

**T.C.**  
**GEBZE YÜKSEK TEKNOLOJİ ENSTİTÜSÜ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**ADALAR DENİZİ'NDE HAVA SAHASI VE FIR HATTI**  
**SORUNLARININ, ULUSAL VE ULUSLARARASI**  
**HAVA HUKUKU VE DENİZ HUKUKU AÇISINDAN**  
**İNCELENMESİ VE TÜRKİYE'NİN İZLEMESİ**  
**GEREKEN STRATEJİLERİN BELİRLENMESİ**

**Lütfi ÖZTÜRK**  
**YÜKSEK LİSANS TEZİ**  
**STRATEJİ BİLİMİ ANABİLİM DALI**

**GEBZE**  
**2007**

**T.C.**  
**GEBZE YÜKSEK TEKNOLOJİ ENSTİTÜSÜ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**ADALAR DENİZİ'NDE HAVA SAHASI VE FIR HATTI**  
**SORUNLARININ, ULUSAL VE ULUSLARARASI**  
**HAVA HUKUKU VE DENİZ HUKUKU AÇISINDAN**  
**İNCELENMESİ VE TÜRKİYE'NİN İZLEMESİ**  
**GEREKEN STRATEJİLERİN BELİRLENMESİ**

**Lütfi ÖZTÜRK**  
**YÜKSEK LİSANS TEZİ**  
**STRATEJİ BİLİMİ ANABİLİM DALI**

**TEZ DANIŞMANI**  
**Prof. Dr. Abdülkadir AKÇİN**

**GEBZE**  
**2007**



**GEBZE YÜKSEK TEKNOLOJİ  
ENSTİTÜSÜ**

## **YÜKSEK LİSANS JÜRİ ONAY FORMU**

G.Y.T.E. Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun 05/10/2007 tarih ve 2007/33 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından 31/10/2007 tarihinde tez savunma sınavı yapılan Lütfi ÖZTÜRK'ün tez çalışması Strateji Bilimi Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir.

### **JÜRİ**

ÜYE

(TEZ DANIŞMANI) : Prof. Dr. Abdülkadir AKÇİN

ÜYE : Doç. Dr. Halit KESKİN

ÜYE : Yrd. Doç. Dr. Sait YILMAZ  
(BEYKENT ÜNİVERSİTESİ)

### **ONAY**

G.Y.T.E. Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun ...../...../..... tarih ve ...../..... sayılı kararı.

İMZA/MÜHÜR

## ÖZET

**TEZ BAŞLIĞI :** Adalar Denizi’nde Hava Sahası ve FIR Hattı Sorunlarının, Ulusal ve Uluslararası Hava Hukuku ve Deniz Hukuku Açısından İncelenmesi ve Türkiye'nin İzlemesi Gereken Stratejilerin Belirlenmesi.

**YAZAR ADI :** Lütfi ÖZTÜRK

Türkiye ve Yunanistan’ın sahil dar olduğu ve içinde 3000’den fazla adanın yer aldığı Adalar Denizi, kendine has coğrafi yapısı ve özel nitelikleri ile dünya üzerinde bir örneği bulunmayan, karşılıklı karasuları ile açık denizlere ve dolayısıyla iki ülke hava sahaları ile uluslar arası hava sahasına sahip bir denizdir.

1919 tarihli “Paris Hava Ulaştırması Sözleşmesi” ve 1944 tarihli “Şikago Sözleşmesi”ne göre; Milli Hava Sahası’nın genişliği, ülkenin karasuları genişliği ile sınırlanmaktadır. Adalar Denizi’nde Milli Hava Sahası Sorunu’nun temeli, Yunanistan’ın karasuları uzantısını altı mil, Milli Hava Sahası’nın genişliğini ise on mil kabul etmesinden kaynaklanmaktadır.

FIR (Flight Information Region) Hattı Sorunu’nun temelinde ise Yunanistan’ın FIR’a ilişkin kuralları askeri uçaklara da uygulamak istemesi ve FIR sınırlarını milli sınırları gibi kabul etmesinden kaynaklanmaktadır.

FIR sınırları, ICAO tarafından onaylanan ve içerisinde uçuş bilgisi, arama-kurtarma ve ikaz sistemlerinin sağlandığı bir hava sahasıdır. Bugünkü İstanbul/Atina FIR’ı, 1952 yılında yapılan toplantılar neticesinde ICAO tarafından bölgesel planlara geçirilmiştir. Adından da anlaşıldığı gibi, ICAO sivil bir kuruluştur ve FIR hattında bilgi verme sorumluluğu sadece sivil uçaklar için uygulanabilir ve FIR sorumluluğunu üstlenen ülkeye hükümlerlik hakkı vermemektedir.

Bu araştırmada, Adalar Denizi’nde Hava Sahası ve FIR Hattı sorunlarının ulusal ve uluslararası hava hukuku ve deniz hukuku açısından incelenmesi ve Türkiye'nin izlemesi gereken stratejilerin belirlenmesine çalışılmıştır.

## SUMMARY

**TITLE OF THE THESIS: Discussing Air Space and The Flight Information Region (FIR) Problem in Aegean Sea on The Basis of National and International Airspace Law and Maritime Law and Then Proposing a Set of Strategies That Turkey Shall Follow.**

**AUTHOR : Lütfi ÖZTÜRK**

The Aegean Sea, includes more than 3000 islands / islets and separates Greece and Turkey, has a unique geographical characteristics that make it very special in the world. It is a semi-closed sea and includes territorial waters and air space of both Turkey and Greece.

According to the Regulation of Aerial Navigation, Signed at Paris, on 13 October 1919 and International Air Transport Agreement signed at Chicago, on 7 December 1944, the span of National Air Space is limited to territorial waters. The main cause of the National Air Space Problem in Aegean Sea is that Greece is declaring territorial waters 6 miles whereas air space is 10 miles.

The main cause of the FIR problem is that Greece is trying to apply FIR rules also to the military aircrafts and FIR boundary is accepted as national boundary.

FIR boundaries - an airspace that contains flight information, search and rescue and warning systems - are approved by International Civil Aeronautical Organization (ICAO). Today's Istanbul-Atina FIR region is injected to regional plans by ICAO after meetings done in 1952. It can be inferred from the name of ICAO that it is a civilian organization and the responsibility of declaring flight information in FIR region can be applied only to the civilian aircrafts and it does not give any sovereignty to the country that takes the responsibility of FIR management at that region.

In this research, Air Space and the Flight Information Region (FIR) problem in Aegean Sea is discussed on the basis of National and International Airspace Law and Maritime Law and then a set of strategies that Turkey shall follow is proposed.

## TEŐEKKÖR

Yüksek Lisans eğitimim süresince ve tez hazırlama çalışmalarında yardımlarını esirgemeyen merhum Prof. Dr. Nejat GÖYÜNÇ, tez danışmanım Prof. Dr. Abdülkadir AKÇİN, Doç. Dr. Mesut ÇAŞIN, değerli öğretim üyeleri ve bana her türlü desteğini esirgemeyen sevgili eşim Ebru ÖZTÜRK'e saygı ve teşekkürlerimi arz ederim.

# İÇİNDEKİLER DİZİNİ

	<b><u>Sayfa</u></b>
ÖZET	iv
SUMMARY	v
TEŞEKKÜR	vi
İÇİNDEKİLER DİZİNİ	vii
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ	xi
ŞEKİLLER DİZİNİ	xiii
TABLolar DİZİNİ	xiv
1. GİRİŞ	1
2. ADALAR DENİZİ VE ADALARI COĞRAFİ KONUMU	5
2.1. Adalar Denizi	5
2.2. Adalar	7
3. ADALAR DENİZİ SORUNLARI	13
3.1. Giriş	13
3.2. Etniki-Etery'a'nın Kuruluşu ve Megali İdea	16
3.3. Enosis	23
3.4. Adaların Silahlandırılması Sorunu	27
3.4.1. Trakya ve Boğazönü Adaları	27
3.4.2. Saruhan Adaları	31
3.4.3. Menteşe Adaları	35
3.5. Kıta Sahanlığı Sorunu	37
3.6. Karasuları Sorunu	46
3.7. Adacık ve Kayalıklar Sorunu	52
4. ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU	57
4.1. Ülkenin Kısımları	57
4.2. Kara Ülkesi	57
4.3. Ada	57
4.4. Deniz Ülkesi	59
4.5. Karasuları	60
4.5.1. Karasularının Dış Sınırı	61

	<b><u>Sayfa</u></b>
4.5.2. Karasularının Yan Sınırı	62
4.5.3. Karasularının Genişliği	62
4.5.4. Karasularının Hukuki Statüsü	64
4.6. İç Sular	65
4.7. Bitişik Bölge	65
4.8. Kıta Sahanelığı	66
4.9. Münhasır Ekonomik Bölge	67
4.10. Zararsız Geçiş Hakkı	68
4.11. Transit Geçiş Hakkı	69
5. ULUSLARARASI HAVA HUKUKU	71
5.1. Hava Ülkesi	71
5.2. Havacılıkla İlgili Kuralların Gelişimi	71
5.3. Şikago Sözleşmesi	75
5.4. Şikago'nun Amacı ve İmzalanan Sözleşmeler	75
5.4.1. Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi	76
5.4.2. Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Anlaşması	77
5.4.3. Uluslararası Hava Servisleri Transit Anlaşması	77
5.4.4. Uluslararası Hava Ulaşım Anlaşması	77
5.5. Ulusal Hava Sahasında Hukuksal Rejim	78
5.6. Uluslararası Hava Sahasında Hukuksal Rejim	80
5.7. Devlete Ait Hava Araçlarına Uygulanan Rejim	82
5.7.1. Harekât Hava Trafığı	82
5.7.2. Genel Hava Trafığı	82
5.8. Türk Hava Sahasında Geçerli Hukuksal Rejim	83
5.8.1. Lozan Rejimi	83
5.8.2. Montrö Rejimi	84
5.8.3. Ulusal Mevzuat	85
5.8.4. Havacılık Bilgi Yayını-Türkiye	85
5.8.5. Türk Sivil Havacılık Kanunu	86
5.8.6. Hudut Bölgeleri Uçuş Yönetmeliğı	87
6. AVRUPA BİRLİĞİ TEK HAVA SAHASI	88
6.1. Türkiye-AB İlişkileri	88



	<b><u>Sayfa</u></b>
6.2. AB Havacılık Müktesebatı	88
6.3. AB Tek Hava Sahası Uygulaması	89
6.4. AB Tek Hava Sahası Uygulamasının Türkiye'ye Etkileri	90
7. ADALAR DENİZİ'NDE HAVA SAHASI SORUNLARI	91
7.1. Giriş	81
7.2. Milli Hava Sahası Sorunu	91
7.3. Hava Trafik Hizmet ve Hizmet Sahaları İle İlgili Sorunlar	97
7.3.1. FIR Hattı Sorunu	97
7.3.2. NOTAM Sorunu	101
7.3.3. Uçuş Planı Sorunu	103
7.4. Uluslararası Hava Sahasında Güvenlik Sorunları	105
7.5. Yunanistan'ın Lefkoşa FIR İhlali İddiaları	108
8. SAR SORUMLULUK SAHASI SORUNU	110
9. STRATEJİK SENARYOLAR VE DEĞERLENDİRME	114
9.1. İyimser Senaryolar	115
9.1.1. Kısa Vadede İyimser Senaryolar (2010)	116
9.1.2. Orta Vadede İyimser Senaryolar (2015)	119
9.1.3. Uzun Vadede İyimser Senaryolar (2030)	122
9.2. Kötümser Senaryolar	124
9.2.1. Kısa Vadede Kötümser Senaryolar (2010)	124
9.2.2. Orta Vadede Kötümser Senaryolar (2015)	128
9.2.3. Uzun Vadede Kötümser Senaryolar (2030)	131
9.3. Senaryoların Değerlendirilmesi	133
10. SONUÇLAR	139
11. TEKLİFLER	146
KAYNAKLAR	150
ÖZGEÇMİŞ	161

	<b><u>Sayfa</u></b>
EKLER	162
EK-1 : Taraf Olunan Antlaşmalar	163
EK-2 : Üye Olunan Kuruluşlar	171
EK-3 : Türk Sivil Havacılık Kanunu	177
EK-4 : Türk Karasuları Kanunu	232
EK-5 : Hudut Bölgeleri Uçuş Yönetmeliği	234
EK-6 : Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği	246
EK-7 : Yunanistan'ın Türk Hava Sahası'nı İhlallerine İlişkin Genelkurmay Başkanlığı'nın Çeşitli Basın Açıklamaları	264
EK-8 : Yunanistan Basın-Yayın Organlarında Yer alan Türk-Yunan Sorunlarına İlişkin Haberler	271

## SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

<b>AB</b>	: Avrupa Birliği.
<b>ABD</b>	: Amerika Birleşik Devletleri.
<b>ADIZ</b>	: Air Defence Information Zone.
<b>AIP</b>	: Aeronautical Information Publication.
<b>AIC</b>	: Aeronautical Information Center.
<b>AIS</b>	: Aeronautical Information Service.
<b>AKKM</b>	: Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi.
<b>ATC</b>	: Air Traffic Control.
<b>ATFM</b>	: Hava Trafik Akış Yönetimi.
<b>ATM</b>	: Hava Trafik Yönetimi.
<b>ATS</b>	: Air Traffic Service.
<b>BMDHS</b>	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi.
<b>BOP</b>	: Büyük Ortadoğu Projesi.
<b>CEATS</b>	: Orta Avrupa Hava Trafik Hizmetleri Teşkilatı.
<b>CTR</b>	: Control Tower.
<b>DHMİ</b>	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi.
<b>İKÖ</b>	: İslam Konferansı Örgütü.
<b>EASA</b>	: Gelecekteki Avrupa Uçuş Emniyeti Teşkilatı.
<b>EATCHIP</b>	: Avrupa ATC Uyumlandırma ve Entegrasyon Programı.
<b>EGAYDAAK</b>	: Egemenliği Antlaşmalarla Yunanistan'a Devredilmemiş Ada, Adacık ve Kayalıklar.
<b>ESARR</b>	: Eurocontrol Emniyet Düzenleme Koşulu.
<b>EUROCONTROL</b>	: Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı.
<b>FIR</b>	: Flight Information Region.
<b>FIS</b>	: Flight Information Service.
<b>FUA</b>	: Hava Sahasının Esnek Kullanımı.
<b>GALILEO</b>	: Gelecekteki Avrupa Küresel Seyrüsefer Uydu Sistemi.
<b>GAP</b>	: Güneydoğu Anadolu Projesi.
<b>IATA</b>	: International Air Transportation Assosiation.
<b>ICAO</b>	: International Civil Aviation Organization. (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü)

<b>IFR</b>	: Instrument Flight Rules.
<b>IMO</b>	: International Maritime Organization.
<b>KBBS</b>	: Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi.
<b>KHK</b>	: Kanun Hükmünde Kararname.
<b>KİT</b>	: Kamu İktisadi Teşekkülü.
<b>LNTS</b>	: League of Nations Treaty Series.
<b>LTD</b>	: Tehlikeli Saha.
<b>LTP</b>	: Yasak Saha.
<b>LTR</b>	: Tahditli Saha.
<b>MEB</b>	: Münhasır Ekonomik Bölge.
<b>md.</b>	: Madde.
<b>MTA</b>	: Maden Tektik Arama.
<b>NM</b>	: Notik Mile (Deniz Mili)
<b>NOTAM</b>	: Notice To Air Men.
<b>Para.</b>	: Paragraf.
<b>PICAO</b>	: Provisional International Civil Aviation Organization.
<b>R.G.</b>	: Resmi Gazete.
<b>SACEUR</b>	: Supreme Allied Commander Europe, (Avrupa Müttefik Başkomutanlığı).
<b>SAR</b>	: Search And Rescue.
<b>s.</b>	: Sayfa.
<b>TATPROG</b>	: Tatbikat Programı.
<b>TCA</b>	: Terminal Control Area.
<b>TPAO</b>	: Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı.
<b>TSK</b>	: Türk Silahlı Kuvvetleri.
<b>TÜDAV</b>	: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı.
<b>UACC</b>	: Üst Hava Sahası Kontrol Merkezi-Maastricht.
<b>UNCLOS</b>	: United Nations Conference on the Law of the Sea.
<b>VFR</b>	: Visual Flight Rules.

## ŞEKİLLER DİZİNİ

<b><u>Şekil</u></b>	<b><u>Sayfa</u></b>
2.1. Adalar Denizi'nin Konumu.	5
2.2. Adaların Genel Görünümü, Rumca ve Türkçe İsimleri.	7
2.3. Adalar Denizi'nin Uzaydan Görünüşü.	10
3.1. Megali İdea.	21
3.2. Trakya ve Boğazönü Adaları.	28
3.3. Saruhan Adaları.	32
3.4. Menteşe Adaları.	36
3.5. Adalar Denizi'nin Batimetrik (Derinlik) Haritası.	40
3.6. Altı Mil Karasularına Göre Kaplama Alanları.	47
3.7. Oniki Mil Karasularına Göre Kaplama Alanları.	48
3.8. Kardak (İkizce) Kayalıkları.	53
4.1. Yetki Alanları.	59
5.1. Uçuş Planı Formatı	81
7.1. Yunan On Mil Hava Sahası İddiası.	93
7.2. Atina – İstanbul FIR Sınırları.	98
8.1. Türk Arama Kurtarma Bölgesi Sorumluluk Sınırları.	112

## TABLolar DİZİNİ

<b><u>Tablo</u></b>	<b><u>Sayfa</u></b>
2.1. Ada Gruplarının Türkçe ve Yunanca Adları.	12
3.1. Altı Mil Karasularına Göre Adalar Denizi'ndeki Oranlar.	47
3.2. Oniki Mil Karasularına Adalar Denizi'ndeki Oranlar.	48

# 1. GİRİŞ

***“Türk - Yunan dostluğu, daima Yunanlıları bu dostluğa zorlayacak güce sahip olmak ve her zaman tetikte bulunmak şartıyla faydalı olabilir.”***

Mustafa Kemal ATATÜRK

Türkiye Cumhuriyeti'nin Mustafa Kemal Atatürk tarafından kurulması ile Türk dış politikası "Yurtta Sulh, Cihanda Sulh" ilkesini benimsemiştir. Yunanistan sınırları içinde kalan hiç bir toprak parçası için, bir emel güdülmemiştir (Itzkowitz, 2004, s.11).

Adalar Denizi kavgasının kökenleri, Yunan ulusal devletinin doğuş yıllarına adar uzanır. Eski çağlarda “Dünyanın Merkezi”<sup>\*</sup> sayılan Akdeniz'in bir parçası olan Adalar Denizi, 1820'lere kadar bir Osmanlı Gölü durumundaydı. Bu denizin bütün kıyıları ve adaları Osmanlı egemenliği altındaydı. Yunan kurtuluş savaşlarıdır ki Adalar Denizi'ndeki Osmanlı egemenliği ilk kez ciddi tartışma konusu olmuştur (Şimşir, 1989, s.XIII).

Avrupa “kendi Avrupalı kimliğini” eski Yunan ve Roma üzerine oturtmuştur. Avrupa Yunanistan'ı bu nedenle kendine yakın görmüştür. Buna karşılık 600 yıl öncesinden başlayarak, Osmanlı'nın (Türklerin) Avrupa ve Hıristiyanlık ile kavgası vardı. Koskoca Osmanlı İmparatorluğu (Avrupa'ya göre Türkler), Avrupa'nın ortalarına kadar girmişler, oralarda 500 yıl yaşamışlardır. Hala Balkanlar bölgesi Osmanlı (Türk ve Müslüman) izlerini ve toplumsal birikimini yoğun bir biçimde yaşamaktadır. Avrupa (ve Hıristiyanlık) Osmanlı'yı (Türkleri ve Müslümanları) 600 yıl öncesinden başlayarak, kendine düşman görmüştür. 2000'li yılların içine girdiğimiz bu dönemde bile 600 yıllık tarihin izleri henüz Avrupa'dan silinmiş değildir (Manisalı, 2000, s.98-99).

---

\* Denizciliğin gelişmediği ve keşiflerin henüz yaygınlaşmadığı dönemlerde medeniyetlerin çıkış noktası olan Orta Doğu ve Akdeniz Dünyanın Merkezi olarak kabul edilmekteydi.

600 yıl süren Osmanlı imparatorluğu yönetiminin Balkanlar, Kafkaslar ve Orta Doğu'da sürdürdüğü hâkimiyetin sona ermesi sonucu; Osmanlı imparatorluğunun dağılması ile ortaya çıkan, Türkiye Cumhuriyeti'ne komşu ülkelerin doymak bilmeyen büyüme arzu ve ihtirasları, Türkiye Cumhuriyetini huzur ve sükûn dolu bir ortamdan uzaklaştırmaktadır. Büyük devletlerin desteği ile Osmanlı İmparatorluğundan zorla koparılan bu yapay ülkelerle ilişkiler, yine Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin geçmiş devlet yönetimi tecrübesi, ağırbaşlı, sorumlu ve saygın dış politikaları sayesinde 80 yılı aşkın bir süredir barış içinde sürdürülebilmektedir (H.A.K.lığı Yayını, Ege Sorunları, 2001, s.I).

Avrupa ile çok yakın temaslar kuran Rumlar, Osmanlı'nın bünyesindeki siyasi ve sosyo-ekonomik bakımlardan batıdaki gibi bir "sınıflaşma" olmamasına rağmen, bir çeşit "Osmanlı Burjuvası" özelliği göstermişlerdir ki bu da, 1789 hareketinin bir taraftan mutlakiyete karşı "hürriyet", bir taraftan da "bağımsızlık ve milliyetçilik" gibi fikirlerinden kaçınılmaz bir şekilde etkilenmelerine yol açmıştır. Bu olgulara bir de Şark Meselesi yani, Avrupalı büyük devletlerin "Türk'ü kademeli olarak Avrupa'dan, Balkan ve Anadolu'dan atarak, ondan boşalacak topraklara egemen olma" politikaları da eklenince, Rumlar'ın yüzyıllarca egemenliği altında yaşadıkları Osmanlı yönetimine karşı ayaklandırılmaları için daha elverişli bir ortam doğmuştur (Hatipoğlu, 1988, s.58–146).

Yunanistan, 1830'da bağımsız olduğunda nüfusu 1 milyondan azdı. Yüzölçümü ise 50 bin kilometrekare idi. Yüzyıldan az sürede, Türkler aleyhine genişlettiği topraklarını üç kat büyütüştür (H.A.K.lığı Ders Notları). Dünya devletlerinin, Türkiye üzerindeki emellerinin; özellikle 1830 yılı öncesinden başlayan politik oyunların, odak devleti olarak kullanılan Yunanistan, huzur verici bir komşu olmaktan daima uzak kalmış ve kalmaktadır (Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihî Başkanlığı Resmi Yayını, 1975, s.1).

Özgürlük kazanan Yunanistan Osmanlı Devleti'ne oranla bir nokta teşkil ediyordu; ama bu nokta Osmanlı Devleti'ni, besleyen deniz yolu'nun tam da üzerindeydi. Artık Yunanistan coğrafi olarak Osmanlı ekonomisine egemendi. Kuvvetli bir donanma yaparaktan bu coğrafyayı değerlendirirse Osmanlı Devleti'ni



kuruluşundaki ada ablukası altına alabilir, bu devleti çökmeye mahkûm edebilirdi (Büyüktuğrul, Osmanlı (Türk) - Yunan Deniz Silahlanma Yarışı, 1975, s.727).

Türk - Yunan ilişkilerinde, en büyük ilgi kaynağı Adalar Denizi ve Adalar konusudur. Adalar Denizi, coğrafi konumu nedeniyle Türkiye ve Yunanistan için hayatî önem arz etmektedir. Bu iki ülkenin Adalar Denizi'nin tüm imkânlarından yararlanmak istemesi çok doğaldır. Adalar Denizi ve Adalar Türk-Yunan ilişkilerinde anlaşmazlıkların başlıca kaynaklarından birini oluşturmaktadır.

Günümüzde Adalar Denizi'nin hukukî statüsü Lozan, Montrö ve Paris Antlaşmaları ile belirlenmiştir. Bu antlaşmalarda Türkiye'ye yakın olan adalar üzerinde Yunan egemenliği sınırlanarak Türkiye aleyhinde olan durum dengelenmeye çalışılmıştır. Bununla birlikte, Yunanistan, uluslar arası antlaşmalara aykırı biçimde, başta Adaların Silahlandırılması olmak üzere, Kıt'a Sahanlığı, Kara Suları ve Hava Sahası gibi konularda haksız iddialarda bulunmaktadır.

Bugüne kadar Yunanistan'ın, Türkiye ile olan tüm ilişkilerinde ve tutumunda, asla en ufak bir sapma yapmadığı, en küçük bir uzlaşmaya dahi yanaşmadığı, buna karşın, daima hasmane bir tutum izlediği görülmektedir. Bundan sonra da değişik bir yol izleyeceğini ümit etmek ve hatta sanmak, bu hasmane tutum karşısında duyarlı olmamak, Türk Ulusunun haklarını korumakta büyük hatalara düşmeye neden olur (Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihî Başkanlığı Resmi Yayını, 1975, s.2).

Yunanistan, Türkiye'yi "tehlike" ve sorunların çözümünde "uzlaşmaz" ve hatta "emperyalist" olarak göstermek suretiyle, Batı dünyası içinde, Amerika nezdinde, AB karşısında Türkiye'yi yalnız bırakmak ve bu devletleri ve kuruluşları kendi yanına çekerek, kendisinin emperyalist hedeflerini gerçekleştirmek istemektedir. Sırtını AB'ne dayayarak, Türkiye aleyhindeki amaçlarına ulaşmak istemektedir (Armaoğlu, 2000, s.955).

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 ederek, tüm uluslararası platformlarda siyasileri,

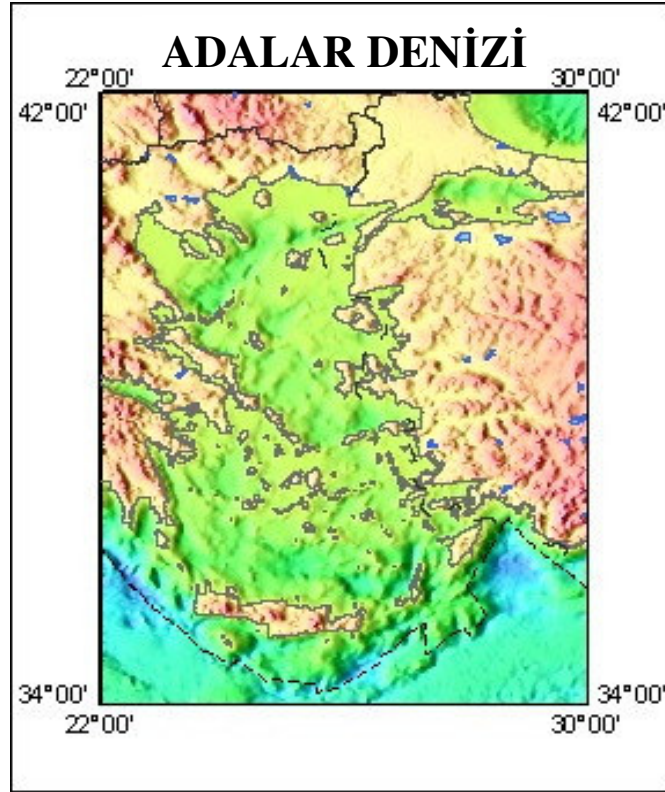
bilim adamları/kurumları, sivil toplum örgütleri, işadamları ve Türkiye dışındaki Türklerden oluşan topyekûn propaganda gücünü öncelikle AB içinde uyumlu bir şekilde yönlendirmesi gereklidir (Çaşın, Türk–Yunan İlişkilerinde Ege ve Kıbrıs Sorunları, s.38.).

Türkçemizde, yerleşmiş üç özel terim vardır. Biri, kördüğüm (Gordion)'dür. Çözümü karmaşık problemlerin ifadesinde kullanılır. Diğeri, Demokles'in kılıcıdır tehdidi ifade eder. Üçüncüsü ise, büyük İskender'in kılıcıdır ki çözümü temsil eder. İşte, Türkiye ve Yunanistan arasında yıllardır süren Adalar Denizi Sorunu'nu bir kördüğümüne benzetmek mümkündür. Burada; Demokles'in kılıcı, Yunanistan'ın devamlı Türkiye'nin üzerinde tuttuğu kılıç, İskender'in kılıcı ise; Türkiye'nin elindeki kılıçtır (Belen, 1995, s.8).

Bu çalışmada Adalar Denizi Sorunları ışığında Adalar Denizi'nde Hava Sahası ve FIR Hattı sorunları, ulusal ve uluslararası hava ve deniz hukukları açısından incelenmeye ve bu sorunlara yönelik kısa, orta ve uzun vadedeki iyimser ve kötümser senaryolar ve çözüm önerileri ortaya koyulmaya çalışılmıştır.

## 2. ADALAR DENİZİ VE ADALARIN COĞRAFI KONUMU

### 2.1. Adalar Denizi



Şekil 2.1. Adalar Denizi'nin Konumu.

Adalar Denizi, Doğu Akdeniz'in kuzeyinde, Anadolu yarımadasının batı sahilleri ile Balkan yarımadasının doğu sahilleri arasında kuzey-güney istikametinde uzanan bir denizdir. (Kurumahmut, Ege Denizi'nde Temel Sorun: Egemenliği Tartışmalı Adalar, 1998, s.2) Kuzeyde, Çanakkale Boğazı yoluyla Marmara Denizi'ne, buradan da İstanbul Boğazı'yla Karadeniz'e bağlanır (Apatay, 1995, s.277).

Adalar Denizi toplu kırılmayla ortaya çıkmış bir deniz niteliğindedir. Yerbilim, Adalar Denizi Bölgesi'nin 2,5 milyon yıl önce çöktüğünü, Akdeniz sularının baskınına uğrayan yerlerin denizle dolduğunu bildirir. Genç Alp kıvrımı Dinarlar ve Pindus'tan Mora'ya bir kol atar, oradan Akdeniz-Adalar Denizi eşiğindeki Cerigo-

Cerigotto-Girit-Kasos-Karpatos-Rodos adaları ve denizaltı sırtı yayından Toroslar'a erişir; eşiğin Akdeniz cephesi 2200 metre derinliklere inerken, Adalar Denizi kütesinin ortasında oluşan denizin ortalama derinliği 350 metreyi zor bulur (Tokathıoğlu, Ege Denizi Bölgesi ve Yunanistan ile Türkiye'nin Denizle İlgili Yetki Alanlarının Belirlenmesi Sorunu, 2004, s.9). Denizin orta kesiminden güneye doğru 'S' harfi biçiminde uzanan bir derinlikler dizisi vardır. Bu dizinin en derin yeri Kerpe (Karpathos) adasının hemen kuzeyindeki 2591 m. derinlikteki çukur, Adalar Denizi'nin bilinen en derin noktasıdır. 'S' harfi biçimindeki bu derinlikler dizisinin iki yanında derin olmayan kıta sahanlıkları uzanır. Adaların bu kıta sahanlıkları üzerindeki çıkıntılar ve yükselteler oluşturur (Apatay, 1995, s.277–278).

Adalar Denizi, Akdeniz'in kuzeye doğru uzanan bir parçasını oluşturur. Kuzeyden güneye uzunluğu 660 km.yi bulan dikdörtgen şeklindeki Adalar Denizi'nin kuzeyde 270, orta kısımlarda 150, güneyde 400 km civarında genişliği vardır. Bütün bu sınırlar içerisinde Adalar Denizi 214.000 km.<sup>2</sup>lik bir alana sahiptir. Bu denizin en önemli özelliklerinden birisi de Çanakkale Boğazı ile Marmara Denizi'ne; oradan da İstanbul Boğazı ile Karadeniz'e açılmasıdır. Adalar Denizi, Anadolu yarımadası ile Yunanistan yarımadası arasında bulunan irili ufaklı 1800 kadar ada, adacık ve kayalıktan oluşan "Yarı Kapalı"\* bir denizdir (Taşkiran, 1996, s.1).

Adalar Denizi'nin Türkiye bakımından önemi, yalnız Adalar Denizi kıyılarımız yönünden mütalaa edilemez. Türkiye'nin dış ticaretinin % 92'si deniz ulaştırması ile sağlanmaktadır. Bu ulaştırmanın Akdeniz kıyılarına ulaşan kısmı hariç diğer yolları Adalar Denizi'nden geçer. Bilhassa; Türkiye'nin Adalar Denizi kıyıları ve bu kıyılarda bulunan ihracat / ithalat limanları, Türkiye'nin Adalar Denizi'ndeki önemli ekonomik kaynaklarıdır. Bu limanlar ve yollar, Türkiye'nin bekası, güvenliği ve refahı bakımından hayati bir öneme sahiptir (H.A.K.lığı Yayını, Ege Sorunları, 2001, s.3.).

Adalar Denizi'nde Yunanistan'a ait bazı adalar Türk kıyılarına çok yakın (örneğin, Sisam 1 deniz mili, İstanköy 2 deniz mili, Sakız ve Midilli 5 deniz mili,

---

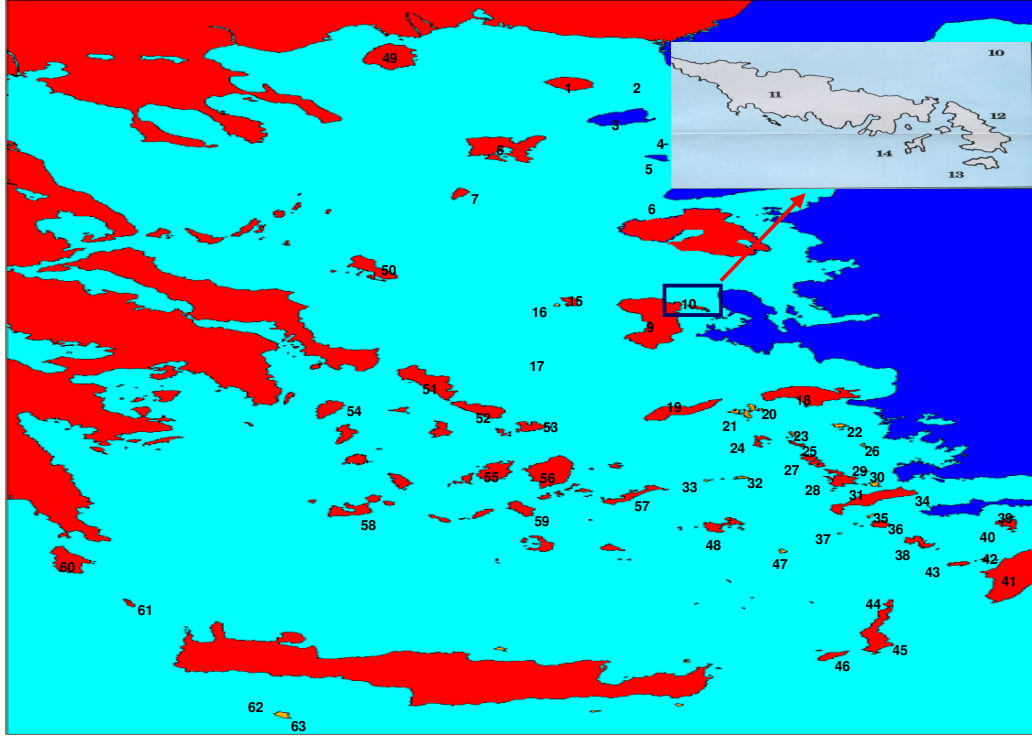
\* Kapalı ve yarı kapalı denizlere, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 122. maddesinde "Kapalı veya Yarı Kapalı Denizler" başlığı altında yer verilmiştir. İşbu maddeye göre, kapalı ve yarı kapalı deniz, "İki veya daha çok devlet tarafından çevrili ve diğer bir denize veya okyanusa dar bir geçitle bağlı bulunan veyahut da bütünüyle veya büyük bir bölümü ile iki veya daha çok devletin karasularından ve münhasır ekonomik bölgelerinden oluşan bir körfez, bir deniz havzası veya bir deniz" şeklinde ifade edilmiştir.

Rodos 9 deniz mili) olup, Türk anakarasının doğal uzantısı üzerinde bulunmaktadır (Cin, 2000, s.55).

Pek girintili ve çıkıntılı olan kıyıları ve sahip olduğu çok sayıda ada ile bu denizin yerinde daha önce büyük bir kara parçası olduğu anlaşılmaktadır (Apatay, 1995, s.277).

Adalar Denizi, gerçekten içerisinde barındırdığı adalar ile birlikte, jeolojik ve tarihsel özellikleri olan bir denizdir. Çağlar boyu birçok medeniyetin beşiği olan bu bölge, aynı zamanda, bölge üzerinde hâkimiyet iddiasında bulunan güç merkezlerinin de ilgi odağı olmuştur (Belen, 1995, s.II).

## 2.2. Adalar



Şekil 2.2. Adaların Genel Görünümü, Rumca/Jenerik İfadeleri ve Türkçe İsimleri.

<u>NO</u>	<u>BÖLGE ADI</u>	<u>RUMCA ADI</u>	<u>TÜRKÇE ADI</u>
1.	BOĞAZÖNÜ	Samotraki	Semadirek
	ADALARI		

<b><u>NO</u></b>	<b><u>BÖLGE ADI</u></b>	<b><u>RUMCA ADI</u></b>	<b><u>TÜRKÇE ADI</u></b>
2.	“	Zurafa	Zürafa
3.	“	Lembro veya İmbros	Gökçeada
4.	“	-	Tavşan Adaları
5.	“	Bozcaada veya Tenedos	Bozcaada
6.	“	Limnos	Limni veya İlimli
7.	“	Aya Evstratios	Bozbaba
8.	SARUHAN	Lesvos	Midilli
	ADALARI		
9.	“	Hiyos	Sakız
10.	“	-	Koyun Adaları
11.	“	İnussa	Koyun Adası
12.	“	Passa	Paşa
13.	“	Vatos	Vatos
14.	“	Pondiko	Pondiko
15.	“	Psara	İpsara
16.	“	Antipsara	Antiipsara
17.	“	Kalogeros	Venedik Kayası
18.	“	Samos	Sisam
19.	“	İkaria	Ahikerya, Kerye / Karyot
20.	“	Furni	Hurşit
21.	“	Fimena	Forno
22.	MENTEŞE	Gaidaros veya Agathonisi	Eşek Adası
	ADALARI		
23.	“	Arki	Nergiscik veya Mandraki
24.	“	Patmos	Batnoz
25.	“	Lipso	Lipso
26.	“	Farmokonisi	Bulamaç veya Burmaç
27.	“	Leros	İleryoz veya Leryoz
28.	“	Kalimnos	Kelemez veya Kilimli
29.	“	Kalolimnos	Kalolimnoz
30.	“	İmia veya Limnia	Kardak
31.	“	Pserimos	Keçi Adası
32.	“	Levita	Koçbaba

<b><u>NO</u></b>	<b><u>BÖLGE ADI</u></b>	<b><u>RUMCA ADI</u></b>	<b><u>TÜRKÇE ADI</u></b>
33.	“	Kinaros	Ardıççık
34.	“	Kos	İstanköy
35.	“	Yiali	Sakarcılar
36.	“	Nisiros	İncirli
37.	“	Kandilusa	Çerte
38.	“	Tilos	İleki veya İlyaki
39.	“	Nimos	Nimos
40.	“	Simi	Sömbeki
41.	“	Rodos	Rodos
42.	“	Alimnia	Limoniye
43.	“	Kalki	Herke
44.	“	Saros veya Saria	Küçük Kerpe
45.	“	Karpatos	Kerpe
46.	“	Kasos	Çoban Adası veya Kaşot
47.	“	Sirina	Ardacık
48.	“	Astipalaia	İstanbulya
49.	TRAKYA ADASI	Tasos	Taşoz
50.	KUZEY SPORAT ADALARI	Skiros	İskiri
51.	KİKLAT ADALARI	Andros	Andre
52.	“	Tinos	İstendin
53.	“	Mikonos	Mokene
54.	“	Kea	Mürted
55.	“	Paros	Bara
56.	“	Naksos	Nakşa
57.	“	Amorgos	Yamurğı
58.	“	Milos	Değirmenlik
59.	“	İos	Aniye
60.	GİRİT KUZEYBATISI	Kitira	Çuha
61.	“	Antikitira	Sikliye

<b><u>NO</u></b>	<b><u>BÖLGE ADI</u></b>	<b><u>RUMCA ADI</u></b>	<b><u>TÜRKÇE ADI</u></b>
62.	GİRİT GÜNEYİ	Gavdopula	Gavdopula
63.	“	Gavdos	Gavdos

Türkiye'nin Adalar Denizi Kıyıları, Türk-Yunan kara sınırının bittiği noktadan, Akdeniz Kıyılarının başladığı noktaya kadar Türk Kara Ülkesine pek yakın mesafede yer alan ve Türkiye'nin güvenliği bakımından büyük önem taşıyan çok sayıda Yunan adasıyla çevrelenmiş durumdadır (H.A.K.lığı Yayını, Ege Sorunları, 2001, s.1).

Adalar Denizi'nin genel coğrafi konumu, boyutları, sınırları ve yüzeyine serpilmiş büyük bir kısmı kayalık olan çok sayıda irili ufaklı adanın varlığı, bu denize Akdeniz havzasının yanı sıra dünyada da benzeri bulunmayan farklı bir özellik kazandırmıştır. Ayrıca, muhtelif büyüklükteki koylar, körfezler, boğazlar ve yarımadalar, Adalar Denizi'nin temel karakterini belirleyerek onu bir doğal güzellikler denizi haline getirmiştir (Başeren, Ege Sorunları, 2006, s.1).

Adaların çokluğu nedeniyle eskiden Adalar Denizi de denen Adalar Denizi'nin bugünkü adının mitolojideki Attika Kralı Aigeus'tan geldiği söylenir (Belen, 1995, s.2).



Şekil 2.3. Adalar Denizi'nin Uzaydan Görünüşü.



Yunanistan yarımadası ile Anadolu yarımadası arasında bulunan 1800'e yakın ada ve adacığın bulunduğu bölgeye "Adalar Denizi" adı verilir. Harp Akademileri Komutanlığı tarafından yayınlanan esere göre ise Adalar Denizi, irili ufaklı 3000 civarındaki ada, adacık ve kayalığı ihtiva etmektedir (H.A.K.lığı Yayını, Ege Ada, Adacık ve Kayalıklarının Coğrafi, Tarihi, Hukuki Durumu ve Uygulanan Politikalar, 1996, s.4). Adalar Denizi'ndeki adalar, yüzölçümleri çok farklı ve sayıları çok fazla olmasına rağmen yine de gruplara ayrılabilirler.

En alt bölümdeki adalar olan Rodos, Girit, Kerpe ve Kitira, Anadolu ve Yunanistan yarımadalarının ana kara parçalarının dışında bulunurlar. Diğer adaların hemen hemen hepsi Türk ve Yunan ana kara parçalarının önünde bulunan bölgelerde toplanmışlardır (H.A.K.lığı Ders Notları).

Bu ada gruplarından Mora Yarımadası'nın doğusunda bulunanlara Kiklatlar, Batı Anadolu önünde bulunanlara Sporatlar, Yunanistan'ın orta bölümünün kıyıları önünde bulunanlara Kuzey Sporatlar, Adalar Denizi'nin orta bölümünde, Anadolu kıyılarına yakın olanlara Doğu Sporatlar, Batı Anadolu'nun güney ucunda yer alanlara da Güney Sporatlar (Menteşe Adaları veya yaygın deyimini ile Oniki Adalar) denir. Sporat, Yunanca "dağınık" anlamındadır (Poyraz, 2004, s.2).

Adalar şu şekilde sınıflandırılabilir:

Trakya ve Boğazözü Adaları: Kuzey Adalar Denizi'nde yer alan Taşoz, Semadirek, Gökçeada, Bozcaada, Limni, Bozbaba ve Tavşan adalarına bu isim verilir.

Kiklat Adaları: Yunanistan'ın Mora Yarımadası'nın doğusunda bulunan Andros, Tinos, Siros, Mikonos, Naksos, Paros, Amorgos, Santorin, Anaafi, Milos ve Sifnos adalarına bu isim verilir.

Kuzey Sporat Adaları: Orta Yunanistan kıyıları önünde bulunan adalara denir. Bu adaların belli başlıları şunlardır: Skopelos, Alonnisos, Pelagos, Skiros, Eğriboz.

Saruhan Adaları: "Doğu Sporad Adaları" ya da "Doğu Sporadlar" da denen bu adalar, Adalar Denizi'nin orta bölümünde ve Anadolu yarımadasına çok yakın konumdadırlar. Başlıcaları; Midilli, Sakız, Sisam'dır.

Menteşe Adaları: "Güney Sporad Adaları" ya da "Güney Sporadlar" da denen bu adalar, Batı Anadolu kıyılarının güneyinde ve kıyılara çok yakın konumdadırlar. Daha yaygın adıyla Oniki Adalar, toplam 14 adadan oluşmaktadır: Rodos, Herke (Halki), İlyaki (Tilos), Sömbeki (Simi), İncirli (Nisiros), İstanköy (Kos), Kilimni (Kalimnos), Leros, Patmos, Lipsos, Koçbaba (Astrapalya), Kerpe (Karpatos), Kaşot (Kasos) ve Meis (Şimşir, Ege Sorunu Belgeler (Aegean Question) Cilt 2 (1913–1914), 1982, s.XII).

Tablo 2.1. Ada Gruplarının Türkçe ve Yunanca Adları.

Sıra No	Türkçe Adı	Yunanca Adı
1	Trakya ve Boğazönü	Doğu Ege
2	Saruhan	Doğu Sporad
3	Menteşe	Dodecanese, Güney Sporadlar
4	Kuzey Sporad	Magnesia
5	Kiklat	Cyclades
6	Güney Adalar Denizi	Attica

Adalar, Adalar Denizi stratejisinde teker teker değil de gruplar halinde etki göstermektedirler. Çanakkale Boğazı önü adaları grubu Gökçeada, Bozcaada, Taşoz, Semadirek ve Limni adalarından kuruludur. Bu adalar, özellikle Limni olmak üzere Çanakkale Boğazı'na karşı yapılacak bir saldırı harekâtına çok mükemmel bir üs olabilecektir. Aynı adalar, tam tersi, Çanakkale Boğazı'nı savunacak donanmalara da iyi bir savunma ileri karakolu vazifesini görmüştür. Bunlardan Taşoz, Semadirek adaları da Meriç vadisine yol açan Enez büyük limanını da kontrol altında tutmaya yaramaktadırlar (Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması Cilt-1, 1982, s.163–164).

## 3. ADALAR DENİZİ SORUNLARI

### 3.1. Giriş

Türkiye'nin Adalar Denizi Kıyıları, Türk-Yunan kara sınırının bittiği noktadan, Akdeniz Kıyılarının başladığı noktaya kadar Türk Kara Ülkesine pek yakın mesafede yer alan ve Türkiye'nin güvenliği bakımından büyük önem taşıyan çok sayıda Yunan adasıyla çevrelenmiş durumdadır. Adalar Denizi'ndeki sorunların kaynağında, dünyanın başka herhangi bir yerinde görülmeyen bu özellik yatmaktadır (H.A.K.ığı Yayını, Ege Sorunları, 2001, s.1). Bunun yanında coğrafi konumu dolayısıyla Süveyş Kanalı'nı ve Doğu Akdeniz'i kontrol eden Adalar Denizi ve adaları Türkiye'nin güvenliği ve savunması açısından stratejik bir değer ve öneme sahiptir (Çopur, 1999, s.38).

Yüzyıllarca Osmanlı idaresinde yaşayan bu adaların büyük devletlerin desteğiyle ve günümüzde de etkileri görülen kararları neticesinde Yunanistan'a verilmesi bilinen bir gerçek olup, bu olay söz konusu "Büyük Devletlerin" Osmanlı Devleti hakkındaki emperyalist zihniyetlerini ve ikiyüzlülüklerini gözler önüne sermesi bakımından da dikkate şayandır (Demircan, 2002, s.363).

Adalar Denizi sorununun temelinde, Yunanistan'ın sahildar devletlerden biri olan Türkiye'nin hak ve çıkarlarını tamamen göz ardı ederek Adalar Denizi'nin tamamını bir Yunan gölüne dönüştürme isteği yatmaktadır. Buna karşılık Türkiye, Adalar Denizi'nin iki ülkenin ortak denizi olduğunu ve Adalar Denizi'ndeki yaşamsal çıkarlarından vazgeçmesinin mümkün olmadığını belirtmektedir. Bu nedenle de iki devleti ilgilendiren hemen hemen her konu, kendiliğinden bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır.

Geçmişte, üç kıtaya yayılmış olan Osmanlı İmparatorluğu'nun toprakları üzerinde bugünkü komşuları ile yan yana, iyi komşuluk ilişkileri içinde yaşamak azmine dayalı dış politikası, Türkiye'nin iyi niyetinin en önemli göstergesidir (Balkaç, 2002, s.477).

Türkiye ve Yunanistan arasında hep tek taraflı başlatılıp 1800'lü yıllardan günümüze dek ulaşan sorunlar; her iki devletin tarihsel, bölgenin de coğrafyasına ilişkin konumundan kaynaklanan bir yazgı olmakla birlikte, bunların da ötesinde ve büyük çapta, Yunanistan'ın doymak bilmeyen ve sürekli tırmanma durumundaki ulusal olmaktan çok, bağınaz bir görünüm arz eden tutkularından ve her defasında da yeni yeni şeyler isteyip, bir öncekilerini oldubittilerle kabul ettireceği anlayış ve taktiğinden kaynaklanmaktadır (Aktar, 1986, s.1).

Bir Amerikan kongre heyeti Ocak 1985'te Atina'yı ziyaret ettiğinde, kongre heyetine "Yunanistan'ın Amerika ile ilişkileri, Amerika'nın Yunanistan'ın isteklerini kabul etmesi için Türkiye'yi ikna ettiği zaman düzelecektir." demiş ve isteklerini şu şekilde sıralamışlardır (Armaoğlu, 2000, s.956):

- \* Adalar Denizi'nin hava savunmasında sorumluluğun tamamen Yunanistan'a ait olduğu kabul edilmelidir.
- \* Yunanistan'ın Adalar Denizi'nde 10 millik hava sahası kabul edilmelidir.
- \* Yunanistan'ın Limni'yi silahlandırma hakkı(!) Türkiye ve NATO tarafından kabul edilmelidir.
- \* Adalar Denizi üzerindeki milletlerarası hava sahası içinde uçan Türk askeri uçakları, Atina FIR'ına bilgi vermelidir.

Yunanistan kurulmuş olduğu günden itibaren sınırlarını sürekli geliştirme amacını gütmüş ve bunu da büyük oranda başarmıştır. Kurulduğu günden bu yana sınırlarını beş kez Türkiye aleyhine genişletmiştir. Yunanistan 1930'lu yıllardan sonra Türkiye'ye karşı sınırlarını genişletebileceği en uygun yer olarak Adalar Denizi'ni seçmiştir (Cin, 2000, s.9).

İki ülke arasındaki sorunların kaynağında, Yunanistan'ın 1964 yılından itibaren adaları silahlandırmaya başlaması ve bunlardan Limni'yi NATO planlarına ve tatbikatlarına dâhil ettirme çabaları bulunmaktadır. Adaların iki ülkeye olan uzaklıkları dikkate alınınca; bunun ne anlama geldiği açıktır (Taşkiran, 1996, s.109).

1923 yılında imzalanan Lozan ve 1947'de imzalanan Paris Antlaşmaları gereğince; Yunanistan'ın, Limni, Semadirek, Saruhan Adaları ile Menteşe Adaları'nda sadece kolluk kuvvetleri bulunduracağı, silahlı kuvvet bulunduramayacağı ve yığınak yapamayacağı kurala bağlanmıştır. Yunanistan'ın dayanak noktası aradığı 1936 yılında imzalanan Montrö Sözleşmesi'nin asıl amacı ise, Türk boğazlarının statüsünü düzenlemektir (H.A.K.lığı Ders Notları).

Sorunun günümüzde en canlı olduğu alan Adalar Denizi'ndedir. Yunanistan Türk kıyısına yakın binlerce adayı kontrolü altında tutmaktadır. 1974'te Yunanistan Adalar Denizi'ndeki karasularını 12 deniz miline genişleteceğini açıkladığında, Türkiye bu hareketin bir "Savaş Sebebi" (Causus Belli) olarak düşünüleceğini bildirerek cevap vermiştir (Aqarone, s.49).

Karasularının genişletilmesi, kıt'a sahanlığının saptanması sorunları, Adalar Denizi'nin coğrafi yapısının etkisinin yoğun olarak gözlemlendiği uzlaşmazlıklardandır. Uzlaşmazlık noktaları üzerinde hukuksal tartışmaların ortak çözüme ulaşamaması ise, konuya siyasî bir boyut kazandırmaktadır.

Yunan tarafına göre Adalar Denizi'ndeki tek sorun Kıta Sahanlığı konusudur. Yunanistan'ın, meşru bir ikili sorun saymamasına rağmen, bugüne kadar varlığını kabul ettiği ikinci Adalar Denizi sorunu, Kardak Adası'nın statüsü olmuştur (Kut, 2001, s.253).

Türkiye ve Yunanistan arasında Adalar Denizi'ne ilişkin uyuşmazlıklar şu başlıklar altında ele alınabilir (Başeren, 2006, s.3):

- \* Adaların silahlandırılması sorunu,
- \* Kıt'a sahanlığının saptanması sorunu,
- \* Kara sularının genişletilmesi sorunu,
- \* Hava sahası ve FIR sorumluluklarına ilişkin sorunlar,

- \* NATO komuta kontrol sorunları,
- \* Arama ve Kurtarma Sahası – SAR (Search and Rescue) sorunu,
- \* Egemenliği tartışmalı adalar, adacıklar, kayalıklar sorunu.

Yunanistan'ın Adalar ve Adalar Denizi üzerinde egemenlik kurmak istemesi; yani yayılmacı siyasetinin iki çıkış noktası vardır. Bunlar, Megali İdea ve Enosis'tir.

### 3.2. Etniki-Eterya'nın Kuruluşu ve Megali İdea

Kısaca Eterya da denilen gizli fesat cemiyeti, Yunan istiklâli ve Bizans İmparatorluğu'nun ihyası gayesiyle kurulmuştur (Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihî Başkanlığı Resmi Yayını, Türk-Yunan İlişkileri ve Megali İdea, 1975, s.39). Osmanlı İmparatorluğu dışındaki Yunanlılar, 1814 senesinde Odesa'da gizli bir cemiyet olan, Etniki Eterya (Dostluk Cemiyeti.)'yı kurmuşlardır.\* Amaçları, Osmanlı Devleti aleyhinde bir ayaklanma başlatıp, kendi uluslarını yaratmaktır (Itzkowitz, 2004, s.8).

İlk temel atılışları, Etniki Hetairia, Heteriaton Philikon adlarında iki dernek şeklinde oldu. Bunlardan Heteriaton Philikon bir kültür ve edebiyat derneği olarak tanınıyordu. Etniki Hetairia ise, gizli bir ihtilâl derneği halinde faaliyette idi. Esasında bu ikincisi, yani gizli dernek (Etniki Eterya), ilk önce 18 nci yüzyılda tanınmış Yunan Şairi Rigas tarafından kurulmuş ve onun 1798'de idam edilmesi üzerine dağılmıştı. Dağılmış olan bu dernek, 16 yıl sonra (1814'te) Odesa'da ikinci defa kendisi gibi tüccar olan biri Rum ve diğeri Bulgar olan iki arkadaşı ile birlikte Batnozlu Manuel Eksanto tarafından kuruldu (Belen, 1995, s.9).

---

\* Derneğin üyelerinin %54'ü tüccar, %13'ü doktor, avukat gibi profesyoneller, %12'si esnaf, %10'u papazlar, %9'u kleft veya armatolar (eşkıya veya kolcu), %2'si ise köylü ve zanaatkarlardan oluşuyordu. Burada dikkati çeken nokta, derneğe üye olan ve destek veren Rum sermayedarların büyük bölümünün, öteden beri Osmanlı sistemiyle bütünleşmiş, devrimsel bir değişiklik sonunda yitirecekleri çok şey olan köklü tüccarlar arasından değil, açılan Karadeniz ticaretiyle yeni palazlanmaya başlayan yeni türeyen sermayedarlardan oluşmasıdır. Ayrıca, bir ideolojisi de bulunmayan bu dernek, "her eğilimden" insanı çatısı altına alabilmiştir. Filiki Eterya'nın gücünü de, bir anlamda, böyle bir üyelik yapısı sağlayacaktı.

Etniki Etery'a'nın sloganı; "Doğu Roma İmparatorluğu'nu yeniden ihya etmek ve Ayasofya'ya Haçı (Putu) dikmek" idi. Etniki Etery'a'nın faaliyet programı ise (Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihî Başkanlığı Resmi Yayını, Türk-Yunan İlişkileri ve Megali İdea, 1975, s.44);

- \* Yunan milletinin tam istiklâlinin temini,
- \* Batı Trakya ve Selanik'in Yunanistan'a ilhakı,
- \* Adaların Yunanistan'a ilhakı,
- \* Oniki Adalar'ın Yunanistan'a ilhakı,
- \* Girit Adası'nın Yunanistan'a ilhakı,
- \* Batı Anadolu'nun Yunanistan'a ilhakı,
- \* Pontus Rum Devleti'nin kurulması,
- \* Kıbrıs Adası'nın Yunanistan'a ilhakı,
- \* Gökçeada (İmroz) ve Bozcaada'nın Yunanistan'a ilhakı,
- \* İstanbul işgal edilerek Doğu Roma İmparatorluğu'nun yeniden kurulması ve Megali İdea'nın gerçekleştirilmesiydi.

“Hemen hemen yüzyıl boyunca Yunan halkı Megali İdea'ya, yani bütün Helenlerin bağımsızlığı ve birleştirilmesi dış politikasına hararetle bağlı kaldı. Başından beri Krallık (Yunanistan) bu emeli gerçekleştirmek uğruna yoğun bir diplomatik çalışmaya girişti. Yunanistan Dışişleri Bakanlığı, Osmanlı İmparatorluğu'ndan kurtarılacak eyaletlere göre dairelere ayrılmıştı: Makedonya, Teselya, Epir ve Girit Daireleri gibi” (Şimşir, Ege Sorunu Belgeler (Aegean Question) Cilt 1 (1912–1913), 1989,s.XXIX).

1896 yılında, Etniki Eteryanın yayınladığı bildiri, gerçek niyetlerini yansıtmaktadır (Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihî Başkanlığı Resmi Yayını, Türk-Yunan İlişkileri ve Megali İdea, 1975, s.61-63):

- \* Ezeli ve ebedi düşmanımız Türkler'dir.
- \* Yunan Milleti bağımsızlığını kazanmakla önemli bir kazanç temin edemedi. Milletinin büyük bir kısmı Türkler'in boyunduruğu altında kaldı. Bu kardeşlerimizi kurtarmak hepimizin görevidir.
- \* Megali İdea (Büyük Ülkü)'yı gerçekleştirmek esastır.
- \* Gayeye varmak için, gizliliğe olağanüstü dikkat etmek gereklidir.
- \* Yunanistan'da parti mücadeleleri ve fikir ayrılıkları kesin olarak terk edilmelidir.
- \* Bütün Rum Milletinin Etniki Eteryaya bayrağı altında toplanması yüksek çıkarlarımızın gereğidir.
- \* Megali İdea'nın gerçekleşmesi için her türlü vasıtaya başvurulacaktır.
- \* Etniki Eteryaya, Rum halkım bütünüyle silâhlandıracaktır.
- \* Mukadder olan zamanın gelmesinden sonra ezeli ve ebedi düşmanımız Türkler'e taarruz edilecektir.
- \* Ezeli ve ebedi düşmanımız Türkler'e karşı, Yunanistan hariçten hiçbir yardım beklemeyecek ve yalnız kendisine güvenecektir.
- \* Etniki Eteryaya, doğuda birçok karışıklıklar çıkaracaktır. Bu takdirde, hükümet ilgisiz kalır ve tarafsız bulunursa, Etniki Eteryaya hükümete görevini bildirecektir.



- \* Politik fırsatlardan yararlanmak Etniki Eterya'nın baş görevidir.
- \* Etniki Eterya, bütün Rum zenginlerini örgüte yardıma davet eder.
- \* Sonsuz bir güce sahip ve malik olan Helenizm'in kuvvetine inanarak, eski ve ebedi düşmanımız Türkler'e karşı büyük düşmanlık hareketlerine başlayalım.
- \* Etniki Eterya, hiçbir siyasi partiye tabi olmadığı gibi, hiçbir siyasi partinin de emrinde değildir.
- \* Şayet hükümet memleket sorunları üzerine eğilmezse, Etniki Eterya, hükümeti görevim yapmaya zorlayacaktır.
- \* Tanrı'nın yardımıyla Megali İdea muhakkak surette gerçekleşecektir.

Kelime olarak "Büyük Ülkü" anlamına gelen Megali İdea, Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u alarak, Bizans İmparatorluğuna son verdiği günden beri yürürlükte olan bir ülküdür (H.A.K.lığı Ders Notları). Kendi devletlerini kuran Yunanlılar, bin sekiz yüz kırk yıllarında, Megali İdea fikrine kapıldılar. Amaç, Osmanlı egemenliğinden kurtulamamış Rumların, bu yeni Yunan devletinin sınırları içine alınması idi (Itzkowitz, 2004, s.9).

Yunanistan'ın milli hedefi; Megali İdea çok özet olarak Türk Devletini ortadan kaldırmak, İstanbul, İzmir ve Kıbrıs ile "Küçük Asya" dedikleri Anadolu'yu sınırları içerisine katmaktır (H.A.K.lığı Yayını, Ege Sorunları, 2001, s.1).

Venizelos “Yunanistan, en iyimser olanımızın bile hayalinden geçmeyecek derecede büyük ve kuvvetli bir ülke haline gelecektir. Bütün Trakya’yı alacağız ve büyük devletlerle birlikte İstanbul’un da ortak hâkimi olacağız. Öyle ümit ederim ki, içinde Rumların yaşadığı, bütün illere girmemize izin verilecektir. Oniki Adalar ve Kıbrıs için henüz neticeden emin değilim ama Yunanistan’ın beş denizle yıkanan ve kendi penceresinden Karadeniz’i de seyreden bir memleket olacağını temin edebilirim.” diyordu (Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihî Başkanlığı Resmi Yayını, Türk-Yunan İlişkileri ve Megali İdea, 1975, s.76).

Helen emperyalizmini besleyen belli başlı etkenler, coğrafya, nüfus, tarih, kilise ve Batı'nın Helen hayranlığı olmuştur (ŞİMŞİR, Ege Sorunu Belgeler (Aegean Question) Cilt 1 (1912–1913), 1989, s.XXIX).

Bizans İmparatorluğunu bir Helen İmparatorluğu olarak kabul eden Yunan milliyetçileri, "Megali İdea" adını verdikleri büyük ülkeleri ile eskiden Bizans'a ait olan tüm toprakları yeniden elde ederek, "Konstantinopolis" diye adlandırdıkları İstanbul başkent olmak üzere, Büyük Helen İmparatorluğunu yeniden kurmayı hayal etmektedirler (Poyraz, 2004, s.42).

Bu yayılcı fikirlerin sadece gizli örgütlerde benimsenmediğinin ilk kanıtlarından biri, Yunan Meclisinde yapılan konuşmalar ve Yunan hükümetlerinin açıklamalarıdır.

Bağımsız Yunanistan'ın önde gelen politikacılarından biri olan Kolettis, 1844'de anayasa yapmak için toplanan kurucu meclis önünde şunları söylüyordu: "Yunan Krallığı, Yunanistan değildir, Bugünkü Yunanistan, asıl Yunanistan 'ın ancak küçük ve en yoksul bölümünü oluşturuyor. Bir Yunanlı, bu krallık topraklarında yaşayan biri olmaktan çok, Yanya'da Selanik'te Serez'de Edirne'de Konstantinopolis'te İzmir'de Trabzon'da Girit'te Sisam'da ve Yunan tarihi ve ırkıyla bağlantısı olan başka herhangi bir yerde yaşayan biridir. Helenizm'in başlıca iki merkezi vardır: Atina, krallığın başkenti; Konstantinopolis ise büyük başkent, tüm Yunanlıların ümit ve hayallerinin kentidir." (Gürel, Tarihsel Boyutları İçinde Türk-Yunan İlişkileri (1821–1993), 1993, s.30)



Şekil 3.1. Megali İdea.

Megali İdea'nın hedeflerini genel hatlarıyla şu şekilde sıralayabiliriz (Atun, 1996, s.26):

- \* Bizans İmparatorluğu ve Rum Pontus Devletinin yerine amaçladıkları Helen İmparatorluğunu kurarak İstanbul'u imparatorluğun merkezi yapmak,
- \* Epir, Makedonya ve Güney Bulgaristan bu imparatorluğun bir parçası sayılmaktadır,
- \* Batı Anadolu'yu ve Adalar Denizi'ndeki bütün adaları hâkimiyeti altına almak,
- \* Kıbrıs'ı, kurulmasını hayal ettikleri imparatorluğun topraklarına katmak,
- \* Batı Trakya Türklerini saf dışı bırakarak Adalar Denizi'ni bir Yunan gölü haline getirmek, böylece Adalar Denizi üzerindeki hava sahasına hâkim olarak Türkiye'yi Avrupa'dan siyasî, ekonomik ve askerî yönlerden uzaklaştırmak.

Megali İdea çerçevesinde; önce Yunanistan'ın bağımsızlığı elde edilecek, ardından Adalar, Batı Anadolu, Karadeniz Bölgesi, Rodos, Girit, Bozcaada, Kıbrıs, Epir, Makedonya, Batı ve Doğu Trakya ele geçirilecek ve son olarak İstanbul, Helen İmparatorluğunun başkenti olacaktır. Megali İdea doğrultusunda hazırlanan haritada Anadolu'nun yarıdan fazlası, Adalar ile Girit, Rodos, Kıbrıs, İstanbul ve Balkanların büyük bölümü Yunan toprağı olarak gösterilmiştir (H.A.K.lığı Ders Notları).

