June 1986.

Summary of Discussion of Second Informal Meeting on Amendment Proposal Eur **85/17-ARN/2**, Paris 4–5 September 1986.

Summary of Discussion of Third Informal Meeting on Amendment Proposal Eur **85/17-ARN/2**, Paris 3–4 December 1986;

Summary of Discussion of Fourth Informal Meeting on Amendment Proposal Eur **85/17-ARN/2**, Paris 26–27 February 1986.

The Third United Nations Conference on the Law of the Sea (**UNCLOS**) Off. Rec., Vol. III, Uluslararası Hukuk Komisyonu Yıllığı, **Yearbook of the International Law Commission, 1956 C. II**

The Third United Nations Conference on the Law of the Sea (**UNCLOS**) Off. Rec., vol. III, s. 188, Doc. A/CONF.62/C.2/L.8.

**The Third UNCLOS** Off. Rec., vol. III, s. 230, Doc. A/CONF.62/C.2/L.56.

**The Third UNCLOS** Off. Rec., vol. III, s. 230, Doc. A/CONF.62/C.2/L.55.

**The Third UNCLOS** Off. Rec., vol. V, s. 202, Doc. A/CONF.62/C.2/L.90.

**U.N. Legislative Series**, ST/LEG. SER. B/6, 1956, p. 18.

15 Haziran 1981 tarih ve **923 sayılı NOTAM**.

1980 **Staff report to the Committee on Foreign Relations of the U.S. Senate**.

### Uluslararası Antlaşmalar:

**1982 III üncü Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin** metni için bkz.

United Nation Convention on the Law of the Sea, A/CONF.62/122 of 7 October 1982, in Third UNCLOS, vol. XVII, s. 151; ILM, Vol 21. 1982, s. 1261; Türkçe tercüme metni için bkz. Özman A. (Çev.), Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Ankara 1984.

**Cenevre'de deniz hukuku ile ilgili dört sözleşme** kabul edilmiştir: **Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi** (UNTS, vol. 516, 1964, s. 205); **Açık Denizler Sözleşmesi** (UNTS, vol. 450, 1963, s. 82); **Kıta Sahaneliği Sözleşmesi** (UNTS, vol. 499, 1964, s. 311); **Açık Denizlerde Balıkçılık ve Canlı Kaynakların Korunması Sözleşmesi** (UNTS, vol. 595, 1966, s. 595)

**Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi** (UNTS, vol. 516, 1964, s. 205); Açık Denizler Sözleşmesi (UNTS, vol. 450, 1963, s. 82); Kıta Sahaneliği Sözleşmesi (UNTS, vol. 499, 1964, s. 311); Açık Denizlerde Balıkçılık ve Canlı Kaynakların Korunması Sözleşmesi (UNTS, vol. 595, 1966, s. 595)

**Lozan Andlaşmasının** metni için bkz. 28 LNTS p. 11; *Düstur*, T. III, C. V, 11 Ağustos 1339-19 Teşirinevvel 1340, İstanbul Necmi İstikbal Matbaası Başvekalet Müdevvenat Müdüriyeti tarafından tab ettirilen 1931 yılı baskısı ; Meray, S. L., *Lozan Barış Konferansı, Tutanaklar Belgeler*, Tk. II, C.2, Ankara, 1973.

**Montrö Boğazlar Sözleşmesinin** metni için bkz. *Düstur*, Tertip III, C. 17, s. 665-679.; LNTS vol. CLXXII, 1936-1937, 214-241; Olcay, O., Meray, S. L., (Çev.) *Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklar Belgeler*, Ankara 1976, s. 461 vd.

**Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi** (Şikago Sözleşmesi) 7 Aralık 1944 tarihinde kabul edilmiş ve yeterli sayıda ülke tarafından onaylanarak 4 Nisan 1947'de yürürlüğe girmiştir. Metin için bkz., *RG* 12 Haziran 1945, S. 6029.