

**T.C.**  
**DİCLE ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**KAMU HUKUKU ANA BİLİM DALI**  
**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**AVRUPA BİRLİĞİ MÜZAKERE SÜRECİNDE**  
**TÜRKİYE İLE YUNANİSTAN ARASINDAKİ KARASULARI VE**  
**HAVA SAHASININ GENİŞLİĞİ SORUNLARI**

**MAHMUT MELİH BAŞDEMİR**

**DANIŞMAN**  
**YRD. DOÇ. DR. EZELİ AZARKAN**

**DIYARBAKIR**

**2006**

## ÖZET

Türkiye ve Yunanistan'ın 1000 yıllık ortak tarihlerinde genellikle hasmane bir şekilde yürüyen ilişkileri, Avrupa Birliği boyutunun ilişkilere yön vermesiyle başka bir boyuta taşınmıştır. Bu boyut içinde devam eden sorunlar, günümüzde Kıbrıs ve Ege ekseninde toplanmaktadır. Özellikle Ege sorununun adil bir şekilde çözülmesi Türkiye'nin egemenlik, açık denizlere çıkış ve muhtemel bir hareket sırasında inisiyatifi elde bulundurma konuları açısından hayati önem taşımaktadır.

Türkiye'nin Ege'deki egemenlik haklarıyla doğrudan ilişkili olan karasuları ve onunla bağlantılı olan hava sahası genişliği sorunu askeri ve siyasi açıdan çok önemlidir. Bu çalışmada öncelikle bu iki sorunun hukuki açıdan bir değerlendirilmesi yapılmıştır. Daha sonra iki ülke arasındaki sorunlar tarihi bir süreç içinde incelenerek tarafların tezleri objektif bir şekilde incelenmiştir. Türkiye'nin AB müzakere sürecine girmesinden dolayı, konunun AB müktesebatı içinde yeri ve çözüm şekilleri incelenmiş, bu konuda Türkiye'nin AB ile ilişkileri tarihsel bir süreç içinde irdelenmiştir. Son olarak muhtemel çözüm şekilleri ve uygulanması gereken politikalar hakkında yapılan çalışmalar teklifler haline getirilmiş ve milli çıkarlara uygun hareket tarzları geliştirilmeye çalışılmıştır. Bu çalışmanın benzer konularda yapılacak diğer çalışmalara referans olabileceği değerlendirilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Ege, Karasuları, Hava Sahası, AB, Türk- Yunan Sorunları.

### **ABSTRACT**

Turkey's and Greece's 1000 year old adversary relations have been brought in a highly different arena with European Union's intervening two countries' problems. Today, problems between two countries are gathered around Cyprus and Aegean. Especially, the just solution of Aegean conflict is highly important for Turkey, due to its defending sovereign rights in the Aegean, freely sailing into the open seas, and holding initiative in a likely operation environment in the region.

Turkey's coastal waters and its projection of air space width problems are eminent, since these problems are directly linked with Turkey's sovereignty over the Aegean. In this research, initially, legal status of the problems have been clearly defined. Then, relations between two countries have been investigated through a historical perspective, and their theses have been objectively listed. Followingly, the problems have been evaluated with EU's legal stances, and the ways of solution options have been laid, since Turkey's EU journey has seriously begun. At this point, Turkey's relations with EU has been briefly examined with its historical sides. At last, probable solution ways and policies which are in consent with national interests have been offered. We regard that, this work may be used as a referance for the following researches related with the issues described in its contents.

**Key Words:** Aegean, Coastal Waters, Air Space, EU, Turkish-Greek Problems

## Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne

Bu çalışma jürimiz tarafından Kamu Hukuku Ana Bilim Dalı'nda YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan .....

Üye .....

Üye .....

Onay

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylım.

.....

Enstitü Müdürü

## ÖNSÖZ

Elinize bir Ege haritası aldığınızda öncelikle Ege boyunca dağıtılmış adalar dikkatinizi çeker. Sonra bu adalardan neredeyse tümünün Yunanistan'a ait olduğunu öğrenince bu adalar arasından nasıl geçilebileceğini düşünmeye başlarsınız. Bu düşüncelerden yola çıkarak başladığımız bu çalışmada Ege'deki deniz yolu ve hava yolu ile geçişleri, bunlarla ilgili hukuki süreç ve kuralları inceledik. Çalışma sırasında mümkün olduğunca derin kaynak taraması ve uzman görüşüne başvurmaya çalıştık ve bu eseri oluşturduk.

Çalışmada bir de sorunun Avrupa Birliği (AB) boyutunu inceledik. Bilindiği gibi, 3 Ekim 2005 tarihinde resmen başlayan müzakere süreci ile Ege sorunları bir başka boyuta taşınmıştır. Sorunlar artık sadece iki ülke arasında değil, hukuki bir topluluğun kuralları doğrultusunda çözülecektir.

Genel olarak karasuları ve hava sahasının genişliği sorunları birbiriyle bağlantılı ve iki ülkenin egemenlik haklarıyla direkt ilgisi olan sorunlardır. Birinin bu sınırlarda genişleme yapması diğerinin egemenlik haklarını ve Ege Denizi'nde Akdeniz'e olan çıkışlarını yakından etkileyecektir. Özellikle bizim için bu sorun çok büyük bir egemenlik sorunu haline gelmiştir. Böylesine önemli bir konuda çalışma konusu seçmek bizi daha da hassas araştırmaya sevk etmiştir.

Bu çalışmanın sonunda AB sürecinde hukuki olarak inceledikten sonra sonuç ve tekliflerde bulunmaya çalıştık. Bulduğumuz tekliflerle politika belirlemede fikir egzersizi yapmaya çalıştık.

Çalışma süresince desteğini benden esirgemeyen saygıdeğer tez danışmanım Sayın Yrd. Doç. Dr. Ezeli AZARKAN'a ve şahsında bütün Dicle Üniversitesi Kamu Hukuku Bölümü çalışanlarına, kaynak taraması süresince sık sık başvurduğum Harp Akademileri Elektronik Kütüphanesi'ne teşekkürlerimi arz etmeyi bir borç bilirim. Ayrıca Diyarbakır'da bulunamadığım zamanlarda idari olarak bana destek sağlayan Sayın Hüseyin FAZLA ve Sayın Oktay ŞAHİNER'e da teşekkürlerimi gönderirim. Bu konuda en özel teşekkürü de bana her zaman destek olan eşim Esra'ya gönderiyorum. Ve bunlardan en önemli olanı, kurumlarında bizi eğiten Yüce Türk Milletine sonsuz teşekkürler ediyorum...

## İÇİNDEKİLER

ÖZET .....	II
ABSTRACT .....	III
ÖNSÖZ .....	V
İÇİNDEKİLER.....	VI
GİRİŞ .....	1

### BİRİNCİ BÖLÜM

<b>KARASULARI VE HAVA SAHASI KAVRAMLARININ HUKUKİ YÖNDEN İNCELENMESİ.....</b>	<b>4</b>
---	----------

1. Deniz Ülkesi ve Deniz Yetki Alanları.....	4
2. Karasuları.....	5
a. Karasularının Dış Sınırı .....	6
b. Karasularının Yan Sınırı .....	7
c. Karasularının Genişliği.....	7
ç. Karasularının Hukuki Statüsü .....	9
3. Hava Sahası Kavramının Hukuki Yönden İncelenmesi .....	10
a. Hava Hukukunun Tarihsel Gelişimi.....	10
b. Hava Hukukunun Temel Belgesi “ŞİKAGO Sözleşmesi” .....	11
c. ŞİKAGO’ nun Amacı ve İmzalanan Sözleşmeler.....	11
4. Hava Sahalarında Geçerli Hukuksal Rejim .....	13
a. Ulusal Hava Sahasında Hukuksal Rejim.....	13
b. Uluslararası Hava Sahasında Hukuksal Rejim.....	15
c. Devlete Ait Hava Araçlarına Uygulanan Rejim .....	16
ç. Türk Hava Sahasında Geçerli Hukuksal Rejim .....	17

## İKİNCİ BÖLÜM

### TÜRK-YUNAN SORUNLARINA BİR BAKIŞ: KARASULARI VE HAVA SAHASI GENİŞLİĞİ SORUNLARI ..... 23

1. Ege Denizi'ne İlişkin Sorunlar..... 23
2. Karasuları Sorunu..... 24
3. 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi ..... 26
4. Bern Deklarasyonu-1986..... 30
5. Madrid Deklarasyonu ( 8-9 Temmuz 1997 ) ..... 32
6. Türkiye'nin Karasuları Sorununa Yaklaşımı..... 35
7. Yunanistan'ın Karasuları Sorununa Yaklaşımı ..... 36
8. Yunanistan Tek Taraflı Olarak Ege Denizinde Karasularını 12 Mile Genişletebilir mi?..... 37
  - a. Karasularının 12 Mile Genişletilmesi İle İlgili Yunan Yazarlarının Görüşü . 37
  - b. Karasularının 12 Mile Genişletilmesi İle İlgili Türk Yazarlarının Görüşü: ... 39
9. Türkiye ve Yunanistan Arasındaki Hava Sahasının Genişliği Sorunu ..... 45
  - a. Ege'de Yaşanan Hava Sahası Sorunu..... 45
  - b. Hava Sahası Sorununun Diğer Çevre Denizlerde Durumu ..... 49
  - c. Türkiye Yunanistan Arasında Kabul Edilmiş Güven Artırıcı Önlemler ..... 49
  - ç. Kuzey Atlantik Anlaşması- 4 Nisan 1949 ve Hava Sahası Sorunu ..... 51
  - d. Uluslararası Adalet Divanı'nda Hava Sahası Sorunu..... 54
  - e. Rogers Mutabakatı 16 Ekim 1980..... 57
  - f. Türkiye'nin Hava Sahası Sorunlarına Yaklaşımı..... 58
  - g. Yunanistan'ın Hava Sahası Sorunlarına Yaklaşımı ..... 59

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### AVRUPA BİRLİĞİ AÇISINDAN EGE'DE KARASULARI VE HAVA SAHASI GENİŞLİĞİ SORUNLARI..... 61

1. Avrupa Birliği'nin Tarihi Gelişimi ..... 61

2.	Avrupa Birliği'nin Kuruluşu.....	65
3.	Türkiye'nin Avrupa Birliği Serüveni .....	72
4.	Avrupa Birliği ile Gümrük Birliği.....	76
5.	Avrupa Birliği'nde Genişleme Süreci ve Türkiye .....	81
6.	Avrupa Birliğinde Ege Sorunu.....	89
7.	Hava Sahası ve Karasuları İle İlgili Avrupa Birliği Mevzuatı .....	92
8.	AB'nin, Ege'de Yunanistan'dan Kaynaklanan Sorunlara Yaklaşımı .....	93
9.	Türkiye-Yunanistan Arasındaki Sorunların Çözümü ve AB'ye Giriş .....	98
a.	Avrupa Birliği'ne Üyeliğin Türkiye Açısından Önemi.....	98
b.	Türkiye'nin Üyeliğinin AB Açısından Önemi:.....	99
c.	AB Sürecinde Yapılan Zirvelerde Türkiye ve Yunanistan:.....	100
ç.	Yunanistan ile İlişkiler Konusunda AB'nin Düzenli Talepleri:.....	104
ç.	Yunanistan ve Türkiye'nin Çabaları: .....	105

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **SONUÇ ve TEKLİFLER..... 107**

1.	Genel Değerlendirme .....	107
2.	Türk-Yunan Sorunları ve AB .....	114
3.	Türkiye'nin Bölgesel Önemi ve AB Korumasındaki Yunanistan .....	117
4.	Ege Sorunuyla İlgili Türk-Yunan Görüşlerinin İrdelenmesi .....	118
a.	Yunan Görüşü .....	118
b.	Türk Görüşü .....	120
c.	Yunanistan'ın Türkiye Aleyhine Olan Çalışmaları.....	120
5.	Elde Edilen Sonuçlar .....	121
6.	Türk-Yunan Anlaşmazlığının Sonuçları.....	122
7.	Sorunun Çözümüyle İlgili Uygulanacak Politikalar .....	126
8.	Karasuları ve Hava Sahası Problemleri ile İlgili Sonuç .....	128
9.	AB İle Müzakere Sürecinde Çözümüne Yönelik Oluşturulan Teklifler .....	132



SONSÖZ .....	134
KAYNAKÇA .....	136

## GİRİŞ

Ege Denizi, Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan, bu kıyılarda bulunan devletleri uluslararası su yollarına ulaştıran, jeostratejik öneme sahip olan bir kıta içi denizdir. Ege Denizi'nin iki kıyıdaşı vardır: Türkiye ve Yunanistan. Bu kıyıdaş ülkelerin tarihsel, kültürel ve bir anlamda da geleneksel anlaşmazlıkları yansımaları günümüzde özellikle Ege Denizi'nde yer bulmaktadır.

Ege Denizi, Süveyş Kanalı, Cebelitarık Boğazı ve Doğu Akdeniz'i kontrol altında tutma imkanı vermektedir. Karadeniz ve Akdeniz'in birleşmesini sağlar. Ege Denizi, üç kıtanın kara, deniz ve hava ulaşımının odak noktasıdır.<sup>1</sup>

Türkiye ile Yunanistan arasında bulunan Ege sorununa şimdiye kadar adil bir çözüm bulunamaması Türkiye'nin Avrupa Birliği (AB) ile başladığı müzakere süreci ile yeni bir boyuta taşınmıştır. Bu iki ülke arasında bulunan başta Ege olmak üzere diğer sorunlar artık AB'ye havale edilmiş durumdadır. Bu çalışmanın içinde de inceleneceği gibi Ege Sorunu'nun çözülmesi için öncelikle karasularının bir mutabakata bağlanması, buna bağlı olarak da Ege Hava Sahası'nın adil bir şekilde düzenlenmesi gerekmektedir. Bu birbiriyle bağlantılı olan iki sorun artık sadece uluslararası anlaşmalar ile değil aynı zamanda AB müzakere süreci ve bu süreçte alınacak kararlar doğrultusunda çözülecektir.

Tarihsel olarak, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş tapusu olan Lozan anlaşmasıyla, gerçekçi olarak iki ülke arasındaki ilişkilerde yeni bir dönem başlamış ve gerçekçi bir şekilde uluslararası kurallara uygun olarak yakın komşuluk ilişkileri kurulmaya başlanmıştır. Özellikle Türkiye'nin iyi niyetine rağmen, Lozan Antlaşması'ndan itibaren ilişkilerde sorunların daha belirgin durum alması ve iki ülke gündemini devamlı olarak bu sorunların meşgul ettiği dikkati çekmektedir. Lozan Antlaşması'nın imzalanması ile Ege Denizi ve Adaları sorunu çözüme ulaşmış gibi

---

<sup>1</sup> Kabataş, Emel, Lozan Antlaşması'ndan Günümüze Türk-Yunan İlişkilerinde Ege Denizi ve Ege Adaları Sorunu, T.C. İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk İlkeleri İnkılap Tarihi Ana Bilim Dalı, İstanbul, 2001,s.7.

gözükse de, asıl durumun böyle olmadığını ve sorunların AB ile müzakerelerin başladığı günümüze kadar yansıdığı ve bu konunun özellikle siyasi kriterler faslıyla ilgili müzakereler sırasında çok önemli sorunlar yaratacağı bilinmektedir. Bugün bile zaman zaman konunun öneminden dolayı iki ülke hükümetleri, kendi dış politikalarının yanı sıra, iç politikalarının neredeyse tamamını bu meseleler üzerine oturtmuşlardır.

Yunanistan 1981 yılında AB'ye üye olmakla beraber kendi sorunlarının AB sorunları olduğunu ve Türkiye'nin AB müzakereleri sırasında sorunlarını veto silahını kullanarak kendi istediği şekilde çözeceğini umut etmektedir.

Bu sorunlar içinde birbiriyle ilgili karasuları ve hava sahasının genişliği sorunları ayrı bir öneme sahiptir. Gerçekte Ege Denizi'ndeki kilit sorun karasuları sorunudur. Bu sorun Ege'nin egemenliği sorunudur. Bu sorunun çözülmesiyle Ege'deki kıta sahanlığı ve hava sahası sorunları da çözülmüş olacaktır. Yunanistan karasularını 12 mile çıkardığı anda ileride de ayrıntılı bir şekilde anlatılacağı gibi Ege'nin tek hakimi olacak, deniz ve hava trafiğini denetleyecek, hatta çeşitli nedenlerle Ege'deki karasularından ve hava sahasından yabancı trafiklerin geçişlerini rahatlıkla engelleyebilecektir. Bunun sonucu olarak, İstanbul'dan Antalya'ya gidecek Türk gemileri Yunan karasularından geçmek zorunda kalacaklar ve Yunan makamlarının inisiyatifine bırakılmış olacaklardır. Buna paralel olarak hava sahası da karasuları ile aynı genişliğe sahip olduğundan dolayı askeri ve sivil trafik de yine Yunan hava sahasını kullanmak zorunda olacaklar özellikle askeri açıdan onarılamaz zafiyetler yaratılmış olacaktır. Kısacası bunların sonucunda Türkiye'nin Ege üzerinden Akdeniz'e çıkışı kapanmış olacaktır. Bu da Türkiye açısından kabul edilemez durumdur.

Bu çalışmada karasuları ve hava sahası genişliği ile ilgili iki ülkenin mevcut uygulamaları, uluslararası kabul edilmiş hukuki kurallar, tarafların çıkarları ve görüşleri, AB'nin konuyla ilgili mevzuatı ve kriterleri incelenmiştir. Bu incelemenin sonucunda genel bir durum değerlendirilmesini yapılarak AB müzakereleri sırasında savunulması gereken görüşler belirlenmiş ve konunun milli çıkarlara uygun olarak çözülmesi için tekliflerde bulunulmuştur. Amacımız Türkiye'nin en büyük projesi olan AB projesinde Yunanistan'la olan Ege'deki karasuları ve hava sahası sorunlarında çıkarlarımıza uygun

özüm yolları üretmek ve bu sayede AB müzakerelerinde başarılı bir şekilde ilerlemektir.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### KARASULARI VE HAVA SAHASI KAVRAMLARININ HUKUKİ YÖNDEN İNCELENMESİ

#### 1. Deniz Ülkesi ve Deniz Yetki Alanları

Uluslararası hukuk açısından deniz, farklı hukuki rejimlere tabi olan yetki alanlarına ayrılır. Öncelikle, devletlerin egemenliğine tabi deniz kesimi ve açık deniz kesimi olarak iki temel yetki alanını vardır. Devletin egemenliğine tabi olan deniz kesimi - deniz ülkesi- için iki ayrı hukuki rejim öngörülmüştür; İç sular ve karasuları rejimleri. Devletin deniz ülkesi, karasularının dış sınırında sona erer.<sup>2</sup>

Karasularının iç sınırı, iç sular rejiminin geçerli olduğu deniz kesimini ayıran sınırdır. Karasularının dış sınırı ise, karasuları rejiminin geçerli olduğu deniz kesimi ile açık denizler rejiminin ve açık denizlerdeki özel rejimlerin geçerli olduğu deniz kesimlerini ayıran sınırdır. Uluslararası hukuka esas konu olan ve tezimizin ana eksenini teşkil eden alan açık denizlerdir. Açık denizler kesimi, kural olarak, açık denizler rejimine tabidir. Ancak, uluslararası hukuk, açık denizlerin kıyıya yakın olan bazı kesimlerinde, kıyı devleti yararına bazı özel rejimler öngörmektedir. Bunlar; bitişik bölge, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge rejimleridir. Açık denizlerde aşağıdaki serbestiler uygulanır;<sup>3</sup>

- Seyrüsefer serbestisi,
- Uçma serbestisi,
- Sualtı kablo ve boru hattı döşeme serbestisi,
- Suni adaları ve uluslararası hukukun izin verdiği diğer tesisleri inşa etme serbestisi,
- Balıkçılık serbestisi,

<sup>2</sup> Toluner, S., Milletlerarası Hukuk Dersleri, Beta Yayınları, İstanbul,1996, s.66-67.

<sup>3</sup> Bkz. BMDHS, md. 87. [www.saemk.org/belge.asp?tr](http://www.saemk.org/belge.asp?tr), 15.01.2006

- Bilimsel araştırma serbestisi.

Bu serbestiler 1982 BM Denizcilik Sözleşmesiyle onaylanmış ve taraf ülkelerin eşit olarak kullanımına sunulmuştur. Bu kısa girişten sonra karasuları hukuki yönden incelenecektir.

## 2. Karasuları

Karasuları; denize kıyısı olan devletlerin kara ülkelerini çevreleyen ve duruma göre bitişik bölgeye, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgeye veya doğrudan açık denize kadar uzayan deniz kesimini belirtmek için kullanılan terimdir. Karasularının iç sınırı ile kara ülkesi arasında kalan deniz kesimi iç sulardır<sup>4</sup>.

Karasularının hukuk bakımından niteliğini, diğer bir ifade ile devletle karasuları arasındaki hukuk ilişkisini incelediğimizde, karasularının ulusal ülkenin bir parçası olduğunu görmekteyiz. Bu sular, kıyı devletinin ulusal sınırları içindedir. Böyle olunca da devletle karasuları arasındaki hukuk ilişkisi, devletle -genel olarak- ülkesi arasındaki hukuk ilişkisine bağlanmakta ve bunun içinde yer almaktadır<sup>5</sup>.

Karasularının ulusal ülkenin bir parçası olduğu şeklindeki genel uluslararası hukuk kuralı 20 Mayıs 1982, tarih ve 2674 sayılı Karasuları Kanunu'nun birinci maddesinin birinci fıkrasında "Türk karasuları Türkiye ülkesine dahildir" şeklinde yer almaktadır<sup>6</sup>.

Milletler Cemiyeti'nin öncülüğüyle toplanan 1930 La Haye Kodlaştırma Konferansı'nda devletler, karasularının ulusal ülkenin bir parçası olduğu konusunda görüş birliğine varmışlardır. 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri'ne (1958 CDHS) paralel olarak, 1882 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) 'nin 2'nci maddesinin birinci fıkrasında "Kıyıdaş devletin egemenliği kara ülkesinin ve iç suların ötesinde ve bir takımada devleti söz konusu olduğunda, takımada

<sup>4</sup> BMDHS md. 8., [www.saemk.org/belge.asp?tr](http://www.saemk.org/belge.asp?tr), 15.01.2006

<sup>5</sup> Çelik, F., Milletlerarası Hukuk, İkinci Kitap, İstanbul 1989, s.76.

<sup>6</sup> Kanun metni için bkz. R. G., 29 Mayıs 1982, S. 17708 veya [www.adalet.gov.tr/mevzuat/kanunlar.htm](http://www.adalet.gov.tr/mevzuat/kanunlar.htm) internete 17.01.2006

sularının ötesinde karasuları denilen bir bitişik bir deniz kuşağını kapsar” hükmüyle karasularının hukuki niteliği açıklık ve kesinlikle belirtilmiştir.

Ancak, hukuk açısından devletle ilişkisi kara ülkesiyle bir tutulsa da, karasularının birtakım özellikleri bulunduğu kesindir. Bir kere, fiziksel yönden, karasuları ile açık deniz arasında bir nitelik farkı yoktur. İkincisi, uluslararası deniz ulaştırması bakımından karasuları büyük önem taşımaktadır. Bu durum ve özellikle bu sonuncusu, kıyı devletinin kara ülkesi üzerinde kullandığı yetkilerinin bir kısmını karasuları üzerinde kullanamamasını gerektirir. İşte, devletin bu sular üzerinde kullanabileceği ve kullanamayacağı yetkileri, uluslararası hukuk düzenler<sup>7</sup>.

#### **a. Karasularının Dış Sınırı**

Karasularının dış sınırı devletin ülkesinin, daha deniz ve hava ülkelerinin dış sınırını oluşturması itibariyle çok önemlidir. Bu noktanın ötesi açık denizler ile uluslararası hava sahalarıdır. BMDHS'nin 4'üncü maddesinde ifade edildiği şekilde; karasularının dış sınırı her noktası esas hattın en yakın noktasından karasularının genişliğine eşit uzaklıkta bulunan hattın oluşur. 1958 Deniz Sözleşmesi'nin 6'ncı maddesinde de dış sınır benzer şekilde tanımlanmaktadır. Her iki sözleşme de dış sınırın nasıl çizileceğine ilişkin herhangi bir düzenleme getirmemektedir. Ancak dış sınır hattı öyle çizilmelidir ki, iç sınır ile dış sınır arasındaki mesafe, her noktada, karasuları için kabul edilen genişlikte olmalıdır.

Karasularının sınırlandırılması konusunda özel bir düzenleme getiren 1958 Deniz Sözleşmesi'nin 12'nci maddesinin aynen benimsenmesi suretiyle 1982 Sözleşmesine dahil edilen 15'inci madde hükmüne göre; “İki devletin kıyıları bitişik veya karşı karşıya olduğunda, aralarında aksine anlaşma olmadıkça, bu devletlerden ne birinin ne de diğerinin kendi karasularını, bütün noktaları, bu iki devletin her birinin karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatların en yakın noktalarından eşit uzaklıkta bulunan orta hattın ötesine uzatmaya hakkı yoktur. Bununla beraber bu hüküm, tarihi

<sup>7</sup> Çelik, F., Milletlerarası Hukuk, İkinci Kitap, İstanbul, 1989, s.76-77

hakların veya diğerk özel durumların varlığı nedeniyle, her iki devletin karasularının başka şekilde sınırlandırılmasının gerekli olduğu durumlarda uygulanmaz”.

### **b. Karasularının Yan Sınırı**

Kıyıları yan yana olan devletler arasında karasularının yan sınırlarının saptanması zorunluluğu vardır. Karasularının yan sınırı fazla tartışılan bir sorun değildir. Komşu devletler bu sorunu aralarında yapacakları sınır antlaşmaları ile çözebilirler. Bu yola başvurulmamışsa, karasularının yan sınırı uluslararası hukukun öngördüğu usullere uygun olarak çizilir.

### **c. Karasularının Genişliği**

Karasularının ulusal ülkenin bir parçası olduğu düşüncesinin uluslararası platformda önem kazanmasına paralel olarak, karasularının genişliği sorunu da 17’nci yüzyıldan itibaren tartışılmaya başlanmıştır. Karasularının genişliğine ilişkin ilk somut adımı İtalyan diplomat Galiani atmıştır. O dönemlerde top menzilin en çok 3 deniz mili olması nedeniyle, Galiani, 1782’de karasuları genişliğinin 3 deniz mili olmasını önermiştir. Bu 3 millik genişlik esası, o dönemden günümüze kadar en uzun süreli uygulamayı oluşturmuştur.

1958 Cenevre Birinci Deniz Hukuku Konferansında da, karasularının genişliği konusunda somut bir sonuca varılamamıştır. 1958 CDHS, bu konuda bir hükme yer verilmeksizin kabul edilmiştir. Bu sorunu tartışmak üzere toplanan 1960 Cenevre İkinci Deniz Hukuku Konferansı da başarı sağlayamamıştır<sup>8</sup>. Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı’nda, karasuları genişliğinin 12 mil olarak saptanması yolunda güçlü bir eğilim belirlemiştir. Sunulan tasarırlardan ve açıklanan görüşlerden 100’ü aşkın devletin 12 mile taraftar oldukları gözlenmiştir. Bu güçlü eğilim neticesinde, BMDHS’nin “Karasularının genişliği” başlığını taşıyan 3’üncü maddesi şu şekilde kaleme alınmıştır;

<sup>8</sup> Toluner, S. : Milletlerarası Hukuk Dersleri, Beta Yayınları, İstanbul ,1996, s.302,



“Her devlet karasularının genişliğini tespit etme hakkına sahiptir; bu genişlik işbu sözleşmeye göre tespit edilen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini geçemez.”<sup>9</sup> Görüleceği gibi, BMDHS ile kıyı devletlerine 12 mile kadar varan bir kara suyuna sahip olma hakkı, ilke olarak tanınmaktadır. Ancak, kıyı devletine tanınan bu takdir hakkının, coğrafi ve hukuksal nedenlere bağlı olarak, birtakım kısıtlamalara uğraması olasılığı da her zaman vardır.

Sözleşme, devletlere karasularını 12 mile kadar genişletme imkanı tanımaktadır. Bu bağlamda, 12 mil üzerindeki talepleri de 12 mil olarak dikkate alırsak, 121 devletin 12 mil rejimini uygulayacağını görmekteyiz. Sözleşmeyi imzalamayan ve denize kıyısı bulunan 14 devletten 9’u da 12 millik karasuyu genişliğini uygulamaktadır. Buna göre, denize kıyısı bulunan ve bir deniz ülkesine sahip olan 146 bağımsız/özerk devletten 130’u 12 mil karasuyu genişlik esasını uygulamaktadır.

Türkiye, 1982 BMDHS görüşmeleri esnasında , EGE’de mevcut özel coğrafi durumu öne sürerek 12 mil esasının bir hak olarak her devlete tanınmasına karşı çıkmıştır. Sözleşmenin 309 uncu maddesinde öngörülen çekince ileri sürme yasağı karşısında anlaşmaya taraf olma olanağı bulamadığı için oylamada aleyhte oy kullanmış ve anlaşmaya taraf olmadığını açıklamıştır. Türkiye bu tutumunu sürdürdüğü müddetçe 12 mil düzenlemesi kendisine karşı ileri sürülemeyecektir.

Türkiye , 1964 yılında çıkarılan 476 sayılı kanun ile karasuyu genişliğini ilke olarak 6 mile çıkarmış ve karasuyu daha geniş olan devletlere karşı mütekabiliyet ilkesinin uygulanacağı belirtilmiştir. Bu kanun ile EGE’de 6 mil , KARADENİZ ve AKDENİZ’de 12 mil uygulanmaya başlanmıştır. Ancak, 1982 konvansiyonunu takiben konvansiyon esnasında sergilediği tutumunun devamı olarak eski 476 sayılı kanunu iptal etmiş ve yerine 30 Mayıs 1982 tarih ve 2674 sayılı Karasuları Kanunu’nu çıkarmıştır. Bu yeni yasa ile Türk karasularının genişliğinin 6 deniz mili olduğunu, KARADENİZ ve AKDENİZ’de mevcut durumun sürdürülmesini, belirli denizler için karasularının genişliğini 6 milin üzerine çıkarma yetkisinin Bakanlar Kuruluna

<sup>9</sup> 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Karasuları Bölümü, [www.saemk.org/belge.asp?tr](http://www.saemk.org/belge.asp?tr), 15.01.2006

verildiğini ilan etmiştir.<sup>10</sup> Sonuç olarak, KARADENİZ ve AKDENİZ’de karasuyu genişliği 12 mil , EGE’de 6 mil’dir. EGE dışında karasuyu genişliği sorunu, Yunanistan ve Suriye dışında karasuyu yan hududu sorunu bulunmamaktadır.<sup>11</sup>

#### ç. Karasularının Hukuki Statüsü

Karasularının kıyı devletinin deniz ülkesini oluşturduğu ve bazı istisnalar dışında tam egemenliği altında bulunduğu tartışılmayan bir husustur. Deniz hukukuyla ilgili ilk evrensel konferans olan 1930 La Haye Kodifikasyon konferansında, 1944 Şikago Sivil Havacılık Anlaşması ve 1958 CDHS’lerinde karasularının ülkenin bir parçası olduğu açıkça zikredilmektedir. Son ve en büyük deniz hukuku kaynağı olan 1982 BMDHS’ de “Kıyı devletinin egemenliği kara ülkesinin ve iç sularının, bir takımada devleti söz konusu olduğunda da takımada sularının ötesinde karasuları denilen bir bitişik deniz bölgesine kadar uzanır” denilerek karasularının hukuki statüsüne ışık tutulmaktadır.<sup>12</sup>

Devletler, yetkinin ülkeselliği ilkesi gereğince, egemenliğine tabi ülke kesimleri üzerinde her türlü idari ve adli düzenlemeyi yapabilir. Deniz ülkesi, kara ve hava ülkesi gibi devletin egemenliğine tabidir. Bu ülke kesimi için iki ayrı hukuk rejimi öngörülmüştür; iç sular rejimi ve karasuları rejimi. Karasuları, devletin ülke unsurunun bir parçası olup, devlet egemenliği bu deniz bölgesine de uzanmaktadır.

“Deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olması” ilkesi, uluslararası deniz ulaştırması bakımından karasularının büyük önemini ortaya çıkarmaktadır. Bu durum, kıyı devletinin yetkilerinin uluslararası hukuk tarafından sınırlanmasını ve düzenlenmesini gerektirmiştir. Bu kapsamda, zararsız ve transit geçiş hakkı ile karasularında yargı yetkisinin kullanılmasına ilişkin sınırlamalar söz konusu olmaktadır.

<sup>10</sup> 2674 sayılı kanun madde 1-6, [www.adalet.gov.tr](http://www.adalet.gov.tr), 18.01.2006

<sup>11</sup> Pazarıcı H. Uluslararası Hukuk Dersleri, II. Kitap, Turhan Kitabevi, Ankara, 1999, 360-365

<sup>12</sup> BMDHS madde 2.1, [www.saemk.org/belge.asp?tr](http://www.saemk.org/belge.asp?tr), 15.01.2006

### 3. Hava Sahası Kavramının Hukuki Yönden İncelenmesi

#### a. Hava Hukukunun Tarihsel Gelişimi

Balonun 18. yy. sonlarına doğru icat edilmesi ile birlikte havacılıkla ilgili kurallara duyulan ihtiyaç hissedilmeye başlanmıştır. Uluslararası hukukta havacılıkla ilgili ilk sorun, 1870'te Paris'i kuşatan Alman orduları üzerinden Fransızların balonlarla haberleşmesi ve liderleri Gambetta'nın kenti terk etmesi olayı ile doğmuştur.<sup>13</sup> Ardından 1897 ve 1907 tarihli La Haye kongrelerinde balonlardan patlayıcı bomba atılmasının harp kurallarına uygunluğu konusu ele alınmış olup, bu kapsamdaki kurallaşma arayışları özellikle savaş hukuku ve kuvvet kullanmanın düzenlenmesi konularında sürmüştür.<sup>14</sup>

1919'da toplanan Versay Barış Konferansında alınan karar hava hukukuyla ilgili ilk önemli hamle olmuştur. Bu karara göre; "Paris Hava Ulaşım Sözleşmesi" adlı bu bir hukuki belge kabul edilmişti.<sup>15</sup>

1919 Paris Hava Ulaşım Sözleşmesi bir devletin hava ülkesi ise, kara ülkesi ve karasuları üzerinde yer alan hava sahası olarak belirtilmektedir. Bu sözleşme; ülkelerin hava sahalarında devletin egemenlik hakkını kabul etmekle birlikte, barış zamanında prensip olarak sivil hava araçlarının serbest geçiş hakkını kabul etmektedir. Devlet hava araçları ve uluslararası düzenli taşımacılık yapan sivil hava araçları izin almadan geçiş hakkına sahiptir. Paris Sözleşmesi, 1922,1923, 1929'da olmak üzere dört kez değişikliklere uğramış olup, İkinci Dünya Savaşı öncesi 33 devletin taraf belirleyen ve yürüten en önemli anlaşma olmuştur.<sup>16</sup>

<sup>13</sup> Pazarıcı, a.g.e., s.438

<sup>14</sup> Göknil, M.N, Hava Hukuku, İ.Ü Hukuk Fakültesi Yayını, İstanbul, 1951,s.15

<sup>15</sup> Göknil, a.g.e.,s.17.

<sup>16</sup> Türkiye, 1919 Paris Anlaşmasına Lozan Barış Anlaşmasınının 100 ncü maddesi ile taraf olmuştur.

### **b. Hava Hukukunun Temel Belgesi “ŞİKAGO Sözleşmesi”**

İkinci Dünya Savaşı sırasında ve sonrasında havacılığın süratle gelişmesi karşısında uluslararası uçuşların emniyetli, muntazam ve süratli olarak yapılması, hava seyrüsefer ve taşımacılığı ile ilgili konu ve hizmetlerde standardizasyonun temini amacıyla uluslararası bir teşkilatın kurulması ve hukuki bir düzenin oluşturulması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Hava hukukunda bir çağır açan ve bugün uygulanan hukukun temelini teşkil eden “ŞİKAGO Sözleşmesi” ABD’nin ŞİKAGO kentinde, 1.11.1944 – 7.12.1944 tarihleri arasında 52 devletin katılımı ile toplanan Sivil Havacılık Konferansı sonunda imzalanmıştır. Bu sözleşme IATA (International Air Traffic Association), ICAO (International Civil Aviation Authority) teşkilatları kurulmuştur.<sup>17</sup>

### **c. ŞİKAGO’ nun Amacı ve İmzalanan Sözleşmeler**

Sivil Havacılık Sözleşmesi, temelde uluslararası sivil hava trafiğini düzenlemeyi amaçlamaktadır. Şikago Konvansiyonu teknik karakterli olup, kesin ve yeknesak kurallar benimseyerek uçuş emniyetini güvence altına almayı hedefler, askeri ve devlet uçaklarını kapsamaz. Sözleşme doğrultusunda kurulan ve Birleşmiş Milletlere bağlı olarak çalışan Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO)’ nın kuruluş amacı ise<sup>18</sup>;

- Ülke sınırlarında uygulanan usullere benzer şekilde uluslararası sivil havacılığın teşvik edilmesine ve uçuş emniyetinin artırılmasına katkıda bulunmak,
- Yeni teknik metot ve teçhizat kullanımını teşvik etmek,
- Birleşmiş Milletler teknik yardım programı çerçevesinde, gelişmekte olan ülkelerin dahili ulaştırma sistemlerinin genişletilmesine katılmaktır.

Şikago’da 4 adet sözleşme imzalanmış olup, bunlar aşağıda kısaca tanıtılmaktadır.

Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi temel olarak, ulusal hava sahası üzerinde uçuş, hava araçlarının uyrukluğu, hava ulaşımını kolaylaştırıcı önlemler, uçuş sırasında

<sup>17</sup> Göknil, a.g.e.,s.18

<sup>18</sup> Hava Hukuku Ders Notları, Harp Akademileri Yayınları, 2002, s.134.

uyulacak kurallar ve havacılığa ilişkin uluslararası standartlar ile Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünün (ICAO) kuruluşunu ve organlarını düzenlemektedir. Bu sözleşme ile hava trafiği konusunda kural koyma gücü ICAO'ya verilerek, hava trafik kontrol hizmetlerinde oluşacak karmaşa önlenmiştir.<sup>19</sup>

Ayrıca, uçuş güvenliğini sağlamak amacıyla Sivil Havacılık Sözleşmesine;

- Hava trafik denetimi hizmetleri
- Uçuş bilgi hizmetleri
- Uyarı hizmetleri
- Havacılık bilgi hizmetleri
- Arama-kurtarma hizmetleri gibi konularda 18 adet ek (ANNEX)

eklenmiştir.

Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Anlaşması, 6.6.1945'te yürürlüğe girmiş olup, Uluslararası Sivil Havacılık sözleşmesinin 4.4.1947'de yürürlüğe girmesi ile ortadan kalkmıştır.<sup>20</sup>

Uluslararası Hava Servisleri Transit Anlaşması 6 maddeden oluşan kısa bir anlaşmadır<sup>21</sup>. Bu anlaşma “ İki Hava Serbestliği Anlaşması” olarak da anılmaktadır. Bu anlaşmaya taraf olan devletler, uluslararası tarifeli hava servisleri bakımından, birbirlerine şu iki serbestliği tanımaktadır;

- Yere inmeksizin ilkesi üzerinden geçme hakkı;
- Ticari olmayan amaçlarla ülkesine inme hakkı.

Uluslararası Hava Ulaşım Anlaşması da 8 maddeden oluşan kısa bir anlaşmadır<sup>22</sup>. Bu anlaşma ise “Beş Hava Serbestliği Anlaşması” olarak da anılmaktadır. Anlaşmaya taraf olan devletler, uluslararası tarifeli hava servisleri bakımından, birbirlerine ilke olarak şu 5 serbestliği tanımaktadır;

- Yere inmeksizin ülkesi üzerinden geçme hakkı;

<sup>19</sup> Uluslararası uçuşlar Nisan 1948'de imzalanan ICAO ANNEX -2'ye göre düzenlenmiştir.

<sup>20</sup> Pazarıcı, a.g.e., s.440.

<sup>21</sup> Hava Hukuku Ders Notları, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 2002, s.115.

<sup>22</sup> Hava Hukuku Ders Notları, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 2002, s.119.

- Ticari olmayan amaçlarla ülkesine inme hakkı;
- Hava aracının uyuğunda bulunduğu devletin ülkesinden almış olduğu yolcu ve eşyayı ülkesine indirme hakkı;
- Hava aracının uyuğunda bulunduğu devletin ülkesine gidecek yolcu ve eşyayı ülkesinden alma hakkı;
- Herhangi bir taraf devlet ülkesine indirme hakkı

Türkiye, Şikago Konferansından önceki devrede “ hava sahalarını yabancı hava araçlarına kapama prensibini “ benimsemiş ve İran ile yapılan 1937 anlaşması dışında hiçbir havacılık anlaşmasına taraf olmamıştır. Nitekim, Türkiye Şikago Sözleşmesine 5.6.1945 tarihli onaylama yasası ile taraf olurken, yasanın 2. maddesiyle şöyle bir çekince koymuştur:

“Yapılacak iki taraflı anlaşma ve sözleşmelerde Milletlerarası Hava Ulaştırma Sözleşmesinin 5. serbestisine ilişkin hükmün geçici süreler için kabulüne ve uygulanmasına hükümet yetkilidir.”<sup>23</sup>

#### **4. Hava Sahalarında Geçerli Hukuksal Rejim**

##### **a. Ulusal Hava Sahasında Hukuksal Rejim**

Devletin hava ülkesi, devletin kara ülkesi ve deniz ülkesi (İç Sular ve Kara Suları) üzerindeki hava sahasıdır. Yani, bir devletin ulusal hava sahasının dış sınırı ile kara sularının bittiği sınır aynı noktadır. Bu konu herhangi bir yoruma yer bırakmayacak şekilde yukarıda bahsedilen anlaşmalarla ve devletlerin uygulamaları ile teyit edilmiştir. Havacılık alanındaki teknolojik gelişmeler, hava sahasının hukuki statüsü konusunun önem kazanmasına yol açmıştır. Henüz hava hukuku alanında devletlerin uygulamalarına dayalı milletlerarası örf ve adet kuralları henüz oluşmamış ve meselelerine deniz hukuku gibi derinlemesine el atılmamıştır. Bu nedenle ilgili sorunların anlaşmalarla çözümü yoluna gidilmektedir.<sup>24</sup>

<sup>23</sup> Göknil, a.g.e.,s.90.

<sup>24</sup> Toluner, a.g.e.,s.39

Günümüz pozitif hukuku, hava sahası üzerinde, devletin egemenlik hakkına haiz olduğu ilkesine dayalıdır. Uluslararası hukuka göre bir devletin kara suları dışında kalan deniz alanları uluslararası hava sahasını oluşturmaktadır.<sup>25</sup> Devletlerin uygulamaları da, (Yunanistan örneği dışında) bu yöndedir. Yine, deniz hukuku anlaşmaları da açık denizler üstünde yer alan hava sahasında uçuş serbestliği ilkesini kabul etmek suretiyle, karasuları dışında kalan hava sahasının ulusal egemenliğe konu olmayacağını benimsemiş bulunmaktadır.<sup>26</sup>

Devletlerin ulusal hava sahalarındaki hukuksal rejim, ülke devletinin tam ve münhasır egemenliğinin kabulü şeklindedir. Ancak, ŞİKAGO Sözleşmesi gereği, devletler milli düzenlemelerini azami düzeyde ICAO kurallarına uyumlu olarak yapmak zorundadır. Hukukçular, bugün artık ülke devletinin hava sahası üzerindeki egemenliğinin tartışılmaz bir kural niteliğine sahip olduğunu bildirmektedir.<sup>27</sup>

Uluslararası hava sahasında geçerli hukuksal rejim serbestlik rejimidir. Nitekim, gerek 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi,<sup>28</sup> gerek 1982 BMDHS<sup>29</sup> açık deniz üstünde bulunan hava sahasında bütün devletlerin uçuş serbestliğine sahip olduğunu bildirmektedir. Aynı kural, bitişik bölgenin açık denizin bir parçasını oluşturması nedeniyle, bitişik bölge üstündeki hava sahası için de geçerlidir. Yine, bir devletin münhasır ekonomik bölgesi üstündeki hava sahasında da uçuş serbestliği ilkesi açıkça öngörülmektedir.

Şikago Sözleşmesinin 12nci maddesindeki “Akid Devletlerden her biri ülkesi üzerinden uçan veya ülkesi dahilinde manevra yapan nakil vasıtası ile, nerede bulunursa bulunsun kendi tabiiyet işaretini taşıyan her nakil vasıtasının, hava nakil vasıtalarının uçuş ve manevralarına müteallik olup orada yürürlükte bulunan kaide ve nizamlara riayet edeceğini teminat altına alacak tedbirler ittihazını taahhüt eder. Akid Devletlerden her bir bu husustaki nizamlarını bu konvansiyona müsteniden varolacak nizamlara mümkün olduğu kadar benzetmeği taahhüt eder. Akid Devletlerden her biri tatbiki icap

<sup>25</sup> ŞİKAGO Sözleşmesi Madde 1 , 2

<sup>26</sup> Pazarıcı,a.g.e.,s.442,

<sup>27</sup> Pazarıcı, s.443,

<sup>28</sup> 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi madde 1 : “Açık Deniz terimi , bir devletin karasularına ve iç sularına dahil olmayan bütün deniz kısımları manasına gelir.” Ayrıca, Madde 2.1 açık denizlerde seyrüsefer hürriyetinden bahseder.