Megali İdea ülküsünü besleyen ve bunu kitlelere yayan esas örgütlü güç, Osmanlı Devleti içinde çok geniş imtiyazlar elde eden Ortodoks kilisesiydi.

Kilisenin kuşaktan kuşağı aktardığı bu ülkü ile yoğrulan Yunan aydınları, Osmanlı İmparatorluğunu parçalamak isteyen İngiltere, Rusya ve Fransa tarafından verilen destekle, zaman içinde etkili bir hareket yaratmayı başarmışlardır. Rigas Perreros, Filiki Eteryanın ve Etniki Eteryanın görüşleri bu şekilde Yunan Meclisine yansdıktan sonra Venizelos'la birlikte hükümet politikalarını oluşturmaya başlamıştır.

Venizelos, “Yunan burjuvazisinin “Büyük İdeal’ini” batılı devletlerin desteğiyle, çökmekte olan Osmanlı Devletine karşı gerçekleştirerek, “Adalar Denizi’ni bir Yunan denizi durumuna sokmayı ve iki kıtaya uzanan ve beş denize açılan Yunanistan’ı yaratmayı özlüyordu.” (Kitsikis, 1974, s.9) İşte bu özlem, Yunanistan’ı Megali İdea’nın doruğı ve felaketi olan Anadolu Macerasına götürecekti.

Bu bağlamda, ne sonradan 30 Ekim 1934’te imzalanan Türk-Yunan Dostluk Antlaşması, ne 9 Şubat 1934 tarihli Balkan Antandı Antlaşması ve ne de 8 Mayıs 1945’de sona eren İkinci Dünya Harbi’nden yenik çıkması, Yunanistan’ı Etniki Eteryanın başlattığı Megali İdea’dan vazgeçirememiştir (Çaşın, Türk–Yunan İlişkilerinde Ege ve Kıbrıs Sorunları, s.15).

Adına ister “Pan Helenizm” ister “Megali İdea” densin, 1821’den başlayarak Yunanistan şu veya bu şekilde bu düşüncüyü gerçekleştirmeye çalışmıştır ve bundan vazgeçmiş değildir (Özcan, 2005, s.64).

### 3.3. Enosis

Kıbrıs Adası, jeopolitik ve jeostratejik konumu dolayısıyla özellikle Doğu Akdeniz'den geçen ticari ve askeri deniz trafiğini, daha önemlisi; Anadolu ve Ortadoğu'da yürütülecek stratejik hareketleri de kontrol eder. Taarruzi harekâta bulunacak taraf için kara, deniz ve hava üssü olacağı gibi stratejik savunmada da ileri sürülmüş bir mevzi durumundadır. Kıbrıs Adası'nın önemi, tarih boyunca Akdeniz'de siyasal ve askeri çıkarları olan devletlerce, gözetilmiş ve yeterince değerlendirilmiştir (Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Kıbrıs'ın Fethi (1570–1571), 1986, s.I). Yunan Enosis düşüncesinin altında da bu gerçekler bulunmaktadır.

Yunan siyasî tarihinde Enosis kelimesi, Yunan genişleme siyasetinin (Megali İdea) araçlarından biri olarak 19'ncü yüzyıldan beri kullanılmaktadır. Tarihî süreçte Yunanistan'ın siyasetine damgasını vuran bu terim, Girit Adası'nın 1866 yılında Osmanlılardan ayrılarak Yunanistan'a katılması için çıkarılan isyanı simgeledi. Kıbrıs'ın İngiltere'nin egemenliğinden kurtulup Yunanistan'a katılması hedefi de kısaca "Enosis" olarak adlandırıldı (Büyük Larousse, Cilt 7).

Kelime anlamı ile "İlhak" demek olan Enosis (yani adanın Yunanistan'a bağlanması), ilk Megali İdea haritasının çizildiği 1791 yılından beri gündemde olan bir konudur. Bir anlamda Kıbrıs sorununun da bu tarihten itibaren var olduğu söylenebilir. Yunanistan'ın Kıbrıs'ı ilk talep etmesi ise 30 Aralık 1918 yılında gerçekleşti. 18 Ekim 1828 tarihinde İngiltere, Rusya ve Fransa'ya bir nota veren Yunanistan, resmen ilk kez Enosis fikrini ortaya atmış ve adanın kendisine bağlanmasını istemiştir. Enosis kelimesi, sadece Kıbrıs'ın Yunanistan'a bağlanması amacını güden ve bu gerçekleşince hedefe ulaşılacak olan bir fikir değildir. Enosis düşüncesi, Yunanistan'dan yola çıkarak ve bununla sınırlı kalmayarak Helen İmparatorluğunun kurulması amacının bir ifadesidir. Bu nedenle, Megali İdea düşüncesi doğrultusundaki hedeflere ulaşmaya çalışan ve onunla bütünleşen bir fikirdir. Girit ve Rodos adaları ile Oniki Adalar'ın Yunanistan tarafından ele geçirilmesi bu amacın hedeflerinden birkaçı olarak düşünülebilir. Megali İdea

düşüncesi çerçevesinde açıkça anlaşılmaktadır ki Yunanistan, Enosis mücadelesini kendi fikirlerinde İstanbul alınincaya kadar devam ettirecektir (Poyraz, 2004, s.46).

EOKA, Kıbrıs'ı “Türkler'den temizlemek ve Enosis'i gerçekleştirmek” için kurulmuştur. Ortodoks Kilisesi ise hem Türk düşmanlığının, hem de Enosis'in yıllarca öncülüğünü yapmıştır (Manisalı, 2000, s.37).

Yunanistan'ın Kıbrıs'ta kurduğu “EOKA” ve komünist teşkilleriyle Türklerin “VOLKAN” teşkilleriyle arasında kanlı çatışmalar olmuştur (Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Kıbrıs'ın Fethi (1570–1571), 1986, s.7).

Yunanistan'ın “Enosis” politikası aslında bir deniz politikasıdır. Yunanistan'ın Adalar Denizi politikasının özeti, 1897–1898 Türk-Yunan Harbi'nde görülmektedir:

Osmanlı Devleti, büyük devletlerin teşvikiyle yapılan Yunan saldırısına karşı bu devlete 1897 yılında savaş açmıştı. Haliç'te çürütülmüş olan Osmanlı Donanması bu savaşta hiçbir iş göremezken Ethem Paşa komutasındaki kara kuvvetleri Atina kapılarına dayanacak kadar üç haftada savaşı zafere ulaştırmak üzere bulunmuştu. Fakat büyük devletlerin dil değiştirmesi ve “Haç'ın girdiği yere hilal giremez.” diye bir de tehdit savurması bu savaştan Osmanlı Devleti'ne hiçbir kazanç sağlamamıştı. Tam tersi Yunanlara, yine büyük devletlerin zoruyla bir kısım toprak daha verilmişti. Üstelik Yunanlar Fener Patrikliği aracılığıyla İstanbul Rumlarına haber de yollamıştı: “Türkler savaşı kazandılar, ama er ya da geç Ayasofya'ya çanları takacağız. Çünkü Adalar Denizi'ne hep biz sahip olacağız.” (Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması Cilt-1, 1982, s.29).

Yunanistan'ın Enosis tahrikçilerinin esas güç olduğuna ve Enosis tahriklerini sürdürdüğüne dair önemli örneklerden biri de Kıbrıs'ta 24 yıl boyunca Enosis'çi tahrikleri ile tanınan bir öğretmene, Yunan hükümeti tarafından Mayıs 1903'te “nişan” verilmesidir (Özmen, 2005, s.101).

12 Mayıs 1903 tarihli raporu ile İngiliz Sömürgeler Bakanı Chamberlain'e konu ile ilgili bilgi veren İngiliz Yüksek Komiseri Haynes Smith, şu ifadeleri kullanmaktadır: “ Türkler tedirgin olup, korunmak için silahlı dolaşmaktadırlar.

Kıbrıs'ın Yunanistan'la birleşmesi yönünde yapılan tahriklerin Türkleri terörize etmesini önlemeliyiz.”(Gürel, Yakın Tarihimizden Notlar, 1978, s.47)

Yunanistan'ın Enosis politikasında dikkati çeken bir konu da, Enosis politikasına İngilizlerle olan ilişkilerine göre yön vermesidir. Özellikle Akdeniz politikasında İngiltere'nin desteğine ihtiyacı olan Yunanistan, Kıbrıs konusunda İngiltere'ye doğrudan karşı olmamıştır. 1830'lu yıllardan beri Enosis Yunanistan'ın politikası olmasına rağmen Yunanistan Dışişleri Bakanı 1931 yılında Kıbrıs'ta Enosis'i desteklemediklerini açıklamıştır. Tabi ki bu açıklama gerçeği yansıtmamaktadır.

Bağımsız Yunanistan'ın kurulması esnasında Girit gibi Kıbrıs'ın da Yunanistan'a dâhil olması düşünülmüştü. Kıbrıs'ta bastırılan isyan Rumları, kafalarındaki Enosis amacından vazgeçirmemiştir. Bu amaç Rum öğretmenler ve Yunanistan tarafından gönderilen provokatörler tarafından sürekli gündemde tutulmuştur.

Kıbrıs'ın İngilizlere bırakılmasının başlangıçta Enosis fikriyle bağdaşmayacağı düşünülmese de, ilerleyen gelişmeler Rumların lehine gerçekleşti. İngilizler Kıbrıs'ın yönetimini aldıktan sonra Yunanistan'da birçok merkez kurmuşlar ve buralardan Yunan vatandaşı olmuş birçok kişiyi Kıbrıs'a Enosis için tekrar göndermişlerdir (H.A.K.ığı Ders Notları).

1878 yılından beri Enosis politikasının bir faaliyeti olarak Kıbrıs'ta Müslüman Türkler sürekli dışlanmış ve tahrik edilmiştir. Bundaki amaç Türklerin kendiliğinden Kıbrıs'ı terk etmelerine sebep olmaktır. Bu politika İngiltere tarafından da biliniyordu.

1897 yılındaki Osmanlı Yunan Savaşında Kıbrıs'taki Enosis faaliyetleri iyice arttı. Enosis propagandaları Balkan Savaşı başlamadan da artmıştır. Bir İngiliz gazetesinde, İngiltere'nin Kıbrıs'a ihtiyacı olmadığına dair bir haber çıkmış ve İngiltere'nin adadan çıkması durumunda Rumların adanın Yunanistan haricinde bir devlete verilmesi halinde buna mani olacaklarına dair Rum basınında çıkan tehditlere

yer verilmiştir. İngiltere Hariciye Müsteşarı böyle bir haberin ve keyfiyetin söz konusu olmadığını bildirmiştir (Adıyeye, 2002, s.108).

1'inci Dünya Savaşından sonra Paris'te toplanan Barış Konferansı'na Yunanistan'ın toprak isteklerini sunan Yunan Başbakanı Venizelos, görüşmelerde aralarında Kıbrıs'ın da bulunduğu şu bölgeleri talep ediyordu (Özmen, 2005, s.177):

- \* Batı Anadolu (İzmir, Bursa, Çanakkale, İzmit ve civarları),
- \* Pontus (Trabzon, Sivas, Kastamonu ve civarları),
- \* Kuzey Epir (Güney Arnavutluk),
- \* Kıbrıs, Rodos, Meis, Girit, Bozcaada ve İmroz,
- \* Batı ve Doğu Trakya.

Kıbrıs'ta Yunan kilisesi, Patrikhane ve Yunan hükümeti tarafından desteklenen Enosis hareketi, bu idealin yıllar boyunca kilise ve okullarda genç beyinlere aşılması sonucu Kıbrıs'ın başına büyük felaketlerin gelmesine neden oldu. Bu ideali gerçekleştirmek için 1821 yılından itibaren birçok kez Türk halkına saldırılar düzenlendi. Kendi hedefleri doğrultusunda ve Enosis önünde bir engel olarak gördükleri Türk halkını ortadan kaldırmak için 1895'te, 1912'de, 1955-74 döneminde Türk halkına saldırılar ve katliamlar uygulandı (H.A.K.lığı Ders Notları).

Enosis fikrinin 1918'lerde Rum çocuklarına nasıl aşılandığını bir Rum yazar olan Tenekides şöyle açıklıyor:

"Rum okulları Helen düşüncesini yaymak amacı ile kullanılıyordu. Rum öğretmenler, çiçeklerle çerçevelenmiş Yunanistan'la birleşmelerini temsil eden armağanları valinin kasabaları ziyareti sırasında verirken, mızraklı bir alay gibi sraya sokulan öğrenciler, önceden öğretilmiş olan "Yaşasın Enosis" çığlıkları atıyordu..." (Poyraz, 2004, s.49)



Enosis politikasının yakın hedefi, bugün için AB'ye tam üye Rum kesiminin egemenliğinde tüm Kıbrıs'ta hâkim olacak bir Rum Cumhuriyeti kurulması, dolaylı olarak Enosis'in gerçekleştirilmesi ve Türk halkının azınlık statüsüne düşürülmesidir.

### **3.4. Adaların Silahlandırılması Sorunu**

1923 yılında imzalanan Lozan Antlaşması ve 1947 Paris Antlaşması gereğince Yunanistan'ın Limni, Semadirek, Doğu Ege Adaları (Midilli, Sakız, Sisam, İkarya) ile Menteşe Adaları'nda sadece kolluk kuvvetleri bulunduracağı ve bunun dışında silahlı kuvvet bulunduramayacağı ve tahkimat yapamayacağı esasa bağlanmıştır (Belen, 1995, s.154).

Yunan Başbakanı Papandreou, 7 Nisan 1985 tarihinde Larissa'da yaptığı bir konuşmada, Doğu Ege Adalarını silahlandırmakla Lozan Anlaşması'nı ihlal ettiklerini açıkça kabul ve beyan etmiştir (İnan, 1986, s.94).

1936 yılında imzalanan Montrö Sözleşmesi'nin asıl hedefi ise Türk Boğazları'nın statüsünün belirlenmesidir. Sorunun kaynağını, Yunanistan'ın 1964 yılından itibaren adaları silahlandırmaya başlaması ve bunlardan Limni'yi NATO planlarına ve tatbikatlarına dâhil ettirerek silahlanmayı meşrulaştırma çabaları teşkil etmektedir (H.A.K.ıığı Yayını, Ege Sorunları, 2001, s.7).

#### **3.4.1. Trakya ve Boğazönü Adaları**

Bu adalar grubu, Adalar Denizi'nin en kuzeyinde yer alır. Taşoz ve Semadirek adaları Trakya adaları, diğer adalar ise Boğazönü adaları olarak isimlendirilirler ve Çanakkale Boğazı'na yakınlıkları açısından stratejik bir öneme sahiptirler (Yılmazçelik ve Ertürk, 2005, s.6).

Boğazönü Adaları, boğazlar sisteminin bir parçası olan ve Çanakkale Boğazı'na ulaşan deniz yollarını kontrol ederler. Bu adalardan Limni Çanakkale Savaşları sırasında üs olarak kullanılmış ve Çanakkale Boğazı için potansiyel bir

tehdit bölgesi olduğunu kanıtlamıştır (Kurumahmut, Ege Denizi'nde Temel Sorun: Egemenliği Devredilmemiş Adalar, 1998, s.4–5).

Semadirek ve Taşoz Adaları ise, Batı Trakya ve Doğu Makedonya'ya giriş ve ilerleme istikametlerinin başlangıcı olan, Adalar Denizi kıyısındaki Dedeağaç ve Kavala limanlarının ve Saroz Körfezi'nin karşısına isabet eden bir konumdadır. Bu adaların Kuzey Adalar Denizi'ni kontrol etmesi de önemlerini arttırmaktadır (Çopur, 1999, s.39).

Yunanistan, Kuzey Adalar Denizi'nde sahip olduğu Semadirek ve Limni adaları ile Çanakkale Boğazı'na giriş ve çıkışları da kontrol edebildiğinden, bu adalarda tesis etmiş olduğu keşif, gözetleme ve iletişim sistemleri ile erken ihbar ve ani reaksiyon olanağı kazanabilmektedir. Özellikle Limni Adası, Trakya ve Gelibolu yarımadasına yönelecek taarruz unsurları için bir yığınak üssü olma özelliği taşımakta ve Çanakkale Boğazı'ndan giriş ve çıkış yapacak Türk Deniz Kuvvetleri unsurlarının devamlı bir şekilde izlenmesine imkân vermektedir. Öte yandan bu ada, Kuzey Adalar Denizi'nde harekât icra edecek Yunan Deniz Kuvvetlerine idari ve lojistik destek kolaylığı da sağlamaktadır (Çopur, 1999, s. 39).



Şekil 3.2. Trakya ve Boğazönü Adaları.

Boğazönü Adaları'nın askersiz statüsünü düzenleyen temel belgeler şunlardır (H.A.K.lığı Ders Notları):

- \* Lozan Barış Antlaşması'nın 12'nci Maddesi,
- \* Bu madde ile onaylanan ve onun ayrılmaz bir parçası olan 13 Şubat 1914 tarihli Altı Büyük Devlet Kararı,
- \* Lozan Barış Antlaşması'na ek Boğazlar Sözleşmesi ve
- \* 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesi.

1914'te Süfera Konferansı'nda bir araya gelen Altı Büyük Devlet'in\* aldıkları kararın ilgili paragrafı şu şekildedir:

“...Altı büyük devlet, Türkiye'ye geri verilmesi gereken Gökçeada, Bozcaada ve Meis'in dışında, halen Yunan işgali altında bulunan bütün Adalar Denizi adalarının Yunanistan'a verilmesine karar verdiler. Öte yandan, altı büyük devlet, Yunanistan'a bırakılan adalarda, Osmanlı ülkesiyle adalar arasındaki kaçakçılığı önlemek üzere alınacak tedbirlerin dışında Yunan Hükümetinin tahkimat yapmaması ve adaları bahrî veya askerî amaçla kullanmaması konusunda kendilerine ve Türkiye'ye yeterli garanti vermesini kararlaştırdı.” (Başeren, Ege Sorunları, 2006, s.84)

Yunanistan'a devredilen Boğazönü Adaları, Lozan Barış Antlaşması'nın 12'nci Maddesi ve Lozan Boğazlar Sözleşmesinin 3, 4 ve 6'ncı Maddeleri ile askersiz hale getirilmiştir. Bunun yanı sıra, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye, Boğazlar bölgesini silahlandırma hakkını elde etmiştir (Belen, 1995, s.161).

Yunanistan, Montrö Konvansiyonunun, Boğazönü Adaları'nın askersizleştirilme statüsünü ortadan kaldırdığını, çünkü Montrö Konvansiyonunun, Lozan Antlaşması'nın, Boğazönü Adaları'nın askersiz statüsünü dikte eden Boğazlar Sözleşmesinin yerini aldığını, Boğazların silahsız statüsünü iptal ettiğini, adaların askerden arındırılmış statüsünü de ortadan kaldırdığını, artık Boğazönü Adaları

---

\* İngiltere, Fransa, Rusya, İtalya, Almanya ve Avusturya-Macaristan.

üzerinde Yunanistan'ın uygun gördüğü egemenlik haklarında hiçbir sınırlama olmadığını iddia etmektedir.

Ancak, Lozan Antlaşması'nın 12'nci Maddesi; Limni, Semadirek, Midilli, Sakız, Sisam ve İkarya adalarının silahsızlandırılmaları koşuluyla Yunanistan'a bırakıldığını teyit etmektedir. Antlaşmaya ek Boğazlar Sözleşmesi ise, Limni ve Semadirek'in diğer adalardan daha da kapsamlı bir silahsızlandırmaya tabi olmasını öngörmüştür.

Montrö Konvansiyonu ise, Türkiye'nin boğazları silahlandırmasına imkân vermekle birlikte Yunanistan'a ait adaların statüsünü değiştirmemiştir. Çünkü hem Montrö Konvansiyonu'nda hem de konferansın tutanak ve belgelerinde, Montrö Konvansiyonu'nun Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin yerine konulacağı öngörülmezken, bunun Lozan Antlaşması'nın ilgili hükümlerini de sona erdireceğine ilişkin herhangi bir veri yoktur. Bu nedenle, Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Lozan Antlaşması'nın ilgili tüm maddelerini ortadan kaldırmamaktadır. Aksine, bu sözleşme, Lozan Antlaşması'ndaki boğazlarla ilgili eksikliklerin giderildiği ve sorunların aşıldığı bir sözleşmedir. Bu sözleşmenin iki amaca hizmet ettiği görülmektedir: Boğazlarda geçiş rejimini düzenlemek ve Türkiye'nin güvenliğini sağlamak (Başeren, Ege Sorunları, 2006, s.93).

Yunanistan'ın diğer bir iddiası da, Türkiye'nin, Montrö Konvansiyonu'ndan sonra Gökçeada ve Bozcaada'ya asker yerleştirerek buraları askerî statüye soktuğu, bu durumun, Montrö Konvansiyonu'nun, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin askerden arındırmaya ilişkin tüm hükümlerine son verdiğinin kanıtı olduğudur.

Fakat Boğazönü Adaları'nın tamamı, Lozan'da hep birlikte ele alınmışlarsa da bu, onların hukuksal statülerinin daha sonraki gelişmeler karşısında aynı biçimde değerlendirileceği anlamına gelmez. Öncelikle, Montrö Konvansiyonu'nun başlangıç bölümünde, yeni sözleşmenin, Türkiye'nin güvenliği çerçevesinde yapıldığının ve Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne son verdiğinin bildirilmesi, Gökçeada ve Bozcaada ile Limni ve Semadirek Adalarının hukuksal statülerinin ayrı ayrı değerlendirilmesini doğrulamaya yeter niteliktedir.

Çünkü Montrö Konvansiyonu ile askerleştirmenin kabulü yalnızca Türkiye'nin güvenliği lehine olmuştur. Montrö Konvansiyonu'nun, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni tümüyle ortadan kaldırdığı kabul edilse bile, Lozan Antlaşması'nın 12'nci Maddesi çerçevesinde Gökçeada ve Bozcaada ile Limni ve Semadirek'in hukuksal statülerinde birtakım farklılıkların bulunması gerekmektedir (Poyraz, 2004, s.63).

Yunanistan, özellikle Limni adası, Türk Boğazları'nın ve dolayısıyla NATO'nun savunmasına büyük katkıda bulunacak bir konuma sahip olduğundan silahlandırılması gerekir, demektedir.

Limni Adası'nın statüsü, hukukî durumları antlaşmalarla tescil edilmiş diğer Boğazözü Adaları'ndan ayrı düşünülemez. Montrö Konvansiyonu, Lozan Antlaşması'nın Doğu Ege Adaları'nın silahsızlandırılmaları koşulunu getiren 12'nci Maddesi Türkiye'nin güvenliğini esas alan bir gereklilikten kaynaklanmaktadır. Bu nedenle, NATO'nun savunmasına katkı bahanesiyle Limni'nin silahlandırılma arzusu aslında Türkiye'yi tehdit etmekten başka amaç taşımamaktadır (Belen, 1995, s.160).

### **3.4.2. Saruhan Adaları**

Güllük – Leros arasına çekilen hattın ötesinde yer alırlar (H.A.K.lığı Yayını, Ege Ada, Adacık ve Kayalıklarının Coğrafi, Tarihi, Hukuki Durumu ve Uygulanan Politikalar, 1996, s.13). Bu adalar Doğu Sporad Adaları olarak da bilinirler. Coğrafya eserlerinde “Doğu Ege Adaları” olarak zikredilmektedirler (Kurumahmut Ali, Ege Denizi'nde Temel Sorun: Egemenliği Devredilmemiş Adalar, 1998, s.5).

Saruhan Adaları Anadolu'nun Adalar Denizi kıyılarının büyük bir bölümünü çevrelemekte olup Anadolu'ya giriş istikametlerinin karşısında yer almaktadırlar. Anadolu'nun savunmasında ileri karakol durumundadırlar. Anadolu'ya yapılacak taarruzda ise, sıçrama tahtası rolünü oynarlar (Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihî Başkanlığı Resmi Yayını, Türk-Yunan İlişkileri ve Megali İdea, 1975, s.5).

Sayıca fazla olmamalarına karşın geniş bir alanı kaplarlar. Midilli, Sakız, İpsara, Sisam, Ahikerde, Koyun adaları, Hurşit gibi belli başlı adalardan oluşurlar. Her dönemde Anadolu ile sıkı ilişkiler içinde bulunan ve buradan beslenen Saruhan adalarının en büyük yerleşim merkezleri bugün de Anadolu'ya bakmaktadır (Yılmazçelik ve Ertürk, 2005, s.6).

Bu adalarda konuşlanabilecek askeri unsurlarıyla, (Batı Anadolu kıyılarına olan yakınlıkları nedeni ile) Yunanistan'ın; Türkiye'nin Adalar Denizi kıyılarındaki amfibi güç toplama bölgelerine, askeri birlik ve tesisler ile sanayi merkezlerine, havadan ve denizden taarruz etme imkânı bulunmaktadır. Saruhan Adaları, aynı zamanda Yunanistan birlikleri için derinlikte savunma imkânı sağlamakta ve taarruz harekâtı için bu ülkeye önemli bir zaman ve inisiyatif kazandırmaktadır. Hatta Yunanistan'ın, Türkiye'nin batı bölgesine karşı dış hat manevrasına imkân bahşeden geniş kavisin merkezini bu adalar oluşturmaktadır. Özellikle Midilli Adası; Yunanistan hava erken ikaz sistemine önemli bir katkı sağlamakta, ayrıca Çanakkale, İzmir deniz ulaşım yolları ile İzmir liman girişini kontrol altında tutmaktadır. Bu adada ve Sakız Adası'nda konuşlandırılacak hava kuvvetleri unsurları ile Taarruzi hava harekât menzilini uzatma ve hava desteğini Batı Anadolu içlerine kadar sürdürebilme imkânı da elde edilebilmektedir. Sakız Adası; Urla yarımadasının güney kesimi ile İzmir limanının deniz ulaşım bağlantısını kesebilecek bir konuma sahip olup, Midilli Adası ile birlikte değerlendirildiğinde, İzmir'e yönelik deniz ulaşım yollarını tehdit etmekte; İzmir üssünün harekât alanındaki etkinliğini engelleyebilmektedir (Çopur, 1999, s.39-40).



Şekil 3.3. Saruhan Adaları.

Lozan Barış Antlaşması'nın 13'üncü Maddesi, aynı antlaşmanın 12'nci Maddesiyle Yunanistan'a bırakılan adalardan Midilli, Sakız, Sisam ve Ahikerya Adalarının askersiz statüsünü düzenlemektedir. Bu Maddeye göre; bu adalarda hiçbir deniz üssü, hiçbir askerî tesis inşa edilmeyecektir. Fakat bununla birlikte, iç güvenliği sağlamak amacıyla sınırlı sayıda polis ve jandarma kuvveti, askersiz statünün dışında tutulmuştur (Başeren, Ege Sorunları, 2006, s.80).

Yunanistan, Uluslar arası hukuka göre, antlaşmalardaki şartlar antlaşmanın yapıldığı zamanın mevcut koşullarına göre düzenlenir, eğer koşullarda köklü değişiklikler olmuşsa o zaman antlaşmanın ilgili maddeleri düşmüş sayılır, Lozan ve Paris Antlaşmaları da o günün koşullarına göre düzenlenmiştir,

Türkiye “koşullar değişti” gerekçesiyle Lozan Antlaşması'nın Boğazlar Sözleşmesi'ni 1936 yılında Montrö Antlaşması'yla değiştirerek boğazları tahkim etmiştir, koşullar İkinci Dünya Savaşından sonra daha da değişmiştir, dolayısıyla Lozan ve Paris Antlaşmaları'nın, adaların askerden arındırılmasını içeren maddeleri, koşullar değiştiğinden uluslar arası hukuka göre ortadan kalkmıştır, demektedir.

Ancak, Uluslar arası hukuk bu Yunan teziyle bağdaşmaz. “Koşullar değişti, anlaşma sona erdi” şeklinde bir düşünceye dayanarak uluslar arası hukuk, bir hüküm getirmemektedir. Türkiye, Yunanistan'ın iddia ettiği tezi Montrö Antlaşması'nda uygulamıştır, ama bunu hiçbir zaman tek taraflı bir kararla yapmamıştır. Koşulların değiştiğini ileri sürerek ilgili tüm ülkeleri bu konuda antlaşma yapmaya çağırması ve Lozan Antlaşması'nın Boğazlar Sözleşmesi'ni diğer ülkelerin de imzaladığı bir antlaşma ile değiştirmiştir (Poyraz, 2004, s.65).

Yunanistan, Türkiye'nin sonradan teşkil ettiği Ege Ordusu ve bölgede konuşlandığı Amfibi Kuvveti, Adalar için tehdit teşkil ettiğinden, meşru müdafaa için adalar silahlandırılmıştır. Aslında bu adalardaki Yunan kuvvetlerinin Türkiye'ye tehdit oluşturması söz konusu olamaz demektedir.

Cevap olarak, Türkiye Ege Ordusu'nu ve Amfibi Kuvvetlerini Adalar Denizi kıyılarında konuşlandırmaktadır. Bu durumun gerekçelerini şu şekilde sıralayabiliriz (Poyraz, 2004, s.66):

\* Ege Ordusu, Yunan adalarının uluslar arası hukuka aykırı olarak silahlandırılmasından çok sonra, 1975 yılında kurulmuş ve Türkiye'deki iklim koşullarının en elverişli olduğu Ege Bölgesi'nde, her türlü sınıf ve silahların eğitiminin yapılması maksadıyla genelde eğitim birliklerinden oluşan ordudur.

\* Osmanlı devrinin ihtiyaçları ve daha sonra Türk Devletinin coğrafi yapısı nedeniyle Türk Donanması'nın konuşlanması belirli bölgelerde yoğunlaşmıştır. Ege Ordusu ile Amfibi Kuvvetlerin Adalar Denizi kıyılarına konuşlandırılmasında, iki kutuplu dünyanın eski düzeninde, NATO ve Türkiye'nin 5'inci Maddeden kaynaklanan güvenlik ihtiyaçları dikkate alınmıştır. Bu durum, NATO planları ve tatbikatlarında söz konusu kuvvetlerin kullanılmasında da kendisini göstermiştir ve halen göstermektedir.

\* Donanma K.lığı'na bağlı gemilerin bir kısmının Adalar Denizi kıyılarında konuşlandırılması, 17 Ağustos 1999 tarihinde meydana gelen depremden sonra Gölcük'te bulunan tesislerin hasar alması nedeniyle bir zorunluluk olarak ortaya çıkmıştır.

\* Diğer taraftan Saruhan Adaları gibi silahsızlandırılmış statüde bulunmayan Ege Bölgesi'nde, gerek duyulan birliklerin uygun mevkiilerde konuşlandırılma serbestisi ve ülke bağımsızlığından kaynaklanan özgürlüğü kısıtlanamayacağı uluslar arası hukukun temel unsurları arasındadır.

\* Ege Ordusu'nun ve Amfibi Kuvvetlerin Yunanistan'a karşı bir tehdit oluşturduğu iddiaları ise askerî açıdan tamamen bir saptırmadır. Yunanistan Silahlı Kuvvetlerinin silahsızlandırılmış statüdeki adalarda bulundurduğu ve Türk Silahlı Kuvvetlerinin tüm Ege Bölgesi'ndeki kuvvet mukayesesi incelendiğinde, Yunanistan'ın mukayese kabul etmeyecek şekilde kuvvet üstünlüğüne sahip olduğu ortaya çıkmakta ve bu da Yunanistan'ın gerçek niyetini ispatlamaktadır.

\* Belirtilen bu nedenler dikkate alındığında, adaların silahlandırılmasını meşru müdafaa olarak ileri sürme düşüncesi geçersizdir. Kaldı ki Türkiye'nin, uluslar arası antlaşmalarla egemenliği belirlenmiş Yunan topraklarına yönelik bir emeli de yoktur.



### 3.4.3. Menteşe Adaları

Menteşe Adaları, Saros Körfezi ile Girit Adası'nın kuzeyi arasında uzanan ve S formundaki derin deniz çukurunun (Ertürk, 2000, s.11) doğusunda yer almaktadır ve dolayısıyla yapı itibarıyla Anadolu'nun bir uzantısıdır (Yılmazçelik ve Ertürk, 2005, s.6).

Midilli, Sakız ve Sisam adaları yanında Menteşe Adalarını da Anadolu yarımadasının bir devamı olarak düşünmek gerekir. Bu adalar Anadolu'ya jeolojik bağlarla bağlıdır ve Anadolu yarımadasının tabii bir uzantısını oluşturmaktadır (Çopur, 1999, s.40).

Bir kısım batılı yazarların Güney Sporad Adaları ya da Güney Sporadlar ismini verdikleri bu bölgede yirmiden fazla ada, adacık ve kayalık bulunmaktadır. Bu adalar, Batı Anadolu kıyılarının güneyinde ve kıyılara çok yakın konumdadırlar. Oniki Adalar adıyla da anılmaktadır (H.A.K.ığı Ders Notları).

Oniki Ada ismi, Türklerin bu adaların idaresinde uygulamış oldukları özel bir sistemden gelmektedir. Osmanlılar, adaların yönetiminde "12 üyeli mahallî meclis" sistemini uygulamışlardır. Dolayısıyla, "Oniki Ada" isminin bu sistemle ilgili olarak ortaya çıktığını söylemek, yanlış olmayacaktır (Taşkiran, 1996, s.6-9).

Kuzey-Güney istikametindeki deniz yollarını kontrol altında bulunduran bu adalar da Anadolu'nun savunmasında ileri karakol, Anadolu'ya yapılacak olan bir taarruzda ise sıçrama tahtası konumundadırlar (Kurumahmut, Ege Denizi'nde Temel Sorun: Egemenliği Devredilmemiş Adalar, 1998, s.5).

Menteşe Adaları, Türkiye açısından Adalar Denizi'nin güney limanlarını, İzmir ve boğazlar bölgesinden ayırmaktadır. Bu adalar, bölgede bulunan deniz üslerimizle, deniz unsurlarımıza taarruzlar düzenlenmesine imkan verdiği gibi Yunanların sahip oldukları hava alanları ile hava kuvvetlerinin tesirli menzilini Güneybatı Anadolu içlerine kadar uzatabilmelerine de elvermektedir. Bu adalar, Yunanistan'a, Adalar Denizi ve Doğu Akdeniz'de yapacağı deniz ve hava hareketleri için üslenme ve ileri destek kolaylığı da sağlamaktadır (Çopur, 1999, s.40).



Şekil 3.4. Menteşe Adaları.

Menteşe Adaları bölgesinde yer alan ve ismen sayılan 14 adanın askersiz hale getirilmesi, 1947 Paris Barış Antlaşması'nın 14/2'nci Maddesi ve bu antlaşmanın Ek XIII, d paragrafı hükmünce gerçekleştirilmiştir. Bu antlaşmaya göre; bu adalarda ve bunların kara sularında kara, deniz ve hava birliklerinin bulundurulması yasaklanmıştır (Poyraz, 2004, s.67).

Fakat diğer bir yandan, Yunanistan 1960'lardan bu yana adaları silahlandırmaktadır. Bu durumu diğer ülkelerle yaptığı askerî tatbikatlar kapsamına aldırma ve hatta NATO planları içine sokmaya çalışarak böylelikle antlaşmalara aykırı hareketlerine meşruluk kazandırmaya çalışmaktadır (H.A.K.lığı Ders Notları).

Yunanistan'a göre, Menteşe Adaları'nın askersizleştirilme statüsü mevcut olmakla birlikte, bu statüyü tayin eden Paris Antlaşması'na Türkiye taraf olmadığından, bu konuyla ilgili olarak Türkiye Yunanistan'ın muhatabı değildir.

Ancak, 1947 Paris Antlaşması objektif statü yaratan bir antlaşmadır. Bu yüzden taraf olmama diye bir husus söz konusu olamaz. Ayrıca Lozan Antlaşması'nın 16'ncı Maddesi, bu adaların geleceğinin altı büyük devletin ileride yapacağı antlaşmalarla

belirleneceğini ifade etmektedir. Lozan Antlaşması'na taraf olan Türkiye'nin Paris Antlaşması'nın ilgili maddelerinin de uygulanmasında söz hakkı mevcuttur (Başeren, Ege Sorunları, 2006, s.103–104).

Yunanistan, 1951 yılında İtalya'nın silahlanmaya başladığını, dolayısıyla Menteşe Adaları'yla ilgili Paris Antlaşması'nın askerden arındırma maddesinin düşmesi gerektiğini iddia etmektedir.

Fakat İtalya'nın durumu ile Menteşe Adaları'nın durumu ayrıdır. İtalya, Bulgaristan ve Macaristan gibi ülkelerin 1947 Paris Barış Antlaşması ile askerden arındırılmalarının nedeni, bu eski düşman devletleri cezalandırma ve savaştan sonra daha iyi denetleyebilme amacından kaynaklanmaktadır. Buna karşılık, Paris Antlaşması'nın Menteşe Adaları'nın Yunanistan'a bırakılırken askerden arındırılması maddesi, Türkiye'nin güvenliği düşünüldüğü için antlaşmada yer almıştır. Dolayısıyla İtalya'nın durumu ile Menteşe Adaları'nın askerî statüye sokulması veya sokulmaması arasında benzerlik yapılamaz (H.A.K.lığı Ders Notları).

Yunanistan, 1974 Kıbrıs olaylarından bu yana Türkiye, Doğu Ege Adaları'nı tehdit etmektedir, böyle bir tehlikeye karşı da Yunanistan; anılan adalarda BM Antlaşması'nın 51'inci Maddesinde tanınan meşru savunma hakkına dayanarak adaları silahlandırabilir, demektedir.

Cevap olarak, her şeyden önce meşru savunma hakkı kavramı, gerek uluslar arası hukuktaki genel anlamında, gerekse BM Antlaşmasındaki anlamında, silahlı saldırı karşısında kalan bir devletin aynı yöntemlerle kendisini korumasını belirtmektedir. Adalara karşı Türkiye'nin böyle bir fiilî saldırısı olsa bile önce Güvenlik Konseyine başvurulması gerekir. Sonuç olarak BM Antlaşması'nın 51'inci Maddesi hiçbir zaman Yunanistan'a böyle bir hak vermez (Poyraz, 2004, s.68).

### **3.5. Kıta Sahaneliği Sorunu**

Kıt'a sahanlığı (Kıt'a Şelfi); denizlerin ve okyanusların karaya yakın olan sığ kısımları veya ana kara parçasının deniz içinde devam eden bir doğal uzantısı olarak tanımlanabilir. Bu yapı, kıt'a ile okyanus arasında ve derinlikleri 200 metreyi

(ortalama 135 m.) bulan sığ denizlerin tabanıdır. Bu yerler, ekonomik değerler açısından büyük önem taşımakta ve bu yüzden de komşu devletlerarasında ihtilaf konusu olmaktadır (Çakıroğlu, 2002, s.6).

Devletin ülkesi, kara ve deniz ülkesinin toprak altını, deniz yatağı ve onun toprak altını da içerir. Buna göre, devletin iç sular ve kara sularıyla birlikte, deniz yatağı ve onun toprak altı da egemenlik alanı içine dâhil edilmektedir.

Kıta sahanlığı gerek petrol yatakları gerekse balıkçılık açısından denizin en zengin olduğu bir kısımdır ve ülkeler, çağdaş teknolojinin sağladığı olanaklarla dünyanın bu yeni zenginlik kaynaklarını keşfetmek ve kullanmak yarışı içerisindeyler. Bu nedenle denizin altındaki kıta uzantılarının paylaşılmasında anlaşmazlıklara meydan vermemek için Birleşmiş Milletler gözetiminde yapılan konferanslarda Deniz Hukuku sözleşmeleri ile bazı esaslar ortaya konmaktadır (Torumtay, 1997, s.102–103).

Esasen Adalar Denizi'nin jeolojik yapısı tetkik edildiğinde, bugünkü Adalar ile yarımadalarının Egeid karasının sular üzerinde kalan parçalarından başka şey olmadığı, Anadolu yarımadasına yakın olan adaların Anadolu kara parçasının, Mora Yarımadasına yakın olanların ise bu yarımadanın devamı nitelikte oldukları ve arada 500–3000 m. arasında değişen derinliklerin oluşturduğu ve S şeklinde bir "Ara Hattı"nın mevcut olduğu anlaşılmaktadır (Hergüner, 1986, s.16).

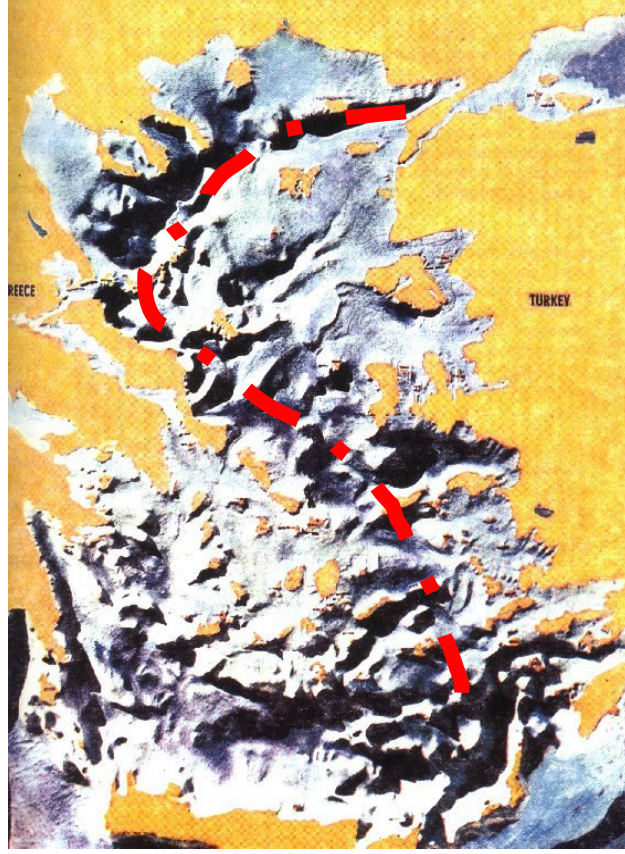
Okyanuslarda karşılaşılan kıta yamacı, düzlüğü ve sırtı türü yer yapı biçimleri Adalar Denizi'nin tabanında yeterince belirgin değildir (Tokathoğlu, Tarihten Günümüze Ege Adaları, 1991, s.9).

Türkiye ile Yunanistan arasındaki kıt'a sahanlığı sorunu, Türk Hükümetinin, Adalar Denizi'nin açık deniz sahalarında ve Türkiye'nin kıt'a sahanlığında bulunan 27 bölgede petrol araması yapmak üzere 1 Kasım 1973'te TPAO (Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı)'ya arama ruhsatı vermesiyle başlar. Resmi Gazete'de yayımlanan haritaya göre, bu ayrıcalık alanı, Doğu Adalar Denizi'ndeki Yunan adalarının batısında uzanan Türk kıta sahanlığını da kapsıyordu. Söz konusu saha, Adalar

Denizi'nde Semadirek, Limni, Midilli, Aghios, Sakız Adaları arasında ve adaların kara suları dışında kalmaktadır (Çakıroğlu, 2002, s.54).

Sorunun çözümünü güçleştiren faktörlerin başında, Adalar Denizi'nin Yunan adaları ile donanmış olması ve Atina'nın bu adaların, Anadolu Yarımadası ile aynı ölçüde kıta sahanlığına sahip olduğunu iddia etmesi gelmektedir. 1958 Kıta sahanlığı ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmeleri öne sürülerek Türkiye'nin bir ölçüde egemen haklarının ihlali anlamına gelen Yunanistan'ın bu yaklaşımına Ankara, Adalar Denizi'nin özel statüsü olduğu için bu kuralların kayıtsız şartsız uygulanmasının imkansız olduğunu belirterek itiraz etmektedir (Wilson, s.105).

Benzeri ayrıcalıklar, Yunanistan tarafından kendi şirketlerine 1963'ten beri verilmekte ve Türkiye buna tepki göstermemekteydi. Yunan Hükümeti 7 Şubat 1974'te Türk Hükümetine verdiği notada söz konusu ruhsatın kapladığı sahaların Yunan kıta sahanlığına girdiği iddiasıyla bu arama ruhsatının geçersiz olduğunu bildirdi. Türk Hükümeti 27 Şubat'ta verdiği cevapta, Anadolu kıyılarından itibaren denizaltında batıya doğru uzanan toprakların, Anadolu'nun tabii bir uzantısı olması dolayısıyla, Türkiye'nin kıta sahanlığını teşkil ettiğini ve dolayısıyla Türk kıyılarına yakın adaların da Türk kıta sahanlığı içinde bulunmaları sebebiyle, bunların kıta sahanlığı olamayacağını bildirdi. Kıta sahanlığı tartışması böyle başladı (Armaoğlu, 2000, s.835).



Şekil 3.5. Adalar Denizi'nin Batimetrik (Derinlik) Haritası.

29 Mayıs 1974'te Türkiye, kıta sahanlığıyla ilgili araştırmalar yapmak üzere Çandarlı araştırma gemisini Adalar Denizi'ne çıkardı. Çandarlı, kendisine eşlik eden Türk savaş gemilerinin korumasında Adalar Denizi'nde altı gün dolaşım incelemeler yaptı. Bunu yine Yunanistan'ın protesto ettiği ve Türkiye'nin yine protestoyu reddettiği görüldü. Bu gelişmenin ardından Türk Hükümeti, TPAO'ya Adalar Denizi'ndeki Türk kıta sahanlığı üzerinde yeni ayrıcalık alanları açtığını Resmi Gazete'de ilan etti (Gürel, Tarihsel Boyutları İçinde Türk-Yunan İlişkileri (1821–1993), 1993, s.85)

Yunanistan 10 Ağustos 1976'da kıta sahanlığı anlaşmazlığı ile ilgili olarak, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'ne başvurmuş ve bu konuda bir kararın çıkartılmasını sağlamıştır. 395 sayılı karar, “ tarafların farklı görüşlerini uluslar arası kanunlar çerçevesinde bir anlaşmaya bağlaması” çağrısı yapmaktaydı. Bilahare Yunanistan bunu kendi durumunu destekleyen bir karar olarak yorumladıysa da anlaşma zemini yaratmaktan daima kaçınmıştır (Sidal, 1982, s.8).

"Kıt'a sahanlığı" kavramının tarif kriterleri, Adalar Denizi'nin yarısından fazlasının Türkiye'nin kıt'a sahanlığı olmasını dikte etmektedir. Buna rağmen Türkiye, Yunan adalarının mevcudiyetini de dikkate alarak, soruna Devletler Hukuku'nun dayanaklarından biri olan hakkaniyet ilkeleri çerçevesinde çözüm getirmeyi savunmaktadır. Fakat Yunanistan'ın Anadolu'ya yakın adalara da kıt'a sahanlığı tanınması gerektiğini iddia etmesinden ve bu iddianın sonucunda, Türkiye'nin sadece 6 millik kara suyuna hatta adalarla arasındaki Talveg Hattına dayanan dar bir şeride hapsolması yattığından, soruna bugüne kadar çözüm bulunamamıştır (Poyraz, 2004, s.70).

Türkiye, sorunun ikili görüşmelerle çözümlenmesinden yana olurken; Yunanistan, uluslar arası forumları ve yargı organlarını devreye sokmaya çalışmaktadır. Sorun, Yunanistan'ın gayretleri sonucu Uluslar arası Adalet Divanına götürülmüştür. Divan, vereceği kararın savaşa sebep olabileceği endişesiyle, 1978 yılında "yetersizlik" kararı almış ve Yunanistan'ın bu yöndeki pozisyonunda bir aksama olmuştur.

Kıt'a sahanlığında mevcut anlaşmazlığın temel nedeni; ekonomik kaynakların paylaşılması yanında, çizilecek sınırın ileride egemenlik haklarını belirleyen gerçek bir sınıra dönüştürülmesi ihtimalidir. Diğer bir deyişle, Adalar Denizi'ndeki kıt'a sahanlığının sınırlandırılması, her iki ülke yönünden de Adalar Denizi'nin paylaşılması anlamına gelmektedir.

Bu konuda Yunanistan, "Türkiye'nin karşısında bulunan adalar, Yunan ülkesinin ayrılmaz bir parçasıdır. Yunan egemenliğinde bulunan bu adaları kıt'a ülkesinden ayırmadan Yunan ülkesini bir bütün olarak ele almak gerekmektedir." diye iddia etmektedir.

Oysa 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi; Yunanistan'ın, takımda rejiminden yararlanacak adalar ile kıt'a ülkesini birleştirmesine imkân vermemektedir. Bunun yanı sıra, genel anlayışta ülkesel bütünlük ilkesinden hareketle adaların, kıt'a ülkeleriyle koşulsuz eşitlik ilkesi içinde ele alınmasına da karşı çıkmaktadır (Belen, 1995, s.164).

Ayrıca, uluslar arası yargı ve hakemlik organları kararları, adaların bulunduğu bölgelerdeki sınırlandırmalarda ilk aşama olarak, "ana ülkeler arasında kıt'a sahanlığı alanlarının saptanması"; ikinci aşama olarak da "adalara belirli kıt'a sahanlığı alanları tanınması" yoluna gitmektedir. Buna örnek olarak, 1977 tarihli İngiltere-Fransa kıt'a sahanlığı davasına ilişkin hakemlik kararı gösterilebilir (Poyraz, 2004, s.71).

Yunanistan, adaların da kıt'a sahanlığı vardır, bu husus, Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 12'nci Maddesiyle doğrulanmaktadır, bu nedenle, adaların kıt'a sahanlığı sınırlandırması sırasında kıt'a ülkesiyle eşit koşullarda ele alınması gerekmektedir, demektedir.

Yunanistan'ın öne sürdüğü bu iddia, öncelikle, "Ada devleti" veya "Adalar üzerine Kurulu Devlet Statüsünün" kabulünü öngörmektedir. Aksi takdirde hiçbir hukuk ya da mantık kuralı, kendisinden kat kat büyük bir kıt'a ülkesi karşısındaki adalara aynı boyutlarda kıt'a sahanlığı verilmesini öngörmemektedir.

Yunanistan bu teziyle; siyasal ve ülkesel bütünlük iddiasına dayanarak, Adalar Denizi'ni tümüyle Yunan egemenliği altına getirmesinin imkânsızlığı karşısında, kendi adalarına kara sularının dışında belirli genişlikte kıt'a sahanlığı alanları sağlamayı amaçlamaktadır.

Uluslar arası hukuka göre; koşullar elvermediği takdirde, bir başka devletin kıt'a ülkesine kendi ülkesinden daha yakın olan ya da küçük boyutlu adaların yalnızca kara suları ile yetinmelerine hiçbir hukuksal engel yoktur (Belen, 1995, s.165).

1982 Deniz Hukuk Sözleşmesi'nde; küçük adaların insanların oturmasına elverişli olmayanlarının kıt'a sahanlığına sahip olamayacağını (Madde 1231/3) öngörürken, kimi antlaşmalar, öteki devlet kıt'a ülkesine yakın adaların kara suları ile yetinmesini kabul etmektedir. Buna örnek olarak 18 Aralık 1978 tarihli Papua Yeni Gine ile Avustralya arasındaki antlaşma gösterilebilir. Bu durumda göstermektedir ki, bu konudaki Yunan iddiasının da hiçbir hukuksal geçerliliği yoktur (Poyraz, 2004, s.72).



Yunanistan ayrıca, Türkiye ile Yunan Adaları arasındaki kıt'a sahanlığı sınırlandırmasının, bu adaların Türkiye'ye en yakın kıyılar dikkate alınarak eşit uzaklık ilkesine göre yapılması gerektiğini iddia etmektedir. Yunanistan, bu iddiasının, uluslar arası örf ve adet kuralı niteliğini kazanmış bulunan 1958 Cenevre Kıt'a Sahanlığı Sözleşmesi'nin 6'ncı Maddesiyle de doğrulandığını ileri sürmektedir. Ayrıca, bu maddeye dayanarak, "Kıt'a sahanlığı sınırlandırması antlaşma ile gerçekleştirilir. Antlaşma yapılamaz ise eşit uzaklık ilkesi uygulanır" şeklinde bir iddia daha ortaya atmaktadır.

Türkiye'ye göre; sınırlama, iki ülke arasında yapılacak antlaşma ile gerçekleştirilmelidir. Türkiye, 27 Şubat 1974 tarihinde Yunanistan'a verdiği ilk karşı notasından başlayarak sürekli bir biçimde Adalar Denizi kıt'a sahanlığı sınırlandırmasını görüşmeler sonucunda gerçekleştirilecek bir antlaşma ile yapılmasını savunmaktadır. Türkiye'nin, Adalar Denizi'nde kıt'a sahanlığını antlaşma yoluyla sınırlandırma görüşü, bir uyuşmazlıkları çözme yöntemi olmanın yanında, ayrıca, bir kıt'a sahanlığı sınırlandırmasının karmaşıklığı nedeniyle, sınırlandırmanın ilkelerini en kabul edilebilir biçimde saptayan öze ilişkin bir sınırlandırma ilkesi olarak da ortaya çıkmaktadır. Türkiye bu konuda birtakım uluslar arası antlaşmaları da dayanak olarak gösterebilmektedir. Bu antlaşmalara örnek olarak 1958 Cenevre Kıt'a Sahanlığı Sözleşmesi Madde 6 ve BMDHS Madde 83 gösterilebilir (Poyraz, 2004, s.73).

Kıt'a sahanlığı sınırlandırılmasında doğal uzantı esastır; bir kıt'a ülkesinin doğal uzantısında yer alan adaların kendi adlarına kıt'a sahanlığı yoktur.

Türk görüşüne göre; Adalar Denizi'nde bu ilke uygulandığı zaman, bu deniz yatağının önemli bir bölümü Anadolu yarımadasının doğal uzantısını oluşturmakta olup, adaların kendi başlarına bir kıt'a sahanlığı alanına sahip olmadıkları görülmektedir. Türkiye bu görüşünün hukuksal dayanağı olarak Uluslar arası Adalet Divanının 1969 Kuzey Deniz Kıt'a Sahanlığı davalarına ilişkin kararının özellikle 85'inci paragrafını göstermektedir. Bu paragrafa göre; "her devletin kıt'a sahanlığı, onun ülkesinin doğal uzantısı olmalı ve başka bir devletin ülkesinin doğal uzantısına girmemelidir."

Antlaşma yapılamadığı zaman, sınırlandırma, hakça ilkelere göre yapılmalıdır. Hakkaniyet esası için Adalar Denizi'nin yarı kapalı niteliği, doğal kaynakları, güvenlik ihtiyaçları ve ulaşım yolları bakımlarından taraflar için taşıdığı önemi göz önünde tutulmalıdır (H.A.K.lığı Ders Notları).

Türkiye, ilk kez 27 Şubat 1974 tarihli notasında, bu eşit uzaklık ilkesini reddederken Divanın 1969 kararından verdiği pasajlar çerçevesinde ileri sürmüştür. Gerek uluslar arası yargı ve hakemlik kararlarının\* sürekli olarak kabul ettiği, gerekse BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin içerdiği bu ilke (BMDHS Md.83), Türkiye için en temel verilerden biridir (Poyraz, 2004, s.74).

Türkiye, Adalar Denizi'nin bir "yarı kapalı deniz" olduğu ve bu nedenle burada bölgenin niteliğine uygun olarak özel kuralların uygulanması gerektiği görüşündedir. Bu konu, ilk olarak 27 Şubat 1974 tarihli Türk notasında söz konusu edilmiştir.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 122'nci Maddesi "kapalı ya da yarı kapalı deniz" kavramını şu şekilde tanımlamaktadır:

"İki ya da daha çok devletle çevrilen ve bir başka deniz ya da okyanusa dar bir su yolu ile açılan ya da tümüyle veya büyük ölçüde iki ya da daha çok kıyı devletinin kara suları ve münhasır ekonomik bölgesinden oluşan körfez, havza ya da deniz."

Bu tanım, Adalar Denizi'nin kendine özgü durumunu yaratan çok sayıda adayı kapsamasının yanı sıra "yarı kapalı deniz" özelliğiyle de adaların kıt'a sahanlığı sorununun birlikte kararlaştırılması ve hakça ilkelere göre saptanması gereğini kapsamlı olarak ortaya koymaktadır (H.A.K.lığı Ders Notları).

Adalar Denizi'nde kıt'a sahanlığı sınırlandırılması, öteki sorunlar gibi Lozan Antlaşması'nın kurduğu denge üzerine gerçekleştirilmelidir. Lozan Antlaşması, Adalar Denizi'nde Türkiye ve Yunanistan arasında bir denge kurmuştur. Adalar Denizi'nin bu iki ülke tarafından eşit kullanılmasının gerekliliğini öngören bu denge, kıt'a sahanlığı sınırlandırılması açısından da göz önünde tutulmalıdır. Bu görüş, ilk

---

\* Divanın 1969 Kuzey Denizi, 1982 Tunus-Libya ve 1974 ABD-Kanada davaları, 1977 İngiltere-Fransa davası gibi.

olarak 19 Haziran 1976'da gerçekleştirilen II'nci Bern Görüşmeleri sırasında Türkiye tarafından açıklanmıştır (Taşkıran, 1996, s.116–119).

Türkiye, MTA (Maden Tektik Arama) SİSMİK-I gemisinin 6 Ağustos 1975 tarihinden itibaren Adalar Denizi'nde araştırma yapmasına izin vermiştir. Bu durum Yunanistan ile Türkiye'nin Silahlı Kuvvetleri'ni kısa zamanda alarma geçirmesine sebep olmuştur. Yunanistan 10 Ağustos 1975'de BM Güvenlik Konseyini acilen toplantıya çağırmıştır. Türkiye'nin Adalar Denizi'nde kıt'a sahanlığına ilişkin olarak yürüttüğü araştırmaların Yunanistan'ın egemenlik haklarını sürekli olarak ihlal etmekte olduğunu ileri sürmüştür. Güvenlik Konseyinden Türkiye'nin bu girişimlere son vermesinin sağlanmasını ve Uluslar Arası Adalet Divanı (UAD)'nda sorunun çözümlenmesine Türkiye'yi ikna etmesini istemiştir. Bunun sonunda Güvenlik Konseyi ülkeler arasında taraf tutamamış ve konuyu Adalet Divanına göndermiştir (Poyraz, 2004, s.75).

19 Aralık 1978 tarihinde, Yunanlıların Adalet Divanına konu ile ilgili tek yanlı başvurusu olduğundan, UAD (Larousse 1994, s.2387)<sup>1</sup> davayı ele alma ve yargılama yetkisine sahip olmadığı kararını almıştır. Yunanistan 11 Eylül 1978 tarihinde yeniden Uluslar arası Adalet Divanına başvurmuştur. 19 Aralık 1978 tarihinde Divan, Yunanistan'ın başvurusundaki geçici önlemleri reddetmiş ve şikâyetlerin gerçekleştiği alanları “ihtilafli alanlar” ilan etmiştir. UAD, Adalar Denizi Kıt'a Sahanlığı davasında “yetkisizlik” kararı almıştır (Poyraz, 2004, s.79).

---

<sup>1</sup>.“Birleşmiş Milletler (BM)'in başlıca adalet organı olup, Milletler Cemiyeti'nin 1922'de kurmuş olduğu Uluslar arası Daimi Adalet Divanı'nın yerini almıştır. Merkezi Lahey'dedir. BM'nin bütün üyeleri Divan statüsüne otomatik olarak taraf sayılırlar. (Divan statüsü BM Antlaşması'nın ayrılmaz bir parçasıdır.) Uluslar arası Adalet Divanı, Genel Kurul ve Güvenlik Konseyi tarafından seçilen 15 yargıçtan oluşur:

— Yargıçlar dünyanın sayılı hukuk adamları arasından, yeryüzünde mevcut başlıca hukuk sistemlerini ve medeniyet biçimlerini temsil edecek şekilde seçilir; Divan'da aynı devletin birden çok üyesi bulunamaz.

— Yargıçların görev süresi 9 yıldır. Her üç yılda yargıçların üçte biri yenilenir.

— Divan tam kadroyla toplanır; ancak tarafların isteği üzerine daha sınırlı bir kadroyla da çalışabilir.

— Divan, anlaşmazlıkların çözümünde uluslar arası teamüle, anlaşmazlığa taraf olan devletlerce kabul edilmiş uluslar arası sözleşmelere, genel hukuk ilkelerine, mahkeme içtihatlarına ve çeşitli ülkelerin seçkin hukukçularının öğretilerine dayanır. Taraflar Divan'ın kararlarına uymak zorundadırlar.”

### 3.6. Kara Suları Sorunu

Lozan Barış Antlaşması'nın imzalandığı 24 Temmuz 1923'te, bu antlaşmanın 6. maddesi ile bir anlamda Adalar Denizi'nde her iki ülkenin de karasularını 3 mil olacağı öngörülmüştür (Apatay, 1995, s.514–515).

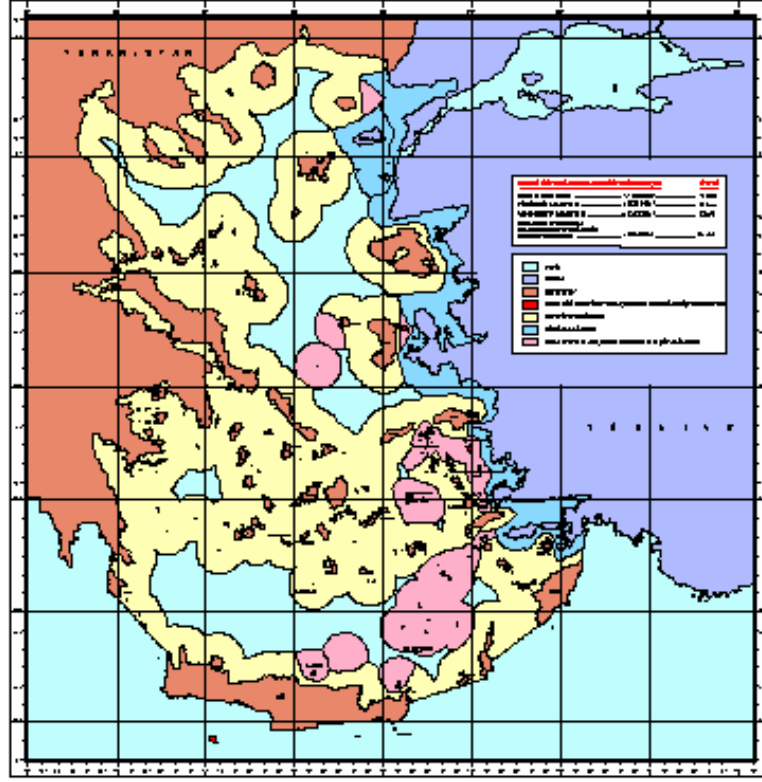
O dönemde, Türk ve Yunan karasuları da 3 mildi. Yunanistan 18 Eylül 1931 tarih ve 325 sayılı kanun (R.G.: 18.09.1931, Sayı: 325Sah.: 2595) ile hava yolları ve emniyet meseleleri ile ilgili olarak karasularını 10 mil olarak, ardından da 13 Ekim 1936 tarih ve 450 sayılı kanun (R.G.: 13.10.1936, Sayı: 450, Sah.: 2387) ile karasularını kıyıdan itibaren 6 mil olarak tespit etmiştir.

Yunanistan'ın karasularını 6 mil olarak genişletmesi Türkiye tarafından herhangi bir itiraz ya da kınama konusu yapılmamıştır. Oysa Yunan karasularının bu yolla genişlemesi Adalar Denizi'nde değişik boyutlarda 2383 adaya sahip olduğu bildirilen Yunanistan'ın ele geçirdiği deniz alanını, Adalar Denizi'nin %35'ine çıkarmıştır (Pazarıcı, Doğu Ege Adalarının Askerden Arındırılmış Statüsü, 1986, s.24).

Türkiye; 1958 ve 1960 Cenevre Konferansları sonunda ortaya çıkan gelişmeler karşısında, özellikle Adalar Denizi'ndeki durumu göz önünde bulundurarak, 25 Mayıs 1964 tarih ve 476 sayılı Karasuları Kanunu'nu (Bkz. EK 4) çıkarmıştır. Bu kanun ile karasularının genişliği 6 deniz mili olarak belirlenmiş ve bundan fazla bir genişlik fiili mütekabiliyet şartına bağlanmıştır (Kurumahmut, Ege Denizi Karasuları Uyuşmazlığı Üzerine Bir İnceleme, 1992, s.6).

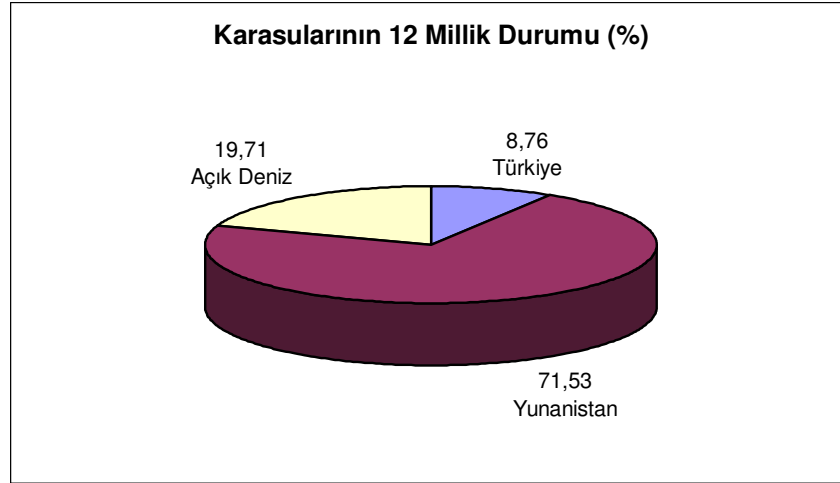
1964 yılında Türkiye'nin de kara sularını 6 mile çıkarmasıyla Adalar Denizi'nde bugünkü durum meydana gelmiştir. Şu anda Adalar Denizi'nin; %48,85'ini açık denizler, %43,68'ini Yunan kara suları ve %7,47'sini de Türk kara suları oluşturmaktadır (Belen, 1995, s.167).





Şekil 3.7. Oniki Mil Karasularına Göre Kaplama Alanları.

Tablo 3.2. Oniki Mil Karasularına Göre Adalar Denizi'ndeki Oranlar.