<sup>29</sup> 1982 BMDHS md. 87/1b

eden nizamlara riayet etmeyen şahısları cezalandırmayı taahhüt eder” hükmü kapsamında Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) 2 numaralı ekinde açık deniz üstünde bulunan hava sahasında açık deniz rejiminin geçerli olacağını kabul etmiştir.<sup>30</sup>

### **b. Uluslararası Hava Sahasında Hukuksal Rejim**

Hava hukukunun temel prensipleri deniz hukukunun prensipleriyle tamamen uyumludur. Ana kıtası ve karasuyu üzerinde olmayan hava sahasında, yani açık denizde bir devlet yetki alanını genişletemez. Bunun tek istisnası, deniz hukukundaki uygulamaya benzeyen şekilde “bayrak devleti” kuralı olup, devlet kendi bayrağını taşıyan uçaklar üzerinde her şartta hükümranlık ve yargı haklarını kullanabilir.<sup>31</sup>

Bir devletin ulusal hava sahası dışında kalan hava sahası uluslararası hava sahasının bir parçasını oluşturmaktadır. Bu alanlarda serbestlik rejimi geçerli olduğu için bütün devletlerin hava araçları (sivil veya devlete ait) serbestçe uçuşa hakkına sahiptir. Bu konulara ışık tutmak üzere ICAO Konseyi, uluslararası hava sahasındaki uçuş kurallarını kapsayan 2 nolu eki (ANNEX-2) yayınlamıştır. Bu ek ile, uluslararası hava sahasında, çarpışmalara engel olacak kuralları, uçuş planı kurallarını, görerek uçuş (VFR) ve aletli uçuş (IFR) kurallarını ve tehlike anında alınacak önlemleri kapsamaktadır. Ayrıca, sözleşmenin 11 sayılı eki ile de genel olarak hava trafik hizmetleri düzenlenmekte ve açık denizler üstünde icra edilen hava trafik hizmetlerine ilişkin hususlar açıklanmaktadır. Böylece, uluslararası hava sahalarındaki uçuş güvenliği ve hava trafik hizmetleri ile uçuşların takip ve kontrolü belirli bir devletin teknik yönetimi altına koyulmaktadır. Uçuş emniyetinin temini ve koordinasyonun sağlanması için Uçuş Bilgi Bölgelerinde (FIR) bulunan sivil hava araçlarının sorumlu hava trafik ve FIR makamlarına “uçuş planı” çekmeleri ve uçuş malumatı vermeleri gerekmektedir.<sup>32</sup>

<sup>30</sup> ICAO ANNEX 2 s. (v).,

<sup>31</sup> Bargiacchi, Paolo, “The Freedom of Overflight in the High Seas”, The Aegean Sea 2000 Symposium, TUDAV Yayınları, İstanbul, 2000, s.214

<sup>32</sup> ICAO ANNEX 11, para.2.9.2.



### c. Devlete Ait Hava Araçlarına Uygulanan Rejim

Geçerli uluslararası hukuka göre, devletin ulusal hava sahasında tam ve münhasır egemenliğinin kabul edilmesi nedeniyle, devlet hava araçlarının yabancı bir devlet hava sahasına, yalnızca izin alarak girebilmesi söz konusudur. İlgili devletten usulüne uygun olarak izin almış bulunan yabancı devlet hava araçları, uçuş kurallarına uyduğu sürece, dokunulmazlığa sahiptir.<sup>33</sup>

Havacılık uygulamaları açısından, askeri hava araçlarının uçuşları iki kategoriye ayrılmakta ve her durum için uygulanacak prosedürler farklılık arz etmektedir<sup>34</sup>.

**(1) Harekat Hava Trafiki (Operational Air Traffic) :** Harekat hava trafiği uçuşları askeri amaçla yapılan eğitim, tatbikat ve harekat uçuşlarını kapsamaktadır. Bu tip uçuşlarda Sivil Havacılık Sözleşmesi ve ekleriyle konulan kurallara uyulma mecburiyeti yoktur.

**(2) Genel Hava Trafiki (General Air Traffic) :** Genel hava trafiği uçuşları ise, askeri hava araçlarının standart güvenlik kurallarına uyarak yapmakta sakınca görmedikleri uçuşlardır. Bu durumdaki bir askeri hava aracı, sivil hava araçları gibi uçuş planı doldurur , ilgili FIR makamlarına uçuş malumatı verir ve talimatlarına uyar.

ŞİKAGO Sözleşmesinde devlet hava araçlarının diğer devlet hava sahalarında uçuşması konusunda; “Akit devletlerinden birine ait bir devlet hava nakil vasıtası ancak hususi bir anlaşma ve ya sair suretle selahiyet verilmiş olduğu takdirde ve bu selahiyetin şartlarına uygun olarak diğer bir devletin ülkesi üzerinden uçabilir veya o devlet ülkesine inebilir.” denilmektedir.<sup>35</sup> Ancak, yabancı bir devletin hava sahasına izinsiz giren devlet hava araçlarının durumu girişin kötü hava koşulları, yön şaşırması yada teknik arızalar nedeniyle kasıtsız olması durumlarına göre değişir. Tehlike yada başka

<sup>33</sup> Pazarıcı, a.g.e.,s.447.

<sup>34</sup> Pazarıcı a.g.e., s.450

<sup>35</sup> ŞİKAGO Sözleşmesi Madde 3c

nedenlere bağılı kasıtsız girişlerde, başta askeri hava araçları olmak üzere, devlet hava araçlarına sivil hava araçlarına davranıldığı gibi davranılması gerektiği genel kabul görmektedir.<sup>36</sup>

Buna karşılık, kasıtlı izinsiz giriş yapan yabancı devlet hava araçlarına uyarıda bulunmaksızın kuvvet kullanılıp kullanılmayacağı tartışılmalı bir konudur. Genel olarak uyarıda bulunduktan ve makul bir süre beklendikten sonra kuvvet kullanılabileceği fikri kabul görmektedir. Ancak düşmanca niyetleri açıkça belli olan, saldırıya geçen yada geçmek üzere olduğu kesinlikle anlaşılan askeri hava araçlarına karşı uyarıda bulunmadan da kuvvet kullanılabilmesi uluslararası hukuka uygun bir hareket tarzı olarak değerlendirilmektedir.

#### **ç. Türk Hava Sahasında Geçerli Hukuksal Rejim**

Türkiye, 1911 yılından itibaren havacılık faaliyetlerine başlaması ve bu alandaki gelişmeleri imkanlar ölçüsünde takip etmesine rağmen, havacılık hukuku konusundaki konferans ve faaliyetlere katılım konusunda biraz duyarsız kalmıştır. Uygulamaya konulması gerçekleşmeyen Sevr Anlaşmasının havacılık faaliyetlerini yasaklayan hükümlerinden kurtulup, Kurtuluş Savaşını kazanmamızı müteakip yeni bir uluslararası konjonktür oluşmuştur. 1944 ŞİKAGO anlaşmasına taraf olmamıza gelene kadar 1923 ve 1936 yıllarında imzaladığımız Lozan ve Montrö anlaşmalarıyla kurulan rejimler önem arz etmektedir.

##### **(1) Lozan Rejimi**

Atatürk Türkiye'si Lozan'da askerlik kudretini ve savunma yetkisini korumuş, egemenliğini ve bağımsızlığını her alanda kayıtlayan Sevr muahedesi zincirlerini koparıp atmıştır. 1923 yılında kurulan Lozan rejimi Türkiye'nin askeri ve sivil havacılık bakımlarından serbestliğini iade etmiş olup, Türkiye'nin Lozan'da verdiği havacılık taahhütleri şunlardır :<sup>37</sup>

---

<sup>36</sup> Pazarıcı, a.g.e.,s.447.

<sup>37</sup> Göknil,a.g.e.,s.42.

- 1919 Paris konvansiyonunun hükümlerine (coğrafi durumunun gerektirdiği tadilata Türkiye nail olmak rezervi ile) katılmayı kabul etmiştir. ( Lozan 100 üncü madde )

- Boğazlar sözleşmesine göre boğazlar askersizleştirilmiştir. Bu bölgede hava geçişi serbesttir. Serbestlik barış zamanında, hatta harpte Türkiye'nin bitaraf kalması halinde mutlaktır. Harpte Türkiye muharip ise askeri olmaya tarafsız uçaklar ancak harp kaçağı veya düşman tabası taşımamak şartıyla serbesttirler. Bu hak Türkiye'ye bir kontrol sağlamak hakkıyla yaptırımı bağlanmıştır.

- Askeri hava gemilerinin barış zamanında geçişleri yine kaidedir. Harp zamanında Türkiye bitaraf ise Boğazların sularının ve havasının serbestliğine engel olacak tedbirleri Türkiye alamayacaktır. Buna mukabil muhripler de askeri hava gemileri ile Boğazlar mıntakasında hasmane hareketlerden kaçınacaklardır. Şayet harp esnasında Türkiye de muharip bulunursa Türkiye'nin düşman hava gemilerinin Boğazlardan faydalanmasını menetmek hakkı mutlaktır. Buna mukabil Türkiye bitaraf hava gemilerinin geçişine müsaade edecektir. Aynı geçiş hakkı bitaraf askeri tayyarelere de tanınmışsa da riski kendilerine ait olacak ve Türkiye'nin kontrolüne tabi olacaklardır.

- Boğazların askersizleştirilmesi neticesinde bu bölgede askeri tesisat bulunamaz. Sivil ve askeri hava gemilerinin buralarda uçma müsaadesi Boğazların dar bir tarafı üzerinde beşer kilometrelik bir toprak şeridi üzerinden olacaktır. Türkiye, yabancı hava gemilerinin kendi hava meydanlarında kalabilecekleri zamanı tahdit edebilir. Türkiye, askersizleştirilmeye rağmen barışta Boğaz havalarını tarassut etmek ve harpte de oralarda tam serbestlik sahibi bulunmak durumundadır.

- Trakya hududu da 30 kilometrelik bir sahada askersizleştirilmiş olup Türkiye, Yunanistan ve Bulgaristan bu sahada hava gemisi veya tesisatı bulunduramazlar.

## (2) Montrö Rejimi

Montrö anlaşmasının<sup>38</sup> 23ncü maddesi hava gemilerinin durumunu düzenlemektedir. Montrö rejimi Türkiye'nin kendi hava seyrüseferini dilediği gibi nizamlama hakkını tanımış, yabancı askeri uçakların müsaadesiz geçiş hakkını kaldırmış, yabancılara Lozan'da fazla olarak Boğazlardan enine de geçiş hakkını sağlamıştır. Özetle Lozan'da hem deniz, hem hava için asıl olan geçiş serbestliği yalnız denizle sınırlandırılmıştır. Lozan Anlaşmasının kısıtlayıcı hükümlerinden kurtulmak gayesi ile batılı devletlerin desteği ile yapılan 1936 Montrö Boğazlar Anlaşması ile kurulan rejimi göre;

- Boğazlarda transit olarak bulunan harp gemileri, taşıdıkları hava gemilerini hiçbir veçhile kullanamazlar.

- Sivil hava gemilerinin Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişini temin etmek için Türkiye hükümeti Boğazlar yasak bölgeleri dışında bu geçişe mahsus hava yollarını gösterecektir.

- Sivil hava gemileri Türkiye Hükümetine arızı uçuşlar için 3 gün önce bir ön ihbar ve muntazam servis seferi için geçiş tarihlerini açıklayan genel bir ön ihbar vermek suretiyle kullanabileceklerdir.

## (3) T.C Yasal Mevzuatı

Türkiye, 7 Aralık 1944 tarihinde ŞİKAGO' da akit ve imza edilmiş olan Milletlerarası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve bunların eklerinin onanması hakkındaki 4749 sayılı kanunu 6 Haziran 1945 günü TBMM'de kabul ederek yürürlüğe sokmuştur. Kanuna göre , Türkiye Cumhuriyeti Türk hava sahasında tam ve münhasır egemenliğe haiz olup, Türk hava sahasında geçerli hukuksal rejim taraf olunan uluslararası sözleşmeler doğrultusunda çıkarılan kanun, KHK, yönetmelik ve tüzüklerle

---

<sup>38</sup> Deniz Hukuku Ders Yansılar, Harp Akademileri, İstanbul, 2006

oluşturmuştur.<sup>39</sup> Bu noktada, Türk hava sahasında, özellikle deniz üzeri hava sahalarında geçerli olan yasal mevzuatı kısaca tanıtmak gerekmektedir.

#### **(4) AIP Turkey**

Türkiye’de icra edilecek uçuş faaliyetlerine temel teşkil eden kalıcı nitelikteki havacılık bilgileri ile uzun süreli değişikliklerin uluslararası alanda karşılıklı değişiminin amaçlandığı ana havacılık dokümanı AIP TURKEY (Aeronautical Information Publications)’ dir. İki cilt halinde İngilizce ve Türkçe olarak hazırlanan bu doküman Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürlüğüne yayınlanmakta ve devamlı güncel olarak tutulmaktadır.

Türk hava sahasını ve havaalanlarını kullanmak isteyen her türlü devlet hava aracı için önceden izin alınması zorunludur. Bu izinler için NATO üyesi bir devlet uçağı için Genelkurmay Başkanlığına, diğer devletler için diplomatik kanaldan Dış İşleri Bakanlığına başvurulur.

#### **(5) Türk Sivil Havacılık Kanunu**

19 Ekim 1983 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren Türk Sivil Havacılık Kanunu ile sivil havacılık sahasındaki faaliyetlerin ulusal çıkarlarımız ve uluslararası ilişkilerimize uygun bir şekilde düzenlenmesini amaçlanmıştır. Bu kanun, esas itibarıyla kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve özel hukuk tüzelkişilerinin havacılık sahasındaki faaliyetlerini kapsamakta, açık hüküm bulunmayan hallerde devlet hava araçları kanun kapsamı dışında tutulmaktadır.

Uçuşa elverişli olmak şartıyla, devlet hava araçları, Türk uçak siciline kayıtlı Türk sivil hava araçları ve Türkiye'nin taraf olduğu anlaşmalar uyarınca müsaade verilen hava araçları Türk hava sahasında uçuş yapabilirler. Belirtilenlerin dışında kalan her türlü hava aracının Türk hava sahasını kullanması Ulaştırma Bakanlığının iznine

<sup>39</sup> 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu Madde 4, [www.adalet.gov.tr](http://www.adalet.gov.tr), 15.02.2006

tabidir. Bakanlar Kurulu, Genelkurmay Başkanlığının olumlu görüşü üzerine; kamu düzeni ve emniyet mülahazaları ile veya askeri sebeplerle geçici veya devamlı bir tedbir olarak, Türk hava sahasının tamamını veya belirli bölümünün kullanılmasını veya muayyen bölgeler üzerinden uçuşu yasak edebilir veya sınırlayabilir.<sup>40</sup>

ŞİKAGO Sözleşmesinin 3 üncü maddesindeki hükümler<sup>41</sup> saklı tutulmak koşuluyla, Türk hava sahasında uçuş yapacak yabancı devlet hava araçları; Türk kanunlarına ve bunlara bağlı kurallara uymak zorundadır. Türk devlet hava araçlarının, Türk hava sahasında ve uluslararası hava sahasında yapacakları uçuşlarla ilgili kurallar koyma yetkisi Türkiye Cumhuriyeti Hükümetine aittir. Sivil hava araçları, kanunun öngördüğü esaslar dairesinde belirlenmiş havayolunu izlemeye ve uçuş sırasında hava trafik kontrol yetkililerinin talimatına uymaya mecburdur.

#### **(6) Hudut Bölgeleri Uçuş Yönetmeliği**

Barış zamanında komşu ülkelerin hava sahasının Türk ve Türkiye'deki yabancı hava araçları tarafından ihlal edilmelerini önlemek amacıyla Hudut Bölgeleri Uçuş Yönetmeliği 16 Aralık 1982 tarihli Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğü girmiştir. Hava savunma ve arama-kurtarma görevi yapan hava araçları yönetmelik kapsamı dışında tutulmuştur.

Denizdeki hudut hattı olarak kara suları dış hattını kabul eden yönetmeliğe göre, devletin hükümran hava sahası; devlete ait arazi ile ona bitişik karasularının üstündeki denizden sınırsız irtifaya kadar uzanan saha olarak kabul edilmiştir. Türk hava araçları, diğer ülkelerin karasularına girmek koşuluyla, açık denizlerde serbestçe uçabilir.

<sup>40</sup> 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu Madde 6.

<sup>41</sup> MADDE 3.- a) Bu konvansiyonel yalnız sivil hava nakil vasıtalarına kabili tatbik olup devlet hava nakil vasıtalarına tatbik olunamaz, b) Askeri, gümrük ve zabıta hizmetlerinde kullanılan hava nakil vasıtaları devlet hava nakil vasıtası sayılır; c) Akit Devletlerden birine ait bir devlet hava nakil vasıtası ancak hususi bir anlaşma veya sair suretle salahiyet verilmiş olduğu takdirde ve bu salahiyetin şartlarına uygun olarak diğer bir devletin ülkesi üzerinden uçabilir veya o devlet ülkesine inebilir, d) Akid Devletler, devlet hava nakil vasıtaları için nizamlar vazederken sivil hava nakil vasıtalarının seyriüferinin emniyetini göz önünde bulundurmaya taahhüt ederler.

Yabancı hava araçları, diğer komşu devlet kara hudutlarına 40 km.'den fazla, Karadeniz, Ege ve Akdeniz'de Türk karasuları hattına 10 km.'den fazla yaklaşamaz.

Denizlerde, komşu devlet karasuları hattı ile bu hatta azami yaklaşma müsaadesi verilen hat arasında kalan uçuş bölgesi “Tampon Bölge” (Buffer Zone) olarak nitelenmiştir. Tampon bölge içersinde yapılacak milli askeri uçuşlar için izin vermeye kuvvet komutanlıkları yetkilidirler ve gerektiğinde bu yetkilerini Ordu, Donanma ve Taktik Hava Kuvvet Komutanlıklarına devredebilirler. Milli ve müttefik ülkelerle müştereken yapılacak tatbikatlar esnasında icra edilecek uçuş faaliyetleri tampon bölge içine giriyor ve bu durum Genelkurmay Bşk.lığı yıllık tatbikat direktifinde (TAT-PROG) belirtiliyor ise özel izne gerek yoktur. Anılan direktifte yer almayan planlı ve plansız tatbikatlar için önceden izin almak gerekmektedir.<sup>42</sup>

---

<sup>42</sup> Hudut Bölgeleri Uçuş Yönetmeliği md. 4-6, [www.adalet.gov.tr](http://www.adalet.gov.tr), 13.02.2006

## İKİNCİ BÖLÜM

### TÜRK-YUNAN SORUNLARINA BİR BAKIŞ: KARASULARI VE HAVA SAHASI GENİŞLİĞİ SORUNLARI

#### 1. Ege Denizi'ne İlişkin Sorunlar

Ege Denizi'ne ilişkin sorunların temelinde, Yunanistan'ın Türkiye'nin Ege'deki hak ve çıkarlarını tamamen göz ardı ederek Ege'nin tamamını bir "Yunan Denizi" haline dönüştürme isteği yatmaktadır. Türkiye ise Ege'nin, iki devletin ortak denizi olduğunu ve Ege'deki yaşamsal çıkarlarından vazgeçmesinin mümkün olmadığını belirtmektedir.

Yunanistan, 1923 Lozan Anlaşması<sup>43</sup> ile 1947 Paris Anlaşması'nın<sup>44</sup> yaratmış olduğu statükoyu, özellikle 10 Aralık 1982 tarihinde imzaya açılan Deniz Hukukuna Dair Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'na<sup>45</sup> dayanarak kendi lehine değiştirmek için revizyonist politikalar izlemekte ve bu arada Türkiye'nin devamlı olarak Yunanistan'ın egemenliğine ve egemenlik haklarına karşı taleplerde bulunduğunu iddia etmektedir.<sup>46</sup> Bu nedenle iki devleti ilgilendiren hemen hemen her konu kendiliğinden bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır.

Ege sorunlarını şu başlıklar altında ele almak mümkündür:

1. Karasuları sorunu,
2. Kıta sahanlığı sorunu,

<sup>43</sup> Lozan Barış Anlaşmasının metni için bkz. 28 LNTS 11; Peace Treaties, Vol. 4, s.2301.

<sup>44</sup> Paris Barış Anlaşmasının metni için bkz. Treaties and Other International Acts Series No 1648; 49 UNTS 3.

<sup>45</sup> Third United Nations Conference on the Law of the Sea, A/CONF.62/122, 7 October 1982. Bu anlaşma, hükümleri uyarınca, 9 Aralık 1984 tarihine kadar imzaya açık tutulacak ve altmışıncı onay ve katılma belgesinin sunulduğu tarihten itibaren 12 ay sonra yürürlüğe girecektir (md. 305-308). 31 Aralık 1986 tarihine kadar anlaşma 155 devlet tarafından imzalanmış, bu devletlerden ancak 31'i ki, İzlanda ve Yugoslavya dışında bu devletler Latin Amerika, Asya ve Afrika devletleridir, onaylayarak anlaşmaya bağlanmıştır.

<sup>46</sup> Bkz. Hellenic Ministry of Foreign Affairs <http://www.mfa.gr/foreign/bilateral/agreen.htm>. (Unilateral Turkish Claims in the Aegean). ,15.01.2006



3. Hava sahası sorunları,
4. Gayri askeri statüdeki adaların silahlandırılması sorunu,
5. Egemenliği uluslararası anlaşmalarla Yunanistan'a devredilmemiş ada, adacık ve kayalıklar sorunu.

## 2. Karasuları Sorunu

Ege Denizi ile ilgili en önemli sorunlardan biri olan karasuları sorunu esasen Yunanistan'ın karasularını 6 deniz milinden 12 deniz miline çıkarmak istemesinden kaynaklanmaktadır. Ege'de çok sayıda Yunan adası<sup>47</sup> olduğu ve adaların da karasularının bulunduğu dikkate alındığında, bu artırım neticesinde Ege Denizi'nin çok büyük bir kesimi Yunanistan'ın egemenliğine girmiş olacaktır.<sup>48</sup>

Ege Denizi, coğrafi ve jeolojik özellikleri ile üzerindeki çok sayıda adanın varlığı ve konumları nedeniyle özellik arz eden ve iki kıyıda devlet olan Türkiye ve Yunanistan kıta ülkelerinin kıyılarıyla çevrilen yarı kapalı bir denizdir. Türkiye ve Yunanistan'ın taraf olduğu uluslararası anlaşmalar ve özel durumlar Ege Denizi'nin hukuki statüsünü belirlemektedir.

1972 yılına kadar sonuçlanmış olan III. Deniz Hukuku Konferansı'ndan önceki konferanslar Ege'de fazla sürüşmeye yol açmamıştır. Çünkü birçok devlet tarafından uygun görülen 3 deniz mili uygulamasına rağmen, 6 mil uygulamaları da pratikte bunun işlerliğinin bulunduğunu göstermiştir. Bununla birlikte, III. Deniz Hukuku Konferansı

<sup>47</sup> Bazı Yunan kaynaklarına göre Ege'deki ada sayısı 2000-3000 arasında değişmektedir. Ancak Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı'na yapılan çalışmalar neticesinde, bu sayının 1800 civarında olduğu ve bunların yaklaşık 100'ünde insanların yaşadığı öğrenilmiştir.

<sup>48</sup> Ege Denizi'nin alanı 213.016 km<sup>2</sup> olup, bu alanda adaların alanı 22.894 km<sup>2</sup> dir. 6 mil karasularına göre Türk karasuları alanı %7.5, Yunan karasuları alanı %41.5, açık deniz alanı ise %51'dir. Yunanistan'ın karasularını 12 deniz miline çıkarması halinde bu oranlar sırasıyla %9,6 , % 61,3 ve %29.1 olacaktır. Başka kaynaklarda bu oranlar biraz farklı olarak verilse de, bu manevra ile Yunanistan'ın çok karlı olacağı sonucu açıkça ortaya çıkmaktadır.

daha önce 1958 ve 1960 yıllarındaki konferanslarda çözümünün istisnai olacağı anlaşılan “karasuları genişliği” meselesini çözmek için toplanmıştır.<sup>49</sup>

III. Deniz Hukuku Konferansı’nda Türkiye’nin, özellikle Ege’nin özel şartları olan bir deniz olduğunu belirterek itiraz etmesine rağmen, devletlere karasularını 12 deniz miline kadar artırma hakkının verilmesi yeni bir sorunun başlangıcını teşkil etmiştir.

Yunanistan Parlamentosu 31 Mayıs 1995 tarihinde, “BMDHS’nin ve Sözleşme’nin 11nci Bölümünün Uygulanmasıyla İlgili Anlaşmanın Onaylanması Hakkında Kanun” çıkararak sözleşmeyi onaylama işlemini tamamlamıştır.<sup>50</sup> Bu kanuna göre; Yunanistan’ın, herhangi bir zamanda karasularını 12 deniz mili mesafeye kadar genişletme hakkına sahip olduğu belirtilmektedir. Yunanistan’ın yönelebileceği, Türkiye’yi kendi karasularından açık denize çıkamaz hale getirecek olan böyle eşitsiz hak kullanımı Ankara tarafından “kabul edilemez” hatta bir “savaş nedeni- casus belli” olarak görülmektedir.<sup>51</sup>

Türk karasularının genişliği, Lozan Barış Anlaşması’ndan başlayarak 1964 yılına kadar 3 deniz mili olmuştur.<sup>52</sup> Türkiye, özellikle Ege Denizi’ndeki durumu dikkate alarak, 1964 tarihli “Karasuları Kanunu” ile karasularının genişliğini 6 deniz mili olarak belirlemiştir. 6 deniz milinden daha fazla bir genişlik esası, “fiili müteakabiliyet” şartına bağlanmıştır. Anılan kanunun neticesinde, Türk karasuları Ege’de 6 deniz mili, Karadeniz ve Akdeniz’de öteki bölge devletlerinin durumu göz önünde tutularak, 12 deniz mili olarak uygulanmıştır.

<sup>49</sup> Schmitt, Michael N., “Aegean Angst: A Historical and Legal Analysis of the Greek-Turkish Dispute”, Summer 1996 Naval War College Review XLIX, No. 3, s.4.

<sup>50</sup> Sönmezoğlu, Faruk, Türkiye-Yunanistan İlişkileri & Büyük Güçler, Der Yayınları, 2000, İstanbul, s.321.

<sup>51</sup> TBMM oybirliği ile aldığı 8 Haziran 1995 tarihli karar ile bu tutumunu dünyaya ilan etmiştir.

<sup>52</sup> Lozan Anlaşması’nın 12 nci maddesinde “Asya kıyısından 3 milden az bir uzaklıkta bulunan adaların” Türkiye egemeliği altında kalacağına dair hükmünden başka karasularının genişliği ile ilgili açık bir hüküm bulunmamakla beraber konferans zabıtlarından karasularının 3 mil genişlikte olması anlayışıyla hareket ettiklerini doğrulayan belirtiler vardır. (Detaylar için bkz. Sevin Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri, İstanbul, 1996, s.97-105) .

Ancak, “fiili mütakabiliyet” ilkesinin, karasularını genişletme girişimi inisiyatifini diğer devletlere bırakması nedeniyle ortaya çıkan sakıncalar neticesinde 1964 tarihli kanun, 1982 tarih ve 2674 sayılı “Karasuları Kanunu” ile yürürlükten kaldırılmıştır. Yeni kanunun çıkarılmasının diğer bir amacı da; Türkiye’nin BMDHS sonrasında, karasularının genişliği konusundaki tutumunu kuşkuya yer bırakmayacak şekilde açıklamak isteğidir.<sup>53</sup>

1982 tarihli Karasuları Kanunu’nun 1 nci maddesi; “Türk karasularının genişliği 6 deniz milidir” hükmünü getirmiş ve “belirli denizler için, o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları göz önünde bulundurmak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla, 6 deniz mili üzerinde karasuları genişliği tespit etmek üzere” Bakanlar Kurulu’nu yetkili kılmıştır.

Bahse konu yetkiyi kullanan Bakanlar Kurulu, 29 Mayıs 1982 tarih ve 8/4742 sayılı kararıyla, 2674 sayılı Karasuları Kanunu’nun yürürlüğe girmesinden önce, karasularının genişliği ile ilgili olarak Karadeniz<sup>54</sup> ve Akdeniz’de mevcut olan durumun sürdürülmesini; başka bir deyişle, karasularının 12 deniz mili olarak kalmasını kabul etmiş ve böylece Türk karasularının genişliği Ege’de 6 deniz mili, Karadeniz ve Akdeniz’de 12 deniz mili olarak belirlenmiştir.

Bu tanıtıcı bilgilerden sonra karasuları ile ilgili olarak kabul edilen uluslararası sözleşmeleri, taraflar arasındaki görüşmeleri ve tarafların konuyu kendi çıkarları doğrultusundaki yorumlarını incelemek faydalı olacaktır.

### **3. 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi**

1958 yılında BM Deniz Hukuku Sözleşmesi yapılmıştır ve Yunanistan bu sözleşmenin altına imza atmıştır. Türkiye ise; Ege Denizi’nin özel bir durumu

<sup>53</sup> Kurumahmut, Ali, Ege’de Temel Sorun Egemenliği Tartışmalı Adalar, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1998, s.19.

<sup>54</sup> Karadeniz’de Türk karasularının 12 deniz mili olduğu 18 Mart 1981 tarihli ve 8/2624 sayılı Kararname’nin Eki md.1’de yer almaktadır.

olduğunu, dolayısıyla bu sözleşmedeki kurallar uygulanırsa Türkiye ve Yunanistan arasında adaletli bir uygulama olmayacağını ifade ederek sözleşmeyi imzalamamıştır. 1982 yılında BM sözleşmeyi yenilemiştir. Yunanistan bu sözleşmeyi de imzalarken, Türkiye imzalamamıştır. İki ülke arasındaki görüş ayrılıklarının sebepleri şunlardır:

Denizlerle karasularının birleştiği yerlerdeki kıyı kuşaklarına “karasuları” denmektedir. Birleşmiş Milletlerin 1958’de yapılan konferansında Deniz hukuku Sözleşmesi’nin 1. maddesinde “Bir devletin egemenliği, kara alanı ve iç suları ötesinde karasuları diye adlandırılan kıyısına bitişik deniz kuşağına uzanır”<sup>55</sup> denmiştir. Bu konferansta karasularının genişliği konusunda bir anlaşmaya varılamamıştır. Türkiye bu sözleşmeye boğazlardan geçiş kuralları nedeniyle katılmamıştır.

1982 Deniz Hukuku Sözleşmesine göre karasuları şöyle tanımlanmıştır:

Kıyı devletinin egemenliği ülke ve iç sularının adalar devletlerinde adalar sularının önünde karasuları denen bitişik deniz bölgesine uzanır. Bu egemenlik karasularının üzerindeki hava tabakasına, dibine ve dip altına uzanır<sup>56</sup>.

Sözleşmenin 121. Maddesine göre adaların karasuları, kara ülkelerindeki gibi sınırlanır. Ada deniz yükseldiği zaman üstü kapanmayan suyla çevrili doğal bir kara alanıdır. Uluslararası hukuka göre bir ülke egemenlik hakkını karasularının altındaki deniz yatağında deniz yatağının altındaki toprak kütlelerinde ve üzerindeki hava sahasında aynen kullanabilmektedir. Karasularını genişleten bir ülke egemenlik alanını da aynı oranda genişletmiş olur.<sup>57</sup>

Yunanistan; büyük bir çoğunlukla onaylanan BM Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin 3 üncü maddesine göre karasularını 12 mile çıkarma yetkisine sahip olduğunu iddia etmektedir. Yunanistan sözleşmeyi imzaladığına göre Ege’de karasularını 12 mile çıkarma hakkına da sahiptir savunmasını yapmaktadır.

<sup>55</sup> Bilge, Suat. Büyük Düş Türk - Yunan siyasi ilişkileri 1919-2000. 21. Yüzyıl Yayınları, Ankara, 2000, s.224

<sup>56</sup> Bilge, Suat. Büyük Düş Türk - Yunan siyasi ilişkileri 1919-2000. 21. Yüzyıl Yayınları, Ankara, 2000, s.225.

<sup>57</sup> Apatay, Çetinkaya., Yaşadıklarım ve Ege’de olup bitenler. İstanbul, Kazancı Kitap Ticaret,1995, s.514

Türkiye ise şöyle bir cevap sunmuştur: Karasularına ilişkin genel ve her yerde uygulanabilecek tek düze bir kural yoktur ve olmamalıdır. Yunanistan Ege’de karasularını 1936 yılında 6 mile çıkararak Lozan Antlaşmasını ihlal etmiştir. Şu anda uygulanan 6 millik karasuyu son limitine ulaşmıştır. Yunanistan’ın 12 mil isteği, kendisinin imzaladığı Deniz Hukuku Sözleşmesinin 300 üncü maddesinde yer alan hakkın suiistimal edilemeyeceği prensibiyle çelişki oluşturmaktadır. Türkiye sürekli olarak karasuları genişliği konusunda tek düze bir kuralın olmadığını savunması nedeniyle söz konusu kural Türkiye’ye karşı ileri sürülemez. Çünkü öncelikle Türkiye sözleşmeye taraftar değildir. Ancak bir gün bu yönde bir kuralın örf adet kural değeri kazanması durumunda bile, bu duruma başından beri karşı olan Türkiye’ye uygulanamaz. Bir başka deyişle 12 mil kuralı Yunanistan’ın iddia ettiği gibi genel bir hukuk kuralı niteliği taşımaktaysa da, bu durum, söz konusu kuralın bölgede taraflar arasında özgür irade ve iki çok taraflı anlaşmalarla oluşturulan hukukun ortadan kaldırılması anlamını taşıması gerekir. Aksi taktirde hukukta genel kabul gören daha özel nitelikli hukuktan önce geleceği yönündeki uluslararası hukuk kuralına aykırı bir uygulama söz konusu olacaktır.<sup>58</sup>

Yunanistan: Siyasal ve ülkesel bütünlüğünün parçası olan adaların da ana karadan bir ayırım yapılmaksızın, karasularının 6 mile çıkarma hakkı verilmelidir. 12 mil karasuları genişliğini saptamak kıyı devletin egemenlik yetkisine girmektedir beyanında bulunmuştur.

Türkiye buna karşılık şöyle cevap vermiştir: Ege karasularını 6 milin üzerine çıkarılması, açık deniz sahalarını yok denecek kadar azaltacak, bu denizin tümüne yakın kaynakları Yunanistan’a kalacak, Türk Deniz Kuvvetleri’nin uluslararası sular vasıtasıyla Ege’den Akdeniz’e geçişi imkansız hale getirecektir. Ayrıca Türk silahlı Kuvvetleri Bu deniz üzerinde tatbikat yapamayacaktır ve Ege Denizi Yunan egemenliğine geçecektir. Karasuları genişliği hesaplanırken ülkelerin coğrafi özelliklerine uygun olarak belirlenmesi gerekmektedir. Uluslararası hukukun yerleşmiş bir kuralı olduğu kabul edilen ; “ bir kıyı devletin fiilen ve otomatikman ve başlangıçtan beri sahip olduğu kıta sahanlığı haklarının karasuları gibi bir başka

<sup>58</sup> Sönmezoğlu, Faruk, a.g.e.,s.327

kavrama ilişkin yeni gelişmelere dayanarak elden alınması, hukuksal bir çelişkidir ve geçerli olamaz”<sup>59</sup> kuralına göre Yunanistan Ege’de tek taraflı olarak karasularını 12 mil yapamaz. Ayrıca karasuları saptama yetkisi kıyı devletin egemenlik yetkisine girmektedir iddiası, ancak buna başka devletlerce itiraz edilmemesi durumunda geçerlidir. Deniz alanlarının sınırlandırılmasının her zaman uluslararası yönü vardır. Bu yalnızca kıyıdaş devletin iç hukukunda açıklandığı biçimiyle onun iradesine bağlı olamaz.

Hiçbir devletin açık sulara çıkma hakkı engellenemez. Türkiye daha önce Ege’de kazanılmış tarihi haklarını kaybetmeye rıza göstermeyecektir. Farklı özellikler arz eden belli deniz alanlarında özel durumların göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Karasuları genişliği iki ülke arasında yapılacak anlaşma ile belirlenmelidir. Ege Karasuları iki ülke haricinde uluslararası deniz alanlarını da etkilemektedir. Diğer devletlere ait gemiler, Akdeniz’den Karadeniz’e serbest geçiş değil, zararsız geçiş hakkını kullanarak geçebileceklerdir.

Türkiye; 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Konvansiyonu; Yunanistan’ın takımda rejiminden yararlanacak adalar ile kıta ülkesini birleştirmesine imkan vermediği gibi, genel anlayışta ülkesel bütünlük ilkesinden hareketle adaların, kıta ülkeleriyle koşulsuz eşitlik ilkesi içinde ele alınmasına da karşı çıkmaktadır. Kendinden kat kat büyük bir kıta ülkesi ile karşısındaki adalara hatta kaya diyeceğimiz yükseltilere aynı boyutlarda kıta sahanlığı verilemez. Türkiye Ağustos 1974’de “özel coğrafi niteliklere sahip yarı kapalı denizlerde, bir ada eğer kıta ülkesi topraklarının veya nüfusunun onda birini oluşturmadıkça kıta sahanlığı veya ekonomik bölgeye sahip olamaz”. Uluslararası yargı ve hakemlik organları kararları, adaların bulunduğu bölgelerdeki sınırlandırmalara ilk aşama olarak ana ülkeler arasında kıta sahanlığı alanlarının saptanması , ikinci aşama olarak da adalara belirli kıta sahanlığı alanlarının tanınması yoluna gitmektedir.

Karasuları 12 mile çıkardığı takdirde Ege’de doğu ve batısında iki Yunan boğazı oluşacaktır. Böyle bir oluşum ve politik ilişkiler bakımından Türkiye’nin ulaşım ve

---

<sup>59</sup> Ege Denizi ve Ege Adaları, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 1995, s.175.

politik çıkarlarına aykırıdır. Uluslararası deniz birleştiren boğazlardan geçiş, Türk Boğazlarından geçiş gibi serbesttir. Ama 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne göre Yunanistan bu iki boğazda geçiş güvenliği veya trafiği düzenleme hakkını verecektir. Bu konularda kanun ve yönetmelik çıkarabilir. Ele geçireceği yetkileri kullanması fiili takdirine kalacaktır. Ege Denizi'nin güneyinde oluşacak Yunan boğazları politik bakımdan Türk boğazlarına rakip çıkacak ve politik önlemleri paylaşacaktır.

Türkiye 1982 Deniz Hukuk Sözleşmesi'ni kabul etmedi. Çünkü sözleşmede Ege Denizi'nin özellikleri dikkate alınmamıştır. Bu durumda sorun nasıl çözümlenecektir. Yunanistan 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni göstererek karasularını 12 mile çıkartmak istemektedir. Türkiye de "bu sözleşmeye imza atmadım beni bağlamaz" karşılığını vermektedir.

#### **4. Bern Deklarasyonu-1986**

Türkiye 1976 yılında açık ve kesin tavrını ortaya koymuş ve kendisini buna göre hazırlamıştır. Ege karasularının 6 milin üzerine çıkarılması halinde Türkiye bunu "*casus belli*" yani savaş nedeni olarak kabul edecek ve buna göre gerekeni yapacaktır. İki ülke arasında anlaşma ortamı sağlamak için atılan adımlardan biri de Bern Deklarasyonudur. Deklarasyonu Türkiye adına Prof. Dr. Suat Bilge, Yunanistan adına ise Cunis imzalamıştır.

"Türkiye ile Yunanistan arasındaki kıta sahanlığının sınırlandırılması görüşmelerinde izlenecek usule ilişkin anlaşma (tutanak):

1. İki taraf aralarındaki kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin görüşmelerde karşılıklı bir mutabakata dayanan bir anlaşma sağlanabilmesi için içten ve kapsamlı olabilmesi ve iyi niyetle yürütebilmesi gerektiğini kabul eder.
2. İki taraf bu görüşmelerin, niteliği gereği tam bir gizlilik taşımasını kabul ederler.

3. İki taraf kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin kendi görüşlerini saklı tutar.
4. İki taraf gerek bu belgenin hükümlerini gerek taraflarda biri ya da öbürünce görüşmeler sırasında bu belgenin kapsamı dışına yapılacak teklifleri hiçbir durumda kullanmamayı yükümlenirler.
5. Taraflar birlikte kararlaştırmadıkça, görüşmeler hakkında basına hiçbir açıklama veya bilgi sızması olmayacaktır.
6. İki taraf Ege kıta sahanlığı ile ilgili olarak görüşmeleri engelleyebilecek bütün girişim ve davranışlardan kaçınacaklardır.
7. İkili ilişkilere gelince, taraflardan her biri öbürünü küçük düşürebilecek her türlü girişim veya davranışlardan kaçınmayı yüklenir.
8. İki taraf ülke arasındaki kıta sahanlığının sınırlandırılmasında kullanılabilecek belirli ilke ve uygulamaların ve kıstasları ortaya çıkarmak için bu alandaki diğer devletlerin uygulamalarını ve uluslararası kuralları incelemekte anlaşmışlardır.
9. Bu amaçla iki ülke temsilcilerinden bir karma komisyon kurulacaktır.
10. İki taraf birbirleriyle danıştıktan sonra, kademeli bir müzakere sürecine girmeyi kabul etmişlerdir<sup>60</sup>.

16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe giren Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi, ülkelere karasularını genişletme hakkını vermiş olmakla beraber aynı zamanda, hakkın kötüye kullanılmaması hükmünü de koymuştur. 1987 Martında Yunanistan Bern Anlaşması'nın geçersiz olduğuna dair yaklaşımı, her iki ülkenin ulusal karasuları dışında tartışmalı bölgelerde petrol arama faaliyetlerine girişmeyeceklerini açıklamasıyla, yerini Bern Anlaşmasının geçerli olduğu yaklaşımına bırakmıştır. Bunalımı ortaya çıkarmış olduğu diğer bir sonuç ise Yunanistan bu bunalım sırasında AET ve NATO üyesi ülkeler ve ABD'ye karşı suçlayıcı bir yaklaşım sergilemiş ve özellikle Türkiye'nin ilişkilerinin soğuk olduğu Bulgaristan ile yoğun diplomatik iletişim sergilemiştir. Varşova Paktı'nı gelişmelerden haberdar etmiştir. Ve de Yunanistan ülkesinde bulunan Nea Makri Amerikan üssünü geçici olarak kapatma

---

<sup>60</sup> Türk Yunan Askeri Sorunları ve NATO Harp Akademileri Yayınları, 1995, İstanbul, s.82.



kararını almıştı. Bu da ABD ile arasının açılmasına neden olmuştur. İç politika açısından her iki ülkenin vatandaşları hükümetlerine ülke hakkını koruyamadıklarını öne sürerek suçlamada bulunmuşlardır.

##### **5. Madrid Deklarasyonu ( 8-9 Temmuz 1997 )**

NATO zirvesi gölgesinde gerçekleşen bir uzlaşma protokolüdür. Türkiye ve Yunanistan'ın da bilgisine başvurulmuştur. Amerika dışişleri Bakanı Madeline Albright, Yunanistan Dışişleri Bakanı Pangalos, Türkiye Dışişleri Bakanı İsmail Cem 8-9 Temmuz 1997'de toplanmıştır. Bir tür saldırmazlık paktı niteliğindedir. İki ülke arasında barış, güvenlik, iyi komşuluk ilişkileri geliştirmeyi amaçlamıştır. Taraflar yanlış anlamalardan kaynaklanan ihtilaflardan imtina etmeyi ve tek taraflı eylemlere kalkışmamayı taahhüt ederek uzlaşmazlıkların çözümünde kuvvet kullanmaktan kaçınmaya ve kuvvet kullanma tehdidinde bulunmamayı taahhüt etmişlerdir. Buna göre Yunanistan kara sularını 12 mile çıkaramayacak; buna karşılık Türkiye'nin 1970'lerde ortaya koyduğu savaş tehdidi tavrını geri çekecekti<sup>61</sup>.

Bu olumlu gelişmelere rağmen, Yunanistan'dan gelen ilk tepkiler olumsuz olmuştur. Çok sayıda PASOK Partisi milletvekili, ana muhalefet partisi ve medyanın önemli kısmı uzlaşmayı Simitis'in zayıflığı olarak nitelendirmiştir. Yunan Başbakanı Kostas Simitis'in Madrid Deklarasyonunu sulandırma gayretlerine rağmen bu mutabakatın PASOK Partisi'ni kendi içinde bölünmeye, çekişmelere ve tartışmalara sürüklemesidir. 22 PASOK milletvekili parlamentoda Madrid Deklarasyonu'nu protesto etmiş ve Simitis'i Yunanistan'ın 12 mil hakkından vazgeçmekle suçlamıştır. Simitis Yunan kamuoyuna "Türkiye ile birlikte atılan bir adım " değilse de "Türk tarafından koparılmış bir ödün" olarak yansıtması olaya gölge düşürmüştür. Simitis " Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkartması konusunun Türkiye ile Yunanistan arasında sorun değil, uluslararası kuruluşlarla Yunanistan'ı ilgilendiren konu olduğunu " belirterek aslında bu anlaşmanın bir saldırmazlık paktı olduğunu söylemiştir. Simitis'e

<sup>61</sup> Türk Yunan Sorunları ve NATO Harp Akademileri Yayınları, 1999, İstanbul, s.92.

göre "Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkartma hakkı saklıdır" ve bunu istediği zaman gerçekleştirebilir<sup>62</sup>.

Madrid Zirvesi'nde Deklarasyon tartışılırken Türk ve Yunan diplomatları aynı otelde kaldıkları halde bütün temaslar dolaylı bir şekilde gerçekleşmiştir. ABD'li aracılar sayesinde yapılmıştır. Türk tarafı Madrid'de atılan adımları kurumsallaştırmak için çeşitli girişimlerde bulunmaya devam ettiği görülmektedir. Ancak bu beklenen olumlu etki yaratılamamıştır. Nitekim bu protokol yeterince uygulamaya koyulamamıştır.

Türkiye iki ülke arasındaki sorunlar diplomatik yolla çözülebilir diye ilki 12 Mart 1998'de ikincisi 11 Mart 1998'de olmak üzere iki barış atağında bulunmuştur<sup>63</sup>. Yunanistan öneri paketini geri çevirmiştir. Öneri paketinde şunlar vardır:

İki ülke arasındaki mevcut bütün Ege sorunlarının tespit ve dökümünün yapılması, Temmuz 1997 tarihli Madrid deklarasyonunun hukuki bir metine dönüştürülmesi, NATO Genel Sekreteri ile işbirliği yaparak Ege'de güven artırıcı önlemlerin uygulanması ve geliştirilmesi, Akil Adamlar Grubu'nun bir an önce harekete geçirilmesi, İki ülkenin dışişlerinin yüksek yöneticileri arasında toplantılar yapılması.

Bu paket 28-29 Mayıs 1998 tarihleri arasında Lüksemburg'da yapılan NATO Dışişleri Bakanı ilkbahar toplantısı sırasında NATO Genel Sekreteri Javier Solana tarafından "zaten iki ülke arasında çoktan atılması gereken adımlar" olarak yorumlanmıştır<sup>64</sup>.

Madrid Deklarasyonu Yunanistan'ın, Türkiye'nin Ege'de yaşamsal çıkarları bulunduğunu kabul etmesi nedeniyle önem taşımaktadır. Deklarasyonun önde gelen özelliği tarafların birbirlerinin hayati çıkarlarına saygılı olacakları ve sorunun

<sup>62</sup> Türk Yunan Sorunları ve NATO Harp Akademileri Yayınları, 1999, İstanbul, s.97.

<sup>63</sup> Türk Yunan Sorunları ve NATO Harp Akademileri Yayınları, 1999, İstanbul, s.99.

<sup>64</sup> Türk Yunan Sorunları ve NATO Harp Akademileri Yayınları, 1999, İstanbul, s.101.

çözümünde tek taraflı hareket etmeyecekleridir<sup>65</sup>. Fakat en önemli sonucu Yunanistan'ın tek taraflı eylemlerden yani Ege'de karasularını 12 mile çıkarması gibi, Türkiye'nin de kuvvet kullanma tehdidinden, yani Yunanistan 12 mil uygulamasına başlarsa savaş ilan edeceğinden vazgeçtiklerini açıklamıştır. Madrid Deklarasyonu sorunlara bir çözüm oluşturmamış ama iyi niyet girişimini oluşturmuştur. İki ülke artık resmi müzakere sürecine girişildiğinin ifadesi olarak görülebilir.

Yunanistan Ege kıta sahanlığı ve 1996'da yaşanan Kardak Kayalıkları'nın hangi ülkeye ait olduğunun belirlenmesi olmak üzere sadece iki sorunun varlığının kabul etmekte ve bunların çözümü içinde Türkiye'nin Lahey Uluslararası Adalet Divanı'nın yargı yetkisini tanımasında ısrar etmektedir. Bu çaba Madrid Zirvesi'nde sonuç bulmuştur.

ABD patronluğunda Temmuz 1997'de NATO Madrid Zirvesinde iki ülke altı noktada anlaşmışlardır<sup>66</sup>:

- Barış, güvenlik ve iyi komşuluk ilişkilerinin geliştirilmesinin devamı konusunda karşılıklı taahhütte bulunulması,
- Karşı tarafın egemenliğine saygı duyulması,
- Uluslararası hukuk ilkelerine ve anlaşmalarına saygı duyulması,
- Tarafların birbirlerinin güvenlikleri ve milli egemenlikleri açısından büyük bir öneme haiz Ege'deki meşru hayati çıkarlarına ve endişelerine karşı saygılı olmaları
- Yanlış anlamalardan kaynaklanan ihtilaflardan kaçınılması arzusu ve karşılıklı saygı temelinde tek taraflı eylemlerden sakınılması taahhüdü ve
- Anlaşmazlıkların ortak rızaya dayanarak ve kuvvet kullanımı veya kuvvet tehdidi olmadan barışçıl yollardan çözümlenmesi taahhüdüdür.

Akil Adamlar Komitesi'nin toplanması ve Terörizmle mücadele, güven arttırıcı önlemlere kadar çeşitli alanlarda adımlar atılması ve bu arada AB içerisinde

<sup>65</sup> Bilge, a.g.e.,s.270

<sup>66</sup> [www.absg.gov.tr](http://www.absg.gov.tr), 18.01.2006

Yunanistan'ın engellerinin kalkması ve bu mutabakatın doğal sonucu olarak yorumlanmaya başlamıştır.

İki ülke arasında daha önceden yapılmış çeşitli anlaşma ve mutabakatlar da olmuştur. 1964 yılında dönemin Başbakanı Demirel ile Yunanistan cuntası arasında "Meriç Anlaşması" yapılmıştır. Ama çıkan Kıbrıs sorunu nedeni ile anlaşma rafa kaldırılmıştır. Aynı şekilde 1975 ve 1978'de Demirel ile Karamanlis'in imzaladığı "Bürüksel Anlaşma"ları da sonuçsuz kalmıştır. 1988'de Ege'de yaşanan büyük krizden sonra Davos'ta görüşen Turgut Özal ile Andreas Papandreu'nun imzaladıkları mutabakattan beklenen sonuçlar alınamamıştır.

## 6. Türkiye'nin Karasuları Sorununa Yaklaşımı

Türkiye; Ege'de karasuları genişliğinin 6 deniz mili olduğunu ve böyle kalmasının da hukuksal şartların yanında coğrafi özelliklerin ve tarihi şartların sebep olduğu zorunluluklardan kaynaklandığını belirterek aşağıdaki görüşleri savunmaktadır<sup>67</sup>.

- Türkiye, karasularının genişliği konusunda genel olarak kabul edilen ve dünyanın her bölgesinde uygulanacak bir kuralın bulunmadığını BMDH Konferansı boyunca dile getirmiş ve sözleşmeye taraf olmamıştır. Ancak, bu kuralın günün birinde teamüli hukuk kuralı değeri kazanması durumunda bile, kuralın başından beri karşısında olan tutumundan dolayı kendisine karşı uygulanamayacaktır. Bu duruma uluslararası hukukta "ısrarlı itirazcı" (Persistent Objector) adı verilmektedir.

- 1982 tarihli BMDHS'nin 3 ncü maddesinde yer alan 12 deniz mili kriterinin sözleşmenin bütünü içinde değerlendirilmesi gerekir. Bu çerçevede sözleşmenin özellikle sahilleri bitişik veya karşılıklı olan devletler arasında karasularının sınırlandırılması ile ilgili 15 nci, kapalı ve yarı kapalı denizlerle ilgili 122 nci, denizlerde kıyısı bulunan devletler arasındaki işbirliğini düzenleyen 123 ncü, iyi niyet ve hakkın kötüye kullanılması başlıklı 300 ncü ve açık denizler üzerinde egemenlik iddialarının geçersizliği başlıklı 89 ncu maddeleri ilgili görülmektedir. Bu nedenle,

<sup>67</sup> Türk Yunan Sorunları ve NATO Harp Akademileri Yayınları, 1999, İstanbul, s.95.

Türkiye, Yunanistan'ın Ege'de 12 deniz mili karasuları kriterini uygulayabileceği iddiasına, yukarıda belirtilen hususların da dikkate alınarak, hakkaniyet prensibine göre “anlaşma” yoluyla tespit edilmesi gerektiği görüşü ile karşı çıkmaktadır.

- Bir devlet karasuları genişliğini belirlerken, diğer bir devletin açık denizlere doğrudan çıkmasını engelleyemez.
- Karasuları genişliği, denizlerin coğrafi özellikleri göz önünde bulundurularak tespit edilmelidir. Böyle bir tespit ise, Ege'de tarihi oluşum içerisinde yapılmıştır ve karasularının 6 deniz mili olduğu kesin hükme bağlanmıştır. Türkiye, 6 milin üzerindeki bir genişlik esasını, egemenlik haklarına tecavüz olarak kabul etmektedir.
- BMDHS'nin 3 ncü maddesi ile esasen “karasuları genişliği 12 deniz milidir” değil, “12 deniz miline kadar genişletilebilir” denmektedir. Bu yaklaşım 12 deniz milinin her denizde uygulanamayacağını dolaylı itirafı anlamına gelmektedir.

## **7. Yunanistan'ın Karasuları Sorununa Yaklaşımı**

Yunanistan, 12 deniz mili genişlik esasının genel kural oluşturduğunu ve BMDHS'nin 3 ncü maddesinin teamül hukukunun bir hükmü olduğunu iddia etmekte, bu nedenle karasularının genişliğini 12 deniz mili olarak belirlemenin, kıyı devletinin takdir yetkisine girdiğini ve kıyı devletinin bu yöndeki yetkisini dilediği gibi kullanabileceği tezini savunmakta ve Ege'de böyle bir sorunun varlığını kabul etmemektedir.

### **SIRALANAN BENTLER NEYİ AÇIKLAR?**

- Karasuları genişliği kıyıdaş devletin egemenlik yetkisi içindedir. Devlet bu konudaki yetkisini takdir hakkına dayanarak istediği şekilde kullanabilir.
- Uluslararası hukukta karasularının genişliği 12 deniz mili olarak kabul edilmektedir.
- Ege'deki Yunan adaları, kıta ülkesi ile ekonomik ve siyasal bütünlük oluşturduğundan adaların da karasuları, deniz alanlarının tespitinde aynı kriterlerle tespit edilmiştir.

- Adalara takımda rejimi uygulanmalı ve uluslararası hukukta yer aldığı şekliyle Ege'nin suları Yunan iç sularına dahil edilmelidir.

## **8. Yunanistan Tek Taraflı Olarak Ege Denizinde Karasularını 12 Mile Genişletebilir mi?**

Yukarıda tarafların karasuları konusundaki yaklaşımlarını kısaca özetledikten sonra şimdi yine tarafların karasularını 12 mile genişletilmesi hakkındaki özgün olarak düşünen yazarların ve akademisyenlerin görüş ve düşüncelerini irdelemek yerinde olacaktır. Burada Yunanistan'ın kendince mevcut şartları oluşturduğunda karasularını genişletme hakkına sahip olup olmadığı, bu durumla karşılaşıldığında ya da bu duruma karşı Türkiye'nin neler yapması gerektiği incelenecektir.

### **a. Karasularının 12 Mile Genişletilmesi İle İlgili Yunan Yazarlarının Görüşü**

Yunanlı yazar *Mihaiî*, Yunan karasularının 12 mile genişletilmesinin tek taraflı bir işlem olduğunu, çünkü bunu yapma imkanına ve ehliyetine sadece Yunanistan'ın sahip olduğunu ileri sürmekte, diğer taraftan tek taraflı olarak yapılan bu işlemin, diğer devletlere karşı geçerlilik kaynağının uluslararası hukuk olduğunu ve gerçekten tek taraflı olarak Yunan karasularının 12 mile genişletilmesinin Uluslararası Hukuka uygun olduğunu iddia ederken, gerekçelerini de şu şekilde saymaktadır.<sup>68</sup>

- Uluslararası Hukuk Komisyonu, karasularının 12 mile kadar genişletilmesinde, Uluslararası Hukuku yetkili kılınmıştır.
- 12 millik karasuları genişliği, Cenevre Sözleşmesi'nin 24. maddesine de uygundur.
- Doktrinde de karasularının genişliğinin 12 mil olması yönünde görüş birliği vardır.

<sup>68</sup> Turgay Cin, Türkiye ve Yunanistan Bakımından Ege'deki Karasuları Genişliği Sorunu, Seçkin Yayınevi, Ankara, 2000, , s.127.

- Tarihe baktığımız zaman, her devlet coğrafi, jeolojik, biyolojik ve nüfusunun ekonomik, güvenlik, savunma ihtiyaçlarını göz önüne alarak kendi karasuları genişliğini tespit etme serbestliği olduğu ve bu genişliğin 12 mil olduğu, bir çok ülkenin de tek taraflı olarak karasularını 12 mil ve 12 milden de daha geniş uzattığı görülmektedir.

- Tek taraflı olarak Yunanistan'ın Ege'de karasularını genişletmesi hukuken Türkiye ile Yunanistan arasında deniz sınırlarını belirleyen 1923 Lozan Antlaşması ve 1947 Paris Antlaşması'na da dayanmaktadır.

- Yunanistan'ın karasularını 12 mile kadar genişletmesi diğer ülkelerin menfaatlerine zarar vermeyecektir. Çünkü Yunanistan bugün Ege Denizi'nden ve boğazlardan yapılan uluslararası nakliyatın "zararsız geçiş" (passage innocent veya inoffensif) ve "serbest geçiş" (libre passage) haklarını, bütün ilgili ülkelerle yapılacak, sözleşmelerle veya geçişlerin sağlanması için özel geçiş yolları veya koridorlar tahsis edilerek garanti altına alacaktır. Diğer taraftan, üçüncü ülkeler tarafından Ege Denizi'nin uluslararası sularında balıkçılıkla ilgili, kazanılmış veya tanınmış haklara 12 mil karasuları sınırları içerisinde de saygılı olacaktır.

Başka bir Yunanlı yazar *İkonomidis*, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 3. maddesinin bugün için tartışmasız 12 deniz millik karasuları genişliği kuralının teamül oluşturduğu ve her devlet tarafından tek taraflı olarak sözleşmenin yürürlüğe girmesi beklenilmeden, 12 deniz millik karasuları genişliğinin benimsenebileceğini iddia ederken; diğer taraftan da bugün 120'nin üzerinde ülkenin 12 deniz millik bir karasuları genişliğini benimsediklerini öne sürmektedir.<sup>69</sup>

Yunanlı yazar *Yannis Kapsis*, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin Yunanistan tarafından onaylanması ile zamanın Yunanistan aleyhine işlemeğe başladığını ve yavaş yavaş 12 mil haklarının zayıflamağa başladığını belirtirken, 12 milin Ege'deki bütün sorunları Yunanistan lehine çözeceğini ve bu sebeple ilgili ülkeleri ve Akdeniz'i kullanan ülkeleri serbest geçiş koridorlarını tespit etmek üzere görüşmeye davet etmekte, 12 mili gerçekleştirilebilmek için Yunan karasularını çok az etkileyecek bir bölgenin Türk askeri tatbikatların yapılabilmesi için Türkiye'ye tahsis edilebileceğini belirtmektedir.

<sup>69</sup> Turgay ,a.g.e.,s.128.

Yunanlı yazar *Kozak/Je* göre, "devletler, sözleşmeyi ister kabul etsinler, ister kabul etmesinler uygulamak zorundadırlar. 1982 Sözleşmesi'nin bugünkü zorunlu uygulanma statüsünün kaynağı, sözleşmenin teamül hukukundan kaynaklanmasındandır"<sup>70</sup> iddiasında bulunmaktadır.

Başka bir Yunanlı yazar *Niko Jau*, "bugün Yunan karasuları genişliği 6 mildir. Ancak Jamaika Konferansı'nda "oybirliği" ile 12 mil kuralı kabul edildiği için, ülkemiz eğer isterse, kendi uygun göreceği, seçeceği bir zamanda karasularını 12 mile genişletme egemenlik hakkına sahiptir. Söz konusu genişliği ülkemizin ne zaman uygulayacağı, ülkemizin iç sorunudur" diye belirtmektedir.<sup>71</sup>

#### **b. Karasularının 12 Mile Genişletilmesi İle İlgili Türk Yazarlarının Görüşü**

Acaba bir devlet tek taraflı olarak karasularını arzu ettiği şekilde genişletebilir mi? Bu soruya *Göze*, "karasuları devlet ülkesinin bir kısmı sayıldığından, devlet açık deniz rejimine tabi ve devletler arası camianın istifadesine arz edilmiş olan sahaları tek taraflı iradesi ile ülkesine dahil edemez" şeklinde yanıt vermektedir. Yine *Göze*'ye göre, "Devletler Hukuku Komisyonu, bir devletin, kendi karasuları hududunu tek taraflı olarak genişletebilmesini bazı şartlara tabi tutmuştur, her devlet tek taraflı olarak karasuları sınırlarını genişlettiği takdirde, bu, doğrudan doğruya diğer devletler nezdinde muteber olmayacak; münhasıran bu genişlemeye itiraz etmeyen devletlerle, bir mukavele ile veya zımnen bu genişlemeyi kabul etmiş devletler ve nihayet bu çeşit genişlemeyi benimseyen bir mahkeme veya hakem kararına taraf olan devletler hakkında bir hüküm ifade edecektir. Bundan başka, karasularını 12 mile kadar genişleten devlet, tarihi hak ve sıfatlarına istinat ederek bu iddiasını ispat edecektir... her devlet tek taraflı olarak karasularını 12 mile kadar genişletemeyecektir... devletlerin karasularını 12 mil içinde kalmak şartıyla arzu ettikleri genişliği kabul edebilecekleri ileri sürülemez, devletlerin bu tek taraflı iddialarının muteber bir kaide mahiyetini alabilmesi için diğer devletlerin

<sup>70</sup> Ibid.,s.129.

<sup>71</sup> Ibid.



muvafakatleri lazımdır... Devlet karasularını genişletirken, itiraz eden devletler nezdinde bir kıymet ifade etmez" diye belirtmektedir.<sup>72</sup> Akın, "Kıyısal Devletin tek yanlı olarak karasuları sınırlarını tespit etmesi olayı, Devletler Hukuku açısından, temelli bir hak değildir. Bu devletlerarası ilişkilerde rastlanan bir müsamahadır. Yoksa Devletler Hukukunun kabul ettiği değişmez bir kural değildir... İngiltere ile Norveç arasında "balıkçılık davası" adı ile ün yapmış bir dava dolayısıyla verdiği kararda Lahey Adalet Divanı, denizle ilgili herhangi bir sahanın sınırlandırılması olayının daima uluslararası bir karakter arz ettiğini ve Devletler Hukukunu ilgilendirdiğini ve sadece iç hukukta yer alan hüküm ve kurallara dayanarak kıyısal devletin kendi arzusuna göre, denizlerde sınırlama yapamayacağını açıkça belirttiğini" ifade etmektedir.<sup>73</sup>

Gerçekten de, Uluslararası Adalet Divanı 1951 yılında İngiltere İle Norveç arasındaki Balıkçılık davasına ilişkin kararında ve daha sonra da 1974 yılında İngiltere ile İzlanda arasındaki Balıkçılık davasında :

"Deniz alanlarının sınırlandırmasının her zaman bir uluslararası yönü vardır; bu, yalnızca kıyıdaş devletin iç hukukunda açıklandığı biçimiyle onun iradesine bağlı olamaz. Her ne kadar, tek kıyı devletinin bunu gerçekleştirme vasfına sahip olma nedeniyle, sınırlandırma işlemi zorunlu olarak tek taraflı bir işlem ise de, buna karşılık, bu sınırlandırmanın üçüncü devletler bakımından geçerliliği uluslararası hukuku ilgilendirmektedir." diyerek, bu görüşü kesin olarak benimsediğini belirtmektedir.

*Toluner*, "antlaşmalar, taraf olan devletler bakımından bağlayıcıdır, taraf olmayan devletler bakımından ne hak, ne de borç yaratır. Bir kural ne kadar genellikle kabul edilirse edilsin, bu kuralın oluşumu aşamasından itibaren kendisine uygulanmasına açıkça ve tutarlı bir biçimde itiraz etmiş olan bir devlete karşı ileri sürülemez" diye belirtmektedir. Türkiye, karasuları genişliğinin azami 12 mile kadar genişletilebileceği kuralının oluşumu aşamasından itibaren açıkça ve tutarlı bir biçimde itiraz etmiştir. Eğer 12 mile kadar karasularının genişletilmesine imkan veren kural bir örf ve adet kuralı

---

<sup>72</sup>Ibid.,s.130.

<sup>73</sup>Ibid.s.131.

niteliğini kazanmış olsa dahi bu kuralın Ege'de Türkiye'ye karşı uygulanması hukuken mümkün değildir.

"Uygulanan hukukta evrensel yapılageliş kurallarının oluşumu için bütün devletlerin rızasının belirtilmiş olmasının aranmaması, bu tür bir yapılageliş kuralının oluşmasına kesinlikle ve sürekli karşı çıkan devletlere bunun uygulanabileceği anlamına da gelmemektedir. U.A.D. 18.12.1951 tarihli İngiltere ve Norveç arasındaki Balıkçılık Davası'na ilişkin kararında bir yapılageliş kuralına sürekli ve kuşkuya yer vermeyecek biçimde karşı çıkan devletler bakımından bu kuralın geçerli olmayacağını açıkça kabul etmektedir. Evrensel bir yapılageliş kuralının oluşumunda sessiz kalmak, bunu üstü kapalı olarak kabul etmek anlamında yorumlanmakta ve ancak açıkça ya da kesin tutum ve davranışları ile karşı irade belirtilmesi durumunda bir devlet bu tür bir yapılagelişin kendisine karşı ileri sürülmesini engelleyebilmektedir. Yapılageliş kurallarının bunlara sürekli karşı çıkan devletleri bağlaması olanağı yoktur"<sup>74</sup>

Yunanistan'ın karasularını 6 deniz milden 12 deniz mile kadar genişletmesi sonucu iki devlet arasındaki mevcut sınırlar değişecektir. "Bu durumda karasuları genişliği de dahil olmak üzere Türk ve Yunan sınırlarının her iki ülke arasında "sulhen" bir diğer ifadeyle, Türkiye'nin de savunduğu gibi eşit uzaklık veya ortay hat kriteri yanında, özellikler arz eden deniz alanlarında anlaşma yoluyla tespit edilmesi gerekmektedir."<sup>75</sup>

Yolga'ya göre de "karasuları devletin ülkesinin bir parçası..., mevcut genişliğin ileriye götürülmesi, genişletilmesi, aynen Yunanistan'ın bir arazi ilhak etmesi anlamına gelir... Ege Denizi'nde yeni devlet sınırları teşekkül etmesini tazammun eder. Sınırlar konusunda başka devletlerin -hele menfaatleri bu yeni sınırlarla ağır ölçülerle, hem de pek ağır ölçülerle haleldar olan Türkiye'nin- tanımama hak-ki söz götürmez. U.A.D. nın Aralık 1978 tarihli kararında: "İster bir kara sınırı, isterse bir kıta sahanlığı sınırı olsun, ameliye aynıdır" diye belirtmiştir. Yine Divan "Yunanistan Hükümeti'nin kendisinin de kabul ettiği üzere, bir devletin karasularının sınırları meselesi sadece o ülke statüsüyle ilişkili olmakla kalmaz, o statüyü doğrudan doğruya ilgilendirir... Sadece egemen haklar

---

<sup>74</sup> Ibid.,s.132.

<sup>75</sup> Ibid.s.133.

içeren kıta sahanlığı dahi ülke statüsüne dahil olduğu halde, karasularının ülke statüsü dışında kalması söz konusu olamaz, ülkesel konularda ise, devletlerin tanımama hakkının umumiliği herkesçe bilinen bir husustur. Yunanistan'ın mevcut 6 milin üzerinde bir genişlik ilan etmesi, Ege Denizi'nde yeni devlet sınırları teşekkül etmesini tazammun eder." diye belirtmektedir.

Buna göre toprağı ilhak edilen bir ülkenin Uluslararası Hukuka uygun bir biçimde kendini savunma hakkı (:casus belli) vardır. Bu, Birleşmiş Milletler Antlaşmasının 2/4. maddesinden ve 51. maddesinden anlaşılmaktadır. Birleşmiş Milletler Antlaşması'nın 2. maddesinin 4. paragrafı aynen şöyledir:

"Tüm üyeler, uluslararası ilişkilerinde herhangi bir devletin toprak bütünlüğüne ya da siyasal bağımsızlığına karşı ya da Birleşmiş Milletlerin amaçlarıyla bağdaşmaz bir başka biçimde güç tehdidinde bulunmaktan ya da güç kullanmaktan kaçınır."<sup>76</sup>

Bu paragraftan anlaşıldığına göre, tüm Birleşmiş Milletler üyesi ülkeler herhangi bir ülkenin toprak bütünlüğüne karşı güç tehdidinde bulunmaktan ya da güç kullanmaktan kaçınacaklardır. Devletlerin toprak bütünlüğüne karşı bu tür güç kullanmak Uluslararası Hukuka aykırı olacaktır. Eğer Yunanistan karasularını 12 mile kadar genişletirse Türkiye'nin toprak bütünlüğünün, ülke bütünlüğünün dokunulmazlığının ve sınırlarının ihlali anlamına gelecektir.

Nitekim Yunanlı yazar *Hortatoiz* göre de, bir devletin karasularının, hava sahasının ve deniz dibinin, dip altının ihlali o ülkenin toprak bütünlüğünün, sınırlarının ihlali anlamına gelmektedir. Aynı zamanda bu uluslararası hukuk ilkelerinden "ülke bütünlüğünün dokunmazlığı ilkesinin" de ihlali anlamına gelmektedir. 1982 Sözleşmesi'nin, "Açık Denizler Üzerindeki Egemenlik İddialarının Geçersizliği" başlığı altında düzenlenen 89. maddesinde, "hiç bir devletin açık denizlerin herhangi bir kısmını kendi egemenliğine tabi tutmayı yasal olarak ileri süremeyeceği" belirtilmektedir.

<sup>76</sup> BM Nihai Senedi. [www.saemk.org/belge.asp?dil=tr](http://www.saemk.org/belge.asp?dil=tr), 17.01.2006

Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkarması durumunda, sahip olduğu ve kendi anakarasına oldukça uzak mesafede bulunan adaların özel konumu nedeniyle halen açık denizler rejimine tabi Ege'nin büyük bir bölümünü kendi egemenliği altına alması 89. maddenin ruh ve esprisi ile çelişecektir. Ayrıca, sözleşmenin kıta sahanlığının sınırlandırılması ile ilgili olarak düzenlenen 83. maddesinde, Uluslararası Hukuka atıfta bulunulmuş, Uluslararası Adalet Divanı (U.A.D.) Statüsünün 38. maddesine değinilerek, sınırlandırmanın uluslararası hukuka göre ve anlaşmayla tespit edilmesi öngörülmüştür. 83. maddenin 1.paragrafına göre, "sahilleri bitişik veya karşı karşıya bulunan devletler arasında kıta sahanlığı sınırlandırılması, hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşmak amacıyla, Uluslararası Adalet Divanı Statüsünün 38. maddesinde belirtildiği şekilde, Uluslararası Hukuka uygun olarak anlaşma ile yapılacaktır."<sup>77</sup>

U.A.D.'nin 1969 tarihli Almanya, Hollanda ve Danimarka Kuzey Denizi kıta sahanlığı davasındaki kararında sınırlandırma: "Hakça ilkelere uygun olarak ve bütün ilgili durumlar göz önünde tutularak, taraflardan her birine imkan nispetinde kendisinin doğal uzantısını verecek şekilde anlaşma ile yapılır denilerek sınırlandırmada hakkaniyet esas alınmıştır." Yine U.A.D.'nin 24 Şubat 1982 tarihli Libya-Tunus kararına göre, "Hakça ilkelerin uygulanması, hakça bir çözüme vardırılmalıdır" demektir<sup>78</sup>.

U.A.D. 20.2,1969 tarihli Kuzey Denizi Davası'nda belirtildiği gibi, "hakkaniyetin yalnızca soyut bir adet göstergesi olarak değil, fakat hakça ilkelere başvurmayı buyuran bir hukuk kuralı olarak uygulanması söz konusudur. Dolayısıyla, hakkaniyete bu anlamında başvurulması durumu "hukuk niteliğiyle doğrudan uygulanan bir genel ilke" olmasından kaynaklanmaktadır. 30.6.1977 tarihli Manş Denizi Davasıyla İngiltere ile Fransa arasındaki davada Hakemlik Mahkemesi, hakça ilkelerin uygulanmasının "iki devletin özel eşitliğinde, Manş kıta sahanlığı ile coğrafi ilişkileri bakımından" aranması gerektiğini açıkça bildirmektedir.

<sup>77</sup> Cin, a.g.e.,s.133.

<sup>78</sup>Barbaros Büyüksağnak, Avrupa Birliği'ne Giriş Sürecinde Yunanistan İle Arasındaki Sorunların Türkiye'nin Avrupa Birliği Tam Üyeliğine Etkileri, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 2002, s. 5-15.

"Hakkaniyet ilkesi, Ege'de 12 mile müsaade etmez. Sözleşmenin 300. maddesi, iyiniyet ve hakkın kötüye kullanılması kuralını vaz etmiştir. Bu umumi bir hükümdür, sözleşmenin bütün maddelerine şamildir".

Ege'deki 12 mil sorunu esasen bir adalar sorunudur. İrili-ufaklı ve Anadolu kıyısına çok yakın adalar olmasaydı karşılıklı iki kıtanın 12 mili kabul etmesi sorun olmayacaktı. 1982 tarihli Birleşmiş, Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 121. maddesinde hükme bağlanan "adaların haklarının 121. maddede beyan edildiği kadar geniş olmadığı, kısıtlanabildiği bütün tatbikat ile ve mahkeme kararları ile bilinen bir husustur".

Sınırlandırmada, denizlerin coğrafi özellikleri göz önünde bulundurulmalıdır. Böylece Ege Denizi özellikleri olan bir deniz olduğu için, genel kurallar uygulanmamalı, genel nitelikli kuralların dışında, Özel kurallar uygulanmalı ve bir ülkenin karasularını saptarken, diğer bir ülkenin açık denize çıkması engellenmemelidir. Nitekim 1958 tarihli sözleşmesinin 4. maddesinin 5. fıkrasında: "Düz hatlar yöntemi, bir devlet tarafından başka bir devletin karasularını açık denizden ayıracak tarzda uygulanamaz" diye, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 7. maddesinin 6. paragrafında: "Düz esas hatlar yöntemi bir devlet tarafından, diğer bir devletin karasularını açık denizden veya bir münhasır ekonomik bölgeden kesecek şekilde uygulanamaz" diye, yine aynı sözleşmenin 47. maddesinin 5. paragrafında da: "Bu çeşit esas hatlar yöntemi, bir takımada devleti tarafından, diğer bir devletin karasularını açık denizden veya bir münhasır ekonomik bölgeden kesecek şekilde uygulanmayacaktır." diye hükme bağlamıştır. Yine Türkiye'nin 6 deniz milin üzerinde bir karasuları genişliği kabul etmemesini haklı gösterir bir kuralı *Pazara* şöyle ifade etmektedir": "Bugün artık Uluslararası Hukukun yerleşmiş bir kuralı olduğu kabul edilen bir kıyı devletinin sahip olduğu kıta sahanlığı haklarının karasuları gibi bir başka hukuksal kavrama ilişkin yeni gelişmelere dayanarak elden alınmasının hukuksal olarak bir çelişkiyi oluşturduğu ve geçerli olamayacağı görüşü de Türkiye'nin yararlanabileceği bir başka hukuksal dayanaktır."<sup>79</sup> Ayrıca, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 3. maddesinde yer alan karasuları 12 mile kadar genişletilebilir hükmü, "karasuları konusunda genel olarak kabul edilen ve dünyanın her bölgesinde uygulanacak, tekdüze bir kural değildir".

<sup>79</sup> Ibid.,s.134.

Sonuç olarak, Türkiye başından beri söz konusu sözleşmeye karşı çıktığından ve sözleşmenin başlangıç dahil çeşitli maddelerinde ifadesini bulan, hakça bir çözümün bulunması, Ege Denizi'nin coğrafi özellikleri olan bir deniz olmasından "özel durumlar arz eden", "kapalı veya yarı kapalı deniz", "iyi niyet ve hakkın kötüye kullanılması veya kısaca hakkaniyet", gibi hususlar, Türkiye'nin Ege Denizi'nde hukuken haklılığını ortaya koyan ilkelerdir. Bununla beraber, sözleşmede yer alan hükümlerin yanında ayrıca Uluslararası Adalet Divanı kararları da Türkiye'nin haklılığını ve itirazlarının haklılığını destekler mahiyettedir. Bütün bu sebeplerden, Yunanistan'ın karasularını 6 deniz milin üzerine çıkarma hakkı olmadığı anlaşılmaktadır.

## **9. Türkiye ve Yunanistan Arasındaki Hava Sahasının Genişliği Sorunu**

### **a. Ege'de Yaşanan Hava Sahası Sorunu**

Uluslararası kurallara göre hava sahası üzerindeki egemenlik, karasuları üzerindeki hava sahası yatay sınırları ile eşittir. Yunanistan Ege Denizi'ndeki karasularını 6 mil olarak kabul ederken hava sahasını 10 mil olarak kabul etmektedir. Türkiye ise Yunanistan hava sahasını, Yunan karasularıyla aynı genişlikte 6 mil olarak kabul etmektedir.<sup>80</sup>

Yunanistan'ın hava sahası ile ilgili düzenlemeleri Eylül 1931 yılında çıkardığı bir kraliyet kararnamesi ile yürürlüğe koymuştur. Çok garip bir kararla bu kararnamede Yunanistan, karasuları 3 mil olmasına rağmen sivil havacılık ve hava polisliği amacıyla karasularını 10 mil olarak saptadığını bildirmiştir.<sup>81</sup> Daha sonra, 17 Eylül 1936 tarihinde aldığı tek yanlı 230 sayılı yasa ile karasuları genişliğini 3 milden 6 mile çıkardığını

<sup>80</sup> [www.hellenic.mfa.gov.gr/agean.Htm](http://www.hellenic.mfa.gov.gr/agean.Htm), 17.01.2006

<sup>81</sup> Kurumahmut,A, Ege'de Temel Sorun, TTK Yayınları, 1998, Ankara,s. 27

açıklamıştır.<sup>82</sup> Bu duruma ilk olarak 1940 yılında İngiltere karşı çıkmış, Türkiye o dönemde ses çıkarmamıştır.<sup>83</sup>

7 Aralık 1944 tarihinde kabul edilen ŞİKAGO Sivil Havacılık Sözleşmesi daha önce kabul edilmiş olan Paris Hava Ulaştırması sözleşmesini yürürlükten kaldırmış ancak 2 nci maddesinde “Bu konvansiyonda bir devletin hava ülkesinden maksat o devletin hakimiyeti, hükümranlığı, himayesi veya mandası altında bulunan arazi ile ona bitişik bulunan kara sularıdır üzerinde bulunan sahadır” diyerek hava sahası yatay sınırlarının karasuları ile sınırlandırılmışı kabul etmiştir. 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi ise “egemenlik, karasularının deniz yatağı ile toprak altını olduğu kadar, üzerindeki hava sahasını da kapsar” hükmüne yer vermektedir.<sup>84</sup>

Yunanistan; 1931 tarihli Kraliyet bildirisinden “Türkiye’nin haberdar olmaması Yunanistan’ı bağlamaz” diyerek bu hususu 1975 yılında yayınlanan Yunan AIP’sine sokmuştur. Anılan kararnamenin Yunan AIP’sine ithal edilmesi üzerine, Türkiye konuya gecikmeli de olsa reaksiyon göstermiştir. Türkiye, Yunanistan’ın hükümrana hava sahasını 4 mil arttıran bu uygulamayı kesin olarak reddetmiş ve durumu hem Yunanistan ve hem de uluslararası kuruluşlara bildirmiştir.<sup>85</sup>

Yunanistan, egemenliğinde olduğunu ilan ettiği 10 ile 6 mil arasındaki bölgeye giren uçaklarımızın Yunan hava sahasını ihlal ettiği iddiasıyla Türkiye’yi devamlı protesto etmekte ve bu konuyu iç siyasetinde sıkça kullanılmaktadır. Yunan görüşüne göre; Ege’de antlaşmalarla Yunanistan’a devredilmiş bir adanın 6 mil’lik karasularının dışında, örneğin 7 mil’de seyreden bir Türk harp gemisi, uluslararası sularda olması nedeniyle karasuyu ihlali yapmış olmamakta, ancak aynı harp gemisi üzerindeki helikopterini uçurduğu zaman uluslararası suların üzerindeki hava sahasında (sözde) Yunan hava sahasını ve Atina FIR’ını ihlal etmiş olmaktadır. Bu yöndeki Yunan

<sup>82</sup> EGE’de Türk Yunan Askeri Sorunları ve NATO, Güneydoğu Avrupa Müttefik K.K.K.’lığı Yayınları, 1995, s.31.

<sup>83</sup> Dyke,J,M, The Interconnected Aegean Sea Disputes, Problems of Regional Seas Symposium 2001, TÜDAV Yayınları, 2001, İstanbul, s.188

<sup>84</sup> 1982 BMDHS md.2

<sup>85</sup> EGE’de Türk Yunan Askeri Sorunları ve NATO, Güneydoğu Avrupa Müttefik K.K.K.’lığı Yayınları, 1995, s. 32.

iddiaları ve 10 millik hava sahası tezleri NATO ve diğer devlet yetkililerince sürekli olarak reddedilmektedir.<sup>86</sup>

Özetle, Yunanistan Atina FIR hattını kendisinin doğu sınırı ve hükümler hava sahası olarak görmekte ve EGE Denizi'nin tamamında egemenlik tesis etmek istemektedir. Karasularını 3 milden 6 mile çıkarması ve hava sahasını ise 10 mil olarak ilan etmesi ile EGE'nin yaklaşık %40 oranında bölümüne sahip olmakta ve uluslararası suların oranı %75'den %49'a düşmektedir. Karasularını 12 mile çıkarması durumunda ise, EGE'nin yaklaşık %63'üne sahip olacak, uluslararası suların oranı ise %20'ye düşecektir.<sup>87</sup> Yunanistan, 1931 yılında yayınladığı bir kraliyet kararnamesiyle Ege'deki hava sahasını 10 mile çıkarmıştır.<sup>88</sup> Yunanistan bu ulusal düzenlemesini, 44 yıl sonra 1975 yılında havacılık bilgi yayını ile dünyaya ilan etmiş ve uyulmasını talep etmiştir. Yunanistan, hâlihazırda karasularını 6 mil olarak belirlerken, hava sahasının 10 mil olduğunu iddia etmektedir.<sup>89</sup> Dünyada bir benzeri olmayan, hiçbir uluslararası hukuk kuralı ile de bağdaşmayan bu farklı uygulamaya, doğal olarak hiçbir devlet ve Türkiye uymamaktadır.<sup>90</sup>

Ege'deki diğer bir hava sahası sorunu olarak nitelendirilen "Uçuş Bilgi Bölgesi" (FIR- Flight Information Region) sorunu 1974 yılında ortaya çıkmıştır. Sivil hava nakil vasıtalarına tatbik edilen 7 Aralık 1944 tarihli "Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi"<sup>91</sup> ve ekleri çerçevesinde belirlenen uçuş bilgi bölgeleri ve rapor verme hatları, uçuş bilgi ve uyarı hizmetlerinin verildiği bir bölge veya hat olup, bu hizmetleri veren devlete bir egemenlik hakkı sağlamamaktadır. Uçuş bilgi hizmetleri özellikle, önemli meteorolojik bilgileri, ulaşım kolaylıklarını, havaalanlarının durumunu ve bölgede bulunan tehlikeleri bildirmeyi içermektedir.

<sup>86</sup> 09 Ocak 1998 tarihli ABD Dışişleri Bakanlığı Basın Bildirisi **kaynak**

<sup>87</sup> Kurumahmut, a.g.e., s. 23

<sup>88</sup> Yunanistan, 1936 yılında karasularını 10 milden 6 mile düşürmüş, ancak hava sahasında herhangi bir değişikliğe gitmemiştir. Yunanistan bu iddiasını, uçakların süratünün havada denizden daha geniş bir egemenlik alanına ihtiyaç gösterdiğini ifade ederek bir güvenlik gerekçesine dayandırmaktadır.

<sup>89</sup> 1944 Chicago Sivil Havacılık Sözleşmesine göre, bir ülkenin hava sahası ülkenin kara parçaları ile bunlara bitişik karasularının üzerindeki sahadır.

<sup>90</sup> Yunanistan tarafından yapılan bir yazılı soruya cevaben Aralık 1996'da ABD, Yunan hava sahasını 6 NM genişlikte tanımakta olduğunu resmen açıklamıştır.

<sup>91</sup> Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin metni için bkz. Düstur, T.III, C.26, s.1034; R.G., 12 Haziran 1945, S.6029; 15 UNTS 295.



Ancak sorunun öncesinde 1946 yılında Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (International Civil Aviation Organization-ICAO) Türkiye'ye Yunan ulusal hava sahasını da içine alan ve merkezi Ankara'da bulunan bir FIR Hattı önerdiği halde, Türkiye bu öneriyi o zamanki teknik güçlükler nedeniyle kabul etmemiştir. Ege'deki FIR hattı, ICAO üyesi Ortadoğu bölgesi devletlerin, 18 Ekim - 4 Kasım 1950 tarihleri arasında İstanbul'da yaptıkları toplantıda kabul edilen belge<sup>92</sup> ile belirlenmiştir. Anılan belgede tanımlanan FIR'lar 1952 yılında Paris'te yapılan Avrupa/Ortadoğu bölgesel toplantısında kabul edilen ikinci bir uluslararası belgeye<sup>93</sup> ekli haritada gösterilmiştir.

1950-1952 yılları arasında yapılan Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü toplantısında kararlaştırılan FIR sorumluluklarına göre; Türkiye'nin kontrolüne verilen hava sahası Türk kara sularının dış sınırı civarında<sup>94</sup> biterken, bunun dışındaki hemen hemen tüm Ege'nin hava sahası Yunanistan'ın kontrolüne bırakılmıştır. Konu, o dönemlerde Türk yetkililer tarafından tamamen bir teknik sorumluluk paylaşımı olarak algılanmıştır.

Yunanistan başta NATO olmak üzere çeşitli uluslararası platformlardaki girişimlerinde İstanbul-Atina FIR hattını Yunanistan'ın doğu sınırı olduğunu iddia etmektedir. Bunun üzerine, bu hattın değiştirilmesi için Türkiye, 1966, 1968, 1971, 1974 yıllarında ICAO nezdinde girişimlerde bulunmuş, ancak herhangi bir sonuç elde edememiştir.<sup>95</sup>

İstanbul-Atina FIR hattı günümüzde, Türkiye'nin de kabul ettiği bir uygulamadır. Ancak aynı hattın Türk-Yunan sınırı gibi gösterilmesi hiçbir zaman kabul edilemez.<sup>96</sup>

<sup>92</sup> ICAO'nun "Final Report Of The Rules Of The Air And Air Traffic Control Committee" adlı ve Şubat 1951 tarihli belgesi (Doc 7055, MID/2-RAC).

<sup>93</sup> ICAO'nun Mart 1952 tarihli belgesi (Doc. 7280).

<sup>94</sup> FIR hattı bazı bölgelerde 6 millik karasularının dışından açık deniz kesiminden geçerken (örneğin Bozcaada güneybatısında 22 mil, Marmaris güneydoğusunda 18 mil), bazı bölgelerde ise Türk karasuları içinden (örneğin Karaburun kuzeybatısında 2 mil) geçmektedir.

<sup>95</sup> Türk-Yunan İlişkileri Sorunlar-Argümanlar, Turkish-Greek Relations Disputes and Arguments, tarihsiz, s.22.

<sup>96</sup> İnan, Yüksel, Sertaç H. Başeren, Status of Kardak Rocks / Kardak Kayalıklarının Statüsü, Ankara, 1997, s.16.

Çünkü devletler arasındaki bir siyasî sınırın, birinin karasularının içinden geçmesi siyasî sınır kavramının niteliğine ters düşer.<sup>97</sup>

1974 yılında yaşanan Kıbrıs krizi sırasında Türkiye, Ege'nin ortalarından geçen bir hattı NOTAM 714 ile Türkiye'nin FIR hattı olarak belirleyip ICAO'ya iletmiştir. Buna karşılık Yunanistan, Eylül 1974'te NOTAM 1157'yi yayınlayarak Ege'deki tüm hava koridorlarını tehlikeli ilan etmiştir. Bu uygulama 1980 yılına kadar devam etmiş, 22-23 Şubat 1980 tarihlerinde her iki NOTAM iptal edilmiştir.

Böylece Ege'de 1974 öncesi duruma dönülmüş gibi görünse de, Türkiye bu tarihten itibaren daha önceki uygulamalarının aksine, ICAO kurallarına uygun olarak, askerî uçaklarının uçuş planlarını Atina'ya bildirmemeye başlamıştır.

#### **b. Hava Sahası Sorununun Diğer Çevre Denizlerde Durumu**

Türkiye'nin çevre denizlerinden olan Karadeniz' de 12 millik karasuyu ilan edilmiş olup, buna paralel olarak 12 millik hava sahası uygulanmaktadır. Doğu bloğunun yıkılışını takiben, Türkiye Karadeniz'de doğu ve batı komşuları olan Gürcistan ve Bulgaristan'la iyi ilişkiler kurarak karasuyu yan hududunu çözümlenmiş ve yetki alanı sorunu kalmamıştır. Ayrıca, Karadeniz'de 200 millik bir MEB (Milli Ekonomik Bölge) ilan edilmiştir. Gelişen komşuluk ilişkileri doğrultusunda Karadeniz'de deniz üzeri uçuş faaliyetleri kapsamında herhangi bir sorun bulunmamaktadır. Akdeniz'de ise daha önce belirtilen FIR sorunu paralelinde sorunlar yaşanmaktadır.

#### **c. Türkiye Yunanistan Arasında Kabul Edilmiş Güven Artırıcı Önlemler**

Türkiye – Yunanistan arasında yaşanan gerginlikleri biraz olsun hafifletmek ve karşılıklı güven ortamı oluşturmak amacıyla; tarafların Dışişleri Bakanları Mesut

---

<sup>97</sup> Kurumahmut, Ali, Ege'de Temel Sorun Egemenliği Tartışmalı Adalar, Ankara,Türk Tarih Kurumu,1998, s.27.

YILMAZ ve Karolos PAPOULIAS tarafından önce 27 Mayıs 1988'de Atina Mutabakatı imzalanmıştır<sup>98</sup>. Atina Mutabakatına göre;

- Her iki taraf yek diğerinin egemenliğine ve toprak bütünlüğüne ve EGE'nin açık deniz alanlarını ve uluslararası hava sahasını kullanma haklarına saygı gösterilmesi yükümlülüğünü teslim etmektedirler.

- İki taraf açık deniz alanları ve uluslararası hava sahasında milli askeri faaliyetlerin icrasında, deniz ve hava trafiğinin uluslararası belgeler, kurallar ve yönetmeliklerde öngörülen çerçevede kolayca akımına müdahale etmemeye gayret göstereceklerdir. Bu istenmeyen gerginlik kaynaklarının ortadan kaldırılması ve çatma riskinin azaltılmasına katkıda bulunacaktır.

- İki taraf açık deniz alanlarında ve uluslararası hava sahasında NOTAM veya diğer bildirim veya ikaz gerektiren milli askeri tatbikatlarının planlanması ve icrasının, aşağıdaki hususları da mümkün olacak azami ölçüde bertaraf edecek şekilde yürütülmesinde mutabık kalmışlardır.

Daha sonra, Atina Mutabakatının devamı mahiyetinde, 8 Eylül 1988 tarihinde İstanbul Mutabakatı imzalanmıştır. İstanbul Mutabakatına göre, uluslararası hava sahasında askeri faaliyette bulunan birimler;

- Uluslararası hukuk ve özellikle uluslararası teamül, antlaşmalar, kurallar, talimatlara ve yöntemlere tam bir riayetle davranacak,

- Taraflardan birinin pilotları diğer tarafın uçaklarına yaklaştıklarında azami derecede tedbirli davranacaklar ve uçuş güvenliğine zarar verebilecek ve/veya bu uçakların görevlerini yerine getirmelerini etkileyecek biçimde manevra yapmayacak ve reaksiyon göstermeyecek,

- Güven ortamına katkıda bulunmak amacıyla, taraflar yukarıda bahsedilen yöntemlere aykırı davranışlarla karşılaştıklarında resmi beyanatta bulunmadan önce birbirlerini diplomatik kanallar vasıtasıyla haberdar edecektir.

---

<sup>98</sup> Barbaros Büyüksağnak, Avrupa Birliği'ne Giriş Sürecinde Yunanistan İle Arasındaki Sorunların Türkiye'nin Avrupa Birliği Tam Üyeliğine Etkileri, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 2002, s. 4-15.

15 yıla yakın bir zamanın geçmesi ve iki ülkeyi savaşın eşiğine getiren Kardak Krizi gibi sorunların yaşanmış olması ve hemen her gün Ege'de iki tarafın savaş uçakları arasında yaşanan 'it dalaşı' hareketleri nedeniyle, yapılan bu mutabakatlara fazla riayet edildiği söylenemez. Ancak bu tür girişimlerin iyi niyetli, gerginliği azaltmaya yönelik görüş alışverişi olduğu ifade edilebilir.

#### ç. Kuzey Atlantik Anlaşması- 4 Nisan 1949 ve Hava Sahası Sorunu

Yunanistan 1919 Paris Hava Ulaşım Sözleşmesi'ne aykırı olarak 1931 yılında çıkardığı 6 Eylül tarihli *Krallık Kararnamesi* ile kara ülkesini, sivil havacılık ve hava polisi konularında 10 mile genişletmiştir. Sözleşmeye göre hava ülkesi karasuları üzerindeki hava tabakasıdır. Yunanistan'ın o zamanki karasuları genişliği 3 mil idi. Karasuları dışında hava sahası sözleşmeye aykırı idi.<sup>99</sup>

1949 yılında Yunanistan'da iç savaş bitmişti ama soğuk savaş doruğa ulaşmış ve batılı devletler NATO ittifakı kurmuştu. ABD, SSCB'nin yayılmacı tutumu karşısında Türkiye ve Yunanistan'ın NATO'ya girmesini desteklemiştir.