Eğer Yunanistan karasularını 12 mile çıkaracak olsa, Adalar Denizi'nin yaklaşık %71,5'ine, buna karşılık Türkiye ise yaklaşık %8,8'ine sahip olacak, açık deniz statüsündeki alan ise %19,7'ye inecektir. 12 mil uygulamasında Yunanistan'ın

bu denizdeki karasuları iki misline yakın bir artış gösterirken Türkiye'nin karasularında çok küçük bir değişiklik olacaktır (Sönmezoğlu, 2000, s.321–322).

1974 Kıbrıs Barış Harekatı ile birlikte, her iki ülke açısından da karasuları konusu, ulusal güvenlik kaygıları içinde ele alınmaya başlanmıştır. Uluslararası Deniz Hukuku Konferansları çerçevesinde karasularının 12 mile kadar genişletilebilmesi konusunda genel bir yaklaşımın belirlenmesine koşut olarak, Yunanistan, Adalar Denizi'ndeki ulusal karasularını 6 milden 12 mile çıkaracağı yolunda açıklamalarda bulunmaya başlamıştır. Ancak, Türkiye Yunanistan'ın bu açıklamalarına oldukça sert tepki göstermiştir (Aksu, 2001, s.61–62).

Yunanistan'ın Adalar Denizi'ndeki nazik dengeyi bozma niyet ve hazırlığını dikkate alan Türkiye, 1976 yılında konuyla ilgili olarak ortaya kesin bir tavır koymuştur. Türkiye, Yunanistan'ın karasularını altı milin ötesine genişletmesinin “Savaş Nedeni” (Causus Belli) sayılacağını kesin bir dille ilan etmiştir. Demirel'in başbakanlığını yaptığı 1 inci Milli Cephe Hükümeti'nin bu kararı, zamanın Dışişleri Bakanı İhsan Sabri Çağlayangil tarafından 15 Nisan 1976'da ABD Dışişleri Bakanı Henry Kissinger'a yazılı bir mesajla\* bildirilmiştir (Elekdağ, 1996, s.19).

---

\* Mesajın Türkçe metni aşağıda olduğu gibidir.(Aksu, 2001, s.62)

Sayın Bakan,

— Kabine toplantısında iken, Genel Sekreter Elekdağ, Ekselansları ile Yunanistan Dışişleri Bakanı Mr. Bitsios arasında teati edilen ve metinleri Büyükelçi Macomber tarafından Bay Elekdağ'a tevdi edilen mektuplar hakkında bana bilgi verdi. Mesajınızın aşağıda belirtilen cümlesini çok ciddi telakki ediyorum.

—Bu itibarla, ABD, taraflardan birinin bir askeri çözüm aramasına aktif olarak ve iltibasa mahal vermeyecek (hiçbir şüphe ve tereddüt yaratmayacak) bir tarzda karşı koyacak ve böyle bir hareket hattını önlemek amacıyla büyük gayretler sarf edecektir.”

— Bay Elekdağ'ın da Büyükelçinin dikkatini aynı konuda çekmiş olduğu üzere, bu beyanın, Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti'nin konu hakkında yeni bir vaziyet ve tutum aldığı aksettirdiği kanaatine vardım. Şurası açıktır ki, Yunan Hükümeti'nin esas emeli karasularının sınırlarını 12 mile çıkarmak suretiyle, bir oldubitti yaratmak ve bu suretle, Türkiye üzerinde siyasi bir zafer kazanmaktır. Böyle bir hareket Adalar Denizi'ni Yunan Gölü haline getirebilecek ve netice itibariyle, Türkiye'nin bu denizdeki tabii ve yerleşmiş ananevi (geleneysel) haklarını fiilen ortadan kaldıracaktır.

— Bu durum Türkiye'ye, böyle bir gelişmeyi bir harp sebebi olarak telakki etmekten gayri bir opsiyon imkanı bırakmayacaktır.

— Bu itibarla, bu nevi gelişmeleri teşvik edecek nitelikteki pozisyon değişikliklerini, sadece ikili ilişkilerimiz bakımından değil, fakat bölgenin güvenliği bakımından da tehlikeli görüyorum.

— Sizden ricam, yukarıda işaret ettiğim cümlemin, bizim, tafsile (etraflı bir şekilde izaha) çalıştığımız endişelerimizi hesaba katarak yeni tefsirlere (yorumlara) ve polemiklere meydan vermeyecek bir şekilde düzeltilmesidir, bu mümkün olmadığı takdirde, bahse konu mektupların açıklanmamasının teminidir. Samimiyetle inanıyorum ki, bu Yunanistan'ın da yararına olacaktır.

Yunanistan'ın dayandığı temel olgulardan en başta geleni, 1982 yılında imzalanan ve 1994 yılında yürürlüğe giren Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nin devletlere karasularını 12 mile çıkarma hakkını veren 3. Maddesi'dir. Yunanistan, 1982 BMDHS ile birlikte devletlerin konuya ilişkin uygulamaları dikkate alındığında, 12 milin kabulü yönünde bir teamül oluşturan genel bir oydaşmanın var olduğundan söz etmektedir (Gürel, Tarihsel Boyutları İçinde Türk-Yunan İlişkileri (1821–1993), 1993, s.322–323). Yunanistan ayrıca, Türkiye'nin Akdeniz ve Karadeniz'de 12 mili uygulayarak bu durumu kabul ettiğini söylemektedir.\*

Türkiye buna karşılık, "Kara sularının genişliğine ilişkin genel ve her yerde uygulanabilecek tek düze bir kural yoktur ve olmamalıdır. Yunanistan, Adalar Denizi'nde kara sularını 1936 yılında 6 mile çıkararak Lozan'da tesis edilmiş hakkaniyeti tek taraflı olarak ihlal etmiştir. Şu anda Adalar Denizi'nde iki ülkenin de uyguladıkları 6 millik karasuyu son limitine ulaşmıştır. Ayrıca Yunanistan'ın böyle bir uygulamaya gitmek istemesi, kendisinin imzaladığı Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 300'üncü Maddesinde yer alan 'hakkın suiistimal edilemeyeceği' prensibiyle çelişki oluşturmaktadır." Demektedir (Belen, 1995, s.168).

Türkiye, kara sularının genişliği konusunda genel olarak kabul edilen ve dünyanın her bölgesinde uygulanacak tekdüze bir kuralın olmadığını, Karakaş (Caracas-Venezüella)'ta gerçekleştirilen III' üncü Deniz Hukuku Konferansı'nda açıklamış ve bu tutumunu sürdürmüştür. Türkiye'nin sürekli olarak bu tezi savunması nedeniyle, bu kural Türkiye'ye karşı ileri sürülemez. Bunun nedeni de öncelikle Türkiye'nin sözleşmeye taraf olmadığıdır. Ancak, bir gün bu yönde bir kuralın örf ve adet kuralı değeri kazanması durumunda bile, bu kural buna başından beri karşı tutum alan Türkiye'ye karşı uygulanamaz (Poyraz, 2004, s.81).

Ayrıca Yunanistan, adaların da kara sularını 6 milin üzerine çıkarabileceğini belirtmektedir. Yunan iddiasına göre; Yunan adalarının ve anakarasının ülkesel bütünlük oluşturduğunu, ülkesel bütünlük ilkesine uygun olarak herhangi bir kural dışılık oluşturmayan Adalar Denizi'ndeki Yunan adalarının karasuları için de 12 mil kuralının geçerli olduğunu iddia etmektedir (Bal, 2002, s.100).

---

\* 29 Mayıs 1982 gün ve 2674 sayılı Karasuları Kanunu'na göre (Bkz. EK-4).



Adalar Denizi'nde kara sularının üç mil olduğu dönemde Orta Adalar Denizi'nden Akdeniz'e serbest geçiş rejimine tabi iki su yolu mevcut iken Yunanistan'ın kara sularının 1936 yılında 6 mile çıkarmasıyla batı suyolundaki serbest geçiş hakkı sınırlanmıştır. Kara sularının altı milin üzerinde genişletilmesi halinde doğu suyolundaki serbest geçiş hakkı da kaybedilmiş olacaktır (Çakıroğlu, 2002, s.61). Böylece, açık deniz alanları yok denebilecek kadar azalacak; bu denizin tümüne yakın kaynakları Yunanistan'a kalacak; Türk Deniz Kuvvetlerinin uluslar arası sular aracılığıyla Adalar Denizi'nden Akdeniz'e geçişi sınırlandırılmış hale gelecek; bu denizde ve üzerindeki hava sahasında Türk Silahlı Kuvvetlerince tatbikat yapılması mümkün olmayacak ve Adalar Denizi, Yunan egemenliğine geçmiş olacaktır.

Kara suları genişliği saptanırken, "coğrafi özellikleri olan denizlerin göz önünde tutularak bunlar için durumlarına uygun hükümlerin öngörülmesi" görüşü, III' üncü Deniz Hukuku Konferansı'nda Türkiye tarafından açıklanmış ve Adalar Denizi'nin, özellikleri olan ve genel nitelikli kuralların dışında birtakım özel kuralların uygulanması gereken bir deniz olduğu bildirilmiştir.

Uluslar arası hukukun yerleşmiş bir kuralı olduğu kabul edilen bir kıyı devletinin fiilen ve kendiliğinden, başlangıçtan beri sahip olduğu kıt'a sahanlığı haklarının, "kara suları" gibi bir başka hukuksal kavrama ilişkin yeni gelişmelere dayanarak elden alınması hukuksal bir çelişkidir ve geçerli olamaz kuralı doğrultusunda, Yunanistan Adalar Denizi'nde tek taraflı olarak kara sularını 6 milin üzerine genişletemez.

Ayrıca Yunanistan tarafından ileri sürülen, "Adalar Denizi'nde kara sularını azamî genişletilmesini saptama yetkisi, kıyı devletinin egemenlik yetkisine girmektedir" iddiası, ancak "buna başka devletlerce itiraz edilmemesi durumunda geçerlilik kazanabilir" ilkesine tamamen bağlı olmak zorundadır. Buna örnek olarak, Uluslar Arası Adalet Divanının 1951 yılında İngiltere ile Norveç arasındaki balıkçılık davası ve 1974 yılındaki İngiltere ile İzlanda arasındaki balıkçılık davalarında vardığı karar gösterilebilir.

Yunanistan'ı bir "takımada devleti" olarak kabul etmek mümkün değildir. Türk ana karasının tabiî uzantısı üzerinde bulunan adaların kıt'a sahanlığı ve kara suları olduğunu iddia eden Yunanistan, bütün Adalar Denizi'nin deniz yüzeyini, deniz tabanı ve onun toprak altını, ayrıca hava sahasını denetim altına alarak bütün Adalar Denizi'ne sahip olmak istemektedir.

Adalara sahip olan her devleti, bir "takımada devleti" olarak kabul etmek doğru olmaz. Bir adanın kıt'a sahanlığı olması, onun ada olmaması gerçeğini değiştirmez. Adalar kıt'a sahanlığına sahip olduğu için kıt'a gibi değerlendirilemez.

Uluslar arası hukuk açısından da, Adalar Denizi gibi yarı kapalı denizlerde, hakkaniyete uygun, karşılıklı uzlaşma, işbirliği ve kabul edilebilir ölçüler çerçevesinde meselelerin ele alınması ve sonuçlandırılması kaçınılmaz bir zorunluluk olarak ortaya çıkmaktadır (Taşkıran, 1996, s.119–122).

### **3.7. Adacık ve Kayalıklar Sorunu**

Yunanlılar tarafından "İmia" olarak anılan kayalıklar Osmanlı İmparatorluğu ve takip eden Türkiye Cumhuriyeti kayıtlarına göre Kardak adını taşımaktadır. Aralarında 325 metre mesafe bulunan iki küçük kayadan oluşan Kardak Kayalıkları coğrafi konumları itibariyle Adalar Denizi'nin güneydoğusunda Menteşe Adaları bölgesinde yer almaktadır. Doğu Kardak 37° 03' 03" K 27° 09'04" D Batı Kardak 37° 02'55" K 27° 08'47" mevkiinde bulunmaktadır. İskana elverişli olmayacak kadar küçük olan kayalıklardan doğudaki 19.730 m<sup>2</sup> batıdaki ise 16.680 m<sup>2</sup> yüzölçümüne sahiptir. Türk sahillerine uzaklıkları ise sırasıyla 3,6 ve 3,9 deniz milidir (Başeren, Egemenliği Antlaşmalarla Yunanistan'a Devredilmemiş Ada, Adacık ve Kayalıklar Sorunu, s.1).



Şekil 3.8. Kardak (İkizce) Kayalıkları.

Bu sorun, aslında bir adalar sorunu değil, Adalar Denizi üzerinde egemenlik sağlama sorunudur. Figen Akad isimli bir geminin Kardak Kayalıklarında 25 Aralık 1995 tarihinde karaya oturması sonucu, bu Kayalıkların hangi devlete ait olduğu konusu gündeme gelmiş ve anılan Kayalıklar üzerindeki egemenlik iddiaları, bundan böyle, Türkiye ile Yunanistan arasında resmî bir nitelik kazanmıştır. Bu olay şöyle gelişmiştir: 25 Aralık 1995 tarihinde Figen Akad isimli bir Türk ticaret gemisi Kardak Kayalıkları denen iki kayalığın bulunduğu yerde karaya oturmuştur. Gemi kaptanı, Yunan otoritelerinin yardım taleplerini, bölgenin Türk egemenliğinde olduğu gerekçesiyle kabul etmemiş ve Türkiye'den yardım istemiştir. Bu olayın ardından Türk Dışişleri Bakanlığı ile Ankara'daki Yunan Büyükelçiliği arasında nota teatisi olmuştur. 20 Ocak 1996'da Yunan dergisi Gramma'da yer alınca olay basına yansımış oldu. Bir Yunan televizyonu Kardak yakınındaki Kelemez Belediye Başkanı'nı Kardak Kayalıkları üzerinde Yunan bayrağını kaldırırken görüntülemişti. Ardından da Türk Hürriyet Gazetesi, bir grup gazeteci ve röportajcayı adadaki Yunan bayrağı ile Türk bayrağını değiştirirken görüntülemek için göndermişti. Ertesi gün de Yunan Deniz Kuvvetlerinin üniformalı personeli silahları ile iki adaya çıkarılmış ve Yunan bayrağını yeniden dikmişlerdi. Müteakip üç gün içinde Kayalıkların bulunduğu bölge Türk ve Yunan deniz kuvvetlerine ait firkateyn, hücum botu, sahil güvenlik botu ve helikopterlerle çevrilmişti. 29 Ocak 1996 günü Türkiye Yunanistan'a ikinci bir nota vererek, Aralık 1932 tarihli Türk-İtalyan Teknisyenler

Zabıtnamesi'nin geçersiz olduğunu, bir antlaşma olmadığını ve Kardak statüsünde pek çok kayalık ve adacık olduğu için, bu adacıkların egemenliği konusunda Yunanistan'ı masaya oturmaya davet etmişti. Yunanistan'ın buna cevabı ise ertesi gün silahlı kuvvetlerini tamamıyla alarına geçirmek olmuştur. Her iki ülke başbakanları da adacıkların egemenliği konusunda tavizsiz demeçler vermiş ve Kardak krizi birden kritik bir safhaya girmişti. 31 Ocak sabahı Yunan savaş gemileri ikinci ve daha küçük olan Kardak Kayalığı üzerine çıkan ve diğer geniş kayalığın üzerindeki Yunan askerlerinin silah menzili içerisindeki Türk komandolarını keşfetmişti. Bu arada keşif için görevli gemide konuşlu bir Yunan helikopteri de konuşlu olduğu gemiye geri dönerken denize düşmüş ve üç kişi ölmüştü. Gerilimin son hadde ulaştığı bu sırada ABD Başkanı ve Dışişleri Bakanı ile NATO Genel Sekreteri'nin devreye girmesiyle olay yatışmış, her iki taraf bayraklarını ve Kayalıklardaki birliklerini geri çekmiş, krizden önceki "status quo ante"ye dönmüştü. Ancak, bu krizle birlikte iki ülke arasında "Gri bölgeler" veya "Egemenliği antlaşmalarla Yunanistan'a devredilmemiş ada, adacık ve kayalıklar" ya da "coğrafi formasyonlar" konusu Türk-Yunan sorunları arasında yeni bir sorun olarak eklenmiş oldu. Aslında bu sorunun işaretleri Kardak Krizinden de önce Kasım 1995 ayı içinde görülmüştü. Bu tarihte Yunanistan'ın sekizi Adalar Denizi'nde olmak üzere on bir küçük ve ıssız adayı iskâna açma politikası basına yansımıştı. Yunanistan, böylelikle ilgili antlaşmalarla egemenliği kendisine devredilmemiş bazı adalarda siyasi, ekonomik ve sosyal alanlarda egemenlik göstergesi niteliğindeki faaliyetleri ile fiilî bir durum yaratmakta, statüyü kendi lehine değiştirmeye çalışmaktaydı (Yavuz, 2003, s.60,61).

Bu gelişmeler, Yunanistan'ın uluslar arası antlaşmalar ile kendisine devredilen adalar ve verilen hakların da ötesinde, Anadolu'nun 3 mil dışındaki alanlarda kalan bütün ada, adacık ve Kayalıklara sahip olmak istemesi, Adalar Denizi'nde yeni ve belki de çok önemli bir başka sorunu gündeme getirmiştir.

Bu sorun çözümlenmeden, denizdeki yetki alanları ve bunlar üzerindeki hava sahasına ilişkin geçmişten beri süregelen sorunların çözümünün daha da zorlaştığı ve zorlaşacağı düşünülmektedir. Bu nedenle, Kardak Kayalıklarında somutlaşan sorunun çözümü büyük bir önem taşımaktadır.

Adalar Denizi'ndeki adacık ve kayalıklar sorunu sadece Kardak Kayalıkları ile sınırlı ve basit bir konu değildir. Lozan Barış Antlaşmasının 12'nci Maddesi ile Türkiye ve Yunanistan'a devredilen adalar ve ayrıca 15'inci Maddesi ile İtalya'ya devredilen adalar ve bunlara tabi adacıklar belirtilmiştir. Böylece Balkan Savaşından bu yana Yunan işgali altında olan ve Taşoz'dan Ahikerya'ya kadar Türkiye sahillerini kapatan toplam 9 ada tahkim edilmemeleri ve askerî amaçlarla kullanılmamaları taahhüdü ile Yunanistan'a verilmiştir. Ayrıca Menteşe Adaları bölgesinde ismen sayılan 13 ada ve tabi adacıkları ile Meis Adası ise İtalya'ya devredilmiştir. Fakat Lozan Barış Antlaşması'nda açıklanmayan egemenliği devredilmemiş adacık ve Kayalıklarla ilgili hukukî bir boşluk oluşmuştur (Başeren ve Kurumahmut, Adalar Denizi'nde Egemenliği Devredilmemiş Adalar, 2003, s.45).

28 Aralık 1932 tarihinde Türkiye ile İtalya arasındaki kara suları sınırının belirlenmesi amacıyla bir toplantı düzenlenmiştir. Türk ve İtalyan üyelerden oluşan komisyon, çalışmalarının sonunda hazırladığı tutanak ile iki devlet arasındaki kara sularını tespit etmiştir. Bu toplantı tutanağı ile Türkiye, Anadolu'nun 3 mili içerisine hapsediliyordu. Bunun yanı sıra, Kardak Kayalıkları da dâhil olmak üzere Lozan Antlaşması'nın egemenliğini devretmediği ada, adacık ve kayalıkların İtalya'ya devredilmesi öngörülüyordu. Fakat bu toplantı tutanağı uluslar arası antlaşma olabilmesi için gerekli imza, onay, yürürlüğe girme ve tescil işlemlerinden yoksun olup iki ülkeyi de bağlayıcı bir antlaşma olmamıştır. Bu nedenle, bu belge 4 Ocak 1932 Türk-İtalyan Sözleşmesi'nin ve Lozan Barış Antlaşması'nın eki veya tamamlayıcısı niteliğinde geçerli bir belge değildir (Başeren ve Kurumahmut, Ege Denizi'nde Egemenliği Devredilmemiş Adalar, 2003, s.53,59).

Bir devletin herhangi bir ülke kesimini kendi hazırladığı dokümanlarda, bastırıldığı haritalarda ve kabul ettiği iç hukuk düzenlemelerinde kendi egemenlik alanı gibi göstermesi, o ülke kesimi üzerinde tartışmasız bir egemenlik tesis etmesi için yeterli değildir. Bu durum ve hukuk ilkesi, Oniki Ada bölgesi gibi ayrıntılı antlaşma hükümleriyle egemenliği devredilen alanlarda özellikle geçerlidir. Aksine bir durumun kabul edilmesi ve devletlerin iç hukuk işlemleriyle bir alanı kendi ülkelerine katmalarına izin verilmesi, devletlerarası düzenin ve barışın tehlikeye sokulmasına neden olurdu. Dolayısıyla, Yunanistan'ın daha önceden kabul ettiği bir kanunla Kardak Kayalıkları'nı kendi yönetsel yapısı içinde kabul etmesi ve çeşitli

haritalarda da bu Kayalıkların Yunanistan'ın ülkesel egemenliğinde gösterilmesi, uluslar arası alanda bağlayıcı gücü bulunmayan tek yanlı ve açıkça kasıtlı bir girişimdir. Bu durum, Yunanistan'ın yayılcı emellerinin açık bir göstergesidir (Başeren ve İnan, Kardak Kayalıklarının Statüsü, 1997, s.9).

Milli Hava Sahaları, FIR Hattı ve Arama Kurtarma Sorumluluk Sahası sorunları diğer bölümlerde incelenecektir.

## 4. ULUSLAR ARASI DENİZ HUKUKU

### 4.1. Ülkenin Kısımları

Ülke "bir devletin egemenliğini, Devletler Hukukuna uygun tam yetkilerini, dilediği gibi icra ettiği bir yeryüzü parçasıdır. Bu deyişle; "ülke, bir insan topluluğunun üzerinde daha doğrusu içinde yerleşmiş bulunduğu belirli üç boyutlu maddî çevredir". Bu tanımlardan da anlaşılacağı gibi ülke, coğrafi bakımdan tek bir bütün olabileceği gibi birbirinden uzak büyüklü küçüklü parçalardan da oluşabilir. Ayrıca, ülke denildiği zaman sadece kara parçaları değil, onu çevreleyen denizler, içerisinde mevcut göller ve akarsular ile üzerinde yer alan hava tabakasının da anlaşılması gerekir (H.A.K.lığı Yayını, Devletler Hukuku, 2005, s.33).

Devletin ülkesi coğrafi bakımdan üç kısımdan meydana gelmektedir; kara, deniz ve hava ülkeleri. Devlet, deniz ve hava ülkesi üzerindeki egemenliğini kara ülkesinden ayrı olarak devredemez ve terk edemez. Buraların devlet egemenliğine tabi oluşu kara ülkelerine bitişik olmalarından kaynaklanan hukuki bir sonuçtur (Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri, 1996, s.31).

### 4.2. Kara Ülkesi

Kara ülkesi veya kara sahası, ülkenin toprak ve toprakaltı kısımlarından oluşur. Kara ülkesi içerisinde, mülkiyeti devlete veya özel şahıslara ait her türlü arazi ile yollar, kanallar, demiryolları, telgraf ve telefon hatları ve ayrıca nehir, göl ve karasularındaki adalar girer. Devletin ülke üzerindeki yetkilerinin kullanılması kural olarak, ülke sınırları ile kısıtlanmış olduğundan, ülkenin bir parçası olan kara ülkesinin sınırlarının belirlenmesi önem kazanır (H.A.K.lığı Yayını, Devletler Hukuku, 2005, s.34).

### 4.3. Ada

Ada, kısaca her yanı su ile çevrilmiş kara parçası olarak tanımlanmaktadır.

İlk kez 1930 La Haye (Hague) Milletlerarası Hukuk Kodifikasyon Konferansı çerçevesinde toplanan Konferansın, İkinci Komisyonuna Bağlı İkinci Alt Komisyon Raporunda, belirli kriterler baz alınarak ada tanımı kabul edilmiştir. 1930 tarihli bu tanıma göre; “Ada, med zamanında sürekli olarak med hattı üzerinde açıkta kalan, etrafı sularla çevrili bir kara parçasıdır.” 1930 La Haye Milletlerarası Hukuk Kodifikasyon Konferansı çerçevesinde yapılan bu tanıma göre cezir zamanında su sathı üzerine çıkan arazi parçaları (sığılıklar, topuklar) ada olarak nitelendirilemezler (Kerse, 1964, s.13). Böylece milletlerarası hukuk “med zamanında sürekli olarak su üstünde kalan” ve “kara parçası” olan coğrafi yükseltelerin bir karasuyu olduğunu kabul etmiştir.

1930 La Haye Milletlerarası Hukuk Kodifikasyon Konferansı’ndan sonra Birleşmiş Milletler Milletlerarası Hukuk Komisyonu (ILC)’nin 1954 tarihindeki altıncı, 1955 tarihli yedinci ve 1956 tarihindeki sekizinci toplantı tasarılarında, ada tanımı yeniden ele alınmıştır. 1954, 1955 ve 1956 tarihli ILC toplantı tasarılarının, 10 uncu madde metinlerinde ele alınan ada tanımı aynı esaslarla kabul edilmiştir. Bu tasarılar da kabul edilen ada tanımlarına göre; “Her adanın kendisine mahsus bir karasuyu vardır. Bir ada sularla çevrili ve normal şartlar altında devamlı olarak med hattının üstünde kalan bir arazi parçasıdır.” (Meray, BM Devletler Hukuku Komisyonu Yedinci Toplantısı, 1955, s.251).

1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi’nin 10 uncu maddesinde kabul edilen tanıma göre: “Bir ada, suların en yüksek olduğu zaman açıkta kalan, etrafı sularla çevrili bir doğal kara parçasıdır.” (Gündüz, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Teşkilatlar ile İlgili Temel Metinler, 1987, s.277).

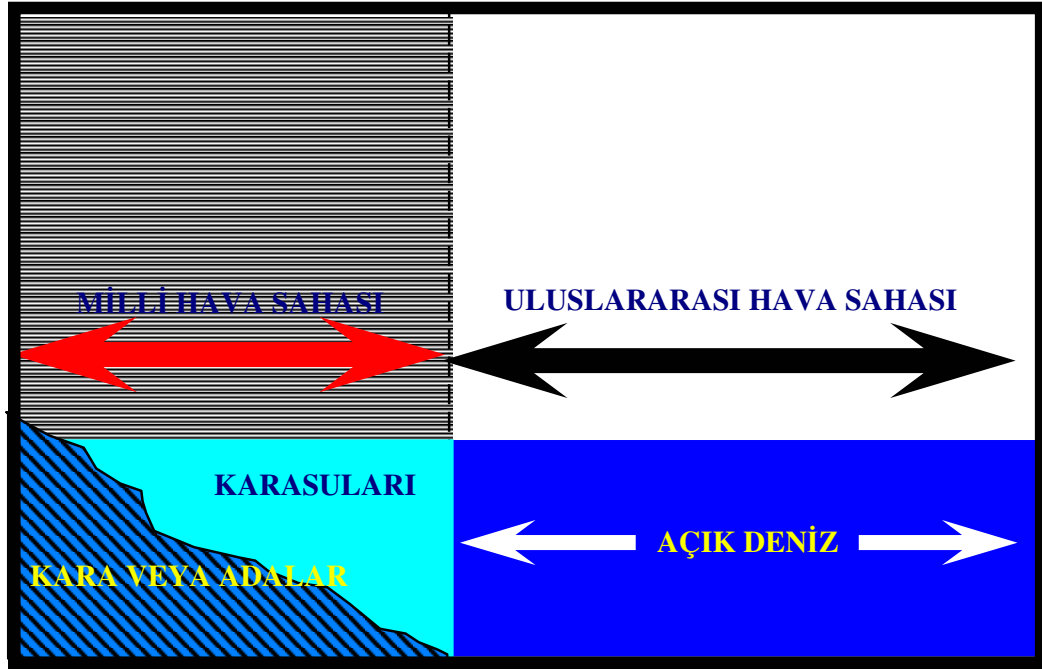
1958 Sözleşmesinden sonra kabul edilen ve 1994 tarihinden beri yürürlükte olan 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)’nde ada tanımı aynı esaslarla kabul edilmiştir. Bu tanıma göre de “Bir ada, su ile çevrilmiş, suların en çok yükseldiği zaman su üstünde kalan, doğal olarak oluşmuş bir arazi sahasıdır.” (Gündüz, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Teşkilatlar ile İlgili Temel Metinler, 1987, s.284).



#### 4.4. Deniz Ülkesi

Bir devlet ülkesinin deniz sahası, kendi egemenliğine tâbi deniz kısımlarından oluşur. Denizlerle ilgili ayrıntılı kurallar 1958 Cenevre Sözleşmesi ile tespit edilmiştir. Anılan sözleşme hükümleri, günümüz ihtiyaçlarını karşılamaktan uzak kalınca, 1974 yılında Karakaş şehrinde yeni bir sözleşme metni hazırlanmış, 1982 sonbaharında imzalanmıştır (H.A.K.lığı Yayını, Devletler Hukuku, 2005, s.37).

Uluslararası hukuk açısından deniz, farklı hukuki rejimlere tabi olan yetki alanlarına ayrılır.



Şekil 4.1. Yetki Alanları.

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 (Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri, 1996, s.66-67).

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.

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 (BMDHS, Md.87);

- \* 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,
- \* Bilimsel araştırma serbestisi (Akıncı, 2002, s.6).

#### **4.5. 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 (CDHS Md.5; BMDHS Md.8).

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 (Çelik, 1989, s.76)\*

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 paralel olarak, 1882 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 2'nci maddesinin birinci fıkrasında “Kıyıdaş devletin egemenliği kara ülkesinin ve iç suların ötesinde ve bir takımada devleti söz konusu olduğunda, takımada sularının ötesinde karasuları denilen bir bitişik bir deniz kuşağını kapsar” hükmüyle karasularının hukuki niteliği açıklık ve kesinlikle belirtilmiştir (H.A.K.lığı Ders Notları).

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 sonucunu, 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 (Çelik 1989, s.76–77).

#### **4.5.1. Karasularının Dış Sınırı**

Karasularının dış sınırı devletin ülkesinin, deniz ve hava ülkelerinin dış sınırını oluşturması itibariyle çok önemlidir. Bu noktanın ötesi açık denizler ile uluslar arası 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 hattan oluşur. 1958 KBBS'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

---

\* Karasularının ulusal ülkenin bir parçası olduğu şeklindeki genel uluslararası hukuk kuralı 2674 sayılı Karasuları Kanunu'nda “Türk karasuları Türkiye ülkesine dahildir” şeklinde yer almaktadır.

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 KBBS'nin 12 nci maddesinin aynen benimsenmesi suretiyle 1982 Sözleşmesine dâhil 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 hakların veya diğer özel durumların varlığı nedeniyle, her iki devletin karasularının başka şekilde sınırlandırılmasının gerekli olduğu durumlarda uygulanmaz” (Akıncı, 2002, s.7).

#### **4.5.2. Karasularının Yan Sınırı**

Kıyıları yan yana olan devletlerarasında karasularının yan sınırlarının saptanması zorunluluğu vardır. Türkiye-Yunanistan yan sınır sorunu henüz çözümlenmiş değildir. 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 öngördüğü usullere uygun olarak çizilir. Genel bir uygulama olarak, kıyı istikametine çizilen dikey çizgilerin komşu devletlerarasında karasuları yan sınırını oluşturduğu görülmektedir (Pazarcı, Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap, 1999, s.343).

#### **4.5.3. 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. Günümüzde halen 9 devlet 3 millik karasuyu genişliğini uygulamaktadır (H.A.K.lığı Ders Notları).

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 (Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri, 1996, s.302). Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nda, karasuları genişliğinin 12 mil olarak saptanması yolunda güçlü bir eğilim belirlemiştir. Sunulan tasarıardan 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;

"Her devlet karasularının genişliğini tespit etme hakkına sahiptir; bu genişlik işbu sözleşmeye göre tespit edilen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini geçemez." 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 imkânı 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, Adalar Denizi'nde 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

sürdüğü müddetçe 12 mil düzenlemesi kendisine karşı ileri sürülemeyecektir (Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri, 1996, s.107).

Türkiye, 1964 yılında çıkarılan 476 sayılı kanun ile karasuyu genişliğini ilke olarak 6 mile çıkarmış ve karasuyu daha geniş olan devletlere karşı mütakabiliyet ilkesinin uygulanacağı belirtilmiştir. Bu kanun ile Adalar Denizi'nde 6 mil, Karadeniz ve Akdeniz'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, Karadeniz ve Akdeniz'de mevcut durumun sürdürülmesini, belirli denizler için karasularının genişliğini 6 milin üzerine çıkarma yetkisinin Bakanlar Kuruluna verildiğini ilan etmiştir (2674 sayılı kanun md.1-6). Sonuç olarak, Karadeniz ve Akdeniz'de karasuyu genişliği 12 mil, Adalar Denizi'nde 6 mil'dir. Adalar Denizi dışında karasuyu genişliği sorunu, Yunanistan ve Suriye dışında karasuyu yan hududu sorunu bulunmamaktadır (Gündüz, Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar, 2000, s.251).

#### **4.5.4. 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 (BMDHS Md.2.1).

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 öngörölmüştür; iç sular rejimi ve karasuları rejimi. Karasuları, devletin öлке 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.

#### **4.6. İç Sular**

İç sular, karasularının ölçölmeye başlandığı esas hatların berisinde kalan, yani karasularının başlangıç hattı ile devletin kara öلكesi arasında yer alan su alanlarıdır. Bu alanlara koylar, körfezler, limanlar ve düz esas hatlar yönteminin uygulandığı durumlarda bu hatların berisinde kalan su kesimleri dahil değildir. İç suların; limanları ve körfezleri, kapalı veya iç denizleri, demir yerlerini, koyları kapsadığı kural olarak kabul edilmektedir (Baykal, 1998, s.53).

İçsular ve Karasuları Kıyı Devletinin egemenliğine tabi hava, kara ve deniz öلكelerinden oluşan, öلكesinin deniz öلكesini oluşturan su alanlarıdır. Bu su alanları kıyı devletinin kara öلكesine bitişik bir kıyı şeridi konumundadır.

#### **4.7. Bitişik Bölge**

Adından da anlaşılacağı üzere Bitişik Bölge (Contiguous Zone) karasularına bitişik bölge olup iç sınırını daima karasularının dış sınırı oluşturur. Bitişik bölge dış sınırı ise ortaya çıktığı günden bu yana gittikçe artarak değişmiştir. Karasularının ölçölmeye başlandığı esas hatlardan itibaren, 24 deniz milini geçmeyen karasularına bitişik bir bölgede, kıyı devletinin karar vermesi ve ilan etmesi şartıyla; devlete gümrük, maliye, muhaceret ve sağlıkla ilgili kanunlarının ve düzenlemelerinin öلكesinde veya karasularında ihlal edilmesini önlemek ve vuku bulan ihlalini cezalandırmak yetkisi tanınmıştır (BMDHS Md.33).

İlk defa 1982 BMDHS’de ortaya konan Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) kavramının Bitişik Bölgeyi içine alması nedeniyle, MEB’de uygulanan kuralların burada da geçerli olacağı söylenebilir (Gündüz, Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar, 2000, s.256). Bunun yanı sıra, bitişik bölge kapsamında bahsedilen yetkileri kıyı devletinin kullanabilmesi için konu ile ilgili yasal olmayan eylemlerin egemenlik sahalarında ihlal edilmiş olması veya işlenmek üzere olması gerekmektedir.

Türkiye’nin 1926 yılında ‘‘Gümrük Kanununun Bazı Maddelerinin Tadiline İlişkin Kanun’’ ile 4 millik bir gümrük bitişik bölgesi kabul ettiği görülmektedir. Ancak, 1949 yılında çıkarılan 5383 sayılı gümrük yasası aracılığı ile Türkiye’nin gümrük sınırları siyasal sınırlar ile aynı tutulduğundan bugün için Türkiye herhangi bir Gümrük Bitişik Bölgesine sahip değildir (Pazarıcı, Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap, 1999, s.388). Türkiye’nin bugüne kadar yukarıda açıklanan uygulamasından başka bir hukuki tanımına uygun bitişik bölge uygulaması söz konusu olmadığı gibi şu anda da bitişik bölge uygulaması da yoktur.

#### **4.8. Kıta Sahanlığı**

Kıta sahanlığı (Continental Shelf), coğrafyacılar ve jeologlar tarafından tanımlanan bir terimdir. Deniz yatağı, kıyıdan itibaren ortalama 135 metre derinliğe kadar yavaş yavaş derinleşmekte, bu derinlikten sonra birdenbire artarak dik bir yamaç oluşturmaktadır. Coğrafyacılar ve jeologlar, kıyıdan itibaren bu ortalama 135 metre derinliğe kadar olan deniz yatağına kıta sahanlığı, bu derinlikten sonra oluşan yamaca ise kıta yamacı adını vermişlerdir.

Kıta sahanlığını uluslararası platforma ilk sokan ABD Başkanlarından Harry S. Truman’ın Eylül 1945 tarihli bildirgesi olmuştur. Uluslararası hukuka ise ilk kez 1958 tarihli Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi ile girmiştir. Sözleşmenin birinci maddesi kıta sahanlığını tanımlarken iki kriter kullanmıştır;

- \* İki yüz metre derinlik kriteri,
- \* İşletilebilir derinlik kriteri (Akıncı, 2002, s.13).



BMDHS kıta sahanlığının hukuki tanımını yaparken, derinlik kriterini bir tarafa bırakıp genişlik kriterini kabul etmiştir. Anılan Sözleşmenin 76'ncı maddesindeki bu genişlik kriteri;

\* Karasuları genişliğinin ölçülmesinde kullanılan esas hatlardan itibaren 200 deniz mili,

\* Kıta kenarının dış sınırının 200 deniz milinden öteye uzanması halinde, karasuları genişliğinin ölçülmesinde kullanılan esas hatlardan itibaren 350 deniz mili,

\* 2500 m. eş derinlik eğrisinden itibaren 100 deniz mili olarak tespit edilmiştir.

Kısaca ifade edersek, kıta sahanlığı kavramına hukuki bir nitelik kazandıran BMDHS'ye göre kıta sahanlığı; kıyı esas hatlarından itibaren 200 ile 350 deniz mili mesafeye kadar olan deniz alanlarının deniz yatağı ve toprak altını araştırma ve canlı olmayan kaynaklarını işletme hakkıdır (Kurumahmut, Ege Kıta Sahanlığı Sorunu, s.52).

Türkiye yalnızca Karadeniz'de Kıta Sahanlığı sınırlandırmasını gerçekleştirebilmiş ve sınırları MEB ile çakıştırmıştır. Adalar Denizi'nde diğer problemlerle birlikte önemli uyuşmazlık konularından biri olarak devam etmektedir. Akdeniz' de ise; Suriye ile Kıta Sahanlığı yan sınırı, KKTC ile karşılıklı sınırlar konuları henüz belirlenmemiştir (Pazarcı, Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap, 1999, s.402).

#### **4.9. Münhasır Ekonomik Bölge**

MEB (Exclusive Economic Zone) kavramı, 1945'ten sonra bazı Latin Amerika devletlerince uygulanmaya başlayan 200 millik "mira denizi" tartışmalı kavramı ile 1960'lı yıllarda yerleşmeye başlayan "balıkçılık bölgesi" kavramlarının etkisiyle ortaya çıkmış bir kavramdır. Buradan da anlaşılacağı üzere, kıyı devletleri denizdeki doğal kaynaklara sahip olabilme arayışlarına girmişlerdir. İlk kez Kenya'nın teklifi ile gündeme gelen MEB kavramı 1973 yılında Afrika Birliği Örgütüncü kabul edilmiştir. Konu 1974 3 üncü Deniz Hukuku Konferansında da konu edilmiş ve esas

olarak hukuksal anlamda 1982 BMDHS Madde 55-75’de yerini bulmuştur (Gündüz, Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar, 2000, s.308).

Münhasır Ekonomik Bölge (MEB), kıyı ülkesinin ilanı ile aktive olan ve karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 mil genişlikteki deniz alanlarının deniz yatağı ve toprak altı ile üzerindeki suların canlı ve canlı olmayan kaynaklarını araştırma ve işletme hakkıdır (Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri, 1996, s.272–278). Kıyı devleti bu alan içindeki deniz içi ve toprak altındaki her türlü doğal kaynağı kullanma hakkına sahiptir. Ayrıca, bu alan üzerine her türlü yapay tesis/platform inşa edebilir ve bunların etrafında 500 metreye kadar varan güvenlik kordonları ilan edebilir. MEB içerisinde üçüncü devletlerin seyir hakkı ile kablo/boru döşeme hakları vardır. Açık deniz kavramı içinde yer alan MEB’de tüm hava vasıtaları için uçuş serbestisi vardır (BMDHS Md.58).

Türkiye, BMDHS’e taraf olmamasına karşın 3 üncü Deniz Hukuku Konferansı ile kabul görmeye başlayan MEB hakkından yararlanmayı düşünmüştür. 1984’de SSCB’nin, 1986’da Romanya’nın 200 millik MEB ilan etmelerine üzerine, Türkiye de Karadeniz’de 5 Aralık 1986’da (86/11264 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı) 200 millik bir MEB ilan etmiştir. Ancak, Türkiye’nin Adalar Denizi ve Akdeniz’de MEB’i bulunmamaktadır (Pazarcı, Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap, 1999, s.413).

#### **4.10. Zararsız Geçiş Hakkı**

Sadece gemilerce kullanılabilen bir hak olup, BMDHS Md. 18’de; “İç sulara girmeksizin veya iç sular dışında bulunan bir demirleme yerine veya liman tesisine uğramaksızın veya İç sulara ulaşmak veya ayrılmak, iç sular dışında bulunan bir demirleme yerinde veya liman tesisinde durmak veya bunlardan ayrılmak amacıyla karasularında seyretmektir” şeklinde yer almıştır. BMDHS, zararsız geçiş hakkından yararlanmak konusunda, ticaret gemileri ile savaş gemileri arasında bir ayırım yapmamıştır. BMDHS’nin 19 uncu maddesinin ikinci fıkrasına göre; İnsanlı veya insansız hava vasıtalarının uçurulması, güverteye indirilmesi veya güverteye alınması geçişin zararsızlığını bozmaktadır (Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri, 1996, s.111–134).

## 4.11. Transit Geçiş Hakkı

Transit geçiş kavramı; uluslararası hukuka BMDHS ile girmiştir. Sözleşmenin 38 inci maddesinin 2 nci fıkrasına göre; gemilere ilave olarak, bu haktan uçaklar ve dalmış durumdaki denizaltılar da yararlanabilmektedir. İlk defa 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde ortaya çıkan transit geçiş hakkı şu şekilde tanımlanmıştır; “Transit geçiş, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir kısmı ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğeri kısmı arasındaki boğazdan, sürekli ve çabuk geçmek münhasır amacıyla ulaştırma ve uçma serbestilerinin bu bölüm hükümleri uyarınca kullanılmasıdır.” (BMDHS Md.38–2).

Zikredilen madde kapsamına giren boğazlarda, bütün gemiler ve uçaklar engellenemez bir transit geçiş hakkına sahiptir. Ancak, bahse konu boğaz, boğaz devletinin bir adası ve ana kıtasından oluşmakta ve adanın deniz tarafındaki açık denizden veya münhasır ekonomik bölgeden seyrüsefer ve hidrografik özellikleri bakımından benzer uygunlukta bir geçiş yolu varsa bu boğazda transit geçiş rejimi uygulanamaz (BMDHS Md.38–1).

Transit geçiş hakkı her türlü gemiye ve uçağa önceden ihbar ya da izin yükümlülüğüne tabi olmaksızın tanınmaktadır. Bu rejim ile sadece boğazlardan geçiş düzenlemekte olup, diğeri açılardan boğazların hukuki rejimi etkilenmemektedir (Baykal, 1998, s.242). 1982 Konvansiyonu Madde 35(c)’de “uzun süredir yürürlükte olan, uzun bir geçmişe sahip ve milletlerarası bir konvansiyonla geçişi rejimi düzenlenmiş boğazların” hukuki rejiminin transit geçiş rejimi kapsamına girmeyeceğini belirtmektedir. Konferans zabıtlarında bu tür boğazların hangileri olduğuna ilişkin bir liste mevcut değildir. Ancak, buradaki “uzun süreden beri uygulanan “longstanding” deyiminden çok eski zamandan beri uygulanmakta olan konvansiyonel rejimlerin kastedildiği anlaşılmaktadır (Baykal, 1998, s.245). Buradan hareketle bu tip boğazlara örnek olarak Süveyş Kanalı, Panama Kanalı, Cebelitarık Boğazı ve Türk boğazları sayılabilir.

BMDHS ile transit geçiş hakkını kullanan gemiler ve uçaklara çeşitli yükümlülükler de yüklenmiştir. Buna göre; bu hakkı kullanan gemiler ve uçaklar

boğazlarda oyalanmadan ilerleyecek, boğaza kıyası olan devletlerin ülke bütünlüklerine ve siyasi bağımsızlıklarına karşı veya Birleşmiş Milletler Şartında öngörülen ilkelere aykırı olarak herhangi bir biçimde kuvvet kullanma tehdidinde bulunmaktan veya kuvvet kullanmaktan kaçınacak, Force Majuere veya tehlike gerekli kılmadıkça, devamlı ve süratli olan normal transit geçiş usulünün gerektirdiği faaliyetler dışındaki herhangi bir faaliyetten kaçınacaklardır (BMDHS Md.39-1).

## 5. ULUSLAR ARASI HAVA HUKUKU

### 5.1. Hava Ülkesi

Hava ülkesi devletin kara ve deniz ülkeleri üzerindeki hava sahalarını kapsar. Dikey (irtifa) mesafe konusunda muhtelif görüşler mevcut olup, henüz belirlenmiş bir rakam yoktur. Uygulanan uluslararası hukuka göre devletlerin hava sahası (ülkesi), bu devletlerin egemenliği altında bulunan kara ülkesi ile buna bitişik olarak yer alan iç suların ve kara suların üstünde bulunan hava sahasıdır. Başka bir deyişle, bir devletin ulusal hava sahasının dış sınırı kara sularının bittiği çizgidir. Bir devletin kara suları dışında kalan deniz alanları üstünde bulunan hava sahası uluslararası sivil havacılık anlaşmalarının ulusal hava sahasını kara suları ile sınırlandırması nedeni ile bu sınır dışında kalan alanların uluslararası hava sahasını oluşturduğu ortaya çıkmaktadır (Gündüz, Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar, 2000, s.342).

### 5.2. Havacılıkla İlgili Kuralların Gelişimi

İlk uçağın uçmaya başlayacağı ana kadar (1903) gökyüzü insanlar için sadece meteorolojik olayların oluştuğu ve güneşin doğup-battığı bilinmezliklerle dolu bir boşluk anlamını taşıyordu. Gerçi, insanlar her zaman kuşlar gibi uçma arzusunu duymuşlar ve gökyüzünde dolaşmayı özgürlük ile eş anlamlı olarak görmüşlerdir. Zaten ilk uçma denemeleri ve modelleri de kuşlar incelenerek yapılmaya çalışılmıştır. Üçüncü boyut (yükseklik) insan düşüncesine girdikten sonra irtifa kazanma, yukarıdan izleme ve havadan hükmetme kavramları hızla gelişmiş ve sonunda insanoğlu önce balonlarla, sonra da uçaklarla uçmayı başarmıştır (Akıncı, 2002, s.1).

Hava sahası bir asırdan bu yana en büyük icatlara sahne olmaktadır. Uçak ve hava sahasından istifade ile meydana getirilen haberleşme vasıtaları; telsiz, telgraf, telefon, radyo, televizyon dünyayı küçültmüş, dünya gerçekte her yerine ulaşılır bir bütün olmuştur. Uçma imkânlarını veren vasıtaların icadı ile üçüncü boyut, insanın düşünce alanına girmiş, askerlikte, iktisadi alanda, iş âleminde büyük gelişmelere tebaan iç hukukta ve bilhassa devletler hukukunda önemli problemler ortaya çıkmıştır (Yüceer, s.1).

Tüm hukuk kurallarının sonradan oluştuğu gibi havacılık faaliyetlerinde de hukuk sonradan şekillenmiş, ancak bu alanda yapılan hukuki düzenlemeler her zaman gelişmelerin arkasında kalmış, havacılık son derece hızla gelişmiştir. Konunun kapsamına bir de uzay hukuku dâhil edilirse olayın büyüklüğü ve değişim hızının yüksekliği daha iyi anlaşılacaktır.

Hava Hukukunu nasıl tarif etmeli? Tarif, atalarımız deyimi ile “efradını cami, ağyarını mani”, yani kendinden olanları toplayıcı, olmayanları çıkarıcı olmalıdır. Profesör Charles de Visscher hava hukukunu şöyle tarif etmiştir: “Hava Hukuku, hava muhitini ve bundan faydalanmayı idare eden kaidelerin bütünüdür.” Bu tarif, Hava Hukukunun geniş bir tarifidir. Havadan bugün, uçma, ulaştırma ve savaşmadan başka telsiz telgraf ve telefonla haberleşme, radyo dalgaları ile kontrol etme yolları ile de faydalanılmaktadır. Visscher’in tarifi bütün bunları da, yarın sağlanabilecek olanları da kapsamaktadır (Bilsel, 1948, s.1).

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. Nitekim Bismark 16 Kasım 1870 tarihinde Fransa’ya verdiği notasında, bu yolla Alman hatlarını aşan ya da haberleşen kimseleri, savaş tutsağı olarak değil de, casus olarak değerlendireceklerini bildirmiştir (Pazarcı, Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap, 1999, s.438). 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 (Göknil, 1951, s.15).

Devletler hukukunda bir kara, bir deniz ülkesi olduğu gibi bir de hava ülkesi mevcuttu. Bu tabir, 1919 tarihli Paris Sözleşmesi’nin birinci maddesinde ve 1944 tarihli Şikago Sözleşmesi’nin yine birinci maddesinde kullanıldığı halde bunun tarifi her iki antlaşmada da verilmemiştir. Uçak ve balonlar keşfedilmezden önce toprak sahibinin arazisi üzerindeki hakkına bir sınır tanınmıyordu. Fakat uçuş uçakları bulunduktan sonra bu hakka bir sınır tanımak ve uçuşlara da bir hak vermek icap ettiği kanaati yayıldı. Devletler hukukunda da devlet egemenliğini havada

sınırlandırılmayı savunan yazarlar ortaya çıktı. SHAWCROSS, BEAUMONT, WIENCZSLAW ve WAGNER bunlardandır. Devletlerin çoğu da kara ve deniz ülkelerinin üzerindeki hava sahasında tam münhasır hâkimiyet iddia ederler. Fakat yine bu devletler antlaşmalarla diğer devletlere karşılıklı olarak ülkeleri üzerinden uçmak yetkisi tanırlar. 1944 Şikago Sözleşmesi'nin birinci maddesi her devletin ülkesi üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır hakkı olduğunu belirtmiştir (Altuğ ve Nomer, 1969, s.105).

1919'da toplanan Versay Barış Konferansında alınan karar hava hukukuyla ilgili ilk önemli hamle olmuştur. Bu karara göre; harp sonrası durumu da kapsayacak şekilde havacılıkla ilgili hususları incelemek ve bir sözleşme taslağı hazırlamak üzere bir komisyon kurulması öngörülmüştü. Bu komisyonun çalışmaları sonucunda hazırlanan çok taraflı sözleşme 13 Ekim 1919 tarihinde imzalandı. "Paris Hava Ulaşım Sözleşmesi" adlı bu temel belgenin en önemli başarısı CINA adıyla anılan ve geniş yetkilerle donatılan bir daimi komisyonun kurulmuş olmasıdır. Daha sonra, 1925 yılında Fransa'nın talebiyle, özel hava hukuku konularıyla görevli CITEJA adlı uzman bir komite daha teşkil edilmiştir (Göknil, 1951, s.17).

1919 Paris Hava Ulaşım Sözleşmesi bir devletin hava ülkesini, 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. Ancak, ülke devleti yasak bölgeler ilan edebilme hakkına sahiptir. 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 (H.A.K.lığı Ders Notları).

Hava hukuku, kapladığı alanın büyüklüğü, doğduğu sahanın ve kullanılan araçların özelliği ve ülke topraklarının dışına taşan mahiyeti itibariyle deniz hukukuna benzemektedir. Gemiler, insanoğlunun var oluşundan beri denizler üzerinde dolaşmakta, mal ve insan taşımakta, askeri amaçlarla kullanılmaktadır. Gemilerin seyyaliyet özellikleri nedeniyle devamlı değişik alanlarda seyir yapmışlar ve çeşitli limanlara uğramışlardır. Tarihten süzülen uygulamalar (örf) ve çeşitli anlaşmalarla

şekillenen deniz hukuku son büyük kodifikasyon faaliyetini 1982 BMDHS ile gerçekleştirmiştir. Hava araçları da seyraliyet özellikleri nedeniyle gemilere benzemektedirler. Ancak farklı birkaç nokta vardır. Öncelikle uçaklar gemilerden çok daha hızlıdır ve üçüncü boyutta hareket etme kabiliyetine sahiptirler. Fakat gemilere göre daha az taşıma kapasiteleri vardır ve uzun süre havada kalamazlar. Mutlaka uygun bir alana inerek yakıt ikmali ve bakım yapmak zorundadırlar. Gemilerde ise yakıt sorunu uçaklar kadar kritik olmayıp, yakıtları bitse bile ciddi bir tehlikeye maruz kalma durumları söz konusu değildir (Akıncı, 2002, s.1).

Yeryüzünü kuşatan hava sahasının hukuki rejimi konusunda çeşitli görüşler ve doktrinler geliştirilmiştir. Bu konu üzerine 19 uncu yüzyıldan itibaren ortaya atılan görüşlerden ilki yeryüzünü kaplayan tüm hava sahalarının serbest olduğu fikridir. Serbestiyi savunanların ana çıkış noktası hava seyrüseferini teminat altına alma fikridir. Serbesti görüşünün tam aksi tarafında hava sahalarında devletin egemen olduğu görüşü ortaya atılmış diğer bir fikirdir. Bu görüşü savunanlar devletin egemenlik açısından sınırsız bir irtifaya kadar hiçbir kısıntıya tabi olmadan hükmedeceğini söylemektedirler. Daha sonra bu görüşe de değişik yaklaşımlar getirilmiş ve egemenliğin belirli irtifalara kadar uzanabileceği şeklinde kapsamı daraltılmıştır.

Hiçbir şart kabul etmeyen serbesti fikrinden devletlere bazı haklar tanıyan ve havanın tüm devletlere ait olduğunu savunan serbesti fikirlerine kadar değişkenlik arz eden serbesti görüşleri ile devlet egemenliğini savunan görüşler, hava hukuku alanındaki ilk ve çok önemli bir belge olan 1919 Paris Sözleşmesine kadar hava hukukunun oluşmasına zemin teşkil etmiş fikirlerdir. Çarpışan fikirlerden egemenlik fikri ağır basmış ve Paris Sözleşmesi ile akit devletlerin ülkelerindeki (Territoire) hava sahalarında tam ve münhasır egemenliğe sahip oldukları ortaya konulmuştur (Akipek, 1964, s.57–65).

Hava hukuku öncelikle ilhamlarını denizlerden almasının bir nedeni de, uluslararası ortak kullanım alanlarına sahip olmalarıdır. Ancak, denizin aksine, hava sahalarının kara alanları üzerinde de kesintisiz olarak devam etmesi hava ile deniz alanlarını ayıran diğer bir özelliktir. Uzayı katmazsak, diğer bir ayırıcı durum ise, hava sahalarının sadece bir ulaşım ortamı olarak kullanılması dışında başka bir



özelliğinin bulunmayışıdır. Havada uçaklar uçar, ses ve radyo sinyalleri ve ışık huzmeleri taşınır. Fakat denizler, gemiler için ulaşım yolları olmasının yanında içlerindeki balık, maden gibi doğal zenginlikler itibariyle bir yönden toprağa benzemektedir.

Çin yıllardır, kıyıların 200 mil yakınına izinsiz hiç kimsenin yaklaşmamasını istemektedir. Ayrıca bazı devletler de karasularının 200 mile kadar uzandığını iddia etmektedir. ABD ise; Tayvan ve kendisine müzahir diğer bölge ülkelerine verdiği destek politikasının bir parçası olarak Çin'in bu iddialarını tanımamakta, bölgede denizden ve havadan gözetleme ve dinleme faaliyetlerine devam etmektedir. Buna benzer açık deniz alanları üzerindeki hava sahasına ilişkin sorunlar dünyanın diğer birçok bölgesinde yaşandığı gibi Türkiye'yi çevreleyen denizlerde de, özellikle Adalar Denizinde yaşanmaktadır (Akıncı, 2002, s.3).

### **5.3. 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 çığır açan ve bugün uygulanan hukukun temelini teşkil eden “ŞİKAGO Sözleşmesi” ABD'nin ŞİKAGO kentinde, 1 Kasım 1944 – 7 Aralık 1944 tarihleri arasında 52 devletin katılımı ile toplanan Sivil Havacılık Konferansı sonunda imzalanmıştır. Bu sözleşme ile Paris ve Havana antlaşmaları yürürlükten kalkmış, CINA ve CITEJA'nın faaliyetlerine son verilmiş, IATA (International Air Traffic Association), ICAO teşkilatları kurulmuştur (Göknil, 1951, s.18).

### **5.4. ŞİKAGO'nun Amacı ve İmzalanan Sözleşmeler**

Sivil Havacılık Sözleşmesi, temelde uluslararası sivil hava trafiğini düzenlemeyi amaçlamaktadır. ŞİKAGO 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 ICAO'nun kuruluş amacı ise;

- \* 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 dâhili ulaştırma sistemlerinin genişletilmesine katılmaktır (Akıncı, 2002, s.16).

Sözleşmede açık denizler üzerindeki uçuş serbestiyeti açık olarak belirtilmemesine karşın, dolaylı olarak tanınmaktadır. Sözleşme, her devletin kendi topraklarının üzerindeki hava sahasında tam ve hükümran egemenliği olduğunu (Md.1 ve 2) ve hükümran bölge içinde bulunan uçakların ilgili devlet tarafından belirlenen kural ve usullere uymak mecburiyetinde olduğunu (Md.11) vurgulamaktadır. ŞİKAGO'da 4 adet sözleşme imzalanmış olup, bunlar aşağıda kısaca tanıtılmaktadır.

#### **5.4.1. Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi\***

Temel olarak, ulusal hava sahası üzerinde uçuş, hava araçlarının uyrukluğu, hava ulaşımını kolaylaştırıcı önlemler, uçuş sırasında uyulacak kurallar ve havacılığa ilişkin uluslararası standartlar ile ICAO kuruluşunu ve organlarını düzenlemektedir. Bu sözleşme ile hava trafiği konusunda kural koyma gücü ICAO'ya verilerek, hava trafik kontrol hizmetlerinde oluşacak karmaşa önlenmiştir. Böyle olmasaydı, uluslararası uçuşlarda pilotların uyması gereken pek çok ve farklı düzenlemeler olacak ve karmaşa yaşanacaktı.

Ayrıca, uçuş güvenliğini sağlamak amacıyla Sivil Havacılık Sözleşmesine;

---

\* Antlaşma 6 Haziran 1945 gün ve 4749 sayılı Kanunla onaylanmıştır. R.G.:12 Haziran 1945, Sayı:6029, Düstur:III.Tertip, C.26.

\* Hava trafik denetimi hizmetleri

\* Uçuş bilgi hizmetleri

\* Uyarı hizmetleri

\* Havacılık bilgi hizmetleri

\* Arama-kurtarma hizmetleri gibi konularda 18 adet ek eklenmiştir (Akıncı, 2002, s.17).

#### **5.4.2. Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Anlaşması**

6 Haziran 1945'te yürürlüğe girmiş olup, Uluslararası Sivil Havacılık sözleşmesinin 4 Nisan 1947'de yürürlüğe girmesi ile ortadan kalkmıştır (Pazarıcı, Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap, 1999, s.440).

#### **5.4.3. Uluslararası Hava Servisleri Transit Anlaşması**

6 maddeden oluşan kısa bir anlaşmadır. 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 inmesizin ülkesi üzerinden geçme hakkı,

\* Ticari olmayan amaçlarla ülkesine inme hakkı (Akıncı, 2002, s.17).

#### **5.4.4. Uluslararası Hava Ulaşım Anlaşması**

8 maddeden oluşan kısa bir anlaşmadır. 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,
- \* Ticari olmayan amaçlarla ülkesine inme hakkı,
- \* Hava aracının uyruğunda bulunduğu devletin ülkesinden almış olduğu yolcu ve eşyayı ülkesine indirme hakkı,
- \* Hava aracının uyruğunda bulunduğu devletin ülkesine gidecek yolcu ve eşyayı ülkesinden alma hakkı,
- \* Herhangi bir taraf devlet ülkesine indirme hakkı (Akıncı, 2002, s.17).

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 Haziran 1945 tarihli onaylama yasası ile taraf olurken, yasanın 2 nci maddesiyle şöyle bir çekince koymuştur:

“Yapılacak iki taraflı anlaşma ve sözleşmelerde Milletlerarası Hava Ulaştırma Sözleşmesinin 5 inci serbestisine ilişkin hükmün geçici süreler için kabulüne ve uygulanmasına hükümet yetkilidir.” (Göknil, 1951, s.90)

## **5.5. 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 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 (Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri, 1996, s.39).

Hava sahasının hukuki statüsü konusunda muhtelif görüşler öne sürülmüştür. Bir görüşe göre, hava sahası Açık Denizler gibi milletlerarası toplumun bütün üyelerinin yararlanmasına açık olmalıdır. Hava sahalarından herhangi bir engelle karşılaşılmaksızın yararlanılmasını amaçlayan bu görüş, ilgili devletlerin çıkarlarına ve özellikle ülke güvenliğinin sağlanması sorununa önem vermemektedir.

Konuyu, ülke devletinin çıkarları açısından ele alan diğer bir görüşe göre ise hava sahası sınırlanmamış bir yüksekliğe kadar devletin egemenliğine tabidir. Bazı yazarlar ise deniz hukukundan esinlenerek hava sahasını da bir takım kesimlere ayırır: Hava sahası yalnız belli bir yüksekliğe kadar ülke devletinin egemenliğine tabi olmalı; bu kesimin üzerindeki alan, bütün devletlerin yararlanmasına açık olmalıdır. Diğer bir görüş ise, hava sahasının devletin egemenliğine tabi olduğu ilkesinden hareket eder ve fakat diğer devletlerin sivil hava gemilerine zararsız geçiş hakkı tanınmasını önerir (Gündüz, Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar, 2000, s.89).

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 (ŞİKAGO Sözleşmesi Md.1,2). 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 (Pazarcı, Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap, 1999, s.442).

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 (Gündüz, Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar, 2000, s.248).

Uluslararası hava sahasında geçerli hukuksal rejim serbestlik rejimidir. Nitekim gerek 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi (Md.1 ve 2.1.), gerek 1982 BMDHS (Md.87/1b), 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 12 nci maddesi\* kapsamında ICAO 2 numaralı ekinde açık deniz üstünde bulunan hava sahasında açık deniz rejiminin geçerli olacağını kabul etmiştir.

## 5.6. Uluslararası Hava Sahasında Hukuksal Rejim

Devletin iç suları veya karasularına dâhil olmayan denizlerin tümü açık denizler kapsamındadır ve bu husus örfi ve klasik hukukta kabul görmüş bir konsepttir. Ortaçağdan beri devletler, uluslararası sular üzerinde bazı haklar iddia etmişlerdir. Bu hakların bir kısmı uluslararası hukuk prensipleri kadar güçlü ve etkili kabul edilmekte olup, açık denizler ve üzerindeki hava sahasının hukuksal rejimi temel ve değişmez bir “serbestiyet” düşüncesinden ilham alır. Bir devletin hükümlerini kullandığı bir sahada diğer devletlere ait araçların uçuş ve seyir haklarının kısıtlanabilmesine karşın, aynı faaliyetler, herhangi bir ülkesel hükümlerlik iddiasının dışındaki açık denizlerde uluslararası hukukun garantisi altında serbestiyetini sürdürmektedir. Yani serbestiyet beynelmilel bir kuraldır ve devletlerin hükümlerlik iddialarından önde gelir (Akıncı, 2002, s.20).

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 hükümlerlik ve yargı haklarını kullanabilir (Bargiacchi, 2000, s.214).

---

\* Akid Devletlerden her biri ülkesi üzerinden uçan veya ülkesi dâhilinde 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 var olacak nizamlara mümkün olduğu kadar benzetmeği taahhüt eder. Akid Devletlerden her biri tatbiki icap eden nizamlara riayet etmeyen şahısları cezalandırmayı taahhüt eder.

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 yayınlamıştır. Bu ek ile uluslararası hava sahasında, çarpışmalara engel olacak kuralları, uçuş planı kurallarını, Görerek Uçuş (VFR: Visual Flight Rules) ve Aletli Uçuş (IFR: Instrument Flight Rules) 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 (Akıncı, 2002, s.21).

FLIGHT PLAN								
1. Type		2. Aircraft Identification	3. Aircraft Type / Special Equipment	4. True Airspeed KTS	5. Departure Point	6. Departure Time (Z)		7. Cruising Altitude
VFR						Proposed	Actual	
IFR								
DVFR								
8. Route Of Flight								
9. Destination (Name of airport and city)			10. Estimated Time Enroute		11. Remarks			
			Hours	Minutes				
12 Fuel On Board		13. Alternate Airport(s)	14. Pilot's Name, Address & Telephone Number and Home Base				15. Number Aboard	
Hours	Minutes							
			17. Destination Contact / Telephone (Optional)					
16. Color Of Aircraft		NOTES						

Şekil 5.1. Uçuş Planı Formatı.

## 5.7. 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 (Pazarcı, Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap, 1999, s.447).

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

### 5.7.1. Harekât Hava Trafîği

Harekât hava trafiği uçuşları askeri amaçla yapılan eğitim, tatbikat ve harekât uçuşlarını kapsamaktadır. Bu tip uçuşlarda Sivil Havacılık Sözleşmesi ve ekleriyle konulan kurallara uyulma mecburiyeti yoktur.

### 5.7.2. Genel Hava Trafîği

Genel hava trafiği (Operational Air Traffic) 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 (Gündüz, Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar, 2000, s.350).