FIR hattı 1949-1950'de kabul edilmiştir. Türkiye'nin o tarihte ilan etmiş olduğu bir karasuları hattı bulunmamaktaydı. Teamülen kabul edilmiş bir 3 mil anlayışı vardı ancak, Yunanistan ise 1936'da karasularını 6 mile çıkarmış Bu nedenle de karasuları 1950 yılında önemli bir sorun haline gelmeye başlamıştır. Yunanistan'ın tespit etmiş olduğu FIR hattında öyle yerler bulunmaktadır ki bazı yerler Türk toprakları üzerinden örnek olarak verilecek olursa Datça'dan geçmektedir. Hattın Datça üzerinden geçmesi demek, Yunan hava sahası tarifine göre Datça'nın bir bölümünün de Yunanistan'ın sınırlarına dahil olması anlamına gelmektedir.<sup>100</sup>

Bundan sonra Yunanistan'ın en tehlikeli girişimi, Türk tatbikatlarının yapılacağı alanlar üzerinde tatbikat yapmaya başlaması olmuştur. Bu tatbikatlar uluslararası hava

<sup>99</sup> Bilge, A.Suat, Büyük Düş, Türk Yunan Siyasi İlişkileri, 21.Yüzyıl Yayınları, Ankara, 2000. s. 232

<sup>100</sup> Erkaya , Güven. Bir asker bir diplomat.,2001 s.153

sahası ve Ege açık denizi üzerinde seçilmesi dikkat çekmektedir.<sup>101</sup> İtalya'nın 1950'lerdeki ülkesini silahlandırma işlemleri paralelinde Yunanistan, Paris anlaşmasına aykırı olarak, Oniki Adaları da silahlandırma hakkının doğduğunu ileri sürmüştür. 8 Aralık 1951 tarihinde 1947 Barış Anlaşmasının imzacısı olan 20 devlete bir nota göndererek anılan anlaşma ile kabul ettiği askerden arındırma hükümlerinin değişen köklü koşullar çerçevesinde gereksiz olduğunu bildirmiş ve 1947 Anlaşmasının gözden geçirilmesini istemiştir. 21 Aralık 1951'de 13 devlet bu konuda olumlu cevap vermiştir. Olumlu cevap veren ülkeler, Avustralya, Yeni Zelanda, Hollanda, Güney Afrika Birliği, Kanada, Belçika, Hindistan, Brezilya, Milliyetçi Çin (Tayvan)'dir. Bunlara daha sonra Meksika, Irak ve Tunus da eklenmiştir.<sup>102</sup>

Kuzey Atlantik Bölgesi'nin güvenliğini sağlamak amacı ile bir araya gelen bölge devletleri Kuzey Atlantik Anlaşması'nı (NATO) imzalamışlardır. Anlaşma 4 Nisan 1949'da Washington'da imzalanmıştır. Türkiye ve Yunanistan 17 Ekim 1951 tarihinde Londra'da adı geçen anlaşmaya katılmak için protokol imzalamışlardır. İki ülke NATO'ya katılarak aşağıdaki hususlara mutabık kalmışlardır.

*Madde 1* : İşbu protokolün yürürlüğe girmesiyle, Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti, bütün taraflar adına Yunanistan Krallığı hükümeti ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümetine, bu protokolün ikinci maddesiyle değişik şeklini alacak olan Kuzey Atlantik Anlaşmasına katılma için davetiye gönderecektir. Bunu izleyerek, Yunanistan Krallığı ile Türkiye Cumhuriyeti her biri katılma belgesini ABD hükümetine vermesi halinde, anlaşmanın 10'uncu maddesine göre, işbu anlaşmaya taraf olacaktır.<sup>103</sup>

Bu maddede ABD'nin NATO üyesi diğer devletler adına Türkiye ve Yunanistan'a Kuzey Atlantik Anlaşmasına katılmaları için davetiye göndereceğini ifade etmektedir.

---

<sup>101</sup> Bilge, a.g.e.,s..233

<sup>102</sup> Pazarıcı, Hüseyin, Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap, Turhan Kitabevi, Ankara, 1999, s.60

<sup>103</sup> Türk –Yunan askeri sorunları ve NATO, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 1995 s.86

*Madde 2* : T.C.'nin Kuzey Atlantik Anlaşmasına taraf olması halinde, anlaşmanın 6'ncı maddesi, T.C. Hükümeti'nin katılma belgesini ABD Hükümeti'ne verdiği tarihten itibaren aşağıdaki şekilde değişmiş olacaktır:

- Taraflardan birinin Avrupa veya Kuzey Amerika'daki ülkesine yahut Fransa'nın Cezayir vilayetlerine, Türkiye ülkesine yahut Kuzey Atlantik Bölgesinde Yengeç Dönencesi kuzeyinde olup, taraflardan herhangi birinin yargısına tabi bulunan adalara,
- Taraflardan herhangi birinin işbu ülkelerde veya bu ülkeler üzerinde veya Avrupa'nın, anlaşmanın yürürlüğe girdiği tarihte, taraflardan herhangi birinin işgal kuvvetlerinin konaklamış olduğu diğer herhangi bir bölgesinde veya Akdeniz'de yahut Yengeç Dönencesi'nin Kuzeyinde kalan Kuzey Atlantik Bölgesi'ndeki kuvvetlerine, gemilerine ve uçaklarına yapılan silahlı saldırı. Taraflardan birine veya birkaçına karşı yapılmış bir silahlı tecavüz sayılıp 5. Maddenin uygulanmasını gerektirecektir.<sup>104</sup>

*Madde 3* : İşbu protokol Kuzey Atlantik Anlaşması'na taraf olan devletlerden her birinin kabulünü ABD hükümetine tebliğ etmesiyle yürürlüğe girecektir. ABD Hükümeti bu tebliğlerden her birinin alındığı tarihi ve işbu protokolün yürürlüğe girdiği tarihi Kuzey Atlantik Anlaşması'na taraf olan bütün devletlere bildirecektir.

Protokolün kabul edilen maddeleri diğer devletlere de tebliğ edilecek, daha sonra da bu maddeler yürürlüğe girecektir.

Yunanistan, 1952 yılında NATO'ya üye yapılırken Türkiye'nin anlayışına göre silahsızlandırılmış adalar dışında görev yapmayı üstlenmiştir. Yunanistan daha sonra Türkiye'nin NATO'ya üye olmasıyla bir ikinci veya üçüncü ülke ile daha önceden girdikleri anlaşmaların pek çoğunun değişik yorumlanabileceğini yani ortak bir savunma anlayışı ile birlikte silahsızlandırılmış adalar dahil her türlü toprağını Lozan Anlaşması'na aykırı bir şekilde, silahlandırılabilceğini iddia etmeye başlamıştır. Yunanistan Limni Adası'nı NATO tatbikatlarına ve kuvvet teklifi önerilerine dahil

<sup>104</sup> Türk –Yunan askeri sorunları ve NATO, Harp Akademileri Yayınları, s.87, İstanbul, 1995.

ederek yeni sorunlar çıkarmıştır. Türkiye ise maalesef Yunanistan'ın bu girişimlerini yeterince dikkate almamış ve Lozan Anlaşması gereği, silahlandırılmaması gereken Türkiye'ye yakın adaların silahlandırılmasına ciddi bir tepki vermemiş ve bir şekilde günümüzdeki statüyü kabul eder duruma gelmiştir.

1952 yılında İstanbul-Atina FIR'ları arasında bu teknik hizmetler için Türk karasuları uygun görülmüştür. Dostluk ilişkileri zamanında bu konu sorun çıkarmamıştır. Daha sonra özellikle Kıbrıs yüzünden ilişkiler bozulunca Yunanistan bu hizmet sorumluluk bölgesini bir egemenlik sınırı, dolayısıyla Ege semalarını Yunan Hava Sahası olarak kabul etmiş ve böylece bölgede uçuş yapan askeri ve sivil hwe türlü Türk askeri uçaklarından uçuş planı istemeye başlamıştır. Türkiye askeri uçaklar içinde uçuş planı verirse, Yunanistan'ın Yunanistan hava sahası içinde uçtuğunu kabul edecektir. Böylece Yunan hava sahasını kaplayan toprakların da Yunanistan'ın olduğu savını kabul etmiş olacaktır.<sup>105</sup> Bu ise Türkiye'nin Ege'deki egemenlik hakları bakımından kabul edilemez bir durumdur.

Böylece Ege üzerinde tatbikat ve eğitim yapan Türk Hava Kuvvetleri uçaklarını kontrolleri altına almayı ümit etmişlerdir. Türkiye bu isteği geri çevirdi. Ege üzerindeki uçuşlarına sivil uçakların güvenliklerini de gözeterek devam etmiş ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nın sivil bir kuruluş olduğunu ve Chicago Sözleşmesi'nde yer alan hükümlerin sadece sivil hüviyetli uçaklara ait kuralların ikili anlaşmalarla saptanacağı sözleşmede yer almış olduğunu Yunanistan'a hatırlatmıştır.

#### **d. Uluslararası Adalet Divanı'nda Hava Sahası Sorunu**

1974 yılında Kıbrıs'ta meydana gelen EOKA darbesinden sonra Türkiye tarafından yapılan Barış Harekatı sonrasında adada barış sağlanmış, Kıbrıs'taki hak ve menfaatlerimiz korunmuş ve orada bulunan Türklerin güvenliği garanti altına alınmıştır. Kıbrıs müdahalesinden sonra Yunanistan'da var olan Askeri Cunta yönetimi devrilmiş ve bunun sonucunda başbakanlığa gelen Karamanlis, kendilerine destek olmadıkları iddiasıyla Batıyı ve NATO ülkelerini protesto etmiş ve bunun sonucunda da

---

<sup>105</sup> Erkaya, a.g.e.,s.153

Yunanistan'ı NATO'nun askeri kanadından çekmiştir. Ancak Yunanistan, İzmir'deki NATO karargahı hariç hiçbir NATO karargahından subaylarını geri çekmemiştir. Türkiye ittifakın zedelenmemesi için bu meselenin üzerinde fazla durmamıştır. Bundan sonra yaşanan süreçte, Yunanistan yaşanan olaylar sonrasında bu hissi hareketinden pişmanlık duyarak NATO'nun askeri kanadına geri dönmeye çalışmış ama bu sefer de Türkiye'nin vetosuyla karşı karşıya kalmıştır. Doğal olarak Yunanistan'ın NATO'nun askeri kanadına geri dönmesi sonuçta Türkiye'nin onay vermesi ile olmuştur. NATO Komutanı Orgeneral Rogers iki ülke arasında arabuluculuk yaparak Ege'de komuta ve kontrol sorunlarının Türkiye'nin istekleri doğrultusunda çözüleceğine ve Yunanistan'ın Türkiye'nin Avrupa Topluluğu (Ortak Pazar) üyeliğine kayıtsız şartsız destek vereceğine dair sözlü garanti vermesi üzerine, Türkiye Yunanistan'ın NATO'ya dönüşüne onay vermiştir. Ancak yazılı bir taahhüt alınmadan Türkiye uluslararası ilişkilerin ruhuna aykırı olarak ikna olmuştur. Olayın oluşumu kısaca şöyledir<sup>106</sup>:

Yunanistan ile bu hava sahası ile ilgili anlaşmazlıklar 1974 yılı Mart ayında başlamıştır. O tarihte Türk Hava Kuvvetleri'nin yapacağı manevra için Yunanistan notamlama yapmaya yanaşmayınca; bu notamlamayı Türkiye kendisi yaparak manevraları gerçekleştirmiştir. Bunun üzerine Yunanistan hava sahasının ihlal edildiğini öne sürerek protestoya kalkmış, Türkiye ise Yunanistan, karasuları üzerine uçulmadığını dolayısıyla hava sahasının ihlal edilmediğini bildirmiştir. Çünkü milli hava sahası, kara sularının üzerindeki hava sahasıdır. Kara suları 6 mil olduğunda hava sahası da 6 mil'dir. Türkiye daha önce bu karara itiraz etmemesi Yunanistan'ın gayri hukuki davranışlarına sebep olmuş ve Yunanistan on mil üzerinden yapılan uçuşları da hava sahası ihlali olarak göstermeye başlamıştır.

Birinci Kıbrıs Barış Harekati başlarken 20 Temmuz 1974'de Türkiye bir notam yayınlarken Ege ve Kıbrıs üzerindeki hava sahasını tehlikeli ve yasak bölge ilan etmiştir. Yunanlılar derhal aynı mahiyette bir notam yayınlamışlardı. 2 Ağustos 1974 tarihinde Türkiye kendi yayınladığı NOTAMı kaldırmıştır. Bunun üzerine Yunanlılar da kendi yayınladıkları NOTAMı kaldırdılar. Böylece Ege üzerinde sivil uçuşlar yeniden

<sup>106</sup> Barbaros Büyüksağnak, Avrupa Birliği'ne Giriş Sürecinde Yunanistan İle Arasındaki Sorunların Türkiye'nin Avrupa Birliği Tam Üyeliğine Etkileri, s. 5-20, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 2002.



başlamıştır. 6 Ağustosta Türk Sivil Havacılık Dairesi, 714 sayılı nota ile Türkiye'ye gelecek uçakların daha Yunan FIR Hattında bulunurken Türk makamlarına pozisyonları hakkında bilgi vermeleri mecburiyetini koymuştur. Burada dikkat edilmesi gereken bir husus vardır. Türkiye bu mecburiyeti notamlaşma yapmadan, uçak şirketlerince tebligat ile de yapılabilirdi. O zaman Yunanlıların bir şey söylemeye hakkı olamazdı. Ancak notamlama yapınca Yunanlılar, 11 Ağustosta bunun sivil havacılık anlaşmasına uygun olmadığını ileri sürmeye başlamışlardır. Böylece Ege Hava Sahası sorunu uluslararası platforma taşınmaya başlamıştır.

İkinci Kıbrıs Harekatı başlarken Türkiye, 14 Ağustos'ta yeni bir nota ile Ege'yi yasak bölge ilan etmiştir. Yunanlılar da yine aynı mahiyette bir nota vermiştir. Türkiye 17 Ağustosta 714 sayılı notamı yürürlüğe koyup yasak bölge notasını iptal etmiştir<sup>107</sup>. Yunanlılar da yasak bölge notasının kaldırmışlardır. Ege hava sahası Ağustos 1974'ten, 22 Şubat 1980 gününe kadar kapalı kalmıştır. 714 sayılı notamın gayesi, Ege'de Türk hava sahasına yaklaşan uçaklardan bilgi sahibi olmaktır. Saha bütün devletlere kapanınca sahada sadece Yunan uçakları uçmuştur. Onlar da bu uçuşlardan Türkiye'ye bilgi vermemişlerdir. Ege Türk sivil uçaklarına da kapalı olduğu için bu olaylarda zarar gören sadece Türkiye olmuştur.

Yasak bölge uygulaması devam ederken Yunanlılarla müzakereye girilmesi konusunda bir anlaşmaya varılmıştır. İlk müzakere 1975 Haziranında Ankara'da yapılmıştır. Belli aralıklarla iki ülke bir araya gelmişlerdir. Fakat Türkiye kendiliğinden 714 sayılı notamı kaldırmaya kadar hiçbir anlaşma olmamıştır.

Günümüzde, Türk askeri uçakları, tatbikat için Ege'ye çıkışlarında önce uçuş raporu vermeyerek sadece uçuş güvenliği yüzünden, kendi hava sahasındaki tatbikat uçuşlarının yapıldığı gibi, tatbikat alanını ,süresini bir notam ile yayınlamaktadırlar.

---

<sup>107</sup> Barbaros Büyüksağnak, Avrupa Birliği'ne Giriş Sürecinde Yunanistan İle Arasındaki Sorunların Türkiye'nin Avrupa Birliği Tam Üyeliğine Etkileri, s. 5-12, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 2002.

Buna rağmen Yunanlılar, Ege'ye çıkış Türk askeri uçaklarına karşı kendi uçakları ile teşhis önlemesi yaparak karşılıklı tehlikeleri uçuşlara neden olmaktadır. Bu tür karşılaşmalarda birkaç kaza olmuş ve iki taraftan da uçak ve pilot kayıpları yaşanmıştır.

**e. Rogers Mutabakatı 16 Ekim 1980**

Ege'deki hava sahası sorunu ile yakından ilgili olan Rogers Mutabakatı'nı ayrıntılı olarak incelemek sorunun daha iyi anlaşılması için yararlı olacaktır.

Türkiye uzun süre Yunanistan'ın dönüşünü askeri platformlarda problem yaratmamak için kabul etmemiş ancak kendisine yönelik baskılar özellikle ABD'den gelen baskılar 12 Eylül 1980 askeri yönetim sonrası artmıştır. Türkiye Yunanistan'ın NATO'nun askeri kanadına dönme şartları şöyle belirlemiştir<sup>108</sup>.

(1) Ege'nin uluslararası hava ve deniz sahalarını uluslararası hukuk kuralları gereğince kullanmayı kısıtlayacak bir çözüm kabul edilemez.<sup>109</sup>

(2) Yunanistan'ın 1974 öncesi koşullarla eski sorumluluk saha ve düzenlemelerini kapsayacak şekilde NATO'nun askeri entegrasyonuna dönüşü kabul edilemez.<sup>110</sup>

(3) Ege'de nihai komuta sorumluluğu (hava ve deniz için) Güney Avrupa Hava Kuvvetleri Komutanlığı ve Güney Avrupa Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'ndan aşağı indirilemez.<sup>111</sup>

Yukarıda sıralanan maddelere bir konsept olarak "*No Command Boundries*" adı verilecektir<sup>112</sup>. Keza Yunanistan'ın askeri kanada dönüşünde denizde sorumluluk sahası verilmeyeceği konusunda mutabakata varılmıştır. Daha sonra bu konsept askeri komite belgelerinde teyit edilmiştir. Yunanistan Orgeneral Bernard Rogers'ın çabaları sonucunda bu prensiplere uyan bir sualnameyle cevap vermiş ve 16 Ekim 1980

<sup>108</sup> Barbaros Büyüksağnak, Avrupa Birliği'ne Giriş Sürecinde Yunanistan İle Arasındaki Sorunların Türkiye'nin Avrupa Birliği Tam Üyeliğine Etkileri, s. 4-3, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 2002.

<sup>109</sup> Türk-Yunan Askeri Sorunları ve NATO, Harp Akademileri Yayınları, s.37, İstanbul,1995.

<sup>110</sup> Ibid.,s.38

<sup>111</sup> Ibid.,s.39.

<sup>112</sup> Barbaros Büyüksağnak, Avrupa Birliği'ne Giriş Sürecinde Yunanistan İle Arasındaki Sorunların Türkiye'nin Avrupa Birliği Tam Üyeliğine Etkileri, s. 4-4, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 2002.

tarihinde Savunma Planlama Komitesi'nin onayı ve Türkiye'nin vetosunun kaldırılması ile NATO'ya dönmüştür.

Yunanistan'ın daha sonradan bu anlaşma ile ilgili görüşlerini şu şekilde açıklamıştır: Rogers Anlaşması tüm gayretlere rağmen Türkiye'nin Yunanistan'ın Ege'deki hakimiyetini kabul etmemesi nedeni ile tümüyle uygulanamamıştır. Oysa Yunanistan anlaşmanın tüm gerekleri yerine getirmiştir. Ayrıca "*Roger Planı*" adı verilen bir belge olmayıp, adı geçen mutabakat çeşitli NATO ülke temsilcilerinden oluşan istişare açık grubun sorularına Yunanistan'ın vermiş olduğu cevapları kapsamaktadır.<sup>113</sup>

Türkiye'nin konu ile ilgili görüşleri ise şöyledir: Bu anlaşma, Yunanistan'ın komuta kontrol konusunda iştirake açık gruba verdiği cevapların Askeri Komite'deki çalışmayı çıkmaza sokmasından sonra Orgeneral Rogers 'ın gayretleri üzerine sonuca ulaşılmış bir anlaşmadır. Bu açıdan açıklamalar daha çok Ege'de komuta kontrol düzenlemeleri ile ilgilidir. Taraflar arasındaki temel sorunun komuta kontrol olduğu anlaşmada bildirilmiştir. Bu durum taraflar tarafından kabul edildiğine göre önceki düzenlemeler hukukiliğini kaybetmiştir.

Ege Denizi'nde Yunanistan'ın FIR hattını hudut hattı gibi görmesi ve özellikle NATO tatbikatlarında zorluk çıkarması, NATO ve uluslararası düzeyde ele alınması gereken bir konudur. Çünkü bu konu gerek *1944 Şikago Sivil Havacılık Sözleşmesi* gerekse *1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne* taraf olan ve imzalayan ülkeleri ilgilendirdiği gibi, NATO üyesi ülkeleri ve Ege Denizi'nin uluslararası hava sahasında serbest geçiş hakkını kullanan diğer devletleri de ilgilendirmektedir<sup>114</sup>. Konuya bu açıdan bakmak daha faydalı olacaktır.

#### **f. Türkiye'nin Hava Sahası Sorunlarına Yaklaşımı**

<sup>113</sup> Türk-Yunan Askeri Sorunları ve NATO, Harp Akademileri Yayınları, s.39, İstanbul, 1995.

<sup>114</sup> Ibid.,s.40.

Bu verilen bilgiler sonrasında iki ülkenin de konu ile ilgili ana tezlerini incelemek yerinde olacaktır. Öncelikle Türkiye'nin Hava Sahası ile ilgili tezleri aşağıda açıklanmıştır:

- 1944 Chicago Konvansiyonu ve 1982 BMDHS, bir devletin hava sahası genişliğini karasuları genişliği ile sınırlandırmaktadır. Yunanistan'ın karasuları 6 deniz mili iken hava sahasının 10 deniz mili olması, dünyada benzeri olmayan ve hiçbir uluslararası hukuk kuralı ile bağdaşmayan bir uygulamadır.<sup>115</sup> Bir iç düzenleme olan 1931 tarihli Kraliyet Kararnamesi'ne dayandırılan iddianın 1975 yılında havacılık bilgi yayını ile mevcudiyeti ilan edildiğinde derhal itiraz edilmiştir.
- FIR Hattı, Türk-Yunan sınırı gibi işlem görmemelidir. ICAO sivil bir kuruluş olup, Chicago Sözleşmesi'nde "sadece sivil hüviyetli uçakların uçuş bilgisi verecekleri, askerî uçaklara ait kuralların ikili anlaşmalarla saptanması gerektiği" açık şekilde belirtilmiştir. Bu sebepten dolayı Yunanistan'ın FIR hattını Ege Denizi'ndeki sınırı olarak görmesi uluslararası hukuk düzeninde yanlıştır.

#### **g. Yunanistan'ın Hava Sahası Sorunlarına Yaklaşımı**

Yunanistan, Hava Sahası ile ilgili tezlerini şu şekilde savunmaktadır<sup>116</sup>:

- 6/18 Eylül 1931 tarihinde çıkarılan bir kraliyet kararnamesi ile (o tarihte karasuları 3 deniz mili olarak uygulanmaktadır) sivil havacılık ve hava polisliği amaçlarıyla karasuları ve dolayısı ile bunun üzerindeki hava sahasının 10 mil olduğu ilan edilmiştir. 40 yıldan fazla bir süre ile, 1974 yılına kadar Türkiye bu hava sahası genişliğine uymuştur. Daha sonraları 6 ila 10 mil arasındaki hava sahasımız Türk savaş

<sup>115</sup> Yunan Anayasası'nın 28 nci maddesinde "iç hukukta uluslararası anlaşmalardan üstün tutulacak düzenlemelere gidilemeyeceği" belirtilmesine rağmen, Yunanistan'ın kendi anayasası ile çeliştiğini gösteren bu yanlış uygulamasını bir örnekle açıklarsak; Ege'de anlaşmalarla Yunanistan'a devredilmiş bir adanın 6 deniz mili karasularının dışında, örneğin 7 deniz milinde seyreden bir Türk harp gemisi, uluslararası sularda olması nedeniyle karasuyu ihlali yapmış olmamakta, ancak aynı harp gemisi üzerindeki helikopterini uçurduğu zaman uluslararası suların üzerindeki hava sahasında, sözde Yunan hava sahasını ihlal etmiş olmaktadır. Hava sahası ile ilgili açık uluslararası hukuk normlarına rağmen, Ege Denizi uyuşmazlığında son derece somut bir çelişki olan bu durumdan çıkan gerçek, Yunanistan'ın teknik olarak yetkisini aştığıdır.

<sup>116</sup> Barbaros Büyüksağnak, Avrupa Birliği'ne Giriş Sürecinde Yunanistan İle Arasındaki Sorunların Türkiye'nin Avrupa Birliği Tam Üyeliğine Etkileri, s. 4-5, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 2002.

uçakları tarafından ihlal edilmeye başlanmıştır. Bu durum resmi notalarla ve uaklarımızın Türk uçaklarını önlemeleri şeklinde devam edecektir.

- Atina FIR'ı 1950, 1952 ve 1958 yıllarında yapılan Bölgesel Hava Trafik Konferansları'nda belirlenmiştir. Türkiye de bu konferanslara katılmış ve FIR hattını kabul etmiştir. ICAO kuralları gereğince, bölge değiştiren sivil uçaklar için uçuş planları ve bilgileri girdikleri bölgenin hava trafik kontrol unsurlarına verilmektedir. Askerî uçaklar içinde aynı uçuşlar söz konusu olduğuna göre, askerî uçakların bu uygulamanın dışında bırakılmaması gerekir.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### AVRUPA BİRLİĞİ AÇISINDAN EGE'DE KARASULARI VE HAVA SAHASI GENİŞLİĞİ SORUNLARI

#### 1. Avrupa Birliği'nin Tarihi Gelişimi

Önceleri Ortaçağda Avrupa'da krallıklar arasında devam eden kanlı savaşların bitirilmesi, barışın sağlanması ve korunması maksadıyla başlatılan bütünleşme çalışmaları, zaman içinde silahların sınırlandırılması ve silahsızlanma fikri ile gelişmiş ve 19 ncu yüzyılın başlarından itibaren siyasi ve ekonomik konuları kapsayarak bugünkü Avrupa'da bütünleşme düşüncesinin temelini teşkil etmiştir.<sup>117</sup>

Ortaçağda, Türklerin ve Müslümanların Akdeniz'e egemen olmaya ve Roma İmparatorluğu'nun çöküşünden sonra ortaya çıkan krallıklara etki yapmaya başlamaları sonucunda Avrupa'da bütünleşme düşüncesi gelişmiş, bu kapsamda Fransız hukukçu Pierre Dubois, yazdığı eserlerde haçlı ruhuna uygun olarak kutsal toprakların geri alınması için Avrupa'da tek bir yönetimin kurulmasını amaçlamıştır.<sup>118</sup>

Fransız Emeric Cruce'nun 1623 yılında yayınlanan eserinde ortaya koyduğu Avrupa'da barışın sağlanması için uluslararası ticaretin geliştirilmesi düşüncesi, Hollandalı hukukçu Hugo Grotius'un ilk hukuk devletini kurma fikri, Mainz Başpiskoposu Philip Von Schönberg'in Ren bölgesinde konferderasyon oluşturma çabaları, Fransa Kralı IV. Henry'nin bakanlarından Duc de Sully tarafından hazırlanan "Büyük Avrupa Projesi", William Penn'in "Avrupa Projesi" ve İngiliz John Beller'in "Tek Avrupa Devleti" düşüncesi, bugün gelinen noktada Avrupa Birliği'nin temelini oluşturdukları söylenebilir.<sup>119</sup>

<sup>117</sup> Kabaalioglu, Haluk, Mahmut R. Belik'e Armağan, "Avrupa'da Bütünleşme Hareketlerinin Tarihi Gelişimi" İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, İstanbul, 1993, s. 223.

<sup>118</sup> Kabaalioglu,a.g.e.,s.224-225.

<sup>119</sup> Türkiye'nin Dış Politikasında Avrupa Birliği ve Alternatifleri, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2000, s.6-11.

Bu düşünceler yıllar öncesi ortaya atılıp tartışıldığında, Türklerin Avrupa projeleri içinde yer alıp almayacağı konusu tıpkı şimdiki gibi düşünürler arasında fikir ayrılığına neden olmuştur. Duc de Sully 1638’de yayımlanan “Büyük Avrupa Projesi” adlı eserinde zorunlu olan bir Avrupa barışı ve düzeni için Avrupa devletlerinin koalisyonundan bahsetmektedir. Sully, Hristiyanlık ile beslenmesini öngördüğü projesinden, Türkleri hristiyan olmadıkları, Rusları ise yanlış bir hristiyanlık (Ortodoksluk) seçtikleri için dışlamıştır. Bunu şiddetle eleştiren John Beller ise, “Moskoflar da Hıristiyan’dır, Müslümanlar da insan!” diyerek her iki devletin de Avrupa Birliği içinde yer alması gerektiğini savunmuştur.<sup>120</sup>

19 ncu yüzyıl Avrupa’nın birliği için en hareketli ve zengin düşünsel öneriler yüzyılıdır. Bu düşüncenin böyle zengin ve canlı bir şekilde tartışılmasının nedeni olarak sanayi devriminin ve burjuvazinin gelişmesini ve pazar arayışları temelinde yükselen milliyetçilik akımlarını gösterebiliriz.<sup>121</sup>

Napolyon yazdığı anılarında, tüm mücadelesini Avrupa’da bir federasyon kurmak için yaptığını belirtmiş olsa da, giriştiği kanlı savaşlar bunu mümkün kılmamıştır. Napolyon savaşlarından sonra 1815 yılında yapılan Viyana Kongresi, Avrupa temasının işlendiği önemli bir toplantı olmuş, ünlü devlet adamı Metternich bazı kişilerce “Avrupa Genel Sekreteri” olarak anılmıştır.<sup>122</sup>

Fransız ihtilalinden sonra güç kazanan milliyetçi ideoloji, “ulusal devlet” in üzerinde bir başka otoritenin kurulması konusunda, bir diğer ifade ile egemenliğin devredilmesinde son derece hassas yaklaşımlara neden olmuş, diğer taraftan birçok düşünürün kendini “dünya vatandaşı” ilan ederek “anavatan” kavramını reddettikleri görülmüştür.

<sup>120</sup> Nezihoğlu, Halim, Yeni Türkiye, “Avrupa’da Bütünleşme Süreci Işığında Avrupa Kimliğine Bir Bakış”, Sayı..36, 2000, s.872.

<sup>121</sup> Coşkun, Enis, “Dünden Bugüne Avrupa Bütünleşmesi” Cumhuriyet Gazetesi Yazı Dizisi, 11 Nisan 2002, s.6.

<sup>122</sup> Kabaalioğlu, Haluk, Mahmut R. Belik’e Armağan, “Avrupa’da Bütünleşme Hareketlerinin Tarihi Gelişimi” İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, İstanbul, 1993, s. 234.

19 ncu yüzyıl içinde birlik fikri ilk kez, Alman Gümrük Birliği'nin (Zolleverein) kurulması ile uygulamaya geçilmiştir. İngiliz sanayinin o dönemdeki gelişmişlik düzeyi, 1815 Viyana Kongresi sonucunda ortaya çıkan çok sayıdaki Alman devleti ve prensliklerinin kendi sanayilerini korumak üzere gümrük birliğini kurmalarını sağlamıştır.<sup>123</sup>

Voltaire, Rousseau, Montesquieu, Kant gibi dönemin birçok ünlü düşünürünün yazdıkları eserlerden, yükselmekte olan bir Avrupa bilincine örnekler gösterilebilir. Bu yazarlar, ortak tarihsel ve kültürel deneyimden beslenen bir “Avrupalılık” duygusu ve Avrupa fikri temalarını işlemiştir.

Voltaire, Avrupa'yı “aynı dini temeli, aynı kamu hukuku ve siyaset ilkelerini benimseyen, birçok devlete bölünmüş bir tür Cumhuriyet” olarak nitelendirmiştir. Kant ise “Ebedi Barış” adlı eserinde Avrupa'da barışı sağlayacak bir federasyon önermiştir.<sup>124</sup>

Fransız düşünür Comte de Saint-Simon 1814'te yayımlanan “Avrupa Topluluğunun Reorganizasyonu” adlı kitapçığında, dış politika, ekonomi, iletişim, eğitim ve hatta din ve ahlaki konular gibi Avrupa'nın ortak meselelerinden sorumlu olacak tek bir Avrupa Parlamentosu'ndan oluşacak bir Avrupa federal örgüt modelini, ya da bir “Avrupa Birleşik Devletleri” projesini önermiştir.<sup>125</sup>

19 ncu yüzyılda Avrupa'da bütünleşme olgusuna bakışı en iyi özetleyenlerden birisi Victor Hugo (1848) olmuştur: “... siz Fransızlar, siz İtalyanlar, siz İngilizler, siz tüm kıtanın ulusları, onurunuzdan, niteliklerinizden hiçbir şey kaybetmeden bir gün gelecek, yüksek düzeyde bir birlik oluşturacak ve Avrupa'da kardeşliği kuracaksınız.”<sup>126</sup>

<sup>123</sup> Türkiye'nin Dış Politikasında Avrupa Birliği ve Alternatifleri, HAK Basımevi, İstanbul, 2000, s.16.

<sup>124</sup> Nezihoğlu, Halim, Yeni Türkiye, “Avrupa'da Bütünleşme Süreci Işığında Avrupa Kimliğine Bir Bakış”, S.36, 2000, s.873.

<sup>125</sup> Türkiye'nin Dış Politikasında Avrupa Birliği ve Alternatifleri, HAK Basımevi, İstanbul, 2000, s.14.

<sup>126</sup> Nezihoğlu, a.g.m., s.873.



Ortaçağdan itibaren 20 nci yüzyılın başlarına kadar ortaya atılan bütünleşme düşünceleri, birçok kişi tarafından ulaşılması güç birer hayal olarak değerlendirilmiş ve dinsel, siyasal ve ekonomik alanlarda ortaya çıkan çıkar çatışmaları sonucunda Avrupa, Birinci Dünya Savaşı gibi bir felaketle karşı karşıya kalmıştır.

Bu savaşın getirdiği felaketler Avrupalıları bir kez daha bütünleşmenin gerekliliğine sevk etmiş ve ABD Başkanı Wilson tarafından ortaya atılan Milletler Cemiyeti fikri memnuniyetle kabul edilmiştir. Ancak bu teklifin Avrupa dışından yapılmış olması ve büyük küçük çapta birçok devleti kapsamaması, uygulamada bunun bir Avrupa kuruluşu gibi çalışmasına engel olamamıştır. Çünkü savaş sonrasında ABD'nin kendi iç meseleleri nedeniyle cemiyete üye olmaması ve İngiltere ve Fransa'nın liderliği üstlenmeleri Milletler Cemiyetini bir Avrupa birliği haline getirmiştir. Bununla birlikte Cemiyet, hem Avrupa'nın tam anlamıyla birleştirilmesinde, hem de uluslararası barışın korunmasında yeterince etkili olamamıştır.

Kont Coundenhove Kalergi başkanlığında kurulan Pan-Avrupa Birliği, özellikle de bu birlik tarafından 1924 yılında yayımlanan Manifesto, düşüncenin eyleme dönüşmesinin miladı olarak kabul edilmektedir. Pan-Avrupa Manifestosu'nun öngördüğü Avrupa Konfederasyonu, savaşları önlemek ve dünyanın öteki devletleriyle rekabet edebilmek için kurulmalı ve temelinde gümrük birliği inşa edilmeli, ortak parası, askeri ittifakı ve yüksek adalet divanı olmalıdır.<sup>127</sup>

18 Temmuz 1932 tarihinde Belçika, Hollanda ve Lüksemburg arasında imzalanan "Ouchy Sözleşmesi" ile yaratılan Benelüks, Batı Avrupa'da gerçekleştirilen ilk ekonomik birleşme (entegrasyon) olmuştur. Hollanda ve Belçika hükümetleri, İkinci Dünya Savaşı devam ederken ülkelerindeki Alman işgaline rağmen, 21 Ekim 1943 tarihinde iki devletin paraları arasında sabit bir döviz kurunu öngören Para

---

<sup>127</sup> Coşkun, a.g.m.,s.6.

Anlaşması'nı, 5 Eylül 1944 tarihinde ise Gümrük Birliği Sözleşmesi'ni imzalamışlardır.<sup>128</sup>

Avrupa'yı “güçlü ve büyük bir Almanya”<sup>129</sup> olarak gören Hitler'in neden olduğu İkinci Dünya Savaşı, Avrupa'da yeniden milyonlarca insanın ölümüne ve şehirlerde, sanayi bölgelerinde büyük tahribata yol açmış, ekonomilerin yerle bir olmasına neden olmuşsa da, “Birleşik Avrupa” fikrine inananlar savaşın en şiddetli dönemlerinde bile bu görüşlerinden vazgeçmemişleridir.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Avrupa'da ekonomik çöküntü ve işsizlik gibi sorunların ortaya çıkmasıyla Avrupa devletleri, bu olayların altında yatan gerçek sebep olarak gördükleri rekabeti ortadan kaldırmak için uğraşmışlar, bu kapsamda Fransız Dışişleri Bakanı Robert Schuman'ın Ruhr bölgesindeki zengin kömür ve demir yatakları ile ilgileri görüşleri ön plana çıkmıştır.

Daha sonra “Schuman Planı” olarak da anılan görüşe göre, bu kömür ve demir yataklarının devletler tarafından ayrı ayrı işletilmeleri ve pazarlaması, bölge devletleri arasında rekabeti artıracak ve dolayısıyla gelecekte bilinmeyen bir tarihte yeni bir çatışma kaynağı olabilecektir. Hâlbuki bu yataklar uluslararası bir kuruluş tarafından işletilebilirse rekabet ortadan kalkacak ve üyeler daha çok kar edebileceklerdir. Başka bir deyişle, demir ve kömürle ilgili bir kartel oluşmuş olacaktır.

Bu fikri benimseyen Fransa, Almanya, İtalya ve Benelüks devletleri (Belçika, Hollanda ve Lüksemburg) 18 Nisan 1951'de Paris'te bir anlaşma imzalayarak Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu'nu (AKÇT) kurmuştur.<sup>130</sup>

## 2. Avrupa Birliği'nin Kuruluşu

AKÇT'nin Paris Anlaşması ile kurulup 25 Eylül 1952'de resmen faaliyete başlamasının ardından ortaya koyduğu başarılı gelişme, Avrupa'da sektör bazında olmayan daha geniş kapsamlı bir ekonomik birleşmenin gerçekleştirilmesi konusundaki

<sup>128</sup> Türkiye'nin Dış Politikasında Avrupa Birliği ve Alternatifleri, HAK Basımevi, İstanbul, 2000, s.35.

<sup>129</sup> Kabaalioğlu, Haluk, Avrupa'da Bütünleşme Hareketlerinin, s. 249.

<sup>130</sup> Türkiye'nin Dış Politikasında Avrupa Birliği ve Alternatifleri, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2000, s.38-39.

görüşlerin ağırlık kazanmasına yol açmış ve AKÇT Anlaşması'nı imzalayan devletler<sup>131</sup> 25 Mart 1957'de Roma'da imzaladıkları ve 1 Ocak 1958'de yürürlüğe giren Roma Anlaşması ile Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu (EUROTOM)<sup>132</sup> adı altında iki ayrı birlik daha kurmuşlardır.<sup>133</sup>

Üç ayrı kurum çatısı altında toplanan birlik devletlerinin iç ilişkileri zamanla çok karmaşık hale gelmiştir. Bu üç topluluk yasal açıdan ayrı, politik açıdan ise tek bir kuruluştur. Zamanla ilişkilerde sorunlar başlayınca, bu üç kurumu tek çatı altında toplama ihtiyacı hissedilmiş ve 8 Nisan 1965'de imzalanan ve 1 Temmuz 1967'de yürürlüğe giren “Füzyon Anlaşması” ile bu üç kurum tek çatı altında birleştirilerek Avrupa Toplulukları (AT) adı verilmiştir.

AT'nin kuruluşundan itibaren göstermiş olduğu başarılar, diğer devletlerin de ilgisini çektiğinden AT'ye üyelik için başvuru sayısı artmıştır. Bu kapsamda;

İngiltere, AET'ye giriş müzakerelerine başlayacağını 31 Temmuz 1961'de ilan etmiş, 10 Mayıs 1967'de tam üyelik için başvurmuş ve o dönemde Fransa'nın başında bulunan C. De Gaulle tarafından iki kez veto edilmesine rağmen, 22 Ocak 1972 tarihinde katılma anlaşmasını Brüksel'de imzalamıştır. İrlanda, AET'ye ilk katılım başvurusunu 31 Temmuz 1961'de, tam üyelik başvurusunu 10 Mayıs 1967'de yapmış ve İngiltere gibi katılma anlaşmasını 22 Ocak 1972 tarihinde Brüksel'de imzalamıştır.

Danimarka, AET'ye ilk katılım başvurusunu 9 Ağustos 1961'de, tam üyelik başvurusunu 11 Mayıs 1967'de yapmış ve 22 Ocak 1972 tarihinde katılma anlaşmasını Brüksel'de imzalamıştır.

Norveç, AET'ye ilk katılım başvurusunu 30 Nisan 1962'de, tam üyelik başvurusunu 21 Temmuz 1967'de yapmış ve 22 Ocak 1972 tarihinde katılma anlaşmasını Brüksel'de imzalamıştır. Ancak 25 Eylül 1972'de yapılan halk

<sup>131</sup> Bu devletler AKÇT'nin ilk imzacıları olarak, sayıları nedeniyle “Altılar” olarak anılmaktadır.

<sup>132</sup> EUROTOM, Avrupa Atom Enerjisi Topluluğunun Fransızca kısaltmasıdır.

<sup>133</sup> Türkiye'nin Dış Politikasında Avrupa Birliği ve Alternatifleri, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2000, s.45.

oylamasında, hayır oyları %53 çoğunlukta çıktığından üyelik gerçekleşmemiştir. Böylece, birinci genişleme süreci sonunda 1 Ocak 1973'te yürürlüğe giren katılma anlaşmaları ile üye sayısı 6'dan 9'a çıkmıştır.

“Dokuzlar Avrupası”ndan “Onlar Avrupası”na geçiş Türkiye’yi çok yakından ilgilendiren ve toplulukla ilişkilerinde ciddi rahatsızlıklara neden olan AB’nin ikinci genişleme sürecinde Yunanistan birliğe katılmıştır. Kimilerine göre Türkiye’nin topluluğa katılım isteğinin asıl nedeni olan Yunanistan’ın 15 Mayıs 1959’da ortak üyelik başvurusu sonucunda, 9 Temmuz 1961’de, AT ile Yunanistan arasında Atina Anlaşması (Ortaklık Anlaşması) imzalanmıştır.

Yunanistan’daki 1967 askeri darbesinin ardından dondurulan ilişkiler, 1974 Kıbrıs Barış Harekatı sonrasında Albaylar cuntasının yönetimden uzaklaştırılması ve demokrasiye dönüş sayesinde yeniden başlamış ve Yunanistan 12 Haziran 1975 tarihinde topluluğa tam üyelik başvurusunda bulunmuştur.

Brüksel’de Topluluk makamlarının “Türkiye’nin Yunanistan’ı tam üyelik başvurusunda yalnız bırakmayacağı” düşüncesiyle, her an Türkiye’den de başvuru geleceği beklentisi içinde olduğu günlerde, Ankara’dan beklenen talimat Daimi Temsilciliğe bir türlü gelmemiştir.<sup>134</sup>

Komisyon’un ekonomik gerekçelerle olumsuz yönde görüş bildirmesine rağmen, Konsey’in siyasi tarafının ağır basması<sup>135</sup> neticesinde Yunanistan, 28 Mayıs 1979’da imzalanan Katılma Anlaşması ile 1 Ocak 1981’den itibaren AT’nin 10 ncu üyesi olmaya hak kazanmıştır. Bu kazanım, Yunanistan’ın tarihinde özellikle Türkiye ile ilişkileri açısından bir “**dönüm noktası**” olmuştur.

<sup>134</sup> Kabaalioglu, Haluk, Harp Akademileri Bülteni, “Büyükelçi Tevfik Saraçoğlu’nun Öngörülere: Yunanistan’ın AB Üyeliğinin Türkiye-AB İlişkilerine Etkisi”, Temmuz 2001, İstanbul, s.2.

<sup>135</sup> Konseyin bu kararında, Yunanistan’ın Batı medeniyetine ait olmaması, Ortodoks medeniyetinden olmasına rağmen, Avrupa düşüncesi tarihinde Yunanistan’ın sahip olduğu Antik Helen uygarlığından ve Hıristiyan inanişından kaynaklanan, adeta kutsal konumun, kuşkusuz büyük bir psikolojik etkisi olsa gerektir.

Bu arada birinci genişleme süreci kapsamında AT'ye girmiş olan Danimarka'ya bağlı Grönland'da yapılan halk oylaması neticesinde “%52 hayır” oyu ile ada, topluluktan çıkma kararı almış, bunun üzerine Danimarka hükümeti adanın AT Anlaşmaları dışında bırakılması için Konsey'e başvurmuştur. Bu konudaki anlaşmanın yürürlüğe girmesi ile, 1 Şubat 1985'den itibaren Grönland topluluklardan ayrılmıştır.

AT, 1 Ocak 1986 tarihinde iki komşu devlet İspanya ve Portekiz'in katılımları ile üçüncü kez genişlemiştir. Bu ülkelerden İspanya'nın coğrafya ve nüfusunun büyük, gelir düzeyinin düşük bir tarım ülkesi olması, tam üyelik görüşmelerini zora sokmuştur. Birkaç kez kesilme sınırına gelen süreci İspanya, ısrarlı takipçiliğiyle aşma becerisini göstermiştir.<sup>136</sup>

Bununla birlikte 1990 yılı sonlarında iki Almanya'nın birleşmesi ile topluluk fiilen bir kez daha genişlemek durumunda kalmıştır. Böylece AT üye sayısı artmamakla beraber, AT organlarında Almanya'nın ağırlığı artmıştır. Almanya diğer üç büyük devlete göre avantajlı duruma geçerek, parlamentoda 99 milletvekili ile en çok sandalyeye sahip devlet konumuna gelmiştir.

Başlangıçta Belçika tarafından 1955 yılından bu yana izlediği tarafsızlık politikası ve Anayasası'nda öngörülen bağımsızlık prensibi nedeniyle AT'ye üye olamayacağı belirtilmesine rağmen Avusturya, 17 Temmuz 1989'da topluluğa katılma başvurusunun ardından 5 yıl geçmeden Avrupa Parlamentosu'nun olumlu kararı ile AT üyeliğine kabul edilmiştir. Avusturya ile birlikte, AT'ye 1 Temmuz 1991 tarihinde başvuran İsveç ve 18 Mart 1992 tarihinde başvuran Finlandiya, bir rekor kırarak AB tarihindeki en kısa sürede, 1 Ocak 1995 tarihinde birliğe tam üye olmuşlardır.