ŞİKAGO Sözleşmesinde devlet hava araçlarının diğer devlet hava sahalarında uçması konusunda; “Akit devletlerinden 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.” denilmektedir (ŞİKAGO Sözleşmesi Madde 3c.). Ancak, yabancı bir devletin hava sahasına izinsiz giren devlet hava araçlarının durumu girişin kötü hava koşulları, yön şaşırması ya da teknik arızalar nedeniyle kasıtsız



olması durumlarına göre değişir. Tehlike ya da başka nedenlere bağlı kasıtsız girişlerde, başta askeri hava araçları olmak üzere, devlet hava araçlarına sivil hava araçlarına davranıldığı gibi davranılması gerektiği genel kabul görmektedir (Pazarıcı, Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap, 1999, s.447).

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 dūřmanca niyetleri açıkça belli olan, saldırıya geçen ya da geçmek üzere olduğu kesinlikle anlaşılan askeri hava araçlarına karşı uyarıda bulunmadan da kuvvet kullanılabilmesi uluslararası hukuka uygun bir hareket tarzı olarak değerlendirilmektedir (Gündüz, Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar, 2000, s.357).

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

Türkiye, 1911 yılından itibaren havacılık faaliyetlerine başlaması ve bu alandaki gelişmeleri imkânlar ölçüsünde takip etmesine rağmen, havacılık hukuku konusundaki konferans ve faaliyetlere katılım konusunda biraz duyarsız kalmıştır. Uygulamaya konulması geerleşmeyen 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 (Akıncı, 2002, s.23).

### **5.8.1. 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 (Göknil, 1951, s.42):

\* 1919 Paris konvansiyonunun hükümlerine katılmayı kabul etmiştir (Lozan 100. md.).

\* 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 olmayan tarafsız uçaklar ancak harp kaçağı veya düşman tebaası taşımamak şartıyla serbesttirler. Bu hak Türkiye'ye bir kontrol sağlamak hakkıyla yaptırıma 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 muharipler de askeri hava gemileri ile Boğazlar mıntikasında 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.

### **5.8.2. Montrö Rejimi**

Montrö anlaşmasının 23ncü maddesi hava gemilerinin durumunu düzenlemektedir. Montrö rejimi Türkiye'nin kendi hava seyrüseferini dilediği gibi nizamlama hakkını tanımış, yabancı askeri uçakların müsaadesiz geçiş hakkını

kaldırılmış, yabancılara Lozan'dan 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 (Akipek, 1964, s.68–69);

\* 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.

### **5.8.3. Ulusal Mevzuat**

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 oluşturmuştur (2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu Md.4) (Akıncı, 2002, s.25).

### **5.8.4. Havacılık Bilgi Yayını-Türkiye**

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'dir. İki cilt halinde İngilizce ve

Türkçe olarak hazırlanan bu doküman Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) 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 Başkanlığı'na, diğer devletler için diplomatik kanaldan Dış İşleri Bakanlığına başvurulur (AIP TURKEY, para 1.1.8.).

### **5.8.5. Türk Sivil Havacılık Kanunu**

19 Ekim 1983 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren Türk Sivil Havacılık Kanunu (Bkz. EK-3) ile sivil havacılık sahasındaki faaliyetlerin ulusal çıkarlarımız ve uluslararası ilişkilerimize uygun bir şekilde düzenlenmesini amaçlanmıştır. Bu kanun, esas itibariyle 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 Bakanlığı'nın iznine tabidir. Bakanlar Kurulu, Genelkurmay Başkanlığı'nın 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 (2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu Md.6).

ŞİKAGO Sözleşmesinin 3 üncü maddesindeki\* hükümler saklı tutulmak koşuluyla, Türk hava sahasında uçuş yapacak yabancı devlet hava araçları; Türk

---

\* 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 hususî 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 seyruferinin emniyetini göz önünde bulundurmaya taahhüt ederler.

kanunlarına ve bunlara bağı kurallara uymak zorundadır. Türk devlet hava araçlarının, Türk hava sahasında ve uluslararası hava sahasında yapacakları uçuşlarla ilgili kurallar koyma yetkisi Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'ne aittir. Sivil hava araçları, kanunun öngördüğü esaslar dairesinde belirlenmiş havayolunu izlemeye ve uçuş sırasında hava trafik kontrol yetkililerinin talimatına uymaya mecburdur (H.A.K.lığı Ders Notları).

### **5.8.6. Hudut Bölgeleri Uçuş Yönetmeliği**

Bariş zamanında komşu ülkelerin hava sahasının Türk ve Türkiye'deki yabancı hava araçları tarafından ihlal edilmelerini önlemek amacıyla Hudut Bölgeleri Uçuş Yönetmeliği (Bkz. EK-5), 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 hükümler 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 girmemek koşuluyla, açık denizlerde serbestçe uçabilir. Yabancı hava araçları, diğer komşu devlet kara hudutlarına 40 km.den fazla, Karadeniz, Adalar Denizi 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 - Tatbikat Programı) belirtiliyor ise özel izne gerek yoktur. Anılan direktifte yer almayan planlı ve plansız tatbikatlar için önceden izin almak gerekmektedir (Hudut Bölgeleri Uçuş Yönetmeliği Madde 4-6).

## **6. AVRUPA BİRLİĞİ TEK HAVA SAHASI**

### **6.1. Türkiye-AB İlişkileri**

AB’de uygulanan hava mevzuatı dünyadan farklı olmayıp, 1944 ŞİKAGO sonrası gelişen süreçte ICAO sözleşmesi ve UNCLOS 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. Karasularının ve dolayısıyla hava sahalarının 12 mil olması, açık denizler üzerinde seyir ve uçuş serbestiyeti AB üyelerinin çoğunda genel kabul görmüş kurallardır. Ayrıca tek Avrupa Hava Sahası konusundaki çalışmaların devam ettiği bilinmektedir (H.A.K.lığı Ders Notları).

Yunanistan’ın AB üyesi bir ülke olması ve Güney Kıbrıs’ın AB’ye üye kabul edilmesi konumuzu direk etkileyen hususlardır. Yunanistan, mevcut durum itibariyle coğrafi anlamda AB’nin doğu sınırını oluşturması itibariyle, aynı zamanda Türkiye - AB sınırını da teşkil etmektedir. 1963’den beri AB’ye girmeyi bir hedef olarak belirleyen Türkiye’nin karşısına giriş koşulları arasında Adalar Denizi ve Kıbrıs sorunlarını çözmüş olma şartı dayatılmaktadır. Mevcut dengeler ve tarihten alınan dersler göz önüne alındığında çözümün Yunanistan tezleri doğrultusunda olacağı görülmektedir.

### **6.2. AB Havacılık Müktesebatı**

AB, birlik içerisinde standardizasyonu sağlamak ve ekonomik serbestiyeti temin etmek amacıyla, özellikle hava taşımacılığına dair hususlarda düzenlemeler yapmıştır. AB’de asıl olan “mal ve hizmetlerin serbest dolaşım” hakkıdır. Her alanda olduğu gibi havacılık alanında da kendi standartlarını koyan ve müktesebatını oluşturan AB bünyesinde, taşımacılık, pilot lisansları, yolcu hakları, online teknik / trafik yönetim usulleri, ses emisyon değerleri ve sivil havacılık kaza ve olaylarının yönetimiyle ilgili özel düzenlemeler bulunmaktadır (Akıncı, 2002, s.28).

Türkiye, AB'ye giriş için hazırlık kapsamında, sivil havacılık hizmetleri piyasasını 1980'li yıllardan itibaren serbestleştirmektedir. Bu süreç özellikle havaalanı yer hizmetleri konusunda AB ülkelerinin birçoğundan önce başlamış ve bu alan tamamıyla özelleştirilmiştir. Türkiye, AB müktesebatına uyum için kendi yasalarında yapacağı düzenlemeleri "AB Ulusal Program Raporu" ile AB'ye sunmuştur. Ayrıca, gerekli kurumsal değişiklikler kapsamında 8. Beş Yıllık Kalkınma Planında " Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün otonom ve yaptırım gücü yüksek bir yapıya kavuşturulması ve personelinin nitelik ve nicelik olarak geliştirilmesinin sağlanması hedeflenmiştir (H.A.K.lığı Ders Notları).

### **6.3. AB Tek Hava Sahası Uygulaması**

AB yetkilileri hava trafik yönetim sisteminin daha iyi görev yapmasını etkileyecek olan tüm hususları incelemiş ve bazı yapısal değişikliklere gitme kararı almıştır. Bu yapısal değişiklikler işbirliği, siyasi ve yasal denetlemeler açısından gerekli olan bir düzenleme mantığına geçişi gerektirmektedir. Sonuçta bu değişiklikler Avrupa hava sahasının özel ve yerel karakteristikleri inkâr edilmeden ortak menfaatler doğrultusunda yönetilmesini öngörmektedir. Bu konuda komisyon yasa teklifini 2002 yılı içinde sunmuştur (H.A.K.lığı Ders Notları).

Oluşturulan reform sürecinin başlıca hedefleri; uygulamanın sağlanması için yaptırım gücüne sahip güçlü ve bağımsız bir düzenleyici yapı ile desteklenecek olan hava sahasına yeterli erişim sağlanırken, Avrupa'daki ATM (Air Traffic Management - Hava Trafik Yönetimi) faaliyetlerinin performansının da bir bütün olarak optimize edilebilmesi amaçlanmıştır. Bu yapı ile kanun koyucular emniyet ve sistem performansı için Avrupa çapında üst düzeyli yasal kuralları belirleyecektir. Üye ülkeler hava sahasının kullanımına ilişkin milli güvenlik ve savunma koşullarına riayet edecekler ve uluslararası ICAO kurallarına uygun davranacaklardır.

Ayrıca, değiştirilen EUROCONTROL Anlaşması'ndan en iyi şekilde istifade edilmek suretiyle ATM sisteminde bulunan Pan-Avrupa özelliğinin muhafaza edilmesi gerekmektedir. Sürecinin oluşturulması ve zorunlu uygulanması konusunda hem sivil, hem de askeri unsurlar arasındaki işbirliğinin iyileştirilmesi gereklidir. Bu

noktada, askeri hava trafiğiyle ilgili uygun düzenleyici yapıların teminat altına alınması ve tek hava sahasına iyi bir şekilde entegre edilmesi gereklidir. Ayrıca, askeri uçuşların trafiğin yoğun olduğu sahalardan dışına alınması hususu uygun teşvik tedbirleriyle sağlanmalıdır. Bu hususların Avrupa Konseyi'nin Helsinki'de aldığı kararların özünü oluşturan güvenlik ve savunma koşulları dikkate alınarak sürdürülmesi gereklidir (H.A.K.lığı Ders Notları).

#### **6.4. AB Tek Hava Sahası Uygulamasının Türkiye'ye Etkileri**

Yapılan uygulama ile AB üyesi ülkeler arasında tek bir hava sahası oluşturulacak ve bu saha tek bir ülke hava sahası gibi işlem görecektir. Kurulacak yeni teşkilat, Avrupa Hava Sahasında sivil/asker işbirliği kapsamında yeni düzenlemeler getirerek; askeri harekât ihtiyaçları, hava sahasının esnek kullanımı prensibi paralelinde, yüksek yoğunluklu hava trafik alanları dışında önceden tespit edilmiş kriterlere göre karşılanabilecektir. Diğer bir deyişle sivil ihtiyaçlar, askeri ihtiyaçların önünde yer alabilecektir (H.A.K.lığı Ders Notları).

Türkiye ile Yunanistan arasındaki sorunların değişik yeni bir platforma kayması söz konusu olmaktadır. Her ne kadar ICAO'nun yetki ve sorumlulukları azalmasa da, AB Hava Kontrol Makamı, etkinlik, güvenlik ve ekonomik mülahazalarla hava sahalalarının düzenlerine müdahale edebileceği ve Adalar Denizi'ndeki hava koridorlarının da bu kapsamda ele alınabileceği hususu göz ardı edilmemelidir. Bu durumda Türkiye, AB'nin bu yöndeki istek, kural ve yasalarına uymak zorunda kalabilecektir. Yunanistan'ın AB üyesi olması ve Avrupa Tek Hava Sahası oluşumu içerisinde yer alması sebebiyle; yeni bir hava sahası sınırının çizilmesinin Adalar Denizi'nde Türkiye aleyhine gelişmelere yol açabileceği muhtemeldir. Türkiye'nin söz konusu oluşum ve sistemin dışında kalması halinde, Adalar Denizi'ndeki hava sahası sorunları bağlamında tek bir ülke yerine, çok sayıda ülke adına görev almış yetkili bir kurumla muhatap olmasının söz konusu olacağı, ileride askeri harekât uçuşlarının dahi kısıtlanabileceği olası gözükmektedir.



## **7. ADALAR DENİZİ'NDE HAVA SAHASI SORUNLARI**

### **7.1. Giriş**

Hava hukuku kapsamında yapılan sözleşmeler ve kurulan teşkilatlar ile deniz hukuk alanında yapılan düzenlemeler arasında çelişki gibi duran hususlar, boşluklar ve yorum farklılıkları mevcuttur. Bu kapsamda, uluslararası hava sahaları üzerindeki egemenlik hakları, karasularının genişliği, hava savunma bölgelerinin mahiyeti, açık deniz rejimi, seyir ve uçuş serbestisi, devlet hava araçlarının statüsü gibi deniz ve hava hukukunu müştereken ilgilendiren birçok hususun incelenmesi gerekmektedir (Akıncı, 2002, s.64).

Uluslararası kurallara göre, bir ülkenin hava sahası üzerindeki egemenliği, o ülkenin karasuları üzerindeki hava sahası yatay sınırları ile eşittir. Adalar Denizi'nde hava sahası sorununun temeli, Yunanistan'ın karasuları genişliği 6 mil olmasına rağmen, hava sahasının genişliğini 10 mil tutmasından kaynaklanmaktadır.

Adalar Denizi'nde Yunanistan ile diğer bir sorun olan FIR Hattı sınırları ICAO tarafından onaylanan ve içerisinde uçuş bilgisi, arama kurtarma ve ikaz sistemlerinin sağlandığı bir hava sahasıdır. Sorunun temeli olarak ICAO kuralları gereğince bölge değiştiren sivil uçaklar için uçuş planları ve uçuş bilgileri, girdikleri bölgenin ATC (Air Traffic Control - Hava Trafik Kontrolü) unsurlarına verilmektedir. Bu kuralın, Yunanistan tarafından, askeri uçaklara da uygulanmasının istenmesi sorunun temelini teşkil etmektedir.

### **7.2. Milli Hava Sahası Sorunu**

13 Ekim 1919 tarihli "Paris Hava Ulaştırması" sözleşmesinin 1 inci maddesinde, "Her devletin ülkesi üstündeki hava sahasında kısıtlamasız ve hükümran bir Egemenliğe sahip olduğu belirtilmekte ve bir devletin hava ülkesi olarak da karasuları üzerinde yer alan hava sahası kabul edilmektedir". 1944

ŞİKAGO Konvansiyonu, 1958 Cenevre açık deniz sözleşmesi ve Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, ülkelerin "tam ve münhasır" egemenliklerinin sınırı olarak "ülkelerin kara parçaları ile bunlara bitişik karasuları" olarak tarif etmiştir (ŞİKAGO Konvansiyonu Md.3, 1958 Cenevre Konvansiyonu Md.2).

Tüm ülkeler açık denizler üzerinde eşit uçuş özgürlüğüne sahiptirler. Açık denizler üzerinde uçuş yapan bir uçak, bayrağını taşıdığı ülkenin bir parçası olarak kabul edilmektedir. Dolayısı ile bir ülkenin uçağına açık denizler üzerinde yapılacak bir müdahale veya tecavüz, o ülkenin doğrudan hükümlerine haklarına yapılmış sayılır. Açık denizlerde, devlet uçakları ile ilgili kural koyma ve bunları uygulama yetkisi yalnızca uçağın sahibi olan bayrak devletine aittir (Akıncı, 2002, s.66).

Uluslararası kurallara göre hava sahası üzerindeki egemenlik, karasuları üzerindeki hava sahası yatay sınırları ile eşittir. Yunanistan Adalar Denizi'nde 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.

Yunanistan'ın 10 mil hava sahası iddiası, 1921 tarihli Yasa ile onaylayarak taraf olduğu Hava Seyrüseferinin Düzenlenmesine İlişkin 1919 Paris Sözleşmesi<sup>1</sup> ve 5017 sayılı Sivil Havacılık Yasasına<sup>2</sup> dayanarak çıkardığı "6/18 Eylül 1931 tarihli Sivil Havacılık ve Kontrolü Amacıyla Karasularının Genişliğinin Belirlenmesine Dair Kararname"<sup>3</sup>den kaynaklanmaktadır. Yunanistan, bu Kararnameyle, o dönemde karasularının genişliği 3 mil olmasına rağmen, 5017 sayılı Sivil Havacılık Yasasına

<sup>1</sup> Paris Sözleşmesi'ne göre devletin hava ülkesi, kara ülkesi ve karasuları üzerinde yer alan hava sahasıdır. Türkiye Lozan Barış Antlaşması md. 100 ile coğrafya açısından durumunun gerekli kıldığı değişiklikler yapılmasını elde ederse anılan Sözleşme'ye taraf olmayı kabul ettiğini bildirmiş; ancak 1919 Paris Sözleşmesi'ne hiçbir zaman katılmamıştır.

<sup>2</sup> "Madde 2 Devlet, ülkesi üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemenliği haizdir. Bu Yasa veya bunun içinde yer alan nizamalarda adı geçen 'Yunanistan ülkesi' kavramı, karasularını ve bunun üzerindeki hava sahasını kapsayacaktır.

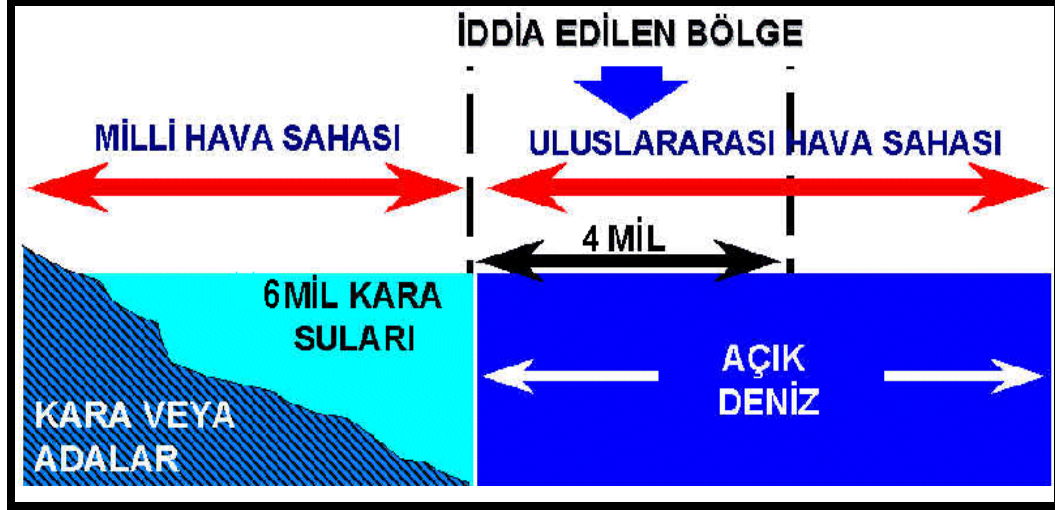
Madde 9 Hükümet, Havacılık Bakanının teklifi üzerine hava seyrüseferinin tanzimini ve polisliğini bir Kraliyet Kararnamesi ile sağlamaya yetkilidir"

<sup>3</sup> "13 Haziran 1931 tarih ve 158 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Sivil Havacılık Hakkındaki 5017 sayılı Yasanın 2 ve 9'uncu maddeleri ile 26 Nisan 1921 tarih ve 68 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 'Uluslararası Havacılık Sözleşmesi'nin Tasdik Olunması' hakkındaki 19 Nisan 1921 tarih ve 2569 sayılı Yasa md. 1 gereğince ve Havacılık Bakanımızın teklifi üzerine aşağıdaki hususu kararlaştırmış bulunuyoruz.

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

— Havacılık Bakanı, işbu Yasayı Resmi Gazetede yayınlamak ve yürütmekle mükelleftir."

atf yaparak hava seyrüseferinin tanzimi ve hava polisliği (5017 S.Y. md.9) amaçlarıyla karasularının ve üzerindeki hava sahasının (5017 S.Y. md.2) 10 mil olduğunu ilân etmiştir (Başeren, Ege Sorunları, 2006, s.171–172).



Şekil 7.1. Yunan On Mil Hava Sahası İddiası.

Daha sonra, 17 Eylül 1936 tarihinde aldığı tek yanlı 230 sayılı yasa\* ile karasuları genişliğini 3 milden 6 mile çıkardığını açıklamıştır (Başeren, Ege Sorunları, 2006, s.173). Bu duruma ilk olarak 1940 yılında İngiltere karşı çıkmış, Türkiye o dönemde ses çıkarmamıştır (Dyke, The Interconnected Aegean Sea Disputes, Problems of Regional Seas Symposium, 2001, s.188).

Yasada “bazı özel hallerde karasuları genişliğini 6 milden az veya çok tespit eden yürürlükteki hükümlerin” geçerliliğinin devam ettiği de açık olarak belirtilmiştir. Burada geçerliliğini koruduğu belirtilen “yürürlükteki hükümler”den kasıt, “hava seyrüseferinin tanzimi ve hava polisliği (5017 S.Y. md.9) amacıyla karasularının 10 mil olduğu”nu öngören 1931 Kararnamesi hükmüdür (Başeren, Ege Sorunları, 2006, s.173).

7 Aralık 1944 tarihinde kabul edilen ŞİKAGO Sivil Havacılık Sözleşmesi Paris Hava Ulaştırması sözleşmesini yürürlükten kaldırmış ancak 2 nci maddesinde “Bu

\* “- Bakanlar Kurulunun teklifi üzerine bir tek maddeden ibaret olan aşağıdaki Yasayı kabul etmiş bulunuyoruz:

— Bazı özel hallerde karasuları genişliğini 6 NM’den az veya fazla tespit eden yürürlükteki hükümler saklı kalmak üzere, karasularının genişliği kıyından itibaren 6 NM tespit edilmiştir.”

konvansiyon anlamında bir devletin ülkesinden maksat o devletin hâkimiyeti, hükümranlığı, himayesi veya mandası altında bulunan arazi ile ona bitişik bulunan kara sularındır” diyerek hava sahası yatay sınırlarının karasuları ile sınırlandırıldığını 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 (BMDHS Md.2).

Kararname Yunan Resmi Gazetesinde 1931 yılında yayınlanmış olmasına rağmen Yunanistan 10 millik hava sahası iddiasını ICAO’ya 1974 yılında bildirmiştir. Yunan Hava Bilgilendirme Yayınında (AIP) para. 1.2.1’de, karasuları dahil bütün Yunan ülkesinde ve bitişik uluslararası sular üzerindeki hava sahasında hava trafik hizmetlerinin sağlandığı belirtilirken cümle içinde yer alan karasuları kelimesinin sağ üst köşesine bir yıldız işareti konmuş ve sayfanın altında yıldız işaretinin yanında “sivil havacılık ve hava polisliği ile ilgili olarak karasuları kıyıda itibaren 10 mile kadar uzanmaktadır.” cümlesine yer verilmiştir (AIP Greece, RAC 0–1). Yalnız, Kararnamenin atf yaptığı 5017 sayılı Yasada geçen “hava seyrüseferi ve hava polisliği” deyimleri yerine Yunan AIP’sinde “sivil havacılık ve hava polisliği” deyimleri kullanılmıştır (Başeren, Ege Sorunları, 2006, s. 173).

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 hükümran hava sahasını 4 mil arttıran bu uygulamayı kesin olarak reddetmiş ve durumu hem Yunanistan ve hem de uluslararası kuruluşlara bildirmiştir.

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; Adalar Denizi’nde 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 ihlal etmiş olmaktadır (Bargiacchi, 2000,

s.188). Bu yöndeki Yunan iddiaları ve 10 millik hava sahası tezleri NATO ve diğer devlet yetkililerince sürekli olarak reddedilmektedir (09 Ocak 1998 tarihli ABD Dışişleri Bakanlığı Basın Bildirisi).

ABD, özellikle 1997 yılından itibaren, Yunanistan'ın 10 mil hava sahası iddiasına karşı bir bakıma resmî bir tavır almış, bu iddianın kabul edilmediğini muhtelif vesilelerle resmî ağızlardan ilân etmiştir. ABD ve diğer ülkelerin Yunanistan'ın Adalar Denizi'nde 10 mil hava sahasına ilişkin tutumunu tanımadıklarını; bu nedenle, Yunan ülkesinden 6–10 millik bölgede uçan Amerikan, Türk ya da diğer uçakların hava sahasını ihlâl ettiğini kabul etmediklerini beyan etmiştir\*. Adalar Denizi'nde NATO tatbikatlarına katılan ABD uçakları da, Yunanistan'ın 6 millik karasuları dışına taşan hava sahası iddiasını dikkate almamaktadırlar (Başeren, Ege Sorunları, 2006, s.176).

Yunanistan'ın 10 mil hava sahası iddiasını, resmen tanıyan bir ülke veya uluslararası kuruluş mevcut değildir. Bilâkis ABD açıkça, NATO ise dolaylı yollardan 10 mil iddia ve uygulamasını kabul etmediklerini ortaya koymuşlardır (Başeren, Ege Sorunları, 2006, s.177).

Yunanistan, 10 mil hava sahası iddiasının kaynağı olarak kendi iç hukuk kurallarını göstermektedir. Uluslararası Hukuka aykırı iç hukuk tasarrufları ile Uluslararası Hukuka uygun sonuçlar elde etmek mümkün değildir. Yalnızca havacılık amacıyla olağan genişliğinden daha fazla olarak belirlenen karasuları genişliği, hukuksal açıdan bir kavram saptırması ve hakkın kötüye kullanılması olarak kalmamakta, ayrıca pozitif hukukta da bir dayanak bulamamaktadır (Pazarıcı,

---

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

Lozan Antlaşması'ndan 1974'e Kadar Ege'ye İlişkin Gelişmeler ve Yunanistan'ın Ege Politikası, 1986, s.29).

Türkiye ile Yunanistan hava sahasının genişliğini, uluslararası sözleşmeler ve uluslararası hukuka dayanarak 6 mil olarak kabul etmektedir. Türk uçakları 6 mil olarak kabul ettikleri Yunan hava sahasına kadar girmekte ve bunun ötesinde kalan uluslararası hava sahasında serbestçe uçmaktadır. NATO tatbikatlarında da 6 millik hava sahası esas alınmakta ve uygulama bu kural üzerinden devam etmektedir.

Türkiye, 6 millik karasuları dışına taşan 10 mil Yunan hava sahasının Uluslararası Hukuk kurallarını ihlâl ettiğine dikkat çekmektedir. Bu iddiaları, uzun süre sessiz kalarak zımnem tanıdığı ya da bu durumun bir örf ve âdet hukuku kuralı haline geldiğini de kabul etmemektedir. Yunanistan, 10 mil hava sahası uygulamasının dayanağı olarak gösterdiği ve bir iç hukuk tasarrufu olan 1931 tarihli Kararnamesini AIP ile aradan 40 yıldan fazla bir zaman geçtikten sonra 1975 yılında dünyaya ilân etmiştir. Türkiye, Yunanistan'ın egemen hava sahasını 4 mil arttıran bu uygulamayı kesin olarak reddetmiş ve durumu hem Yunanistan ve hem de uluslararası kuruluşlara bildirmiştir (Başeren, Ege Sorunları, 2006, s.177).

Adalar Denizi, Türkiye ile Yunanistan arasında ortak bir denizdir ve uluslararası suları ile hava sahası ise tüm ülkelerin kullanımına açıktır. 10 Mil hava sahası iddia ve uygulamaları, gerek Türkiye'nin ve gerekse tüm bölgeden yararlanmak isteyen tüm devletlerin haklarını ihlâl etmektedir. Uçaklar, gemiler gibi zararsız geçiş hakkına sahip olmadıkları için, Yunanistan'ın 6 mil karasuları dışına taşan 4 millik hava sahası, uçuş serbestisine, karasularının genişliğinin arttırılmasının deniz seyrüseferine getireceğinden daha büyük bir sınırlama getirmektedir (Dyke, An Analysis of the Aegean Disputes Under International Law, s.29).

Özetle, Yunanistan Adalar Denizi'nin tamamında egemenlik tesis etmek istemektedir. Karasularını 3 milden 6 mile çıkarması ve hava sahasını ise 10 mil olarak ilan etmesi ile Adalar Denizi'nin yaklaşık %40 oranında bölümüne sahip olmakta ve uluslararası suların oranı %75'den %49'a düşmektedir. Karasularını 12 mile çıkarması durumunda ise, Adalar Denizi'nin yaklaşık %63'üne sahip olacak,

uluslararası suların oranı ise %20'ye düşecektir (Kurumahmut, Ege Denizi'nde Temel Sorun Egemenliği Devredilmemiş Adalar, 1998, s.23).

### **7.3. Hava Trafik Hizmet ve Hizmet Sahaları İle İlgili Sorunlar**

#### **7.3.1. FIR Hattı Sorunu**

Uçuş bilgi ve uyarı hizmetlerinin sağlandığı sınırları belirlenmiş bir hava sahası olan FIR, Türkiye ile Yunanistan arasında Adalar Denizi'nde uzun yıllardan beri süregelen anlaşmazlık konularından birisini oluşturmaktadır. Bu sorunun temelleri, Adalar Denizi'nde FIR sorumluluğunun Yunanistan'a verilmesi ve İstanbul FIR'ı ile arasındaki sınırın Anadolu sahilleri ile ona en yakın Yunan Adaları arasından geçirilmesiyle atılmıştır (Başeren, Ege Sorunları, 2006 s.183).

1944–1947 yılları arasında geçici olarak kurulan PICAO (Provisional International Civil Aviation Organization) teşkilatı tarafından FIR sınırlarının tespiti çalışmaları 1946 yılında başlamıştır. Ekim 1946'da Ortadoğu ülkelerinin katılımı ile Kahire'de yapılan 1 inci Ortadoğu toplantısında Türkiye'ye kıt'a Yunanistan'ı içine alan geniş bir FIR bölge sorumluluğu verilmesi düşünülmüş ve bunun Türk makamlarına önerilmesi kararlaştırılmıştır. ICAO 1946 yılı içinde, batıda Adriyatik Denizi'ndeki Brindizi FIR hududu ile doğuda Rus ve İran hudutları, kuzeyde Türkiye ve Yunanistan hudutları ile Karadeniz'de 42° 15' K, güneyde 35° 00' K enlemi arasında kalan sahayı bütünü ile Ankara FIR olarak Türkiye'ye teklif etmiştir.\* Türkiye bu öneriyi o zamanki teknik güçlükler nedeniyle kabul etmemiştir (Başeren, Ege Sorunları, 2006, s.183).

Türkiye, Yunanistan, Kıbrıs ve Ortadoğu ülkeleriyle ilgili FIR sınırları, Kasım 1950 tarihinde İstanbul'da yapılan ICAO'nun ikinci Ortadoğu bölgesel toplantısında belirlenmiştir. Toplantıda İstanbul Atina, Lefkoşa (Nicosia), Basra, Aden, Hartum ve Kahire FIR sınırları belirlenmiştir (Akıncı, 2002, s.60).

---

\* ICAO'nun Türkiye'ye yazdığı mektup, ICAO Doc.CA.143, ATC/CA.44.

Adalar Denizi'nde FIR hizmetinin Yunanistan'ın sorumluluğuna verilmesi 1950'de İstanbul'da yapılan toplantıda kararlaştırılmış ve 1952'de Paris'te yapılan Avrupa bölgesi devletleri toplantısında düzenlenen belgeye ekli haritada gösterilmiştir. Bu düzenlemeye göre, Türkiye ile Yunanistan'ın Egemenliğindeki Doğu Ege Adaları arasında fiili olarak var olan karasuları sınırının batısında kalan bölge "Atina FIR'ı" adı altında Yunanistan'ın denetimine bırakılmıştır.



Şekil 7.2. Atina – İstanbul FIR Sınırları.

1959 yılında Roma'da yapılan Ortadoğu-Uzakdoğu (MID/SEA) Bölgesel Seyrüsefer Toplantısı'nda onaylanmış ve bu düzenlemeye göre Ankara ve İstanbul FIR'ları yeniden tarif edilmiştir. Buna göre, İstanbul FIR'ının batı sınırı, Finike güneyindeki 36° 05' K - 30°00' D noktasından 42° 00' K - 28° 10' D noktasına kadar, Yunanistan ve Bulgaristan ile Türk ulusal sınırları boyunca uzanır. Atina'nın kontrolünde bulunan Adalar Denizi'ndeki FIR, bu hali ile Yunan egemenlik sahası yanında Adalar Denizi açık denizinin de hemen hemen tamamını kapsamaktadır (Başeren, Ege Sorunları, 2006, s.185).

Sivil havacılığın düzenlenmesi ve kolaylaştırılması ile ilgili hizmetlerin sunulduğu bu alan, hiçbir biçimde sorumluluk yüklenen devlete hükümranlık hakkı vermemektedir. Oysa Adalar Denizi'ndeki hava sahası sorununun özünde, Yunanistan'ın İstanbul -Atina FIR Hattını Yunan ulusal hava sahasının sınırı olarak



kabul ettirmek istemesi yatmaktadır (Kurumahmut, Ege Denizi'nde Temel Sorun Egemenliği Devredilmemiş Adalar, 1998, s.27).

Yunanistan, 1964 yılına kadar Türkiye'nin Ege Denizi'nde yaptığı yoğun uçuşlara ve tatbikatlara hiçbir Şekilde itirazda bulunmamıştır. Türkiye'nin de rızası ile Tũrk karasuları dışında kalan bũtũn Ege Denizi hava sahasını sivil havacılık konusunda teknik denetim yetkisi altına alan Yunanistan, zaman içinde FIR hattını bir siyasal egemenlik sınırı olarak kabul ettirme çabalarına başlamıştır. Yunanistan'ın 1964 yılından sonra Ege Denizi'ndeki Tũrk askeri uçuşlarına tepki gŕstermesi ve FIR hattını hũkũmranlık sınırı gibi kabul eden davranışlarda bulunması Tũrk yetkililerini FIR konusunda tedbir almaya zorlamıştır (Gũndũz, Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar, 2000, s.351).

Yunanistan'ın FIR Hattını hudut gibi gŕstermeye şalışması ũzerine Tũrkiye 1966, 1968, 1971 ve 1974'te ICAO nezdinde girişimlerde bulunmuşsa da herhangi bir netice elde edilememiştir. Ancak şunu bilmek gerekir ki, sivil havacılığın dũzenlenmesinin kolaylaştırılması ile ilgili hizmetlerin sunulduğu bu alan, hiçbir Şekilde sorumluluk yũklenen devlete hũkũmranlık hakkı vermemektedir (Akıncı, 2002, s.63).

Yunanistan, Tũrk uçaklarının devamlı olarak Yunan hũkũmran hava sahasını ihlal ettiğini, Atina ve Lefkoşa FIR kurallarına riayet etmediğini iş kamuoyuna yansıtmakta ve uluslararası platformlara taşımaktadır.

Yunanistan'a Gŕre; mevcut FIR hattı, uluslararası kurallara gŕre saptanmıştır ve tartışılamaz. ICAO kuralları gereğince, bŕlge değiştiren sivil uçaklar için uçuş planları ve uçuş bilgileri, girdikleri bŕlgenin ATC unsurlarına verilmektedir. Bunun amacı, FIR içinde hava trafik, arama ve kurtarma hizmetlerini yũrũtmek suretiyle uçuşların gũvenliđini sağlamaktır. Askeri uçaklar için de aynı uçuşlar sŕz konusu olduğuna gŕre, askeri uçakların bu uygulamanın dışında bırakılmaması gerekir.

Tũrkiye' ye Gŕre ise; FIR hattı Tũrk-Yunan sınırı gibi işlem gŕrmemelidir. ICAO sivil bir kuruluş olup, ŞİKAGO sŕzleřmesi hũkũmleri sadece sivil uçaklara uygulanabilir. Askeri uçaklara ait kurallar ikili antlaşmalarla saptanmalıdır. FIR

düzenlemesi, sadece sivil uçaklar için bir teknik hizmet niteliğindedir. Yunanistan'ın bu isteği kabul edilirse Türkiye'nin açık denizler üzerinde eşit ve serbest kullanım hakkı kısıtlanacaktır (Pazarıcı, Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap, 1999, s.450).

Yunanistan FIR konusunu daha da ileri götürerek ulusal savunma bölgesi içinde telakki etmeye başlamıştır. Yunanlı Milli Savunma Bakanı Akis TSOHATZOPOULOS'un bir gazeteye verdiği demeçte; "Atina FIR'ı 1999 yılından itibaren bütün Adalar Denizi'ni kapsayacak şekilde orta ve uzun menzilli hava savunma füzeleri ile korunacaktır" şeklindeki ifadeleri, Yunanistan'ın Atina FIR hattını hükümler sınırları olarak görmesinin açık bir göstergesidir. Ayrıca, Yunanistan, İstanbul-Atina FIR hattını Türk-Yunan sınırı olarak göstermek için çeşitli haritaları kanıt olarak kullanma çabasıdadır (Akıncı, 2002, s.62).

İstanbul-Atina FIR hattı, Türkiye'nin de kabul ettiği bir uygulamadır. Ancak, aynı hattın Türk-Yunan sınırı olarak gösterilmesi kabul edilemez bir durumdur. İstanbul-Atina FIR hattı bazı bölgelerde 6 millik karasuları dışında açık deniz kesiminden geçerken (Örneğin, Bozcaada güneybatısında 22 mil, Marmaris güneydoğusunda 18 mil), bazı bölgelerde Türk karasularından geçmektedir (Örneğin, Karaburun kuzeybatısında 2 mil). Devletlerarasındaki bir siyasi sınırın, açık denizden ya da ilgili devletlerden birinin karasularının içinden geçmesi siyasi sınır kavramının niteliğine ters düşmektedir (Kurumahmut, Ege Denizi'nde Temel Sorun Egemenliği Devredilmemiş Adalar, 1998, s.29). İstanbul FIR hattı tespit edilirken "...Türkiye'nin batı sınırı boyunca" şeklinde bir ifade kullanılmasına karşın Türkiye - Yunanistan arasında Adalar Denizi'nde bir deniz sınırı tespiti henüz yapılmamıştır. Bu nedenle, Adalar Denizi'nde "Türkiye'nin batı sınırı" şeklinde tarife dayandırılan bir FIR sınırı veya seyrüsefer harita ve planlarında benzer şekilde gösterilen hatlar gerçek ve yasal durumu yansıtmamaktadır.\*

---

\* AIP TURKEY RAC 3-1-4A sayfasına İstanbul FIR sınırlarının karşısına Türkiye şu rezervi koymuştur: "İstanbul-Atina FIR hattının, güneyde 360456N-0295958E noktasıyla kuzeyde Türkiye-Yunanistan sınırının başlangıcı ile çakışan nokta arasında kalan bölümü, tarif itibarıyla, ilgili taraflarca yasal olarak belirlenmiş herhangi bir deniz alanı veya karasuyu hududu sınırlandırılması veya mutabık kalınan bir uygulamayı yansıtmamaktadır. Bu nedenle, İstanbul-Atina FIR hattının yukarıda belirtilen iki nokta arasındaki bölümü ile bağlantılı herhangi bir gösterim veya referans yasal bir dayanaktan yoksun olup, tamamen farazidir".

Adalar Denizi'nde uluslararası hava sahalarında yapılacak askeri uçuşlara ilişkin uçuş plan bilgisi verilmesi konusunda Yunanistan tarafından ısrar edilmesi, FIR sorumluluğu nedeniyle Yunanistan'a verilen teknik sorumluluğun, bir hava savunma vasıtası olarak kullanılması anlamını da doğurmaktadır. Bu Türkiye tarafından kabul edilebilir bir durum değildir.

Yunanistan'ın FIR Hattı konusundaki politikası, emekli Yunan subaylarca bile eleştiri konusu olmuştur. "FIR Hattı egemenlik alanımız değil" başlığı altında yayınlanan haberde Yunanistan'da eski komutanlar Adalar Denizi'nde uluslararası hava sahasında uçan Türk uçaklarını engelleme politikasını eleştirmişler ve "FIR hattı egemenlik alanımız değil. Tezlerimizin hukuki zayıflığını biliyoruz, ama bu politikamızı 30 yıldır sürdürüyoruz" demişlerdir (Berberakis, 2006).

FIR Sorununun diğer çevre denizlerdeki durumuna bakıldığında; gelişen komşuluk ilişkileri doğrultusunda Karadeniz'de FIR meselesi kapsamında herhangi bir sorun bulunmamaktadır. SSCB ve Bulgaristan ile FIR çizgisinin daha kuzeye kaydırılması yolunda yapılan görüşmeler sonucu FIR Hattının Yeniden Düzenlenmesine İlişkin Protokol imzalanmıştır (R.G.7.3.1991, Sayı 20807).

### **7.3.2. NOTAM Sorunu**

NOTAM\* işlemleri, AIS (Aeronautical Information Service - Havacılık Enformasyon Hizmetleri) kapsamında ele alınmaktadır. AIS'in sağlanması görevi, FIR'dan sorumlu olan ülkeye verilmiştir. Buna göre; Atina FIR içinde NOTAM hizmetlerini yürütmekten Yunanistan sorumludur (ICAO ANNEX 15, para. 3.1.1.).

NOTAM sorunu, Atina FIR içerisinde Adalar Denizi açık denizi üzerindeki uluslararası hava sahalarındaki askerî tatbikatlarla ilgili olarak ortaya çıkmaktadır. Uluslararası hava sahalarında her devletin askeri tatbikat yapma hakkı vardır. Açık denizler üzerinde devlet uçakları ile yapılacak uçuşlarda sivil uçakların seyrüsefer güvenliği için önlem alma yetki ve sorumluluğu doğrudan devlet uçaklarını açık

---

\* NOTAM, Uçuş harekâtı ile ilgili personelin zamanında bilmesinde gerek olan, havacılıkla ilgili herhangi bir kolaylığın, hizmetin, usulün yeniden teessüsü durumu ve değişikliği veya bir tehlikeyle ilgili bilgilerin yayınlanmasıdır.(Notice To Airmen-Havacılara İlanlar)

denizler üzerinde uçuşa çıkararak makam ve uçuş ekibine aittir (Pazarcı, Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap, 1999, s.450).

Atina FIR'ı içerisinde havacılık bilgi hizmetlerini yürütmekten Yunanistan sorumludur. NOTAM yayınlanması da bu hizmetin içinde yer almaktadır. Bu durum karşısında Türkiye'nin Adalar Denizinde Atina FIR'ı içinde yapacağı askerî tatbikatlar ile ilgili NOTAM' lama işlemleri, Türk NOTAM Ofisinin zamanında tam ve doğru bilgiler göndererek yapacağı talep üzerine Yunan NOTAM ofisinin bunları yayımlaması ile gerçekleştirilecektir. NOTAM'ların ilgililere zamanında ulaşabilmesi için faaliyetten 7 gün önce yayınlanması öngörülmüştür (ICAO ANNEX 15, para. 5.1.1.5.). Türkiye'nin Yunanistan'a göndereceği NOTAM yayın taleplerinin, gerekli hazırlıkların yapılabilmesi için, yayın tarihinden iki üç gün önce Yunan NOTAM ofisine ulaştırılması gerekir. Yunanistan'ın Türkiye'nin talebi üzerine yayımlayacağı NOTAM'ın üzerinde Türkiye'nin yetkisi altında yayımlandığını açıkça belirtmesi gerekir (ICAO ANNEX 15, para. 3.2.2.) Yunanistan'ın yetki ve sorumluluğu kendisine verilen faaliyetlerle ilgili bilgileri belirli bir yazılı şekle dökerek Türkiye'nin verdiği yetki ile yayımlamaktır (Başeren, Ege Sorunları, 2006, s.189).

Adalar Denizi'nde icra edilecek eğitim ve tatbikatlar kapsamında, Türkiye AIS'inin yayınlanmak üzere gönderdiği NOTAM metinlerinde Yunanistan AIS'i; "tatbikat uçaklarının Yunan kıyılarına 10 milden daha fazla yaklaşmaması ve Yunan ATC birimlerine uçuş planı vermeleri" şeklinde kafasına göre değişiklik veya ilaveler yapmaktadır. Her seferinde yaşanan karşılıklı çekişmelerden sonra Türk NOTAM Ofisi bir "Uyarı NOTAM"ı yayımlayarak Türk uçaklarının bu nevi hukuk dışı taleplere uymayacağını açıklamakta ve NOTAM'ı kendisi tekrar yayımlamaktadır (Akıncı, 2002, s.69).

Yunanistan'ın Adalar Denizi'nin uluslararası suları ve hava sahasında icra edilen tatbikatlara karşı çıktığı ve bunların icrasını önlemeye çalıştığı bilinmektedir. Bu konuda Yunanistan'ın asıl maksadının Türkiye'nin NATO tatbikatları kapsamında dahi Adalar Denizi'nin uluslararası sularını ve hava sahasını kullanmasını önlemektir. Yunanistan, bunlara ilave olarak, tatbikat ve eğitim gibi faaliyetleri bahane ederek Adalar Denizi'nin uluslararası açık deniz ve hava

sahasında ilan ettiği uzun süreli NOTAM'larla Adalar Denizi'ni Türkiye'ye kapatmaya çalışmakta, sadece Türkiye'nin hava ve deniz ticaret yollarını değil aynı zamanda uluslararası ulaşımı da aksatacak şekilde uygulamalarına devam etmektedir.

### 7.3.3. Uçuş Planı Sorunu

Uçuş plânı sorunu, Yunanistan'ın Atina FIR'ı içerisinde Adalar Denizi açık denizi üzerinde uçan Türk devlet uçaklarından uçuş plânı istemesinden kaynaklanmaktadır.

Yunanistan, Atina FIR'ı geçen sivil uçaklar hariç her uçağın Atina FIR'ı ihlal ettiği iddiasında bulunmaktadır. Bunun sebebi olarak Adalar Denizi'ne çıkan Türk askeri uçaklarının uçuş planlarının\* Yunan ATS birimlerine verilmemesi olarak gösterilmektedir. Ancak, Şikago Sözleşmesinin 3d. maddesinde milli hükümlerine saygı göstermek ve karşılıklı dengelemek sağlamak üzere, imzacı devletlerin askeri uçaklarının “sivil havacılığın emniyetini dikkate alacak şekilde hareket etmeleri” istenmektedir. ICAO Ek 2'deki kurallar hiçbir şekilde askeri uçakları bağlayıcı olmamasına rağmen, bayrak devleti uygun görüyorsa, uçaklar bu kurallara uyacaktır. Tam tersine, asıl Türk askeri uçaklarının “Yunan FIR'ını ihlali” ve uçuş planlarının önceden doldurmaması iddiası ile Yunan uçakları tarafından önlenmesi gerçek anlamda bir uluslararası hukuk ihlalidir (Bargiacchi, 2000, s.220).

Ayrıca, Yunanistan, AIP'sine koyduğu bir madde ile “Atina FIR'ı içinde yapılan tüm uçuşlar için bir uçuş planı doldurulması mecburiyeti”ni getirmiştir. Buna dayanarak, Adalar Denizi'nin uluslararası hava sahası da dâhil Atina FIR'ı içinde yapılan her kategorideki uçuş için uçuş planı talep etmektedir. Ancak bu durum Yunanistan'ın bir iç hukuk düzenlemesi olup, uçuş planı talebi diğer ülkelerin yanı sıra Türkiye'yi de bağlamamaktadır. Çünkü 1944 tarihli ŞİKAGO anlaşmasına göre konvansiyon hükümleri (uçuş planı dâhil) sadece sivil hava araçlarına tatbik olunabilir. Konvansiyon devlet uçaklarını “askeri, gümrük ve polis hizmetlerinde kullanılan uçaklar” olarak tanımlamıştır. Bu nedenle sözleşme ve eklerinde uçuş planı ile ilgili olarak yer alan hükümler askeri uçuşlara tatbik edilemez. Bu noktadan hareketle,

---

\* Uçuş plânı uçuşun tamamı veya bir bölümü ile ilgili olarak ilgili ATS birimlerine verilen bilgilerdir.

“uluslararası hava sahasında uçan ve Atina’nın kontrol ve sorumluluğu altındaki FIR’a giren Türk askeri uçaklarının, uçuş planlarını önceden yayımlamaları ve Yunan hava trafik kontrol makamlarının kontrolü altına girmeleri gerektiği” şeklindeki Yunan iddiası herhangi bir hukuksal temelden yoksundur(Bargiacchi, 2000, s.218).

Türkiye, 1979 yılında yapılan Dawn Patrol-79 NATO tatbikatına kadar Yunan makamlarına Atina FIR’ı içerisinde kalan Adalar Denizi açık denizi üzerindeki askerî uçuşları ile ilgili uçuş plân bilgisi ve rapor vermiştir. Bu tatbikatta Türkiye uçuş plânı vermeyi reddetmiş bunun üzerine Yunanistan tatbikattan çekilmiştir. Türkiye 22 Şubat 1980 tarihinde 1974 yılında ilân ettiği 714 sayılı NOTAM’ı iptal ettikten sonra, Atina FIR’ı içerisinde Adalar Denizi açık denizi üzerinde yaptığı ulusal tatbikat ve eğitim uçuşları ile ilgili bilgileri Yunan makamlarına vermemiştir. Sorun Adalar Denizi’ndeki NATO uçuşları açısından 1979 ulusal uçuşlarımız açısından ise 1980 yılından beri devam etmektedir (Başeren, Ege Sorunları, 2006, s.191).

Türkiye’nin Adalar Denizi’nde yaptığı uçuş tiplerine ait bilgiler hava trafik hizmetleri ve sivil uçuşların güvenliği için kullanılacak tipte bilgiler değildir. Bu uçuşlar Harekât Hava Trafiği tipi uçuşlar olup, sivil trafik hatlarının dışında yapılmaktadır. Sivil ve kontrollü uçuşlar hava koridorları ve TCA (Terminal Control Area - Meydan Kontrol Sahaları) içinde yapılmaktadır. Askeri uçuşlarla ilgili bilgiler, hava savunma amacıyla talep ediliyorsa, bu husus hava trafik hizmetleri sorumluluğunun ve kapsamının tamamen dışında bir konudur. ADIZ (Air Defence Identification Zone) sahası olarak adlandırılan hava savunma sahalarının tesis edilme amacı bir devletin hava ülkesine girecek hava aracının girişten önce tanımlanması ve girişinin onaylanması içindir. Bir devletin hava ülkesine girme amacı ve niyeti olmayan uçaklar için ADIZ prosedürlerinin uygulanması kabul edilemez (H.A.K. Ders Notları).

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

emniyeti açısından uçuş plânının istenmesi de gerçekçi görünmemektedir. Türk askeri uçuşları, kontrollü hava sahalarının, yani sivil uçakların bulunduğu hava koridorları ve TMA'ların dışında VFR ve çoğunlukla radar kontrolünde veya NOTAM'lı alanlarda yapılmaktadır. Yani, uçuşların harekât ortamları farklıdır\*. Türkiye'nin Adalar Denizi'nde gerçekleştirdiği askerî uçuşlarla ilgili bilgilerin, ATS amaçları ve sivil uçuşların güvenliği için kullanılmaları pratikte söz konusu değildir (Başeren, Ege Sorunları, 2006, s.193).

Adalar Denizi'nde bazı sınırlandırma belirsizlikleri bulunmasına rağmen, Adalar Denizi'nde uluslararası hava sahalarının bulunduğu tartışılmaz ve bu alanların Atina FIR içinde bulunmaları hukuksal rejimlerini değiştirmez. Açık denizler üzerinde tüm ülkelerin tartışmasız uçuş özgürlüğü vardır (Hollick, 1995). Uçuş planı bahane edilerek bu hak engellenemez. Türk'lerin "FIR'ı ihlal ettikleri" iddiası veya Türk askeri uçaklarından uçuş planı istenmesi, Atina FIR'ın yani tüm Adalar Denizi'nin Yunan milli denizi veya gölü olarak kabul edilmesi demektir.

#### **7.4. Uluslararası Hava Sahasında Güvenlik Sorunları**

Türkiye ve Yunanistan'ın NATO'ya tahsis etmiş oldukları kara ve hava kuvvetleri, Avrupa Müttefik Başkomutanlığı (Supreme Allied Commander Europe - SACEUR) emrine verilmiş ve bunların Güney Avrupa Harekat Sahası Başkomutanlığına bağlanmaları kabul edilmiştir. İzmir'de kurulmuş olan NATO Güneydoğu Avrupa Müttefik Kara Kuvvetleri Komutanlığı her biri kendi egemenlikleri altında bulunan ülkelerinde harekat sorumluluğuna sahip Türk ve Yunan Kara Kuvvetlerinin eşgüdümünü yapıyordu. Deniz kuvvetleri ise geçici bir süre için kendi genelkurmay başkanlıklarının emri altında bırakılmıştır. 1957 yılında yapılan bir düzenleme ile Adalar Denizi'nde Türk karasuları dışında kalan alanlarda Yunanistan'ın komuta kontrol sorumluluğu benimsenmiştir. Adalar Denizi dahil Yunanistan ve Türkiye harekât ve komuta kontrol açılarından İzmir'de bulunan 6 ncı

---

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

ATAF Komutanlığının yetki ve sorumluluğuna verilmişti. Adalar Denizi'nde Hava Savunma ve Erken İhbar sorumluluğu, İzmir'de bulunan 6. Müttefik Taktik Hava Kuvvetleri Komutanlığına bağlı olan Türk ve Yunan Taktik Hava Kuvvetleri arasında 1 Şubat 1962'e belirlenen EW hattı ile bölüştürülmüştür. Böylece bir çeşit komuta kontrol sorumluluğu gibi iki devletin NATO çerçevesindeki hava hareket sorumluluk bölgeleri oluşturulmuştur. Belirlenen sorumluluk sınırı, Adalar Denizi'nde Kuzeyden Güneye 2540 E meridyeninden, yaklaşık Adalar Denizi'nin ortasından geçirilerek Türkiye'ye Adalar Denizi'nde hava savunma sorumluluğu verilmiştir. Yunanistan 1964 yılında Kıbrıs olayları nedeniyle Adalar Denizi'nde uçuş yapan Türk uçaklarının Atina FIR'ı içinde büyük karışıklıklara neden olduklarını ileri sürerek, EW hattının FIR üzerine kaydırılması için NATO nezdinde girişimlerde bulunmuştur. Yunanistan'ın bu isteğine kısa zamanda cevap verilerek 22 Şubat 1964'de EW hattı, SACEUR tarafından FIR hattı ile çakıştırılmıştır (SACEUR, 22 Şubat 1964 tarih ve SH 28086 sayılı mesajı). 1974 Yılında Kıbrıs Barış Harekatına kadar durum böyle sürmüştür (Başeren, Ege Sorunları, 2006, s.203).

1974 Kıbrıs Barış harekatı sırasında Türkiye kendisinin Adalar Denizi'nden gelebilecek bir hava saldırısına karşı koruma ihtiyacı duymuştur. Türkiye önce 685 sayılı NOTAM ile tehlikeli hava sahaları ilân etmiş, Birinci Harekatın sonunda 1 Ağustosta bu NOTAM'ı kaldırmıştır. Daha sonra 6 Ağustos 1974'de 714 sayılı NOTAM'ı yayınlamıştır. Türk-Yunan kara sınırının Adalar Denizi'ne ulaştığı noktadan başlayarak Anadolu sahillerinin 50 mil kadar batısından Adalar Denizi'ni kuzeyden güneye kat eden bir hattın doğusuna geçecek uçakların Türk ATC birimlerine rapor vermelerini istemiştir. Daha sonra yapılan açıklamalarda bu hattın radarda görünen uçaklardan Anadolu'yu hedef alan saldırganları diğer sivil uçaklardan ayırt etmek amacı taşıdığı bildirilmiştir. Buna karşılık Yunanistan, önce 1066 sayılı NOTAM ile Adalar Denizi'nin tamamını sonra da 1157 sayılı NOTAM ile 714 sayılı NOTAM ile çizilen hattın doğusunu hava trafiğine kapatmıştır (Başeren, Ege Sorunları, 2006, s.204).

Türkiye ile Yunanistan arasında 1975 yılında başlatılan ikili müzakerelerin ana ve en önemli gündem konusunu, Adalar Denizi'ndeki uçuşların karşılıklı olarak bildirilmesini içeren güvenlik sorunu teşkil etmiştir. Türkiye, Adalar Denizi uluslararası hava sahasından Türkiye'ye yönelen uçuşlardan en azından 10 dakika



önce (yaklaşık 50 deniz mili uzaklıkta bilgi sahibi olmasına elverecek bir yeni düzenleme istemektedir (Gürel, Tarihsel Boyut İçinde Türk-Yunan İlişkileri (1821–1993), 1993, s.80). Beş yıl süreyle çok değişik formül veya alternatifler üzerinde durulmuş ama Yunan makamları, Türk uçuşları için devamlı uçuş plân bilgisi aldıklarından kendilerini rahat hissetmişler anlaşmaya yanaşmamışlardır.

Kıbrıs Barış hareketinin ardından Yunanistan 1974 yılında Kıbrıs'ta yaşanan olaylardan askerî cunta kadar ABD ve NATO'nun da sorumlu tutulması ve Kıbrıs ve Adalar Denizi'ndeki gerginlikten sonra Türkiye ve Yunanistan arasında çıkması muhtemel bir savaş nedeniyle Yunan silâhlı kuvvetlerini NATO çerçevesinden kurtararak ulusal kuvvetlere dönüştürmek düşüncesi ile NATO'nun askerî kanadından ayrılmıştır. Yunanistan'ın NATO'dan ayrılmasının ardından NATO bünyesinde sorumluluklar yeniden düzenlenmiş ve İzmir'deki Güneydoğu Avrupa Müttefik Kara Kuvvetleri Komutanlığı ve Altıncı Müttefik Hava Kuvvetleri Komutanlığı 1977'den itibaren Türk komutanların emrine verilmiş ve Türk - NATO Karargahlarına dönüştürülmüştür.

Yunanistan, NATO'nun askerî kanadından ayrılmasının Türkiye'ye sağladığı stratejik avantajları ortadan kaldırmak ve Yunanistan'ın AB'ye (o zaman AT) katılmasını kolaylaştıracak olan Avrupa ile askerî yönden bütünleşme çabalarını sonuçlandırmak için 1977 Haziranında NATO'ya müracaat ederek İttifakın askeri kanadına geri dönmek istediğini bildirmiştir. Yunanistan NATO askerî kanadına dönmek için Larissa'da yeni bir kara kuvvetleri karargahı ile hava kuvvetleri karargahı kurulmasını ve bunların yönetiminin Yunan komutanlarına bırakılmasını istemiş ve Adalar Denizi'ndeki hava hareket sorumluluğunun 1974'den önce olduğu gibi tekrar kendisine ait olması gerektiğini ileri sürmüştür (Veremis, 1982, S.21). Yunan istekleri diğer NATO üyesi ülkeler tarafından olumlu karşılanırken Türkiye bu isteklere karşı çıkmıştır. Türkiye Yunanistan'ın NATO'ya geri dönüşüne evet diyor fakat bunun 1974 öncesi koşullarda gerçekleşmesini istemiyordu (Güldemir, 1985, s.103–104).

1981 yılında Yunanistan Rogers Anlaşması ile NATO'nun askerî kanadına geri dönmüştür. Bu anlaşmaya göre, Adalar Denizi'ndeki komuta kontrol ve hava savunma düzenlemelerinin 6. ATAF ile Yunanistan'da kurulması planlanan 7. ATAF arasında AIRSOUTH eşgüdümünde yapılacak müzakerelerle belirlenmesi

öngörülmüştür. Yunanistan NATO'nun askerî kanadına döndüğü gün Türkiye'ye karşı diplomatik bir zafer elde edildiğini ve artık Kıbrıs sorununa NATO içinde de sahip çıkabileceklerini bildirmiştir. Daha sonra Papandreou hükümeti Rogers Plânının tamamı ile unutmıştır. Yunanistan NATO çerçevesinde Adalar Denizi'nin komuta kontrol sorumluluğunun kendisinde olduğunu iddia etmeye başlamış, Rogers Plânında öngörülen müzakereler hiçbir zaman yapılamamıştır. SSCB'nin dağılmasından sonra NATO yeni stratejik savunma konsepti oluşturmaya başlamış ve buna bağlı olarak 1991 yılından itibaren örgütlenmesinde yeniden yapılanma çalışmaları başlatmıştır. Bu çerçevede yapılan çalışmalar sırasında Yunanistan komuta kontrol ve hava savunma düzenlemelerinde FIR hattının esas alınmasını ve bu hattın batısında kalan bölgede sorumluluğun 7. ATAF'a yani kendisine verilmesini talep etmiştir. 14 Haziran 1996'da NATO yeni stratejik konseptini uygulama kararı almış 1998'de de yeni komuta yapısını kesinleştirmiştir. Bu yeni komuta yapısı içinde Avrupa için biri Kuzey diğeri Güney olmak üzere iki Bölgesel Komutanlık oluşturulmuştur. Bölgesel Komutanlıklara bağlı alt komutanlıklar için sorumluluk sahası öngörülmemiştir. Adalar Denizi açısından konuya bakacak olursak, Güney Bölge komutanlığı altında sabit bir sorumluluk sahası olmayacaktır. Değişik konularla ilgili olarak geçici sorumluluk ve yetki alanları Bölgesel Komutanlıklar adına COMAIRSOUTH tarafından ilgili alt komutanlıklara tahsis edilecektir. Bu yeni komuta yapısı karşısında, eski bilinen biçimiyle komuta kontrol sorumlulukları ve buna ilişkin sorunlar tarihe karışmış görünmektedir. Bununla beraber, COMAIRSOUTH tarafından ilgili alt komutanlıklara tahsis edilecek değişik konulardaki yetki ve sorumluluk alanlarının belirlenmesi ve kullanılması, tahsisler geçici oldukları için eski sabit sorumluluk sahaslarının yarattığı kadar önemli sonuçlar doğurmasa da, görüş ayrılıklarına ve tartışmalara konu olması mümkündür (Başeren, Ege Sorunları, 2006, s.206).

## **7.5. Yunanistan'ın Lefkoşa FIR İhlali İddiaları**

Akdeniz'de ise, Kıbrıs sorununun bir uzantısı olarak FIR sorunu yaşanmaktadır. Türkiye'nin Akdeniz'deki FIR sorumluluk çizgisi, yine 1950 İstanbul toplantısı ile saptanmış ve güneydeki sorumluluk "Lefkoşa FIR'ı" adı altında o tarihte Kıbrıs'ı egemenliği altında bulunduran İngiltere'ye bırakılmıştır. 1974 Kıbrıs Barış

Harekâtından sonra Güney Kıbrıs Rum Yönetimince yayınlanan 011 nolu NOTAM (Notice To Air Men - Havacılara İlanlar) ile Kıbrıs'ın kuzey kesimlerinde hava trafik hizmetlerinin yerine getirilemeyeceğinin belirtilmesi üzerine, hizmet boşluğunu doldurmak üzere 1977 yılında inşa edilen ERCAN havaalanında “ERCAN Tavsiyeli Hava Sahası” ilan edilmiştir. Buna şiddetli tepki gösteren Rum ve Yunan hükümetleri konuyu ICAO gündemine taşımış ve menfi tepki gösterilmesini sağlamışlardır. Ancak, Lefkoşa FIR sorumluluğu yetkisinin Kıbrıs Rum Yönetimince kullanılmasından dolayı Türkiye'nin de itirazları vardır (Gündüz, Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar, 2000, s.372).

Bilindiği üzere, hava trafik düzenlemeleri ile ilgili “tavsiye hizmetleri” kesin bir talimat olmayıp, bunlara uyup uymama veya bunları dikkate alıp almama kullanıcının isteğine bağlı olmakla beraber Ercan tavsiyeli hava sahasından geçen Türkiye ile bağlantılı hava koridorlarını kullanan uçakların yaklaşık %90'ı, Türkiye ile bağlantılı olmayan koridorları kullanan uçakların %20'si Ercan ile temas ederek hizmetten yararlanmaktadır. Kendi yayınladığı bir NOTAM'la Kıbrıs'ın kuzey kesiminde FIR sorumluluğunu yerine getirmeyeceğini ilân eden ve bu nedenle Lefkoşa (Nicosia) FIR'ın kuzey bölümünde hava trafik hizmetlerinin 1977 yılına kadar tamamen durmasına neden olan Yunanistan, bu gün hangi hukuk kuralına dayanarak Lefkoşa FIR'dan bahsedebilmektedir. Atina FIR ihlâli iddialarında açıklandığı gibi Lefkoşa FIR ihlâli iddialarının da hiç bir dayanağı yoktur (Başeren, Ege Sorunları, 2006, s.206).

## 8. SAR SORUMLULUK SAHASI SORUNU

Diğer sorunların yanında kapsam olarak ikinci plânda kalan, ancak sonuçları itibariyle Adalar Denizi'nin hukukî statüsünün belirlenmesinde kötüye kullanılabilir olan arama-kurtarma (AK) sorumluluğunun tespiti hususu, diğer sorunlara nazaran daha az gündeme gelmekle birlikte önem taşıyan konulardan biridir. AK hava ve deniz vasıtalarındaki kazazedelerin karada, havada, su üstünde ve su altında tehlikeye maruz kalması, kaybolması veya kazaya uğraması hallerinde, her türlü araç, özel teçhizat veya kurtarma birlikleri kullanılarak aranması ve kurtarılması hizmetleridir. AK hizmetinin aslî gayesi hayat kurtarmaktır; bu nedenle öncelik taşır. Kazazedelerden hayatta kalanların en iyi durumda ve mümkün olduğu kadar çabuk kurtarılmaları için, mevcut imkânların en kısa zamanda harekete geçirilmesi esastır. AK hizmeti; işbirliği yapan hava ve deniz araçları ile diğer vasıtalar dahil kamu ve özel kaynakların kullanımı yoluyla, tehlike mesajlarını izleme, muhabere, eşgüdüm, tıbbî danışmanlık ve ilk yardım dahil AK faaliyetlerinin icrasını ihtiva eder. AK sahası; içerisinde AK faaliyetlerini icra etmek üzere tespit edilmiş bir sahadır (Başeren, Ege Sorunları, 2006, s.207).