Kuzey Afrika devletlerinden Fas'ın 8 Temmuz 1987 tarihindeki üyelik başvurusu, Roma Anlaşması'ndaki iki temel şarta uygun olmaması nedeniyle Konsey tarafından reddedilmiştir. Bu arada İsviçre, Liechtenstein ve Norveç tarafından 1992 yılında

---

<sup>136</sup> Coşkun,a.g.m.,s.6.

yapılan başvurular, bahsedilen ülkelerde yapılan halk oylamalarının olumsuz şekilde sonuçlanması nedeniyle bu devletlere üyelik yolunu açamamıştır.

Üye devletler, 1970 ve 1980’li yıllarda meydana gelen petrol krizleri gibi olumsuz gelişmeler neticesinde koruyucu tedbirler alma ihtiyacı hissetmişler ve Roma Anlaşması’nın 236 ncı maddesine dayanarak bazı değişiklikler yapmak üzere bir konferans yapma kararı almışlardır. Milano Avrupa Konseyi’ni takip eden Lüksemburg Zirvesi’nde, topluluk için anlaşma taslağı “**Tek Senet**” adı altında kabul edilerek, 17 Şubat 1986 tarihinde Lahey’de üye devletler tarafından imzalanmış ve 1 Temmuz 1987 tarihinde yürürlüğe girmiştir.<sup>137</sup>

Tek Avrupa Senedi konusunda ilk söylenmesi gereken; kişilerin, malların, hizmetlerin ve sermayenin serbest dolaşıma sahip olacağı büyük bir iç pazarın, 1 Ocak 1993 tarihinden itibaren gerçekleşmesi hedefine odaklanmış bir anlaşma olduğudur. Tek Senet, AT’nin kurucu anlaşmalarındaki ilk ve en esaslı değişiklikleri yapmış ve ekonomik kaynaşma içindeki üye devletleri teşvik ederek AB’nin kurulmasına yeni bir hız kazandırmıştır.<sup>138</sup>

Tek Avrupa Senedi ile Ortak Pazar’ın tamamlanmasına dönük engellerin giderilmesi için karar alma sürecinin kolaylaştırılması düşünülmüş, bu kapsamda karar alma sürecine hız kazandıracak olan oy çokluğu ilkesi kabul edilmiş, Avrupa Parlamentosu’nun yetkileri artırılmış ve yeni politikalar belirlenmiştir.

09-10 Aralık 1991 tarihlerinde Maastricht-Hollanda’da yapılan zirve toplantısında imzalanarak 1 Kasım 1993’te yürürlüğe giren ve resmi adı “Avrupa Birliği Anlaşması” olan, ancak çoğunlukla “Maastricht Anlaşması” olarak anılan anlaşma ile, Roma Anlaşması’na çok önemli ve kapsamlı değişiklikler yapılmıştır. Bu anlaşma ile gelecekte düşünülen Avrupa’nın inşası için gerekli zemin oluşturulmuştur. “Topluluk Faaliyetleri”, “Ortak Dış Politika ve Güvenlik Politikası” “Adalet ve İçişlerinde

<sup>137</sup> Türkiye’nin Dış Politikasında Avrupa Birliği ve Alternatifleri, HAK Basımevi, İstanbul, 2000, s.66-67.

<sup>138</sup> Coşkun, a.g.m.,s.6.

İşbirliği” olmak üzere üç ayak üzerine bina edilen anlaşma ile aşağıda belirtilen alanlarda kapsamlı düzenlemeler yapılmıştır:<sup>139</sup>

- Ortak Dış Politika ve Güvenlik Politikası
- Sosyal Avrupa
- Avrupa Vatandaşlığı
- Birliğin Kurumları
- Adalet ve İçişleri
- İkame İlkesi
- Ekonomik ve Parasal Birlik
- Diğer İşbirliği Alanları (Çevre, enerji, ulaştırma, haberleşme, sağlık vb.)

Bu anlaşma ile, günümüz Avrupa yapılaşmasının yeni temelleri ve hedefleri ortaya konmuş, yeni müdahale alanları benimsenerek ve topluluğun var olan yetkileri genişletilerek derinleşme süreci hızlandırılmıştır. Aynı zamanda, Avrupa Para Birimi olan Euro'nun yaratılmasıyla somutlanan topluluğun ekonomik ve parasal birliğinin ilerletilmesi uygulamaya geçilmiş, federal yapılanmanın önemli bir elemanı olarak Avrupa yurttaşlığının varlığı kabul ve ilan edilmiştir. En önemlisi ise, AT yaşamına “Bölgeler Komitesi” kavramı getirilerek AB’yi ulus devletlerin ötesine taşıyacak, bölgelere dayanan bir yapıya dönüştürecek yolun taşları döşenmeye başlanmıştır.

AB, 1993 yılında gerçekleştirilen Kopenhag Zirvesi'nin ardından, kendisini özellikle “hukukun üstünlüğü”, “demokrasi” ve “insan haklarına ve azınlıklara saygı” temelinde bir “**Değerler Birliği**” olarak tanımlama arayışına girmiştir. Bunların dışında aday ülkelerin; işleyen bir piyasa ekonomisine sahip olmaları, birlik içinde rekabetçi baskı ve piyasa güçleriyle başa çıkma kapasitesi ve siyasi, ekonomik ve parasal birlik amaçlarına bağlılık dâhil olmak üzere üyelik yükümlülüklerini üstlenme yeteneği bulunması zorunluluğu mevcuttur.

<sup>139</sup> Türkiye'nin Dış Politikasında Avrupa Birliği ve Alternatifleri, HAK Basımevi, İstanbul, 2000, s.68.

Maastricht Anlaşması'nı müteakip tek para birimine geçiş ve AB'nin genişleme sürecine ilişkin sürecin belirlenebilmesi amacıyla, 1996 Mart ayında Torino'da başlatılan hükümetler arası konferans sonrasında, 16-17 Haziran 1997 tarihlerinde gerçekleştirilen Amsterdam Zirvesi, AB'nin genişleme sürecinin başlaması açısından son derece önemli bir aşama teşkil etmiştir. Maastricht Anlaşması'nda yapılan değişiklikler, 2 Ekim 1997 tarihinde imzalanarak 1 Mayıs 1999 tarihinde yürürlüğe giren Amsterdam Anlaşması çerçevesinde düzenlenmiştir.<sup>140</sup>

Amsterdam Anlaşması, öncelikle Avrupa Parlamentosu'nu güçlendirmiş, ona belli bir ölçüde de olsa gerçek bir yasa koyucu organ olma yolunun kapısını açmıştır. Bu anlaşma ile AB'nin yeni genişleme stratejisi yönünde bir karar alınmış ve aynı zirvede Avrupa Komisyonu tarafından 21 nci yüzyılda AB'nin gündeminde yer alacak tüm sorunları ele alan ve genişleme ile ilgili bir metin olan **“Gündem 2000”** kabul edilmiştir.<sup>141</sup>

**“Gündem 2000”**, kalkınma, rekabet ve istihdam konularını güçlendirmek, temel politikaları modernleştirmek ve birliğin sınırlarını Ukrayna, Belarusya ve Moldova'yı da içine alacak şekilde doğu sınırlarına kadar genişletmek için ortaya konmuş bir stratejidir.

Amsterdam Anlaşması'nı, 10-11 Aralık 2000 Zirve Toplantısı'nda kabul edilen, fakat İrlanda halkının referandumda “Hayır” oyu vermesi nedeniyle yürürlüğe giremeyen “Nice Anlaşması” izlemiştir. Bu anlaşmada, Türkiye dışındaki aday üyeler de dahil, kurumların üye sayıları kararlaştırılmış, işleyiş usulleri ve yetkileri yeniden düzenlenmiştir.

<sup>140</sup> Türkiye'nin Dış Politikasında Avrupa Birliği ve Alternatifleri, HAK Basımevi, İstanbul, 2000, s.68-69.

<sup>141</sup> Aktan, Çoşkun Can, “Avrupa Birliği'nin Doğuşu, Gelişimi ve Genişleme Süreci”, Yeni Türkiye,S.35, 2000, s.177.



### 3. Türkiye'nin Avrupa Birliği Serüveni

Türkiye'nin AB serüveninin ne zaman ve nasıl başladığını incelemeden önce, Türkler ile Avrupalılar arasında tarih boyunca süregelen ilişkileri kısaca incelemek faydalı olacaktır.

Türkler Avrupalılarla ilk olarak cephelerde karşılaşmışlar ve bu durum müteakip yıllarda Avrupalı'nın kafasındaki Türk imajının oluşmasında oldukça etkili olmuştur. Müteakip dönemde, Avrupa için Türkler, tarih boyunca doğudan gelen bir tehdit olarak algılanmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluş yıllarından hemen sonra Balkanlara geçen ve burada yerleşen Türkler, din başta olmak üzere tamamen farklı bir topluluk olarak görülmüştür. Türklerin güçlü olduğu dönemlerde meydana gelen olaylar sonucunda Avrupalıların, toplum üzerinde çok etkili konumdaki kilisenin öncülüğünde, Türklere karşı haçlı seferleri düzenledikleri herkes tarafından bilinmektedir.

1453 yılında İstanbul'un fethi, Türklerle Avrupalılar arasında son derece önemli bir dönüm noktası olmuştur.<sup>142</sup> Bu olay Avrupalı Hıristiyanlar için tam bir felaket olarak görülmüştür. İstanbul'u ele geçirdikten sonra Avrupa içlerine doğru yönelmesi üzerine Fatih Sultan Mehmet'e, Papa Pie II tarafından yazılan ve Avrupa'nın kaynakları olarak Hıristiyanlığın kaynaklarını sıralayan meşhur mektupta Papa, "İspanya'nın ne kadar cesur olduğunu, Fransa'nın savaşıcılığını, Almanya'nın nüfusunun çokluğunu, İngiltere'nin güçlülüğünü, Polonya'nın yürekliliğini ve İtalyan ordularının deneyim, zenginlik ve yıkıcılığını bilmediğine; Hristiyan halkının bu gücünün ne demek olduğunu görmediğine inanmıyoruz" diye yazmış, Hıristiyan olmayı kabul ettiğinde Fatih'e, tüm Yunanistan'ın, İtalya'nın ve tüm Avrupa'nın hayranlığını vaat etmiştir.<sup>143</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nun duraklama ve çöküş dönemlerinde Avrupa'nın üstünlüğü ele geçirmesi ile Avrupa ekonomik, teknolojik ve kültürel unsurlarda "cazibe merkezi" haline gelmiş ve Türklerin Avrupa'ya bakışı "Tanzimat anlayışı ve kültürü"nü

<sup>142</sup> Örneğin Yunanlılar, aradan 549 yıl geçmiş olmasına rağmen, hala İstanbul adını kullanmaktan özellikle imtina etmekte ve İstanbul yerine Konstantinapolis demeyi tercih etmektedir.

<sup>143</sup>Coşkun, a.g.m.,s.6.

doğurmuştur. Tanzimatla birlikte Osmanlı'da Avrupalılaşıma ve onlara benzeme çabaları siyasetten sanata, edebiyattan kıyafete kadar bir çok alanda yaygınlaşmıştır.<sup>144</sup>

Cumhuriyet dönemine geldiğimizde batıya açılma ve batılılaşma Atatürk'ün çizdiği çerçeveye içinde yeni devletin kabul ettiği ilkelerden biri olmuştur. Ancak, Atatürk döneminde yapılanlar “Avrupalılaşıma” veya “taklitçilik” değil, birçok alanda çağdaş medeniyetler seviyesini yakalama ve daha sonra bu seviyenin üzerine çıkma uğruna yapılan mücadeledir.

İşte bu noktadan hareketle, Türkiye Cumhuriyeti özellikle son elli yıllık dönemde Avrupa'da yaşanan oluşumların en önemlilerinden biri sayılan Avrupa Birliği'ne tam üye olarak katılmak üzere çabalarını her alanda yoğunlaştırmıştır. Avrupa Birliği'ne dahil olmak, Türkiye'nin hedefine ulaşması için seçilmiş bir ana strateji olarak kabul edilmiştir.

İkinci Dünya savaşı sonrasında ortaya çıkan iki kutuplu dünya düzeninde Türkiye, Batı'nın yanında yer almış ve özellikle 1946 yılından itibaren başlayan Marshall yardımları ile ABD'nin etki alanına girmiştir.

Bugün gelinen noktadaki AB süreci, Adnan Menderes hükümetinin Roma Anlaşması'nın yürürlüğe girmesinden 19 ay, Yunanistan'ın başvurusundan ise yaklaşık 2.5 ay sonra, 31 Temmuz 1959 tarihinde, o zamanki adıyla AET'ye Roma Anlaşması'nın 238 nci maddesi uyarınca “ortak üye” olmak için başvurusu ile başlamış, 12 Eylül 1963 tarihinde imzalanan ve 1 Aralık 1964'te yürürlüğe giren Ankara Anlaşması ile devam etmiştir<sup>145</sup>.

Ankara Anlaşması incelendiğinde sıradan bir anlaşma olmadığı görülmektedir. Ankara Anlaşması bir entegrasyon mekanizmasının adıdır. Bu ortaklık anlaşmasıdır. Bu anlaşmaya göre Türkiye, Avrupa Birliği'ne nazaran sıradan bir üçüncü ülke değildir; üye de olsa bir ortak üyedir (associate member). Ankara Anlaşması, Türkiye'nin

<sup>144</sup> Manisalı, Erol, Avrupa Çıkmazı, Otopsi Yayınevi, İstanbul, 2001, s.13-14.

<sup>145</sup> Türkiye'nin Dış Politikasında Avrupa Birliği ve Alternatifleri, HAK Basımevi, İstanbul, 2000, s.78.

koşulları yerine getirdiğinde veya hazır olduğunda AB'ye tam üye olacağını beyan eden anlaşmadır.<sup>146</sup>

Aslında önce Yunanistan ve ardından Türkiye'nin AET'ye başvuruda bulunmaları, yeni kurulan ve o zamana kadar hiçbir önemli gelişme sağlamamış olan kuruluşa bir anlamda prestij kazandırmıştır.<sup>147</sup>

Bu arada 1960'lı yıllar ile birlikte, Türkler ile Avrupalılar arasındaki ilişkilere önemli seviyede etkili olan bir olay daha gerçekleşmiş ve Federal Almanya başta olmak üzere Batı Avrupa ülkelerine yoğun bir Türk iş gücü akımı başlamıştır. Bu ülkelerde çalışan vatandaşlarımızın sergiledikleri yaşam biçimleri ve davranışlar, birçok Avrupalının kafasındaki Türk imajına doğrudan tesir etmiş ve bu iki toplumun birbiri ile çok farklı kültürlere sahip olduklarını bir kez daha açık bir şekilde ortaya çıkarmıştır.

1970 yılında AET ile Katma Protokol adı altında, 1963 Ankara Anlaşması'nın devamı niteliğinde, kapsamlı bir anlaşma yapılmıştır. Bu anlaşma, 1963'ten bu yana Türkiye'nin çıkarlarını koruyan tek kapsamlı anlaşmadır.<sup>148</sup>

Türkiye, Topluluk'tan gümrük indirim takvimine ilişkin olarak kabul edilebilir bir teklif alamayınca, Katma Protokol'ün 60 ncı maddesi çerçevesinde 25 Aralık 1976 tarihinde tek taraflı bir karar ile yükümlülüklerini ertelemiş, 21 Eylül 1979 tarihinde varılan bir anlaşma ile ise taraflar karşılıklı olarak ilişkilerini 5 yıl için dondurmışlardır.<sup>149</sup>

Türkiye'de 1979 yılı sonlarında iktidarın değişmesi, ardından 24 Ocak 1980 kararları ile yaşanan dışa açılma ve uluslararası ekonomiye entegre olma politikası Türkiye'nin AT ile birleşmesini güçleştiren ekonomik engelleri kısmen ortadan

<sup>146</sup> Gündüz, Aslan, "AB-Türkiye İlişkilerinin Tarihsel, Hukuksal, Temelde Değerlendirilmesi", "AGSK, AB ve NATO İlişkilerinin Geleceği ve Türkiye'ye Etkileri" Sempozyumu, HAK, İstanbul, 11-12 Ocak 2001.

<sup>147</sup> Karluk, Rıdvan, Türkiye Ekonomisi, Beta Yayınları, Gözden Geçirilmiş 6.Baskı, İstanbul, 1999, s. 578.

<sup>148</sup> Manisalı, Avrupa Çıkmazı, s.28.

kaldırmıştır. Ancak, 1980 yılında TSK'nin ülke yönetimine el koymak zorunda kalması ve TBMM'yi fesh etmesi, Türkiye-AT ilişkilerini yeni bir döneme sokmuştur.<sup>150</sup>

Konsey'in ılımlı açıklamalarına rağmen, Avrupa Parlamentosu müdahaleye sert tepki vererek demokrasiye dönüş konusunda takvim istemiş ve - günümüzde de sıkça duyduğumuz gibi- insan hakları ve demokrasi hürriyetlerinin yeniden sağlanmasına kadar IV. Mali Protokolünün ve Türkiye-AT Anlaşmaları'nın askıya alınmasını Konsey ve Komisyon'dan istemiştir. Komisyon, yapılan tavsiye kararına uyarak 22 Ocak 1982 tarihinde ilişkileri askıya aldığını açıklamıştır.

Turgut Özal'ın başbakanlığı döneminde, 14 Nisan 1987'de AT'ye tam üyelik için başvuru yapılmıştır. Başvuru yapılırken, Ankara Anlaşması'nın 28 nci maddesinde belirtilen duruma ekonomik açıdan ulaşılamamış olması nedeniyle başvurulmaması gerektiği görüşünü kabul etmeyen Türkiye, Roma Anlaşması'nın "Her Avrupalı devlet topluluklara katılmayı isteyebilir" hükmünden yararlanmıştır. O dönemde bugünkü gibi siyasi ölçütler bulunmamaktaydı.

27 Nisan 1987 tarihinde Lüksemburg'da Dışişleri Bakanları seviyesinde toplanan Konsey, Yunanistan'ın usule ilişkin bir itirazı dışında, Roma Anlaşması'na uygun olarak oybirliği ile başvurunun incelenmek üzere Komisyon'a gönderilmesini kararlaştırmıştır. Komisyon ise, 2.5 yıllık bir çalışmadan sonra 18 Aralık 1989 tarihinde görüşlerini açıklamış ve özetle;

- 1993'e kadar Tek Senet hedeflerine ulaşmadan tam üyelik başvurularını işleme koyamayacaklarını,
- Türkiye'nin ekonomik, sosyal ve siyasi alanlarda gelişmesi gerektiğini,
- 1992 yılından sonra Topluluğun 15 veya 18 üye ile işleyip işlemeyeceğinin değerlendirilebileceğini ve dolayısıyla Türkiye'nin durumunun ancak bu tarihten sonra ele alınabileceğini belirtmiştir.

<sup>149</sup> Karluk a.g.e., s. 578.

<sup>150</sup> Karluk, a.g.e., s. 602.

Komisyon'un olumsuz görüşü 5 Şubat 1990 tarihinde Konsey tarafından da benimsenmiş ve üyelik başvurusunun değerlendirilmesi 1992'den sonraya kalmıştır. Bununla beraber Konsey, Komisyon'dan Türkiye ile işbirliğinin güçlendirilmesi için somut teklifler sunmasını istemiştir. Hazırlanan İşbirliği Programı (Matutas Paketi olarak da bilinir), ilk şart olarak gümrük birliğinin tamamlanmasını ve Türk tarımının ortak tarım politikasına uyumu da dahil olmak üzere, Topluluğun ortak politikalarının Türkiye tarafından adaptasyonu ile ilgili işbirliği önerilerini içermektedir.

24 Ocak 1980 "Ekonomik İstikrar Kararları" ile Türk ekonomisinde başlatılan dışa açılma politikasına paralel olarak 1976'dan sonra ertelenen gümrük indirimleri, 1987'deki tam üyelik başvurusundan sonra yerine getirilmeye başlanmıştır. Bununla birlikte AT, özellikle üç temel konuda yükümlülüklerini yerine getirmemiştir. Bunlar; emeğin serbest dolaşımı, mali yardımlar ve Türk tekstil ve konfeksiyon ürünlerine getirilen kısıtlamalardır.

Ankara Anlaşması'nın 12 nci, Katma Protokolün 36 ncı maddeleri gereğince, Konsey tarafından belirlenecek usule göre, Türk işçilerinin 01 Aralık 1976 - 01 Aralık 1986 arasında serbest dolaşımının gerçekleşmesi gerekirken, bu yerine getirilmemiştir. Dört Türk işçisinin AB Adalet Divanı'na açtığı dava sonucunda işçiler haklı bulunmuş, bunun üzerine AT ülkeleri, günümüzde de halen devam eden, Türk vatandaşlarına vize uygulamasına başlamıştır.<sup>151</sup>

#### **4. Avrupa Birliği ile Gümrük Birliği**

Türkiye ile AB arasında 6 Mart 1995 tarihli ve 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı ile çerçevesi çizilen Gümrük Birliği, 1 Ocak 1996 tarihinden itibaren uygulanmaya başlamıştır.

Türkiye-AB ilişkilerinde önemli bir yere sahip Gümrük Birliği, temelinde, taraflar arasında malların serbest dolaşımını ve üçüncü ülkelere karşı ortak gümrük tarifelerinin uygulanmasını öngören bir entegrasyondur. Gümrük Birliği, sadece sanayi ürünlerini ve işlenmiş tarım ürünlerini kapsamakta, geleneksel tarım ürünleri ise kapsam dışı bulunmaktadır. İşlenmiş tarım ürünlerinde, taraflar, Türkiye'nin AB'de uygulanan

<sup>151</sup> Karluk, Rıdvan, Yeni Türkiye, "AB-Türkiye Gümrük Birliği", Mart-Nisan 1995, S.3, s. 188.

sisteme benzer bir şekilde, bu ürünlere uygulanan gümrük vergilerindeki tarım payı ile sanayi payı arasında bir ayrıma gidilmesine karar vermişlerdir.

Gümrük Birliği'nin tamamlanmasıyla, Türkiye, AB'den gelen sanayi ürünlerine uyguladığı tüm gümrük vergileri ve eş etkili tedbirleri ortadan kaldırmasının yanı sıra, uygulamakta olduğu miktar kısıtlamalarına da son vermiştir. Üçüncü ülkelerden ithal edilen ürünler için ise, Türkiye, AB'nin "Ortak Dış Tarife" sistemini uygulamaya başlamakla birlikte, hassas olarak nitelendirilen ürünler konusunda beş yıllık bir geçiş dönemi öngörmüştür.

Gümrük Birliği, Türkiye için yaklaşık 370 milyon nüfuslu potansiyel bir pazar oluşturmuş, öte yandan, gümrük birliğinin tesisinin hemen sonrasında yaşanan hızlı ithalat artışı dolayısıyla, Türkiye'nin AB ile ticaretinde büyük çaplı bir dış ticaret açığı ortaya çıkmıştır. 1998-1999 yıllarında küresel ekonomik kriz ve iç piyasadaki durgunluk nedeniyle açıkta azalma eğilimi gözlenmiştir. Bugün ise, AB'den yapılan ithalatın tekrar yükseldiği ve AB lehine olan ticaret açığının da tekrar tırmanışa geçtiği görülmektedir.

Türkiye, halihazırda, Gümrük Birliği uyum yükümlülüklerinin bir parçası olarak, AB'nin üçüncü ülkelerle tamamladığı tercihli ticaret anlaşmalarına uyum sağlama yönündeki faaliyetlerini sürdürmektedir. Bugüne kadar, EFTA ülkelerinin yanısıra, AB üyeliğine aday tüm Merkezi ve Doğu Avrupa Ülkeleri (Romanya, Macaristan, Litvanya, Estonya, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Bulgaristan, Letonya, Slovenya, Polonya), Makedonya ve İsrail ile serbest ticaret anlaşmaları imzalanmış ve yürürlüğe konmuştur. Fas, Mısır, Tunus, Hırvatistan, Faroe Adaları ve Filistin ile müzakere süreci de başlatılmış bulunmaktadır.

Diğer taraftan, Gümrük Birliği kapsamında Türk rekabet mevzuatının AB ile uyumu konusunda yoğun çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Uyum çalışmaları çerçevesinde, rekabetin ve tüketicinin korunması ile ilgili kanunlar yürürlüğe konulmuş, patent, telif hakları, ticari markalar, endüstriyel tasarımlar ve ithalatta haksız rekabetin engellenmesi ile ilgili Kanun Hükmünde Kararnameler çıkarılmıştır. Bunların dışında, Türkiye, ithalat ve ihracatta ortak kurallar, dahilde ve hariçte işleme rejimleri, dış

ticarete standardizasyon ve miktar kotalarının yönetimi gibi alanları da içerecek şekilde düzenlemeler gerçekleştirerek, AB'nin Ortak Ticaret Politikası'na uyum konusunda önemli mesafe kat etmiştir.<sup>152</sup>

6 Mart 1995 tarihinde Brüksel'de yapılan Türkiye-AB 36 ncı Ortaklık Konseyi toplantısında imzalanan GB kararı öncesinde Türkiye, gümrük birliğinin sağlanmasının ardından tam üyeliğin gündeme geleceğini, GB nedeniyle uğrayacağı maddi kayıplara karşılık AB'nin mali yardımda bulunacağını, AB'nin karar alma sürecine dahil edileceğini ve ortak politikalara kademeli uyum sürecinde AB'nin desteğinin geleceğini beklemiştir.<sup>153</sup> Bu beklentilerin hiçbiri gerçekleşmemiş ve Türkiye AB'ye tam üye olmadan gümrük birliğine giren ilk devlet olmuştur. Gümrük birliğinin tamamlanması ile AB kaynaklı ithalata uygulanan gümrük vergisi ve fonların kaldırılmasından dolayı çok önemli miktarlarda gelir kayıpları meydana gelmiştir. Türkiye'ye karşı topluluğun yerine getirmediği yükümlülükler IV. Mali Protokol çerçevesinde 3 milyar doları aşmıştır.<sup>154</sup> Türkiye AB ile gümrük birliğine giderek AB müktesebatında şimdiye kadar denenmemiş bir hukuki yapı içinde önemli bir yük altına girmiştir. Böyle bir durum, gerek uluslararası ekonomik birleşmeler teorisinde, gerekse uygulamada ilk defa ortaya çıkmaktadır. Bu uygulamanın en önemli mahzuru, Türkiye'nin AB'nin karar mekanizmalarının dışında kalarak onların almış oldukları kararları uygulamak zorunda kalmasıdır.<sup>155</sup> Bununla birlikte Türkiye gibi sanayisi az gelişmiş bir ülkenin, sanayisi çok gelişmiş ülkeler ile sanayi mallarında bir gümrük birliğine gitmesi, eğer “yapısal uyum” tedbirleriyle birlikte olmaz ise çok büyük sakıncalar yaratacaktır.

<sup>152</sup> <http://www.abgs.gov.tr> : Avrupa Birliği Genel Sekreterliği, 20.01.2006.

<sup>153</sup> Manisalı, Avrupa Çıkmazı, s.94-95.

<sup>154</sup> Özkan, İ.Reşat, Dış Politika Dış Kapının Dış Mandalı, Çınar Yayınları 2. Basım, İstanbul, Şubat 1997, s. 204.

<sup>155</sup> Karluk, Rıdvan, Yeni Türkiye, “AB-Türkiye Gümrük Birliği” , Mart-Nisan 1995, S.3, s. 190.

Türkiye'nin bu zor döneminde gümrük birliği dolayısıyla uğrayacağı kayıpları telafi etmek maksadıyla AB tarafından sağlanacak mali destek konusu uzun müzakerelerden sonra uzlaşmayla sonuçlanmış, 6 Mart tarihli Ortaklık Konseyi Kararı 13 Aralık 1995 tarihinde Avrupa Parlamentosu'nda onaylandıktan sonra karşılıklı taahhütler sadece bir ay yürürlükte kalabilmiştir. Bunun nedeni, birkaç ay önce onayladığı mali yardımları, yaşanan Kardak krizi nedeniyle Yunanistan'ın veto etmiş olmasıdır.<sup>156</sup>

Aslında bu durumda Yunanistan'ın göstermiş olduğu tepki, buna göz yuman diğer AB üyesi devletlerin birkaç ay önce attıkları imzanın arkasında durmamasından çok daha anlaşılabilir.

Gümrük Birliği ile ilgili önemli bir diğer tartışma, imzalanan anlaşmanın 1963 Ankara Anlaşması'nın doğal bir sonucu olup olmaması ile ilgili olarak yapılmaktadır. Bir görüşe göre;

Avrupa Birliği ile ilgili anlaşmalardan sadece Ankara Anlaşması TBMM tarafından onaylanmıştır. Örnek olarak GB, Ankara Anlaşması'nın bir uygulama anlaşması kabul edilerek ve Anayasasının 90 ncı maddesi 3 ncü fıkrasına uyarak karardan sonra TBMM'ye bilgi vermekle yetinilmiştir. Halbuki Türk kanunlarında değişiklikler getirdiği için ayrıca 4 ncü fıkra hükmünü uygulamak, Ankara Anlaşması'na rağmen TBMM'den geçirmek gerekirdi. Türkiye'yi gümrük birliğine sokanlar da AB üye adaylığını TBMM'nin onayını almadan kabul edenler de yetkilerini aşmışlar, Anayasayı ihlal etmişlerdir.<sup>157</sup>

Buna karşı görüş olarak ise;

Sadece Ankara Anlaşması değil, bu anlaşmaya değişiklikler getiren 1970 tarihli Katma Protokol de TBMM'nin onayından geçmiştir. Ankara Anlaşması ve Katma

<sup>156</sup> Öymen, Onur, Türkiye'nin Gücü, İstanbul, AD Kitapçılık AŞ, Aralık 1998, s.212.

<sup>157</sup> İlhan, Suat, Avrupa Birliğine Neden Hayır, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2000, s. 153-154.



Protokol 1995 sonu itibarı ile Türkiye ile AET arasında bir gümrük birliğinin tesisini ve bu amaçla Türk mevzuatında değişiklikler yapılmasını öngörmektedir.

Bu iki belge de, bir taraftan Türkiye Cumhuriyeti adına, diğer taraftan AET üyesi devletler adına yetkilendirilmiş zevat tarafından imzalanmıştır. Halbuki, Türkiye-AT ortaklık ilişkisindeki “Geçiş Dönemi”ni bitirip gümrük birliğini tamamlamasını sağlayarak “Son Dönemi”i başlatan 22 Aralık 1995 tarihli belge bir anlaşma değil, Türkiye-AT Ortaklık Konseyinin bir kararıdır ve TBMM onayına sunmaya gerek yoktur.<sup>158</sup>

Öte taraftan bakıldığında 1963 yılındaki AET bugün, bir ticari ve ekonomik ortaklık olmaktan çıkmış, özellikle 1991 Maastricht Anlaşması’ndan sonra hem siyasi hem de ekonomik bir konfederasyon haline gelmiştir. Maastricht Anlaşması’ndan sonra AT üyeleri, yeni yapılanma doğrultusunda ulusal parlamentolarından onay alma ihtiyacı hissetmişler ve yeniden karar çıkarmışlardır.

Türkiye ise, 1963 yılında imzalanan ve hedefi tam üyelik olan bir çerçeve anlaşmaya dayanarak, 6 Mart 1995 belgesini imzalamış ve tam üye olmadığı bir birliğe bazı hükümler haklarını devretmiştir. Bir taraftan tam üye olmadığı için AB’nin üst karar organlarında yer alamamış öte yandan bu organların yönettiği ve yönlendirdiği mekanizmalara ve politikalara uyma yükümlülüğü altına girmiştir.

Diğer taraftan, 1970 Katma Protokolü’nde yer alan ve tam üyeliğe gidiş için geçiş dönemi özelliği taşıyan dönemde (1973-1995) AT, dört esastan üçünü ortadan kaldırmıştır. Bunlar; malların serbest dolaşımı, işgücünün serbest dolaşımı, sermayenin serbest dolaşımı ve özellikle 1981 yılında imzalanan IV. Mali Protokol kapsamındaki mali yardımlardır.

Bu hususlar topluluk tarafından yerine getirilmesi gereken temel unsurlar olarak belirlenmişken, bunlardan sadece sanayi mallarında gümrüksüz ithalat yerine

---

<sup>158</sup> Kılınç, Uğur, Yeni Türkiye, “Avrupa Birliğine Neden Evet?”, İstanbul , 2000, s.220.

getirilirken diğerleri gerçekleştirilmemiştir. 6 Mart belgesi de aynı nitelikte olup, geçiş döneminde topluluğun yerine getirmesi için, başta serbest işgücü dolaşımı olmak üzere diğer yükümlülükleri de yerine getirmesi gereklidir.

Bu nedenle GB, ne 1963 Anlaşması'nın, ne de 1970 Protokolü'nün öngördüğü ekonomik, sosyal ve siyasal unsurları içermektedir. Buna göre, Türkiye lehine olan bütün unsurlar ayıklanmış, tam üyelik ise tamamen gündemden çıkarılmıştır.<sup>159</sup>

GB konusu, zamanın iktidarı tarafından seçim dönemi öncesinde bir iç politika malzemesi olarak çok olumsuz bir şekilde kullanılmıştır. AB ile GB'ye giriş sanki birliğin tam üyeliğiymiş gibi çok parlak tablolar ile dayatılmaya çalışılmıştır. Devletin bugünü ve geleceğini çok yakından ilgilendiren AB ile ilişkiler konusunda, devletin çıkarları göz ardı edilerek, popülist söylemlerle GB'nin getireceği sakıncalar gözlerden kaçırılmıştır. Bu yaklaşımla GB, tam üyelik için gerçekleştirilmesi kaçınılmaz olan mutlak bir aşama olarak algılanmış, benimsenmiş ve GB öncesi müzakere sürecinde Türkiye tam bir “eli mahkum”u oynamak zorunda kalmıştır.<sup>160</sup>

## 5. Avrupa Birliği'nde Genişleme Süreci ve Türkiye

Avrupa Birliği içinde genişlemenin temel şartları kuruluş anlaşması olan Roma Anlaşması'nın “O” maddesinde (Amsterdam Anlaşması'nın 49 uncu maddesi) yer almaktadır. Buna göre; “Her Avrupa Devleti, Birliğe üye olmak için başvurabilir. Başvuru Konsey'e yapılır; Konsey Komisyon'a danıştıktan ve üyelerinin salt çoğunluğu ile karar veren Avrupa Parlamentosu'nun uygun görüşünü aldıktan sonra oybirliği ile karar verir.” Genişlemeye ilişkin madde çok açıktır: Türkiye'den önce birliğe üye olan her bir devletin Türkiye'nin birliğe üyeliğine “evet” demesi gerekmektedir (Yunanistan ve GKRY dahil).

Avrupa Birliği, 1973-1995 yılları arasında 4 ayrı süreçte 9 devleti daha içine alarak bugünkü yapısına kavuşmuştur. Ancak Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla Avrupa'da ortaya çıkan yeni tablo, AB'yi yeni arayışlara yöneltmiş ve 1993 yılında

<sup>159</sup> Manisalı, Erol, Gümrük Birliğinin Siyasal ve Ekonomik Bedeli, Bağlam Yayınları, İstanbul, 1996, s.55-62.

<sup>160</sup> Özkan, İ.Reşat, Küresel Çıkar Oyunları İçinde Türkiye'nin Dış Politika Sorunları, Ümit Yayıncılık, Ankara, 1999, s.96-97.

yapılan Kopenhag Zirve Toplantısı'nda alınan kararlar uyarınca eski Varşova Paketi üyeleri olan Merkezi ve Doğu Avrupa ülkelerini kapsayan yeni bir genişleme süreci başlatılmıştır.

Bu kapsamda, AB Komisyonu'nun genişlemeye ilişkin stratejisine esas teşkil etmek üzere hazırladığı öneriler, 16 Temmuz 1997 tarihinde "Gündem 2000" başlıklı bir raporda açıklanmıştır<sup>161</sup>. Raporda, Merkezi ve Doğu Avrupa ülkeleri ve GKRY'nin iki dalga halinde 2000'li yıllarda AB'ye tam üye olmaları öngörülmüştür. Bu süreç 1 Mayıs 2004 tarihinde tamamlanmıştır, Bulgaristan ve Romanya haricinde bu süreç içinde bulunan tüm aday ülkeler AB üyesi olmuşlardır. Bulgaristan ve Romanya ise 2007 yılı içinde AB üyesi olacaklardır.

“Kopenhag Ölçütleri (Kriterleri)” olarak Avrupa literatürüne giren ölçütler, tam üyelik için aranan ekonomik ve siyasal koşullar olarak tespit edilmiştir. Buna göre; “üyelik için, aday ülke, demokrasiyi, hukukun üstünlüğünü, insan haklarını ve azınlık haklarına saygı ve korumayı garanti eden kurumların istikrarını sağlamış olmalıdır.” görüşü kabul edilmiştir. Siyasi ölçütlerin yanında ekonomik olarak adaylarda “etkin bir piyasa ekonomisi ve AB içinde rekabet edebilme kapasitesi” aranmaktadır. Son maddede ise, “tüm bu yükümlülükleri aday devletlerin yerine getirmesi durumunda bile Birliğin yeni üye içerme kapasitesi ayrıca değerlendirilecektir” ifadesi yer almaktadır.<sup>162</sup>

Son madde ile AB, aday devletleri bünyesine alıp almama konusundaki yetkisini ortaya koymaktadır. Bu ölçütler, iki taraflı geçerlilik gösterdiğinden, AB'nin eline çok etkili bir araç geçmektedir. Ölçütler, adayları gerekli uyumlaştırmaya doğru yönlendirirken ve belki de hiçbir zaman giremeyecekleri bir topluluğun, “müktesebat” olarak bilinen politikaları ve mevzuatını kendi politika ve mevzuatları ile uyumlaştırırken, AB, bu son madde ile kendini hiçbir yükümlülük altına sokmamaktadır.

<sup>161</sup> Türkiye'nin Dış Politikasında Avrupa Birliği ve Alternatifleri, HAK Basımevi, İstanbul, 2000, s.80.

<sup>162</sup> Kopenhag ölçütleri için bkz. <http://www.eureptr.org.tr/kriterler.html>, 20.01.2006

Gündem 2000 Raporu'nda, aday ülke arasında sayılmayarak “tam üyeliğe aday” olarak değil, “başvuran ülke” statüsünde tutulan Türkiye ile ilgili olarak; Gümrük Birliği'nin tatminkar bir biçimde işlediği ve AB ile Türkiye arasında ilişkilerin geliştirilmesi için sağlam bir dayanak teşkil ettiği, ancak siyasi durumun, mali işbirliği ile siyasi diyalogun 6 Mart 1995 tarihinde kararlaştırıldığı şekilde sürdürülmesine imkan vermediği, Gümrük Birliği'nin uygulamasının Türkiye'nin bir çok alanda AB müktesebatını başarıyla üstlenebileceğini gösterdiğini, buna karşılık ekonominin makro ekonomik istikrarsızlık kısılcasını kıramadığı ifade edilmiştir. Siyasi konularda ise insan hakları ve Güneydoğu sorunu ile ilgili bilinen görüşler tekrar edilmiş ve bu soruna askeri değil, siyasi bir çözüm bulunması gerektiği belirtilmiştir<sup>163</sup>.

Gündem 2000'e paralel olarak Türkiye, 12-13 Aralık 1997 tarihlerinde yapılan Lüksemburg Zirvesi'nde de, AB Konseyi'nin almış olduğu genişleme kararında tam üyelik başvurusunda bulunan ülkeler içinde genişleme sürecine dahil edilmeyen tek ülke olmuştur. Ayrıca, Türkiye ile AB arasındaki ilişkilerin güçlendirilmesinin aynı zamanda ülkedeki siyasi ve ekonomik reformların sürmesine, Yunanistan ile iyi ve istikrarlı ilişkilere sahip olunmasına ve Kıbrıs sorununa çözüm bulunması amacıyla BM gözetimindeki müzakerelerin desteklenmesine bağlı olduğu vurgulanmıştır.

Sonuç Bildirisi'nin açıklanmasının ardından 14 Aralık 1997 tarihinde yaptığı açıklamada Hükümet; AB'nin Türkiye'ye yönelik yanlı ve ayırıcı tutumunu kınamış, bununla birlikte Türkiye'nin tam üyelik hedefini muhafaza ettiğini ve AB ile var olan ortaklık ilişkilerinin sürdürüleceğini, ancak bu ilişkilerin geliştirilmesinin AB'nin yükümlülüklerini yerine getirmesine bağlı olacağını, AB'nin mevcut zihniyet ve yaklaşımı değişmedikçe ilişkilerin ahdi çerçevesi dışındaki konuları AB ile ele alınmayacağını belirtmiştir<sup>164</sup>.

Müteakiben, AB ile siyasi diyalogun ilişkilerimizin gelişmesine engel oldukları iddia edilen Kıbrıs sorunu, Türk-Yunan ilişkileri ve insan hakları dahil olmak üzere Türkiye'nin iç meselelerini bundan böyle kapsamayacağı belirtilmiştir. Ayrıca,

<sup>163</sup> Türkiye'nin Dış Politikasında Avrupa Birliği ve Alternatifleri, HAK Basımevi, İstanbul, 2000, s. 101.

<sup>164</sup> Türkiye'nin Dış Politikasında Avrupa Birliği ve Alternatifleri, HAK Basımevi, İstanbul, 2000, s. 104

Londra'da yapılacak Avrupa Konferansı'na Türkiye'nin katılmayacağı, Gümrük Birliği'nin ise Ortaklık Anlaşmaları'nda öngörüldüğü şekilde sürdürüleceği, AB tarafının Lüksemburg Zirvesi'nin sonuç bildirisinde yapmayı üstlendiği gümrük birliğinin derinleştirilmesine ve Ankara Anlaşması'nın sağladığı imkanların kullanılmasına yönelik tekliflerin ise beklendiği ifade edilmiştir.<sup>165</sup>

Avrupa Konferansı'nın hemen öncesinde AB Komisyonu tarafından 4 Mart 1998 tarihinde **“Türkiye İçin Avrupa Stratejisi”** başlıklı bir belge yayınlanmıştır.<sup>166</sup> Söz konusu raporun giriş bölümünde, bu stratejinin uygulanmasıyla Türkiye'nin AB'nin genişleme sürecinde yer alacağı bildirilmiştir. Aynı bölümde, tarafımızdan eleştiri konusu yapılan, mali işbirliği alanındaki AB taahhütlerine de değinilmiş ve stratejide yer alan unsurların gerçekleşmesinin AB'nin Türkiye'ye taahhüt ettiği mali yardımların yürürlüğe konulması ile mümkün olabileceğine dikkat çekilerek, bu konuda yetkili bulunan Konsey'den söz konusu yardımları gecikmeksizin kullanılabilir hale getirecek düzenlemeyi yapması istenmiştir.

15-16 Haziran 1998 tarihinde gerçekleşen AB Cardiff Zirvesi sonunda yayınlanan Başkanlık Sonuç Belgesinin genişleme ile ilgili bölümünde, Türkiye'nin Avrupa Birliği'nin genişleme sürecindeki konumunu nisbi şekilde iyileştiren bir ifade kullanılmış ve “üyelik için ehil” olduğu ifadesinden vazgeçilerek bunun yerine "üyelik adayı" tanımlaması kullanılmıştır<sup>167</sup>.

Almanya'da Ekim 1998'de işbaşına gelen Sosyal Demokrat-Yeşiller Koalisyonu'nun, Türkiye-AB ilişkileri konusunda farklı bir yaklaşım benimsediğini değerlendiren Türkiye, Alman Dönem Başkanlığı ile daha yakın temaslar kurmuş, bu çerçevede, Başbakan Bülent Ecevit ile Almanya Başbakanı Schroeder arasında Köln Zirvesi'nde Türkiye'nin adaylığının tescili konusunda bir mektup teatisinde bulunulmuş ve Türkiye'nin AB'den beklentileri ayrıntıları ve gerekçeleriyle ortaya konmuştur.

<sup>165</sup> <http://www.abgs.gov.tr> : Avrupa Birliği Genel Sekreterliği., 16.01.2006

<sup>166</sup> Karluk, Türkiye Ekonomisi, s.584.

<sup>167</sup> Türkiye'nin Dış Politikasında Avrupa Birliği ve Alternatifleri, HAK Basımevi, İstanbul, 2000, s.121.

Bununla birlikte, 3-4 Haziran 1999 tarihlerinde Köln'de yapılan AB Hükümet ve Devlet Başkanları Zirvesi'nde Almanya tarafından hazırlanan ve Türkiye'nin beklentilerini karşılayabilecek nitelikteki taslak metin, İngiltere ve Fransa'nın desteğine rağmen, Yunanistan'ın ve diğer bazı üye ülkelerin olumsuz tutumları neticesinde kabul edilmemiştir.

Tüm bu gelişmelerden sonra, iki yıl önce AB'nin genişleme sürecine dahil edilmeyen Türkiye'nin, 10-11 Aralık 1999 tarihlerinde Helsinki'de yapılan AB Devlet ve Hükümet Başkanları Zirvesi'nde oybirliği ile Avrupa Birliği'ne aday olduğu teyit edilmiştir.<sup>168</sup> Karar açıklamadan da görüleceği gibi, gerçekte var olan bir durumun doğrulanmasıdır.<sup>169</sup>

Ancak bununla birlikte, diğer aday devletler gibi Türkiye'nin de, mevcut "Avrupa Stratejisi"ne dayanılarak reformlarını teşvik etmeye ve desteklemeye yönelik bir katılım öncesi stratejiden istifade edeceği, bu çerçevede, insan hakları konusu ve Kıbrıs'ta BM Genel Sekreteri gözetiminde sürdürülen çözüme yönelik görüşmelerin ve devam eden sınır anlaşmazlıkları ile ilgili konular başta olmak üzere, üyeliğin siyasi kriterlerini karşılama yönünde ilerleme kaydedilmesi üzerinde durularak daha fazla siyasi diyalogun söz konusu olacağı belirtilmiştir.

Ayrıca, politik bir çözümün Kıbrıs'ın Avrupa Birliği'ne katılımını kolaylaştıracağıının altı çizilerek, üyelik müzakerelerinin tamamlanmasına kadar kapsamlı bir çözüme ulaşılamamış olursa, Konsey'in üyelik konusundaki kararını yukarıdaki husus bir ön şart olmaksızın vereceği ve bu konuda ilgili bütün faktörlerin dikkate alınacağı ifade edilmiştir.

Ege Sorunlarını yakından ilgilendiren sınır anlaşmazlıkları konusunda ise ikili görüşmelerin başarılı olmaması halinde, anlaşmazlığın makul bir süre içinde Uluslararası Adalet Divanı'na (UAD) götürülmesi gerektiği, özellikle üyelik süreci

<sup>168</sup> "Presidency Conclusions, Helsinki European Council 10 and 11 December 1999", SN 300/99.

<sup>169</sup> Özkan, İ.Reşat, Türkiye-Avrupa Birliği İlişkileri ve Yunanistan, Harp Akademileri Basım Evi, İstanbul, 2001, s.45.

üzerindeki yansımalarıyla ilgili olarak ve en geç 2004 yılı sonuna kadar UAD yoluyla çözüme bağlanmalarını teşvik etmek amacıyla devam eden anlaşmazlıklara ilişkin durumun gözden geçirileceği belirtilmiştir. Ancak yaşanan gelişmeler sonucunda tarafların, özellikle de Yunanistan'ın UAD'na gitmeme yönündeki eğilimleri yüzünden herhangi bir çözüme ulaşılamamıştır. Yunanistan başta karasuları olmak üzere Ege ile ilgili tüm sorunları AB müzakere kapsamında çözmeyi planlamaktadır.

Konsey ayrıca genişleme süreci ile ilgili olarak; Kıbrıs, Macaristan, Polonya, Estonya, Çek Cumhuriyeti ve Slovenya ile katılım müzakerelerinde başlatılan esaslı çalışmayı ve kaydedilen ilerlemeyi memnuniyetle karşıladığını belirtmiş ve birliğe giriş şartları ve bundan doğacak anlaşma tadilleri konusunda Romanya, Slovakya, Letonya, Litvanya, Bulgaristan ve Malta ile Şubat 2000'de iki taraflı hükümetler arası konferanslar toplamaya karar vermiştir.

AB Komisyonu, 8 Kasım 2000 tarihinde Türkiye'nin Katılım Ortaklığı'na ilişkin önerisini açıklamış<sup>170</sup> ve aynı tarihte Türkiye dahil olmak üzere bütün aday ülkelerin 2000 yılında üyelik yönünde gerçekleştirdiği çalışmaları ayrıntılı olarak değerlendiren "İlerleme Raporu" ile kaydedilen bu gelişmeleri özetleyen "Genişleme Stratejisi" başlıklı belgeyi de kamuoyuna sunmuştur.<sup>171</sup>

Katılım Ortaklığı Belgesi (KOB), Türkiye'nin üyelik yönündeki temel hedefleri ortaya koyarken, İlerleme Raporu, bu temel prensipler çerçevesinde kaydedilen ilerlemeleri ve sonraki aşamalarda yapılması gerekenleri açıklamıştır. KOB içinde, Türkiye'nin diğer aday ülkelere uygulananlar ile aynı ölçütler temel alınarak Birliğe katılmaya yönelmiş bir aday ülke olduğu belirtildikten sonra "İlkeler" başlıklı bölümde Helsinki'de belirtilen Kıbrıs ve Ege sorunlarının çözülmesi gerektiği bir kez daha ifade edilmiştir<sup>172</sup>.

<sup>170</sup> Commission of the European Communities, "Proposal for a Council Decision on the principles, priorities, intermediate objectives and conditions contained in the Accession Partnership with the Republic of Turkey", COM (2000) 714 Final, Brüksel, 8.11.2000.

<sup>171</sup> İktisadi Kalkınma Vakfı (İKV) Bülteni, 16-30 Kasım 2000.

<sup>172</sup> [www.absg.gov.tr](http://www.absg.gov.tr), 17.01.2006

KOB'nin açıklanmasının ardından Dışişleri Bakanlığı tarafından yapılan açıklamada;<sup>173</sup> Türkiye'ye ilişkin KOB'nin, bütün adaylar için olduğu gibi, Avrupa Birliği'nce hazırlanan ve AB'nin sorumluluğundaki bir belge olduğu, ayrıca Türkiye'nin Kıbrıs meselesine çözüm bulma arayışları ile AB adaylığı arasında bir bağlantının varlığını hiçbir zaman kabul etmediği, Kıbrıs meselesinin adadaki Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ile Güney Kıbrıs Rum Yönetimi arasındaki bir konu olduğu belirtilmiş ve KOB içinde yer alan Kıbrıs konusuna ilişkin gözlemlerin, Türkiye'nin bu temel tutumuyla uyumlu olduğu ölçüde dikkate alınacağı, Türkiye'nin, bu bağlamda, kendisini sadece Helsinki Zirvesi sonuçları ve bu sonuçların kabulüne ilişkin Türkiye ile AB arasındaki yazışmalar ve görüşmeler ışığında bağlı saymaya devam edeceği bildirilmiştir.

Türkiye'nin, KOB'deki "Kıbrıs" ile ilgili hususların siyasi ölçütlerde "kısa vadeli öncelikler" arasına eklenmesine itirazı neticesinde, ara bir formülle Kıbrıs sorununa çözüm konusu "genişletilmiş siyasi diyalog" başlığı altına alınmış, belgenin Konsey tarafından onaylanması 08 Mart 2001 tarihini bulmuştur.<sup>174</sup>

07-09 Aralık 2000 tarihleri arasında yapılan Nice'de Zirvesi'nde AB'nin genişlemesi öncesi hayati önem taşıyan kurumsal reformlar, komisyon üyelerinin sayısı ve ülkelere göre dağılımı, nitelikli oy çoğunluğu, Avrupa Parlamentosu'ndaki sandalye sayısının dağılımı ve "oy birliğinden" "oy çokluğuna" geçiş gibi konular görüşülmüş ve tartışılmıştır. Zirve'de, Almanya, Fransa, İngiltere ve İtalya gibi büyük devletler, Hollanda, Portekiz ve Belçika gibi küçük devletlerle üç kilit reform konusunda anlaşmazlığa düşmüşlerdir. Bu konular; AB Yönetim Komisyonu'nun boyutu, oyların yeniden belirlenmesi ve veto haklarının kısıtlanması konularıdır.

Zirve'de ayrıca, AB içindeki reformlarla ilgili olarak 2004 yılında yeni bir konferans düzenlenmesi istenmiş ve Almanya, İtalya, İsveç ve Belçika'nın hazırladığı "AB Geleceğinin Bildirisi" başlıklı taslakta, 2004 yılında yapılması istenen konferans

<sup>173</sup> <http://www.mfa.gov.tr> : Dışişleri Bakanlığı.

<sup>174</sup> "Council Decision of 8 March 2001 on the principles, priorities, intermediate objectives and conditions contained in the Accession Partnership with the Republic of Turkey", Official Journal L 85, 24.3.2001, s.13-23. / Bu arada Yunanistan, Kıbrıs'ın AB'ye tam üye olarak alınmaması durumunda "Genişleme Sürecini" veto edeceğini bildirmiştir.



ile AB Komisyonu ve üye ülkeler arasındaki yetki dağılımı, Nice Zirvesi'nde kabul edilen "Temel Haklar Sözleşmesi", ulusal parlamentoların AB konularındaki rolü ve AB kuruluşunda büyük önem taşıyan sözleşmelerin tekrar gözden geçirilmesi öngörülmüştür<sup>175</sup>.

Zirve'de hazırlanan bir diğer belgede, genişlemeyle ilgili olarak diğer 12 adayın durumu değerlendirmeye alınırken, Türkiye'ye 2010 yılı için hazırlanan öngörüde yer verilmemiştir. Bu nedenle yapılan eleştirilere cevaben AB Komisyon Başkanı Prodi kararı, Türkiye'nin adaylığının 1999 yılında açıklanmış olmasına ve Türkiye ile tam üyelik müzakerelerine başlanmamış olmasına bağlamıştır.

Üzerine anlaşmaya varılan KOB'ye göre Türkiye, hazırlamış olduğu -bir anlamda yapabileceğini değerlendirdiği- belgeyi "Ulusal Program" olarak 19 Mart 2001 tarihinde açıklamış ve kabul etmiştir. Ulusal Program'da, her ne kadar demokrasi, hukukun üstünlüğü ve insan haklarına yönelik önemli reform çalışmaları bulunsa da, Program, AB'nin Türkiye'den beklentilerine cevap vermediğinden, Komisyon'un "2001 İlerleme Raporu"nda Türkiye'den gözden geçirilmiş yeni bir Ulusal Program istenmiştir.<sup>176</sup>

AB ile yaşanan ilişkilerde her zirve ardından yukarıdakilere benzer durumlarla karşılaşmış ve zamana ve duruma göre Türkiye lehinde ve aleyhinde bir takım kararlar alınmıştır. Ancak günümüze doğru gelindiğinde iki önemli gelişme dikkati çekmektedir. Bunlardan ilki AB zirvesi sonucunda 17 Aralık 2004 tarihinde Brüksel'de Türkiye'ye müzakere tarihi verilmesi kararı verilmiştir. Buna göre 3 Ekim 2005 itibarıyla AB ile Türkiye arasında 35 başlıktan oluşan müzakere süreci başlatılacaktır. İkinci önemli gelişme ise 3 Ekim 2005 tarihinde olmuş Avusturya'nın yoğun muhalefetine rağmen AB ile Türkiye arasında müzakerelerin resmen başladığı ve tarama sürecine girildiği ilan edilmiştir. Bu yeni dönemde ise şimdilik dondurulmuş gibi görünen Kıbrıs ve Türk-Yunan sorunlarının önümüzdeki günlerde gündeme geleceği değerlendirilmektedir.

<sup>175</sup> [www.absg.gov.tr](http://www.absg.gov.tr), 17.01.2006

<sup>176</sup> Commission of the European Communities, "2001 Regular Report on Turkey's Progress Towards Accession", s.103.

## 6. Avrupa Birliğinde Ege Sorunu

Avrupa Birliği'nin amacı, yukarıda da bahsedildiği gibi, özellikle iç sınırları olmayan bir ekonomik alan, bir ortak Pazar meydana getirerek, ekonomik ve sosyal kaynaşmayı üçlendirmek, bir ekonomik ve parasal birlik kurarak, dengeli ve sürdürülebilir ekonomik gelişmeyi sağlamaktır.

Bu birliğe, Yunanistan 8 Haziran 1959'da, Türkiye ise 31 Temmuz 1959'da Avrupa Birliği'ne o zamanki adıyla Avrupa Ekonomik Topluluğu'na üyelik başvurusunda bulunmuştur. 10 Eylül 1959'da Yunanistan ile 27 Eylül 1959'da da Türkiye ile Avrupa Ekonomik Topluluğu arasında ortaklık müzakereleri başlamıştır. Temmuz 1961'de Yunanistan ortaklık anlaşmasını imzalamıştır. Bu anlaşma Atina Anlaşması olarak anılmaktadır. Yunanistan 12 Haziran 1975 tarihinde tam üyelik başvurusunda bulunmuş 1 Ocak 1981'den itibaren de Yunanistan Avrupa Topluluğu'nun 10. üyesi olmuştur. Türkiye ise 12 Eylül 1963'te AET (Avrupa Ekonomik Topluluğu) ile ortaklık anlaşması imzalanmıştır. 14 Nisan 1987'de tam üyelik için başvurmuştur. 6 Mayıs 1995'de Brüksel'de Türkiye ile Avrupa Birliği arasında Halen Avrupa Birliği'ne üye olmadığı halde Gümrük Birliği anlaşması imzalanmıştır.

Yunanistan, Türkiye'nin 1995 yılında Gümrük Birliği'ne girmesine de karşı çıkmıştır. Ancak Avrupa Türk pazarını kaçırmamak için Yunanistan'ın itirazlarına kulaklarını kapamıştır. Hatta bugün Türkiye'nin üyeliğine karşı çıkan Almanya bile Türkiye ile Gümrük Birliği'ne gidilmesini savunmuştur.

Yunanistan'ın, Türkiye'nin AB ile olan ilişkilerine koyduğu veto Türkiye'de Yunanistan ile aramızdaki anlaşmazlıkların ne pahasına olursa olsun çözümlenmesi gerektiği havasını yaratmıştır. Avrupa Birliği'nin Türkiye ile üyelik müzakereleri sürecine başlamayı reddetmesi daha sonra mevcut anlaşmazlıkları görmezlikten gelerek Güney Kıbrıs Rum yönetimi ile müzakereler başlaması, Yunanistan ile Türkiye arasında barışın sağlanmasını zorlaştırmıştır. Avrupa Birliği'nin bu tutumu Yunanistan tarafından yanlış algılanabilir. Yunanistan Avrupa Birliği'nce desteklendiğini düşünerek

yanlış bir adım atılabilir. Avrupa Birliği'nin bu tutumu nedeni ile Ege'de çatışma riski arttırmıştır.

1995'de Temmuz Ayında Yunan basınında çıkan bir habere göre AB tarafından Yunanistan karasularının 12 mile çıkarılması fikri kabul edilmiştir. AB Hukuk Komisyonu'nun hazırladığı raporda, 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 3, 15, 74, 83, 121 maddelerine gönderme yapılmaktadır. Bu raporun etkisi olumsuz olmuştur. Yunanistan dilediğini gerçekleştirememiştir<sup>177</sup>.

1996'da Yunanistan Hükümet Sözcüsü Dimitris Reppos “Türkiye kendi gelişmesinin, Yunanistan ile olan ilişkilerinin gelişmesine bağlı olduğunu idrak etmelidir” beyanında bulunmuştur<sup>178</sup>. Yunanistan'ın böylece Ege ve Kıbrıs Konularını Helsinki Bildirgesi içine dahil ederek Türkiye ile AB' yi taraf haline getirmiştir. Bu da Yunanistan'ın Türkiye'yi hiçbir zaman AB' ye tam üye olmasını istemediğini kanıtlamaktadır.

Başbakan Yardımcısı ve Dışişleri Bakanı Tansu Çiller, 21 Şubat 1997'de Avrupa Birliği Başkanlığı yapan Hollanda Dışişleri Bakanı Hans Van Mierlo'ya bir mektup yazmıştır. Mektupta Türkiye ile Yunanistan arasında Ege'de karasularının genişliği, kıta sahanlığının sınırlandırılması, hava sahası, FIR hattı ve Ege Adaları'nın silahsızlandırılmasına ilişkin sorunların çözümü, Ege'deki deniz sınırlarını belirleyen Türk - Yunan anlaşmazlıklarının bulunmayışı ve NATO içinde komuta kontrol konusundaki sorunların giderilmesi için barışçıl çözümler bulunabilmesi için iki devletin karşılıklı görüşmelerinin uygun olacağını yazmıştır<sup>179</sup>. Bu girişim, AB tarafından da benimsenmiştir. Türkiye – Avrupa Birliği Ortak Konseyi'nin Lüksemburg'da 29 Nisan 1997'de yapılan toplantısında Türkiye - Yunanistan arasındaki sorunların çözümü için bir mekanizma oluşturulmuştur. Bununla ilgili olarak, Türkiye ve Yunanistan'ın tayin edeceği ikişer uzmandan oluşan “Akil Adamlar”

<sup>177</sup> Harp Akademileri Dış Basın Bülteni, “Yunan Dış Politikasının Temel İlkeleri”, İstanbul, Temmuz 2001, s.251.

<sup>178</sup> Harp Akademileri Dış Basın Bülteni, “Yunan Dış Politikasının Temel İlkeleri”, İstanbul, Temmuz 2001, s. 253.

<sup>179</sup> Harp Akademileri Dış Basın Bülteni, “Yunan Dış Politikasının Temel İlkeleri”, İstanbul, Temmuz 2001, s.275

komisyonu kurulmuştur. Türkiye'yi temsil etmek için Şükrü Elekdağ ile Prof. Dr. Suat Bilge seçilmiştir. Bu kişilerin görevleri Yunan temsilcileri ile birlikte iki hükümetin görüş ve önerilerini içerecek bağlayıcılığı olmayacak dengeli yöntemler iletmektir.

Akil adamlar ile ilgili olarak, Hollanda Dışişleri Bakanı Türk ve Yunan heyetlerini Amsterdam'a davet etmişti. Türk heyeti davete katılmıştır. Ama Yunan heyeti davete katılmadığı gibi bir de tek taraflı yazılı olarak görüşlerini bildirmişlerdir. Bu nedenle komisyon toplanamamıştır. Ve Akil Adamlar kendilerine düşen görevleri yerine getirememiştir.

Avrupa Birliği'nin 1997 yılında genişleme sürecine girmesi, Türkiye'nin aday ülke olmak istemesi, Kıbrıs'ın üyeliğinin kabul edilmesi, Türk-Yunan ilişkilerini beklenenin tersine olumsuz etkilemiştir. Yunanistan Türkiye'nin üye olarak Avrupa birliğine girmesini şiddetle karşı çıkmıştır. Kıbrıs'ın Avrupa Birliği'ne alınması için de başta Polonya, Çek Cumhuriyeti, Macaristan'ın ve diğer aday ülkelerin üye olmalarını veto etme dahil, Avrupa Birliği'nin kendisine verdiği bütün olanakları seferber etmiştir<sup>180</sup>.

Bu gelişmeler üzerine Türkiye ile ilişkilerini arttırmak için Avrupa Birliği şunları önermiştir: Ankara Anlaşması'nın öngördüğü olanakları geliştirmek, Gümrük Birliği'ni geliştirmek, mali işbirliğini uygulamaya sokmak, Türkiye'nin mevzuatının Avrupa Birliği Mevzuatı ile uyumunu arttırmak, Avrupa Birliği'nin bazı programlarına katılmasını sağlamak, Avrupa Konferansı'na katılmasını sağlamak. Bunlar bir nevi uygulanabilir ama özellikle siyasi kararlar gibi uygulanamayacak olanları da vardır. Avrupa Birliği, Türkiye'den azınlıklara saygı gösterilmesini ve korunmalarını, Türkiye'nin Yunanistan ile istikrarlı ilişkiler kurmasını, uyuşmazlıkların Adalet Divanı dahil olmak üzere hukuki yöntemlerle çözülmesini, Kıbrıs'ta politik çözümler için BM aracılığıyla yapılan müzakerelerin desteklenmesini istemiştir<sup>181</sup>.

10 ve 11 Aralık 1999'da Helsinki zirvesinde Türkiye'nin üyelik adaylığı statüsü kabul edilmiştir. Yunanistan Türkiye'nin AB'ne üyelik adaylığı statüsünün kabulünden

<sup>180</sup> Bilge,a.g.e.,s.274.

<sup>181</sup> Ibid.,s.275.

sonra Türkiye ile işbirliğine hazır olduğunu ifade etmiştir. Ancak henüz Ege'deki sorunlarla ilgili olarak bir gelişme yaşanmamıştır, şimdilik Yunanistan sorunları gündeme getirmeyip sadece Kıbrıs ile ilgili olarak GKRY'ne her açıdan destek vermektedir.

## 7. Hava Sahası ve Karasuları İle İlgili Avrupa Birliği Mevzuatı

AB'da uygulanan hava mevzuatı dünyadan farklı olmayıp, 1944 ŞİKAGO sonrası gelişen süreçte ICAO sözleşmesi ile ortaya çıkan kurallar geçerlidir. Ayrıca, AB içinde havacılık faaliyetlerinin bir bütünlük içinde yürütülmesi için ICAO kuralları paralelinde çalışan EUROCONTROL havacılık otoritesi bulunmaktadır. "Uluslararası Hava Sahalarındaki Geçerli Hava Hukuku" kapsamında AB bünyesinde özel olarak geliştirilmiş bir düzenleme söz konusu değildir. Karasularında ise AB en son kabul edilen 1982 BM Deniz Sözleşmesini kabul etmiştir. 1982 BM Deniz Sözleşmesi'nin bir gereği olarak, karasularının ve dolayısıyla hava sahalarının 12 mil olması, açık denizler üzerinde seyir ve uçuş serbestiyeti AB üyelerinin çoğunda genel kabul görmüş kurallardır. Bu noktadan hareketle, AB mevzuatı hava sahası şle karasularının genişliklerinin eşit olduğunu kabul etmektedir. Buna göre Yunanistan'ın 10 millik hava sahası iddiası geçersizdir. Ancak karasularında durum biraz farklı olacaktır. 1982 Dniz Sözleşmesi 12 millik karasuları kullanımına imkan vermektedir. AB bu anlaşmayı mevzuat konusu yapmakla birlikte konunun müzakereler ile çözülmesini taraflara bildirmektedir. Bundan dolayı müzakereler sırasında bu anlaşmanın iyi yorumlanması ve çıkarlarımızın korunması gerekecektir.

Batı komşumuz Yunanistan'ın AB üyesi bir ülke olması ve Güney Kıbrıs'ın AB'ye üye kabul edilme yolunda ilerlemesi hava sahasını ve karasularını direk etkileyen hususlardır. Yunanistan, mevcut durum itibariyle coğrafi anlamda AB'nin doğu sınırını oluşturması itibariyle, aynı zamanda Türkiye - AB sınırını da teşkil etmektedir. Yukarıda da bahsedildiği gibi, 1963'den beri AB (AET)'ye girmeyi bir hedef olarak belirleyen Türkiye'nin karşısına giriş koşulları arasında Ege ve Kıbrıs sorunlarını çözmüş olma şartı dayatılmaktadır.

## 8. AB'nin, Ege'de Yunanistan'dan Kaynaklanan Sorunlara Yaklaşımı

Hukuken AB, Ege'de Türkiye ve Yunanistan arasındaki anlaşmazlıkların tarafı konumunda değildir. En azından Türkiye tarafından tanınmadıkça “ilgili taraf” sıfatı olamaz.<sup>182</sup> Ancak, zaman zaman AB'nin siyasi olarak bazı girişimlerde bulunduğu görülmektedir. Ege sorunlarına yönelik olarak ilk defa 18 Eylül 1981 tarihinde önemli bir gelişme yaşanmıştır. Aynı tarihte Avrupa Parlamentosunda onaylanan ve oybirliğiyle kabul edilen Fourcade Raporunda<sup>183</sup>, Ege sorunlarının çözümüne ilişkin bazı görüşlere yer verilmiştir. Kararın 6 ncı maddesinde, “Korsika, Sicilya, Sardunya ve Yunan Adaları gibi üye devletlere ait adaların da kara suları, kıta sahanlığı ve ekonomik bölgelerinden yararlanmaları gereğine” dikkat çekilmiş, açıklamanın 62, 63 ve 65 nci paragraflarında sırasıyla aşağıdaki görüşlere yer verilmiştir:

“Topluluğun yeni bir üyesi olan Yunanistan'la ilgili olarak şu hususu gözden uzak tutmamalıyız: Yunan Adaları; Balear Adaları, Korsika, Sardunya, Sicilya gibi esas kıta ülkesinin ayrılmaz parçalarıdır ve egemenlik esasından on iki mil genişlikte kara suları, 200 mil genişlikte ekonomik bölge ve kıta sahanlığı talep edebilirler.

Bununla beraber, Akdeniz adalarının diğer devletlerin haklarına tecavüz etmeksizin bu alanlarda hak iddia edemedikleri durumlarda yalnız “eşit uzaklık” metodu ki, böylelikle bunu objektif bir genel prensip seviyesine yükseltmişlerdir, kıyıdaş devletler arasında bir karara varılmasını sağlayabilir.

Akdeniz için doğru olan Ege Denizi için de doğrudur. Türkiye tarafından tartışılmakla birlikte, gerçek bir takım oluşturan Yunan Adaları eşit uzaklık metodu uyarınca kıta sahanlığına sahip olmalıdır.”

<sup>182</sup> Toluner, Sevin, Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları, Beta Yayıncılık, İstanbul Kasım 2000, s.25

<sup>183</sup> Harp Akademileri Dış Basın Bülteni, “Yunan Dış Politikasının Temel İlkeleri”, İstanbul, Temmuz 2001,s.280

AB'nin bağlayıcı karar alma organı Avrupa Konseyidir. Her ne kadar Avrupa Parlamentosu'nun kararları bağlayıcı olmayıp istişare niteliği taşısa da alınan karar, en azından AB'nin konuya eğilimini ve niyetini ortaya koymaktadır. Prof. Dr. Sevin TOLUNER'e göre; "uygulanması gereken hukuk kurallarından sapan birtakım çözüm önerileri getiren AB'nin niyeti, ortaya çıkan bir zorunluluğu karşılamak değil, Ege Denizi uyuşmazlığında Yunanistan'ın yanında yer aldığını vurgulamaktır. Bu niyet günümüzde de fazlaca değişmemiştir.

Türkiye'nin AB üyeliği için, AB tarafından öne sürülen kriterler içinde "Türkiye'nin Sınır Problemlerini Gidermek" gibi bir siyasi kriter yer almaktadır. Bu kapsamda, Yunanistan'dan kaynaklanan Ege sorunlarının giderilmesi, Türkiye'nin AB üyeliği için zorunlu bir hale gelmiştir. Bunun bir başka anlamı ise, iki ülke arasındaki sorunların boyutunun değişerek, AB'nin de Türkiye'nin muhatabı ve sorunlarda taraf haline gelmesidir.

Yunanistan, Ege ve Kıbrıs konularını 1999 Helsinki Bildirgesi içine dahil ederek Türkiye ile AB'ni taraf haline getirmiştir. Yunanistan'ın bu tutumu, öteden beri olduğu gibi, AB'nin de işine gelmiş, eline, Türkiye'ye karşı ileride tam üyelik yollarını tıkamak için kullanabileceği yeni kozlar vermiştir.

Türkiye'yi "üvey evlat" gibi görme alışkanlığındaki AB'nin, Ege'deki Türk-Yunan sorunlarına bakışında da farklı bir durum söz konusu değildir. Kaldı ki AB, Yunanistan nedeniyle dolaylı olarak sorunlara siyasi yönden taraf konumundadır. Hatta bu taraftarlığını yeri geldiğinde çekinmeden beyan etmektedir. 15 Şubat 1996 tarihinde Avrupa Parlamentosunun yayınladığı aşağıdaki bildiride açıkça görülmektedir:

*"Avrupa Parlamentosu, Doğu Ege'de Kardak Adası ile ilgili olarak Türkiye'nin provokatif askeri operasyonlarından kaygı duymaktadır. Kardak Adası 1923 yılındaki Lozan Antlaşması, 1932 yılında İtalya ve Türkiye arasındaki protokol ve 1947 Antlaşmasına göre Oniki Adalar grubuna dahildir ve 1960'lı yıllardaki Türk haritaları bile bu adaları Yunan toprağı olarak göstermektedir. Avrupa Parlamentosu Türkiye'nin, bir AB üyesi olan Yunanistan'ın egemenlik haklarını tehlikeli bir biçimde ihlal etmesinden ve Ege'deki askeri gerginliğin artmasından ciddi biçimde kaygı*

*duymaktadır. Yunanistan'ın sınırlarının aynı zamanda AB'nin dış sınırlarının parçası olduğunu vurgular. Avrupa Parlamentosu Türkiye'den, Ege'deki, özellikle Kardak Adasına ve kıta sahanlığının sınırlarının belirlenmesine ilişkin olarak, farklılıkların giderilmesine çalışılmasında uluslararası hukuk ilkelerine saygı gösterilmesini istemektedir".<sup>184</sup>*

AB'nin, Ege'de Türk - Yunan sorunlarına yaklaşımını, "Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne Aday Ülke Olarak Kabulünün Hukuksal Yönden Değerlendirilmesi" konulu makalesinde Yrd. Doç. Dr. Kamuran REÇBER şu şekilde açıklamaktadır;

"Cardiff Zirvesi Sonuç Bildirgesi'nde, Türkiye'ye yönelik oluşan olumlu atmosfer, Lüksemburg'da tesis edilen ve Türkiye açısından ayrımcı bir uygulama olarak kabul edilebilecek haksız sonucu ortadan kaldırmamıştır. Ancak, AB'nin 11 Aralık 1999 tarihli Helsinki Zirvesi Sonuç Bildirgesi gereğince Türkiye'ye "aday ülke" statüsü verilmesi Türkiye açısından Lüksemburg Zirvesi'ndeki olumsuzluğu giderici nitelikte olmuştur. Helsinki Zirvesi Sonuç Bildirgesi'nin özellikle 4, 9 ve 12 No'lu paragrafları doğrudan Türkiye'yi ilgilendirmektedir. Kararın 4 No'lu paragrafında, aday ülkelerin AB'nin genişleme sürecine eşit haklarla katılacakları ve bu ülkelerin Avrupa Toplulukları'nı ve AB'ni kuran antlaşmalarda belirtilen değer ve amaçları benimseyecekleri vurgulanmaktadır. Ayrıca, işbu paragrafda, aday ülkelerin kendi aralarındaki sınır ve bu nitelikteki diğer sorunları Birleşmiş Milletler Kurucu Antlaşması'nın ilgili düzenlemelerine uygun olarak barışçıl yollarla çözmeleri konusunda, AB Konseyi telkinde bulunmaktadır. Bu telkinde, aday ülke adı açıkça belirtilmese bile, özellikle Türkiye ile Yunanistan arasındaki mevcut sorunlar nedeniyle, bu iki ülkenin sorunlarını barışçıl metotlarla (özellikle Birleşmiş Milletler Kurucu Antlaşması'nın 33 ncü maddesi kapsamında) çözmeleri ve bir çözümün gerçekleşmemesi halinde aday ülkelerin, makul bir sürede uyuşmazlıklarını Uluslararası Adalet Divanı'na sunmaları istenmektedir. Bu durumda, Türkiye ile Yunanistan arasındaki uyuşmazlıkların (Kıbrıs, kıta sahanlığı, kara suları vb.) barışçıl yöntemler olarak kabul edilen siyasal metotlarla çözümlenmesinde doğrudan iki ülkenin iradelerinin uyumu kaçınılmaz olmaktadır. Yine benzer bir şekilde, sorunların, hukukî bir metot olarak kabul edilen uluslararası bir yargı organına havale edilmesinde, ilgili

<sup>184</sup> "Avrupa Birliği Türkiye'den Ne İstiyor? " Stratejik Analiz Dergisi, ASAM yayını, sayı 21, Ocak 2002.



yargı organının uyuşmazlığa bakmayı kabul edip ve yargılama yapabilmesi için, sorunlara muhatap ülkelerin bu yargı organının zorunlu yargı yetkisini kabul etmeleri gerekmektedir. Diğer bir ifadeyle, UAD'nin zorunlu yargı yetkisi ihtiyarî olması nedeniyle, aday ülkelerden birinin, bu zorunlu yargı yetkisini tek taraflı olarak tanınması, uyuşmazlığa taraf olan diğer aday ülkenin uyuşmazlık konusuna ilişkin bu tür bir yetkiyi Divan'a geçirmemesi durumunda, Divan'ın uyuşmazlığa bakması olası değildir. Yine 4 ncü paragrafta, Türkiye ile Yunanistan arasındaki sorunların, gerek siyasi metotlarla ve gerekse hukuksal çerçevede Uluslararası Adalet Divanı'na sunulmaması sonucu bu sorunların çözülememeleri durumunda, AB Konseyi, en geç 2004 yılı sonunda, uyuşmazlıkların UAD aracılığıyla çözümlenmesini sağlamak amacıyla ve özellikle katılım süreciyle ilgili bu sorunların menfi etkileri konusunda durum değerlendirmesi yapacağını vurgulamaktadır<sup>185</sup>.

AB Konseyi tarafından yapılacak durum değerlendirmesine, Yunanistan'ın da katılımı ve işbu Konsey tarafından kararların uyuşumla alınması, yani oybirliğinin geçerli olması düşünüldüğünde, Yunanistan'ın iradesini bu durum değerlendirmesine kendi çıkarları doğrultusunda yansıtması kaçınılmaz olmaktadır. Bu durumda, Türkiye ile Yunanistan arasındaki sorunların çözümlenmesi konusunda, Türkiye'nin daha çok çaba harcaması gerekmektedir. Zira, Yunanistan'ın Türkiye ile mevcut sorunlarını belirtilen yöntemlerle çözememesi durumunda AB'ne alınmamak gibi bir sorunu bulunmamaktadır. Ancak, Türkiye açısından ise sorunların çözümlenmesi gerekmektedir. Zira, AB Konseyi'nin yapacağı durum değerlendirmesinde, aday üyelik aşamasında tam üyeliğe yönelik başlatılan katılım ortaklığı sürecinin sekteye uğraması veya süre itibarıyla uzaması olasılığı gündeme gelebilecek ve Türkiye aleyhine menfi bir kararın alınması bile mümkün olabilecektir. Çünkü, Helsinki Zirvesi Sonuç Bildirgesi'nin 4 No'lu paragrafında<sup>186</sup>, tam üyeliğe ilişkin sürecin başlatılmasında Yunanistan ile mevcut sorunların (birinci derecede Kıbrıs sorunu) giderilmesi üstü örtülü bir şekilde tam üyelik öncesi ön koşul olarak öne sürülmektedir denilebilir. Bu durumda, iki ülke arasında yıllardır çözülemeyen sorunların, AB Konseyi'nin durum

<sup>185</sup> Barbaros Büyüksağnak, Avrupa Birliği'ne Giriş Sürecinde Yunanistan İle Arasındaki Sorunların Türkiye'nin Avrupa Birliği Tam Üyeliğine Etkileri, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 2002, s.3-4

<sup>186</sup> Barbaros Büyüksağnak, Avrupa Birliği'ne Giriş Sürecinde Yunanistan İle Arasındaki Sorunların Türkiye'nin Avrupa Birliği Tam Üyeliğine Etkileri, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 2002, s.3-7

değerlendirmesi yapmadan önce çözümlenmesi Türkiye açısından son derece önemli olmaktadır. Ancak, sorunların çözümünde, şimdiye kadar karşılıklı bir uyum sağlanamadığı ve Yunanistan'ın da işbu sorunların çözümü konusunda Türkiye'ye oranla daha rahat bir konumda olduğu düşünülecek olursa, Türkiye'nin manevra alanının son derece daraldığını söylemek de abartı olmayacaktır.

Sonuç olarak, Helsinki Zirvesi Sonuç Bildirgesi'nin kimi kısımları, Türkiye açısından sorun (Yunanistan ile mevcut sorunların siyasî veya hukukî yollardan çözümü konusunda) doğuracak gibi görünmektedir. Özellikle, Türk-Yunan ilişkilerinde sorunların barışçıl yöntemlerle çözümü, sürekli bir barış ortamının oluşturulmasına yönelik iki ülkenin ve AB'nin de çıkarına uygun olmaktadır. Ancak, Türkiye açısından, sorunların çözümünde, ulusal çıkarın gözetilmesi ve bu bağlamda dikkatli diplomatik çabaların gösterilmesi gerekmektedir. AB Konseyi'nin, Helsinki Zirvesi Sonuç Bildirgesi'nde belirtildiği gibi en geç 2004 yılı sonunda, Türk-Yunan ilişkileri konusunda durum değerlendirmesi yapacağını ve iki ülke arasında tam üyeliğe engel teşkil edebilecek sorunların çözülememesi halinde, bu sorunların Uluslararası Adalet Divanı yoluyla çözümlenmesini sağlamaya çalışacağı dile getirilmektedir. AB Konseyi'nin böyle bir yönelişinden veya eyleminden şu anlam da çıkarılabilir: AB Konseyi, Türkiye ile Yunanistan arasında mevcut olan sorunların çözümüne ilişkin kendisini üstü örtülü de olsa yetkili görmektedir. Bu durum, Türkiye-AB ilişkilerinde sorunlar doğurmanın ötesinde, Türkiye'nin hareket alanını da sınırlayıcı bir etki yaratabilir. Bu tür sorunlara rağmen, Türkiye'nin, üye aday olarak Helsinki Zirvesi Sonuç Bildirgesi'nde genel hatlarıyla belirlenmiş yükümlülüklerini yerine getirmesi, tam üyelik amacının gerçekleşmesinde kaçınılmaz olmaktadır.”

Bugünkü mevcut siyasi durum itibarı ile, Ege sorunlarının çözümlenmesinde, kritik bir sürecin işlemeye başladığı değerlendirilmektedir. Türkiye, Ege sorunlarının çözümünde Yunanistan yanında siyasal yönden oldukça güçlü bir rakiple karşı karşıyadır. Bu nedenle hukuksal dayanaklarının hiçbir boşluğa yer vermeyecek şekilde tam anlamıyla ikna edici olması ve uluslararası alanda da taraftar bulması gerekmektedir. Tabi ki, Türkiye için en uygun durum, AB'nin mümkün olduğu kadar Ege sorunları dışında tutulması veya pasif durumda bırakılmasıdır.

## 9. Türkiye-Yunanistan Arasındaki Sorunların Çözümü ve AB'ye Giriş

### a. Avrupa Birliği'ne Üyelik Türkiye Açısından Önemi

İkinci Dünya Savaşı sonrası kurulan düzen, yerini yenisine bırakmıştır. Tüm Avrupa'nın üzerine oturacağı yeni düzeni AB kurmaktadır. Türkiye AB'ne üyelik ile bu düzen içinde yerini alacaktır. AB'ne üyelik, Türkiye'nin çok partili, demokratik siyasi hayatındaki istikrarın da bir sigortası olacaktır.

Türkiye; nüfusu ve büyüklüğü ile AB'nin karar alma mekanizmaları içinde ağırlıklı bir konum kazanacaktır. Karar mekanizmaları arasında kuvvetli ülkeler arasında yer alacak olan Türkiye, böylece kendi düşüncelerini AB kararlarına yansıtma şansını bulacaktır.

Türkiye'nin tam üyelik ile AB tarafından "öteki" olarak görülmesi sona erecek, Avrupa için "ailenin üyesi" olacaktır. Bu süreç içinde bilgi akışı hızlandığında, ilişkiler her geçen gün daha sağlam temellere oturduğunda önyargılar yıkılacaktır.

Türkiye tam üyelik ile Avrupa Birliğinin kendi dinamizmi içinde gittikçe daha fazla önem kazanan sosyal politikaları, üretim ve tüketim yapıları ile istihdam mekanizmaları gibi pek çok hususta kendi etki ve dinamizmini hissettirecektir. Ayrıca, tam üyelik hakları ve serbest dolaşım sayesinde, AB ülkelerinde yerleşmiş olan Türklerin konumu önemli ölçüde iyileşecektir.

Türkiye, kendine özgü jeostratejik konumu ile AB'nin dış ve güvenlik politikalarının yeni boyutlar kazanmasına vesile olacaktır. Böylece Türkiye; dış politika alanında kendi elini kuvvetlendirecek, bölgesinde bir AB üyesi olarak daha kuvvetli bir sese ve konuma sahip olacaktır. Türkiye; Ortadoğu, Orta Asya ve Balkanlarda sahip olduğu özel etkinliği ve bölge ülkelerinin halkları ile birçok ortak değerler ile bu bölgeler ve AB arasındaki ortak paydaların geliştirilmesinde öncü rol üstlenebilecektir.

Avrupa Birliğine tam üyelik, ekonomik açıdan Türkiye'nin kalkınmasının temel motoru olacaktır. Tam üyeliğin mal ve hizmet üretiminde yol açacağı rekabet ortamı, Türkiye'nin kalkınma çabalarında itici güç işlevi görecektir. Günümüzde, güçlü ekonomik blokların dışında kalmak, üretimin pazarsız kalması sonucunu doğurabilmekte, bunlara dahil olmak ise, güçlü Pazar ve yatırım imkanlarını beraberinde getirmektedir.

Türkiye, ayrıca laik, dışa dönük ve girişimci kimliğiyle, Avrupa Birliğinin kültürel dünyasına çok farklı bir renk katacaktır. Türk kültürünün zenginliği tam üyelik ile gelişme ve kendini ifade etme, ayrıca hak ettiği yeri bulma olanağına sahip olacaktır.

#### **b. Türkiye'nin Üyeliğinin AB Açısından Önemi:**

Türkiye'nin AB'ne tam üyeliği Avrupa'da istikrar ve barışın korunmasına olduğu kadar, Avrupa değerlerinin bölgeye yayılmasına da katkı sağlayacaktır. Zira, Türkiye'nin Birliğe katılımı, AB'nin dış ilişkilerinde yeni ufuklar açacaktır.

Türkiye; Balkanlar, Kafkaslar, Orta Asya, Ortadoğu bölgeleriyle yakın bağları itibarıyla, AB'nin bu bölgelere yönelik politikalarının şekillendirilmesine olumlu katkılar yapabilecektir.

Türkiye'nin tam üyeliği, AB'ne yöneltilen "Hristiyan Birliği" eleştirilerinin ve ırkçılık suçlamalarının da sona ermesini ve böylece bu birliğin evrensel bir nitelik kazanmasını sağlayabilecektir. Kanımızca imkansız olsa bile, Samuel Huntington'un kültürel farklılıkların yarattığı Medeniyetler Çatışması teorisinin geçersizliği ortaya konacak ve Dünya barışına ve güvenliğine hizmet edilmiş olacaktır.

Avrupa ekonomisini ayakta tutan ticarettir. Türkiye'nin tam üyeliği, Avrupa pazarına tüketim eğilimi yüksek 65 milyonluk bir nüfus ekleyecektir. Türkiye, sadece kendi ekonomik potansiyeli ile değil, yer aldığı stratejik coğrafya ile de, AB ekonomisine katkı sağlayacaktır. Türkiye, Doğuyu Avrupa'ya bağlayan ve giderek

önem kazanan enerji, ulaştırma, iletişim şebekelerinin kilit noktasındadır. Bulunduğu coğrafyada dış ticarete lider ülke olma iddiasını taşıyan Türkiye, Orta Asya, Karadeniz Ekonomik İşbirliği ve Ekonomik İşbirliği Teşkilatı lkeleri ile kapsamlı ticaret ilişkileri geliştirmiştir. Türkiye bu sayede, AB'nin bu pazarlara aılımina ve Avrupa ekonomisi için hayati önemi haiz olan hammadde ve girdilerin teminine katkı sağlayabilecektir.

Nüfus yapısı itibariyle ciddi bir yaşlanma tehlikesi ile karşı karşıya bulunan AB ülkelerine karşılıklı, Türkiye dinamik ve genç bir nüfusa sahiptir. Bu bakımdan, Türkiye'nin tam yeliği, AB'nin demografik yapısını olumlu yönde değiştirecek, müteşebbis yönünü kuvvetlendirecektir.

Türkiye'nin tam yeliği, kültürel farklılıkların birlikte yaşayabileceğinin, İşlam ile çağdaşlığın bağdaşabileceğinin kanıtı ve Doğu bloğunun okş ile birlikte Doğu-Batı çatışmasını ikame etmeye yüz tutan Hıristiyanlık-İşlam uyuramazlığına, Batının vereceği etkili bir yanıt olacaktır. Bu, Hıristiyanlar ile Müslümanların bir arada, aynı siyasi ve ekonomik birlik altında yaşayabileceklerini gösterecek ve gerek radikal İşlam, gerek bağnaz Hıristiyanlık felsefe ve kozlarına ciddi darbe vurabilecektir.

**c. AB Sürecinde Yapılan Zirvelerde Türkiye ve Yunanistan:**  
**(1) Lüksemburg Zirvesi:**

Avrupa Parlamentosu, 12 – 13 Aralık Lüksemburg Zirvesi'ne sunacağı tavsiye niteliğindeki kararlarda<sup>187</sup> Türkiye'yi, "genişleme sürecine" dahil etmeyerek yüksek seviyeli özel ilişki önermiştir. AP Genel Kurulu'nda 4 Aralık 1997 tarihinde yapılan oylamada Yeşil ve Radikal Grupların "Türkiye'yi tam üyeliğe hazırlamak için açık bir üyelik öncesi strateji verilmesi" ve "Türkiye'nin adaylığına karşı hiçbir ayrımcılık yapılmaması" için sundukları iki değişiklik önergesi reddedilmiştir. Türkiye için verilen destek oyları Yeşil, Radikal ve Sosyalist milletvekillerinin bir bölümüyle sınırlı kalmıştır. Kararın Türkiye paragrafında, "Türkiye ile ilişkilerin, Doğu Avrupa lkeleriyle ilişkilerden farklı olduğu" vurgulanmış ve "Ancak, Türkiye AB için çok önemli bir ülke ve özel ilgiyi hak ediyor" denilmiştir. Kararda, "Türkiye ile Gümrük

<sup>187</sup> Harp Akademileri Dış Basın Bülteni, "Yunan Dış Politikasının Temel İlkeleri", Temmuz 2001, s.277

Birliği'nin ötesinde geçen yüksek seviyeli özel ilişki kurulması ve Ankara'nın, Avrupa Konferansı'na davet edilmesi" önerilmiştir<sup>188</sup>.

Lüksemburg Zirvesi sonrasında Türkiye her ne kadar AB'ne tam üye olmaya ehil bir ülke olarak değerlendirilmemiş ise de, Avrupa'nın genişleme süreci dışında bırakılmış ve AB'ne 21 nci yüzyılda katılması dışınılen ülkeler arasında yer almamıştır. Polonya, ek Cumhuriyeti, Macaristan, Slovenya, Estonya ve Güney Kıbrıs ile katılma müzakereleri, 31 Mart 1998 tarihinde başlamıştır. İkinci grupta yer alan Bulgaristan, Romanya, Slovakya, Letonya ve Litvanya'da AB'nin genişleme sürecine Lüksemburg Zirvesi Kararları ile dahil edilmiştir.

AB'ne tam üyelik için başvuruda bulunan 12 nci ülke Türkiye'ye uygun görülen ise, sadece Avrupa Konferansına ağrılmak olmuştur. Türkiye'ye önerilen "yakınlaştırma stratejisi" erevesinde Avrupa Konferansı'na katılmaktır. İçi boşaltılmış ve AB'nin genişleme sürecinin tartışılmayacağı bir Konferansa katılım da, bazı şartlara bağlanmıştır. Kıbrıs, Ege, Kardak, demokrasi, insan hakları La Haye Adalet Divanına gitme gibi şartlar arasında ilk defa azınlıklar konusunun gündeme getirilmesi çok ilginçtir. Lozan Antlaşması'nda azınlık olarak ifade edilen T.C. vatandaşları, İslam dininden olmayan Yahudiler, Rumlar ve Ermenilerdir. Bu üç dinsel ve etnik grubun dışında azınlık olarak bir tanımlamaya, Cumhuriyet Döneminde ilk defa Lüksembourg Zirvesi sonrasında rastlanılmaktadır. Bir NATO üyesi olan Türkiye'nin ileride toprak bütünlüğünü tehlikeye dışürebilecek bu tanımlamanın ne anlama geldiği belli değildir.

## (2) Helsinki Zirvesi:

Helsinki Zirve sonuçlarında, Yunanistan ile Türkiye arasındaki sorunlara iki maddede yer verilmiştir<sup>189</sup>. Bunlar;

Sonuç raporu 4 ncü maddesi:

<sup>188</sup> Harp Akademileri Dış Basın Bülteni, "Yunan Dış Politikasının Temel İlkeleri", Temmuz 2001, s.280

<sup>189</sup> [www.absg.gov.tr](http://www.absg.gov.tr), 17.01.2006

AB, sorunların BM (Birleşmiş Milletler) sözleşmesine uygun olarak barışçı bir biçimde çözümlenmesinin önemine değinir ve aday ülkelerden, sınır sorunları ve diğer ilgili sorunlarının çözümü için her türlü çabayı ortaya koymalarını ister. Bu konuda başarıya ulaşamaması halinde makul bir zaman süresi içerisinde sorunları Lahey Adalet Divanına götürmelidirler. Avrupa Konseyi, bu sorunlara ilişkin durumu, özellikle katılım sürecine yansımaları bakımından ve bunların Uluslararası Adalet Divanı vasıtasıyla çözümünü teşvik için, en geç 2004 yılı sonuna kadar gözden geçirecektir. İlave olarak AB Konseyi, Kopenhag Zirvesinde ortaya konulan siyasi kriterlere uygunluk sağlanmasını, üyelik görüşmelerinin başlatılması için bir ön şart ve AB'nin üyelik için ise Kopenhag kriterlerinin tümünün gereklerinin yerine getirilmesinin esas olduğunu hatırlatmaktadır.