Adalar Denizi'nde Türkiye ile Yunanistan arasındaki bir uyuşmazlık olan SAR (Search And Rescue - Arama Kurtarma) konusu ile ilgili olarak, uluslararası iki temel sözleşme mevcuttur. Bunlar; 7 Aralık 1944'de ŞİKAGO'da imzalanan "Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi" ve 1979 tarihli "HAMBURG Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi"\* dir (Akıncı, 2002, s.70).

1979 tarihli IMO (International Maritime Organization - Uluslararası Denizcilik Teşkilatı) Hamburg Konvansiyonu'nda deniz üzerindeki arama-kurtarma faaliyetlerinin "kıyıdaş ülkelerin aralarında yapacakları anlaşmaya göre belirleneceği" belirtilmektedir (1979 IMO Hamburg Denizde SAR Konvansiyonu Madde 2.1.4.). Aynı husus ICAO sözleşmesinde de mevcuttur. ICAO'ya göre açık deniz kesimlerinde ve egemenliği belirsiz deniz alanlarında SAR sorumluluğunun yapılacak bölgesel anlaşmalarla belirleneceği belirtilmektedir (ICAO ANNEX 12,

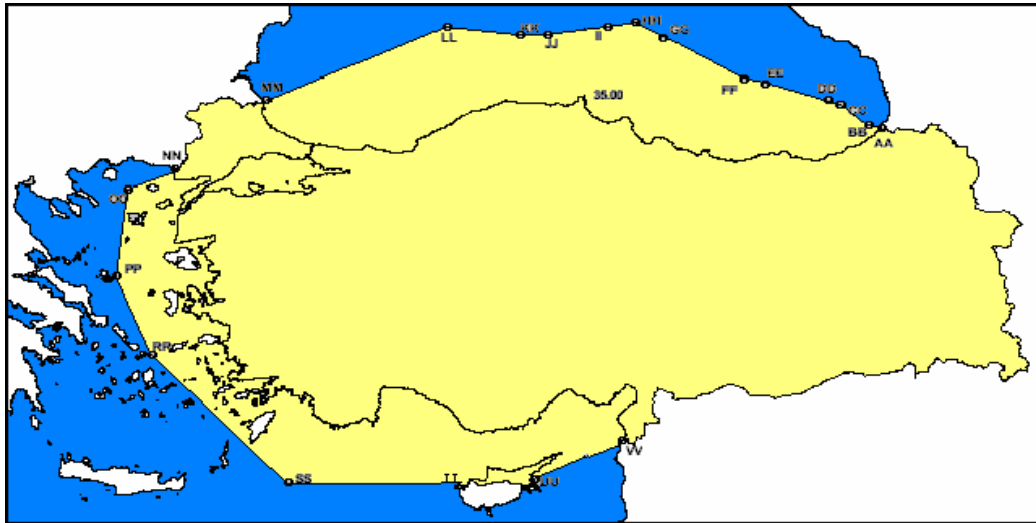
---

\* Karar Sayısı : 86/10311 (20/3/1985 tarihli ve 3171 sayılı kanunla onaylanması uygun bulunan ekli Denizde Arama ve Kurtarma Uluslar arası Sözleşmesi ile Ekinin ve Konferansta kabul edilen sekiz kararın onaylanması, Dışişleri Bakanlığının 10/1/1986 tarihli ve ÇTAD: II-80-153 sayılı yazısı üzerine 31/5/1963 tarihli ve 244 sayılı kanunun 3ncü maddesine göre, Bakanlar Kurulunca 22/1/1986 tarihinde kararlaştırılmıştır.)

para.2.1.). Ancak, bu kapsamdaki bir anlaşma henüz Türkiye ile Yunanistan arasında yapılmış değildir ve konu Adalar Denizi sorunları kapsamında güncelliğini korumaktadır (H.A.K.lığı Ders Notları).

1944 tarihli ŞİKAGO Sözleşmesi esas olarak uçuş güvenliğini sağlamak amacıyla, hava trafik hizmetlerinin verilmesini düzenlemektedir. Sözleşmeye Arama ve Kurtarma hizmetlerinin verilmesi eklenmiştir (12 sayılı Ek ile). Yunanistan arama ve kurtarma faaliyetlerinin düzenlenmesinde sadece bu sözleşmeyi esas almaktadır. Hâlbuki Denizde Arama ve Kurtarma ile ilgili esas sözleşme 1979 tarihli HAMBURG Sözleşmesidir. Yunanistan, bu sözleşmenin para. 2.1.4<sup>1</sup> ve para. 2.1.5<sup>2</sup> rezervasyon ile onaylamıştır.

Sözleşme, Türkiye için 22 Ocak 1986 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye; sözleşmeden doğan genel yükümlülükler başlığını taşıyan, sözleşmenin birinci maddesine dayanarak, Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliğini (Bkz. EK-6.) 07 Ocak 1989'da çıkarmış ve IMO'ya bildirilen Türkiye'nin deniz arama-kurtarma sorumluluk sahası koordinatlarını Resmi Gazetede (R.G.19.01.1991, Sayı 20760) yayımlamıştır. Yunanistan için 04 Eylül 1989'da yürürlüğe girmiştir (Akıncı, 2002, s.71).



Şekil 8.1. Türk Arama Kurtarma Bölgesi Sorumluluk Sınırları.

<sup>1</sup> Her Arama ve Kurtarma Bölgesi, ilgili taraflar arasında anlaşma yoluyla tesis edilecektir.

<sup>2</sup> İlgili taraflar arasında, bir arama ve kurtarma bölgesinin kesin boyutları konusunda anlaşmaya varılamaması halinde, bu taraflar, bu alan içerisine arama ve kurtarma hizmetlerinin eşit ve kapsamlı bir koordinasyonunu sağlayacak uygun düzenlemeleri kabul konusunda anlaşmaya varmak için mümkün olan bütün çabayı göstereceklerdir.

Konuya ilişkin bugüne kadar açıklanmış TÜRK ve YUNAN tezleri ise şu şekildedir;

Türkiye'nin, Adalar Denizi'ne kıyıdaş bir devlet olarak bu denizde sürdürdüğü faaliyetlerinde, kazaya uğrayanları kurtarmak için SAR planlarını ilan ettiği bölgelerde uygulamaya hakkı vardır. Bu hak, 1979 HAMBURG SAR Sözleşmesi'nden kaynaklanır. TÜRKİYE, SAR Sözleşmesi'ne uygun olarak kıyıdaş diğer devletler ile SAR sınırlarını müzakere etmeye hazırdır. SAR ve FIR alanları farklı iki konudur ve karşılaştırılmaları düşünülemez.

Yunanistan, 1944 ŞİKAGO FIR Sözleşmesi'ne uygun olarak FIR sahalarında yıllardan beri SAR görevini yürüttüğünü iddia etmekte ve bunun bir devamı olarak, Yunan SAR sahasını FIR sahası ile karşılandırmaktadır. ICAO'nun 7 Mart 1989'da verdiği bir karar ile Türkiye ve Yunanistan taraflarının Adalar Denizi'ne ilişkin hava ve SAR sorumluluklarının yıllar önce belirlendiği şekilde değişmeden devam ettiğini doğruladığını savunmaktadırlar.

ŞİKAGO Sözleşmesi, esas olarak hava trafiğini düzenlemek için hazırlanmış, ancak tali bir husus olarak sadece hava vasıtaları için SAR sorumluluğunu da ele almıştır. Fakat sözleşme 1944 yılında yapıldığından, 20 nci yüzyılın ikinci yarısında uluslararası hukuk alanında yaşanan büyük boyutlu değişiklikleri yansıtmamaktadır. Geçen dönem içinde deniz hukuku alanında oluşan çok önemli gelişmeler dikkate alınarak 1979 tarihli HAMBURG Sözleşmesi hazırlanmıştır (Akıncı, 2002, s.73).

Mümkün olduğu müddetçe SAR sahaları ile FIR sahalarının karşılandırılmasının faydalı olacağı ICAO EK-12'de tavsiye edilmektedir (ICAO ANNEX-12 para. 2.2.1.1.). Ancak, yukarıda belirtildiği şekilde bölgesel bir anlaşma ile sorumluluk sahalarını belirlemeden SAR ve FIR alanlarının aynı olacağını iddia etmek yanlıştır. 1979 HAMBURG SAR Sözleşmesi, SAR ve FIR'ı ayrı mütalaa etmekte, fakat birbirleriyle koordinasyonu zorunlu görmekte ve uyumu sağlamak için ICAO örgütü ile yakın bir işbirliği halinde çalışmaya devam edilmesi gerektiğini vurgulamaktadır (Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi, 1979, KARAR I) (H.A.K.lığı Ders Notları)

Açık deniz alanlarında icra edilen SAR harekâtı sorumluluğu konusunda Türkiye'nin çevre denizlerinden Adalar Denizi ve Akdeniz dışında Karadeniz'de herhangi bir sorun yaşanmamaktadır. TÜRKİYE, 7 Ocak 1989 tarihinde yayımladığı Arama ve Kurtarma Yönetmeliği'nde; Açık Denizler üzerindeki hava sahasında, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı kurallarına göre tanınan Arama ve Kurtarma sorumluluğunun denizdeki Arama ve Kurtarma faaliyetlerini kapsamadığını, karasularının dışındaki denizlerde Arama ve Kurtarma hizmeti vereceği bölgeleri ilgili devletlerle yapacağı anlaşmalarla tespit edeceğini belirtmiş ve ilgili devletlerle anlaşma yapıncaya kadar, karasuları dışında Arama ve Kurtarma hizmeti verilebilecek açık deniz alanlarının koordinatları deklere edilmiştir (Akıncı, 2002, s.73).

SAR sahaları ile FIR hatlarının çakıştırılması sorunu, her alanda olduğu gibi Kıbrıs'ta da sorun olmaktadır.\*

---

\* KKTC Dışişleri ve Savunma Bakanlığı, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi tarafından yayınlanan ve Lefkoşa FIR'ı dahilinde Hava Arama Ve Kurtarma Hizmetleri Sorumluluğunun Larnaka Koordinasyon Merkezi tarafından üstlenilmesini öneren NOTAM ile ilgili basın açıklaması:

“- 7 Şubat 2002 tarihinde GKRY tarafından yayınlanan bir NOTAM ile (Havacılara Uyarı) Lefkoşa FIR'ı dahilindeki Hava Arama ve Kurtarma (SAR) Hizmetleri sorumluluğunun 1 Mart 2002 tarihinde Larnaka Koordinasyon Merkezi tarafından üstlenileceği kaydedilmiştir.

— Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünün (ICAO) kuralları ve buna ilişkin anlaşmalar uyarınca, Lefkoşa FIR'ının tesis edildiği 1950'li yılların başından bu yana bu bölgede Arama-Kurtarma Hizmetlerinin sorumluluğu İngiltere tarafından üstlenilmiştir. Bu durum, ICAO'nun Avrupa Bölgesel Hava Seyrüsefer Planına kaydedilmiş ve bugüne kadar da bu şekilde yer almıştır. Bu durum 1960 Antlaşmalarında da bütün tarafların mutabakatıyla bu şekilde hükme bağlanmıştır.

— Söz konusu Arama-Kurtarma Hizmetlerinin İngiltere ile GKRY arasında tek taraflı olarak devir teslimi, gerek 1960 Antlaşmalarının gerekse her türlü plan değişikliğinde bölgesel koordinasyonu öngören ICAO kural ve uygulamalarının açık bir ihlalini oluşturmaktadır.

— Rızamızın bulunmadığı bu tek taraflı değişikliğin tarafımızdan kabulü mümkün değildir. 28 Şubat 2002 tarihinde yayınlanan bir NOTAM'la bu girişime ilişkin itirazlarımız kayda geçirilmiştir.

— Kıbrıslı Türklerin tek ve meşru temsilcisi olan KKTC Hükümeti, ülkesi üzerinde ve egemen hava sahasında tamamen insani amaçlı her türlü arama-kurtarma hizmetini verebilecek imkana sahiptir. Ercan Tavsiyeli Hava Sahasının sınırları içerisinde de Arama-Kurtarma Hizmetleri yerine getirilebilecek durumda olup, imkanların daha da geliştirilmesi için çalışmalar sürdürülmektedir.

— KKTC, Anavatan Türkiye ile birlikte, bölgesinde insani amaçlı bu hizmetin herhangi bir sorunla karşılaşmadan yürütülmesi için gerekli önlemleri almaktadır.

5 Mart 2002, Lefkoşa.”

(<http://www.trncinfo.com/TURKCE/aciklamalar/050302b.HTM>)

## 9. STRATEJİK SENARYOLAR VE DEĞERLENDİRME

Stratejinin Latince bir anlamı olan “Stratos Ago”dan geldiği tahmin edilmektedir. Stratos, ordu, Ago da kullanma anlamına geldiklerinden “Stratos Ago”, orduyu kullanma, dolayısıyla generalin sanatı, sevk ve idare etme anlamına gelmektedir (KÖSE, 2005, s.361).

İncelemelerimizde temel alacağımız strateji tanımı şöyledir : “ Strateji bugünün koşullarında alınmış kararlarla gelecekte gerçekleşmesi istenen herhangi siyasal, ekonomik veya toplumsal amaçlar arasındaki bağlantıyı kuran vasıtalarıdır.” (KÖSE, 2005, s.362).

Stratejik bir çalışmanın asıl amacı; geleceğe yön vermektir. Sonsuz sayıda değişkene sahip olabilecek şekilde geleceğe yön verebilmek ise; geçmiş ile bugünü doğru tahlil ederek, mantıksal ve bilimsel açıdan doğru yorumlarla, nedenleri ve sonuçları yerli yerine oturtturarak, onu ulaşılmak istenen hedefler doğrultusunda kullanabilmekten geçer. Elbette ki, gelecek geçmiş kadar kesin değildir. Bu nedenle, mümkün tüm durumlar dikkate alınmalı ve gerçekleşmesi muhtemel olan her duruma karşı planlar hazırlanmalıdır. Hatta gerçekleşme ihtimali sıfır olmayan her duruma karşı hazırlıklı olunmalıdır. Aslında bu planlar, stratejik senaryolardan başka bir şey değildir. Fakat bu senaryoların gerçekleşmesi, analizlerin sağlıklı yapılmış olmasına bağlıdır. Sağlıklı analiz ise stratejik öngörü ile mümkündür (Emanet, 2003, s.129).

Stratejik öngörü, geçmişten gelip bugün var olan ve geleceği etkilemesi mümkün eğilimleri göz önüne alarak, geleceğe ilişkin stratejik planlama yapılmasını sağlar. İster işletme düzeyinde, ister ulusal düzeyde olsun, geleceğe yönelik amaç ve hedeflere ulaşmak için, ihtimalli strateji planları hazırlanır ki; işlem sürecinde beklenmeyen durumlarla karşılaşılırsa uygulanacak yeni modele hızla geçilebilsin. Öngörü kehanet, stratejist de falcı değildir. Kehanet geleceği bilmektir; fakat rastlantılar dışında hiç kimse geleceği bilemez. Falcı kehanette bulunur, stratejist ise öngörür. Falcı, kesinlikle yağmur yağacak derken; stratejist, yarın % 51 ihtimalle yağmur yağacak diyen kişidir (Turna, 2002, s.75).



Şu aşamaya kadar incelenmiş olan konular geçmişten günümüze bu sorunların gelişimi konusunda bilgi veren somut ve tarihi verilerden oluşmaktadır. Ancak strateji bilim sahası içinde yapılan araştırmalarda bir sonuca ulaşabilmek ve öneriler getirebilmek için sadece konuyla ilgili olayları incelemek yeterli olmamaktadır. Bu yüzden, bilimsel ve gerçekçi verilerden istifade ile geleceğe yönelik projeksiyonlar üretmek, muhtemel gelişmeleri bir senaryo dâhilinde ortaya koyarak teorilere ulaşmak kaçınılmazdır. Bu senaryoların kapsamlı ve çok sayıda olması ülkenin bekası için gerekli olan ulusal stratejiler ve buna bağlı hareket tarzlarının tespitinde anahtar rol oynamaktadır (Turna, 2002, s.76).

Geleceğe yön vermek, bir “stratejik öngörü” –geçmişte ve günümüzde yaşanan olayların, neden sonuç ilişkisi içerisinde uzman kişilerce çok iyi tahlil edilmesi ve bilimsel verilerin ışığında gelecekte gerçekleşme ihtimali sıfırdan yüksek olan olayların belirlenmesi- ile öngörülen her duruma hazır olmak için üretilecek planla mümkün olabilir. Stratejik öngörü, geçmişten gelip bugün var olan ve geleceği mümkün eğilimleri göz önüne alarak, geleceğe ilişkin stratejik planlama yapılmasını sağlar (Okman, 1995, s.9–13.).

Türk-Yunan ilişkileri esas alınarak önümüzdeki Kısa (2010), Orta (2015) ve Uzun (2030) vadede yaşayabileceğimiz olumlu ve olumsuz gelişmeler senaryolaştırılmıştır. Hazırlanan senaryolar aracılığı ile olması muhtemel olaylar belirlenerek, bu etkiler doğrultusunda meydana gelebilecek gelişmelere ilişkin stratejik bir öngörü yapılmaya çalışılacak ve her senaryonun hava sahası sorunlarına ne gibi etkiler yapacağı irdelenecektir.

## 9.1. İyimser Senaryolar

İyimser senaryolar oluşturulurken, tüm kamu kurum ve kuruluşlarımızın planlı faaliyetleri, hedefleri ve beklentilerinin amacına ulaşacağı ve her alanda olumlu sonuçların alınacağı varsayımı üzerine hareket edilmiştir.\*

---

\* Bu senaryolar, hiçbir kurum ya da kuruluşun resmi görüşü değildir. Senaryolar, ulusal strateji üretimine katkıda bulunmak amacıyla tez kapsamında tasarlanmış öngörülerden oluşmaktadır.

### 9.1.1. Kısa Vadede İyimser Senaryolar (2010)

Hükümet ve diğer devlet kurumları arasında yaşanan gergin hava, hükümetin geri adım atması sonucu yumuşamış, Yeni anayasa hazırlanması sürecinin herkesin mutabık kalacağı bir yöntemde uzlaşılması nedeniyle, yaşanması muhtemel kriz engellemiştir. Bu krizin aşılması piyasalara da olumlu etkisi olmuş, hissedilir bir rahatlama sürecine girilmiştir.

İfade özgürlüğü ve seçim kanunu\* gibi konularda yapılan değişiklikler, Güneydoğu Anadolu'da yaşayan vatandaşlarımıza kendilerini daha demokratik yöntemlerle ifade etme fırsatını vermiş, bu nedenle PKK-KADEK Terör Örgütü'nün eli çok zayıflamış, güç ve itibar kaybetmesine neden olmuştur. PKK-KADEK Terör Örgütü'nün dağılma süreci daha da hızlanmış ve yıllardır kanımızı akıtan bu beladan kurtulma ümitleri giderek artmıştır.

Güneydoğu Anadolu'da terörün bitme aşamasına gelmesi nedeniyle, bölgede yatırımlar hızlanmış, istihdam artmış, sosyal barış sağlanmış ve en önemlisi GAP'ın tamamlanma süreci hızlanmıştır. Terörün bitmesiyle petrol arama çalışmaları büyük bir hız kazanmıştır. Trakya ve Kara Deniz'de ortaya çıkan doğalgaz rezervleri de enerjide bir rahatlama getirmiştir.

BTC Petrol boru hattının faaliyete geçmesinin ardından Ceyhan bir enerji üssü haline gelmeye başlamış ve Türk Boğazlarındaki tanker trafiğini azaltacak Samsun-Ceyhan Petrol boru hattı inşasına başlanmıştır. Elektrik ihtiyacının karşılanmasında tüm gelişmiş ülkelerde kullanılan nükleer santral kurma çalışmaları ihale aşamasına getirilmiştir.

Türkiye'nin ekonomik alanda sağladığı gelişmeler ve özellikle Türkiye'nin AB'nin enerji ihtiyacını sağlayacak bir enerji koridoru haline gelmesi nedeniyle, AB'nin de baskılarıyla, Yunanistan'ın çıkardığı sorunlarda geri adım atmasına neden olmuştur. Yunanistan ile yaşanan sorunlarda Güven Artırıcı Önlemler de her iki tarafı yakınlaştırmış, sorunların çözümünde müzakere süreci tercih edilmeye başlanmıştır. AB Müzakere Süreci'nde, Yunanistan uzlaşmaz tavrından vazgeçmiştir.

---

\* Seçim barajının %5'e çekilmesi.

AB Müzakere Süreci'nde, Hükümetin, alacağı kararlar ve çıkaracağı kanunlarda muhalefet ve tüm kamu kurumları ile uzlaşma yolunu tercih etmesi, AB'nin, üniter yapımıza ve bekamıza tehdit teşkil edecek isteklerine karşı ortak bir tavır sergilenmesi, kamu vicdanını rahatlatmış ve dış itibarımızın artmasına neden olmuştur.

Türkiye'deki olumlu gelişmeler gelişmiş ülkelerin dikkatini çekmiş, RF, Çin, Hindistan, Japonya ve Uzak Doğu ülkelerinin Türkiye ile yakınlaşma çabaları, ABD ve AB üzerinde baskı unsuru oluşturmuştur. Özellikle Müzakere Sürecinde AB'nin, bitmek bilmeyen istekleri konusunda eli zayıflamıştır.

İslam Konferansı Örgütü (İKÖ)'nün giderek bir Arap Birliği şekline bürünmesi, Türkiye ile Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'ni yakınlaştırmış ve bir Türk Birliği arayışına yöneltmiştir. Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile artan ilişkilerin olumlu yansımaları hissedilmeye başlanmış, özellikle petrol ve doğalgaz boru hatlarının sayısının artırılması yönünde yapılan antlaşmalar, Türkiye'nin konumunu güçlendirmiştir.

Dünya'da ilk defa, iki kıtayı tren yolu ile birbirine bağlayan Tüp Geçit Projesi'nin tamamlanmasıyla, daha çevreci ve ekonomik olan tren yoluna ihtiyaç ön plana çıkmış ve tren yoluna yapılan yatırımlar hızlanmıştır. Özellikle tren yolu ve limanların birbirine bağlanması projeleri gündeme gelmiştir. Tüm karayolları bölünmüş yol haline getirilmiş ve kazaların azalması nedeniyle maddi ve manevi tüm kayıplar azalmıştır.

Ekonomik alanda yapısal reformlar sonucu ekonominin düzelme süreci hızlanmış, enflasyonun tek haneli rakamlarda kalacağı beklentilerinin artmasının getirdiği canlılık vatandaşa da yansımaya başlamıştır. Kişi başına milli gelirdeki artış hissedilir derecede olmuş ve 2009 yılına kadar 8000 Dolar seviyelerinin yakalanması beklentileri güçlenmiştir.

Dış siyasette izlenen kararlı ve başarılı tutum, koalisyon hükümetinin diğer kamu kurumları ile uyumlu çalışmasının getirdiği olumlu neticeler, ekonomik alandaki hissedilir düzelme sayesinde Türkiye'nin dış itibarı artırmış, yabancı yatırımlar hızlanmış ve dış siyaset alanındaki aşılmaz görünen tüm engeller birer birer aşılmaya başlanmıştır.

İran ile yaşanan nükleer krizin müzakereler yoluyla çözüme ulaşması, ABD'nin Irak'ta yürüttüğü politikanın Irak'ın toprak bütünlüğü temelinde olması ve Irak'ta iç savaş tehlikesinin de aşılması sayesinde, Ortadoğu'daki kaos durulmaya başlamış ve bölgede artık savaş ve kan değil ekonomi ve ticaret konuşulmaya başlanmıştır. Bunun olumlu yansımalarını en çok Türkiye yaşamıştır.

Medeniyetler Çatışması'nın önlenmesinde Türkiye, uluslararası alanda kendisine verilen görevi başarı ile yürütmüş ve yapılan girişimler neticesinde olumlu sonuç alma ihtimali görülmüştür. Bu Türkiye'nin itibarını daha da artırmıştır.

Eğitim ve öğretim alanında da olumlu iyileştirilmelerin temeli atılmış, artan nüfusun ihtiyaçlarını da karşılayacak şekilde modern okullar yapılmaya başlanmış ve özel değil, daha çok Milli Eğitim tercih edilir olmuştur. YÖK-Hükümet gerginliği artık geçmişte kalmış ve üniversitelerin özerk yapıları güçlendirilerek eğitim seviyelerinin dünya standartlarını yakalama ümitleri artmıştır. Özellikle Üniversite ve sanayi kuruluşları arasındaki ilişkiler beklenen seviyeyi yakalamış ve AR-GE çalışmalarına yapılan yatırımlar hızlanmıştır.

TSK'nin personel sayısını azaltarak daha modern bir ordu haline getirilmesi projesi hayata geçmeye başlamış, yapılan yatırımlar ve modernleşmenin getirdiği dinamizm sayesinde TSK bölgede büyük bir güç haline gelmiştir. Teknolojideki gelişmeler, AR-GE çalışmalarına yapılan yatırımlar, ASELSAN, HAVELSAN, ROKETSAN gibi kuruluşların yaptıkları çalışmalar sayesinde, TSK'nin teknolojideki dışa bağımlılığı azalmıştır.

Bu dönemde hava sahası sorunlarına ilişkin olarak Yunanistan'la henüz bir anlaşma zemini oluşturulamamıştır. Türkiye'nin milli teknolojilerini üretme konusundaki gelişimi sayesinde hava ve deniz gücündeki modernleşme ve millileşme çalışmaları hız kazanmıştır. Yıllardır proje süreci devam eden ve Adalar Denizi'nde tam kaplama sağlamayı hedefleyen Uzun Ufuk Projesi, ekonomideki gelişmelerin getirdiği rahatlık sayesinde hayata geçirilmiş ve proje sadece Adalar Denizi ile sınırlı kalmamış Karadeniz ve Akdeniz'e de gözetleme merkezleri kurulmuştur. Türkiye'nin projedeki bu başarısı NATO ve ABD'nin de dikkatini çekmiş ve Adalar Denizi ve Karadeniz'deki tüm deniz trafiğinin kontrolü Türkiye'ye verilmesi gündeme gelmiştir.

AB Tek Hava Sahası hala hayata geçirilememiştir. Bu konuda en büyük pürüzü Yunanistan çıkarmakta ve Adalar Denizi'nde Hava Sahası kontrol sorumluluğunu yitirmek istememektedir. Yunanistan'ın Atina FIR Hattındaki Uçuş Bilgi Hizmetlerine ilişkin başarısızlığı ve teknolojik yatırım yapmamasının yanında AB Tek Hava Sahası konusundaki direnci nedeniyle AB, Türkiye'nin tezlerine olumlu bakmaya başlamıştır. Türkiye AB'ne üye olamasa bile, konuyu AB üyeliğinden tamamen ayrı telakki ettiğinden, AB Tek Hava Sahası kapsamındaki her türlü antlaşmada yer alabilmek için girişimlerini hızlandırmış ve AB ülkelerinin, Yunanistan hariç, hepsinden olumlu yanıt almıştır.

Sahil Güvenlik K.lığı envanterine, imkan ve kabiliyetleri son derece modern uçak, helikopter ve korvet tipi S/G botu kazandırılmıştır. Türkiye'nin; Sahil Güvenlik K.lığı unsurlarının yanında Deniz ve Hava Kuvvetleri unsurlarının da imkan ve kabiliyetlerinin iyi olması nedeniyle A/K sorumluluğunu yerine getirme kabiliyeti açısından Yunanistan'a göre daha iyi duruma gelmiştir. Bu durum A/K sorumluluk sahalarını AB'nin gündemine getirmiştir.

### **9.1.2. Orta Vadede İyimser Senaryolar (2015)**

Devletin tüm kurumları arasındaki ilişkiler artık tamamen yasal çerçevede yürütülmektedir. Artık Türkiye Laik, Demokratik bir Hukuk Devleti olduğunu ispatlamıştır. Türkiye'de artık seçimler bir kriz sebebi olmaktan çıkmıştır. Seçim kanununda yapılan değişiklikle getirilen iki turlu seçim sistemi sayesinde Koalisyon Hükümeti tabiri tarihe karışmıştır.

Güneydoğu Anadolu'da yaşanan sosyal, kültürel ve ekonomik gelişmeler sayesinde, bölge artık yaşanabilir ve tercih edilir hale gelmiştir. Köyden kente göç azalmıştır. Artık PKK-KADEK Terör Örgütü bölgede barınmaz hale gelmiştir.

Güneydoğu Anadolu'da GAP'ın büyük ölçüde tamamlanması sayesinde barajların tam kapasite ile elektrik üretimine başlamış ve ilk nükleer santralin 2010 ve ikincisinin 2013'te devreye girmesi ile Türkiye artık elektrik alan değil satan konumuna gelmiştir. GAP ile yapılan ve tüm bölgeyi kapsayan sulama sistemi sayesinde bölgede tarım ve hayvancılık artmış, insanlar bu alanda istihdam edilmeye

başlanmıştır. Terörün bitmesiyle büyük bir hız kazanan petrol arama çalışmaları olumlu sonuç vermiş ve Türkiye'nin dışa bağımlılığının en önemli öğelerinden biri olan petrolde kendi ihtiyacımızı karşılayacak duruma gelinmiştir.

BTC Petrol boru hattının kapasitesinin artırılmasının ardından Samsun-Ceyhan Petrol boru hattı da 2011 yılında faaliyete geçmiş ve Türk Boğazlarındaki tanker trafiği nispeten azalmıştır. Ceyhan bir enerji üssü haline gelmiştir.

Trakya ve Kara Deniz'de çıkarılmaya başlanan doğalgaz rezervleri giderek artmış ve doğalgazda dışa bağımlılığımızı büyük ölçüde azaltmıştır.

Yunanistan ile düzelme sürecine giren ilişkiler ekonomi ve turizm alanında da kendini hissettirmeye başlamış ve karşılıklı yatırımlar, ticaret ve turizm faaliyetleri hızlanmıştır.

AB Müzakere Süreci'nde tamamlanma aşamasına gelinmiş, ancak AB üye ülkelerinden bazılarının hükümetleri halkın baskısı nedeniyle bu süreci uzatma eğilimi göstermişlerdir. Türkiye'deki her alandaki olumlu gelişmelerin verdiği güç sayesinde de artık AB'ye olan ihtiyaç sorgulanmaya başlanmıştır.

Türkiye ile Orta Asya Türk Cumhuriyetleri arasında başlatılan Türk Birliği oluşturma çalışmaları hayata geçme aşamasına gelmiştir. BTC Petrol Boru Hattına ilaveten yapılan yeni petrol ve doğalgaz hatları sayesinde Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'nin bu doğal kaynakları Türkiye üzerinden dünyaya pazarlanmaya başlanmıştır. Bu durum, Türkiye'nin konumunu daha güçlendirmiştir.

Tren yoluna yapılan yatırımlar sayesinde büyük şehirlerimiz tren yolu ile birbirine bağlanmış ve tüm illerimiz arasında bir tren yolu ağı örülmesi hedeflenmiştir. Tren yolları ve limanların birbirine bağlanması projelerinin çoğunun tamamlanması sayesinde ticaret ve ulaşım daha ekonomik ve emniyetli hale gelmiştir.

Enflasyonun %5'in altında tutulabilmesi, %5'in üzerinde sürdürülebilir ve istikrarlı bir büyüme oranının yakalanması, cari açığın artık karşılanabilir hale gelmesi sayesinde ekonomik alanda yaşanan sorunlar aşılmış ve halka yansıyan bu

iyileşme sayesinde refah düzeyi yükselmeye başlamıştır. 2015 yılına kadar kişi başına düşen milli gelirin 15000 Dolar olması ve Türkiye'nin Dünyanın en büyük ilk on ekonomisi içine girmesi beklenmektedir. Ayrıca Türkiye IMF'ye olan tüm borçlarını ödemiş ve bağımlılıktan kurtulmuştur. Türkiye IMF Programlarını uygulayarak ekonomisini düzelten tek ülke olmayı başarmıştır.

Dış siyaset alanında artık Türkiye itibarlı bir ülke konumu perçinlemiş ve sözü dinlenen bir ülke konumuna gelmiştir. Ermenistan bile Sözde Ermeni Soykırımını iddiasından vazgeçmiştir. KIBRIS'ta eşit şartlara sahip iki toplumlu bir çözüm Yunanistan ve GKRY tarafından kabul edilmiş ve en uygun çözüme ulaşılmıştır.

Irak'ın toprak bütünlüğünün korunması ve tüm Irak halkını temsil edebilecek bir devlet yapısına kavuşulmasıyla bölgede terör ve kaos sona ermiştir. Irak ve İran Türkiye'nin en çok ticaret yaptığı ülkeler olmuşlardır.

Eğitim ve öğretim'deki gelişmelerle kalite artmış, okul ve öğretmen ihtiyacı olan köy sayısı azalmıştır. Köylerde okula giden kız öğrenci miktarı çoğalmıştır. Sanayi kuruluşları artık bütün yatırımlarını Üniversitelerin danışmanlığında yapmaya başlamış, AR-GE'ye ayrılan pay artmıştır.

TSK'nin Modern Ordu Projesi başarıyla yürütülmüş ve TSK, NATO ve AB içinde büyük bir güç haline gelmiştir. ASELSAN, HAVELSAN, ROKETSAN gibi kuruluşların yaptıkları çalışmalar sayesinde, TSK'nin teknolojideki dışa bağımlılığının azalmasının yanında teknoloji ihraç eder duruma gelmişlerdir.

Adalar Denizi ve Karadeniz'deki tüm deniz trafiğinin NATO adına kontrolü Türkiye'ye verilmiştir. Türkiye'ye, Adalar Denizi'nin büyük bir bölümünü kaplayan A/K sorumluluk sahası verilmesi gündeme gelmiştir.

AB Tek Hava Sahası 2011 yılında hayata geçirilmiş ve Türkiye AB üyelik müzakereleri devam etmesine rağmen, AB Tek Hava Sahası kapsamındaki antlaşmalara dahil edilmiştir. Atina FIR Hattı iptal edilmiş ve AB Tek Hava Sahası kapsamında tek merkezden kontrol başlamıştır. Artık Adalar Denizi'nde hava sahası konusunda Yunanistan'ın elinde koz kalmamıştır.

### 9.1.3. Uzun Vadede İyimser Senaryolar (2030)

Artık Türkiye tüm kamu kurum ve kuruluşlarıyla Laik, Demokratik bir Hukuk Devleti olmuştur. Türkiye’de irtica ve terör bir tehdit olmaktan çıkmıştır.

Güneydoğu Anadolu’da terör değil sanayi ve tarım konuşulmaya başlanmıştır. Sosyal ve kültürel faaliyetler gelişmiş, kültür ve sanat merkezleri açılmıştır.

Güneydoğu Anadolu’da çıkarılan petrol sayesinde Türkiye büyük petrol üreticisi ülkeler arasında yerini almıştır. GAP’ın tamamlanmasıyla başlayan ekonomik rahatlama bölge insanını zenginleştirmiştir. Köyden kente göç artık kentten köye göç şekline dönüşmüştür.

BTC ve Samsun-Ceyhan Petrol boru hatlarında elde edilen başarı sonrası yeni hatlar devreye girmiş, mevcut hatların kapasitesi artırılmıştır. Hazar petrolünün dünyaya pazarlanması Türkiye üzerinden gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Trakya ve Kara Deniz’de çıkarılmaya başlanan doğalgaz rezervleri giderek artmış, yeni doğalgaz rezervlerinin de devreye girmesiyle doğalgazda dışa bağımlılığımız bitmiş ve doğalgaz ihraç edilmeye başlanmıştır.

Yunanistan artık iyi bir komşu ülke haline gelmiş, tüm sorunlar çözülme aşamasına gelmiştir.

AB’ye olan ihtiyacın tekrar gözden geçirilmesi değişik sonuçlar ortaya çıkarmış ve artık isteksiz davranan Türkiye olmuş ve AB’ye ihtiyacı olmadığını ifade etmeye başlamıştır. Bunun sonucunda, Türkiye ile Orta Asya Türk Cumhuriyetleri arasında başlatılan Türk Birliği oluşturma çalışmaları hayata geçmiş Türk Birliği kurulmuştur. AB benzeri bu birlik bölgede yeni ve büyük bir güç konumuna gelmiştir.

Tüm illerimiz arasında tren yolu ağı örülmüş ve limanlar ile bağlantılar tamamlanmıştır. Karayollarına bağımlılığın azalmasıyla ticaret ve ulaşım daha ekonomik ve emniyetli hale gelmiştir.



Enflasyon, cari açık, dış ticaret açığı vb. kavramlar unutulmuş, büyümede %10 seviyeleri yakalanmış ve 2030 yılına kadar kişi başına düşen milli gelirin 30000 Dolar olması ve Türkiye'nin Dünyanın en büyük ilk beş ekonomisi içine girmesi beklentileri artmıştır.

Türkiye'nin yaptığı girişimlerle İsrail ve Filistin arasında barış sağlanmış, İsrail'in Arap ülkeleri ile olan sorunların sona ermesiyle bölgede huzur sağlanmıştır. Bu Türkiye'nin bir başarısı olarak tarihe geçmiştir. Orta Doğu'da barışın tesisinin olumlu yansımaları Türkiye'de de hissedilmiştir.

Eğitim ve öğretim'deki gelişmelerle okul ve öğretmen ihtiyacı olan köy kalmamıştır. Sanayi kuruluşları ve Üniversitelerin işbirliğinde dünya standartlarının ötesine geçilmiş, AR-GE'ye ayrılan pay açısından Türkiye dünyada üçüncü konuma gelmiştir.

TSK'nin Modern Ordu Projesi tamamlanmış ve TSK, en güçlü ordular arasında yerini aşmıştır. Ayrıca TSK sağladığı teknolojik gelişmeler sayesinde ekonomiye katkı yapar hale gelmiştir.

Bu senaryoya göre 2030 yılına gelindiğinde Adalar Denizi'nde Hava Sahası Sorunlarının durumu şöyledir:

\* Adalar Denizi ve Karadeniz'deki tüm deniz trafiğinin NATO adına kontrolü Türkiye'ye verilmiştir.

\* Türkiye, AB'ne üye olmamasına rağmen, AB Tek Hava Sahası kapsamındaki antlaşmalara dahil edilmiştir.

\* Atina FIR Hattı iptal edilmiş ve AB Tek Hava Sahası kapsamında tek merkezden kontrol başlamıştır. Artık Adalar Denizi'nde hava sahası konusunda Yunanistan'ın elinde koz kalmamıştır.

\* Yunanistan 10 yıllık Milli Hava Sahası iddiasından, kendisine uluslar arası destek bulamamanın da etkisiyle, vazgeçtiğini ilan etmiştir.

\* Türkiye'ye, Adalar Denizi'nin büyük bir bölümünü kaplayan A/K sorumluluk sahası verilmiştir.

## 9.2. Kötümser Senaryolar

Kötümser senaryolar oluşturulurken ise, iyimser senaryoların aksine kamu kurum ve kuruluşlarımızın planlı faaliyetleri, hedefleri ve beklentilerinin amacına ulaşamayacağı ve çoğu alanda olumsuz sonuçların alınacağı varsayımı üzerine hareket edilmiştir.\*

### 9.2.1. Kısa Vadede Kötümser Senaryolar (2010)

Hükümet ve diğer devlet kurumları arasında yaşanan gergin hava, Cumhurbaşkanlığı seçiminde daha da artmış, genel seçim arifesinde artan bu gerginlik havası her kesimi olumsuz etkilemiştir. Yeni seçilen Cumhurbaşkanı'nın yaşam tarzı ve ailesi bakımından modern bir görüntü çizmesine rağmen tüm kesimlerin mutabık kalacağı bir isim üzerinde anlaşılmadan İktidar Partisi'nin salt isteği doğrultusunda seçtirilmesi iyi niyetli olarak karşılanmamıştır. Bu kriz piyasaları da olumsuz etkilemiştir.

Ülkenin geleceği adına, özellikle ifade özgürlüğü gibi konularda yapılması gereken yapısal değişiklikler gecikmiş, hükümet ve diğer devlet kurumları arasındaki gerginlik ön plana çıkmıştır. Bu kaos ortamı Türkiye'yi bölmek isteyenlere yaramış, PKK-KADEK Terör Örgütü tekrar hortlatılmaya başlanmıştır. PKK-KADEK Terör Örgütü'nün dağılma süreci yaşanırken tekrar bir tehlike haline gelmesi nedeniyle Güneydoğu Anadolu'da endişeler giderek artmıştır. Bölgede yatırımlar gecikmeye başlamış, istihdam sorunu giderek artmış, sosyal barış sağlanamamış ve en önemlisi GAP'ın tamamlanma süreci durma noktasına gelmiştir. 2006 yılında başlatılan petrol arama çalışmaları durdurulmuştur.

---

\* Bu senaryolar, hiçbir kurum ya da kuruluşun resmi görüşü değildir. Senaryolar, ulusal strateji üretimine katkıda bulunmak amacıyla tez kapsamında tasarlanmış öngörülerden oluşmaktadır.

Trakya ve Kara Deniz’de ortaya çıkan doğalgaz rezervleri de enerjide kısmen rahatlama getirmiştir. Elektrik ihtiyacının karşılanmasında tüm gelişmiş ülkelerde kullanılan nükleer santral kurma çalışmaları, hükümet ve devlet kurumları arasındaki gerginlik nedeniyle gerekli yasal düzenlemelere takılmıştır.

Yaşanan bu gerginliğin getirdiği olumsuzluklar, Müzakere Süreci’ne de yansımış, gerekli düzenlemelerin gecikmesi AB’nin baskılarını daha da arttırmasına neden olmuştur. Yunanistan’la yaşanan sorunlar, Kıbrıs sorunu, Sözde Ermeni Soykırımı İddiası gibi sorunlar daha büyütülerek masaya konmaya başlamıştır. AB Müzakere Süreci’nde, Yunanistan’ın uzlaşmaz tavrı üyeliğimiz önünde en büyük engel haline gelmiştir. Bu süreçte, Hükümetin, alacağı kararlar ve çıkaracağı kanunlarda muhalefet ve tüm kamu kurumları ile uzlaşma yolundan giderek uzaklaşması, AB’nin, üniter yapımıza ve bekamıza tehdit teşkil edecek isteklerine boyun eğen bir tavır sergilenmesi, kamu vicdanında rahatsızlığı arttırmış ve dış itibarımızın zedelenmesine neden olmuştur.

Bu gelişmeler, RF, Çin, Hindistan, Jopanya gibi gelişmiş ülkelerin ve Uzak Doğu ülkelerinin Türkiye ile ilişkilerini de etkilemiştir. Özellikle Müzakere Sürecinde AB’nin, bitmek bilmeyen istekleri daha da artmıştır.

Hükümetin politik anlayışı çerçevesinde, İslam Konferansı Örgütü (İKÖ)’nün, dünya devletlerince daha kabul edilebilir bir birlik olması yönünde çalışmalar başlatılmış, ancak bu üye ülkeler tarafından bile destek görmemiştir. Türkiye ile Orta Asya Türk Cumhuriyetleri arasında tarihten gelen kardeşlik bağları, izlenen hatalı politikalar nedeniyle etkisini yitirmiş, bölgede RF’nun etkisi giderek artmıştır. Yeni petrol ve doğalgaz boru hatlarının güzergahları konusunda Türkiye’yi By-pass eden projeler geliştirilmeye başlanmıştır.

Tüp Geçit Projesi tamamlanmış, ancak daha çevreci ve ekonomik olan tren yoluna ihtiyaç ön plana çıkmasına rağmen tren yoluna yapılan yatırımlar azalmıştır. Tüm karayolları bölünmüş yol haline getirilmiş ve kazalar azalmıştır ancak tren yollarına yatırım yapılmaması nedeniyle karayollarına bağımlılık devam etmiş ve ihtiyaçlar her geçen gün artmıştır.

Ekonomik alanda yapısal reformların gecikmesi sonucu ekonomi giderek bozulmaya başlamış, enflasyonun tek haneli rakamlarda kalacağı beklentileri azalmıştır. Kişi başına milli gelir 2009 yılında kadar 5000 Dolara gerilemiştir. Yolsuzluklarla mücadelede başarının sağlanamaması ekonomiye büyük darbe vurmuştur.

Koalisyon hükümetinin dış siyasette izlediği kararsız ve başarısız politikalar, diğer kamu kurumları ile mevcut gerginliğin olumsuz neticeleri, ekonomik alandaki bozulma sayesinde Türkiye'nin dış itibarı zedelenmiş, yabancı yatırımlar yavaşlamış ve dış siyaset alanındaki sorunlarımız daha da büyümüştür.

Misyonerlik faaliyetleri, Müzakere Süreci'nin getirdiği destekle giderek artmış, Hıristiyanlığı seçenlerin sayısı endişe verecek oranlara ulaşmıştır. Vakıf mallarının iadesine ilişkin çıkarılan yasa nedeniyle özellikle tarihi değeri olan yüzlerce taşınmaz mal yabancı vakıflarına iade edilmiş ve Ruhban Okulu'nun açılmasının önündeki engeller kalkmıştır.

Tarım politikalarında izlenen olumsuzluklar, bir tarım ülkesi olan Türkiye'nin tarımına darbe vurmuş, köyden kente göç artmış ve şehirlerin varoşlarında yaşayan mutsuz ve yoksul halk artmıştır. Bu durum sosyal bozulmayı körüklemiştir.

İran ile yaşanan nükleer krizin müzakereler yoluyla çözüme ulaşması ümidi kalmamış ve İran'a müdahale konuşulmaya başlanmıştır. ABD Irak'ta yürüttüğü politikalarda Irak'ın toprak bütünlüğünü dikkate almamış, Kuzey Irak'ta bağımsız bir Kürt Devleti kurulması ihtimali güçlenmiş, Irak'ta iç savaş giderek artmıştır. Su sorunu Ortadoğu ülkelerince BM nezdinde dile getirilmeye başlanmış ve çatışma sinyalleri verilmiştir. Ortadoğu'daki kaos sona ermemiş ve bölgede artık sadece savaş ve kan konuşulur olmuştur. ABD'nin her ne pahasına olursa olsun Büyük Ortadoğu Projesi (BOP)'ni gerçekleştirmek istemesi bölgeyi kan gölüne çevirmiştir. Bu durum en çok İsrail'in politikalarına yaramıştır. Medeniyetler çatışması endişe edilecek boyutlara ulaşmıştır. Bu gelişmelerin olumsuz yansımalarını en çok Türkiye yaşamıştır.

Eğitim ve öğretim alanında da gerekli iyileştirmelerin temeli atılmamış, artan nüfusun ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde okul yapımı gerçekleştirilememiş ve

özel eğitim tercih edilir olmuştur. Yabancıların ve irticai örgütlerin açtığı özel okulların daha çok rağbet görmesi yeni neslin onların elinde ve onların fikirleri doğrultusunda eğitilmesi sonucunu getirmiştir. Devlet okullarında da kadroların dini cemaatlerin eline geçmesi bu yozlaşmayı artırmıştır. YÖK-Hükümet gerginliği had safhaya çıkmış ve üniversitelerin özerk yapıları tehdit edilir hale gelmiştir. AR-GE çalışmalarına yapılan yatırımlar azalmıştır.

TSK'nin personel sayısını azaltarak daha modern bir ordu haline getirilmesi projesi gecikmiş, ekonomideki olumsuz gelişmeler nedeniyle orduya yapılan yatırımlar azalmıştır. TSK'nin bölgede büyük bir güç olmasının devam ettirilmesi zorlaşmıştır. Teknolojideki gelişmelerin takip edilememesi, AR-GE çalışmalarına yapılan yatırımların azalması nedeniyle ASELSAN, HAVELSAN, ROKETSAN gibi kuruluşlar atıl görev yapan KİT'ler durumuna gelmiştir. TSK'nin teknolojideki dışa bağımlılığı daha da artmıştır.

Bu dönemde hava sahası sorunlarına ilişkin olarak Yunanistan'la henüz bir anlaşma zemini oluşturulamamıştır. Türkiye'nin milli teknolojilerini üretme konusundaki başarısızlığı nedeniyle hava ve deniz gücü zayıflamıştır. Yıllardır proje süreci devam eden ve Adalar Denizi'nde tam kaplama sağlamayı hedefleyen Uzun Ufuk Projesi, ekonomideki kötü gidiş nedeniyle hayat geçirilememiştir. Bu nedenle Adalar Denizi ve Karadeniz'deki tüm deniz trafiğinin kontrolü Yunanistan'a verilmesi gündeme gelmiştir.

AB Tek Hava Sahası hala hayata geçirilememiştir. Bu konuda en büyük pürüzü Yunanistan çıkarmakta ve Adalar Denizi'nde Hava Sahası kontrol sorumluluğunu yitirmek istememektedir. Türkiye AB'ne üye olamasa bile, AB Tek Hava Sahası kapsamındaki her türlü antlaşmada yer alabilmek için girişimde bulunmuş ancak destek bulamamıştır.

Sahil Güvenlik K.lığı envanterine girmesi planlanan modern uçak, helikopter ve korvet tipi S/G botları, ekonomide yaşanan dalgalanma nedeniyle, proje aşamasında kalmış ve hayata geçememiştir. AB'nde, Türkiye'nin A/K sorumluluk sahasındaki sorumluluklarını yerine getirmeyeceği endişeleri artmıştır.

### 9.2.2. Orta Vadede Kötümser Senaryolar (2015)

Hükümetinin başarısız yönetimi ve diğer devlet kurumları arasında yaşanan gergin hava neticesinde 2010 yılında erken seçime gidilmiş, seçim sonucunda koalisyon hükümeti kurulmuştur. Bu arada zaman Türkiye'nin aleyhine işlemiştir. Bu gelişmelerden ekonomi her geçen gün daha da kötüleşmiştir.

Bütün bu gelişmeler ülkeyi bölmek isteyenlerin amacına hizmet eder hale gelmiş, irticai ve bölücü unsurlar her tarafta rahatlıkla eylemlerini yapmaya başlamışlardır. PKK-KADEK Terör Örgütü artık sadece Güneydoğu'da değil her tarafa kanlı eylemlerini yaymıştır. PKK-KADEK Terör Örgütü'nün özellikle Karadeniz'e de yayılma süreci, Ermenilerin ve Pontus'çu zihniyetlerin de desteğiyle hızlanmıştır. BTC Petrol Boru hattına yapılan suikastlar boru hattını çalışamaz hale getirmiş ve bu nedenle bölge ülkeleri alternatif projeleri hayat geçirmiştir.

Güneydoğu Anadolu'da huzursuzluk giderek artmış, sosyal ve ekonomik hayat her geçen gün kötüleşmiştir. Kuzey Irak'ta kurulan Kürt Devleti bu durumu lehine çevirmek için her türlü eylemle teröre destek vermiştir. Bölgede petrol arama çalışmalarının yapılamaması, burada bulunan petrol yataklarının kullanılamaması nedeniyle, ABD ve İsrail'in bu bölge üzerindeki iştahlarını daha kabartmıştır. Ortadoğu ülkeleri ve özellikle Kuzey Irak'ta kurulan Kürt Devleti'nin su konusundaki taleplerine nispeten boyun eğilmiş ve anlaşma yolu tercih edilmek zorunda kalınmıştır.

Türkiye'nin enerji ihtiyacı giderek artmasına rağmen, gerekli yatırımlar yapılamamış, GAP hayata geçmemiş ve nükleer santral artık konuşulamaz olmuştur. Türkiye artık enerji ihtiyacını karşılayamadığından tamamen dışa bağımlı hale gelmiştir.

Müzakere Süreci artık durma noktasına gelmiş, AB hayalinden vazgeçmek istemeyen Türkiye, bu süreçte yapılacak her baskıya boyun eğmeye başlamıştır. Yunanistan'la yaşanan sorunlarda geri adım atılma eğilimi gösterilmesi yıllardır mücadelesini verdiğimiz konularda sonun başlangıcı olmuştur. Kıbrıs'ta yeniden ve Rum istekleri doğrultusunda düzenlenen Annan Planı kabul edilmiştir. Başlangıçta

Kıbrıs'ta iki toplumlu bir devlet kurulması öngörülmesine rağmen, planda gelecekte bizi güç duruma düşürecek maddeler AB hayali uğruna göz ardı edilmiştir. Sözde Ermeni Soykırımı İddiası konusunda da geri adım atılacağına sinyalleri verilmiştir. Bütün bu gelişmeler kamu vicdanında rahatsızlığı arttırmış ve toplumda huzursuzluk artmıştır.

Gelişmiş ülkelerle olan ilişkiler durma noktasına gelmiş ve Türkiye'nin ABD ve AB'nin her isteğine boyun eğmesi diğer gelişmiş ülkeleri Türkiye'den uzaklaştırmıştır. İslam ülkeleri ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri de Türkiye ile ilişkilerinde mesafeli davranmaya başlamışlardır. İslam Konferansı Örgütü (İKÖ) sadece formaliteden ibaret bir örgüt haline gelmiştir. Türk Birliği artık hayalden öteye geçmeyecek bir fantezi olmuştur. Orta Asya Türk Cumhuriyetleri, RF'nun ile yeni birlik kurma çalışmalarına başlamıştır.

Petrole dayalı ulaşım sistemine yatırım yapılması, petrole bağımlılığı artırmıştır. Tren yolu ve denizciliğe yapılan yatırımlar durma noktasına gelmiştir. Karayollarının ihtiyaca cevap verememesi nedeniyle ulaşım imkânları azalmış ve trafik kazaları çoğalmıştır.

Ekonomi her geçen gün bozulmuş, üst üste yaşanan ekonomik krizler halkı daha da yoksullaştırmıştır. Enflasyon artık %50'nin üzerinde seyretmeye başlamış, yolsuzluklar önü alınamaz hale gelmiş, kişi başına milli gelir 2015 itibari ile 4000 doların altına inmiştir. Büyüme rakamları istikrarsız ve sürdürülemez hale gelmiştir.

Yabancı yatırımlar durma noktasına gelmiş ve dış siyaset alanındaki sorunlarımızda geri adım atılmaya başlanmıştır.

Misyonerlik faaliyetleri artık normal bir faaliyet olarak görülmeye başlanmış, Hıristiyanlığı seçenlerin sayısı her geçen gün artmıştır. Ruhban Okulu açılmıştır.

İrticai örgütler de, Türkiye'yi bölmek isteyen dış güçlerden aldıkları destek ve yaşanan kaos ortamından faydalanarak, her kesime sızmayı başarmışlar ve güçlenmişlerdir. Her tarafta kanun ve hukuk tanımadan kendi kurallarını uygulayan Dini Getto'lar kurulmaya başlamıştır. Her kuruma sızan bu kişiler kurumlar arasında

da bir uzlaşmazlık unsuru haline gelmişlerdir. Bu irticai örgütler kendilerini Misyonerlik faaliyetlerinin önünde tek engel olarak görmeye başlamaları yeni bir çatışma noktasının doğmasına yol açmıştır.

Köyden kente göç ile artan ve şehirlerin varoşlarında yaşayan mutsuz ve yoksul kitleler bölücü ve irticai örgütlerin hedefi haline gelmişlerdir.

ABD İran'a müdahale edeceğini ilan etmiş, her konuda köşeye sıkışan Türkiye'den tam destek istemiştir. Kuzey Irak'ta bağımsız bir Kürt Devleti kurulmuştur. Irak'ta iç savaş mezhep savaşına dönüşmüş ve diğer Müslüman ülkeleri de etkilemeye başlamıştır. ABD, Büyük Ortadoğu Projesi (BOP) kapsamında, daha İran'la savaşa bile başlamadan, İsrail'in de istekleri doğrultusunda üçüncü hedefi olarak Suriye'yi ilan etmiştir. Bu durumda Türkiye'nin de dördüncü hedef olacağı endişeleri dile getirilmeye başlanmıştır.

Eğitim ve öğretim artık devletin kontrolünden çıkma aşamasına gelmiş, misyoner okulları ve dini cemaatlerin okulları yurdun her tarafında çoğalmıştır. YÖK'ün yetkilerini azaltan yasa çıkartılmış, daha önce YÖK'ün tartışılması gerektiğini savunan aydın kesim bile bu durumu sindirememiştir. Üniversitelerin eğitim kalitesi iyice düşmüş, siyasi kadrolaşma artmıştır. Beyin göçü, zeki ve yetenekli genç nüfusun kurtuluş umudu haline gelmiştir. Misyoner okulları beyin göçünün kaynağını oluşturmuşlar, bu okullarda yetişen ve milli değerlerini yitiren bu gençlerden, gittikleri yerlerde Türkiye için faydalı olmaları ümidi de kalmamıştır.

TSK'nin modernleşme projesi durdurulmuş mevcut durumun idamesi bile zorlaşmıştır. ASELSAN, HAVELSAN, ROKETSAN gibi kuruluşların özelleştirilmesi gündeme gelmiştir.

Adalar Denizi ve Karadeniz'deki tüm deniz trafiğinin NATO adına kontrolü Yunanistan'a verilmiştir. Türkiye'nin Adalar Denizi'ndeki A/K sorumluluk sahası, Yunan tezlerine istinaden FIR Hattı olarak kabul edilmiştir.

AB Tek Hava Sahası 2011 yılında hayata geçirilmiş olmasına rağmen Türkiye AB Tek Hava Sahası kapsamındaki antlaşmalara dahil edilmemiştir. Atina FIR



Hattı'nın iptal edilmiş olmasına rağmen, AB'nin Hava Sahası sınırı eski Atina FIR Hattı olarak kabul edilmiş ve bu durum Türkiye'yi Yunanistan'a karşı daha da zor duruma düşürmüştür. Artık Adalar Denizi'nde hava sahası konusunda bütün kozlar Yunanistan'ın eline geçmiştir.

### 9.2.3. Uzun Vadede Kötümser Senaryolar (2030)

Türkiye'de artık hep yönetim krizleri yaşanır hale gelinmiştir. Artık hiçbir hükümet tek başına iktidar olamamakta ve en geç üç yılda bir erken seçime gidilmektedir. Seçim kanununun değişmesini her kesimin istemesine rağmen bir türlü gerçekleştirilememiştir. Her erken genel seçim ekonomiyi daha da kötüleştirilmiş, kurumları çalışamaz hale getirmiş ve Türkiye'nin zaman kaybetmesine sebep olmuştur.

İrticai ve bölücü terör örgütleri her tarafta faaliyetlerini artırmıştır. Türkiye'nin Sözde Ermeni Soykırımı iddiasını kabul etmesiyle, Ermenistan Doğu Anadolu'daki toprak talebini, Ermeni lobbisinden aldığı güçle de, uluslararası kamuoyunda resmen dile getirmeye başlamışlardır. İsrail'in Güneydoğu Anadolu'da satın aldığı topraklar yasal sınırları aşmış, zaten çok fakirleşen halkın bu durumundan istifade ile karşılıklı anlaşarak yasal olmayan yollardan da endişe edilecek miktarlarda toprak satın almaya başlamışlardır. İsrail'in nasıl kurulduğu düşünüldüğünde Güneydoğu için ümitler tükenmeye başlamıştır. Güneydoğu'da PKK-KADEK Terör Örgütü'ne en çok desteği İsrail ve ABD vermiştir. Artan terör faaliyetleri sonucunda Petrol Boru hatları kapatılmıştır.

Türkiye artık enerji ihtiyacını karşılayamaz duruma gelmiş, milli gelirin büyük bir yüzdesi ithal edilen enerji kaynaklarına harcanmaya başlamıştır.

Türkiye'nin, durdurulma aşamasına Müzakere Süreci'nin devam etmesi yönündeki çabaları verilen tavizlerin daha da artmasına neden olmuştur. Türkiye, Yunanistan'ın Adalar Denizi'nde 6 milden fazla karasuyu ilanını savaş sebebi -Causus Belli- sayan meclis kararından vazgeçtiğini açıklamasıyla Yunanistan karasularını 12 mil olarak ilan etmiş ve Adalar Denizi'nin Yunan Gölü haline gelmesi hayaline ulaşmıştır. Başlangıçta iki toplumlu bir devlet olarak ilan edilen Kıbrıs'ta, anlaşmaya

gizlenen maddelerin açığa çıkartılmasıyla artık bir Rum Devleti haline gelmiş ve Türk Toplumunu pasif hale sokulmuştur.

Türkiye'nin ABD ve AB'nin her isteğine boyun eğmesi neticesinde İslam ülkeleri ve Orta Asya Türk Cumhuriyetleri Türkiye ile ilişkilerini gözden geçirmeye başlamış, Türkiye'nin, İslam Konferansı Örgütü (İKÖ) üyeliği sorgulanır hale gelmiştir.

Orta Asya Türk Cumhuriyetleri, RF'nun ile yeni birlik kurmuştur ve tamamen RF'nun güdümüne girmişlerdir.

Gelir dağılımdaki adaletsizlik iyice artmış, zengin ile yoksul arasındaki uçurum çatışmaları, hırsızlığı, yolsuzluğu daha da körükler hale gelmiştir. Enflasyon kontrol edilemez olmuş, kişi başına milli gelir 2030 itibari ile 3000 doların altına inmiştir. Yabancılar yatırımlarını durdurduğu gibi mevcut yatırımlarını da başka ülkelere kaydırmaya başlamışlardır.

İrticai örgütler kontrolden çıkmışlar ve büyük güç odakları haline gelmişlerdir. Misyonerlik faaliyetleri yürütülen örgütler ile irticai örgütlerin ve bu örgütlerin kendi aralarındaki mücadeleler çatışmaya dönüşmüş, can almaya başlamıştır.

ABD İran'a savaş ilan etmiş ve Türkiye'nin de tam desteğini alarak bu savaşta taraf haline getirmiştir. Türkiye'nin taraf olmasındaki en büyük etken, Suriye'den sonra dördüncü hedef olacağı endişesidir. Türkiye, Büyük Ortadoğu Projesi (BOP)'nin en büyük taraftarlarından biri olmuştur. Kuzey Irak'ta kurulan Kürt Devleti Güneydoğu'daki toprak talebini BM nezdinde dile getirmeye başlamıştır.

Eğitim ve öğretim artık devletin kontrolünden çıkmıştır. YÖK tamamen kapatılmış ve üniversiteler her türlü müdahaleye açık hale gelmiştir.

Genelkurmay Başkanlığı AB'nin istekleri doğrultusunda Milli Savunma Bakanlığı'na bağlanmış, personel miktarı azaltılmasına rağmen TSK'nin modernleşmesi gerçekleştirilememiş ASELSAN, HAVELSAN, ROKETSAN gibi kuruluşlar özelleştirilerek yabancıların eline geçmiştir.

Bu senaryoya göre 2030 yılına gelindiğinde Adalar Denizi'nde Hava Sahası Sorunlarının durumu şöyledir:

\* Adalar Denizi ve Karadeniz'deki tüm deniz trafiğinin NATO adına kontrolü Yunanistan'a verilmiştir.

\* Türkiye, AB Tek Hava Sahası kapsamındaki antlaşmalara dahil edilmemiştir.

\* Atina FIR Hattı iptal edilmiş ve AB Tek Hava Sahası kapsamında tek merkezden kontrol başlamıştır. Ancak AB'nin Hava Sahası sınırı eski Atina FIR Hattı olarak kabul edilmiş ve Adalar Denizi'nde hava sahası konusunda tüm kozlar Yunanistan'ın eline geçmiştir.

\* Yunanistan 10 millik Milli Hava Sahası iddiasında, AB'den de destek bulmaya başlamış ve bunun sonucunda AB, Adalar Denizi'nde Yunanistan Milli Hava Sahasının 10 mil olduğunu ilan etmiştir.

\* Türkiye'nin Adalar Denizi'ndeki A/K sorumluluk sahası, eski Atina FIR Hattı olarak kabul edilmiştir.

### **9.3. Senaryoların Değerlendirilmesi**

Senaryolar Kısa (2010), Orta (2015) ve Uzun (2030) vadede olmak kötümser ve iyimser olarak ortaya konmuştur. Bu senaryoların her birinin gerçekleşme ihtimalinin olmasının yanında daha iyimser veya daha kötümser olma ihtimalleri de vardır. Türkiye'nin geleceğinin belirlenmesindeki en önemli etken şüphesiz ki yönetim kademesinde bulunan insanların tercihleri doğrultusunda gerçekleşeceği aşikârdır. Yöneticilerimizin çok ileri görüşlü olmaları, daha da önemlisi kendilerine yol gösterebilecek iyi niyetli aydın, bilim adamı ve stratejistlerin görüşlerine açık olmaları gerekmektedir. Bu konuda üniversiteler, strateji üreten milli kurumlar desteklenmelidir. Senaryolar ışığında bizi etkileyecek olaylar incelendiğinde:

Bugün dünya, "kitle imha silâhları olan" ve "olmayan", "terör korkusu ile paralize olmuş", "medeniyetler çatışması söylemini kabul eden" ve "etmeyen" ülkelerden oluşmaktadır. Yeni oluşan ittifakları anlayamayan; Avrupa Birliği, NATO ve Birleşmiş Milletlerin yaklaşımlarını olumsuzlayan, özellikle Amerika, İngiltere, Türkiye ve İsrail'in, Sovyetler Birliği'nin yıkılışından sonraki konumlarını kavrayamayan, Anti-Semitizm ve Anti-İslâm duygularının arttığı bir ortamdayız (Itzkowitz, 2004, s.13).

Sovyetler Birliği'nin dağılması sadece iki kutuplu düzenin sona ermesi sonucunu değil, dünyadaki pek çok dengenin de değişmesine neden olmuştur. Dünya nasıl sonuçlanacağı belli olmayan kapsamlı bir değişim ve dönüşüm süreci yaşamaktadır. Küreselleşme kapsamında ülkelerin içişleri ile uluslar arası ilişkileri arasındaki ayırım gittikçe belirsizleşmektedir. Yaşanmakta olan bu süreç kimi toplumları ve ülkeleri bütünleştirirken kimilerini de sistem dışına itmektedir. Küreselleşme, ulusal ekonomileri küresel ekonomiye organize olmaya zorlamaktadır. Yeni Dünya Düzeninde ulus devletlerin ve hükümetlerin gücü, işlevleri ve yetkileri yeniden tanımlanmaktadır. Bu düzende ulusal sınırlarla bağlı olmayan kurumlar, uluslar üstü şirketler, uluslar arası niteliği olan toplumsal örgütler ve düzenleyici kurumlar daha da önem kazanmaktadır. Ancak tüm yaşanan bu karmaşık süreçte ulusal stratejileri iyi belirleme ve Yeni Dünya Düzenine uyum sağlama konusunda harcanması gereken çabaların artması, ulus devletlerin üzerine düşen görevleri daha da artıracaktır.