Sonuç raporu 9 ncu maddesi :

AB Konseyi 3 Aralık 1999'da New York'ta başlatılan Kıbrıs sorununun kapsamlı çözümüne yönelik görüşmeleri memnuniyetle karşılamakta ve BM Genel Sekreterinin başarılı bir sonuç elde etmek için ortaya koyduğu çabaları kuvvetle desteklemektedir. AB Konseyi siyasi bir çözümün, Kıbrıs'ın AB'ne girişini kolaylaştıracağına altını çizmektedir. Ancak, katılım müzakerelerinin tamamlanmasına kadar herhangi bir çözüme ulaşamazsa, AB Konseyinin katılıma ilişkin kararı, yukarıda belirtilen hususlar herhangi bir ön şart teşkil etmeksizin verilecektir. Bu konuda konsey; ilgili bütün faktörleri dikkate alacaktır.

### (3) Kopenhag Zirvesi:

Kopenhag Zirve sonuçlarında, Yunanistan ile Türkiye arasındaki sorunlar için iki maddede yer verilmiştir<sup>190</sup>. Bunlar;

Sonuç raporu 4 ncü maddesi:

<sup>190</sup> [www.absg.gov.tr](http://www.absg.gov.tr), 17.01.2006

Zirvede, Kıbrıs ile müzakerelerin tamamlandığı ve Kıbrıs'ın yeni üye olarak Avrupa Birliği'ne kabul edildiği belirtilmektedir. Bununla birlikte Avrupa Konseyi tarafından birleşik bir Kıbrıs'ın AB'ne girişinin sağlanmasının tercih edileceği açıklanmıştır. Bu çerçevede, BMGS'nin önerileri kapsamında GKRY ve KKTC taraflarının 28 Şubat 2003 tarihine kadar sorunlarının geniş kapsamlı olarak sonuçlandırılması istenmektedir. Avrupa Konseyi, bu önerilerin gelecek haftalarda bir çözüme ulaşılması için tek seçenek olduğunu ve GKRY ile KKTC liderlerinin bu şansı kullanmaları için zorlanmaları gerektiğine inanmaktadır.

Sonuç raporu 5 nci maddesi:

Birlik, AB kuruluşunda belirlenen prensipler çerçevesinde Giriş Anlaşmasında bulunan sorunların uzlaşma yolu ile çözümünü taraflara hatırlatmaktadır. Bir çözümün oluşumu halinde, Konsey, Kıbrıs'ın bir bütün olarak AB'ne alınacağını açıklamaktadır.

Sonuç raporu 6 ncı maddesi:

Avrupa Konseyi çözüme ulaşamaması durumunda, Komisyon tarafından belirlenen önerilerin kabulüne kadar Adanın kuzey kısmının (KKTC) başvurusunun askıya alınmasına karar verilmiştir. Aynı zamanda Konsey, Komisyonu Kıbrıs hükümetinin danışmanlığına bağlı olarak KKTC'nin ekonominin geliştirilmesi ve Birliğe yaklaştırılmasına davet etmektedir.

Sonuç raporu 18 nci maddesi:

Avrupa Konseyi, 1999 Helsinki'deki kararı hatırlatılarak, Türkiye'nin AB'ye katılımı amacıyla aday ülke olarak belirlendiği ve diğer aday ülkeler ile aynı kriterlerin Türkiye içinde geçerli olduğu belirtilmektedir. Türkiye tarafından Kopenhag kriterlerinin karşılanması amacıyla gerçekleştirilen reformlardan memnuluk duyulduğu açıklanmıştır. Azınlık hakları, insan hakları, hukukun üstünlüğü gibi konulara değinilerek, Türkiye'ye AB üyeliği yolunda yardım için katılım ortaklığı stratejisinin güçlendirileceği belirtilmiştir.



Sonuç raporu 19 ncu maddesi:

AB, reform sürecine devam etmesi için Türkiye'yi cesaretlendirecektir. Avrupa Konseyi, Aralık 2004'te, Avrupa Komisyonu'nun raporu ve tavsiyesi temelinde Türkiye'nin, Kopenhag Siyasi Kriterleri'ni yerine getirdiğine karar verirse AB, Türkiye ile üyelik müzakerelerine "gecikmeden" açacağını açıklamıştır.

Sonuç raporu 20 nci maddesi:

AB ile Türkiye arasındaki Gümrük Birliği'nin genişletilip derinleştirilmesi gerektiği kaydedilmiştir. Türkiye'ye mali yardımın artırılacağı ve bu yardımın 2004'ten itibaren aday ülkelere ayrılan bütçeden verileceği ifade edilmiştir.

#### **ç. Yunanistan ile İlişkiler Konusunda AB'nin Düzenli Talepleri:**

Türkiye siyasi kıstaslara uyum konusunda kayda değer ilerlemeler kaydetmiştir. Anayasal reform ve yasal değişiklikler paketi aracılığıyla Katılım Ortaklığı'nda belirlenen temel önceliklerin pek çoğu ele alınmıştır. Özellikle Ağustos 2002 tarihinde Meclis'in onayladığı yasal değişiklikler, geniş etkili reformlar yapmak konusunda Türkiye'nin istekliliğini göstermesi açısından son derece olumlu karşılanmıştır.

Kıbrıs konusunun çözümü ile ilgili çabaların Türkiye ile AB arasında genişletilmiş siyasi diyalogun bir parçası olduğu hatırlatılmaktadır. AB Komisyonu, tüm tarafların ve halihazırdaki çerçevede özellikle Türkiye'nin, bu yıl içinde Kıbrıs sorununda kapsamlı bir çözüme ulaşılması için Birleşmiş Milletler'in çabalarına tam destek vermesini istemektedir.

Türkiye ve AB arasında siyasi reformlar, insan hakları, Kıbrıs ve sınır anlaşmazlıklarının barışçı çözümü konularını içeren genişletilmiş siyasi diyalog yoğunlaştırılarak sürdürülecektir.

#### **d. Yunanistan ve Türkiye'nin Çabaları:**

Yukarıda da sıkça anlatılmaya çalışıldığı gibi, AB Kriterlerinde siyasi konularla ilgili maddelerde sınır anlaşmazlıklarının “Barışçı Yollardan Çözümü” ve üye ülkeler arasındaki siyasi anlaşmazlık konularının yine müzakereler yoluyla barışçı bir şekilde çözülmesi istenmektedir. Dolayısıyla Türkiye, Yunanistan ile olan tüm sorunlarını barışçı yollarla çözerek AB'ye üye olmak durumundadır. Bu noktadan hareketle özellikle son yıllarda iki ülke arasında dışişleri bakanları seviyesinde bir takım müzakereler yapılmış ve bazı konularda mutabakat sağlanmıştır. Bu çabalara örnek olarak, Türkiye ve Yunanistan Dışişleri Bakanları Gül ve Papandreou, 26 Mayıs 2003 tarihinde Girit'te gerçekleştirdikleri toplantıda, askeri akademiler ve askeri hastaneler arasında değişim programlarını da içeren, güven artırıcı önlemler konusunda uzlaşmışlardır<sup>191</sup>. 2003 Temmuz ayında ise her iki ülkenin Barış İçin İşbirliği (BİO) eğitim birimleri arasında personel değişimine dair ek önlemler üzerinde uzlaşmaya varılmıştır<sup>192</sup>. 16 Eylül 2003 tarihinde Ege üzerindeki sivil hava trafiğini düzenleyen bir anlaşma imzalanmıştır. Ayrıca, her iki ülke 2003 sonbaharında gerçekleştirmeyi öngördükleri askeri deniz tatbikatlarını iptal etmişlerdir. Bu tatbikatlar 2006 yılı itibarıyla iptal edilmeye devam edilmektedir.<sup>193</sup>

İki ülke arasındaki ticari ve ekonomik ilişkiler derinleşmeye devam etmektedir. İki ülke, Şubat 2003'te Türkiye'den Yunanistan'a doğal gaz aktarımını öngören bir anlaşma imzalamıştır. Bu doğal gaz hattının inşaatına başlanmış olup önümüzdeki yıllarda bu projenin bitirilmesi beklenmektedir. Aralık 2003'de imzalanan bir anlaşma ile de iki ülke arasındaki ticareti artırmak için çalışmalar yapılmasına karar verilmiştir. Bu çerçevede turistlerin iki ülke arasındaki, hareketlerine yardımcı olmak için bir protokol imzalanmıştır. Ayrıca AB konularıyla ilgili olarak, bir Yunan görev gücü de Türkiye'ye AB müktesebatı ile ilgili konularda teknik yardım sağlamak üzere görevlendirilmiştir.

<sup>191</sup> Türkiye-Yunanistan Ders Notları, Harp Akademileri, 2006, İstanbul, s.20

<sup>192</sup> Türkiye-Yunanistan Ders Notları, Harp Akademileri, 2006, İstanbul, s.25

<sup>193</sup> Türkiye-Yunanistan Ders Notları, Harp Akademileri, 2006, İstanbul, s.27

Türkiye AB adayı ve bir NATO üyesi olarak, AB üyesi olmayan Avrupalı ortakların AB tarafından yönetilen ve NATO kaynaklarının kullanıldığı operasyonlara katılımına ilişkin usulleri onaylamıştır. Bu Avrupa Güvenlik ve Savunma Politikası'nın etkin bir şekilde ortaya çıkmasını şimdiye kadar aksatmış olan bir sorunu çözmüştür.

Toplamda, Türkiye geçtiğimiz son beş yıl içerisinde Kopenhag siyasi kriterlerinin yerine getirilmesine yönelik önemli bir ilerleme teşkil eden yasama alanında daha etkin çaba göstermiştir.

Türkiye-AB ilişkileri açısından, Yunanistan ile ilişkilerde gelişme kaydedilmesi ve çözümlenmemiş konuların AB müktesebatına uygun şekilde çözümlenmeye çalışılacağı ve Uluslararası Adalet Divanı'na danışılacağına bildirilmesi AB tarafından olumlu gelişme olarak belirtilmektedir. Ancak bu konuların milli çıkarlar yönünden sorgulanması da gerekmektedir.

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### SONUÇ ve TEKLİFLER

#### 1. Genel Değerlendirme

Türkiye-Avrupa Birliği ilişkileri neredeyse Avrupa Birliği'nin kendi tarihi kadar eskidir. Avrupa'nın tamamını yıkan ve bir zamanların büyük Avrupa devletlerini sıradan küçük devletler haline getiren İkinci Dünya Savaşından sonra; Türkiye, Avrupa'nın başlattığı neredeyse bütün örgütlenmelerin içine girmeye çalışmıştır. Bu çerçevede Avrupa Konseyine ve NATO'ya üye olmuştur. Sektörel kapsamda bütünleşmeyi amaçlayan Avrupa Kömür Çelik Topluluğundan sonra 1957'de kurulan ve genel anlamda ekonomik bütünleşmeyi amaçlayan Avrupa Ekonomik Topluluğuna üye olmak için 1959'da temaslara başlamıştır. Araya 1960 ihtilalinin girmesi ile bir süre aksayan müzakereler, 1963'de Ankara Anlaşmasının imzalanması ile sonuçlanmıştır.

Ankara Anlaşması incelendiğinde sıradan bir anlaşma olmadığı görülmektedir. Ankara Anlaşması bir entegrasyon mekanizmasının adıdır. Bu bir ortaklık anlaşmasıdır. Bu anlaşmaya göre Türkiye, Avrupa Birliğine nazaran sıradan bir üçüncü ülke değildir; üvey de olsa bir ortak üyedir. Ankara Anlaşması, Türkiye'nin koşulları yerine getirdiğinde veya hazır olduğunda Avrupa Birliğine tam üye olacağını beyan eden anlaşmadır. Türkiye'nin Ankara Anlaşmasını yapmasının nedenlerini incelediğimizde şu faktörler dikkatimizi çekmektedir.

- Atatürk'ün 29 Ekim 1923 tarihli konuşmasında belirttiği gibi (Memleketimizi asrileştirmek istiyoruz. Bütün çalışmalarımız Türkiye'de asri binaenaleyh batılı bir hükümet vücuda getirmektir. Medeniyete girmek arzu edip de batıya yönelmemiş millet hangisidir?") yeni Türkiye Cumhuriyetine hedef olarak çağdaş uygarlık seviyesini göstermiş ve bunun için de batı medeniyetinin içinde yer almamız gerektiğini belirtmiştir. Batı medeniyetinin en önemli örgütlenmelerinden birisi Avrupa Ekonomik Topluluğudur.

- Avrupa Ekonomik Topluluğuna müracaat ile birlikte Mali Protokoller çerçevesinde ekonomik yardımlar söz konusudur. Türkiye ekonomik gelişimi için bu yardımlara ihtiyaç duymaktadır.

- Türkiye Yunanistan'ın üye olduğu her organizasyona iştirak etmek istemektedir. Çünkü Yunanistan'ın üye olduğu her organizasyonu Türkiye'ye karşı kullanacağını bilmektedir.

Bu amaç ve istekler ile yola çıkan Türkiye'nin AB ile olan ilişkileri inişli çıkışlı bir seyir izledikten sonra 1987'de Avrupa Birliği'ne tam üyelik için başvurulmuş ve daha sonra AB ile yapılan bir anlaşma ile 1996'dan itibaren Gümrük Birliği ilişkisine girilmiştir. Türkiye'nin Gümrük Birliği'ne katılmasından sonraki AB toplantılarında, beklentilerimize olumsuz yaklaşılarak devamlı 1993 yılında Kopenhag Zirvesi'nde şekillenen Kopenhag Kriterleri ön plana çıkarılmıştır. 1997 Lüksemburg Zirvesi'nde de, Türkiye'nin Kopenhag Kriterleri'ne ve ekonomik oluşuma hazır olmadığı beyan ve ima edilerek öne sürülen şartlarla, ülkemiz aday ülke konumu dışında tutulmuştur. 1999 yılında Helsinki'de yapılan Avrupa Birliği Devlet ve Hükümet Başkanları Zirvesi'nde, AB ile 1963 yılından bu yana zorlu ve yorucu bir siyasi ilişkiler bütünü içinde olan Türkiye'nin, AB'ye aday olduğu oybirliği ile teyit edilmiştir. Bu karar, Tanzimat'tan bu yana Batıya açılma ve özellikle Cumhuriyet'in ilanı ile çağdaş uygarlık seviyesini yakalama mücadelesinde olan Türkiye'nin bir kesiminin kendilerini Avrupa'ya yakın hissetmelerine neden olmuştur.

Aslında AB organlarının, genişleme sürecinin ana hatlarının çizilmeye başladığı 1994 tarihli Essen Zirvesi'nden bu yana, Türkiye ile ilgili almış olduğu kararlar incelendiğinde, kararlar arasında açık bir şekilde uyum ve paralellik olduğu görülmektedir. Tarihsel ve kültürel birikime bakıldığında, kabul edilse de edilmese de Türkiye, hiçbir zaman Avrupalıların kafalarında şekillendirdikleri Avrupa haritasında yer almamıştır. AB ülkeleri bunu, Türkiye'nin aday olduğu açıklanan Helsinki Zirvesi'nden bir yıl sonra yapılan Nice Zirvesi'nde de sürdürmüşler ve 2010 yılından önce Türkiye'nin üye olamayacağını bildirmişlerdir.

Helsinki Siyasi tanımlamalarında<sup>194</sup> ise; “Sınır sorunlarını komşuları ile barışçı yollardan veya Lahey Uluslararası Adalet Divanı nezdinde çözmek” ilkesi benimsenmiştir. Bu sorunlar çözümlenemediği takdirde AB Konseyi’nin siyasi değerlendirmesine imkan vermektedir.

Türkiye-AB ilişkilerinde Helsinki Zirvesinde ülkemizin AB’ne adaylığının resmen ilan edilmesinin ardından yaşanan diğer önemli bir aşamayı, AB Komisyonu tarafından, diğer aday ülkeler için yapıldığı şekilde, Türkiye için de “Katılma Ortaklığı Belgesi” nin hazırlanması oluşturmuştur. Avrupa Birliği tarafından 8 Kasım 2000 tarihinde açıklanan “Katılım Ortaklığı Belgesi” nde<sup>195</sup> Türkiye’nin Avrupa Birliğine girmesi için yapılması gereken yapısal değişiklikler ve alınması gereken önlemler belirtilmiştir.

Katılım Ortaklığı Belgesinde siyasi kriterler bölümünün “kısa vadeli öncelikler” kısmına “Kıbrıs” ile ilgili paragrafın, “orta vadeli öncelikler” kısmına ise “sınır ihtilaflarına” ilişkin bir paragrafın eklenmek istenmesi AB’nin bu konulardaki görüş ve hassasiyetini açıklamaktadır.

AB ve özellikle Almanya tarafından Türkiye’ye AB’ne tam üyelik için öne sürülen şartlar; PKK sorunu (Almanya’ya göre Kürt sorunu), Kıbrıs ve Yunanistan ile ortak sorunlar ve sözde insan hakları ihlalleridir. Ancak, direkt olarak söylenmese de bu diplomatik ifadelerin altında, Türkiye’nin üniter devlet yapısı ve toprak bütünlüğü, Kıbrıs ve Ege’deki hayati ulusal çıkarları yatmaktadır.

AB müzakere sürecinde, Türkiye-Yunanistan arasındaki sorunların çözüm usulü ve zamanlamasında Avrupa Birliği’ne giriş ihtiyacı ile giriş ihtiyacı olmaksızın kesinlikle bir farklılık olması gerekmektedir. AB bu sorunları her türlü toplantısında ve raporunda bir şekilde dile getirmektedir. Müzakereler sırasında Türkiye tüm ekonomik, siyasi, yargısal ve toplumsal sorunlarını halletmiş olsa dahi, Yunanistan ile ilgili problemler önümüze konulacaktır.

<sup>194</sup> [www.ikv.org.tr/abmuktesehati.php](http://www.ikv.org.tr/abmuktesehati.php), 20.01.2006

<sup>195</sup> [www.ikv.org.tr](http://www.ikv.org.tr), 20.01.2006

Bu kapsamda önem kazanan AB üyesi Yunanistan ile Türkiye arasında uzun süredir yaşanan ve bir türlü çözüm bulamayan sorunlar mevcuttur. Bunlar iki devleti ilgilendiren ve iki devlet arasında çözümlenmesi gereken sorunlardır. Ancak, Yunanistan'ın bağımsızlığını ilan ettiği 1830 yılından itibaren “Megali İdea” peşinde koşması ve politikasını çoğunlukla Türk düşmanlığı üzerine inşa etmesi bu sorunların karşılıklı olarak hakkaniyet esasına göre çözümlenmesini engellemiştir. Türkiye'nin aslında Yunanistan ile arasındaki en önemli sorunu “*sorunları görüşerek çözebilmek için muhatabını masaya oturtabilme*” sorunudur.

Sadece zirvelerde değil, bütün AB forumlarında Türkiye aleyhinde kararlar alınmasında diğer bazı üye ülkelerin yanı sıra özellikle Yunanistan'ın önemli bir rol oynadığı bilinmektedir. Özellikle Yunan milliyetçiliğini ülkü edinen ve Yunanistan'ın AB'ye üye olduğu 1981 yılında iktidara gelen PASOK, politikasını, içerde Türk düşmanlığı yapmak, Batı dünyası içinde ise Türkiye'yi zor durumlara sokmak, olarak belirlemiştir. Yunanistan, özellikle PASOK Partisi ile beraber Türkiye'nin Batı dünyası ile ilişkilerini mümkün mertebe bozmaya çalışmış ve bu sayede öncelikle Kıbrıs'ta istenen tavizleri Ankara'dan almaya yönelik politikalar belirlemiş ve bu yönde Türkiye'ye ciddi anlamda zarar vermiştir. Yunanistan tüm bunları, 1981 yılında tam üye olurken Türk-Yunan sorunlarını AT bünyesine taşımayacağına dair yazılı taahhütte bulunmasına rağmen yapmıştır. Bu arada Yunanistan, 90'lı yıllarda, başta Suriye olmak üzere Türkiye ile sorunu olan tüm komşularıyla ilişkilerini geliştirmiş ve adeta Türkiye'yi çepeçevre kuşatmayı hedeflemiştir. Yine, “Ege'nin güvenliği PKK'ya verilecek destekle sağlanacaktır”<sup>196</sup> düşüncesi ile terörist örgüt PKK'ya maddi ve manevi yardımlarda bulunmuş, ülkesinde kamplar kurmasına göz yummuş ve özellikle Avrupa'daki örgütlenmesinde destek sağlamıştır. Ancak 1995 yılından itibaren PKK'yı çökertecek atılımın başlaması, Yunanistan'ın işbirliğinde bulunduğu çevre ülkelerde meydana gelen değişiklikler, bu arada yaşanan Kardak ve S-300 hava savunma füzesi krizlerinde Türkiye'nin göstermiş olduğu kararlı tepkiler Yunanistan'ın geri adım atmasına ve gerginlik yaratarak Türkiye'ye isteklerini yaptıramayacağını anlamasına

---

<sup>196</sup> Bu anlayış özellikle Andreas Papandreu'nun ‘Türkiye'nin düşmanı benim dostumdur’ söylemiyle gelişmiştir.

neden olmuştur.<sup>197</sup>

Yunanistan'ın bu gerçeği görmesinden ve özellikle de 17 Ağustos 1999 depreminden sonra, ilişkileri normalleştirmek anlamında iki devlet arasında; turizm, çevre koruması, uyuşturucu kaçakçılığı, örgütlü suçlar, yasadışı göçler ve terörizmle mücadele, yatırımların karşılıklı teşviki ve korunması, bilim ve teknoloji, gümrük, deniz ulaştırması ile ekonomik ve kültürel konularda çeşitli anlaşmalar imzalanmıştır. Bu yapılan anlaşmalar önemli olmakla birlikte, uzun zamandır çözüm bekleyen temel sorunlar karşılıklı görüşmeler yerine, 1999 yılında yapılan Helsinki Zirvesi ile resmen AB'ye havale edilmiştir. Yunanistan yıllardır sürdürdüğü, "Ege Denizi'nde kıta sahanlığı dışında bir sorun olmadığı" şeklindeki görüşünü korumakta ve diğer konuları tartışmanın egemenlik haklarına yapılmış bir müdahale olarak görmeyi sürdürmektedir. Buradan da son dönemlerde yaşanan yakınlaşma çabalarının sadece politik bir manevra olduğu anlaşılmaktadır.

Türkiye ile arasındaki sorunlar Yunanistan'ın üyeliği söz konusu olduğunda bir sorun teşkil etmezken, Kıbrıs ve Ege sorunları Türkiye'nin tam üyelik müzakerelerine başlaması için bir engel olarak karşımıza çıkmıştır. Yukarıda bahsedildiği gibi, 10 Aralık 1999 Helsinki Zirvesi'nde adaylık statüsü tanınırken Türkiye'den aralarında "İnsan hakları, demokratikleşme" gibi konuların da bulunduğu bazı alanlarda uyum çalışmalarını hızlandırması, azınlık haklarının gözetilmesi ve ekonomide yapısal reformlara gidilmesi istenmiştir. Bu zirvede özellikle Yunanistan ile olan ilişkilerin de gözden geçirilmesi, Ege ve Kıbrıs ile ilgili sorunların çözüme kavuşturulmasının gerekli olduğu vurgulanmıştır.

Kesin olarak tanımlanmayan ve çözümünü için bir zorlama ve tarih ifade edilmemekle birlikte yöntem olarak Yunanistan'ın tezi olan Uluslararası Adalet Divanı'na gidilmesi önerisi ileride Türkiye'ye karşı baskı unsuru oluşturabilecektir. Aynı zamanda ifade edilen sorunların çözümünün Türkiye'den beklenmesi kararın belirlenmesinde Yunanistan'ın direk olarak etkisi olduğunu ortaya koymaktadır.

---

<sup>197</sup> Harp Akademileri Dış Basın Bülteni, "Yunan Dış Politikasının Temel İlkeleri", İstanbul, Temmuz 2001, s.23.



Yunanistan ile Türkiye arasındaki içinden çıkılmamış olan ve çözüm bekleyen anlaşmazlıkların büyük bir kısmını, en az tarih kadar, tarafların Doğu Akdeniz ve Balkanlar'da paylaştıkları coğrafyanın kendine has özellikleri de önemli ölçüde belirlemektedir. Diğer taraftan Türkiye'yi ve Yunanistan'ı doğrudan veya dolaylı olarak ilgilendiren ve farklı zamanlarda da olsa varılan bazı uluslararası antlaşmaların (1923-Lozan ile 1947-Paris Antlaşmaları) bölgenin fiziki ve beşerî coğrafyası, Ege'nin karmaşık yapısı, Trakya bölgesi ve Ege Adaları gibi konuların titizlikle gözetilmeden veya üstüne düşülmeden (Oniki Ada hususunda Paris-1947'de olduğu gibi) hazırlanıp imzalanmış olmasının da sorunları zamanla kemikleştirdiği bilinmektedir. Yunanistan'a bir dizi avantaj sağlayan bu sürecin bir koldan ekonomik ve askeri açılardan Türkiye'yi, bir koldan da sınırlarımızın dışında kalıp azınlık konumuna düşen Türk topluluklarını insan hakları bağlamında zor durumda bıraktığı günümüzde açıkça görülmektedir.

Türk-Yunan ve Kıbrıs sorunlarının çözümü, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne girmesi için bir ön şart gibi öne sürülmesi, AB açısından hoş ve uygun olmayan bir davranış olarak değerlendirilmekle birlikte Türkiye de uzun bir süreden beri diyalog yoluyla bu sorunların çözümünü arzu ettiğini her platformda dile getirmiştir. Ancak, çözümlenmesi gereken ve Türkiye tarafından gerçek birer sorun olarak nitelendirilen kıta sahanlığı, karasuları, hava sahası, FIR-Hattı, Ege Adaları'nın silâhsızlandırılmış statülerinin Yunanistan tarafından bozulup silâhlandırılması ile Batı Trakya Türklerine yönelik insan hakları ihlalleri gibi temel anlaşmazlık konuları mevcut iken, Yunanistan bunlardan sadece kıta sahanlığının ele alınabileceğini ve bunun da Uluslararası Adalet Divanı'na götürülmesi gereken bir sorun olduğunu söylemekte, diğer konuların kendi egemenlik alanına girdiğini ileri sürerek, bunları kesinlikle tartışmayacağını vurgulamaktadır. Bu bilgiler ışığında AB içinde bulunan Yunanistan'ın Türkiye ile olan bütün sorunlarını kendi çıkarları doğrultusunda çözmeye çalışacağı kesindir.

Üç kıtayı birbirine bağlayan ve çok önemli bir jeostratejik konuma sahip olan Türkiye, aynı anda bir Avrupa, Asya, Balkan, Kafkas, Ortadoğu, Akdeniz ve Karadeniz, kısaca bir Avrasya ülkesidir. Böylesine önemli ve anlamlı bir yörede bulunan bir ülkenin ve onun devletinin başka coğrafyalarda kurulmuş bulunan devletlerden çok daha farklı uluslararası ilişkileri ve sorunları olması doğaldır. Bununla birlikte; sorunlar,

çatışmalar ve istikrarsızlıklar içeren bir coğrafyada yaşayan Türkiye, bölgesinde bir barış ve istikrar adası olma özelliğini koruma başarısını göstermiştir.

Anadolu yarımadasının sunduğu zenginlikler ile tarih boyunca jeopolitik bir kavşak niteliği taşımış olan bu topraklarda yaratılan insani değerlerin en güzel yönlerini benimseyen Türkiye Cumhuriyeti, çeşitli kültürlerin güzel bir sentezini oluşturmaktadır. Demokratik, müreffeh ve istikrarlı bir Türkiye, doğu ile batının değerlerinin bütünleşip, bir arada yaşayabileceğinin en çarpıcı kanıtıdır.

Dünya doğal enerji kaynaklarının %70'i etrafında kümelenmiş<sup>198</sup>, bölgenin demokratik, laik ve çağdaş bir üyesi ve Balkanlar, Kafkaslar ve Orta Asya'da Türkçe konuşan yaklaşık 200 milyonluk bir nüfusun merkezinde bulunan Türkiye'nin - en azından 10-15 yıl daha - AB içine alınmayacağını bile bile AB adaylığı ile oyalanarak Kıbrıs ve Ege, hatta yakın bir gelecekte ülke bütünlüğü ile ilgili konularda ödün vermek zorunda kalması kabul edilebilir bir durum değildir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin karakterindeki en önemli özelliği tam bağımsızlıktır. Bu gerçekten hareketle, Türkiye AB ile ilişkilerini yeni bir çerçeveye taşımalı ve coğrafi konumun sunduğu seçenekleri değerlendirmelidir. Ancak bu şekilde Türkiye, üzerinde yaşadığı coğrafyanın tüm avantajlarını kullanarak büyümeye ve güçlenmeye devam edebilecektir.

Avrupa Birliği üyeliğine adaylık sürecinde yerine getirilmesi gereken konulara bazılarına baktığımızda;

- İnsan hakları ve demokrasi konusunda devamlı bir iyileştirme gayreti içinde olduğumuzu,
- Kıbrıs konusunun çözümünün iki toplum arasındaki müzakerelere bağlı olduğunu savunduğumuzu,
- Ege konusunda özellikle Kıbrıs Barış Harekatı'ndan bu yana istikrarlı

<sup>198</sup> Enerji Sempozyumu 26-27 Ocak 2006, Harp Akademileri, İstanbul.

politikalar sürdürdüğümüzü,

- Ekonomik entegrasyon ile Kopenhag kriterlerinin diğer maddeleri ve AB'ne üye olabilmenin gerektirdiği normal işlemleri doğal olarak yapmamız gerektiğini ve bütün bu zikredilen hususlar için inisiyatifin bizde olduğunu görmekteyiz.

Ancak, Katılım Ortaklığı Belgesi'nde ifade edilen Türk-Yunan sorunlarının çözümlenmesinde yukarıda sayılan tespitlerin yeterli olmadığı görülmektedir. Yunanistan, *kıta sahanlığı* hariç diğer hususları sorun olarak görmemekte, uluslararası hukuk çerçevesinde kendi hükümlerini hakları olarak değerlendirmektedir. AB ise bu durumda şimdilik taraf olmamakta olup, sorunun iki ülke arasında müzakereler sonucunda çözülmesini ve Kopenhag Kriterleri bağlamında Türkiye'nin yükümlülüklerini yerine getirmesini istemektedir.

Bu bağlamda, Türkiye'nin AB ile olan ilişkilerini de dikkate alan Yunanistan, özellikle 90'lı yıllardan itibaren, PKK'yı destekleyen, İran, Suriye ve Ermenistan ile müttefik olma girişimlerinde bulunan ve Türkiye'yi Avrupa'dan izole etmeye yönelik düşmanca politikalarının, Türkiye'nin başarılı ve kararlı tutumu karşısında yürümediğini görerek, politikasını değiştirmiştir. Bu durum karşısında şu anda Yunanistan'daki iktidarın; özellikle askeri savunma giderlerini azaltma kaygısıyla, istikrarlı, demokratik bir yapıya sahip ve Avrupa'ya yaklaşma yolunda olan bir Türkiye'nin Yunanistan'ın çıkarlarına daha uygun olacağını değerlendirdiği düşünülmektedir.

Atina'nın son yaklaşımlarında bazı yapıcı sinyaller görülse bile, Yunan psikolojisi ve davranışları, temelde son 150-160 yıllık radikal müfredat programlarının ve eğitim sisteminin doğal ürünü olduğundan, Yunan tarafı temel sorunların üzerinde kısa sürede ve kolaylıkla gidemeyecektir.

## **2. Türk-Yunan Sorunları ve AB**

Yirminci yüzyılın son çeyreğinde Türk-Yunan ilişkileri, her iki devletin dış politikasında özel bir önem ve önceliğe sahip olmuştur. Bu önem ve önceliğin önümüzdeki on yılda da devam edeceği düşünülmektedir. Sorunlar yumağı Ege Denizi

Türk-Yunan ilişkilerinde merkezi durumdadır. Diğer bir ifade ile Ege sorunları Türk-Yunan ilişkilerinin mihrini oluşturmaktadır.

Yarı kapalı bir deniz olan ve Türkiye ile Yunanistan ana kıtaları ile çevrili bulunan Ege'de Anadolu'yu kuzeyden güneye bir dizi halinde kapatan toplam dokuz adanın 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Antlaşması<sup>199</sup>, 13 adanın ise 10 Şubat 1947 tarihli Paris İtalyan Barış Antlaşması<sup>200</sup> hükümleri gereği, silahsızlandırılmış olmaları şartıyla egemenliklerinin Yunanistan'a devredilmiş olması; ayrıca çok sayıda ada, adacık ve kayalık üzerinde egemenlik ihtilafının bulunması, Ege Denizi'ni dünyadaki denizler arasında özel önemi haiz bir deniz konumuna getirmiştir.

Kendine has özellikleri bulunan Ege'nin coğrafi, tarihi ve hukuki gerçeklerini bilmeden, başta egemenlik ve silahlanma sorunları olmak üzere, deniz alanlarının sınırlandırılması ve hava sahasına ilişkin sorunlar ile bu sorunların Türk-Yunan ilişkilerine etkilerini analiz etmenin, değerlendirmenin ve çözüme yönelik sonuçlar çıkarmanın çeşitli zorlukları mevcuttur.

Ege'de temel sorun olan egemenlik ihtilafından sonra ana sorunların başında karasularının 6 milin üzerine genişletilmesi gelmektedir. Ancak Ege'de, her bir kara parçasının aidiyetini belirlemeden karasularının sınırlandırılmasını yapmaya çalışmakta doğru bir yaklaşım olmayacaktır.

Ege Denizi'ndeki sorunlar, yılların birikimi ile oluşmuş birbirini etkileyen karmaşık bir bütündür. Bu sorunların unsurları arasında, neden ve sonuçları itibarıyla yakın bağlantı bulunmaktadır. Çözumsuzlük sürmekte olup bu konuda bugüne kadar özlü bir diyalog dahi yapılamamıştır. Sorunlar dinamik niteliktedir. Sorunların çözumsuz kalması, zaman içinde bunların çözümünü daha da güçleştirmektedir. Bu durum yeni sorun ve gerginliklerin ortaya çıkması için müsait bir ortam hazırlamakta, gerçekçi ve kalıcı bir çözüm zemininin kaymasına neden olmakta ve zaman kaybedilmektedir. Ayrıca, atılacak hesapsız bir adım sonucu kontrolsüz tırmanma

<sup>199</sup> Uluslar arası Anlaşmalar Ders Notları, Harp Akademileri Yayınları, 2003, İstanbul, s.25

<sup>200</sup> Uluslar arası Anlaşmalar Ders Notları, Harp Akademileri Yayınları, 2003, İstanbul, s.55

potansiyeli taşıyan sıcak çatışma riski artmaktadır. Mart 1987 kıta sahanlığı, Kasım 1994 karasuları ve Ocak 1996 Kardak krizlerinde olduğu gibi iki devletin tekrar bir sıcak çatışma noktasına gelmesini önleyici tedbirler alınmalıdır.

Avrupa Birliği'ne giriş zamanlamasına önem ve öncelik verilmesi halinde; giriş ihtiyacı olmaması durumu göz önüne alınarak belirlenen politikamızdan, milli menfaatlerimiz açısından ana noktalarda bir farklılık olmaması gerekmektedir.

Bilinmektedir ki; Avrupa Birliği, Ege sorunlarında Yunanistan'ın tezlerini desteklemekte ve Türkiye'yi tehdit etmektedir.<sup>201</sup>

Aynı Avrupa Parlamentosu; Türkiye'nin Avrupa Birliği'nin bir üye devleti olan Yunanistan'ın egemenlik haklarını tehlikeli bir biçimde ihlal etmesinden, Ege'deki askeri gerginliğin artmasından ciddi biçimde kaygı duyduklarından ve Yunanistan'ın sınırlarının aynı zamanda Avrupa Birliği'nin dış sınırlarının parçası olduğunu vurgulamaktan bahsedebilmektedirler.

Yine Parlamento, "Türkiye'den Ege'deki, özellikle Kardak Adasına ve kıta sahanlığının belirlenmesine ilişkin olarak, farklılıkların giderilmesine çalışılmasında uluslararası hukuk ilkelerine saygı göstermesini" isteyebilmektedir. (17 Eylül 1998)<sup>202</sup>

Görüldüğü üzere Türkiye istediği kadar iyi niyetli olsun ve sorunları çözmek istesin, AB'yi arkasına alan bir Yunanistan'dan lehimize yönelik bir çözüm beklemek olası olmayacaktır.

Bu sebeple Avrupa Birliği'ne giriş zamanlamasına önem ve öncelik verilmesi halinde Avrupa Birliği'ne giriş ihtiyacı olmaması hali dikkate alınarak çözüm usulünde kabul edilebilecek sapmaların olmaması gerektiği düşünülmektedir. Yani AB'ne giriş ihtiyacımız olsun veya olmasın sorunların çözümünde bir farklılık beklenmemelidir.

<sup>201</sup> Manisalı, Avrupa Çıkmazı, s.193

<sup>202</sup> Ibid.s.192.

### 3. Türkiye'nin Bölgesel Önemi ve AB Korumasındaki Yunanistan

Şüphesiz Türkiye'nin bir Avrupa ve Asya arasında köprü durumunda olduğu ve eski dünya olarak bilinen üç kıtanın birleştiği bir coğrafyada bulunmasının da bir takım getirileri olduğu görülmektedir. Bu gerçek bize, aşağıda belirtilen, iki ülke arasındaki sorunların çözümüne yardımcı olabilecek tespitleri ve uygulanmasında yarar görülebilecek yöntemleri belirlememize yardımcı olmaktadır:

- Türkiye, bulunduğu jeo-stratejik konumu itibarıyla uluslararası arenada seçenek zenginliği içinde bulunan bir ülkedir.
- Avrupa-Asya bütünleşmesi, AB'nin genişleme sürecinin de önüne geçebilecek bir konumdadır.
- Avrupa-Asya bütünleşmesinin sağlanabilmesi için Türkiye'nin AB'ne girmesi, AB'ne girebilmek için de adaylık statüsünde öngörülen Türk-Yunan sorunlarının çözümlenmiş olmasının gerektiği kıymetlendirilmekte ve bu durumun Türkiye tarafından kullanılabilir bir araç olduğu değerlendirilmektedir.
- Türkiye'nin coğrafi seçeneklerine rağmen AB'nin Yunanistan aleyhinde bir takım düzenlemeleri kabul etmesinde ortak bir tutum içinde olmayacağı, özellikle İngiltere, Fransa ve Almanya'nın kendi bölgesel çıkarları doğrultusunda konuyu ele alacakları bilinmelidir.
- İki ülke arasındaki sorunların yol açtığı gerilimden uzaklaşmanın ve mevcut sorunları aşmanın bir diğer yönteminin, Alman-Fransız rekabetine/düşmanlığına son veren ve barış içinde, zamana yayılarak çözüm üretme yöntemi olabileceği de arzulanmalıdır. Ancak Türkiye ve Yunanistan'ın 1071'den bu yana devam eden bölgesel çekişmesinin ve kültürel farklılığının, iki ülke arasındaki sorunların asıl sebebi olduğu ve sorunların çözümünde ağırlıklı olarak bu gerçeğin farkında olunması gerektiği düşünülmektedir.
- İki ülke arasındaki sorunlar için mutlaka çözüm bekleniyor ve Türkiye AB'ne alınmak isteniyorsa, bunda diğer AB üyelerinin de sorumluluğu olduğu ve katkısının gerektiği, bu nedenle Yunanistan'a baskı yapılması konusunun, gerekli ortam ve platformlarda dile getirilmesinin uygun olacağı kıymetlendirilmektedir.

- AB'ne girmek için fazla istekli olduğumuz intibamı yaratmak, Yunanistan tarafından aleyhimize kullanılabileceğinden, çabalarımızın “muasır medeniyetler seviyesinin üstüne çıkmak” için olduğu, yoksa her ne pahasına olursa olsun AB'ne girmek gibi bir düşüncemizin olmadığı, bunu normal bir süreç olarak kabul ettiğimiz imajının yaratılmasının uygun olacağı AB müzakerelerinde vurgulanmalıdır.

- Yunanistan'ın içinde bulunmadığı ve resmi bir hüviyet kazandığı takdirde gelecekte dünyanın en etkin kurumlarından biri olmaya aday G-20 ile iyi diyaloglar kurularak, bunlar vasıtasıyla Yunanistan'ı ikna yollarının denenmesinin çözüme katkı sağlayabileceği kıymetlendirilmektedir.

- Türkiye'nin aday ülke konumuna gelmesi için diğer ülkelerin Yunanistan'a nasıl baskı yaptığı yolundan hareketle, çözüm için de aynı baskının yapılabileceğinin denenmesinde fayda görülmektedir.

Türkiye'nin jeopolitik durumu dikkate alındığında öncelikle ABD, Rusya, Çin ve Hindistan ile ilişkilerin geliştirilmesine özen gösterilmesi gerekmektedir. Türkiye coğrafi, tarihi ve kültürel özelliklerini dikkate alarak Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EKİT), İslam İşbirliği Örgütü (İKÖ), ve Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (KEİT)'in etkin olarak işletilmesi için gayret sarf etmelidir. Bu teşkilatlara üye olan ülkeler nezdinde kamuoyu yaratılmalı ve bu ülkelere Türk tezlerini desteklemeleri için gerekli politikalar üretilmelidir. Çünkü herhangi bir girişimde bulunmada, bu ülkelere tezlerimiz anlatılmadan uluslararası platformlarda destek bulmamız mümkün olmayacaktır.

#### **4. Ege Sorunuyla İlgili Türk-Yunan Görüşlerinin İrdelenmesi**

##### **a. Yunan Görüşü**

Yunanlı yazar *Mihail*<sup>203</sup> Yunanistan'ın 6 deniz millik karasuları genişliğinin geçmiş- yılların ihtiyaçlarına cevap verebildiğini; ancak bu günkü modern çağın ihtiyaçlarına cevap veremediğini ve karasularının koruyucu "kurtarıcı" niteliğini iddia ederek, Yunanistan'ın hem komşularına hem de diğer devletlere karşı milli güvenliğini,

---

<sup>203</sup> Cin, a.g.e.,s.95.

milli savunmasını koruyabilmesi için, karasularının 12 deniz mil olması gerekliliğini savunmaktadır. Yunan milletinin her zaman Yunan kıta devleti, adaları ile denizi ve halkının bölünmez bir bütün oluşturduğunu düşündüğünü iddia eden Yunanlı yazar, Yunan milletinin yaşamasının bu üç unsurun birlikte bulunmasına bağlı olduğunu, coğrafi, ekonomik, siyasi bütünlüğün, tarih ve Uluslararası Hukuk tarafından Yunanistan'a tanındığını Öne sürerek, Yunan kara sularının 12 deniz mile kadar genişletilmesi gerektiği sonucuna varmaktadır. Yine aynı Yunanlı yazar, görüşlerini açıklamaya şöyle devam etmektedir: "Yunanistan deyince unutmamalıyız ki bir taraftan kıta Yunanistan'ı ve diğer taraftan da adalardan oluşan Yunanistan'ı kastetmekteyiz".<sup>204</sup> Ege' de, Ege Denizi boyunca yayılmış jeolojik, ekonomik, milli, kültürel, siyasi ve tarihi bakımdan biri biriyle bağlı 3.500 adadan ve toplam yüzölçümleri 22.691,485 kilometre kare ve 1.200.000 nüfustan oluşan adasal Yunanistan'ın mevcudiyetini öne süren Yunanlı yazar, buna karşılık Türkiye'nin E-ge'de adası bulunmadığından Türkiye ve Yunanistan diye bahsetmenin hata olacağını, "Bir kıtasal ve adasal Yunanistan'dan bahsederken diğer taraftan da Kıtasal Türkiye'den bahsettiğimizi hiç bir zaman unutmamalıyız" diye iddia etmektedir.

Ege'nin Stratejik önemi, büyük devletlerin Doğu Akdeniz'deki rekabetinin sonucudur, Çünkü bu bölge Batının İhtiyacı olan enerji kaynakları ile dolu olup bu da ekonomik değere sahiptir. Öte yandan, unutulmamalı ki Doğu Akdeniz, Amerika Birleşik Devletleri ile eski Sovyetler Birliği arasında askeri rekabetin yaşandığı en önemli bölgelerden birisi olmuştur. Ege Denizi doğrudan Doğu Akdeniz ile coğrafi ve siyasi bakımdan bağlı olması, Rus donanmasının ancak Ege Denizi'nden Doğu Akdeniz'e açılabilmesi ve bölgede Amerika Birleşik Devletleri'nin önemli askeri üslerinin varlığı, Ege Bölgesi'ne askeri açıdan özel stratejik önem kazandırmaktadır. Burada Amerika Birleşik Devletleri ve eski Sovyetler Birliği'nin menfaatleri aynı yönde olduğundan, susarak Ege'de karasularının 12 deniz mile genişletilmesine karşı çıktıklarını öne süren Yunanlı yazar, Ege Denizi'nin Yunanistan'ın güvenliği için hayati önem arz ettiğini, deniz yolu olarak Yunanistan'ın can alıcı noktalarına veya merkezine doğrudan götürdüğünü vurgulamaktadır.

---

<sup>204</sup> Ibid.,s.96.



## **b. Türk Görüşü**

Ege Denizi Türkiye için sadece çok önemli bir deniz yolu olmayıp, aynı zamanda hava seyrüseferleri, milli, askeri, siyasi, ekonomik, coğrafi, jeopolitik ve stratejik bakımından da çok önemlidir. Ayrıca Ege'de zengin petrol yataklarının bulunması ve Rusya üzerinden Orta Asya petrollerinin boğazlar üzerinden veya Yunanistan'ın girişimleri sonucu, Dedeoğaç üzerinden taşınacağı fikrinin ortaya atılması, petrol taşımacılığı güzergahının Ege Denizi olması, Ege Denizi'nin stratejik önemini daha da artırmıştır. Ege Denizi jeopolitik açıdan da Türkiye için çok önemlidir. Böylece Türkiye'nin Ege'de çıkarlarını koruyabilmesi ve Ege Denizi'nin stratejik önemi 6 deniz milin üzerinde karasuları genişliğini kabul edilmez kılmaktadır.<sup>205</sup>

Türkiye ile Yunanistan arasında barışın korunabilmesi için 1923 tarihli Lozan Barış Antlaşmasıyla "Lozan dengesi" kurulmuştur. Bu dengeye göre, Türkiye ve Yunanistan Ege Denizi'nden eşit koşullarda yararlanacaklardır. Ayrıca Lozan Antlaşması'nda Türkiye'nin milli güvenliği ve savunması düşünülerek, Anadolu'nun doğal uzantısı üzerinde bulunan Doğu Ege Adaları'nın, Oniki Adaların ve Doğu Sporadlar'ın (Midilli, Sakız, Sisam adaları gibi) askerden ve silahtan arındırması öngörülmüştür. Yunanistan Ege Denizi'nde 12 mil karasuları genişliği ilan ederse, Lozan'da kabul edilen denge, Türkiye aleyhine bozulacaktır.