Gelecekte temel sorun enerji ve su olacaktır. Enerji üretimi sonucunda ortaya çıkan fayda ve hizmetlerin ulusal ve uluslar arası düzeydeki dağılımı; bu sorunun başka bir boyutunu oluşturacaktır.\* Enerji ve su üretimi ve kullanımına ilişkin politika ve stratejiler, gelişmiş ülkelerin ve uluslar arası şirketlerin çıkarlarını gözetken yaklaşımlar ile gelişmekte olan ülkelere zorla kabul ettirilme mücadelelerini de beraberinde getirecektir.

---

\* "Hazar petrolünü Batı'ya getirecek olan boru hattı, büyük ihtimalle, dört adet, olacaktır. Bu boru hatlarından ikisi, Türkiye topraklarından geçecek, Mersin veya Antalya civarına petrol taşıyacaktır. Bu petrolün, Karadeniz kıyısına yönlendirilip, oradan Boğazlar tariki ile taşınması, çok zayıf bir ihtimaldir. Çünkü çevreye verebileceği zarar büyüktür. Yine de, bu boru hatlarının Türkiye'den geçecek olması Türkiye'nin, uluslar arası ekonomik ve siyasî önemini arttıracak, stratejik olarak tekrar güç kazanmasını sağlayacaktır." (Itzkowitz, 2004, s.14)

Çin son yıllarda ekonomik alanda önemli atılımlar yaparak, Asya bölgesinde dünyanın yeni süper gücü olmaya aday ülke konumuna gelmiştir. Bunun yanında; Rusya Federasyonu eski gücünü kaybetmesine rağmen; parçalanma, süper güç statüsünü kaybetme, silâh yarışında gerilerde kalma, uluslar arası ilişkilerde fazla bir etkinlik gösterememe, ekonomik zafiyet ve bunun halk üzerinde yol açtığı geçim sıkıntısı gibi nedenlerin tetiklediği tepki oylarıyla, PUTİN iş başına gelmiştir. PUTİN; Rus dış politikasında batı yanlısı liberal politikadan, merkezî ve milliyetçi bir noktaya doğru kayışı başlatmıştır. Özellikle Kafkasya'ya yönelik müdahaleler ve dış politikada attığı adımlarla, Rus dış politikasına sertlik yanlısı, gerektiğinde çatışmayı göze alan bir yaklaşımın egemen olacağını ilan etmiştir.

ABD'nin dünya üzerinde tek süper güç olarak kalmasından ve menfaat alanlarına müdahale etmesinden Rusya ve Çin rahatsızlık duymaktadırlar. Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Orta Asya'da bağımsızlığını kazanan devletler henüz istikrarlı bir devlet yapısına kavuşmasalar dahi, sahip oldukları petrol, doğal gaz ve yeraltı kaynakları ile başta ABD ve AB'nin olmak üzere, tüm dikkatleri üzerlerine çekmişlerdir. Bu durum Rusya ve Çin'i rahatsız etmektedir. Orta Asya'da bu istikrarsızlığı önlemek ve bu bölgede karşılıklı güveni artırmak amacıyla kurulan Şanghay İşbirliği Örgütü, ekonomik ve siyasi alanda da işbirliğine giderek yeni bir güç birliği olma yolunda ilerlemektedir (H.A.K.ığı Ders Notları).

Türkiye demokratik devlet yapısı, lâik devlet düzeni, serbest piyasa ekonomisi ve çağdaş kültür değerleri ile çağdaş dünyanın ayrılmaz bir parçasıdır. Atatürk'ün gösterdiği çağdaş medeniyet seviyesine ulaşmayı amaç edinmiş olan Türkiye'nin temel menfaati, çağdaş dünya ile uyum içinde olmayı gerekli kılmaktadır. Türkiye uzun yıllardır tam üye olmak için çalıştığı AB'ye Müzakere Süreci ile bir adım daha yaklaşmıştır. Ancak bu süreçte, gerek Kıbrıs konusunda gerekse millî çıkarlarımızla bağdaşmayacak konularda asla taviz verilmemelidir.

Türkiye'nin sahip olduğu jeopolitik konumu, tarihi ve kültürü dış politikada kendisine çok değişik seçenekler sunmaktadır. Türkiye sadece Avrupa Birliği'ne giriş sürecinde değil, aynı zamanda yeni Dünya düzeninin getireceği tehdit ve risklere karşı koyabilmek, oluşabilecek yeni dinamiklere uyum sağlayabilmek ve

rekabet gücünü artırmak maksadıyla, millî menfaat alanlarında, stratejiler üretmek ve doğacak fırsatları değerlendirmek zorundadır.

Küreselleşme sonucu oluşan “Yeni Dünya Düzeni” nedeniyle; Türkiye ekonomik, siyasi ve toplumsal her alanda Dünya ile bütünleşme halindedir. Başta BM ve NATO olmak üzere çok sayıda uluslar arası kuruluşun üyesi ve Avrupa Birliği’ne “aday ülke” konumundadır. Tüm bu üyelikler, Türkiye’nin ulusal egemenliğini ve dolayısıyla ulus devlet yapısını bir ölçüde kısıtlamakta, tamamını kendisinin belirlemediği standartlara bağlılığı getirmekte ancak bir yandan da yine bu uluslar arası kuruluşlara olan üyeliği Türkiye’nin ulus-devlet yapısını ve bağımsızlığını korumasına da yardımcı olmaktadır.

Küreselleşme artık kaçınamayacağımız bir gerçek olarak hayatımıza girmiş durumdadır. Küreselleşmeyle Dünya küçülmüş, bağımsız ulus-devletlerin egemenlikleri tehdit edilmeye başlanmış, terörizm yaygınlaşmış, tekdüze bir tüketim kültürü egemenliğinde yerel ve ulusal kültürler yıpratılmış, zenginler daha zengin yoksullar daha yoksul hale getirilmiştir. Yine sermayenin serbest dolaşımı ve üretimin küreselleşmesi amacıyla uluslar arası alanda faaliyet gösteren çok uluslu şirketler, son yıllarda Dünya ekonomisine ve siyasetine yön vermeye başlamışlardır.

NATO, IMF, AB, İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi, Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi, uluslar ötesi şirketler ve hükümetler dışı sivil toplum kuruluşları gibi anlaşma, kurum, kuruluş ve konferanslar yoluyla ulus-devletler kuşatılmış, böylece devlet, uluslar arası alanda egemenliğinden ve hukuk yapıcılığında bir ölçüde taviz vermek durumunda bırakılmıştır (H.A.K.ığı Ders Notları).

Gelecekte dini akımların dünyanın her tarafında ortaya çıkan sefaletle sığınak oluşturacağı, din adamlarına fikir adamlarından ve politikacılardan daha fazla rağbet gösterileceği, ırkçılık ve kültürel milliyetçilik akımlarının hızla çoğalması sonucunda çeşitli parçalanmalar yaşanacaktır. Küreselleşme sonucu gelişen para hırsı, kin ve vahşet gibi duygular toplum hayatında önemli yaralar oluşturabilecek, teknolojiye yaşanan gelişmeler gerek birey-toplum, gerekse toplumlar arası ilişkilerde yeni kargaşalara neden olabilecektir. Küreselleşme ile birlikte güçsüzleşen devlet

politikaları yerine sivil toplum örgütleri ve uluslar arası şirketler tarafından belirlenen politikalar yeni Dünya düzenini tehdit edecektir (H.A.K.ıığı Ders Notları).

Küreselleşme sebebiyle millî yapıların parçalanması için etnik kimlikçilik, cemaatçilik, kültürel farklılık gibi alt kimlikleri kaşıyan politikalar kasıtlı olarak geliştirilmekte, Millî toplum ve devlet yapılanmaları dağıtılmaya çalışılmaktadır.

Avrupa Birliğı'ne giriş şartları ya da küreselleşme sürecine uyum sağlama şartları adı altında, ülkemizin devlet ve toplum yapısını temelden bozabilecek öneriler dayatılmaktadır. Türkiye'yi geleneksel yapısından ve kimliğinden uzaklaştıracak bir köklü değışim, gelişme adına zorlanmakta ancak Türk Toplumunu'nun millî çıkarları görmezden gelinmektedir. Medya aracılığı ile toplumun beyni yıkanmakta ve kamuoyunda hiç durmadan yabancı reçeteler aranmaktadır. Türkiye'nin millî çıkarları dikkate alınmadan, yabancıların isteklerine körü körüne boyun eğilmesi gerektiğini savunanlar göze çarpmaktadır.

Orta Asya'daki Türk Cumhuriyetleri ile Batı arasında başta enerji olmak üzere güvenilir bir köprü vazifesi görülebilir. Bu işbirliğinin başarı ile sonuçlandırılması, bütün bölge ülkeler açısından refah ve huzur ortamının doğmasına neden olacaktır. Türkiye, Yeni Dünya Düzeni'nin siyasal alandaki yıkıcı ve çatışmacı etkilerinden kurtulmak istiyorsa, öncelikle kendisine ait ulusal bir programı olmalıdır. Mevcut olana tepki vermek yoluyla uygulanan siyasal programların istenen hedeflere ulaşmadığı bilinmektedir. İç sorunlarını kendisi çözmeyen ya da çözemeyen bir ülkenin dış müdahalelere açık olması doğaldır. Türkiye iç sorunlarına kendi isteğıyle ve yine kendine ait çözümler üretmelidir. Yeni Dünya Düzeni'nin etkilerinden kurtulmak için değıl ama kendi iç tutarlılığını ve bütünlüğünü koruyarak, bu sürecin bir parçası olmanın ve faydalanmanın yollarını aramalıdır.

Türkiye'nin Adalar Denizi sorunları konusunda, yapması gereken en gerçekçi adım her açıdan güçlü olmaktır. Kendi içimizdeki problemleri halletmeden, çoğunlukla gelişmiş ülkelerin desteğini almış Yunanistan'a galip gelmemiz imkansızdır. Tezimizin başında yazdığımız Mustafa Kemal ATATÜRK'ün veciz sözü bize en doğru yolu göstermektedir: "Türk-Yunan dostluğu, daima Yunanlıları

bu dostluğa zorlayacak güce sahip olmak ve her zaman tetikte bulunmak şartıyla faydalı olabilir.”

Türkiye'nin, Adalar Denizi Sorunları'nda Yunanistan'a karşı, uluslar arası sözleşmelere istinaden en güçlü olduğu konu hava sahası sorunlarıdır. Ancak Türkiye gerekli adımları atıp, AB Tek Hava Sahası içinde yer alamazsa sorun değişik bir platforma kayacak ve karşımızda AB hormonuyla büyümüş Yunanistan'ı bulacağız. AB Tek Hava Sahası içinde yer alabilmemiz için de, sağlam bir ekonomiye sahip olmak, her türlü teknolojik gelişmeyi takip etmek, daha da güzeli teknolojiyi üretir hale gelmek zorundayız.



## 10. SONUÇLAR

Türk-Yunan sorunlarında iki ülke arasındaki ilişkilerin düzelmesine asıl engel iki devlet arasındaki güvensizliktir. Yunanistan eski Osmanlı toprakları üzerinde kurulmuş ve bugünkü ülkesi tamamı ile eski Osmanlı topraklarından oluşan bir devlettir. Buradan da anlaşılacağı gibi iki devletin müşterek tarihi acı veren mücadelelerle doludur. Türkiye ve Yunanistan birbirlerine güvenmemektedir; Yunanistan Türkiye'nin kendisine saldıracağından, Türkiye ise Yunanistan'ın kendi aleyhine genişleyeceğinden korkmaktadır (Başeren, Ege Sorunları, 2006, s.237).

Adalar Denizi, Türk boğazları vasıtasıyla Akdeniz ve Karadeniz'in birleşmesini sağlayan uluslar arası bir boğaz hükmünde olan bir denizdir. Bu konumu ile üç kıtanın deniz, hava ve kara tabii ulaşım yollarının birleşme noktasıdır; üç kıtayı birbirine bağlar. Bu özellikleri Adalar Denizi'ni paylaşım denizi yapması gerekirken, Adalar Denizi sorunlar denizi haline gelmiştir. Böyle bir ortamın şekillenmesinde, Karadeniz'deki hantallığa ve statik duruma göre Adalar Denizi'nde dinamik ve tarihi bir anlaşmazlığın neticesi olarak, kaynakların paylaşımındaki adaletsizlik etkili olmuştur denilebilir. Her iki ülkenin jeostratejik konumları, mevcut ulaştırma sistem ve kapasiteleri, taraf buldukları oyunculara büyük destek sağlayacak bir nitelik arz etmektedir. Ancak Türkiye'nin avantajı sadece Avrupalı olmaması, jeokültürel açılımın derinlik göstermesidir. Devletin gücü açısından da kavramsal çerçevede kıyaslanamayacak şekilde bir Türkiye üstünlüğü bulunmaktadır (Gürün, 1995, s.261).

Türkiye geçmişte Adalar Denizi üzerindeki denetimini kaybederken hayat alanının daraldığını fark edememiştir. Bloklar arası yürütülen ilişkilerin bir uzantısı olarak düşünülen Adalar Denizi ilişkileri bu kapsamda ihmal edilmiştir. Bu ihmallerin sonucunda oluşan tablo karşısında gösterilen reaksiyon da normal olarak çatışma eşliğine gelen gerginlikler şeklinde kendini göstermiştir (Schmitt, 1996, s.42-72).

Adalar Denizinde, stratejik değerdeki adaların hemen hemen tamamı Yunanistan'a ait olduğuna göre Adalar Denizi'nde coğrafi kontrolün bu devletin elinde olduğu söylenebilir. Ancak; bu kontrol derecesini yeterli görmeyen

Yunanistan, daha üstün dereceli kontrol ile bu denizde egemenliği elde etmek istemektedir. Bu egemenliğe sahip olduğunda; "Adalar Denizi bir Yunan denizi haline gelebilecektir." Yunanistan inisiyatifi ele geçirdiğini zannederek stratejik faaliyetlerini Adalar Denizi'ne intikal ettirmekte, karasuları, kıta sahanlığı, ekonomik bölge, hava sahası sınırlarını genişletme gibi yardımcı hedefleri ele geçirerek esas emeline sahip olmayı istemektedir.

Yunanistan'ın Türkiye aleyhine Adalar Denizi ve Adalar üzerinde, kuruluşundan bu yana takip ettiği ısrarlı politika karşısında, Türkiye'nin Adalar Denizi'ndeki hak ve menfaatlerini genişletmeye yönelik bir politikası olmamıştır. Ancak Türkiye, her zaman için Türk-Yunan ilişkilerinin esasını teşkil eden Lozan Antlaşması, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Paris Antlaşması'na sadık kalmaya ve Yunanistan ile ilişkilerini bu çerçevede yürütmeye çalışmıştır. Türkiye'nin Adalar Denizi Politikası'nın; Adalar Denizi'nde mevcut antlaşmalarla sağlanan dengenin yeniden tesis ve idamesi ile Adalar Denizi'ndeki hak ve menfaatlerimizin muhafaza edilmesi yönünde, barışçı bir politika olduğunu ifade etmek mümkündür.

Yunanistan, Adalar Denizi'ni her yönü ile bir Yunan Denizi haline getirmek suretiyle Türkiye'yi Trakya ve Anadolu karasuları içine hapsedmeyi, Kıbrıs'ta enosisi gerçekleştirerek Türkiye'nin Akdeniz ile bağlantısını kesmeyi ve bu iki temel hedefe kolayca ulaşabilmek için de onun NATO, ABD ve Avrupa Topluluğu (AT) ile her türlü ilişkilerini zayıflatmayı "ulusal bir politika" olarak benimsemiş görünmektedir. Yunanistan'ın ilişkileri yakınlaştırma ve yumuşatma girişimleri bugüne kadar Adalar Denizi ve Kıbrıs'ta Türkiye'den daima ödünler koparmaya yönelik olmuştur (Özkan, 1989, s.87).

Kural olarak, antlaşmalar ancak bu antlaşmaların taraftarı olan devletleri bağlar, yani onlara haklar tanır ve borçlar yükler. Akit devletler antlaşmayı iyi niyetle uygulamak durumundadırlar. 1969 tarihli Viyana Sözleşmesi'nin 26 ncı maddesinde; "yürürlükte olan her antlaşma tarafları bağlar ve taraflarca iyi niyetle uygulanması gerekir" denilmektedir. Devletler hukuku uygulamasında, antlaşmaların taraftarı olan devletlerin, antlaşmaları iyi niyetle uygulamaları ilkesine "ahde vefa (Verilen Söze Bağlılık, Pacta Sund Servande) denilir (H.A.K.ığı Yayını, Devletler Hukuku, 2005, s.79). Ancak Yunan tarafında hiçbir zaman iyi niyet ve ahde vefa

ilkesine bağılıktan söz edilemez. Ayrıca Yunanistan Anayasası'nın 28 nci maddesinde; "iç hukukta, uluslar arası antlaşmalardan üstün tutulacak düzenlemelere gidilemeyeceği" belirtilmektedir (CAŞIN, Konferans Metni). Buna rağmen Yunanistan'ın tutarsızlıkları her alanda devam etmektedir.

Yunanistan'ın tek amacı her zaman kazanan olmak ve Türkiye'yi Anadolu'da hapsetmektir. Adalar Denizindeki sorunların temeli de budur ve bunun mimarları Yunan politikacılarıdır. Bu politikanın temelinde Yunan Tarih Doktoru Dimitri Kitsikis'in "Yunan Propagandası" isimli eserinde belirttiği hedef yatmaktadır. Bu hedef, " Adalar Denizi'ni bir Yunan Denizi haline getirmek, iki kıtaya uzanan ve beş denize açılan Yunanistan'ı yaratmak, bir ayağı Asya'da, bir ayağı Avrupa'da olacak büyük Yunanistan'ı gerçekleştirmektir. Diğer bir ifade ile Bizans İmparatorluğu'nu yaratmak, bu idealin ana hatlarını teşkil etmektedir (H.A.K.lığı Ders Notları).

Türkiye ve Yunanistan arasındaki sorunların kaynağını oluşturan Adalar Denizi sorunlarında Yunan tezlerinin geçerlilik kazanması Türkiye'yi sadece stratejik bir kuşatılmışlık ile karşı karşıya bırakmayacak, aynı zamanda ekonomik faaliyetlerini de etkileyecektir. Adalar Denizi'nde, Türkiye'nin hayat alanını daraltan cari statükoyu bile yeterli görmeyerek daha da yayılma politikası izleyen Yunanistan ile olan gerginlikler genel bir deniz stratejisi çerçevesinde yeniden değerlendirilmek zorundadır. Bunu da en önemli aracı Türkiye'nin Adalar Denizi'ndeki uluslar arası alanları daha da etkin bir şekilde kullanacak güçlü bir ticaret filosuna sahip olmasıdır. Yunanistan'ın bu konudaki üstünlüğü sadece Adalar Denizi'ndeki denetim alanının genişliğinden değil, sahip olduğu deniz taşıma kapasitesinden kaynaklanmaktadır (Davutoğlu, 2001, s.170–172).

Yunanistan, Dünya kamuoyuna, Türkiye ile arasında sadece Kıta Sahaneliği Sorunu olduğunu söylemeye devam etmekte ve diğer sorunların varlığını gizlemektedir. Yunanistan kendisiyle ilgili dış politika sorunlarını uluslar arasılaştırmaya çalışmaktadır. Bu çerçevede Türk-Yunan sorunlarının aslında AB'nin de sorunları olduğunu öne sürerek, AB'yi Türkiye'ye karşı kendi yanına almaya çalışmaktadır. Ekim 2000 tarihinde Adalar Denizi ve Doğu Akdeniz'de yapılan "Mutlak Zafer 2000" NATO Tatbikatı'nda Yunan uçakları silahsızlandırılmış statüdeki adaların hava sahasını kullanmaya çalışmış, NATO'nun izin vermemesi

üzerine Yunanistan tatbikatını iptalini istemiş, bu talebin kabul edilmemesi üzerine de tatbikattan çekilmiştir. Başka bir örnek olarak, GKRY ile Yunanistan tarafından düzenlenen “Nikiforos-Toksatis 2000” tatbikatında Rum hava savunma sistemi, iki Türk savaş uçağına Yunanistan’dan alınan Rus yapımı TOR M-1 füzeleri ile kilitlenmiştir (ASAM, 2000).

Türkiye Cumhuriyeti Devleti; ATATÜRK’ün "Yurtta Sulh Cihanda Sulh" ilkesi ile komşularıyla iyi ilişkilerde bulunmayı amaç edinmiştir. Yunanistan için var olan sorunların hiçbirisi Türkiye tarafından yaratılmamıştır. Bugünkü sorunlar belirli bir plan dâhilinde Yunanistan tarafından yaratılmıştır. Türkiye sorunların barışçıl ve hakkaniyet ilkesine bağlı olarak çözümlenmesi için azami gayret sarf etmektedir. Ancak; bu gayret, uluslararası hukukla kendisine verilen hakların devredilmesi anlamına gelmemelidir.

Yunanistan ile Türkiye arasındaki sorunların UAD’na götürülmesi halinde, Yunanistan’ın mahkemeyi kaybetse bile hâlihazır statü devam edecektir. Ancak Türkiye için şu andaki statüye göre geri adım atılmış olacaktır. Örneğin kara suları hâlen 6 mildir. Bu konuda Yunan tezi reddedilse bile şimdiki statü devam edecektir. Adaların silâhlandırılması sorunu ise, Yunan tezinin aksine sonuçlansa bile zaten yürürlükteki antlaşmalar gereği statü devam etmiş olacaktır. Egemenliği antlaşmalarla Yunanistan’a devredilmemiş adalar sorununda ise, Türkiye tezine uygun bir netice Yunanistan için önemli bir kayba yol açmayacaktır. Yunanlıların hava sahasını 10 mil kabul eden ve FIR hattını egemenlik hakkı gibi yorumlaması hâlen tanınmamaktadır ve mahkemece Yunan tezlerine aykırı bir sonuç çıkması halinde, Yunanlıların tanınmayan statüsü iptal olacaktır. Kıt’a sahanlığı için ise henüz oluşmayan bir statü belirlenecek, en kötü ihtimalle Adalar Denizi’nin yarısı Yunan Kıt’a sahanlığı olacaktır (Kurumahmut, Adalar Denizi’ndeki Türk-Yunan Sorunlarının Barışçı Yollarla Çözümü Nasıl Olabilir? s.21).

AB’nin çeşitli uyuşmazlıklara müdahale etmesi Türkiye’nin zaten dar olan diplomatik manevra sahasını daha da daraltmaktadır. AB’nin bugüne kadar aldığı kararlarda, Atina’nın etkisini de göz önüne alırsak, AB’nin diplomatik girişimleri Ankara’da ters tepki uyandırmakta ve Türk-Yunan ilişkilerini daha da bozmaktadır (Bölükbaşı, 1997, s.241–272).

Yunanistan, Türkiye'nin AB'ye üyelik sürecini Türkiye'den daha fazla taviz koparmak için kullanmaktadır. Yunan hükümeti görünüşte Türkiye ile yakınlaşma politikası uygulayarak, Ankara'yı AB yörüngesine almaya ve Türk-Yunan sorunlarını Türk-AB sorunları haline getirmeye çalışmaktadır. Böylece Yunanistan kendini "mağdur" olarak göstermeyi başaracak ve Türkiye, AB'ye tam üye olma hayali uğruna Atina'yla anlaşmazlıklarda AB'nin tek taraflı taviz vermesi yönündeki şartlarını kabul edecektir. AB ülkeleri de doğal olarak sadece Türkiye'ye baskı yapmaktadır. Türk-Yunan ilişkilerinin yumuşaması sürecinde, şu ana kadar hiçbir ciddi anlaşmazlık konusunda görüşmelere başlanmamış olması, Yunanistan'ın sadece Türkiye'nin taviz vermesi için baskı yapması ve kendisinin hiçbir konuda taviz vermeye yanaşmaması nedeniyle, şu ana kadar iki ülke ilişkilerinde sadece sanal yaklaşma yaşanmaktadır (ASAM, 2000).

Yunanistan'ın o zamanlar AET olarak bilinen AB'ye üye olduğu 1981 yılından beri Türkiye ile sorunlarını AB'nin bir parçası haline getirmeye yönelik çaba sarf etmiştir. 1999 Helsinki Zirvesi ile birlikte Kıbrıs ve Adalar Denizi sorunları Türkiye'nin AB'ye uyum sürecinde siyasi kriterler haline getirilmiştir. Başka bir ifadeyle söylemek gerekirse, Atina hükümetleri 1981 yılından bu yana yürüttükleri siyasette kendi açılarından başarılı olmuşlardır (Ünal, 2002, s.197).

Lozan Anlaşması, Türkiye Cumhuriyetinin varlığını uluslar arası alanda resmen tescil etmekle kalmamakta, aynı zamanda Adalar Denizi'nde Türk-Yunan dengesini de gerçekleştirmektedir. Zira Adalar Denizi'nde deniz ve hava sahaları ile egemenliği Yunanistan'a bırakılan Doğu Ege Adaları'na ilişkin anlaşma hükümleri, iki devlet arasında belirli bir denge oluşturmaktadır. Bu denge çerçevesinde her iki devlete de eşit genişlikte karasuları ve hava sahası tanıdıktan sonra, Adalar Denizi büyük ölçüde bir açık deniz ve üstündeki hava sahası ise, uluslar arası bir hava sahası olarak ortaya çıkmaktadır (Lozan Barış Anlaşması 12 ve 13 üncü maddeler) (H.A.K.ığı Ders Notları).

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. 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.

AB hava sahasının yakın gelecekte “Tek Hava Sahası” olarak yönetilmesini öngören çalışmalar devam etmektedir. AB üyesi ülkeler arasında büyük ölçüde işlevini yitiren kara sınırları gibi, hava sınırları da kaldırılarak ATS ve buna bağlı hava sahası düzenlemelerinin daha etkin ve ekonomik olarak yürütülmesini sağlamak amacıyla tek bir hava sahası oluşturulacak ve bu saha tek bir ülke hava sahası gibi işlem görecektir. Yeni teşkilat, Avrupa Hava Sahasında sivil/asker işbirliği kapsamında yeni düzenlemeler getirerek; askeri harekât ihtiyaçları hava sahasının esnek kullanımı prensibi paralelinde, yüksek yoğunluklu hava trafik alanları dışında önceden tespit edilmiş kriterlere göre karşılanacaktır. Diğer bir deyişle sivil ihtiyaçlar, askeri ihtiyaçların önünde yer alabilecektir.

Yunanistan’ın AB üyesi olması ve Avrupa Tek Hava Sahası oluşumu içerisinde yer alması sebebiyle; yeni bir hava sahası sınırının çizilmesinin Adalar Denizi’nde Türkiye aleyhine gelişmelere yol açabilecek, Adalar Denizi’nde Türkiye ve Yunanistan arasındaki mevcut hava sahası ile ilgili sorunlar yeni bir platforma (AB) çekilebilecek, EUROCONTROL’ün etkinliği azalacaktır. Bu durum ise Türkiye’nin hava trafik yönetimi konusunda AB karar mekanizmasında olmaması sonucunu doğurabilecek, Türkiye’nin söz konusu oluşum ve sistemin dışında kalması halinde, Adalar Denizi’ndeki hava sahası sorunları bağlamında tek bir ülke yerine, çok sayıda ülke adına görev almış yetkili bir kurumla muhatap olması söz konusu olabilecektir.

1944 ŞİKAGO Sivil Havacılık Sözleşmesi ile akit devlet uçakları temel olarak iki hak elde etmişlerdir; “yere inmeksiz ülkesi üzerinden geçme hakkı, uçuşta 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, Adalar Denizi’nde karasularının 6 mil, hava sahasının 10 mil olduğunu iddia

etmektedir. Hâlbuki 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.

Tamamen sivil maksatlı teknik hizmet maksadıyla teşkil edilen Uçuş Bilgi Bölgesi (FIR) içinde uçuş bilgi ve uyarı hizmetleri verilmektedir. FIR hattı kesinlikle ne bir milli sınır, ne de bir devletin hükümranlığını genişletme alanıdır.

Yunanistan, FIR hattını zaman içinde bir siyasal egemenlik sınırı olarak kabul ettirme çabalarına başlamıştır. AIP'sine koyduğu bir madde ile “Atina FIR'ı içinde yapılan tüm uçuşlar için bir uçuş planı doldurulması mecburiyeti” getirmiştir. Fakat bu husus, Yunanistan'ın bir iç hukuk düzenlemesi olduğu için, devlet uçaklarının harekât uçuşları kapsamında ne Türkiye'yi, ne de diğer ülkeleri bağlayıcı niteliği yoktur.

Türk makamlarının Adalar Denizi FIR sorumlusu Yunanistan AIS'ine yayınlanmak üzere gönderdiği NOTAM'lara Yunanistan tarafından her seferinde bin bir güçlük çıkarılmakta, metinlerde değişiklik veya ilaveler yapılmaktadır.

Deniz sathında ve üzerinde yapılan Arama Kurtarma (SAR) faaliyetleri iki ayrı sözleşme (1944 Şikago, 1979 Hamburg) çerçevesinde icra edilmektedir. Deniz ve hava sorumluluk sınırlarının ayrı hükümlere göre tespit edilmesi Türkiye – Yunanistan arasında “Adalar Denizi'nde SAR sorumluluğu” sorununun doğmasına neden olmuştur.

Açık denizlere daimi olarak bir yasak getirmek (NOTAM) ve burayı kendine münhasır bir alan ilan etmek söz konusu olamaz. Sırf muhasım devletlere engel çıkarmak için bu tür tutumlara girilmesi ve kazanılmış uluslararası serbestilerin kısıtlanmaya kalkışılması uluslararası hukukun kötüye kullanılmasıdır.

## 11. TEKLİFLER

Her dönemde mevcut durum idame ettirilebilmeli, en azından gerisine düşülmemelidir. Uluslar arası anlaşmalardaki lehimize olan konular güçlü bir irade ve kararlılıkla savunulmalıdır. Adalar Denizi'nde karasularının 6 milin üzerine çıkartılmasını bile savaş sebebi (Causus Belli) sayan Türkiye'nin, artık hiçbir konuda geri kalmaya tahammülü yoktur, bugüne kadar fazlasıyla kayba uğramıştır. Adalar Denizi uyuşmazlıklarının çözümünü, AB üyeliğimizin gerçekleşmesi için değil, bizzat Adalar Denizi'ndeki hak ve menfaatlerimizi göz önünde tutarak değerlendirmeliyiz. AB'ye girmek uğruna verilecek her taviz, masada kaybettiğimiz haklarımıza yeni bir tanesinin daha eklenmesi anlamına gelecektir. Yunanistan'dan kaynaklanan sorunlarda geri adım atmamak uğruna, gerekirse AB'ne girmekten bile vazgeçilebilmeli, en azından bu kararlılığımızı her platformda ifade etmeliyiz.

Yunanistan'ın, sorunlara yaklaşımında her zaman üçüncü ülke katkısını sağlayacak çözüm yolları arayışı içinde olduğu görülmektedir. Uluslar arası ilişkilerde, çatışmaları çözümlenmek amaçlı girişimler, ülkelerin ve karar alıcıların uluslar arası ilişkileri, olayların nedenleri ve sonuçları arasındaki bağlantıları, uluslar arası aktörleri nasıl algıladıkları ve ülke önceliklerini hangi temele oturttukları ile ilgilidir. Türkiye, önceliklerini ortaya koyarken Türkiye'nin sahip olduğu coğrafyadaki tüm çevresel ilişkilerini geliştirmeli, Adalar Denizi ve adaları üzerindeki haklarını ve haklılığını dünya kamuoyuna her fırsatta duyurmalı, Adalar Denizinde hak ve menfaatleri lehine oluşacak stratejileri uluslar arası ortamda meşrulluluğunu sağlamalıdır.

İki ülke arasındaki genel güvensizlik ortamının ve Yunanistan'ın sürekli olarak sorunları çözmeye çalışırken aynı anda siyasi avantaj sağlamaya çabalaması, sorunları daha da derinleştirmektedir. Adalar Denizi'nin kendine has coğrafi özellikleri olan yarı kapalı bir deniz olduğu ve iki kıyı devleti için de eşit derece stratejik, ekonomik ve siyasi öneme sahip olduğunun unutulmaması, bu nedenle mevcut sorunlara her iki tarafında kabul edeceği çözümler bulmak için, iki ülkenin çıkarları arasında bir denge kurulması ve devam ettirilmesi özel önem verilmesi kalıcı barış için herkesin kazanan olduğu bir yapıyı oluşturmak gerekmektedir.



Yunanistan'ın, Adalar Denizi'nin özel statüsünü ve bu denizde Türkiye'nin vazgeçemeyeceği hak ve çıkarları olduğu dikkate alarak uzlaşma yolunda çaba sarf etmesi, sorunların çözümüne yönelik olumlu adım olacaktır. Yunanistan'ın barışçı çözümlerden yana tavır koyarak, sorunların ikili olarak çözülmesi konusunda önce algılarını gözden geçirmesi, gerekirse çıkarlarını yeniden tanımlayarak Türkiye ile işbirliğine gitmesi, Adalar Denizi'ndeki sorunların kısa dönemde çözümlenmesinde önemli rol oynayacaktır.

Türkiye ise uzlaşma yanlısı tavrını sürdürmeli ve uluslararası arenada, Adalar Denizi'ne ilişkin sorunların iki ülke arasında yapılacak müzakereler yoluyla çözümlenebileceği yönündeki tezlerini savunmaya devam etmelidir.

Müzakereler yoluyla sonuca ulaşamadığı takdirde; AB dışında kaldığı sürece UAD'nda çözüm tercih edilmemeli, gerçekçi bir çözüme ancak "Türkiye AB'ne tam üye olduktan sonra varılabileceği" yönünde politikalar izlenmelidir. Olabilecek baskılar karşısında, sorunların UAD'na yalnız bir durumda, o da ancak AB içinde götürülebileceği öne sürülmelidir. "UAD'nda çözüm" tercihi analiz edildiğinde; Kara sularının altı milde dondurulması ön şart olarak öne sürülmeli ve hukuken güçlü olduğumuz Kıta Sahaneliği, Gayri Askeri Statüdeki Adaların Silahlandırılması, EGAYDAAK, FIR Hattı ve Ulusal Hava Sahası sorunlarıyla birlikte UAD'na götürülmelidir.

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. Bu konudaki diğer ülke ve kuruluşların (özellikle NATO, ABD ve İngiltere), Yunanistan'ın hukuk dışı uygulamasını tanımayan fiilleri ön plana çıkartılmalıdır.

Atina FIR'ı içinde yapılan devlet uçuşlarından sadece genel hava trafiği maksatlı uçuşlar için uçuş planı doldurulmalı ve Atina ATC'sine adreslenmelidir.

Atina FIR Hattı'nın daha batıya kaydırılmasını teklif etmek yerine, mevcut FIR Hattı kabul edilmelidir. Böylece FIR Hattı'nın, bazı yerlerde uluslararası sulardan, bazı yerlerde Yunan karasuyundan ve bazı yerlerde Türk karasuyundan geçmesi sebepleriyle, hükümlerlik iddia edilemeyecek bir sınır olduğunu uluslararası hukuk çerçevesinde savunmak daha kolay olacaktır.

Yaşanan sorunları asgariye indirmek için, Adalar Denizi'nde ilanı gerekli NOTAM'lar, fiili durum oluşturacak şekilde Türk makamları tarafından yayımlanmalı ve FIR sorumlusu Yunanistan AIS'ine ise sadece bilgi verilmelidir. Bu uygulama, Adalar Denizi sorunlarının tümünden çözümleneceği ana kadar devam ettirilmelidir.

FIR ve SAR sahalarının çakıştırılması meselesinde, Türk ve Yunan taraflarının diğer tüm Adalar Denizi sorunlarıyla birlikte bu sorunu da ele alıp çözecekleri ana kadar, Türkiye'nin ilan ettiği "Deniz SAR Sorumluluk Sahası"nda SAR faaliyetlerine devam edilmelidir.

Yunanistan ile sorunların tartışılması kapsamında; AB asla hakem olarak kabul edilmemeli, AB mümkün olduğu kadar dışarıda tutulmalı, en azından pasif bırakılmalıdır. Diyalog yoluyla sonuca ulaşılamadığı takdirde; gerçekçi bir çözüme ancak "Türkiye AB'ne tam üye olduktan sonra varılabileceği" yönünde politikalar izlenmelidir.

AB'nin "Tek Hava Sahası" uygulamasına gitmesiyle Türkiye ile Yunanistan arasındaki sorunların yeni bir platforma kayacağı açıktır. Bu noktadan hareketle, Adalar Denizi sorunlarının dengeli bir şekilde çözüme kavuşturulması için gerekli irade ortaya konmalıdır. AB Tek Hava Sahası projesi yakından izlenmeli, gelişmelere bağlı olarak gerekli önlemler gecikmeden alınmalıdır.

Türk tezleri, devlet, sivil toplum örgütleri ve yurtdışındaki Türk lobisi işbirliğiyle uluslar arası alanda yoğun bir şekilde tanıtılmalıdır. Bu kapsamda, üçüncü ülkelerin ve özellikle büyük güçlerin çıkarlarıyla Türk tezleri arasında bağlantı kurulmalı, Yunan iddialarından olumsuz yönde en fazla etkilenmesi muhtemel Rusya başta olmak üzere Karadeniz ülkelerinin ve denizlerin serbestliği

yönünde politika izleyen ABD'nin desteği aranmalıdır, Türk tezlerinin uluslar arası saygın yayınlarda yer alması sağlanmalıdır, Türk tezlerini savunan milli ve yabancı kişi ve kuruluşların etkinliğini artırmak üzere maddi ve manevi destek verilmelidir, yurt dışında yaşayan vatandaşlarımız da dâhil olmak üzere Türk toplumu, Yunanistan'dan kaynaklanan Adalar Denizi sorunları hakkında yeterli ölçüde bilgilendirilmeli ve bilinçlendirilmelidir.

Yunanistan'la mevcut sorunların Türkiye lehinde çözülmesi için; Türkiye, 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 ederek, uluslararası platformlarda ulusal çıkarlarımız doğrultusunda siyasileri, bilim adamları / kurumları, sivil toplum örgütleri ve işadamları ile proaktif ve kararlı bir tutum sergilemelidir.

## KAYNAKLAR

ADIYEKE, Ayşe Nükhet ve ADIYEKE, Nuri, Kıbrıs Sorununun Anlaşılmasında Tarihsel Bir Örnek Olarak Girit'in Yunanistan'a Katılması, SAEMK Araştırma Projeleri Dizisi, Ankara, 2002.

AKINCI, Burhan, Deniz Yetki Alanlarında İcra Edilen Uçuşların Hukuksal Boyutu, İstanbul Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2002.

AKİPEK, Ömer İlhan, Devletler Hukuku, İkinci Kitap, İstiklal Matbaası, Ankara, 1964.

AKSU, Fuat, Türk-Yunan İlişkileri: İlişkilerin Yönelimini Etkileyen Faktörler Üzerine Bir İnceleme, Stratejik Araştırma ve Etütler Milli Komitesi Yayınları, Ankara 2001.

AKTAR, Yücel, Yunanistan'ın Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti'ne Yönelik Geleneksel Politikasında Temel Yaklaşımlar, Türk-Yunan İlişkileri, Üçüncü Askeri Tarih Semineri, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1986.

ALTUĞ, Yılmaz / NOMER, Engin, Devletler Umumi Hukuku, Barış, Harp ve Hava Hukuku Ders Notları, Hava Harp Okulu Eğitim, Araştırma ve Değerlendirme Yayınları, 1969.

APATAY, Çetinkaya, Yaşadıklarım ve Ege Denizi'nde Olup Bitenler, Kazancı Kitap Ticaret A.Ş., İstanbul 1995.

AQUARONE, Marie-Christine, Freedom From Legal Correctness Thoughts On The Aegean Conflict Between Turkey And Greece, Seyfi TAŞHAN (der.), Aegean Issues: Problems-Legal and Political Matrix Conference Papers.

ARMAOĞLU, Fahir, 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi, (Cilt 1-2 : 1914-1995) Alkım Yayınevi, İstanbul, 2000.

ATUN, Ali Fikret, Yunan Karakterinin Anatomisi, KKTC Devlet Matbaası, Lefkoşa, 1996.

ASAM, 1 inci Jeopolitik Tartışma Sonuç Raporu, 8 Şubat 2000.

AYBARS, Ergün, Orta Doğu'da Bölgesel Barışa Etki Eden Hususların Analizi, Sempozyum Bildirileri: Türkiye'nin Etrafında Barış Kuşağı Nasıl Oluşturulur, İstanbul, 2002.

BAL, İdris, Türk Dış Politikası (1960–1980), Türkler Ansiklopedisi 17. Cilt, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002.

BALKAÇ, Zerrin, Batı Trakya Türkleri, Türkler Ansiklopedisi 20. Cilt, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002.

BARGIACCHI, Paolo., The Freedom of Overflight in the High Seas, The Aegean Sea 2000 Symposium, TÜDAV Yayınları, İstanbul, 2000.

BAŞEREN, Sertaç Hami ve İNAN Yüksel, Kardak Kayalıklarının Statüsü (Status of Kardak Rocks), Net Ofset Matbaacılık, Ankara, 1997.

BAŞEREN, Sertaç Hami ve KURUMAHMUT, Ali, Ege Denizi'nde Egemenliği Devredilmemiş Adalar, SAEMK Araştırma Projeleri Dizisi, Ankara, 2003.

BAŞEREN, Sertaç Hami, Ege Sorunları, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayınları, Ankara, 2006.

BAŞEREN, Sertaç Hami, Egemenliği Antlaşmalarla Yunanistan'a Devredilmemiş Ada, Adacık ve Kayalıklar Sorunu, Konferans Metni.

BAYKAL, Ferit Hakan, Deniz Hukuku Çalışmaları, Alfa Basım Yayım Dağıtım Yayınevi, İstanbul 1998.

BERBERAKİS, Stelyo, Sabah Gazetesi, 4 Haziran 2006.

BİLSEL, Cemil, Milletlerarası Hava Hukuku, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul, 1948.

BÖLÜKBAŞI, Süha, Türkiye'nin Yakınındaki Avrupa ile İlişkileri: Türk-Yunan Sorunları, Türkiye ve Avrupa, Yayına Hazırlayan: Atilla Eralp, Ankara, Mayıs 1997.

Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi, Cilt 7.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif, Osmanlı (Türk)-Yunan Deniz Silahlanma Yarışı, Belleten, Cilt XXXIX, Ekim 1975, No:156.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması Cilt-1, T.C. Deniz Basımevi, İstanbul 1982.

CİN, Turgay, Türkiye ve Yunanistan Bakımından Ege Denizi'ndeki Karasuları Genişliği Sorunu, Seçkin Yayınevi, Ankara 2000.

ÇAKIROĞLU, Haçer, Avrupa Birliği Yolunda Ege Sorunlarının Uluslar Arası Adalet Divanında Çözümü, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, Harp Akademileri Basım Evi, İstanbul, 2002.

ÇAŞIN, Mesut Hakkı, Türk-Yunan İlişkilerinde Ege ve Kıbrıs Sorunları, Konferans Metni.

ÇAŞIN, Mesut Hakkı, Konferans Metni, Harp Akademileri Komutanlığı.

ÇAŞIN, Mesut Hakkı, Uluslararası Hava-Uzay Hukuku (International Aerospace Law), Sabancı Üniversitesi Ders Notları.

ÇELİK, F., Milletlerarası Hukuk, İkinci Kitap, İstanbul, 1989.

ÇOPUR, İzzettin, Ege Denizi, Ege Adaları, On İki Ada ve Girit Adasının Stratejik ve Jeostratejik Önemi ile Türkiye'nin Güvenliği Açısından Değerlendirilmesi, Stratejik Etütler Bülteni, Temmuz 1999, Sayı: 93.

DAVUTOĞLU, Ahmet, Stratejik Derinlik Türkiye'nin Uluslar arası Konumu, Küre Yayınları, İstanbul, 2001.

DEMİRCAN, Yasemin, Ege Adalarında Osmanlı Hakimiyeti, Türkler Ansiklopedisi 9. Cilt, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002.

Dictionnaire Larousse Ansiklopedik Sözlük, Cilt 6, Milliyet Gazetecilik, İstanbul 1994.

DYKE VAN, M.J., The Interconnected Aegean Sea Disputes, Problems of Regional Seas Symposium, TÜDAV Yayınları, İstanbul, 2001.

DYKE VAN, M.J., An Analysis of the Aegean Disputes Under International Law.

EMANET, Hakan, Deniz Hakimiyetinden Dünya Hakimiyetine Giden Yolda Türk Boğazları, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2003.

ERTÜRK, Yaşar, Batı Anadolu'nun Ege Denizi (Adalar Denizi)'ne Uzantısı Olan Ada, Adacık ve Kayalıklar, Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Kırıkkale 2000.

Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, Silahlı Kuvvetler İçin Savaş Hukuku Bilgisi, Ankara, 1987.

Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihî Başkanlığı Resmi Yayını, Türk-Yunan İlişkileri ve Megali İdea, Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1975.

Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Kıbrıs'ın Fethi (1570–1571), Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara, 1986.

GÖKNİL, M.N, Hava Hukuku, İ.Ü Hukuk Fakültesi Yayını, İstanbul, 1951.

GÜNDÜZ, Aslan, Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar, Beta Yayınları, İstanbul, 2000.

GÜNDÜZ, Aslan, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Teşkilatlar ile İlgili Temel Metinler, İstanbul 1987.

GÜREL, Şükrü Sina, Tarihsel Boyutları İçinde Türk-Yunan İlişkileri (1821–1993), Ümit Yayıncılık, Ankara 1993.

GÜREL, Şükrü Sina, Yakın Tarihimizden Notlar, Yeni Kıbrıs, Lefkoşa, 1978.

GÜRÜN, Kamuran, “Ege Sorunu”, Yeni Türkiye Dergisi Türk Dış Politikası Özel Sayısı, Mart-Nisan 1995.

Harp Akademileri Komutanlığı, Muhtelif Ders Notları.

Harp Akademileri Komutanlığı Yayını, Denizde Silahlı Çatışma Hukuku, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1999.

Harp Akademileri Komutanlığı Yayını, Ege Sorunları, Harp Akademileri Basımevi, Yenilevent-İstanbul, 2001.

Harp Akademileri Komutanlığı Yayını, Devletler Hukuku, Harp Akademileri Basımevi, Yenilevent-İstanbul, 2005.

Harp Akademileri Komutanlığı Yayını, Ege Denizi Üzerindeki Hava Sahası ve FIR Hattı Sorunları, Harp Akademileri Basımevi, Yenilevent-İstanbul, 2003.

Harp Akademileri Komutanlığı Yayını, Geçmişten Günümüze Yakın Çevredeki Sorunlar ve Türkiye, Harp Akademileri Basımevi, Yenilevent-İstanbul, 1995.

Harp Akademileri Komutanlığı Yayını, Ege Denizi ve Ege Adaları, Harp Akademileri Basımevi, Yenilevent-İstanbul, 1995.

Harp Akademileri Komutanlığı Yayını, Ege Ada, Adacık ve Kayalıklarının Coğrafi, Tarihi, Hukuki Durumu ve Uygulanan Politikalar, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 1996.



HATİPOĞLU, M. Murat, Türk-Yunan İlişkilerinin 101 Yılı, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Yayınları No. 85, Seri III, Sayı A.23, Ankara, 1988.

HERGÜNER, Mustafa, Ege Denizi'nin Türk-Yunan İlişkileri Üzerindeki Etkisi, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Ekim 1986.

HOLLICK, A., Ocean Law, Institute of Strategic Studies, Number 41, USA, 1995.

ITZKOWITZ, Norman, Türk-Yunan İlişkileri ve Türkiye'nin Dünyadaki Stratejik Durumu, Konferans Metni, Nisan 2004.

İNAN, Kamran, Türk-Yunan İlişkilerinde Dinamikler, Türk-Yunan İlişkileri, Üçüncü Askeri Tarih Semineri, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara 1986

KARAL Enver Ziya, Osmanlı Tarihi Cilt 8, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1983.

KERSE, Ahmet, Karasuları, T.C. Deniz Basımevi, İstanbul 1964.

KİTSİKİS, Dimitri, Yunan Propagandası, Çev. Hakkı Devrim. Kaynak Kitaplar, İstanbul, 1974

KÖSE, Ertan, Yunanistan ve Bitmeyen Kin, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2005.

KURUMAHMUT, Ali, Ege Denizi'nde Temel Sorun: Egemenliği Devredilmemiş Adalar, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1998.

KURUMAHMUT, Ali, Uluslararası Boğazlardan Geçiş ve Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü, HAK Yayınları, İstanbul, 1999.

KURUMAHMUT, Ali, Ege Denizi'ndeki Türk-Yunan Sorunlarının Barışçı Yollarla Çözümü Nasıl Olabilir? Konulu Tezi.

KURUMAHMUT, Ali, Ege Kıta Sahanelığı Sorunu, Silahlı Kuvvetler Dergisi, Sayı 324, 1994.

KURUMAHMUT, Ali, Ege Denizi Karasuları Uyuşmazlığı Üzerine Bir İnceleme, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı:553, Temmuz 1992.

KUT, Şule, Türk Dış Politikasında Ege Sorunu, Türk Dış Politikasının Analizi, Faruk SÖNMEZOĞLU (der.), Der Yayınları, İstanbul 2001.

MANİSALI, Erol, Dünden Bugüne Kıbrıs, Çağdaş Matbaacılık ve Limitet Şirketi Yayınları, Nisan, 2000.

MERAY, Seha L. / SAR, Cem, İzinsiz Giren Yabancı Uçakların Uluslararası Hukuk Açısından Yarattığı Sorunlar, Hv.Bas. ve Neş.Md.lüğü.

MERAY, Seha L. (çev.), Lozan Barış Konferansı, Tutanaklar Belgeler, Tk.I, C.1. K.1. Ankara, 1969.

MERAY, Seha L. Devletler Hukukuna Giriş. C. I, 3. Bas. Ankara, 1967.s.324

MERAY, Seha L., Birleşmiş Milletler Devletler Hukuku Komisyonu Yedinci Toplantısı, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, 1955, Cilt:10, No:4.

NATO Güneydoğu Avrupa Müttefik K.lığı, K.K.K.'lığı Yayınları, Ege Denizi'nde Türk-Yunan Askeri Sorunları, İzmir, 1995.

OKMAN, Cengiz, Strateji Teorisine Giriş, Deniz Harp Okulu Yayınları, İstanbul, 1995.

ORAN, Baskın (ed), Türk Dış Politikası Cilt 1, İletişim Yayınları, İstanbul, 2001.

ÖZCAN, Murat, Tarihin Işığında Yunan Mezalimi, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2005.

ÖZKAN, Cemal, Türk-Yunan Diyalogu ve İki Ülke İlişkilerinde Yakınlaşma Çabaları, Güncel Konular, Ağustos 1989, Sayı:10.

ÖZMEN, Süleyman, Avrasya'nın Kırılma Noktası Kıbrıs, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2005.

PAZARCI, Hüseyin, Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap, Turhan Kitapevi, Ankara, 1999.

PAZARCI Hüseyin, Doğu Ege Adalarının Askerden Arındırılmış Statüsü, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları: 550, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi ve Basın-Yayın Yüksekokulu Basımevi, Ankara 1986.

PAZARCI, Hüseyin, Lozan Antlaşması'ndan 1974'e Kadar Ege'ye İlişkin Gelişmeler ve Yunanistan'ın Ege Politikası, Üçüncü Askerî Tarih Semineri Türk-Yunan İlişkileri 1986.

POYRAZ, Hamdi, Türk-Yunan Sorunları Ege Denizi ve Ege Adaları, Harp Akademileri Komutanlığı Yayını, Harp Akademileri Basımevi, Yenilevent-İstanbul, 2004.

SABAHATTİN, İsmail, Girit Oyunu ve Kıbrıs, Akdeniz Haber Ajansı Yayınları, Girit Nasıl Kaybedildi, Özyay Matbaacılık, İstanbul, 2000.

SCHMITT, Michael, Aegean Angst: The Greek-Turkish Dispute, Naval War College Review, Summer 1996.

SİDAL, Uğur, Ege Denizi'ndeki Anlaşmazlıkların Uluslararası Antlaşma ve Sözleşmeler ile Türk-Yunan İlişkileri Karşısında Tahlili, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Nisan 1982, Cilt:98, Sayı:517.

SÖNMEZOĞLU, Faruk, Türkiye-Yunanistan İlişkileri ve Büyük Güçler Kıbrıs, Ege ve Diğer Sorunlar, Der Yayınları, İstanbul 2000.

ŞİMŞİR, Bilal N., Ege Sorunu Belgeler (Aegean Question) Cilt 1 (1912–1913), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1989.

ŞİMŞİR, Bilal N., Ege Sorunu Belgeler (Aegean Question) Cilt 2 (1913–1914), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1982.

TAŞKIRAN, Cemalettin, Oniki Adanın Dünü ve Bugünü, Gnkur. ATASE Yayını, Gnkur. Basımevi, Ankara, 1996.

The Commander's Handbook on The Law of Naval Operations, US Navy Publication, USA.

TOKATLIOĞLU, Aysun, Ege Denizi Bölgesi ve Yunanistan ile Türkiye'nin Denizle İlgili Yetki Alanlarının Belirlenmesi Sorunu, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, İstanbul 2004.

TOKATLIOĞLU, Aysun, Tarihten Günümüze Ege Adaları, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, İstanbul 1991.

TOLUNER, Sevin., Milletlerarası Hukuk Dersleri, Beta Yayınları, İstanbul, 1996.

TOLUNER, Sevin., Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları, Betaş Yayınları, İstanbul, 2000.

TURAN. Şerafettin, Rodos ve 12 Ada'nın Türk Hâkimiyetinden Çıkışı, Ocak 1965, Belleten XXIX.

TURGUT, Reşat, Güven Artırıcı Önlemler Kapsamında Mevcut Uygulamalar, Sempozyum Bildirileri: Türkiye'nin Etrafında Barış Kuşağı Nasıl Oluşturulur, İstanbul, 2002.

TURNA, Metin, Ege Denizi'nde Türk-Yunan İlişkileri ve Kıta Sahaneliği Meselesi, Y.Lisans Tezi, GYTE, 2002.

Türkçe Sözlük, Milliyet Yayınları, İstanbul 1992.

ÜNAL, Hasan, Türkiye-Avrupa Birliği İlişkileri ve Türk-Yunan Sorunları, Türkler Ansiklopedisi 17. Cilt, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002.

WILSON, A., The Aegean Dispute, Greece and Turkey: Adversity in Alliance, New York, 1984.

[www.adalet.gov.tr](http://www.adalet.gov.tr)

[www.anadolujansi.com.tr](http://www.anadolujansi.com.tr)

[www.byegm.gov.tr](http://www.byegm.gov.tr)

[www.devletarsivleri.gov.tr](http://www.devletarsivleri.gov.tr)

[www.dhmi.gov.tr](http://www.dhmi.gov.tr)

[www.diaspora-net.org](http://www.diaspora-net.org)

[www.dzkk.tsk.mil.tr](http://www.dzkk.tsk.mil.tr)

[www.foreignpolicy.org.tr](http://www.foreignpolicy.org.tr)

[www.geocities.com/turkishgreek](http://www.geocities.com/turkishgreek)

[www.harpak.tsk.mil.tr](http://www.harpak.tsk.mil.tr)

[www.hvkk.tsk.mil.tr](http://www.hvkk.tsk.mil.tr)

[www.iacenter.org](http://www.iacenter.org)

[www.icao.int](http://www.icao.int)

[www.mfa.gov.tr](http://www.mfa.gov.tr)

[www.mkutup.gov.tr](http://www.mkutup.gov.tr)

[www.nato.int](http://www.nato.int)

[www.nwc.navy.mil](http://www.nwc.navy.mil)

[www.tsk.mil.tr](http://www.tsk.mil.tr)

[www.sgk.tsk.mil.tr](http://www.sgk.tsk.mil.tr)

[www.stradigma.com](http://www.stradigma.com)

[www.trncinfo.com](http://www.trncinfo.com)

[www.ttk.gov.tr](http://www.ttk.gov.tr)

[www.un.org](http://www.un.org)

YAVUZ. Celalettin, Mentеше Adaları (Oniki Ada)'nın Tarihî, Deniz Harp Okulu Basımevi, İstanbul, 2003.

YILMAZÇELİK, İbrahim – ERTÜRK, Yaşar, Ege Adalarının Coğrafi, Tarihi, Siyasi ve Hukuki Durumu ve Günümüzdeki Gelişmeler, Dokuzuncu Askeri Tarih Semineri Bildirileri I, Genelkurmay ATASE ve Genelkurmay Denetleme Başkanlığı Yayınları, Genelkurmay Basımevi, Ankara 2005.

YÜCEER, Bilal, Em. Hv. Hakim Alb., Hava Hukuku Konferansı.

## ÖZGEÇMİŞ

1975 Yılında Çorum'da doğdum. İlk ve orta öğrenimimi Çorum'da tamamlamayı müteakip 1990 yılında Deniz Lisesi'nde öğrenim görmeye hak kazandım. Lise öğrenimimi tamamladıktan sonra Deniz Harp Okulu'nda dört senelik lisans eğitimi aldım ve 1997 yılında Teğmen rütbesi ile mezun oldum. Deniz Kuvvetleri'ne bağlı çeşitli birlik ve gemilerde görev aldım. Halen Deniz Hava Üs Komutanlığı'nda D/K Uçağı Taktik Koordine Subayı olarak görev yapmaktayım.

## **EKLER**

**EK-1** : Uluslararası Sivil Hava Taşımacılığını Dzenleyen Çok Taraflı Anlaşmalar

**EK-2** : Üye Olunan Uluslararası Havacılık Kuruluşları.

**EK-3** : Türk Sivil Havacılık Kanunu.

**EK-4** : Türk Karasuları Kanunu.

**EK-5** : Hudut Bölgeleri Uçuş Yönetmeliği.

**EK-6** : Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği

**EK-7** : Yunanistan'ın Türk Hava Sahası'nı İhlallerine İlişkin Genelkurmay  
Başkanlığı'nın Çeşitli Basın Açıklamaları.

**EK-8** : Yunanistan Basın-Yayın Organlarında Yer alan Türk-Yunan Sorunlarına  
İlişkin Haberler.



## **EK-1 : ULUSLARARASI SİVİL HAVA TAŞIMACILIĞI'NI DÜZENLEYEN ÇOK TARAFLI ANLAŞMALAR**

Teknik gelişmeler, Birinci ve İkinci Dünya Savaşlarında havadan gelebilecek tehlikelere karşı önlem alınması zorunluluğu, uygulamada devletin ülkesi üzerindeki hava sahasının devletin mutlak egemenliği altında olmasını gerekli kılmıştır. Böylece Birinci Dünya savaşı sonrası, havacılıkla ilgili uluslararası düzenlemelere yönelinmiştir.

Sivil Havacılıkta 22 Mart 1919 tarihinde Paris ile Brüksel, 25 Ağustos 1919 tarihinde Paris ile Londra arasında başlayan ilk düzenli hava servislerini takip eden aylarda yapılan Paris Barış Konferansına katılan Devletler, Devletlerin hava sahaları üzerindeki hükümler hakları, Milletlerarası uçuş hakkı ve Milletlerarası kayıt ve kısıtlamalar gibi Havacılığa ilişkin Milletlerarası Kamu Hukuku konularını görüşerek, mutabık kaldıkları hususları ilk Milletlerarası Sivil Havacılık anlaşması olan 13 Ekim 1919 tarihli Paris Sözleşmesi ile belgelediler.

Sivil Havacılığa ilişkin, Milletlerarası Kamu Hukuku kurallarını düzenleyen Paris Sözleşmesini, 1926 yılında Madrid ve 1929 yılında Havana Sözleşmeleri takip etti ve bu Milletlerarası Kamu Hukuku kuralları, 17 Aralık 1944 tarihli Şikago Sözleşmesi kabul edilinceye kadar, yürürlükte kaldı.

### **1. PARİS HAVACILIK SÖZLEŞMESİ**

13 Ekim 1919'da Paris'te Barış Konferansında kurulan özel bir komisyon tarafından hazırlanan Hava Ulaştırma Sözleşmesi yirmi yedi devlet tarafından imzalanmış ve 11 Temmuz 1922'de yürürlüğe girmiştir.

Paris Sözleşmesi yalnız barış zamanındaki durumda ilgilidir. Sözleşme'nin 1 inci maddesinde her devletin ülkesi üzerindeki hava sahasında "Mutlak ve Münhasır Egemenliği" prensip olarak belirtilmiştir.

## **2. MADRİT SÖZLEŞMESİ (1926)**

Paris Sözleşmesi bütün devletlerin kabul ettiği bir sözleşme olamamıştır. Devletler ancak yakın ilişkileri bulunan devletlerle sözleşmeler akdederek hava ulaşımını düzenlemeyi tercih etmişlerdir. Madrid Sözleşmesi'nin ana hatları Paris sözleşmesine benzemektedir.

## **3. HAVANA SÖZLEŞMESİ (1928)**

Amerika Devletleri'nin kendi aralarında akdettiği Havana Sözleşmesi devletlerin havada mutlak ve münhasır egemenliğini kabul etmekle beraber, Paris ve Madrid Sözleşmelerinden farklılıklar arz ediyordu. Havana sözleşmesi ticari amaçla kullanılan uçaklara daha çok serbesti tanıyordu.

## **4. VARŞOVA SÖZLEŞMESİ (1929)**

Varşova sözleşmesinin tam ismi "Uluslararası Hava Taşımalarına ilişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme"dir. Sivil Havacılığın çok büyük bir hızla gelişmekte olması dolayısıyla, özellikle Ulusal veya Uluslararası alanda Havayolu ile yapılan yolcu ve yük taşımalarından doğan hukuki ilişkilere uygulanacak kuralların önemi büyük ölçüde artmıştır.

Bir taraftan Havacılığa ilişkin Milletlerarası Hukuk alanında yasal düzenlemeler yapılırken, diğer taraftan Milletlerarası özel hukuk ve kanunlar ihtilafı konularına da eğilinmesi gerektiği açıktı. Çünkü taşıma akdinin şartlarının, taşımanın yapıldığı ülkelerde, farklı hukuk kuralları olması nedeni ile farklı yorumlanması, yolcuların hak aramasında büyük güçlükler neden olduğu gibi, taşıma akdinin yapıldığı, taşımanın başladığı, taşımanın son bulduğu, duraklama ve yolcunun tabiiyetinde bulunduğu yer Mahkemelerinin, aynı olayda kendilerini yetkili sayması ve farklı hukukları uygulamaları nedenleri ile birbirleriyle çelişkili ve mükerrer ödemelere neden olan kararların ortaya çıkması, teknik ve güvenlik açısından henüz yeni gelişmekte bulunan ve mali açıdan güçsüz hava aracı yapımcılarını, sahiplerini ve işletmecilerini olumsuz yönden etkiliyordu.

Bu konudaki kurallar, Havayolu ile yapılan yurtiçi taşımaları için Milli Kanunlarda; yurt dışı taşımaları için ise, taşımanın nitelik ve karakterine göre, Türkiye'nin de 01 Mart 1977 tarihinde 2073 sayılı kanunla onaylayarak taraf olduğu Varşova Sözleşmesi ve bu sözleşmeye değişiklik getiren;

1955 tarihli LAHEY Protokolü

1961 tarihli GUADALAJARA Ek Sözleşmesi

1971 tarihli GUATEMALA CITY Protokolü

1975 tarihli 1 Sayılı MONTREAL Ek Protokolü

" " 3 Sayılı MONTREAL Ek Protokolü

" " 4 Sayılı MONTREAL Ek Protokollerinde yer almaktadır.

Varşova Sözleşmesi, Uluslararası hava taşımasının ve bu tür taşımalarda taşıyıcının sorumluluğunun düzenlenmesi ve şartlarda birlik sağlanması ihtiyacından doğmuştur. Bu uluslararası sözleşme 1925 tarihinde Paris'te toplanan Birinci Uluslararası Hava Özel Hukuku Konferansının kurduğu "Hava Hukuku Uzmanları Uluslararası Teknik Komitesi"nin hazırlamış olduğu ön tasarıya dayanmaktadır.

12 Ekim 1929'da Varşova'da yapılan toplantı sonunda düzenlenen Varşova Sözleşmesi 30'dan fazla devlet tarafından imzalanmış ve 1933'de yürürlüğe girmiştir. Halen 108 devlet bu sözleşmeye katılmış bulunmaktadır.

Varşova Sözleşmesi uluslararası hava taşıma sözleşmeleri bakımından esas itibarıyla taşıma belgeleri (md.3-9), eşya (yük) taşımasında hukuki ilişkiler (md.10-16) ve hava taşıyıcısının sorumluluğunu (md.17-30) oldukça ayrıntılı biçimde düzenlemiş ve bu konularda birlik sağlamış bulunmaktadır.

Varşova Sözleşmesinin Hava Hukukunda bu kadar önemli bir yer işgal etmesinin en önemli nedenlerinden biri Hava Hukukuna ilişkin Milletlerarası sözleşmeler arasında en çok kabul görenlerden biri olmasıdır.

Bilahare Varşova Sözleşmesinin bazı hükümlerinin daha iyi hale getirilmesi için muhtelif çalışmalar yapılmış ve ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü) Hukuk Komitesi tarafından hazırlanan değişiklik protokol tasarısı 28 Eylül 1955'de Lahey'de toplanan Diplomatik Konferans'ta imzalanmış ve otuz devletin onayından sonra 1 Ağustos 1963 tarihinde yürürlüğe girmiştir

Varşova sözleşmesi ve Lahey Protokolünden sonra, uluslararası taşımaların taşıma sözleşmesine taraf olan taşıyıcıdan (akit taşıyıcı) başka bir hava taşıyıcısı (fiili taşıyıcı) tarafından yerine getirildiği göz önünde tutularak fiili taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen bir sözleşme Guadalajara'da toplanan diplomatik Konferans'ta kabul edilmiştir.(1961 Guadalajara Sözleşmesi)

Yolcu taşımalarına ilişkin temel değişiklikler ise 1971 Guatemala City Protokolü ile düzenlenmiştir.

Burada son olarak anılması gereken 1975 Montreal Konferansıdır. Bu konferansta kabul edilen dört protokolden 1, 2 ve 3 nolu protokoller ile taşıyıcının sorumluluğunun sınırlarını tayinde Poincare Frankının yerine Uluslararası Para Fonunun (IMF) özel çekme hakkının kullanılmasıdır. 4 nolu protokol ile de eşya (yük) taşımalarında temel değişiklikler yapılarak hava yük senedi yerine elektronik cihazların kullanılması öngörülmüştür.

## **5. ŞİKAGO SÖZLEŞMESİ**

Paris Sözleşmesi'nin uluslararası hava ulaşımını düzenlemekteki yetersizliği, yeni teknik gelişmeler ve ihtiyaçlar bu alanda yeni tedbirler alınmasını zorunlu kılıyordu.

Böylece 1944 yılı dünya havacılığı açısından önemli bir dönüm noktası teşkil eder. Amerika Birleşik Devletleri'nin Şikago kentinde 7 Aralık 1944 tarihinde 52 devletin temsilcileri toplanarak Şikago Sözleşmesi diye adlandırılan, Uluslararası

Sivil Havacılık Sözleşmesini imzaladılar. Şikago Sözleşmesi, Uluslararası Sivil Havacılığın esaslarını evrensel düzeyde düzenleyen ve Uluslararası Hava Hukukunun cari kurallarını belirleyen temel bir metindir.

Türkiye'nin 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı Kanunla onaylamış bulunduğu Şikago Anlaşmasına bugün 152 devlet taraf olmuştur. Bu anlaşma; Hava Seyrüseferi, Hava Nakil Vasıtalarının tabiiyeti ve tescili, lisans ve sertifikaları, Hava Seyrüseferini kolaylaştırıcı tedbirler, Kazaların tahkiki, Uluslararası standartlar ve usuller gibi genel ve gayri ticari konularda önemli düzenlemeler getirmiştir.

Bu anlaşma gereği kurulan Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) çalışmalarına başlamıştır. Birkaç saat içinde birbirinden değişik birçok ülke'nin hava sahasını kullanmak durumunda olan hava araçları nedeniyle dünya ülkeleri ICAO çatısı altında hızla toplanmaya başlamışlar ve bugün 150'den fazla devletin üyesi olduğu ICAO, Sivil Havacılığın her sahada Uluslararası standart ve kurallarını tespit eden ve uygulanmasını sağlayan bir kuruluş durumuna gelmiştir.

Uluslararası sivil havacılığın emin ve düzenli bir şekilde gelişebilmesi ve sivil havacılık hizmetlerinin eşit imkanlar esası üzerine tescili ile sağlam ve ekonomik bir şekilde işletilebilmesi için bazı prensip ve düzenlemeler hususunda mutabık kalınması. Anlaşmanın ikinci kısmında yer alan 43. maddesi ile kısa adı olan ICAO (International Civil Aviation Organization) Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nın kurulması hükmüne bağlanmış olup 44–66 maddeler ile ICAO'ya ilişkin esaslar düzenlenmiştir. ICAO'nun kuruluşu ICAO'nun amaç ve hedefleri, anlaşmanın 44. maddesinde açıklandığı üzere aşağıdaki gibidir.

a) Bütün dünyada uluslararası sivil havacılığın emniyetli ve düzenli gelişmesini temin etmek.

b) Barışsever amaçlar için hava araçları seçilmesini ve işletilmesini desteklemek.

c) Uluslararası Sivil Havacılık için havayolları, havaalanları ve hava seyrüsefer kolaylıklarının gelişmesini temin etmek.

- d) Dünya halkının emin, düzenli, yeterli ve ekonomik hava ulaşımına olan gereksinimlerini hazırlamak.
- e) Makul olmayan rekabetin ekonomik bakımdan sebep olacağı israfı önlemek,
- f) Taraf devletlerarasında hiç bir fark gözetmemek,
- g) Uluslararası hava seyrüseferinde uçuş emniyetini garanti altına almak
- h) Genel olarak uluslararası sivil havacılığa ait tüm konuların gelişimini temin etmek.

Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması'nın 54 (1) maddesi gereğince uluslararası standart ve tavsiye edilen hususların ICAO Konseyi tarafından kabul ile 90. maddesi gereğince de, belirlenecek bu standart ve tavsiyelerin Anlaşma'ya ek olarak kabulü esası getirilmiştir. ICAO tarafından düzenlenmekte olan ve anlaşmanın eki sayılan toplam 18 ayrı konuda ek (annex) mevcut olup, bunlar aşağıda gösterilmiştir.

Ek 1: Personel Yeterlilik (lisans) Belgeleri: Uçuş ekibi, hava trafik kontrolleri ve hava aracı bakım personeli lisans standartları.

Ek 2: Havacılık Kuralları: Görerek ve Aletli uçuşa ilişkin kurallar.

Ek 3: Uluslararası Hava Seyrüseferi için Meteoroloji Hizmetleri: Uluslararası hava seyrüseferi için meteoroloji hizmetleri koşulları ve hava aracından meteorolojik gözlemleri rapor usulleri.

Ek 4: Havacılık Haritaları; Uluslararası havacılıkta kullanılan harita vb.lerinin özellikleri.

Ek 5: Hava-Yer Haberleşmesinde kullanılan Ölçü Birimleri: Hava Yer haberleşmesinde kullanılacak ölçü birim ve sistemleri standartları.

Ek 6: Hava Aracı İşletmeciliği; Tüm dünyada benzer standartların uygulanmasına (Uçuş Güvenliği dahil) esas standartlar, üç bölümdür.

- Bölüm 1: Uluslararası Ticari Hava Ulaşımı-Uçaklar
- Bölüm 2: Uluslararası Genel Havacılık Uçaklar
- Bölüm 3: Uluslararası işletmecilik Helikopter

Ek 7: Hava Aracı Tescil İşareti ve Milliyeti; Hava Aracı tescil ve tanımlaması için kurallar.

Ek 8: Hava Araçları Uçuşa Elverişliliği; Hava araçlarının aynı işlemlerle sertifikasyon ve denetimine ilişkin düzenlemeler ve kurallar.

Ek 9: Kolaylıklar: Hava araçları, yolcu, yük ve diğer ilgililerin uluslararası havaalanlarına giriş ve çıkışlarının çabuklaştırılmasına ilişkin koşullar.

Ek 10: Havacılık Haberleşmesi; Haberleşme teçhizat ve sistemleri ile (Cilt 1), Haberleşme usullerinin (Cilt 2) standardizasyonu.

Ek 11: Hava Trafik Hizmetleri; Hava trafik kontrol, uçuş bilgi ve uyarı hizmetlerinin kuruluş ve işletilmesi hakkında kurallar.

Ek 12: Arama ve Kurtarma; Arama ve Kurtarma Hizmetleri için gerekli teçhizat ve işletme özellikleri.

Ek 13: Hava Aracı Kaza İnceleme Hava aracı kazaları Bildirme, inceleme ve rapor usullerinde benzerliğin sağlanmasına ilişkin düzenlemeler.

Ek 14: Havaalanları; Havaalanlarının dizayn ve işletilmesi (Cilt 1) ve Helikopter iniş kalkış alanları Heliportlara (Cilt 2) ilişkin özellikler.

Ek 15: Havacılık Bilgi Hizmetleri; Uçuş Harekatı için gerekli havacılık bilgilerinin toplanması ve yayınlanmasına ilişkin metotlar.

Ek 16: Çevre Koruma; Hava Aracı Gürültü Düzenleme ve Karasal Kullanım Gürültü Belirleme Birimleri (Cilt 1) ve Hava Aracı Motor Çıktılarına (Emissions) (Cilt 2) ilişkin uygulamalar.

Ek 17: Güvenlik-Uluslararası Sivil Havacılığın Kanun Dışı Eylemlerden Korunması; Konuya ilişkin düzenlemeler.

Ek 18: Tehlikeli Maddelerin Havadan Emniyetle Taşınması; Tehlikeli Maddelerin (Kargonun) özellikleri, etiketlenmesi, paketlenmesi ve yüklenmesine ilişkin kurallar.

Sivil Havacılık her yönüyle, devletlerini birbirinden bağımsız olarak kural koyup, yönlendirilmeleri mümkün olmayan bir faaliyet sahası olarak dünya ülkelerinin aynı standart ve kuralları uygulamasını zorunlu kılmakta ve ülkemizin de 1945 yılında 4749 Sayılı Kanun ile üyesi olduğu ICAO, bu konuda üstüne düşen görevi başarı ile yürütmektedir.

## **6. AVRUPA DÂHİLİ TARİFESİZ HAVA SERVİSLERİNİN TİCARİ HAKLARI MEVZUUNDA ÇOK TARAFLI ANLAŞMA (1956)**

Şikago Sözleşmesi genellikle tarifeli seferleri konu edinmektedir. Bunun da nedeni Şikago Sözleşmesinin akdedildiği tarihlerde ticari havacılık içindeki yeri itibarıyla pek cüzi hacim arz eden tarifesiz seferlerin Anlaşmaya taraf ülkeler arasında 5. maddeye göre tümüyle serbest bırakılmış olmasıdır. Ancak, özellikle 50'li yıllardan sonra Tarifesiz Hava Taşımacılığının ulaştığı düzey itibarıyla bu maddenin de pratik geçerliliği kalmamış, devletler birbirleri arasında bu konuda da mütekabiliyet arar tutuma girmişlerdir. Nitekim Türkiye'nin de taraf olduğu 1956 tarihli bu anlaşmayla Şikago Sözleşmesinin 5.maddesiyle tanınan serbestinin kapsamı iyice daraltılmıştır.



## **EK-2 : ÜYE OLUNAN ULUSLARARASI HAVACILIK KURULUŞLARI1. SİVİL HAVACILIK TEŞKİLATI (International Civil Aviation Organization - ICAO)**

### **KURULUŞ VE FONKSİYONLARI**

İkinci Dünya Savaşı sonrasında, kısa zamanda gelişen havacılık faaliyetleri, ülkeler arası taşımacılık, taşımaların yapıldığı ülkelerin büyük bir uyum ve işbirliği içinde davranmasını gerektirmiş ve bu faaliyetlerin uluslararası düzeyde örgütlenilerek yürütülmesi zorunlu hale gelmiştir. Bu şekilde başlayan çalışmalar, 1944'te meyvesini vermiş ve ABD'nin Şikago kentinde hazırlanan "Şikago Konvansiyonu" tüm dünya ülkelerinin kabulüne sunulmuş, böylece uygulama beraberliğinin sağlanması yolunda büyük bir adım atılmıştır.

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü, 7 Aralık 1944 tarihinde Sivil Havacılık Anlaşması'nın imzalanmasıyla kurulmuştur. ICAO, Birleşmiş Milletlere bağlı, hava taşımacılığıyla ilgili uluslararası standartları ve güvenlik, emniyet ve verimlilik için gerekli olan düzenlemeleri yapan ve anlaşmaya taraf 183 ülke arasındaki sivil havacılıkla ilgili her konuda aracılık görevini üstlenen bir kuruluştur. ICAO, uçak işletmeciliğiyle ilgili her türlü uluslararası standardı geliştirmekte, düzenlemekte ve kabul etmekte, gerekli tesislerin kurulmasına ve hizmetlerin sağlanmasına yardım etmekte, hükümetlerle birlikte çalışarak bölgesel hava seferleri planları oluşturmakta ve hava güvenliğiyle ilgili standartları belirlemekte, toplum sağlığı, göç ve gümrük ile ilgili formaliteleri düzenlemekte, ülkelerin ICAO standartlarını yerine getirebilmelerine yardımcı olmak amacıyla teknik yardımlarda bulunmakta, dünya havacılık istatistiklerini düzenlemekte ve yayımlamakta, uluslararası hava hukuku anlaşmalarını yürütmekte, sivil havacılıkla ilgili çalışmaların çevre üzerindeki etkilerini incelemektedir.

## ÜYELER

Afganistan, Arnavutluk, Cezayir, Angola, Antigua ve Barbuda, Arjantin, Ermenistan, Avustralya, Avusturya, Azerbaycan, Bahamalar, Bahreyn, Bangladeş, Barbados, Belarus, Belçika, Belize, Benin, Bhutan, Bolivya, Bosna Hersek, Botswana, Brezilya, Brunei, Bulgaristan, Burkina Faso, Burundi, Kamboçya, Kamerun, Kanada, Cape Verde, Orta Afrika Cumhuriyeti, Çad, Şili, Çin, Kolombiya, Comoros, Kongo, Cook Adaları, Kosta Rika, Fildişi Sahili, Hırvatistan, Küba, Kıbrıs, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Cibuti, Dominik Cumhuriyeti, Ekvator, Mısır, El Salvador, Ekvator Ginesi, Eritrea, Estonya, Etiyopya, Fiji, Finlandiya, Fransa, Gabon, Gambia, Almanya, Gana, Yunanistan, Grenada, Guatemala, Gine, Yeni Gine, Guyana, Haiti, Honduras, Macaristan, İzlanda, Hindistan, Endonezya, İran İslam Cumhuriyeti, Irak, İrlanda, İsrail, İtalya, Jamaika, Japonya, Ürdün, Kenya, Kazakistan, Kiribati, Güney Kore, Kuzey Kore, Kuveyt, Kırgızistan, Lao Demokratik Halk Cumhuriyeti, Letonya, Lübnan, Lesotho, Liberya, Libya Sosyalist Arap Halk Cemahiriyesi, Litvanya, Lüksemburg, Makedonya, Madagaskar, Malawi, Malezya, Maldiv, Mali, Malta, Marshall Adaları, Moritanya, Mauritius, Meksika, Mikronezya, Monako, Moğolistan, Fas, Mozambik, Myanmar, Namibya, Nauru, Nepal, Hollanda, Yeni Zelanda, Nikaragua, Nijer, Nijerya, Norveç, Umman, Pakistan, Panama, Papua Yeni Gine, Paraguay, Peru, Filipinler, Polonya, Portekiz, Katar, Romanya, Rusya Federasyonu, Ruanda, St.Kitts ve Nevis, St.Lucia, St. Vincent ve Grenadines, Sao Tome ve Principe, Suudi Arabistan, Senegal, Seyşeller, Sierra Leone, Slovakya Cumhuriyeti, Slovenya, Solomon Adaları, Somali, Güney Afrika, İspanya, Sri Lanka, Sudan, Surinam, Swaziland, İsveç, İsviçre, Suriye Arap Cumhuriyeti, Tacikistan, Tanzania, Tayland, Togo, Tonga, Trinidad ve Tobago, Tunus, Türkiye, Türkmenistan, Uganda, Ukrayna, Birleşik Arap Emirlikleri, İngiltere, Amerika Birleşik Devletleri, Uruguay, Özbekistan, Vanuatu, Venezüella, Vietnam, Batı Samoa, Yemen, Yugoslavya, Zaire, Zambiya, Zimbabwe.

Türkiye, 1945 yılında 4749 sayılı kanun ile üye olmuştur.

## YAPI

ICAO bağımsız bir organ gibi çalışan ve 183 üye devletin temsilcilerinden oluşan bir Kongre'ye sahiptir. Bu Kongre en az üç yılda bir toplanmaktadır. Kongre, kuruluşun teknik, ekonomi, hukuk ve teknik yardım alanlarındaki tüm çalışma programını detaylı olarak incelemekte ve ICAO'nun ileriki çalışmaları için rehberlik etmektedir. ICAO'nun yönetim birimi Konsey'dir. Konsey, Kongre tarafından 3 yıllık bir süre için seçilen 33 ülke temsilcisinden oluşmaktadır.

Uluslararası sivil havacılık sahasındaki tüm faaliyetlerin yürütülmesinde esas alınan Şikago Konvansiyonu'nda yer alan bütün hükümler dünya çapında, daha düzenli ve emniyetli hava taşımacılığının teminine yöneliktir. Ticari hava taşımacılık faaliyetleri ile ilgili olan hükümlerle, ticari faaliyetler genel olarak ülkelerin karşılıklı anlaşmalarına bırakılmıştır.

Buna, benzer olarak çok taraflı taşımalar ile ikinci ülkeden üçüncü ülkeye taşımalar, karşılıklı veya çok taraflı anlaşmalarla düzenlenmektedir. Bu gün için karşılıklı taşımalarda genellikle yarı yarıya taşıma prensibi uygulanmaktadır. Ancak, sayısal ve mantıksal olarak, bunun her zaman gerçekleşmeyeceği de açıktır. Bu gibi durumlarda yüzde elliye geçen taraf, karşı tarafa belirli oranda, fazla taşımadan, kazandığı gelirlerden pay (royalty) verebilmektedir. İç hatların da yabancı ülke taşıyıcılarına müsaade eden ülke sayısı ise dikkate alınmayacak kadar azdır.

Uluslararası taşımacılık faaliyetleri ile ilgili olarak, bu sahada arz edilen tüm hizmetlerde kullanılan sistem ve teçhizatlara ilişkin standart ve kriterler, Şikago Konvansiyonu'nun Ek'lerinde (Annex) yer almıştır. Toplam 18 adet olan bu Ek'ler, 18 ayrı konuda standart ve kriterler ile tavsiye nitelikli kararları içermektedir. Bu standart ve kriterlerin havacılığın hızlı gelişimine paralel olarak değiştirilmeleri ya da yenilenmeleri gereceği muhakkaktır. Bu nedenle, ICAO koordinasyonunu altında, üye ülkelerin yetişmiş elemanlarından oluşan çeşitli çalışma grupları, havacılıktaki gelişmeleri takip etmekte, Ek'lerde gereken düzeltme ve yeniliklerin yapılmasını sağlamaktadırlar.

Havacılık faaliyetlerinin uluslararası nitelik ve devamlılığı, kullanılan tüm sistem ve teçhizatla uyumluluğu ve genelde aynı özellikleri taşımalarını zorunlu kılmaktadır. Bu nedenle Ek'lerde yer alan standart ve kriterlerin tüm ülkelerin bunları uygulamaları zorunludur. ICAO üyesi ülkelerin bunları uygulamaları zorunludur. ICAO'ya üye olmayan diğer ülkelerin büyük bir kısmı da, bu sahada faaliyet verebilmenin doğal bir gereği olarak, bu standart ve kriterleri uygulamaktadırlar. Ülkemizde söz konusu standart ve kriterlerin uygulanmasında, değişikliklerin takip ve adaptasyonunda gerekli hassasiyeti göstermektedir.

## **2. AVRUPA SİVİL HAVACILIK KONFERANSI (ECAC)**

Ülkemiz, ICAO'nun yanı sıra, Avrupa ülkeleri arasındaki havacılık faaliyetlerini düzenleyen Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın da üyesidir. Kısa adı ECAC olan bu kuruluş, ICAO'nun personel desteği altında ayrı bir bütçeyle, bağımsız olarak faaliyetlerini sürdürmektedir.

1955 yılından beri faaliyetlerini sürdüren bu Kuruluşa 32 Avrupa ülkesi üyedir.

ECAC, Avrupa Konseyi, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı ve Avrupa Topluluğu ile çok yakın ilişkiler içinde çalışmaktadır.

ECAC'ın, en üst çalışma organı, Ulaştırma Bakanları Toplantısı olup, takiben Genel Müdürler Toplantısı gelmektedir. Aşağıda belirtilen konulardaki çalışmalar, çeşitli alt çalışma grupları ile yürütülmektedir.

- a) Avrupa'da hava taşımacılığının liberizasyonu,
- b) Avrupa Hava Sahası'ndaki trafik artışına karşın düzenlemeler,
- c) Atlantik aşırı uçuşlara ilişkin düzenlemeler,
- d) Charter taşımacılığına ilişkin düzenlemeler,

- e) Çevre korumasına ilişkin düzenlemeler (Hava aracı gürültüleri, motor gazları v.b.)
- f) Ortak bir Avrupa Pilot Lisansı düzenlemesi,
- g) Hava taşımacılığında uçuş kuralları ve emniyetinin geliştirilmesi,
- h) Kazaların önlenmesi, kazalarda insan hayatının korunmasının imkânının artırılması,
- ı) Hava taşımacılığına yönelik kanun dışı eylemlerin önlenmesi,
- j) Bilgisayar Rezervasyon Sistemi (CRS)'ne ilişkin düzenlemeler,
- k) Formalitelerin azaltılması, işlemlerin hızlandırılması,
- l) Diğer Dünya ülkeleri ile ilişkilerin düzenlenmesi,
- m) Uçuş güvenliği konusunda müşterek çalışmaların düzenlenmesi,

### **3. AVRUPA HAVA SEYRÜSEFERİ GÜVENLİĞİ TEŞKİLATI (EUROCONTROL)**

Ülkemiz, Avrupa Hava Seyrüseferi Güvenliği Teşkilatı (EUROCONTROL)'na da 1 Mart 1989 tarihinde tam üye olmuştur.

Avrupa Hava Seyrüseferi Güvenliği Teşkilâtının (EUROCONTROL) 31 üyesi vardır. Öncelikli amacı bağlantısız, Avrupa Hava Trafik İdaresi sistemini geliştirmektir. Bu amacın gerçekleştirilmesi, havacılık camiasının günümüzde ve gelecekte karşılaşacağı sorunlar için bir anahtardır, bu sorunlar; hava trafiğindeki tahminî büyümeler ile başa çıkmak, yüksek dereceli bir güvenliği sağlarken maliyetleri azaltmak ve çevreye saygılı olmaktır.

EUROCONTROL, kısa, orta ve uzun vadeli pan-Avrupa hava trafik idaresi stratejilerini ve ilgili aksiyon plânlarını geliştirir, koordine eder. Bu süreç ulusal otoriteleri, hava seferleri sağlayıcılarını, sivil ve askerî amaçlarla hava sahasını kullananları, havaalanlarını, ilgili endüstrileri, profesyonel teşkilâtları ve ilgili Avrupa kurumlarını kapsar.

## **KURUMSAL YAPI**

1960 EUROCONTROL Sözleşmesi, 1997’de yenilenmiştir ve bu yenilenmiş hali Hava Trafik İdaresi’ndeki siyasî ve operasyonel değişiklikleri dikkate alır. Bu yenilenen Sözleşme bütün üye devletler tarafından onaylandıktan sonra yürürlüğe girecektir.

Yenilenen sözleşmenin belirli Maddeleri EUROCONTROL’un geliştirilmiş, güvenli ve etkili hava trafik idaresi konusunda ve karar alma süreçlerini düzene sokmada inisiyatif almasını öngörür. Bu aynı zamanda 2 yeni karar alma mekanizmasının kurulmasına yol açmıştır: EUROCONTROL Komisyonu ve Geçici Konsey. Genel Direktör artık EUROCONTROL Ajansı’nın idaresinden tamamen sorumludur. Uluslar arası teşkilâtlar veya devletlerle yapılacak antlaşmalar, programlar ve projeler konusunda karar vericilere öneri getirme hakkına sahiptir.

Yenilenen Sözleşme şeffaflığı sağlamak için teşkilât içinde bazı kurumların kurulmasına yol açmıştır; Performans Gözetleme Komisyonu, Sivil/Askerî Ortak Komisyonu ve Güvenlik Düzenleme Komisyonu.

## **ÜYE ÜLKELER**

Arnavutluk, Avusturya, Belçika, Bulgaristan, Hırvatistan, Kıbrıs, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, Macaristan, İrlanda, İtalya, Lüksemburg, Eski Yugoslav Cumhuriyeti Makedonya, Malta, Moldavya, Monako, Hollanda, Norveç, Portekiz, Romanya, Slovakya, Slovenya, İspanya, İsveç, İsviçre, Türkiye ve Birleşik Krallık.

# **EK-3 : TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNU\***

## **BİRİNCİ KISIM**

### **AMAÇ, KAPSAM VE TANIMLAR**

#### **AMAÇ**

#### **MADDE 1**

Bu Kanunun amacı; devamlı ve hızlı bir gelişme gösteren ileri teknolojinin uygulandığı sürat ve emniyet faktörlerinin büyük önem taşıdığı sivil havacılık sahasındaki faaliyetlerin ulusal çıkarlarımız ve uluslararası ilişkilerimize uygun bir şekilde düzenlenmesini sağlamaktır.

#### **KAPSAM**

#### **MADDE 2**

Bu Kanun, kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve özel hukuk tüzelkişilerinin havacılık sahasındaki faaliyetlerini kapsar. Devlet hava araçları, açık hüküm bulunmayan hallerde bu Kanunun kapsamı dışındadır.

#### **TANIMLAR**

#### **MADDE 3**

Bu Kanunda geçen:

a) “Türk Hava Sahası” terimi: Türkiye Cumhuriyetinin egemenliği altındaki ülke ile Türk karasuları üzerindeki sahayı.

---

\* 14 Ekim 1983 gün ve 2920 sayılı Kanun. R.G.:19 Ekim 1983, Sayı:18196, Düstur:V.Tertip, C.22

b) “Hava Aracı” terimi; havalanabilen ve havada seyredebilme kabiliyetine sahip her türlü aracı,

c) “Devlet Hava Aracı” terimi; Devletin askerlik, güvenlik ve gümrük hizmetlerinde kullandığı araçları.

d) “Türk Sivil Hava Aracı” terimi; Devlet hava araçları tanımı dışında kalan ve mülkiyeti Türk Devletine veya kamu tüzelkişilerine veya Türk vatandaşlarına ait araçları.

e) “Havaalanı” terimi; karada ve su üzerinde hava araçlarının kalkması ve inmesi için özel olarak hazırlanmış hava araçlarının bakım ve diğer ihtiyaçlarının karşılanmasına, yolcu ve yük alınmasına ve verilmesine elverişli tesisleri bulunan yerleri.

f) “Ferry Uçuş” terimi; bir hava aracının yolcu ve yük taşımaksızın satın alınması veya kiralanmasında tescil işlemleri yapılmadan yurda getirilmesi amacıyla yapılan uçuşlar ile uçuşa elverişliliğine hanel getirmeyen kısmi arızalı olarak yapılan uçuşları.

İfade eder.

## İKİNCİ KISIM

### HAVA SEYRÜSEFERİNİN GENEL HÜKÜMLERİ

#### BİRİNCİ BÖLÜM

#### TÜRK HAVA EGEMENLİĞİ HÜKÜMLERİ

#### TÜRK HAVA EGEMENLİĞİ

#### MADDE 4

Türkiye Cumhuriyeti Türk hava sahasında tam ve münhasır egemenliği haizdir.



## **TÜRK HAVA SAHASININ KULLANILMASI**

### **MADDE 5**

Türk hava sahası hava araçları tarafından bu Kanun ve ilgili diğer mevzuat hükümleri çerçevesinde kullanılır.

## **TÜRK HAVA SAHASINDAN YARARLANACAK HAVA ARAÇLARI**

### **MADDE 6**

Uçuşa elverişli olmak şartıyla aşağıda sayılan hava araçları Türk hava sahasında uçuş yapabilirler.

- a) Türk Devlet hava araçları,
- b) Türk uçak siciline kayıtlı Türk sivil hava araçları,
- c) Türkiye'nin taraf olduğu anlaşmalar uyarınca Türk Hava Sahasında uçmalarına müsaade edilen hava araçları,

Yukarıda belirtilenler dışında kalan her türlü hava aracının Türk Hava Sahasını kullanması Ulaştırma Bakanlığının iznine tabidir. Ulaştırma Bakanlığı gerekli izni vermeden önce Genelkurmay Başkanlığı ve Dışişleri Bakanlığının görüşünü alır.

## **UÇUŞ YASAKLARI VE SINIRLAMALARI**

### **MADDE 7**

Bakanlar Kurulu, Genelkurmay Başkanlığının olumlu görüşü üzerine; kamu düzeni ve emniyet mülahazalar ile veya askerî sebeplerle geçici veya devamlı bir tedbir olarak, Türk hava sahasının tamamını veya belirli bölümünün kullanılmasını veya muayyen bölgeler üzerinden uçuşu yasak edebilir veya sınırlayabilir. Uçuş güvenliğini sağlamak amacı ile Genelkurmay Başkanlığı ve Ulaştırma Bakanlığınca

konulacak diğer tahditler, bu hükme tabi olmaksızın Ulaştırma Bakanlığınca uygulanabilir.

## **HAVA YOLLARI VE HAVAALANLARINA AİT SINIRLAMALAR**

### **MADDE 8**

Türk hava sahasında uçuş yapmak hakkını haiz hava araçları ile diğer hava araçlarının izleyecekleri uçuş yolları ve kullanacakları hava alanları, Genelkurmay Başkanlığı ile gerekli koordinasyon yapılmak suretiyle, Ulaştırma Bakanlığınca belirlenir.

## **GÜMRÜK HAVAALANLARININ KULLANIMI**

### **MADDE 9**

Yabancı ülkelere giden veya yabancı ülkelerden gelen hava araçları, ancak gümrüklü havaalanlarından kalkmaya ve inmeye mecburdur.

İstisnai hallerde, Ulaştırma Bakanlığı Gümrük ve Tekel Bakanlığı ve İçişleri Bakanlığının m ştoreken vereceği karar dairesinde, gümrüksüz bir hava alanının da kullanılmasına izin verilebilir.

Belirlenmiş bulunan gümrüklü hava alanlarından başka bir yere zorunluluk nedeniyle iniş yapıldığı takdirde hava aracı sorumlu pilotu, durumu derhal varsa havaalanı yöneticisine, yoksa en yakın m lk  amire veya zabıta yetkilisine duyurmak ve yetkili makamlar el koyuncaya kadar hava aracını, yolcuları ve yükü ile birlikte güvence altına almakla yükümlüdür.

## **İKİNCİ BÖLÜM**

### **SİVİL HAVA ARACI KAZALARI**

## **HAVA ARACI KAZALARININ BİLDİRİLMESİ**

### **MADDE 10**

Her türlü sivil hava aracı kazası, sorumlu pilot veya mümkün olmadığı hallerde mürettebattan biri, işleten ve mahalli yetkililer tarafından en seri vasıta ile Ulaştırma Bakanlığına bildirilir.

### **İLK TEDBİRLER**

#### **MADDE 11**

Zorunlu kurtarmaya yardım işlemleri ile can ve mal güvenliğini korumaya yönelik tedbirler dışında araştırma ve soruşturmanın selamete yürütülmesini engelleyecek işler yapılmaz ve delillerin aynen muhafazası sağlanır. Bu konuda mahalli mülki amirler gereken tedbirleri alırlar.

### **KAZA NEDENLERİ HAKKINDA SORUŞTURMA**

#### **MADDE 12**

Kazanın nedenlerini ve oluş şeklini açıklığa kavuşturmak ve sivil havacılıkta can ve mal güvenliğinin sağlanması bakımından tekrara engel olmak amacı ile her sivil hava aracı kazasının ayrıntılı teknik inceleme ve soruşturması yapılır.

### **SORUŞTURMA KURULU**

#### **MADDE 13**

Ulaştırma Bakanlığı, havacılık alanında uzmanlığı kabul edilmiş kişilerden seçilecek bir kurulu, kazanın soruşturulması için görevlendirir. Bu Kurul, yukarıdaki maddede belirtilen amaç dairesinde her türlü araştırma ve incelemeyi yapar, delil toplar, ifade alır, gerektiğinde kolluk kuvvetleri ve adli makamlar ile işbirliği kurar

veya yardımlarına başvurur. Kazanın özel şartları gerektirdiği hallerde soruşturma kurulu ihtisas sahibi bilirkişilere de başvurabilir.

Soruşturma Kurulunun oluşturulması, soruşturmanın yürütülmesi, yetki ve sorumluluklar, hava aracı kazalarında yapılacak kurtarma ve yardım işleri Ulaştırma Bakanlığınca bir yönetmelikle düzenlenir. Bu Yönetmelikte Türkiye'nin taraf olduğu uluslar arası anlaşmalar göz önünde tutulur.

## **SORUŞTURMA RAPORU**

### **MADDE 14**

Soruşturma Kurulu; tespit ettiği hususları, vardığı sonucu, tekrarlara engel olunması bakımından alınmasını uygun bulduğu önerileri ile birlikte ayrıntılı ve gerekçeli bir rapor halinde Ulaştırma Bakanlığına verir.

Raporda yer alan hususlara kısmen veya tamamen katılmayan üyeler, kişisel görüşlerini ek bir raporda belirtebilirler.

Ulaştırma Bakanlığı raporun bir suretini ilgililere verir ve raporun tekemmül etmiş olduğunu Resmi Gazete ile üçüncü şahıslara duyurur. Resmi Gazete ile yapılan duyuruda raporun ilgililerce nerede ve ne suretle incelenebileceği belirtilir. Rapor, gerektiğinde kısmen veya tamamen uygun bulunacak vasıtalar ile yayınlanır.

## **KIYASEN UYGULAMA**

### **MADDE 15**

Bir kaza ölüm veya yaralanma ile sonuçlanmasa dahi, sivil havacılıkta can ve mal güvenliğinin korunması bakımından önem taşıyan olaylar hakkında da Ulaştırma Bakanlığı bu bölümde yer alan esaslar dairesinde kıyasen işlem yapmaya yetkilidir.

**ENKAZ****MADDE 16**

Kaza sonucu hava aracı enkaz haline gelmiş ise; maliki 90 gün içinde muhafaza masraflarını vererek enkazı alabilir.

**KAYBOLMA****MADDE 17**

Kendisinden alınan son haberden itibaren 90 gün geçen hava aracının kaybolduğuna mahkemece karar verilebilir. Yetkili mahkeme bu aracın siciline kayıtlı olduğu yer mahkemesidir. Kaybolma kararını veren mahkeme durumu resen Ulaştırma Bakanlığına bildirir. Hava aracında bulunanlar hakkında Medeni Kanun hükümleri ve 5.6.1945 Tarih ve 4749 sayılı Kanun ile onaylanmış olan Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşmasının 25 inci maddesi hükmü saklıdır.

**ÜÇÜNCÜ BÖLÜM****TİCARİ HAVA İŞLETMELERİ****İZİN****MADDE 18**

Gerçek ve tüzelkişilerin ticari amaçla, ücret karşılığında hava araçlarıyla yolcu veya yük veya yolcu ve yük taşımaları ile ticari amaçla diğer faaliyetlerde bulunmaları için Ulaştırma Bakanlığından izin almaları ön şarttır. İzin belirli şartlara ve süreye bağlanabilir. Milli güvenliğin veya kamu düzeninin tehlikeye girebileceği durumlarda ve gerçek veya tüzelkişilerin kurucu ortakları ile temsile yetkili yöneticilerinin; zimmet, ihtilas, irtikap, rüşvet, hırsızlık, dolandırıcılık, sahtecilik, inancı kötüye kullanma, dolanlı iflas gibi yüz kızartıcı suçlar ile istimal ve istihlak kaçakçılığı dışında kalan kaçakçılık suçları, resmi ihale ve alım satımlara fesat

karıştırma veya Devlet sırlarını açığa vurma veya Türk Ceza Kanununun İkinci Kitabının Birinci babında yer alan Devletin şahsiyetine karşı cürümler veya bu suçların işlenmesini aleni olarak tahrik etme suçlarından veya Türk Ceza Kanununun 384 üncü maddesinde yer alan nakliye ve muhabere vasıtaları aleyhindeki suçlardan, hüküm giymiş olmaları halinde izin verilmez.

## **İŞLETME RUHSATI**

### **MADDE 19**

Hava araçlarıyla ticari amaçlı, belirli hatlar üzerinde, ücret karşılığında yolcu veya yük veya yolcu ve yük taşınması yapacak olan gerçek veya tüzelkişilerin 18 inci maddede belirtilen izinden başka, Ulaştırma Bakanlığında işletme ruhsatı almaları şarttır.

## **BAŞVURU VE BELGELER**

### **MADDE 20**

Ticari amaçla ücret karşılığında hava araçlarıyla yolcu veya yük veya yolcu ve yük taşımak için Ulaştırma Bakanlığında izin ve ruhsat almak üzere başvuracak gerçek ve tüzelkişilerin başvurularına ekleyecekleri belgeler ve başvuruda aranacak şartlar Ulaştırma Bakanlığınca hazırlanacak yönetmelik ile belirlenir.

## **İNCELEME**

### **MADDE 21**

Başvuru, Ulaştırma Bakanlığınca uygunluk ve ülke yararları açısından incelenir. Bu inceleme sırasında, kurulmak istenen işletmenin ülke ekonomisi, ulusal güvenlik; ulusal ulaştırma politikası, planlı kalkınma ilkeleri bakımından, değerlendirilmesi de yapılır. Bu amaçla, gerektiğinde, Ulaştırma Bakanlığı ilgili bakanlıkların ve Devlet Planlama Müsteşarlığının görüşünü de alır.

## **RUHSATIN VERİLMESİ**

**MADDE 22**

18 inci maddede yazılı izni almış gerçek ve tüzelkişiler izin başvurusuna ekli projelerini gerçekleştirdiklerini bildirerek işletme ruhsatı almak için Ulaştırma Bakanlığına başvururlar.

Ulaştırma Bakanlığı gerekli inceleme ve denetlemeleri yaparak, projelerin gerçekleştirildiğini tespit etmesi halinde, işletme ruhsatı verir. İşletme ruhsatı devredilemez.

Ruhsatta özellikle; ruhsat sahibinin ticari unvanı, taşıma türü, işletme yapılacak bölge veya hatlar, izin belgesinde belirtilen sınırlama ve kısıtlamalar yazılır.

**RUHSATIN ASILMASI****MADDE 23**

Ruhsat sahibi, ruhsatın örneklerini, işletmesinde, müşteri ve iş çevrelerinin kolaylıkla görüp okuyabilecekleri yerlere asmaya mecburdur.

**RUHSATA UYMA ZORUNLULUĞU****MADDE 24**

Ruhsat sahibi, işletme faaliyetlerini ruhsatın şartlarına aynen uyarak yürütmek zorundadır. Taşıma ve sefer yapma zorunluluğu, izin şartlarına göre tespit edilir.

**TARİFELER****MADDE 25**

Ruhsat sahibi; kur uygulamaları hariç olmak üzere uçuş ve ücret tarifelerini, Ulaştırma Bakanlığının onayını almadan ve asgari 15 gün önce üçüncü kişilere duyurmadan yürürlüğe koyamaz.

## **POSTA TAŞIMASI**

### **MADDE 26**

Tarifeli olarak hava ulaştırma hizmeti yapmak için ruhsat almış bulunan işletmeler; talep edildiğinde tarife içerisinde yapılan her uçuşta, ücret karşılığında posta taşımakla yukümlüdürler. Ödenecek ücretler 5584 sayılı Posta Kanunu ile Dünya Posta Birliği sözleşmeleriyle saptanan kurallar dairesinde belirlenir.

### **DENETLEME**

#### **MADDE 27**

Türk sivil hava araçları ile faaliyette bulunan tüm kamu kurum ve kuruluşları ve gerçek ve özel hukuk tüzelkişileri Ulaştırma Bakanlığının hava seyrüsefer güvenliğini sağlamak amacıyla yapacağı veya yaptıracadı teknik denetime tabidirler.

Yapılacak denetimin esasları, denetleme elemanlarının seğimi ile yetki ve sorumlulukları Ulaştırma Bakanlığınca hazırlanacak yönetmelikle belirlenir.

### **BİLGİ VE BELGE VERİLMESİ**

#### **MADDE 28**

Ruhsat sahipleri, denetim için istenilen bütün teknik ve ekonomik bilgileri vermeye mecburdurlar.

### **DEĞİŞİKLİĞİN BİLDİRİLMESİ VE TASDİKİ**

#### **MADDE 29**

Taşımayı ilgilendiren genel şartlar ve tarifelerde izin verilmesinden sonra yapılacak değişiklikleri, ilgilinin Ulaştırma Bakanlığına tasdik ettirmesi zorunludur.



## **RUHSATIN İPTALİ**

### **MADDE 30**

Ruhsat sahibinin bu bölümde yer alan hükümlere aykırı davranması halinde; Ulaştırma Bakanlığı tarafından kendisine aykırılığın giderilmesi için yapılacak gerekçeli tebligat ve verilecek süre üzerine ruhsat sahibi aykırılıkları gidermez ise verilmiş sürenin sonunda işletilen hatların bazılarına veya tümüne ilişkin izin, geçici olarak geri alınabilir veya ruhsat derhal iptal edilir.

## **KABOTAJ**

### **MADDE 31**

Türkiye Cumhuriyeti ülkesi içinde; iki nokta arasında havayolu ile ticarî amaçla yolcu, posta ve yük taşımaları Türk hava araçları ile yapılır.

## **GÖSTERİLER**

### **MADDE 32**

Sivil hava araçları ve askeri hava araçlarının dışında Devlet hava araçlarının ve paraşütçülerin katıldığı yarışmaların vesaire gösterilerin yapılması, Ulaştırma Bakanlığı tarafından verilecek izne bağlıdır.

Askeri hava araçlarının ve paraşütçülerin katıldığı, yarış vesair gösterilerde yetki, Genelkurmay Başkanlığına aittir. Ancak keyfiyet, uçuş güvenliğinin sağlanması maksadı ile Ulaştırma Bakanlığına bildirilir.

## **YABANCI HAVAYOLU İŞLETMELERİ**

### **MADDE 33**

Yabancı ülkeler ile Türkiye arasında hava ulaştırma hizmeti görecek yabancı uyruklu şletmelere uygulanacak hükümler, Türkiye'nin taraf olduğu ikili ve çok taraflı anlaşmalar uyarınca ve karşılıklılık ilkesi göz önünde tutularak Ulaştırma Bakanlığınca saptanır.

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **HAVAALANLARI VE TESİSLERİ**

#### **KURULUŞ VE İŞLETME**

##### **MADDE 34**

Havaalanları Devlet veya kamu tüzelkişileri tarafından kurulur ve işletilir.

Sivil amaçla havaalanı, pist, hangar, hizmet ve işletme tesisleri, bunlarla ilgili sistem ve kolaylıkların yeniden inşası ve geliştirilmesinde ihtiyaç ve standartlar Genelkurmay Başkanlığı ile yapılacak koordinasyon sonucu Ulaştırma Bakanlığı tarafından saptanır. Bu hizmetlerle ilgili kamulaştırma, etüt, proje, aplikasyon, onarım ve inşaat işleri Bayındırlık Bakanlığınca yapılır. Faaliyetlerin yürütülmesinde Bayındırlık Bakanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı koordinasyon ve işbirliği yapar.

Gerçek kişilerin ve tüzelkişilerin havaalanı ve iniş şeritleri inşa etmesi ve işletmesi Genelkurmay Başkanlığının olumlu mütalaası üzerine Ulaştırma Bakanlığı iznine bağlıdır.

İzin, süreye ve yükümlölüklere bağlanabilir. Milli güvenliğin kamu düzeninin ve sağlığın tehlikeye girebileceği kanaatini haklı kılacak nedenlerin varlığı halinde izin verilmez; verilen iznin kapsamı dışında bir kullanım durumunda izin iptal edilir. Gerektiğinde havaalanı veya iniş şeridi kamulaştırılır.

5.6.1945 tarih ve 4749 sayılı Kanunla onaylanan Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması hükümleri saklıdır.

## ULUSLARARASI HAVA TRAFİĞİNE AÇIK HAVAALANI

### MADDE 35

Uygun teknik özelliklere sahip; gümrük, pasaport, sağlık ve bunlara benzer işlemlerin yapılması için kolaylıkları bulunan havaalanları, uluslararası hava trafiğine açılabilir.

### KISITLAYICI TEDBİRLER

### MADDE 36

Havaalanlarındaki hava trafiği veya üzerindeki hava sahası gerektirdiği takdirde veya kamu düzenine ilişkin nedenlerle hava trafiğine açık bir havaalanının kullanılmasına her zaman tahditler konabilir veya havaalanı geçici olarak kapatılabilir. Alınan kararlar Ulaştırma Bakanlığı tarafından uygun görülecek şekil ve surette ilgililere duyurulur.

Aynı bölgede birden fazla hava trafiğine açık havaalanının bulunması halinde, Ulaştırma Bakanlığı kamu yararına ilişkin nedenlerle bunların kullanılmasını düzenleyebilir ve özellikle bu alanlardan her biri ise belirli hava aracı tiplerine, hava faaliyetlerinin veya ticari faaliyetlerinin belirli bir bölümüne tahsis edebilir.

### ÜCRET TARİFELERİ

### MADDE 37

Havaalanlarının kullanılması ve tesislerinden faydalanılması ve verilen hizmetlerin karşılığında alınacak ücretler, yapılacak tarifelerle saptanır. Yapılmış olan tarifeler, Ulaştırma Bakanlığının onayı ile yürürlüğe girer.

5.6.1945 tarih ve 4749 sayılı Kanunla onaylanan Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması hükümleri saklıdır.

## **HAVAALANI YÖNETİCİSİ**

### **MADDE 38**

Her sivil havaalanına hizmetlerin bir uyum içerisinde yürütülmesini sağlamakla görevli bir yönetici atanır.

10.6.1982 tarih ve 2677 sayılı Sivil Hava Meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Kanun hükümleri saklıdır.

## **ASKERİ HAVAALANLARINDAN YARARLANMA**

### **MADDE 39**

Türk Silahlı Kuvvetlerine ait hava alanlarının sivil hava araçları tarafından kullanılması Genelkurmay Başkanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı arasında, Devlet hava araçlarının sivil havaalanlarından istifade edebilmeleri ise Devlet hava araçlarına sahip bakanlıklar ile Ulaştırma Bakanlığı arasında yapılacak protokollerle düzenlenir. Yabancı hava taşımacılarının askerî meydanlardan yararlanmaları; ilgili Kuvvet Komutanlığı, Dışişleri, İçişleri, Gümrük ve Tekel bakanlıkları koordinasyonu sonunda Genelkurmay Başkanlığı onayı ile belirlenir.

## **GÜVENLİK TEDBİRLERİ**

### **MADDE 40**

Ulaştırma Bakanlığı, kamu ve özel havaalanlarında can ve mal güvenliğinin sağlanması, yolcu ve eşya trafiğinin güvenlik içinde yürütülmesi, yangın vesair tehlikelere karşı korunması amacı ile gereken önlemleri alır, aldırır ve denetler.

Bu görevin yerine getirilmesinde; İçişleri, Gümrük ve Tekel, Sağlık ve Sosyal Yardım bakanlıkları, Ulaştırma Bakanlığına gereken desteği sağlar ve işbirliğinde bulunur.

10.6.1982 tarih ve 2677 sayılı Sivil Hava Meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Kanun hükümleri saklıdır.

## **UÇUŞ GÜVENLİĞİ**

### **MADDE 41**

Ulaştırma Bakanlığı uçuş güvenliğinin sağlanması amacı ile havaalanlarında hava trafik kontrolü, haberleşme, seyrüsefer tesisleri ve kolaylıkları, meteoroloji hizmetleri, ışıklandırma, engellerin ortadan kaldırılması gibi hizmetlerin planlanmasını, programlanmasını ve prensiplerini tespit ve temin eder. Bu hizmetlere ilişkin tesis ve sistemlerin çağdaş teknolojiye uygun şekilde Bakanlığa bağlı veya ilgili kuruluş vasıtasıyla tesisini sağlar.

## **KURTARMA VE YARDIM**

### **MADDE 42**

Ulaştırma Bakanlığı, uçuş güvenliği ile can ve mal emniyetinin sağlanması için ehil personelden oluşan kurtarma yardım teşkilatı kurulmasını ve bunların emrine, yeterli sayı ve nitelikte araç ve gereç verilmesini sağlar.

Kurtarma ve yardım ekibinin görevini yapmasına, kazaya uğramış olan ve tehlike içinde bulunan hava aracı personeli ile yerel kolluk kuvvetleri ve diğer yetkililer, yardımcı olmakla yükümlüdürler.

Kurtarma ve yardım teşkilatının kuruluşu, görev ve yetkileri ve çalışma esasları yönetmelikle belirlenir.

## **HİZMETLER**

### **MADDE 43**

Ulaştırma Bakanlığı; sivil havacılık faaliyetlerinin güvenli, düzenli ve süratli bir biçimde yürütülmesini sağlamak amacı ile havaalanlarında ve gerekli göreceği diğer yerlerde, Türk hava sahası ile sorumluluğu Türkiye'ye ait olan hava sahalarına ilişkin, meteoroloji, hava trafik ve uçuş bilgilerini doğru hassas bir şekilde toplayıp ilgililere dağıtılması için gerekli önlemleri alır.

Hizmetin yürütülmesi ve hizmetten yararlanma şekil ve şartları yönetmelikle belirlenir.

## **YER HİZMETLERİ**

### **MADDE 44**

Ulaştırma Bakanlığı, havaalanlarında, yolcu ve yük trafiğinin ve her türlü hizmetlerin çağdaş sivil havacılık ilkelerine ve ülke çıkarlarına uygun bir biçimde yürütülmesi amacı ile gereken önlemleri almaya veya aldirmaya yetkilidir

## **UÇUŞ VE HABERLEŞME HİZMETLERİ**

### **MADDE 45**

Ulaştırma Bakanlığı, havaalanlarında, sivil havacılığın güvenli, süratli ve düzenli bir biçimde yürütülmesini sağlamak amacı ile çağdaş teknolojiye uygun olarak, her türlü trafik, haberleşme, işaret sistemlerini ve tesislerini doğrudan doğruya veya bağlı veya ilgili kuruluşlar vasıtasıyla kurmakla veya kurdurmakla yükümlüdür.

## **TÜRK HAVA SAHASINDA GEREKLİ TEDBİRLERİN ALINMASI**

### **MADDE 46**

Ulaştırma Bakanlığı, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümlerine de uymak şartı ile Türk hava sahasında hava trafiğinin güvenli, süratli ve düzenli bir şekilde yürütülmesi, haberleşmenin ve bilgi akışının sağlanması,

meteoroloji hizmetlerinin yürütülmesi amacı ile ve çağdaş teknolojiye uygun olarak gereken önlemleri alır ve işletilmesini sağlar.

## İNŞAAT SINIRLAMALARI

### MADDE 47

Havaalanlarının ve ilgili tesis ve teçhizatın çevresinde, Ulaştırma Bakanlığınca belirlenecek esaslar içinde ve saptanacak bir alan dahilinde izin alınmadıkça hava trafiği, uçuş güvenliği ve haberleşmeyi engelleyecek, seyrüseferi ve meydan güvenliğini tehlikeye düşürecek nitelikte ve yükseklikte bina, yapı, inşaat yapılması, ağaç ve direk dikilmesi, tesis kurulması yasaktır.

Ulaştırma Bakanlığı, havaalanları ve uçuş emniyeti tesisleri etrafında uçuş emniyetini tehlikeye düşürebilecek yapı, bina, ağaç, direk gibi tesisleri kaldırtabilir.

Ulaştırma Bakanlığı belirli manalara veya yerlere hava seyrüseferi yapan kişilerce görülebilmesi ve tanınabilmesi için gözle görülebilir işaretler veya radyo veya elektrik işaretlerinin konulmasını istemeye yetkilidir. İlgililer de istem dairesinde işlem yapmakla yükümlüdür.

Ulaştırma Bakanlığı, ilgili kuruluşların da görüşünü alarak havaalanları için yukarıda değinilen hususları kapsayan planları ve kuralları hazırlar ve yayımlar.

Yukarıdaki fıkralarda belirtilen hususlar için 6785 sayılı İmar Kanunu ile bu Kanunu tadil eden 1605 sayılı Kanunun yasaklama ve cezai hükümleri uygulanır. Anılan kanunların cezai hükümleri kapsamına girmeyen hallerde bu Kanundaki ceza hükmü uygulanır.

### MADDE 48

47 nci maddede konulan sınırlamalar, 5.6.1945 tarih ve 4749 sayılı Kanunla onaylanan Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşmasının eklerinde zikredilen standart ve tavsiyelerin altında olamaz.

## **BEŞİNCİ BÖLÜM**

### **HAVA ARAÇLARI VE SİCİLLERİN TUTULMASI**

#### **TÜRK SİVİL HAVA ARACI**

##### **MADDE 49**

Bir sivil hava aracı aşağıda belirtilen durumlarda da Türk sivil hava aracı sayılır. Türk kanunları uyarınca kurulup da;

a) Kamu Kurumu niteliğindeki mesleki kuruluşlar, dernekler, siyasi partiler, sendikalar veya vakıfların mülkiyetinde bulunan hava araçları, idari organını oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması,

b) Türk Ticaret Siciline kaydedilmiş ticari şirketler, kooperatifler ve bunların birliklerinin mülkiyetinde bulunan hava araçları, şirketi idare ve temsil etmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması ve şirket ana sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması.

### **HAVA ARAÇLARININ SİCİLİNİN TUTULMASI**

##### **MADDE 50**

Türk sivil hava araçlarının tescili için Ulaştırma Bakanlığınca bir sicil tutulur. Bu sicile “Uçak sicili” adı verilir.

Medeni Kanununun 917 nci maddesi hükümleri, sivil uçak sicilleri hakkında da kıyasen uygulanır.

#### **SİCİLİN ALENİYETİ**

##### **MADDE 51**



Uçak sicili alenidir. İstemle ilgili olduğunu ispatlayan kişiler, bir kaydın tamamlanması için sicile ait olan belgeleri, henüz sonuçlanmamış tescil işlemlerini ve sicil dosyalarını da incelemeye ve masrafını ödemek şartı ile sözü edilen belgelerin örneklerini almaya mezdundur.

## **SİCİL KAYITLARININ GEÇERLİLİĞİ**

### **MADDE 52**

Uçak sicilindeki bir kayda iyi niyete dayanarak mülkiyet, ipotek veya diğer bir aynı hakkı iktisap eden kişinin bu iktisabı geçerli olur. Sicilde lehine bir hak tescil edilmiş olan kişiye bu hakkı sebebi ile bir edada bulunulması veya bu kişinin üçüncü kişiler ile tescilli hak üzerinde bir tasarruf muamelesinde bulunması hallerinde de, yukarıdaki fıkra hükmü uygulanır. Hakkın iktisabı için tescil şart olan durumlarda tescili isteme tarihi iyi niyete esas tutulur.

## **SİCİL KAYITLARINA İTİRAZ**

### **MADDE 53**

Sicilin muhtevasının gerçek hukuki duruma uygun bulunmadığı yolundaki itirazlar sicile şerh olunabilir.

Bu itirazlar, bir ihtiyati tedbir kararına veya sicilin tadili sonucunda hakkı muhtel olacak kişinin rızasına dayanılarak şerh olunur. İhtiyati tedbir kararının verilmesinde hakkın tehlikede olduğunun kuvvetle muhtemel bulunduğu ispatı aranmaz.

## **TÜRK SİVİL HAVA ARAÇLARININ TESCİLİ**

### **MADDE 54**

Türk sivil uçak siciline tescil edilen hava aracının, evvelce kayıtlı bulunduğu sicilden sildirilmesi mecburidir.

## GEÇİCİ TESCİL

### MADDE 55

İlgili mevzuata uygun olarak yurda sokulmuş olan bir sivil hava aracı; Türk Devletine veya kamu tüzelkişilerine veya Türk vatandaşlarına veya 49 uncu maddede yazılı niteliklere sahip tüzelkişilere en az altı ay süre ile yalnız bunlar adına işletilmek üzere bırakılırsa sicile geçici olarak tescil olunabilir.

## TESCİL TALEBİ VE ŞEKLİ

### MADDE 56

Sivil hava aracının tescili için malikin bu Kanunda gösterilen kayıt ve şartlara uyması ve bir dilekçe ile Ulaştırma Bakanlığına başvurması gereklidir.

İstemde bulunanın mülkiyet hakkına veya tescil için gerekli şartların gerçekleşmediğine dair belgelere dayanan bir itiraz yapılırsa, hukuki durum kesinlik kazanmadan tescil yapılamaz. Ancak başvuru ve itiraz bir tutanak ile belirlenip, sicil dairesinde saklanır. Sicile kaydedilen sivil hava araçlarına tescil belgesi verilir.

## SİCİLİN MUHTEVASI

### MADDE 57

Sivil uçak sicilinde ve verilecek tescil belgesinde en az aşağıdaki kayıtlar yer alır.

- a) Sivil hava aracının;
  - (1) Yapımcısının ticaret unvanı ve adresi,
  - (2) Yapım tarihi ve seri numarası,
  - (3) Yapımcının sivil hava aracı için belirlediği tip, model, marka.

b) Malikin;

(1) Gerçek kişi ise, adı ve soyadı, adresi, varsa ticaret unvanı ve kayıtlı bulunduğu ticaret sicili ile sicil numarası,

(2) Ticaret ortaklığı ise, ortaklığın nevi, ticaret unvanı, kayıtlı bulunduğu ticaret sicili ile sicil numarası.

(3) Diğer tüzelkişilerden ise; adı ve merkezi.

c) İktisap şekli,

d) Verilen tescil işareti.

Bu kayıtlarda değişiklik olduğu takdirde, ilgilinin, en geç onbeş gün içinde başvurarak, yeni durumu sicile ve kayıt belgesine işletmesi zorunludur.

## **TESCİLİN ORTAK HÜKÜMLERİ**

### **MADDE 58**

Sicile tescil edilmiş bulunan Türk sivil hava aracı, ilgili yönetmelik hükümlerine göre belirlenmiş milliyet ve tescil işaretlerinden başkasını taşıyamaz ve başka bir devletin siciline tescil olunamaz. Türk uçak siciline tescil edilen hava aracı, Türk tabiiyet ve tescil işaretini taşır.

### **İSTİSNA**

### **MADDE 59**

Uçak sicilinde alacaklı haklarına ilişkin ipotek haciz ve buna benzer şerh ve kayıtlar bulunmaması şartıyla sicile kayıtlı bir Türk sivil hava aracı, Ulaştırma Bakanlığınca, Genelkurmay Başkanlığı ile Dışişleri Bakanlığının görüşü alınmak suretiyle yabancı gerçek veya tüzelkişilere veya 49 uncu maddede yazılı niteliklere

sahip olmayan kişilere yalnız bunlar adına işletmek üzere bırakılabilir. Bu takdirde hava aracının Türk uçak sicilindeki kaydı silinir.

## **TESCİLİN GENEL ŞARTLARI**

### **MADDE 60**

Bir sivil hava aracının tescil edilebilmesi için, aşağıdaki hususlar gereklidir.

- a) 49 uncu madde uyarınca hava aracının Türk sivil hava aracı sayılması,
- b) Başka bir memlekette tescil edilmemiş olması ve eğer tescil edilmiş ise oradan kaydının silindiğine dair belge getirilmiş olması,
- c) Hava aracının uçuşa elverişli bulunduğuna dair Ulaştırma Bakanlığınca verilmiş belgeyi haiz olması.

## **RESEN TERKİN**

### **MADDE 61**

Bir Türk sivil hava aracı;

- a) 49 uncu madde uyarınca Türk sivil hava aracı sayılması için bulunması gereken nitelikler ortadan kalkarsa veya bu nitelikleri haiz olmayan bir kişinin mülkiyetine geçerse,
- b) Yabancı bir devletin siciline kaydedilirse veya Türk siciline kaydedildiği halde, yabancı sicildeki kaydı terkin edilmemiş olursa,

Ulaştırma Bakanlığı tarafından resen sicilden terkin olunur.

Bu madde hükmü 55 inci maddede gösterilen hava araçları hakkında da işletme süresinin sona ermesi üzerine uygulanır.

## **TALEP ÜZERİNE TERKİN**

### **MADDE 62**

Bir Türk Sivil hava aracının fiilen veya itibarî olarak harabiyeti veya tam ziyaa uğraması hallerinde malikin başvurusu üzerine sicilden kaydı silinir ve tescil belgesi iptal olunur.

## **SİCİL KAYDININ TERKİNİ VE İPOTEK HAKKININ KORUNMASI**

### **MADDE 63**

Bir Türk sivil hava aracının sicilden terkin edilmesinden önce durum, sicilde kayıtlı ipotek hakkı sahiplerine resen tebliğ edilir. Adresi bilinmeyenlere tebligat ilan yoluyla yapılır ve her iki durumda da itirazlarını bildirmeleri için ipotek hakkı sahiplerine 30 günlük süre tanınır. Herhangi bir itiraz bildirilmemiş ise veya itirazın haklı olmadığı mahkemece hükme bağlanır ise kayıt terkin olunur.

Aksi takdirde, ipotekli alacakların haklarının saklı bulunduğu dair meşrubat verilerek sicildeki kayıt terkin olunur.

## **UÇAK SİCİLİ TÜZÜĞÜ**

### **MADDE 64**

Hava araçlarının sınıflandırılması, tescile tabi olmayanlarının belirlenmesi, uçak sicilinin tesisi ve nasıl tutulacağı, personelin nitelikleri, hukuki ilişkilerin nasıl belgeleneceği ve tescil olunacakları, kayıtların düzeltilmesi, değiştirilmesi ve silinmesine ilişkin kurallar ile 55 inci maddenin tatbiki halinde uygulanacak kurallar bir tüzük ile belirlenir.

## **HAVA ARAÇLARININ HUKUKİ NİTELİĞİ**

### **MADDE 65**

Bu Kanunda aksine bir hüküm bulunmadıkça, hava araçları menkul mal hükümlerine tabidir.

## **MÜLKİYET VE DİĞER AYNI HAKLARIN TESİSİ**

### **MADDE 66**

Hava aracının tamamı veya bir payının üzerinde mülkiyet ve diğer aynı hakların tesisi devri ve temlik için yazılı sözleşme yapılması lazım ve kafidir. Temlike ilişkin sözleşmeler yazılı şekilde yapılmadıkça muteber değildir.

Sözleşmeler uçak siciline tescil edilmeden üçüncü şahıslar bakımından hüküm ifade etmez.

## **TESCİLE TABİ OLMAYAN HAVA ARACI MÜLKİYETİNİN İKTİSABI**

### **MADDE 67**

Temsile tabi olmayan hava aracı veya payının temlikinde akitler mülkiyetin temellük edene teslimden önce intikalini kararlaştırabilirler.

## **TEFERRUAT VE MÜTEMMİM CÜZÜLER**

### **MADDE 68**

Havuz aracının teferruat ve mütemmim cüzleri hakkında Medeni Kanunun 619 ve 621 inci maddeleri uygulanır.

## **HAVA ARACI İPOTEĞİ**

### **MADDE 69**

Bir alacağın temini için hava aracı üzerinde ipotek tesis olunabilir. Hava aracı ipoteği, alacaklıya hava aracı bedelinden alacağını alma yetkisini verir. Müstakbel alacaklar veya şarta bağlı olan bir alacak için dahi ipotek tesis edilebilir.

### **AKDİ İPOTEK**

#### **MADDE 70**

Hava araçları üzerinde malik ile alacaklıların anlaşmaları ve sicile tescil ile ipotek tesis olunabilir.

İpotek tesisine ait anlaşmaların yazılı şekilde yapılması ve imzaların noterce onanmış olması şarttır.

### **KANUNİ İPOTEK**

#### **MADDE 71**

Hava araçlarının yapımı ve onarımından doğan alacaklar için yapımıcı veya onarımcı, hava aracı üzerinde kanuni bir ipoteğin tescilini isteyebilir.

Bu kanuni ipoteğin tesisi hakkında Medenî Kanunun 809, 810 ve 811 inci maddeleri uygulanır.

### **BİRLİKTE İPOTEK**

#### **MADDE 72**

Bir alacak için birden çok hava aracı ipotek edilmiş bulunursa, aksine bir anlaşmaya dayanılarak sorumluluk miktarları sicilde belirtilmedikçe bunlardan her biri borcun tamamından sorumludur.

### **YABANCI PARA ESASINA GÖRE İPOTEK**

**MADDE 73**

Yabancı para ile ödenecek olan borçlar için, Maliye Bakanlığının izni ile yabancı para esasına göre ipotek tesis olunabilir. Bu iznin sicile kaydı lazımdır.

**İPOTEK TESCİLİN İÇERİĞİ****MADDE 74**

Sivil hava aracı ipoteğinin tescilinde :

- a) Alacaklının adı, soyadı ve adresi;
- b) Alacağın tutarı ve faiz oranı;
- c) Alacağın tutarı kesin değil veya değiştirilebilir ise faizler dahil, ipoteğin temin ettiği azami tutar;
- d) Nama veya hamiline yazılı tahvillerin ipotek ile temini durumunda ipotek borcun tamamı için kurulacaksa, alacaklı yerine, borçlu ile alacaklıların tümünü birden temsil edecek bir temsilci; ihracı üstlenen işletme için kurulacaksa, ipotek üzerinde tahvil sahipleri lehine bir rehin hakkı da;

Tescil olunur.

**SAĞLANAN ALACAK****MADDE 75**

İpotekli sivil hava araçlarının karşılayacağı alacaklar hakkında, Medeni Kanununun 790 uncu maddesinin 1 inci fıkrası ile 791 inci maddesi hükümleri uygulanır.

**İPOTEĞİN KAPSAMI**



**MADDE 76**

İpoteğin kapsamı hakkında Medeni Kanununun 777 ve 778 inci maddeleri uygulanır.

**SİGORTA****MADDE 77**

Bir hava aracının maliki veya onun hesabına bir başkası tarafından sigorta ettirilmiş olması durumunda ipotek sigorta tazminatına da şamil olur. Sigortacı, sicile kayıtlı bir hava aracı ipoteğini bilmediğini ileri süremez.

**SİGORTA BEDELİ****MADDE 78**

Bir hava aracının kaybı veya kaza sonucu hasara uğraması veya poliçede yer alan ve sigorta teminatına dahil şartların tahakkuku halinde; aksine bir anlaşma olmadıkça ipotek hakkı sahibi sigortalı hava aracı üzerindeki ipotek tutarı kadar sigortacı tarafından ödenecek tazminata müstahak olur. Herhangi bir ödeme yapılmazdan önce sigortacı, tescil edilmiş ipoteklerin tespitini talep etmekle yükümlüdür.