## **c. Yunanistan'ın Türkiye Aleyhine Olan Çalışmaları**

Yunanistan, 12 millik karasularını ilan edinceye kadar, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne tam üye olmaması için her türlü siyasi ve hukuki imkanını sonuna kadar kullanacaktır. Yunanca'da bir deyim vardır. "Israr eden kazanır!"<sup>206</sup> işte bu sözü destur edinen Yunanlıların dış politikasında ve yaşamlarının her alanında ve özellikle Türkiye'ye karşı tutumlarında bu deyimden etkisi Yunanlıları uzlaşmaz, katı ve ısrarcı kılmaktadır.

---

<sup>205</sup> Ibid.,s.97.

<sup>206</sup> Ibid.,s.120.

Yunanistan'ın, Avrupa Birliği'ne tam üye olmasıyla birlikte Türk-Yunan sorunları büyük bir artış göstermiştir. Yunanistan uluslararası camiada Türkiye'yi yalnız bırakabilmek ve kendi arkasına da Batıyı alabilmek Yunanistan için çok daha önem kazanmıştır. Türkiye Avrupa Birliği'nin tam üyesi olursa, Yunanistan'la eşit haklara sahip olacak ve bu durumda, Avrupa Birliği içinde, Türkiye Yunanistan'dan çok daha güçlü bir konuma gelecektir.

Yunanistan bugün Avrupa Birliği'nin dış sınırlarının Yunan sınırlarından başladığını ve bu sınırların korunmasının da Avrupa'nın görevi olması gerektiğini, Avrupa Birliği'nin ortak dış politikası ve savunması olması gerektiğini hararetle bir şekilde savunmaktadır. Eğer Yunanistan'ın bu önerileri gerçekleşirse 1994 yılında yürürlüğe giren ve Yunanistan'ın da 1995 yılında 2321 sayılı yasa ile onayladığı, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesini öne sürerek Ege'de 12 mil karasuları dahil henüz ortaya çıkmamış diğer sorunların da uygulamaya konulacağı kesin gibi görünmektedir.<sup>207</sup> Böylece Türkiye ile Avrupa Birliği karşı karşıya getirilmiş olacaktır.

## 5. Elde Edilen Sonuçlar

Hava sahasının genişliği ve karasuları sorunları incelendiğinde hukuki olarak aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

- Hava hukuku; temel belge olan 1944 ŞİKAGO Sözleşmesi ve kurulan Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) ile sivil uçakların faaliyetleri ve devletlerin hava ülkesi üzerindeki hususlar açısından oturmuş bir hukuk dalı konumundadır. Burada hava sahası genişliği konusu karasuları paralelinde net olarak belirlenmiştir.
- 1982 BMDHS hükümlerinde kapalı denizler ve yarı açık denizler hakkında özel düzenlemeler vardır. Ayrıca kıyıdaş ülkelerin karşı tarafın egemenliklerini kısıtlamayacak şekilde karasuları genişliklerini tespit etmeleri gerektiği belirtilmektedir.<sup>208</sup>

<sup>207</sup> Ibid.,s.121

<sup>208</sup> Ayrıntılı bilgi için bakınız 1982 BMDHS, Karasuları Bölümü

- Devletin deniz ülkesi, karasularının dış sınırında sona erer. Yani, bir devletin karasuları dışında kalan deniz alanları uluslararası hava sahasını oluşturmaktadır. Uluslararası hava sahasında serbestlik rejimi geçerli olduğu için bütün devletlerin hava araçları (sivil veya devlete ait) serbestçe uçuşa hakkına sahiptir.
- 1944 yılında ŞİKAGO kentinde imzalanan Sivil Havacılık Sözleşmesi ile akit devlet uçakları temel olarak iki hak elde etmişlerdir; “yere inmezsizin ülkesi üzerinden geçme hakkı, uyuşunda bulunduğu devlete / devletten yolcu ve eşyayı getirme – götürme hakkı”. Türkiye de bu sözleşmeye taraf olup, yükümlülüklerini yerine getirmektedir.
- Uluslararası hukuka göre, bir ülke ana kıtası ve karasuyu üzerinde olmayan hava sahasında, yani açık denizde, yetki alanını genişletemez. Fakat, Yunanistan, hukuksal bir garabet olarak Ege’de karasularının 6 mil, hava sahasının 10 mil olduğunu iddia etmektedir. Halbuki uluslararası kurallara göre hava sahası üzerindeki egemenlik, karasuları üzerindeki hava sahası yatay sınırları ile eşittir. Bu nedenle, bu iddia hiçbir devlet için kabul edilebilir değildir.

## 6. Türk-Yunan Anlaşmazlığının Sonuçları

İki ülke arasındaki çatışma riski, bölgenin istikrarını ve güvenliğini, Avrupa-Atlantik, NATO’nun ve Avrupa Birliği’nin iç dengelerini ve istikrarını tehdit etmektedir. Ülkelerin karşılıklı düşmanlığı esas alan politikaları, iki ülke arasında güvenlik, ülke sorunlarına bakışlarına ve görüşlerine saygı duymama, iki ülke arasındaki sorunların dünya kamuoyuna açıklanmasında gerçeklerin saklanması, dünya kamuoyunun yanlış bilgilendirilmesi, okullarda kilisede Türkiye’ye karşı düşmanlığın öğretilmesi iki ülke arasındaki ilişkilerin her zaman gergin halde bulunmasına neden olmaktadır. Bunun yanı sıra basının ülke politikası paralelinde karşılıklı düşmanlığı körüklemesi ile üçüncü dünya ülkelerin Avrupa Birliği’nin taraf tutarak ilişkilere müdahale etmeleri olayı iyice zorlaştırmaktadır.

Türkiye Yunanistan arasındaki gerginlik tarafların yararına değildir. Her iki taraf için tamiri zor yaralar açılmasına neden olabilir. Bölgede barışın sağlanabilmesi için bu

tür gerginlikler yaşanmamalıdır. Bu tür gerginlikler NATO'nun, AB'nin Avrupa Atlantik İstikrarının, dünya barışının ve gelecek nesillerin yararına değildir. İki ülke arasında yanlış anlaşılmalardan doğacak çatışma riskini ortadan kaldırmak için güven artırıcı önlemlerin vakit geçirmeden alınması gerekir.

Taraflar, çözümlerde birbirlerinin fikirlerine saygı duymalıdır. Görüş ayrılıklarını gidermeye çalışmalıdırlar. Sorunları çözmek için zemin yaratmalıdırlar. Taraftar, toplumda karşılıklı düşmanlığı körüklemek için değil iyi komşuluk ilişkileri geliştirmek için eğitilmelidir. Tarih kitapları, tek taraflı düşmanlığı körükleyici yanlış bilgilerden arındırılmalıdır.

Politikacıların yanı sıra sivil toplum örgütleri de barışın sağlanmasına yardımcı olmalıdırlar. Sivil toplum örgütleri politikacılar üzerinde baskı kurabilirler. Üçüncü ülkeler veya iki ülke bünyesinde bulunan ulusal ya da uluslararası kuruluşlar iki ülke arasında barışın kurulabilmesi için işi kolaylaştırıcı bir tutum izlemelidir.

Türk-Yunan İş Konseyi'ne bağlı iki memleketteki iş adamları, Türkiye ve Yunanistan'ın silahlanmak için yaptıkları harcamaları ekonomileri için yaptıkların yararlı olmadıkları görüşündedirler. Bu grup, aralarında toplanıp iki memleket arasında barış köprüsü olmaya çalışmaktadırlar.

İş adamları 1997 yılı Ekim ayı sonunda Selanik'te bir toplantı düzenlemişlerdir. Ancak toplantıya katılan Rum fanatiklerin saldırısına uğramışlardır. Türk iş adamları canlarını zor kurtarmıştır. Yunan hükümet sözcüsü ise saldırıyı faşistlerin girişimi olarak nitelendirip olayı kınamıştır. Aynı şekilde yunan basını da saldırıya tepki göstermiştir. Ama sonuç cesaret kırıcı olmuştur. Örneğin Londra'daki Royal United Services Institute (RUSI), isimli kuruluş 15-16 Mayıs 1998'de Londra'da Türk Yunan ilişkilerini konu alan toplantı düzenlemişlerdir. Bu toplantı sonunda çalışmaların devam

etmesi için Yunanistan'da Kasım 1998, 1999'da da Türkiye'de toplantı yapılması kararı alınmıştır.<sup>209</sup>

Merkezi Londra'da International Institute For Strategic Studies (IISS) isimli kuruluş 5-6 Haziran 1998'de Rodos'ta Türk Yunan ilişkileri ile ilgili toplantı yaptı. Türkiye ile Yunanistan arasındaki sorunlara çözüm aramak amacı ile sivil girişimciler tarafından gerçekleştirilen "Türk-Yunan Forumu" 1998'de kurulmuştur. Buna bağlı olarak iki ülkenin gazeteci, bilim adamları, resmi bir görevde bulunmayan diplomatları ve askerlerden oluşan bir heyet "Politik Analiz Grubu'nu" oluşturmaktadır.<sup>210</sup> Bu grubun hazırladığı bir belge kamuoyuna açıklandı ve her iki ülkenin dışişleri bakanlıklarına sunuldu. Resmi bir kuruluş olmadığından yapılan çalışmalar devrin hükümetlerini bağlayıcı özellik taşımamaktadır. Hazırladıkları belgeler her iki ülke arasındaki sorunlar tanımlanıyor ve çözüm için bir yöntem öneriliyor. Bu grup, iki ülke arasındaki sorunları belirli başlıklar altında topladı ve sıraya konuldu. Kıta sahanlığı ilk sırayı alırken, Ege Adalarının silahlandırılması son sırayı almıştır. Halbuki Türkiye'nin çıkarlarına göre adaların silahlandırılması ilk sırayı alır. Kıta sahanlığı sorununu ilk sıraya almalarının nedeni içeriğinde hava sahası ve karasuları sorununu da içermesinden kaynaklanmaktadır.

2000 yılı Mayıs ayı içerisinde "Türk Deniz araştırmaları Vakfı" (TÜDAV) tarafından düzenlenen "Ege" konulu konferansa Yunanistan'ın resmi makamları da davet edilmiştir. Kendileri gelmediği gibi yerlerine sivil toplum örgütleri de bu konferansa ne katılmış ne de katkıda bulunmuştur. Yunanistan'daki sivil toplum örgütleri dış ilişkilerde özellikle, Türkiye ile ilgili alanlarda kendi başlarına hareket etmekte özgür değillerdir. Bu örgütler de Yunan hükümetleri tarafından yönlendirilmektedir. Bütün bu gelişmelere rağmen yine de sivil toplum örgütleri, iki ülke arasında uzlaştırıcı köprü rolünü üstlenebilirler. Bu tür girişimler artarak devam etmelidir.

<sup>209</sup> Harp Akademileri Dış Basın Bülteni, "Yunan Dış Politikasının Temel İlkeleri", S.278, Temmuz 2001, s.33.

<sup>210</sup> Harp Akademileri Dış Basın Bülteni, "Yunan Dış Politikasının Temel İlkeleri", S.278, Temmuz 2001, s.42.

Genellikle devletler aralarındaki anlaşmazlıkları ilk etapta karşılıklı yapacakları görüşmelerle çözerler. Türkiye ile Yunanistan arasında 1975-1981 yılları arasında görüşmeler yapılmış ama iki ülke uzlaşmak için ellerinden gelen çabayı göstermemişlerdir.

Uluslararası Adalet Divanı'nda sorunlar çözülmeye kalkışıldığında hukuk kuralları ile zorunlu bir çözüm göz önüne alınmaktadır. Uluslararası Adalet Divanı Hakimlerinden oluşacak "*hakem mahkemesi*" tarafından verilecek kararlarla uyuşmazlıkların çözülmesi mümkün olabilir. Yaklaşım hukuki olacaktır. Ve alınan kararlara uymak mecburidir. Herhangi bir uyuşmazlık taraf devletlerin dışında bir heyet tarafından çözümlenecektir. Hukuki yaklaşımda Türkiye'nin siyasi dengesi göz önünde bulundurulmayacaktır.

Taraflar aralarındaki görüşmelerde tamamen ya da kısmen bir anlaşmaya vardıldıktan sonra kamuoyuna aradaki siyasi güçlükler nedeni ile mahkeme kararı gibi sunulması, yani Adalet Divanı'na göstermelik olarak başvurulması, gerçekte sorunun anlaşma ile çözümlenmesiyle yukarıda belirtilen sorunun kalkmasına neden olacaktır. Nitekim Bern Deklarasyonu'nun gizli ekinin 1. Maddesi böyle bir durumu göz önüne almıştır. Böyle bir çözüm bizim içinde uygun olacaktır.

İlk zamanlarda Yunanistan Ege için iki devletin ortak başvurusu ile Adalet Divanı'na başvurulmasını isterken şimdi, çözüm istiyorsanız Adalet Divanı'na kendiniz başvurun demeye başlamıştır. Böylece Türkiye Adalet Divanı'na gidecek ,teslim olacak. Yunanistan da işine gelmeyen konularda, "bu benim egemenlik haklarımı ilgilendirir" diyerek, başvuruyu istediği şekilde sınırlayacaktır. Türkiye böyle bir durumda sanki bir savaştan yenik çıkmış gibi kendine bildirilecek koşulları kabul edecektir. Türkiye'de, "zayıf mıyız?, haksız mıyız ?, neden Uluslararası Adalet Divanı'na başvurmuyoruz" soruları sorulmaya başlandı. Ama şunu da gözden çıkarmamak gerekir; Uluslararası mahkemeler ile ulusal mahkemeler siyasi çıkar çatışmaları ile hukuki uyuşmazlıklar arasındaki farkları gözden kaçırmaktadırlar.

Uluslararası Adalet Divanı bağımsız bir mahkemeden ziyade bir çeşit siyasi divandır. Divan'ın Güvenlik Konseyi daimi üyesi beş devletin hakimleri görünüşte seçimle göreve gelseler de uygulamada otomatik olarak seçilirler . Bunlar gerçekte atanmış hakimlerdir. Bunların kendilerini aday gösteren devletlerin çıkarlarının dışına çıkmaları güçtür<sup>211</sup>.

Hukuki uyuşmazlıklar ile siyasi çıkarlar birbirinden farklıdır. Geleneksel anlamda hukuki uyuşmazlıklar mevcut bir kural veya anlaşmanın yorumundan doğan siyasi çıkarlar ise devletin güvenlik, gelişme ve gelecekteki gibi yaşamsal ulusal çıkarlarına ilişkindir. Ege'de bu bölgenin gelecekteki siyasi statüsü söz konusudur. Böyle önemli ve kapsamlı sorunların Adalet Divanı'nın takdirine iyi bir politika olmayacaktır.

## 7. Sorunun Çözümüyle İlgili Uygulanacak Politikalar

Avrupa Birliği'ne giriş sürecinde Yunanistan ile ilgili sorunların çözümünde bir sapma olmaması gerektiği belirlendikten sonra, aşağıda izlenmesi gereken politikalar belirlenmiştir.

AB üyesi ülkelerin Türk -Yunan sorunlarına ilişkin görüşleri ülke bazında genelde tarafsız kalmak şeklinde oluşmakla birlikte AB bünyesinde Yunanistan'ın da etkisiyle Türkiye aleyhine oluşması yüksek olasılık olarak görülmektedir. Bu husus dikkate alındığında sorunların çözümüne yönelik girişimlerin mümkün olduğu ölçüde AB baskısı oluşmayacak şekilde yapılmasının uygun olacağı, AB üyeliği için sorunların çözümünün yeter şart oluşturmadığı, bu kapsamda sorunların ikili olarak bir paket halinde ele alınması ve diğer kurumların hakemliğine veya yargısına gidilmemesinin uygun olacağı kıymetlendirilebilir. Ancak, bu durumda da Yunanistan'ın olayı sürüncemede bırakarak kendi arzuladığı ve sorun kabul ettiği konularda üçüncü kurumlara gitme arzusu içinde olabileceği dikkate alınmalıdır. Fakat her durumda önümüzdeki dönemde sorunlara ilişkin gelişmeler beklendiği dikkate alınarak belirtilen konulara ilişkin olarak özellikle sorunların çözümünde birbirlerine etkileri ve

---

<sup>211</sup> Bilge,a.g.e.,s.244.

Türkiye'nin çıkarlarının en uygun biçimde ele alınmasına yönelik bilimsel çalışmaların yoğun olarak yapılmasına ihtiyaç duyulmaktadır.<sup>212</sup>

Türkiye'nin Yunanistan ve AB ile ilişkilerinde karşılaştığı bu olumsuz tablonun Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan bu yana izlediği batılılaşma politikasında ve AB üyeliği hedefinde bir değişiklik yaratmayacağı kıymetlendirilmiştir. Bununla birlikte, Türkiye'nin, AB üyeliğinin gerçekleşmeyebileceği ihtimali de dikkate alınmalıdır. Ege konusunda çözüm unsuru olarak Lozan Anlaşmasının esas alınması uygun olacaktır.

Yunanistan, Ege'de kara sularını altı milde tutarken ana kıtasında 12 mile çıkarma yönünde strateji izleyebilir. Böyle bir durumun Ege'den yararlanan büyük devletlerin aleyhine olmayacağı; ancak, Türkiye'nin çıkarlarına ters düşeceği değerlendirilmektedir. Bu itibarla, Türkiye'nin tarihi, hukuki ve stratejik boyutlar çerçevesinde hazırlıklı olması gerekecektir. Öte yandan, Yunanistan'ın kara sularını genişletme teşebbüslerinin Karadeniz'e kıyıdaş devletlerce kabul edilmemesi için anılan devletler nezdinde gerekli girişimlerde bulunulmak önemli olacaktır.

Anadolu sahilleri önündeki Yunanistan'a ait ada, adacık ve kayalıkların kara sularının sınırlandırılması sırasında bunlara karasularının hiç tanınmaması veya kısmi olarak tanınması esasının benimsenmesinin uygun olacaktır.

Coğrafi Formasyonlar mutlaka dikkate alınmalıdır. Zira, uluslararası anlaşmalarla devredilmemiş 152 adet ada, adacık ve kayalığın Ege sorunlarının çözümünde Türkiye lehine önemli tesirlerinin olacaktır.

Yunanlı yazar Angelos M. SYRİGOS'un, "Uluslararası Adalet Divanına Başvuru ve Ege'deki Dengeler" başlıklı Toplantı Sonuç Raporunda sunulan makalesinde Türk tarafının Ege sorununu Lahey Adalet Divanı'na götürdüğü takdirde, Yunanistan'ın aleyhine olmak üzere iki tehlikenin ortaya çıkabileceğini şu şekilde ifade etmektedir<sup>213</sup>.

<sup>212</sup> Stratejik Araştırma ve Etüt Merkezi; Türkiye, Yunanistan ve AB İlişkileri, s.8.

<sup>213</sup> Turgay Cin, Türkiye ve Yunanistan Bakımından Ege'deki Karasuları Genişliği Sorunu, Seçkin Yayınevi, Ankara, 2000, s.128



“Birincisi, ...Eğer, Yunanistan bir bütün olarak Ege'deki adaların statüsü konusunda Lahey Adalet Divanı'nda yargılanmayı kabul etmeyip reddederse, Ege'de ortaya çıkan bütün problemlerin hukuki olduğuna ve bundan dolayı uluslararası hukuk çerçevesinde çözülebileceğine ilişkin Yunanistan'ın tutumu geçersiz duruma gelecektir. ikinci tehlike ise, Yunanistan Ege adalarının kısmen veya tamamen askerden arındırılmasını özellikle şart koşan anlaşmaların hükümlerine uymamaktadır... Özel anlaşmaların yükümlülüklerini yerine getirmemek inkar edilemez bir gerçek olarak durmaktadır”. Yunanistan'ın tarihi açıdan bakıldığında, Lozan ve Paris anlaşmalarına aykırı olarak kara sularını üç milden altı mile çıkarmış olması ve adaların silahsızlandırılma konusunu tek taraflı olarak ihlal etmesi hususlarının, anılan Yunanlı yazarın görüşlerine uygun olarak meselenin Lahey Adalet Divanı'na götürülmesi halinde, Türkiye'nin lehine bir durumu ortaya çıkarabileceği değerlendirilmektedir. Bu kapsamda, konunun uluslararası hukuk uzmanlarınca incelenmesinde olabilecektir.

Helsinki Zirve kararlarının, Gündem 2000 Dokümanının, Kopenhag Zirve kararlarının ve bilinen diğer belgelerin, Türkiye açısından Uluslararası Adalet Divanı'nın zorunlu yargı yetkisini doğurmadığı görülmektedir. Bununla beraber, muhtemelen yapılan ve bilinmeyen yazışmaların Uluslararası Adalet Divanına bu yetkiyi verebileceği düşüncesinden hareketle, bu durumun göz ardı edilmemesi gerektiği değerlendirilmektedir. Lahey Adalet Divanı'na başvurulabileceği dikkate alınarak, hukuksal alt yapının oluşturulması maksadıyla, arşivler de kullanılarak en kısa zamanda ciddi bilimsel araştırmaların yapılması önem arz etmektedir.

Yunanistan'ın kendi kamuoyuna uyguladığı gibi Türkiye'nin de kendi kamuoyunu Türk-Yunan sorunları konusunda bilgilendirmesinin ve bilinçlendirmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.

## **8. Kararları ve Hava Sahası Problemleri ile İlgili Sonuç**

Yunan devleti ilk ortaya çıkışından bu güne kadar, büyük devletlerin yardımı ile 166 yıl boyunca beş kez Türkiye aleyhine büyümüştür. Yunanistan bugün de Ege

Denizi'nde, barışı tehdit ederek, yine Türkiye aleyhine, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni öne sürerek, Avrupa Birliği'nin ve Yunanistan'ın sınırlarının, Avrupa'nın dış sınırları olduğunu iddia ederek, kendi sınırlarını genişletmek için en uygun ortamı Ege Denizi'nde yakalamıştır.

Yunan devleti, 1821 isyanından sonra büyük devletlerin desteği ile 1830 yılında başta kadim dostu Rusya, daha sonra ise İngiltere ve Fransa tarafından Osmanlı İmparatorluğu'na dikte edilen Londra Protokolü ile resmen kurulmuştur. Yunan devleti, Türklere karşı tek başına en ufak bir başarı bile elde edememesine rağmen, kuruluşundan itibaren bugüne kadar devam eden bir ülküsünün yani "Megali İdea"sının gerçekleşmesi için mücadele etmektedir. Zira Yunanistan, zayıflamıştır, güçlenmiştir, ancak "Megali İdea" niyet ve amacı hiç bir zaman değişmemiş hep aynı kalmıştır. Megali İdea günümüzde sadece Türkiye'den toprak koparmak olarak algılanmamalı, güçsüz, güdümlü ve tam bağımsız olamayan bir Türkiye isteği olarak düşünülmelidir.

Yunanistan, 1923 Lozan Barış Antlaşması'ndan sonra kendisini toparlayıncaya kadar Türkiye ile iyi ilişkiler kurmuş; ancak, o yıllardaki yakınlaşmaya ve dostluğa rağmen 1931 tarihli ve 5017 sayılı kanun ile hava sahasını 3 deniz milden 10 deniz miline genişletmiş, daha sonra 1936 tarihli ve 230 sayılı Karasuları Kanunu ile de karasularını 3 deniz milden 6 deniz mile genişletmiş; 1947 yılında Oniki Adayı sınırlarına katmış; 1950'li yıllarda Ege'de hava kontrolünü ele geçirirken, bir taraftan da Kıbrıs'tan Türkleri kovarak, göçe zorlayarak, katliamlar yaparak adanın Yunanistan'a ilhakına çalışmıştır.<sup>214</sup> Bu arada 1960'lı yıllarda yine silahtan ve askerden arındırılması gereken Oniki Adalara ve Doğu Ege Adaları'na asker ve silah yığmıştır. 1970'li yıllarda kıta sahanlığını ortaya atarak, Ege'de sınırlarını genişletmeye çalışmış, başarılı olamayınca da, 1980'li yıllarda, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin Yunanistan'a Ege'de karasularını 12 deniz mile genişletme egemenlik hakkı verdiğini ve Yunanistan'ın söz konusu sözleşmeye dayanarak, uygun göreceği bir tarihte bu hakkını kullanacağını tüm dünyaya ilan etmiştir. Türkiye bu durumda anında tepkisini dile getirmiş ve Yunanistan'ın karasularını 6 deniz milin üzerinde genişletmesinin savaş nedeni (casus belli) olacağını ilan etmiştir.

<sup>214</sup> Cin, a.g.e.,s.124.

Gerçekten de bir ülkenin karasularının, hava sahasının, deniz dibinin ve dip altının ihlali o, ülkenin toprak bütünlüğünün, sınırlarının ihlali anlamına gelmektedir. Eğer Yunanistan karasularını 6 milin ötesine genişletirse, bu işlem Türkiye'nin toprak bütünlüğünün, ülke bütünlüğünün, dokunulmazlığının ve sınırlarının ihlali anlamına gelecektir. Sınırları ihlal ve toprakları ilhak edilen bir ülkenin de Uluslararası Hukuka uygun bir biçimde kendisini savunma (casus belli) hakkı olup, bu hakkı Birleşmiş Milletler Antlaşması'nı 2/4 maddesi ve 51. maddesinden kaynaklanmaktadır.<sup>215</sup>

Yunanistan, sözde Türk tehdidini Yunan ve yabancı kamuoyu önünde propaganda amacıyla yayarken, Türkiye'nin tüm diyalog çağrılarını reddetmekte; çok sıkışınca, Türkiye ile göstermelik biçimde masaya oturmakta; görüşmelere gelmeyen devlet imajını ortadan 'kaldırınca, yine masaya oturmaktan kaçmaktadır. Bu tutumu ile Yunanistan bölge ve uluslararası barışı tehlikeye düşürmektedir.

Görüldüğü gibi, Yunanistan bugüne kadar sınırlarını Türkiye aleyhine genişletme ve Türkiye ile kriz yaratma politikalarını yeğlemektedir. Bu kriz politikasından Yunanistan'ın kazançlarından birisi, Türkiye'nin Avrupa Birliği ve diğer ülkelerle ilişkilerini bozarak Türkiye'yi yalnızlığa sevk etmek, ikincisi de Yunanistan'ın sınırlarını genişletmektir. Bu arada Yunanistan, uluslararası kamuoyu nezdinde kendisi Türkiye'ye karşı yayılmacı bir siyaset izlemesine rağmen, sınırlarını genişletmesine rağmen, Türkiye'yi yayılmacı politika izlemekle suçlamış ve Avrupa ve diğer ülkelerin kamuoylarını ikna etmeye başarmış görünmektedir. Bu başarıda Yunan dışişleri ile Yunan milletinin her platformda Türkiye aleyhine yaptıkları propagandanın etkisi çok büyüktür.

Bu bilgilerin değerlendirilmesiyle, Ege'de sorunun kaynağı Yunanistan olduğu görülmektedir. Yunanistan'ın genişleme, büyüme hayali, Bizans rüyası "Megali İdeası" dır. Bu hayale veya rüyaya ancak, milli birlik ve bütünlük içersindeki bir Türkiye ile kararlı bir Türk dış politikası dur diyebilir, engel olabilir.

<sup>215</sup> Ayrıntılı bilgi için BM Sözleşmesi'ne bakınız.

Yunanistan'ın iddia ettiği gibi, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Yunanistan'a Ege'de karasularını 12 mile çıkarma egemenlik hakkı vermemektedir. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 3. maddesi her sahil devletine karasularını azami 12 deniz mile kadar uzatabilme imkanı tanıırken, bu azami ölçünün coğrafi ve hukuki sebeplerle kısıtlamalara da uğrayabileceğini kabul etmektedir. Sözleşmenin 3. maddesi genci nitelikli bir hükümdür, uygulamalarda her devletin koşullarına göre, uygulama alanı bulmaktadır. Bir sahil devleti, diğer bir devletin sahip olduğu deniz alanlarını, kendi karasularını 12 deniz mile genişleterek ve bu takdir hakkına sahip olduğunu ileri sürerek, ele geçiremez. Ele geçirmek isterse bu iyi niyet ve hakkın kötüye kullanılmaması ilkelerine aykırı olacaktır (300. madde).<sup>216</sup>

Esasen, Ege'deki 12 mil sorunu bir adalar sorunudur.<sup>217</sup> Ege'de Türkiye sahillerine çok yakın ve çok sayıda ada olmasaydı, iki kıtanın karşılıklı 12 deniz mili kabul etmesi zor olmayacaktır; fakat adaların haklarınının 121. maddedeki umumi hükümlerin beyan edildiği kadar geniş olmadığı, kısıtlanabildiği, uygulama ve mahkeme kararlarında belirtilmektedir. 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde genel olarak adaların tanımı yapılmış ve ada ülkeleri ile kara ülkeleri arasında bir eşitlik tanınmıştır. Ancak sözleşmenin diğer hükümlerinde denizlerin coğrafi özelliklerine göre, bu söz konusu genel kuralın istisnaları da belirtilmiştir.

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi yürürlüğe girmiş olmasına rağmen, Türkiye'ye karşı bu sözleşme öne sürülerek, Ege'de karasuları 12 deniz mile genişletilemez. Çünkü Türkiye, başından beri bu sözleşmenin çeşitli hükümlerine itiraz etmiştir. Söz konusu sözleşmenin 3. maddesi kuralı bir örf ve adet kuralı niteliğini kazanmış olsa dahi Türkiye'ye karşı öne sürülemez. Zira bu kuralın oluşumundan itibaren Türkiye tutarlı bir biçimde itiraz etmiş ve bu kuralı tanımayacağını ilan etmiştir. Açıkça bu kuralı tanımadığını belirten bir ülkeye karşı bu kuralı uygulatmak mümkün görünmemektedir.

---

<sup>216</sup> Cin, a.g.e.,s138.

<sup>217</sup> Cin, a.g.e.,s.139.

## **9. AB İle Müzakere Sürecinde Problemlerin Çözümüne Yönelik Oluşturulan Teklifler**

AB müktesebat olarak, 1982 BM Deniz Sözleşmesini kabul etmiştir. Türkiye'nin taraf olmadığı 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi, konumuzla ilgili olarak karasuları genişliğinin 12 NM çıkarılmasına imkan verdiği için bizim faydamıza bir uygulama değildir. Bundan dolayı 1982 BM Deniz Sözleşmesi'nin karasuları ile ilgili bölümü AB sürecinde dikkatli bir şekilde müzakere edilmelidir.

Uluslararası hukuka göre bir devletin kara sularından daha uzun bir hava sahası ilanı kabul edilemez bir olgudur. Bu nedenle, Yunanistan'ın 10 mil hava sahası uygulamasına her vesileyle itiraz edilmeli ve fiilen tanınmamalıdır. Ayrıca, bu husus Yunanistan'ın hukuk tanımazlığına bir kanıt olarak uluslararası arenada sıkça kullanılmalıdır. Ayrıca AB'nin 1944 Şikago anlaşmasını tanımış olması Yunanistan'ı bu konuda AB huzurunda bile haksız duruma düşürmektedir. Bu sebepten dolayı Yunanistan çabalarını karasularını 12 mile genişletme yolunda yoğunlaştırmaktadır.

AB'ye girmek için, Türkiye-Yunanistan arasındaki sorunlarda, bu sorunların Yunanistan'ın lehine çözümlenecek şekilde taviz verilmemesinin, AB ülkelerinin konuya müdahil olmaları engellenerek her sorunun kendi içinde ve birbiriyle bağlantılı olarak kıymetlendirilmesini; bu maksatla, Türk-Yunan diyaloguna devam edilmelidir.

Ege uyuşmazlıklarının temellerinden biri olan kara suları konusunda, Ege'de muhtemel bir çözümün 6 mil kara suları genişliği esasına dayandırılması ve 6 milin üzerinde herhangi bir uygulamaya izin verilmemesini, 6 milin üzerindeki bir genişlemenin "casus belli" olacağıın uluslararası platformlarda vurgulanmaya devam edilmelidir. 1982 BM Deniz Sözleşmesi'nin karasuları ile ilgili bölümünün tanınmaması, bu konuda ısrarlı retçi konumunun sürdürülmesi, Ege Denizi'nin yarı açık bir deniz olduğu ve karasularının ancak kıyıdaş ülkelerinin rızalarıyla genişletebileceğinin savunulması ve bunun da söz konusu anlaşma doğrultusunda ele alınmalıdır.

AB'nin jeopolitik ve jeostratejik konumu ve büyük bir pazar olması nedeniyle, Türkiye'yi tamamen dışlayamayacağı; ancak tam üyeliğin yakın zamanda gerçekleşmeyeceği sebebiyle Türkiye'nin milli menfaatlerine uygun yeni hal tarzları geliştirmesinin uygun olacaktır.

Katılım Ortaklığı Belgesi'nde, giderilme sorumluluğu Türkiye'ye yüklenen Türk-Yunan sorunlarında, asıl kilit ülkenin Yunanistan olduğu ve bu konuda gayret sarfetmesi gerektiği yönünde ABD, NATO, KEİ, İKT, G-20 platformlarında sürekli ikna faaliyetlerinde bulunulmalıdır.

Yunanistan'ın kendi kamuoyuna uyguladığı gibi, Türkiye'nin de kendi kamuoyunu Türk-Yunan sorunları konusunda bilinçlendirilmelidir.

Türkiye'nin, AB üyeliğinin gerçekleşmeyebileceği ihtimali de dikkate alınarak, neler yapılabileceğinin akademik seviyedeki çeşitli platformlarda kıymetlendirilmesini gündeme getirilmelidir.

Yunanistan'la mevcut sorunların Türkiye lehinde gelişmesi için; Türkiye'nin bir taraftan her zaman güçlü, caydırıcı ve dinamik bir silahlı kuvvetlere sahip olurken, diğer taraftan, istikrarı sağlaması, dış politikada hak ve menfaatlerini korumadaki kararlılığını muhafaza etmesi, tüm uluslararası platformlarda siyasileri, bilim adamları/kurumları, sivil toplum örgütleri, işadamları ve Türkiye dışındaki Türklerden oluşan topyekün propaganda gücünü uyumlu bir şekilde yönlendirmesinin gerekli olduğu değerlendirilmektedir.<sup>218</sup>

<sup>218</sup> Barbaros Büyüksağnak, Avrupa Birliği'ne Giriş Sürecinde Yunanistan İle Arasındaki Sorunların Türkiye'nin Avrupa Birliği Tam Üyeliğine Etkileri, , Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 2002, s.1-5.

## SONSÖZ

Ege Denizi, Kazakistan, Azerbaycan, Rus petrollerinin dünya pazarlarına ulaştırılacak yol üzerinde bulunması sebebiyle küresel bir öneme sahiptir. Ayrıca Ege Denizi'nde bulunan petrol rezervlerinin varlığı bölgeye ayrı bir önem vermektedir.

Yunanistan, Balkanlarda liderlik görevini üstlenmek, bölgede söz sahibi olmak istemektedir. Ancak bu konuda kendilerine rakip ve engel olarak, Türkiye'yi görmektedir. Bu durumda Yunanistan politikasını, sorunları daha da tırmandırmak, bölgede kriz yaratmak, Türkiye güçlenmesini engellemek ve bu arada Türkiye'nin AB sürecini kullanarak suistimal ederek Ege'deki sınırlarını genişletmek ekseninde yürütmektedir.

Türkiye devlet olarak, mevcut dış politika sorunlarını çözmek için düşünce ve siyaset üretmelidir. Türkiye özellikle Ege sorununda önlemler geliştirmez ve almaz ise, Türk ve yabancı kamuoyunu bilgilendirmez, yönlendirmez ve kamuoyunun desteğini arkasına almaz ise, bugünkü gibi işleri olurlarına bırakırsa, yeterli sayıda uzman kadrosu ile ciddi bir mücadeleye girmezse, içerde ve dışarıda çığ gibi büyüyen bu sorunların altında kalacağı kesindir. AB müzakereleri sırasında müzakere edilecek 35 adet fasıl vardır. Bunlardan en önemlisi de siyasi kriterleri içeren fasıldır. Ayrıca her bir fasılın içine de siyasi kriterlerin bulundurulması ihtimal içindedir. Bu fasılların gereği yapılmadan AB'ye üyelik mümkün olmayacaktır. Bu durumda her şeye rağmen AB demek yerine milli çıkarlar ciddi bir şekilde değerlendirilerek hazırlıklı bir şekilde AB ile konular müzakere edilmeli, ihtiyaç duyulduğu zaman da bazı konular hakkında geçici ya da kalıcı istisnalar (deregasyonlar) talep edilmelidir.

Kararları ve hava sahasının genişliği sorunlarında öncelikle milli çıkarlar gözetilmeli daha sonra ise bunlar bir kurallar topluluğu olan AB içinde savunulmalıdır. Bunun haricinde yapılan bir yaklaşımın Türkiye'ye AB üyesi olsa bile bir faydası olmayacaktır.

AB, Türkiye'nin en büyük medeniyet projesidir. Türkiye bu topluluğa isteyerek girmektedir. Ancak her şeyden önemli olan Türk Milletinin refahı, devletinin bekasındır. Bunun haricinde hiçbir şey önemli değildir. AB bizim değerlerimizi daha da ileriye götürecektir ve geliştirecektir. Bunun aksi olacağı durumları bile bile AB konusunda ısrarlı olmanın milletimizin çıkarlarına pek fayda getirmeyeceği değerlendirilmektedir. Bu konuda dikkatli ve hassas olmak hayati önem taşımaktadır.

Çalışmamızı ülkemizin kurucusu Ulu Önder Atatürk'ün 1923 yılında söyledikleri ile bitirmek istiyoruz: *“Bir milletin gücü ve imkanları kendi varlığını korumak ve geliştirmek için kullanılmalıdır. Bunu unutmak ve milletin tüm enerjisini yabancıların amaçları için kullanmak çok büyük bir hatadır.”*



## KAYNAKÇA

### Kitap ve Makaleler

“Avrupa Birliği Türkiye’den Ne İstiyor?” Stratejik Analiz Dergisi, ASAM yayını, sayı 21, Ocak 2002.

Apatay, Çetinkaya. “Yaşadıklarım ve Ege’de olup bitenler”. İstanbul, Kazancı Kitap Ticaret, 1995.

Barbaros Büyüksağnak, Avrupa Birliği’ne Giriş Sürecinde Yunanistan İle Arasındaki Sorunların Türkiye’nin Avrupa Birliği Tam Üyeliğine Etkileri, s. 5-1, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 2002.

Bargiacchi, Paolo, The Freedom of Overflight in the High Seas, The Aegean Sea 2000 Symposium, TUDAV Yayınları, İstanbul, 2000.

Bilge, Suat. Büyük Düş Türk - Yunan siyasi ilişkileri 1919-2000. 21. Yüzyıl Yayınları, Ankara, 2000.

Coşkun, Enis, “Dünden Bugüne Avrupa Bütünleşmesi” Cumhuriyet Gazetesi Yazı Dizisi, 11 Nisan 2002.

Çelik, F., Milletlerarası Hukuk, İkinci Kitap, İstanbul 1989.

Dyke, J.M, The Interconnected Aegean Sea Disputes, Problems of Regional Seas Symposium 2001, TUDAV Yayınları, 2001, İstanbul.

Ege Denizi ve Ege Adaları, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 1995.

EGE’de Türk Yunan Askeri Sorunları ve NATO, Güneydoğu Avrupa Müttefik K.K.K.’lığı Yayınları, 1995.

Enerji Sempozyumu 26-27 Ocak 2006, Harp Akademileri, İstanbul.

Göknil, M.N, Hava Hukuku, İ.Ü Hukuk Fakültesi Yayını, İstanbul, 1951.

Gündüz, Aslan, “AB-Türkiye İlişkilerinin Tarihsel, Hukuksal, Temelde Değerlendirilmesi”, “AGSK, AB ve NATO İlişkilerinin Geleceği ve Türkiye’ye Etkileri” Sempozyumu, HAK, İstanbul, 11-12 Ocak 2001.

Harp Akademileri Dış Basın Bülteni, “Yunan Dış Politikasının Temel İlkeleri”, S.278, Temmuz 2001.

İktisadi Kalkınma Vakfı (İKV) Bülteni, 16-30 Kasım 2000

İlhan, Suat, Avrupa Birliğine Neden Hayır, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2000.

- İnan, Yüksel, Sertaç H. Başeren, Status of Kardak Rocks / Kardak Kayalıklarının Statüsü, Ankara, 1997, s.16.
- Kabaalioglu, Haluk, Mahmut R. Belik'e Armağan, "Avrupa'da Bütünleşme Hareketlerinin Tarihi Gelişimi" İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, İstanbul, 1993.
- Kabataş, Emel, Lozan Antlaşması'ndan Günümüze Türk-Yunan İlişkilerinde Ege Denizi ve Ege Adaları Sorunu, T.C. İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk İlkeleri İnkılap Tarihi Ana Bilim Dalı, İstanbul, 2001.
- Karluk, Rıdvan, Türkiye Ekonomisi, Beta Yayınları, Gözden Geçirilmiş 6.Baskı, İstanbul, 1999.
- Karluk, Rıdvan, Yeni Türkiye, "AB-Türkiye Gümrük Birliği", Mart-Nisan 1995.
- Kılınç, Uğur, Yeni Türkiye, "Avrupa Birliğine Neden Evet?", 2000.
- Kurumahmut, Ali, Ege'de Temel Sorun Egemenliği Tartışmalı Adalar, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1998.
- Manisalı Erol, "Avrupa Çıkmazı", Otopsi Yayınları, İstanbul, 2001.
- Manisalı, Erol, Gümrük Birliğinin Siyasal ve Ekonomik Bedeli, Bağlam Yayınları, İstanbul, 1996.
- Öymen, Onur, Türkiye'nin Gücü, İstanbul, AD Kitapçılık AŞ, Aralık 1998.
- Özkan, İ.Reşat, Dış Politika Dış Kapının Dış Mandalı, Çınar Yayınları 2. Basım, İstanbul, Şubat 1997.
- Özkan, İ.Reşat, Küresel Çıkar Oyunları İçinde Türkiye'nin Dış Politika Sorunları, Ümit Yayıncılık, Ankara, 1999.
- Özkan, İ.Reşat, Türkiye-Avrupa Birliği İlişkileri ve Yunanistan, Harp Akademileri Basım Evi, İstanbul, 2001.
- Pazarıcı H. Uluslararası Hukuk Dersleri ,II. Kitap, Turhan Kitabevi, Ankara, 1999.
- Schmitt, Michael N., "Aegean Angst: A Historical and Legal Analysis of the Greek-Turkish Dispute", Summer 1996 Naval War College Review XLIX, No. 3.
- Sönmezoglu, Faruk, Türkiye-Yunanistan İlişkileri & Büyük Güçler, Der Yayınları, 2000, İstanbul.
- Stratejik Araştırma ve Etüt Merkezi; Türkiye, Yunanistan ve AB İlişkileri.
- Third United Nations Conference on the Law of the Sea, A/CONF.62/122, 7 October 1982
- Toluner, S. (1996): Milletlerarası Hukuk Dersleri, Beta Yayınları, İstanbul.

Toluner, Sevin, Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları, Beta Yayıncılık, İstanbul Kasım 2000.

Turgay Cin, Türkiye ve Yunanistan Bakımından Ege'deki Karasuları Genişliği Sorunu, Seçkin Yayınevi, Ankara, 2000.

Türk –Yunan Askeri Sorunları ve NATO, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 1995.

Türkiye'nin Dış Politikasında Avrupa Birliği ve Alternatifleri, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2000.

Türkiye-Yunanistan Ders Notları, Harp Akademileri, 2006, İstanbul.

Türk-Yunan İlişkileri Sorunlar-Argümanlar, Turkish-Greek Relations Disputes and Arguments, Harp Akdemileri Yayınları, İstanbul, tarihsiz.

### **İnternet Kaynakları**

[www.abgs.gov.tr](http://www.abgs.gov.tr), 17.01.2006.

[www.adalet.gov.tr/mevzuat/kanunlar.htm](http://www.adalet.gov.tr/mevzuat/kanunlar.htm), 18.01.2006.

[www.belgenet.com](http://www.belgenet.com), 17.01.2006.

[www.eureptr.org.tr/kriterler.html](http://www.eureptr.org.tr/kriterler.html), 21.01.2006.

[www.hellenic.mfa.gov.gr/agean.htm](http://www.hellenic.mfa.gov.gr/agean.htm) 20.01.2006.

[www.mfa.gov.tr](http://www.mfa.gov.tr) 20.01.2006.

[www.ikv.org.tr](http://www.ikv.org.tr) 17.01.2006.

[www.saemk.org](http://www.saemk.org) 19.01.2006.

### **Belgeler**

“Presidency Conclusions, Helsinki European Council 10 and 11 December 1999”, SN 300/99., [www.abgs.gov.tr](http://www.abgs.gov.tr). 17.01.2006.

1944 Şikago Sözleşmesi, Harp Akademileri Havacılık Ders Notları, İstanbul, 2001.

1947 Paris Barış Anlaşmasının Metni, Harp Akademileri Devletler Hukuku Ders Notları, İstanbul 1998.

1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi, Harp Akademileri Devletler Hukuku Ders Notları, İstanbul, 1998.

- 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuk Sözleşmesi, [www.saemk.org](http://www.saemk.org). 19.01.2006.
- AIP (Aeronautical Information Publications) TURKEY, Euro Control Yayınları, Ankara, 2006.
- BM Nihai Senedi, Harp Akademileri Devletler Hukuku Ders Notları, İstanbul, 1998.
- Commission of the European Communities, “2001 Regular Report on Turkey’s Progress Towards Accession”., [www.absg.gov.tr](http://www.absg.gov.tr), 17.01.2006.
- Hudut Bölgeleri Uçuş Yönetmeliği, Milli Savunma Bakanlığı Yayınları, Ankara ,2002,.
- Kopenhagen ölçütleri, [www.eureptr.org.tr/kriterler.html](http://www.eureptr.org.tr/kriterler.html), 21.01.2006.
- Lozan Barış Anlaşmasının Metni, Harp Akademileri Lozan Barış Antlaşması Ders Notları, İstanbul, 2006.
- Türk Sivil Havacılık Kanunu, Ulaştırma Bakanlığı Yayınları, Ankara,2001.