İpotekli alacaklıların hakları göz önünde tutulmadan yapılan ödemeler borçtan kurtarmaz.

**SİGORTACININ HALEFİYETİ****MADDE 79**

Sigortacı, alacağı ödediği nispette ipotekli alacaklının haklarına kanunen halef olur. Şu kadar ki; halefiyet, alacaklının zararına olarak ileri sürülemeyeceği gibi, sigortacının kendilerine karşı sorumluluğu devam eden ve derecesi aynı olan veya sonra gelen ipotekli alacaklıların zararına olarak da dermeyan edilemez.

## **MALİKİN DEFİ HAKKI**

### **MADDE 80**

İpotekli hava aracı maliki borçlunun alacaklıya karşı haiz bulunduğu defî ve itirazları ipotekli alacaklıya karşı ileri sürebileceği gibi borçlu borcuna esas olan hukuki işlemi feshedebildiği sürece, alacaklının hakkını hava aracından sağlanmasına engel olabilir.

Alacaklı borçlusunun muaccel bir alacağı ile takas imkânına sahip buldukça malik de aynı yetkiye sahiptir.

Borçlunun bir defî veya itirazdan feragati malikin hakkına hâlel getirmez.

## **ÖDEME HAKKI**

### **MADDE 81**

Alacak malike karşı muacceliyet kazanır veya borçlu borcunu ödemek hakkını haiz olursa, malik borcu ödeyebilir.

Malik tevdi veya takas yolu ile de alacaklının hakkını yerine getirebilir.

## **HALEFİYET**

### **MADDE 82**

Malik aynı zamanda borçlu değilse, alacağı ödediği oranda alacaklının yerine geçer. Halefiyet alacaklının zararına ileri sürülemez.

## **İPOTEK ALACAĞININ TAHSİLİ**

### **MADDE 83**

Alacaklı, ipoteğin kapsamına giren mamelek unsurları üzerinden alacağını, ancak cebrî icra yolu ile alabilir.

Borçlu, borcunu ödemediği takdirde, alacaklıya hava aracının temellük etmek yetkisini veren her türlü anlaşma geçersizdir.

## **İPOTEĞİN DEVRİ VE DÜŞMESİ**

### **MADDE 84**

İpotekle temin edilmiş olan alacağın temlik ile ipotek de yeni alacaklıya geçer. Alacak ipotekten ve ipotek de alacaktan ayrı olarak devredilemez. Alacağın temlik yazılı şekilde ve sicile tescil ile olur. Alacağın sona ermesi alacaklının feragati ve ipotekle mülkiyetin aynı kişide birleşmesi ile ipotek düşer.

İpoteğin düşmesi üzerine, kayıt sicilden terkin olunur. Malik ipoteğin dermeyanının daimi olarak imkansız kılan bir defie sahip bulunduğu takdirde, alacaklıdan, ipotekten feragat etmesini isteyebilir.

## **ALTINCI BÖLÜM**

### **HAVA ARAÇLARINA İLİŞKİN UÇUŞ KURALLARI**

### **HAVA ARAÇLARININ MUAYENE VE KONTROLÜ**

### **MADDE 85**

Sivil hava araçları; Türk uçak siciline tescil edilmeden önce ve tescilden sonra da belirlenmiş bulunan hallerde, uçuşa elverişlilik yönünden muayene ve kontrol edilir. Bu husus Ulaştırma Bakanlığınca hazırlanarak yönetmelikle düzenlenir.

## **UÇUŞA ELVERİŞLİLİK BELGESİ**

### **MADDE 86**

Türk sivil hava araçlarına uçuşa elverişlilik belgesinin verilmesi, belgenin geri alınması veya iptaline ilişkin şartlar ile bu işlemlere ait yetki ve sorumluluklar Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri saklı kalmak şartı ile Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanacak yönetmelikler ile belirlenir.

## **İSTİSNAİ DURUMLAR**

### **MADDE 87**

Sivil hava araçları, geçerli uçuşa elverişlilik belgesi olmaksızın, Türk hava sahasında, Ulaştırma Bakanlığının izni ile deneme, muayene veya ferry uçuşu yapabilir.

## **KIYASEN UYGULAMA**

### **MADDE 88**

Türk sivil hava araçları için yabancı devletlerin yetkili makamları tarafından verilmiş uçuşa elverişlilik belgelerinin geçerliliğine ve yabancı sivil hava araçları için Türkiye'de uçuşa elverişlilik belgesi verilmesine ilişkin şartlar yukarıdaki maddelerde yer alan esaslar dairesinde Ulaştırma Bakanlığı tarafından saptanır.

## **HAVA ARACI BELGELERİ**

### **MADDE 89**

Türk hava sahasında uçuş yapacak bütün hava araçlarının uçuş sırasında bağlı buldukları devletin geçerli kuralları uyarınca :

- a) Bir merkezi sicile kayıtlı olmaları ve tescil belgesini taşımaları,
- b) Milliyet ve tescil işaretlerini taşımaları,
- c) Uçuşa elverişlilik belgesini taşımaları,

- d) Mürettebata ait belgeleri bulundurmaları,
  - e) Telsiz tesisatı ruhsatnamesini taşımaları,
  - f) Sigorta poliçesini bulundurmaları,
  - g) Kanun ve tüzükler gereğince tayin olunan sair belgelerin bulundurulması,
- ve yetkili makamlar tarafından yapılacak kontrollerde gösterilmesi zorunludur.

Türkiye'nin taraf olduğu anlaşmaların hükümleri saklıdır.

## **DEVLET HAVA ARAÇLARI**

### **MADDE 90**

Türk hava sahasında uçuş yapacak yabancı devlet hava araçları; Türk kanunlarına ve bunlara bağlı kurallara uymak zorundadırlar. Türk Devlet hava araçlarının, Türk hava sahasında ve uluslararası hava sahasında yapacakları uçuşlarla ilgili kurallar koyma yetkisi Türkiye Cumhuriyeti Hükümetine aittir. Şikago Sözleşmesi 3 üncü maddesi hükümleri saklıdır.

## **KALKIŞ VE İNİŞ**

### **MADDE 91**

Sivil hava araçlarının iniş ve kalkışları, bu Kanunun öngördüğü esaslar dairesinde saptanmış bulunan havaalanlarından başka yerlerde yapılamaz.

Can ve mal güvenliğinin korunması amacı ile başvurulacak önlemler ile Ulaştırma Bakanlığınca önceden alınmış izine dayanan iniş ve kalkışlar yukarıdaki hükümden müstesnadır.

## **HAVAYOLU**

**MADDE 92**

Sivil hava araçları, bu Kanunun öngördüğü esaslar dairesinde saptanmış bulunan hava yolunu izlemeye ve uçuş sırasında hava trafik kontrol yetkililerinin, talimatına aynen uymaya mecburdur.

Can ve mal güvenliğinin korunması amacı ile verilen talimatın dışına çıkarılmasını gerekli kılan durumlarda, sorumlu kaptan pilot durumu derhal yetkili hava trafik kontrol ünitesine bildirir ve alacağı talimata göre hareket eder.

Olağanüstü durumlarda, sorumluluğu kendisine ait olmak üzere, sorumlu kaptan pilot gereken önlemlere başvurabilir, bu durumda dahi yetkili hava trafik kontrol ünitesinin en kısa zamanda haberdar edilmesi zorunludur.

**YASAKLAR****MADDE 93**

Uçuş sırasında;

- a) Tehlike ve zorunlu durumlar hariç paraşütle atlamak,
- b) Akrobatik uçuş veya benzeri hava gösterileri yapmak,
- c) Ziraî mücadele dışında yere herhangi bir madde atmak, dökmek veya boşaltmak, yangınla mücadele uçakları hariç yerden herhangi bir madde almak,
- d) Fotoğraf çekme yasağı olan yerlerin fotoğrafını çekmek,
- e) Herhangi bir madde veya nesneyi çekmek veya uçağın nizami kullanılma şeklinin dışında taşımak,
- f) Her türlü reklâm ve propaganda niteliğinde faaliyette bulunmak,

g) Silah, cephane, her nevi harp malzemeleri, patlayıcı, yanıcı, tahrip edici ve aşındırıcı madde, zehirli gaz, nükleer yakıt, radyoaktif madde, can ve mal güvenliği yönünden tehlikeli olduğu saptanmış her nevi katı, sıvı ve gaz halinde madde taşımak,

h) Görülen hizmetin ve içinde bulunulan durumun gerektirdiğinin dışında yayın ve haberleşme yapmak,

Yasaktır.

Yukarıdaki yasaklara istisna getirmek üzere; özel veya genel nitelikte izin vermeye, Ulaştırma Bakanlığı yetkilidir.

Bu izni vermeden önce, Ulaştırma Bakanlığı gerektiğinde, ilgili bakanlıklar ve Genelkurmay Başkanlığının görüşünü alır.

## **İNME MECBURİYETİ**

### **MADDE 94**

Can ve mal güvenliği veya kamu düzeni veya yurt güvenliği gerekçesi ile yetkili makamlardan vaki olacak talimat karşısında hava aracının bildirilecek havaalanına inmesi zorunludur.

Birinci fıkra hükmünün uygulanmasında, Ulaştırma Bakanlığı gerektiğinde; Genelkurmay Başkanlığı, İçişleri, Dışişleri ve Gümrük ve Tekel bakanlıkları ile işbirliği yapar.

## **YEDİNCİ BÖLÜM**

**SİVİL HAVACILIK PERSONELİ****YETERLİK BELGESİ****MADDE 95**

Pilotlar ile hava aracının sevk ve idaresi bakımından gerekli personelin, faaliyette bulunabilmeleri için, Ulaştırma Bakanlığından yeterlik belgesi almaları ve bu belgeleri belirli süreler içinde yenilemeleri zorunludur.

Ulaştırma Bakanlığı yeterlik belgesi almaları gereken birinci fıkrada belirtilen personel ve diğer havacılık personelinin kategorilerinin saptanması, belge verilmesi, geçerliliği, yenilenmesi, geri alınması ve sicillerin tutulması kurallarını yönetmelikle düzenler.

**YABANCI DEVLETLER TARAFINDAN VERİLMİŞ YETERLİK BELGELERİ****MADDE 96**

Yabancı bir devletin yetkili makamları tarafından usulüne uygun surette düzenlenmiş veya geçerliliği onanmış yeterlik belgeleri, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalar çerçevesinde bu Kanunun uygulaması bakımından da geçerli olarak kabul edilir.

Yeterlik belgesini düzenlemiş veya onanmış bulunan devletin veya belge sahibinin vatandaşı olduğu devletin Türk Sivil hava araçlarına veya bu Kanun hükümleri uyarınca verilmiş yeterlik belgelerine veya sahiplerine karşı kasıtlı işlem yapmaları durumunda, birinci fıkraya hükmü uygulanmaz.

Yabancı bir devlet tarafından Türk vatandaşlarına verilmiş yeterlik belgelerinin, hangi koşullar altında geçerli sayılacağı yönetmelikle belirlenir.

**YETERLİK BELGESİNİN İPTALİ VE GERİ ALINMASI**



**MADDE 97**

Yeterlik belgesinin verilmesi için zorunlu bulunan asgari koşulların ortadan kalkması durumunda, belge iptal edilir.

Yeterlik belgesinin verilmesi için aranan niteliklerde geçici olarak değişiklik meydana gelenlerin belgeleri, durumlarının düzeldiği saptanıncaya kadar geri alınır.

**İDARİ ÖNLEM****MADDE 98**

Gerek bu Kanunda ve gerekse ilgili tüzük ve yönetmeliklerde yer alan ve can ve mal güvenliğinin korunmasına yönelik kurallara aykırı davrandıkları saptanarak haklarında yargı mercilerinde kovuşturma veya soruşturma açılmış bulunan sivil havacılık personelinin yeterlik belgelerini, kovuşturma veya soruşturma sonuçlanıncaya kadar geri almaya, Ulaştırma Bakanlığı yetkilidir.

Ceza kanunlarındaki özel hükümler saklıdır.

**EĞİTİM VE ÖĞRETİM****MADDE 99**

Sivil havacılık sahasında eleman yetiştirmek veya bu sahada öğrencileri yüksek öğretime hazırlamak amacıyla; Ulaştırma Bakanlığına bağlı lise veya dengi okullar 1739 sayılı Milli Eğitim Temel Kanununun 58 inci maddesine uygun olarak açılabilir. Gerçek ve tüzelkişiler de aynı amaçla 625 sayılı Özel Eğitim Kurumları Kanunu esaslarına göre özel okullar açabilirler.

Sivil havacılık sahasında meslek elemanı yetiştirmek üzere 2547 sayılı Yükseköğretim Kanunundaki esaslara uygun olarak yüksekokullar kurulabilir.

**KAPTAN PİLOTUN GENEL YETKİ VE SORUMLULUKLARI****MADDE 100**

Sorumlu kaptan pilot hava aracının, can ve mal güvenliğini sağlayacak surette sevk ve idaresinden birinci derecede sorumlu olup, olağanüstü durumlarda gereken önlemleri almaya yetkilidir.

**KAPTAN PİLOTUN İDARİ YETKİ VE SORUMLULUKLARI****MADDE 101**

Sorumlu kaptan pilot, hava aracında emniyet ve düzenin sağlanması için önlem almaya ve bu amaçla, yolculara, personele ve hava aracında bulunan diğer kişilere emir ve talimat vermeye ve gerektiğinde bunları hava aracından çıkarmaya yetkilidir.

Sorumlu kaptan pilot, uçuş sırasında gerçekleşen doğum ve ölüm olaylarını bir tutanakla saptar ve inilen ilk havaalanında mahalli yetkililere, yurt dışında ise Türk konsolosluluğuna bildirir veya bildirilmesini sağlar, yurda dönüşünde ayrıntılı rapor verir.

Sorumlu kaptan pilot Kanun, tüzük veya yönetmelik uyarınca hava aracında uçuş sırasında tutulması veya bulundurulması gereken tüm defter, kayıt ve belgelerin bulundurulmasından ve usulü dairesinde tutulmasından sorumludur.

**KAPTAN PİLOTUN CEZAI YETKİ VE SORUMLULUKLARI****MADDE 102**

Sorumlu kaptan pilot, hava aracında işlenen suç ile ilgili delilleri toplamak ve saklamakla yükümlü olduğu gibi can ve mal güvenliğini tehdit eden veya gecikmesinde zarar doğabilecek durumlarda görevliler olaya el koyuncaya kadar gereken soruşturmayı yapmak, yolcuları, personeli ve orada bulunan diğer kişileri,

bunların eşyalarını ve yükünü aramak, geçici olarak alıkoymak yetkisine sahiptir. Sorumlu kaptan pilot, bu yetkilerini bizzat veya başkaları aracılığı ile kullanabilir.

Şu kadar ki; kaptan pilot gereken kanuni tedbirlerin alınmasını sağlamak amacı ile durumu en kısa zamanda yetkili makamlara intikal ettirmek ve yurt dışında ise, Türk konsoloslughuna bildirmek veya bildirilmesini sağlamak ve her iki halde de ayrıntılı bir rapor vermek mecburiyetindedir.

## **ÖZEL DÜZENLEMELER**

### **MADDE 103**

Türk sivil hava araçlarıyla faaliyette bulunan kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve özel hukuk tüzelkişiler bu Kanunun hükümlerine aykırı olmamak şartı ile kaptan pilotun görev, yetki ve sorumluluklarını belirleyen talimatlar hazırlayabilirler. Ancak, bu gibi talimatlara uyulması, kaptan pilotun kanuni kurallar karşısındaki sorumluluğunu etkilemez.

## **YOLCULARIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ**

### **MADDE 104**

Yolcular, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalar ile bu Kanun hükümlerine; meydan otoritesi ve taşıyanın talimatına uymak zorunda olup, can ve mal güvenliğini ve yolculuğun disiplin ve intizamını bozacak her türlü eylem ve davranıştan kaçınmakla yükümlüdür.

## **ULUSLARARASI SÖZLEŞME HÜKÜMLERİ**

### **MADDE 105**

Bu bölümde yer alan konularda Türkiye'nin de katılmış olduğu 1963 tarihli Tokyo, 1970 tarihli Lahey ve 1971 tarihli Montreal sözleşmeleri hükümleri saklıdır.

## ÜÇÜNCÜ KISIM

### HAVAYOLU İLE TAŞIMALAR

#### BİRİNCİ BÖLÜM

#### İÇ HAT TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ

#### UYGULANACAK HÜKÜMLER

##### MADDE 106

Havayolu ile yurt içinde yapılacak taşımalarda; bu Kanunda hüküm bulunmadıkça, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri ve bu anlaşmalarda da hüküm bulunmadığı hallerde, Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır.

#### YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ - BİLET

##### MADDE 107

Yolcu taşıma sözleşmesinde, taşıyıcı, yolcuya aşağıdaki kayıtları içeren ve uluslararası standartlara uygun olan bir bilet vermekle yükümlüdür.

- a) Taşıyıcının adı veya ticaret unvanı ve adresi,
- b) Yolcunun adı ve soyadı,
- c) Biletin numarası ile düzenlendiği gün ve yeri,
- d) Taşıma ücreti; bilet ücretsiz verilmişse buna dair kayıt,
- e) Kalkış, varış ve varsa aktarma yerleri,

f) Taşımanın bu Kanunda gösterilen sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu.

Taşıyıcı, yolcuyla biletsiz veya yukarıda yazılı kayıtları içeren bir bilet vermeden kabul etmiş ise, taşıma sözleşmesinin varlığı veya geçerliliği etkilenmez, ancak taşıyıcı bu Kanunun sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamaz.

## **BAGAJ VE KİŞİSEL EŞYA**

### **MADDE 108**

Taşıyıcı; yolcunun bagajlarını ve beraberindeki kişisel eşyasını, taşıma sözleşmesinde belirlenen şartlar dairesinde ücretsiz olarak taşımaya mecburdur.

## **BAGAJ KUPONU**

### **MADDE 109**

Taşıyıcıya teslim edilen her bir parça bagaj için, yolcuya aşağıdaki kayıtları içeren bir bagaj kuponu verilir.

- a) Taşıyıcının adı veya ticaret unvanı ve adresi,
- b) Yolcunun adı ve soyadı veya yolcu biletinin tarih ve numarası,
- c) Bagaj kuponunun tarih ve numarası,
- d) Bagajın ağırlığı,
- e) Teslim yeri,
- f) Yolcu tarafından özel olarak beyan edildiği takdirde, bagajın içeriği ve değeri,

g) Taşımanın bu Kanunda gösterilen sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu.

Taşıyıcı; bagajı kuponuz veya yukarıda yazılı kayıtları içeren bir kupon vermeden kabul etmiş ise; taşıma sözleşmesinin varlığı veya geçerliğı etkilenmez; ancak taşıyıcı bu Kanunun sorumluluğı kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamaz.

Bagaj kuponu biri yolcuda kalmak ve diğeri bagaja takılmak üzere iki nüsha olarak düzenlenir ve bagajın ibraz edene teslim edileceğı kaydını içerir.

Birinci ve ikinci fıkraların hükmü saklı kalmak şartı ile taşıyıcı bagaj kuponuna konulması gereken bilgilerden yolcu biletinde zaten mevcut bilgileri bagaj kuponuna yazmayabilir veya biletle birleştirmek kaydıyla sadece bir bagaj teşhis kuponu verebilir.

## **YÜK TAŞIMA SÖZLEŞMESİ - HAVA YÜK SENEDİ**

### **MADDE 110**

Yük taşıma sözleşmesinde, taşıyıcı yükletene aşağıdaki kayıtları içeren bir hava yük senedi vermekle yükümlüdür.

- a) Hava yük senedinin numarası ile düzenlendiğı gün ve yer,
- b) Taşıyıcının adı veya ticaret unvanı ve adresi,
- c) Yükletenin adı, soyadı veya varsa ticaret unvanı ve adresi,
- d) Gönderilenin adı, soyadı veya varsa ticaret unvanı ve adresi,
- e) Kalkış, varış ve varsa aktarma yerleri,
- f) Yükün türü, sayısı, miktarı ve ağırlığı,

- g) Özel olarak beyan edildiği takdirde değeri,
- h) Taşıma ücreti ve ödeme şartları, ücretsiz taşımalarda buna dair kayıt,
- i) Gereğinde, yük senedine eklenmesi zorunlu olan belgeler,
- j) Taşımanın bu Kanunda gösterilen sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu.

Taşıyıcının, yükü yük senetsiz veya yukarıda yazılı kayıtları içeren bir yük senedi vermeden kabul etmiş olması, taşıma sözleşmesinin varlığını veya geçerliliğini etkilemez. Ancak taşıyıcı bu Kanunun sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamaz.

Birden çok parça için, yükletenin isteği üzerine taşıyan her bir parçaya ayrı yük senedi düzenlemekle yükümlüdür.

Hava yük senedi üç nüsha olarak düzenlenir. Birinci nüshaya "Taşıyıcı için" yazılır ve yükleten tarafından imzalanır. İkinci nüshaya "Gönderilen için" yazılır ve taşıyıcı ile yükleten tarafından imzalanır. Üçüncü nüsha taşıyıcı tarafından imzalanarak, yükün teslim alınmasından sonra, yükletene verilir.

## **YÜKLETENİN BEYANLARI**

### **MADDE 111**

Yükleten, yükle ilgili olarak hava yük senedine yazılacak kayıt ve beyanlar ile yükün gönderilene teslimi için gereken tüm bilgi ve belgelerin tam ve doğru verilmesinden sorumlu olup, bu yüzden taşıyıcının ve üçüncü şahısların uğrayacakları zararları tazmin ile yükümlüdür.

Taşıyıcı personeli ve temsilcilerine kusur isnadı hariç olmak üzere; taşıyıcı, verilen bilgi ve belgelerin doğruluğunu ve yeterliliğini araştırmaya mecbur değildir.

## **YÜK SENEDİNİN İSPAT KUVVETİ**

### **MADDE 112**

Hava yük senedi, aksi kanıtlanıncaya kadar, sözleşmenin varlığı, şartları ve yükün teslim alındığı hakkında karine teşkil eder.

Hava yük senedinde yükün ağırlığına, boyutlarına, ambalajına ve parça sayısına ilişkin kayıtlar aksi ispat edilinceye kadar doğru sayılır; yükün miktarına, hacmine ve bulunduğu hale veya yükün belirgin durumuna ilişkin kayıtlar, ancak yükletenin de katılması ile taşıyıcı tarafından muayene edilmesi ve sonuçların hava yük senedine yazılması şartı ile taşıyıcı aleyhine delil teşkil eder.

## **YÜKLETENİN TASARRUF YETKİSİ**

### **MADDE 113**

Yükleten, taşıma sözleşmesinden doğan tüm borçlarını yerine getirmek şartı ile gönderilenin, bir sonraki madde uyarınca hakkını kullanmaya başladığı ana kadar yük üzerinde tam bir tasarruf hakkına sahiptir. Gönderilen, hava yük senedini veya yükü kabulden kaçınırsa veya kendisine gereken ihbarın yapılması mümkün olmaz ise yükleten tasarruf hakkına tekrar sahip olur.

Yükleten bu hakkını taşıyıcıya veya diğer yükletenlere zarar vermeyecek şekilde kullanmaya mecbur olup, bu tasarruf hakkının kullanılmasından doğan masraflardan sorumludur.

Yükletenin verdiği talimatın yerine getirilmesi mümkün olmaz ise, taşıyıcı, durumu derhal kendisine bildirmekle yükümlüdür.

Taşıyıcı, yükletenin talimatını hava yük senedinin yükletene verilmiş olan nüshasının iadesini istemeden yerine getirirse, bu hava yük senedi nüshasının zilyedinin bu yüzden uğrayabileceği herhangi bir zarardan, yükletene rücu hakkı saklı kalmak şartı ile sorumlu olur.



## **GÖNDERİLENİN HAKLARI**

### **MADDE 114**

Yükletenin bir önceki madde uyarınca sahip olduğu hakkı kullanmamış olması halinde gönderilen, yükün varma yerine ulaşması üzerine, sözleşme şartlarına uyması kaydı ile taşıyıcıdan, yükün kendisine teslimini istemek hakkına sahiptir.

Aksi kararlaştırılmış olmadıkça, yükün varma yerine ulaştığı taşıyıcı tarafından en kısa zamanda gönderilene ihbar edilir.

Taşıyıcı, yükün kayıp olduğunu ikrar ederse veya yük, varması gereken günden itibaren yedi gün geçmiş olmasına rağmen varmamış olursa, gönderilen taşıma sözleşmesinden doğan hakları taşıyıcıya karşı ileri sürmek yetkisine sahip olur.

## **HAKLARIN KULLANILMASI**

### **MADDE 115**

Yükleten veya gönderilen, taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini yerine getirmek şartı ile 113 üncü ve 114 üncü maddelerin tanıdığı hakları, müstakilen kendilerinin veya başkalarının adına ileri sürebilir

## **YÜKLETEN İLE GÖNDERİLENİN İLİŞKİLERİ**

### **MADDE 116**

113 üncü, 114 üncü ve 115 inci maddeler yükleten ile gönderilenin ilişkilerini veya haklarını yükleten veya gönderilenden devren kazanmış olan üçüncü kişilerin karşılıklı ilişkilerini etkilemez.

113 üncü, 114 üncü ve 115 inci maddelerin hükümleri, ancak hava yük senedine konacak açık kayıtlar ile değiştirilebilir.

## **ÜCRETSİZ TAŞIMALAR**

### **MADDE 117**

Taşıyıcının kendi yetkili organına saptanan kurallarına göre ücretsiz olarak yapacağı yolcu ve yük taşımaları dışında; görev maksadıyla veya özel nedenlerle Türk tescilli hava araçları ile ücretsiz yapılacak yolcu ve yük taşımalarına ilişkin kurallar, Ulaştırma Bakanlığınca yönetmelikle düzenlenir.

## **İKİNCİ BÖLÜM**

### **HAVA ARAÇLARI KULLANMA SÖZLEŞMELERİ**

#### **KİRA VE CARTER SÖZLEŞMELERİ**

### **MADDE 118**

Uçuş personeli almadan sadece hava aracının kiralanması halinde Borçlar Kanununun ilgili hükümleri, uçuş personeli ile birlikte bir hava aracının tamamının veya bir kısmının yahut muayyen bir mahallinin kiralanması veya Carter Sözleşmesi halinde Türk Ticaret Kanununun ilgili hükümleri uygulanır.

Uluslararası anlaşmaların hükümleri saklıdır.

### **YAZILI ŞEKİL**

### **MADDE 119**

Kira ve Carter sözleşmeleri yazılı şekilde yapılmadıkça muteber değildir.

Kira sözleşmesinin üçüncü kişilere dermeyeran edilebilmesi için uçak siciline şerh verilmesi gereklidir.

## **DÖRDÜNCÜ KISIM**

**TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDEN DOĞAN SORUMLULUK****BİRİNCİ BÖLÜM****SORUMLULUK HALLERİ****YOLCUNUN UĞRADIĞI ZARARDAN SORUMLULUK****MADDE 120**

Yolcunun ölümü veya herhangi bir cismani zarara uğraması halinde, bu zarara sebebiyet veren kaza hava aracında veya iniş veya biniş sırasında meydana geldiği takdirde, taşıyıcı sorumludur.

**BAGAJ VEYA YÜKÜN UĞRADIĞI ZARAR****MADDE 121**

Tescil ettirilmiş bagaj veya yükün kaybı veya zarara uğraması halinde, zarara sebebiyet veren olay, havayolu ile taşıma sırasında meydana gelmiş ise zarardan taşıyıcı sorumludur.

Birinci fıkra anlamında havayolu ile taşıma; bagaj veya yükün bir havaalanında veya bir hava aracında veya havaalanı dışına inilmesi halinde o yerde taşıyıcının muhafaza ve nezareti altında buldukları süreyi kapsar. Yük için Türk Ticaret Kanununun 781 inci madde hükmü uygulanır.

Havayolu ile taşıma müddeti, bir havaalanı dışında olmak üzere karada, denizde veya iç sularda yapılan taşımayı içine almaz. Belirtilen taşımalar havayolu taşıma sözleşmesinin ifası zımında yükleme, teslim veya aktarma amacıyla yapılmış ise meydana gelen her türlü zarar, aksi sabit olmadıkça havayolu ile taşıma süresinde meydana gelmiş kabul olunur.

**GECİKMEDEN DOĞAN ZARAR**

**MADDE 122**

Taşıyıcı, havayolu ile yolcu, bagaj veya yükün taşınmasındaki gecikmeden doğan zarardan sorumludur.

**TAŞIYICININ SORUMLULUKTAN KURTULMASI****MADDE 123**

Taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli olan bütün tedbirleri aldıklarını veya bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispatlarsa sorumlu değildir.

**SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASI****MADDE 124**

Taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması, 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan ve Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşme ve bu Sözleşmeyi değiştiren Türkiye'nin katıldığı sözleşme ve protokollerin hükümlerine göre tayin olunur.

Taşıyıcı, birinci fıkrada anılan sözleşme ve protokoller ile öngörülmüş bulunan sınırların yükseltilmesine ilişkin özel anlaşmalar yapmak veya bu nitelikteki anlaşmalara katılmak yetkisini haizdir.

Para kıymetinin değişmesi halinde, birinci fıkrada öngörülen sorumluluk sınırlarının yeniden belirlenmesine Bakanlar Kurulu yetkilidir.

**GEÇERSİZ SAYILAN HÜKÜMLER****MADDE 125**

Taşıyıcının sorumluluğunu tamamen veya kısmen kaldıran veya 124 üncü maddede sözü geçen Sözleşme veya onu değiştiren protokolde belirtilmiş olan sorumluluk sınırını indirmeyi amaçlayan her şart hükümsüzdür. Bu şartların hükümsüzlüğü taşıma sözleşmesinin de hükümsüzlüğünü icabettirmez.

Şu kadar ki, yükün niteliği özrü veya gizli ayıbtından doğacak zararları düzenleyen hükümlere birinci fıkra uygulanmaz.

## **SINIRSIZ SORUMLULUK**

### **MADDE 126**

Zararın, taşıyıcının veya adamlarının zarar vermek kastı ile veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yaptıkları bir hareket veya ihmal sonucunda meydana geldiği ispat edildiği takdirde; bu Kanunda öngörülen sorumluluk sınırları uygulanmaz. Ancak, taşıyıcının işçileri veya temsilcileri gibi yardımcı kişilerinin meydana getirdiği sınırsız sorumluluk talebine mevzu olan zarar hakkında Borçlar Kanununun 55 inci madde hükümleri saklıdır.

## **TAŞIYICININ ADAMLARI**

### **MADDE 127**

Bu Kanunda öngörülen bir zarardan dolayı, taşıyıcının adamları aleyhine dava açıldığı takdirde; taşıyıcının adamı kendi görevi çerçevesinde hareket ettiğini ispat ederse taşıyıcının bu Kanuna göre yararlanabileceği hususlardan istifade etmeye hak kazanır.

Bu gibi hallerde taşıyıcıdan ve taşıyıcının adamlarından alınabilecek tazminatın toplam miktarı, bahse konu sınırları aşamaz.

## **HASARIN İHBARI**

### **MADDE 128**

Yolcu bagajının veya yükün, bunları teslim almaya yetkili kişi tarafından itiraz edilmeden kabulü taşıma belgesine uygun olarak ve iyi durumda teslim edildiklerine karine teşkil eder.

Hasar halinde, teslim almaya yetkili kişi tarafından hasarın öğrenilmesinde derhal ve teslimlerinden itibaren yolcu bagajı için en geç yedi gün içinde ve yük için en geç ondört gün içinde taşıyana ihbarda bulunulması gerekir. Gecikme halinde ihbar, bagajın veya yükün tesliminden itibaren en geç yirmibir gün içinde yapılmalıdır.

İhbarın yazılı olarak veya durumun taşıma belgesinin üstünde gösterilmesi sureti ile yapılması gerekir. İkinci fıkrada belirtilen sürelerle uyulmaması halinde, hileli davranması hali hariç taşıyıcı aleyhine dava açılmaz.

## **BİRDEN ÇOK TAŞIYICI TARAFINDAN YAPILAN TAŞIMALAR**

### **MADDE 129**

Taşımanın birbiri ardınca değişik taşıyıcılar tarafından yapılması halinde; yolcu, bagaj veya yükü kabul etmiş olan her taşıyıcı, bu Kanun hükümlerine tabi olur ve taşımanın kendi denetiminde yapılan bölümü ile ilgili olduğu ölçüde, taşıma sözleşmesinin taraflarından biri sayılır.

Böyle bir taşıma halinde; ilk taşıyıcı taşımanın tümü için sorumluluğu açıkça yüklenmiş olmadıkça, yolcu veya yük sahipleri, sadece kaza veya gecikmenin meydana geldiği taşımayı yapan taşıyıcıya karşı talep hakkına sahip olabilirler.

Bagaj veya yük taşımalarında yolcu veya göndericinin ilk taşıyıcıya, yolcu veya teslim almaya yetkili alıcının ise son taşıyıcıya karşı talepte bulunma hakları vardır. Ayrıca, bunlardan her biri zararın, ziyanın veya gecikmenin meydana geldiği taşımayı yapan taşıyıcıya karşı da talepte bulunabilirler. Bu taşıyıcılar, yolcu, gönderici ve alıcıya karşı müştereken ve müteselsilen sorumludur.

## **KARMA TAŞIMALAR**

**MADDE 130**

Kısmen havayolu, kısmen de başka herhangi bir suretle yapılan birleşik taşımalar halinde, bu Kanun hükümleri sadece havayolu ile yapılan taşıma kısmına uygulanır.

Birleşik taşıma hallerinde taraflar, taşıma belgeleri ne taşımanın havayolu ile yapılmayan kısımlarına ilişkin hükümler koyabilirler.

**DAVA AÇMA SÜRESİ****MADDE 131**

Sorumluluğa ilişkin dava, hava aracının varma yerine geldiği veya gelmesi gerektiği tarihten veya taşımanın durduğu tarihten itibaren iki yıl içinde açılmazsa tazminat talep hakkı düşer. Ancak, ondördüncü madde gereğince rapor tanzimi gereken hallerde, iki yıllık süre ondördüncü madde gereğince Resmi Gazete ile yapılacak duyuru tarihinden itibaren işlemeye başlar.

**SİGORTA YÜKÜMLÜLÜĞÜ****MADDE 132**

Yurt içi veya yurt dışı yolcu, yük ve posta taşımaları yapmaya yetkili kılınan taşıyıcılar, taşıma sözleşmelerinden doğabilecek zararlardan dolayı tazminat taleplerinin teminatı olmak üzere, asgari 124 üncü madde esaslarına göre saptanan sorumluluk sınırları içerisinde mali mesuliyet sigortaları yapmakla yükümlüdürler.

Sigorta, taşıyıcının adamlarının bu Kanunda öngörülen sorumluluğunu da kapsar. Yurt içi veya yurt dışı taşıma yapan taşıyıcıların yaptıracakları sigorta ve teminat şartları; uluslararası standartları göz önünde bulundurularak ve Ulaştırma Bakanlığının görüşü de alınarak Ticaret Bakanlığınca onaylanır.

Bu maddede belirtilen sigorta yükümlülüğü yerine getirilmeyen hava araçları Ulaştırma Bakanlığınca uçuştan men edilir.

## **İKİNCİ BÖLÜM**

### **ÜÇÜNCÜ KİŞİLERE KARŞI SORUMLULUK**

#### **İŞLETENİN TANIMI**

##### **MADDE 133**

İşleten, sivil hava aracını kendi adına bizzat kullanan veya yardımcılarını marifeti ile kullanılmasını sağlayan gerçek veya tüzelkişilerdir. Bir sivil hava aracının kullanma hakkı doğrudan veya dolaylı olarak kendisinden elde edilmiş gerçek veya tüzelkişi seferlerin kontrolünü elinde tutmakta ise, bu kişi işleten sayılır.

Hava aracı maliki olarak sicile tescil edilmiş bulunan gerçek veya tüzelkişi, aksini ispat etmedikçe işleten sayılır.

#### **İŞLETMENİN SORUMLULUĞU**

##### **MADDE 134**

Sivil hava aracının üçüncü kişilere verdiği zarardan, sivil hava aracının işleteni sorumludur.

#### **İŞLETENİN RIZASI OLMAKSIZIN KULLANMA**

##### **MADDE 135**

Sivil hava aracının, işletenin rızası dışında kullanılması halinde, işleten bunda bir kusuru bulunmadığını ispat edemediği takdirde doğacak zarardan kullanan ile birlikte müteselsilen sorumlu olur.



## **MÜTESELSİL SORUMLULUK**

### **MADDE 136**

İki veya daha fazla sivil hava aracının birlikte sebebiyet verdikleri zararlarda her hava aracının işleteni, müteselsilen sorumlu olur.

## **MÜTERAFİK KUSUR**

### **MADDE 137**

İşleten, zararın doğmasına veya artmasına, zarara uğrayanın veya adamlarının kusurlu davranışlarının yol açtığını ispat ettiği takdirde, tazminat borcundan tamamen veya kısmen kurulur.

## **ÜÇÜNCÜ ŞAHISLARA VERİLECEK ZARARA KARŞI SİGORTA YÜKÜMLÜLÜĞÜ**

### **MADDE 138**

Türk hava sahasında uçuş yapacak Türk ve yabancı sivil hava araçları için; üçüncü şahıslara verilecek zararın teminatı olarak işleten tarafından mali mesuliyet sigortası yaptırılması zorunludur.

Bu maddede belirtilen sigorta yükümlülüğü yerine getirilmeyen hava taşıt araçları Ulaştırma Bakanlığınca uçuştan men edilir.

## **EK SİGORTA YÜKÜMLÜLÜĞÜ**

### **MADDE 139**

Uluslararası hatlarda işletilecek Türk sivil hava araçlarını gerektiğinde tabi olacakları ek sigorta veya teminat şartlarını saptamaya Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalar uyarınca Ulaştırma Bakanlığı yetkilidir.

## **ÜÇÜNCÜ ŞAHISLARA VERİLECEK ZARARA KARŞI SİGORTA ŞARTLARININ TESPİTİ**

### **MADDE 140**

Üçüncü şahıslara karşı verilecek zararın teminatı olarak işleyen tarafından yapılacak mali mesuliyet sigortasının şartları uluslararası standartlar göz önünde bulundurularak Ticaret ve Ulaştırma bakanlıklarınca müştereken tespit edilir.

### **BEŞİNCİ KISIM**

### **CEZA HÜKÜMLERİ**

### **HÜRRİYETİ BAĞLAYICI CEZAYI VE PARA CEZASINI GEREKTİREN DAVRANIŞLAR**

#### **MADDE 141**

Bu Kanunun 7, 36, 91, 92 ve 94 üncü maddeleri ile 93 üncü maddenin (b), (c), (e) ve (g) bentlerine aykırı davranışta bulunanlar dört aydan iki yıla kadar hapis ve otuzbin liradan üçyüzbin liraya kadar ağır para cezası ile cezalandırılır.

#### **MADDE 142**

Bu Kanunun 31 ve 32 nci maddeleri ile 9 uncu maddesinin birinci fıkrası ve 93 üncü maddesinin (a), (d), (f) ve (h) bentlerine aykırı davranışta bulunanlar, iki aydan bir yıla kadar hapis ve beşbin liradan ellibin liraya kadar ağır para cezası ile cezalandırılır.

### **PARA CEZASINI GEREKTİREN DAVRANIŞLAR**

#### **MADDE 143**

Bu Kanunun 11, 18, 19, 26, 28, 29, 47, 54, 58 ve 89 uncu maddeleri ile 9 uncu maddesinin 3, 95 inci maddesinin 1 ve 102 inci maddesinin 2 nci fıkrasına aykırı davranışta bulunanlar onbin liradan yüzbin liraya kadar ağır para cezası ile cezalandırılır.

Bu Kanunun 18 ve 19 uncu maddesine aykırı davranışlarda, birinci fıkradaki ağır para cezası ile birlikte, bu davranış sonucu elde edilen paranın müsaderesine de hükmolunur.

#### **MADDE 144**

Bu Kanunun 23, 24 ve 25 inci maddeleri ile 57 nci maddesinin son fıkrasına aykırı davranışta bulunanlar; beşbin liradan ellibin liraya kadar ağır para cezası ile cezalandırılır.

Bu Kanunun 25 inci maddesine aykırı davranışlarda, birinci fıkradaki ağır para cezası ile birlikte, aykırı davranış sonucu elde edilen paranın müsaderesine de hükmolunur.

#### **ULAŞTIRMA BAKANLIĞININ ALACAĞI ÖNLEMLERE UYMAYANLARA VERİLECEK CEZA**

#### **MADDE 145**

Yukarıdaki maddeler dışında kalıp da Ulaştırma Bakanlığının sivil havacılığı düzenlemek maksadıyla alacağı önlemlere uymayanlara, beşbin liradan yirmibeşbin liraya kadar ağır para cezası verilir.

#### **ALTINCI KISIM**

#### **ÇEŞİTLİ HÜKÜMLER**

#### **CEBRİ İCRA**

**MADDE 146**

Sivil hava araçları cebrî icra yönünden 2004 sayılı İcra ve İflas Kanununun hükümlerine tabi olup, anılan Kanunun 26 ncı maddesi, bu Kanun bakımından sivil hava araçlarını da kapsar.

**İSTATİSTİKİ BİLGİLER****MADDE 147**

Türk sivil hava araçlarının malikleri ve işletenleri, işletmeleri ile ilgili yıllık faaliyet programlarını ve yılsonu faaliyet raporlarını Ulaştırma Bakanlığına vermeye mecburdurlar.

Bu istatistiki bilgilerin kapsamı ve veriliş zamanları Ulaştırma Bakanlığınca hazırlanacak yönetmelikle düzenlenir.

**TÜZÜK VE YÖNETMELİKLER****MADDE 148**

Bu Kanunda belirtilen tüzük ve yönetmelikler bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren altı ay içinde hazırlanır ve Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe konulur.

**YEDİNCİ KISIM****SON HÜKÜMLER****YÜRÜRLÜK****MADDE 149**

Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

**YÜRÜTME**

**MADDE 150**

Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

## **EK-4 : TÜRK KARASULARI KANUNU**

- Kanun Numarası** : 2674.
- Kabul Tarihi** : 20/5/1982.
- Yayımlandığı R. Gazete** : Tarih :22/5/1982 Sayı: 17708.
- Yayımlandığı Düstur** : Tertip: 5, Cilt: 21, Sayfa: 338.

### **MADDE 1**

Türk karasuları Türkiye ülkesine dahildir. Türk karasularının genişliği altı deniz milidir. Bakanlar Kurulu, belirli denizler için, o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları göz önünde bulundurmak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla, altı deniz milinin üstünde karasuları genişliği tespit etmeye yetkilidir.

### **MADDE 2**

Türkiye ile kıyıları bitişik veya karşılıklı olan Devletlerarasında karasuları anlaşma ile sınırlandırılır. Bu anlaşma bölgenin bütün ilgili özellikleri ve durumları göz önünde bulundurularak, hakkaniyet ilkesine göre yapılır.

### **MADDE 3**

Karasularının genişliği, Bakanlar Kurulunca tespit edilecek esas hatlardan itibaren ölçülür.

### **MADDE 4**

Esas hatların kara tarafında kalan sular ve körfez suları, Türk iç sularıdır. Daimi liman tesisleri kıyının bir parçası sayılır ve bu tesislerden en açıkta olanlarının kara tarafında kalan sular ve dış limanlar iç sulara dahildir.

**MADDE 5**

İç suların dış sınırını belirleyen ve karasularının genişliğini ölçmekte esas olan hatlar, bu amaçla hazırlanan büyük ölçekli deniz haritalarında gösterilir.

**MADDE 6**

15/5/1964 tarih ve 476 sayılı Kanunla, diğer kanunların bu Kanuna aykırı hükümleri yürürlükten kaldırılmıştır.

**MADDE 7**

Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

**MADDE 8**

Bu Kanunu Bakanlar Kurulu yürütür.

**8/4742 SAYILI BAKANLAR KURULU KARARI**

**Karar Sayısı** : 8/4742

20/5/1982 tarihli ve 2674 sayılı Kanunun verdiği yetki uyarınca Türkiye'yi çevreleyen denizlerin özellikleri ile hakkaniyet ilkesi göz önünde bulundurulmak suretiyle bu Kanunun yürürlüğe girmesinden önce karasuların genişliği ile ilgili olarak Karadeniz ve Akdeniz'de mevcut olan durumun sürdürülmesi; Dışişleri Bakanlığının 26/5/1982 tarihli ve MİGM - MİGM - III - 11365 – 917 sayılı yazısı üzerine, Bakanlar Kurulunca 29/5/1982 tarihinde kararlaştırılmıştır. (\* R.G.:22 Mayıs 1982, Sayı:17708 (Mükerrer))

## **EK-5 : HUDUT BÖLGELERİ UÇUŞ YÖNETMELİĞİ**

**Bakanlar Kurulu Kararının Tarihi** : 8.11.1982, No: 8/5631

**Yayımlandığı R. Gazetenin Tarihi** : 16.12.1982, No: 17900

**Yayımlandığı Düsturun Tertibi** : 5, Cildi: 22, S.3071

### **AMAÇ**

#### **MADDE-1**

Sulh zamanında komşu ülkeler hava sahasının Türk ve Türkiye'deki yabancı hava araçları tarafından ihlal edilmelerini önlemektir.

#### **KAPSAM :**

#### **MADDE-2**

**(Değişik: 21.4.1983 – 83/6418 K.)**

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

b) Ulaştırma Bakanlığında tescilli muhtelif özel ve resmi kuruluşlara;

c) Türk Hava Kurumuna;

d) Geçici bir süre için Türkiye'de kalmalarına müsaade edilen yabancı devletlere ait askeri ve sivil hava araçlarının; kontrol sahaları ve hava yolları hariç Türk hava sahasındaki hareket tarzlarını kapsar. Hava savunma, arama-kurtarma



görevleri ile kaçakçılığın men ve takibini yapan hava araçlarına bu yönetmelik hükümleri uygulanmaz.

## **SORUMLULUK**

### **MADDE-3**

a) Bu yönetmeliğin uygulanmasında Genelkurmay Başkanlığı, Kara, Deniz, Hava Kuvvetleri Komutanlıkları, Jandarma Genel Komutanlığı ve Emniyet Genel Müdürlüğü ile emrinde her türlü hava aracı bulunduran Birlik Komutanlığı, Özel ve Resmi Kurumlar ile bizzat hava aracını kullanan personel,

b) Yönetmeliğin uygulanmasını denetlemek ve takip etmekten ise Genelkurmay Başkanlığı adına Hava Kuvvetleri Komutanlığı sorumludur.

## **TANIMLAR**

### **MADDE-4**

a) Hudut Hattı :

(1) Karada: taraf devletlerarasında anlaşmalarla tespit edilen ve hususi işaretlerle belli edilen hattır.

(2) Denizde: kara sularının dış hattır.

b) Uçuş Malumat Bölgesi (FIR-Flight Information Region) ve FIR Hattı: İçerisinde uçuş malumat ve ikaz hizmetinin verildiği boyutları belirlenmiş hava sahasına FIR, bu sahanın hudutlarına da FIR hattı denir.

c) Hükümran Hava Sahası :

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

d) Tampon Bölge (Buffer Zone) :

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

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

e) Havayolu :

Milli ve Uluslararası maksatlarla kullanılmak üzere Türkiye tarafından tespit edilen, 10 Deniz mili genişliğinde üzerinde kontrollü uçuşların yapılabildiği ve AIP esaslarına uygun olarak uçulması gereken, yere nazaran belirli bir irtifadan itibaren, üst tavanı belirlenmemiş ise sınırsız irtifaya kadar uzanan hava koridorudur.

f) Kontrol Sahası :

Arz sathı üzerinde belirli bir yükseklikten itibaren yukarıya doğru uzanan kontrollü bir hava sahasıdır.

g) Kara Suları :

Devletin kara ülkesi ve iç sularına bitişik olan ve devletin egemenliğine tabi olan bir hava alanıdır.

h) Uluslararası Sular :

Ülkelerin karasuları dışında kalan deniz sahalarıdır.

i) Hava Savunma Teşhis Bölgesi (ADIZ-Air Defence Identification Zone):

Milli Güvenlik veya hava savunma araçlarıyla, boyutları yetkili otoriter tarafından belirlenen ve ilan edilen; içersinde uçakların müspet teşhis zorunluluğu olan hava sahasıdır.

j) Tahditli Bölge :

Devletin kara ülkesi ya da karasuları üstünde bulunan ve ilgili makamlarca üzerinde uçulması şartlara bağlanmış sahalardır.

k) Tehlikeli Bölge :

Belirli zamanlarda tehlikeli faaliyetlerin icra edildiği sahalardır. Tampon Bölge Uçuş Limitleri (Kontrol Sahaları ve Havayolları Hariç)

#### **MADDE-5**

a) Türk Hava Araçları :

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

(1) Karada ;

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

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

(2) Denizde ;

Uluslararası hukukun açık denizler üzerindeki hava sahalarının bütün ülkelerin kullanımına açık oluşu prensibini dikkate alarak bütün Türk Hava araçları diğer

ülkelerin karasularına kadar uçuş yapabilirler. Diğer ülke karasularına giremezler. Karasularının genişliği ilgili Bakanlık, Komutanlık ve kuruluşlarca ayrıca yayınlanır.

(c) Yabancı Hava Araçları :

(1) Türk-Sovyet-İran kara hududunda; Rize-Erzurum-Van-Başkale, 3720 K, 44.00 D hattının doğusuna,

(2) Türk-Bulgar-Yunanistan kara hududunda; Çanakkale-Ortaköy-Çorlu-Terkos Gölü hattının batısına,

(3) Diğer komşu devlet kara hudutlarına 40 Km. (21.6 Deniz Mili) Karadeniz, Adalar Denizi ve Akdeniz'de Türk karasuları hattına 10 Km. (5.4 Deniz Mili)'den fazla yaklaşamazlar.

## **ÖZEL UÇUŞ MÜSAADE YETKİSİ**

### **MADDE-6**

a) (Değişik: 21.4.1983 – 83/6418 K.) Her tip hava aracı (Hava Savunma, Arama, Kurtarma görevleri, Kaçakçılığın Men ve Takibi hariç) 5 inci madde de limitleri belirtilen tampon bölge içerisinde müsaadesiz uçamaz. Ancak, bu bölgelerde uçuş mecburiyeti olduğunda;

(1) (Değişik:21.4.1983 – 83/6418 K.) Tampon bölge içerisinde yapılacak milli askeri uçuşlar için izin vermeye Kara Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Hava Kuvvetleri Komutanlığı ve Jandarma Genel Komutanlığı kendi uçakları için yetkilidirler ve yetkilerini gerektiğinde Ordu Komutanlığı, Donanma Komutanlığı, Kolordu Komutanlığı ve Taktik Hava Kuvvet Komutanlığına devredebilirler. Yapılacak uçuş en kısa zamanda koordinasyon yönünden bölgedeki Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Hava Savunma ünitelerinden birine bildirilir.

(2) Diğer uçuşlar için, uçuş yapacak hava aracının sahip olduğu makam, yapacağı uçuşun maksadını belirtmek suretiyle Genelkurmay Başkanlığından özel izin alır. Genelkurmay Başkanlığı bu yetkiyi Hava Kuvvetleri Komutanlığına devredebilir. Bu takdirde Hava Kuvvetleri Komutanlığı verdiği izinlerden Genelkurmay Başkanlığına zamanında bilgi verir.

(3) Alınacak izinlerden sonra yapılacak uçuşlar: komşu ülkelerle yapılmış ikili anlaşmalar, mütekabiliyet esasları ve Genelkurmay Başkanlığının gerektiğinde koyacağı ve yayınlayacağı özel tahditlere uygun olmalıdır.

(4) (Ek: 21.4.1983 – 83/6418 K.) Tampon bölge içerisinde bulunan sınır karakollarından veya sınır bölgesinden yaralı ve hasta nakli ve/veya acil yardım gibi benzer uçuşlarda kullanılacak hava araçlarının yapacağı uçuşlar, Arama ve Kurtarma görevleri içerisinde mütalaa edildiğinden bu Yönetmelik kapsamı dışında bırakılmıştır. Bu tür uçaklara verilecek uçuş müsaadelerinde Kuvvet Komutanlıkları ve Jandarma Genel Komutanlığı yetkili olup bu yetkilerini gerektiğinde ast komutanlıklara devredebilirler.

b) Uçuş müsaade istekleri EK-B müracaat formuna uygun olarak yapılır.

c) Tampon Bölgede uçuş için müracaat süresi:

(1) Milli ve müttefik ülkelerle müştereken yapılacak tatbikatlar esnasında icra edilecek uçuş faaliyetleri tampon bölge içine giriyor ve bu durum Genelkurmay Başkanlığının yıllık tatbikat direktifinde (TAT-prog) belirtiliyor ise bu uçuşlar için özel izne gerek yoktur. Bu direktifte yer almayan planlı ve plansız tatbikatlar için önceden izin alınır.

(2) Zirai mücadele, MTA, Kadastro, havadan fotoğraf çekimi ve diğer maksatlar için yapılacak uçuşlar için asgari 20 gün önceden Genelkurmay Başkanlığından bir kopya Hava Kuvvetleri Komutanlığına gönderilir.

(3) Müsaade edilen uçuşlar Dışişleri ve İçişleri Bakanlıklarına bildirilir.

(4) (Ek: 21.4.1983 – 83/6418 K.) Acilen çıkacak zirai ilaçlama ani uçuş istekleri için, uçuş yapacak hava aracının sahip olduğu makam, mahalli Tarım Bakanlığı İl Zirai Mücadele ve Karantina Müdürlüğü görüşünü aldıktan sonra mülki amirliklere müracaat yapabilir. Mülki Amir mücadelenin aciliyetini değerlendirerek bölgesi içindeki yerde uçuş yapılmasına müsaade vermeye yetkilidir. Verilecek müsaadelerde; Hudut Bölgeleri Uçuş Yönetmeliğinin Ek-A'sında belirlenen anlaşma esasları ile 7 nci maddede açıklanan hususlar dikkate alınır. Mülki amirler bu tür uçuşları bölgedeki en yakın askeri makama, Hava Kuvvetleri Komutanlığına bağlı en yakın Hava Üs Komutanlığına ve ayrıca hududa yakın uçuşlar anlaşmada varsa karşı devletin hudut makamlarına bildirilmesini sağlar.

## **ÖZEL UÇUŞ İZİNİ VERİLİRKEN DİKKATE ALINACAK HUSUSLAR**

### **MADDE-7**

a) Türk Hava Araçları İçin :

(1) Trafik kontrol merkezleri veya radar ile asgari bir kanaldan telsiz irtibatı yapabilecek muhabere teçhizatı ile varsa IFF/SIF cihazlarının faal olması,

(2) Asgari bir adet S/S cihazı,

(3) Teknik limitler içinde faal olan ana ve yedek pusulaların bulunması zorunludur.

(4) (1), (2) ve (3) üncü bentlerdeki seyrüsefer cihazlarına sahip olmayan, zirai mücadele ve havadan fotoğraf çekimi için kullanılan uçaklara tampon bölge içinde uçuş müsaadesi verilmesi zorunluluğu görüldüğünde; aşağıdaki hususlar uygulanır.

(a) Uçuş yapılmak üzere sonuçlandırılmış yerde bir hava birliği ver ise uçak pilotu uçuş planının bir kopyasını bu birlik yetkilisine vererek en yakın Bölge Harekat Merkezi (BHM)'ne ulaştırılmasını ister.

(b) Bölge Harekat Merkezinde bulunan Sivil Savunma görevlisi bu bilgilerin bölgede İçişleri Bakanlığına ait ilgili mülki amirlere ulaştırılmasından sorumlu olur.

(c) Uçuş yapılacak bölgede herhangi bir hava birliği yok ise yapılacak uçuştan asgari 24 saat önce yakın kaza merkezindeki mülki amire veya askeri birliğe müracaat ederek yapacağı uçuş hakkında detaylı bir uçuş planı verir.

Uçuş Planını alan mülki ve askeri makam, bu uçuş planını en seri vasıta ile uçuş başlamadan önce, en yakın Bölge Harekat Merkezi (BHM)'ne ulaştırır. Hava şartları ve diğer sebeplerle uçulmadığı hallerde aynı kanallardan ilgili BHM'lerin uçuş başlama saatlerinden önce bilgi verir.

(d) 35 Meridyenin batısı BHM-1 (Tel. Eskişehir PTT: 11449'dan Baş kontrolör), doğusu SHM-2 (Tel: Diyarbakır PTT: 11360'dan 430 Baş kontrolör) sahasıdır.

b) Yabancı Hava Araçları İçin :

(1) Tatbikat maksadı ile tampon bölgeye girecek irtibat, lojistik, ulaştırma araçları ile bölgede yapılması Genelkurmay Başkanlığının tatbikat direktifinde belirtilen (TATPROG) görevlerde mevcut uçuş müsaade usulleri ile tatbikat hareket emirlerinde belirtilen esaslar uygulanarak uçuş yapılabilir.

(2) Tatbikat dışı yapılacak her nevi uçuşlar için Genelkurmay Başkanlığından özel izin alınır. Genelkurmay Başkanlığı gerek gördüğünde, bölgeyi iyi tanıyan tam yetkili, lisan bilir pilot veya seyrüseferci bir Türk Subayının uçuş boyunca uçakta bulundurulmasını, Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri Komutanlıkları ile Jandarma Genel Komutanlığından isteyebilir. Bu durumlarda yabancı hava araçları görevli Türk personelini uçağa almadan hiçbir suretle kalkış yapamaz.

## **UÇUŞ ŞARTI VE RADAR KONTROLU**

### **MADDE-8**

Tampon bölge içinde uçacak hava araçları mümkün olan bütün hallerde gözetim (VFR) meteorolojik şartlarında (VMC) ve pozitif radar kontrolünde bulunurlar.

## **TAMPON BÖLGE**

### **MADDE-9**

Tampon bölge içerisinde yapılacak bütün uçuşlar (Tatbikat uçuşları hariç), yer gözetleme postaları tarafından bir hudut olayı olarak değerlendirilip ilgili talimatlar gereğince rapor edilir.

### **MADDE-10**

Bu Yönetmelik 4 Nisan 1972 tarihli ve 7/4190 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan (Hudut Bölgeleri Uçuş Yönetmeliği) ile ek ve değişikliklerini yürürlükten kaldırır.

## **YÜRÜRLÜK**

### **MADDE-11**

Bu Yönetmelik yayınladığı tarihte yürürlüğe girer. Gerektiğinde hudut bölgelerinin tümünde veya bazılarında yürütülmesi Genelkurmay Başkanlığının teklifi ve Bakanlar Kurulu Kararıyla ertelenebilir.

## **YÜRÜTME**

### **MADDE-12**

Bu Yönetmeliği Bakanlar Kurulu yürütür.



**EK-A****HUDUDA AZAMİ YAKLAŞMA****YAPILAN ANLAŞMANIN MESAFESİ VE İLGİLİ NOTLAR**

<b><u>ÜLKE ADI :</u></b>	<b><u>TARİH VE SAYISI :</u></b>	<b><u>(KM. VEYA MİL) :</u></b>
Bulgaristan	28 Aralık 1967	Bütün hava vasıtaları hudut hattına 5 Km.den daha yakın mesafede uçamazlar. Tarım ve harita ihtiyaçları için kullanılacak uçaklar tarafından HUDUDA 5 Km.den daha yakın mesafede yapılacak uçuşları şartları iki taraf arasında diplomatik yolla tespit edilir.
Yunanistan	7 Aralık 1971	- Her çeşit hava araçları hudut hattına 2 Km. den daha az bir mesafede uçuş yapmayacaklardır. - Harita almak ve tarımsal maksatlar dolayısıyla iki (2) Km.den daha az bir mesafede uçuş yapmak söz konusu olan hallerde, bu husus taraflarca ve diplomatik kanaldan tespit edilir. Zelzele, sel, tipi, toprak kayması ve diğer olağanüstü hallerde, taraflarca hudut makamlarına haber verilmek şartıyla hava araçları ile hudut hattının üzerine kadar ve 1000 m. yüksekliği aşmamak üzere uçuşlar yapılabilir.
S.S.C.B.	20 Haziran 1938 -	Kendi arazileri üzerinde Tarih ve 3471 uçuş yapan hava vasıtaları Sayılı Kanun hudut hattına 10 Km. yaklaşınca hüviyetlerini bildirir alametleri çıplak gözle iyice görülebilmesine imkan vermek için 300-600 M'ye kadar inceklerdir.

**HUDUDA AZAMİ YAKLAŞMA****YAPILAN ANLAŞMANIN MESAFESİ VE İLGİLİ NOTLAR**

<b><u>ÜLKE ADI :</u></b>	<b><u>TARİH VE SAYISI :</u></b>	<b><u>(KM. VEYA MİL) :</u></b>
İran	23 Kasım 1986	- (Ek: 20/6/1988 – 88/13086 K.) - Harita yapımı için hava fotoğrafı alımı uçuşları; Türkiye ile İran arasında 23 Kasım 1986 tarihinde imzalanan protokol uyarınca yapılacaktır.
Suriye	9 Haziran 1971	- Uçaklar hudut hattına 5 Km.den daha fazla yaklaşamayacaklardır. - Yangın ve tabii afetler halinde acil ve lüzumlu yardımla ilgili olarak 5 Km.lik saha içersindeki uçuşlar, diğer taraf hudut makamlarına bildirilecektir. - Ayrıca Zirai mücadele için 5 Km.lik saha içersindeki uçuşlar için yeterli bir süre, önce diğer taraf hudut makamlarına bildirilecektir. - Harita yapımı için fotoğraf alımı uçuşlarında TÜRKİYE - SURİYE arasında 28 Ağustos 1969 tarihinde akdedilen protokol uyarınca yapılacaktır.

**NOT-1 :** Yunanistan'la yapılan anlaşma 2491 sayılı Kanunla kabul edilmiş ve 10 Temmuz 1981 tarih ve 17396 sayılı Resmi Gazete ile yayınlanmış fakat henüz karşılıklı teati edilmediği için yürürlükte değildir. Yürürlüğe girişi Dışişleri ve İçişleri Bakanlıkları tarafından bildirilecektir.

**NOT-2 :** Bu Ek'e yapılacak değişiklik ve ilaveler Dışişleri ve İçişleri Bakanlıkları tarafından süratle ilgililere duyurulacak, ayrıca Yönetmelikte değişiklik yapılması da sağlanacaktır.

**TAMPON BÖLGE UÇUŞ MÜRACAAT FORMU :**

1. Müracaat yapan kuruluş veya birlik adı
2. Yapılacak uçuşun maksadı
3. Uçuşun kapsadığı tarih
4. Uçak tipi ve adedi
5. Uçak No.
6. Çağrı adı
7. Uçakta bulunan frekanslar
8. Uçakta bulunan S/S cihazlarının tipleri
9. Kalkış meydanı, iniş meydanı, yedek meydanlar
10. Uçuş üst ve alt irtifası
11. Uçuş yapılacak bölgenin koordinatları (Bu bölge bir kroki veya haritada gösterilecektir.)
12. Bölgede temas edeceği radarların adları.
13. Uçuş yapılacak bölgenin komşu ülke sınırına/sınırlarına mesafesi (Km.)
14. Yapılacak uçuş için o ülke/ülkeler ile daha önce herhangi bir anlaşma veya protokol yapılmış mıdır? Adı ve Tarihi
15. Yapılmış olan bu anlaşma ve protokol hangi makamlar arasında yapılmıştır.

# **EK-6 : TÜRK ARAMA VE KURTARMA YÖNETMELİĞİ**

## **BİRİNCİ BÖLÜM**

### **AMAÇ, KAPSAM, DAYANAK VE TANIMLAR**

#### **AMAÇ**

#### **MADDE 1**

Bu Yönetmeliğin amacı; arama ve kurtarma hizmetlerinin yürütülmesinde, ilgili bakanlık ile kurum veya kuruluşların görev ve sorumluluklarının tespiti, insan hayatını kurtarmaya yönelik faaliyetlerin ilgili ulusal mevzuat ve uluslararası sözleşmelere uygun olarak yürütülmesini sağlamaktır.

#### **KAPSAM**

#### **MADDE 2**

Bu Yönetmelik hükümleri Türk arama ve kurtarma bölgesi sınırları içerisinde kalan hava sahası, kara ülkesi, iç suları, karasuları ve açık deniz sahaları ile kendilerine arama kurtarma hizmetlerinin yerine getirilmesinde doğrudan veya dolaylı olarak görev verilen bakanlıklar ile kurum veya kuruluşları kapsar.

#### **DAYANAK**

#### **MADDE 3**

Bu Yönetmelik, 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun, 4749 sayılı ŞİKAGO'da 7/12/1944 de Akit ve İmza Edilmiş Olan Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması (ICAO) ile Geçici Sözleşmesi ve Bunların Eklerinin Onanması Hakkında Kanun, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu,

4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, 6812 sayılı İstisari Denizcilik Teşkilatının Kurulması Hakkındaki Devletlerarası Sözleşmeye Katılmamıza ve Bu Sözleşmenin Tasdikine Dair Kanun, 3169 sayılı Hükümetler arası Deniz İstisari Teşkilat Sözleşmesinde Yapılan Değişikliklerin Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun, 3171 sayılı Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi ile Ekinin ve Konferans Kararlarının Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun, 2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu, 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, 2803 sayılı Jandarma Teşkilat, Görev ve Yetkileri Hakkında Kanun, 2559 sayılı Polis Vazife ve Salahiyet Kanunu, 3201 sayılı Emniyet Teşkilatı Kanunu, 7126 sayılı Sivil Savunma Kanunu, 4458 sayılı Gümrük Kanunu, 485 sayılı Gümrük Müsteşarlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname hükümlerine dayanılarak hazırlanmıştır.

## **TANIMLAR**

### **MADDE 4**

Bu Yönetmelikte geçen ;

- a) Arama ve Kurtarma (AK); hava ve deniz vasıtalarının karada, havada, su üstünde ve su altında tehlikeye maruz kalması, kaybolması veya kazaya uğraması hallerinde bu vasıtalarındaki şahısların her türlü araç, özel teçhizat veya kurtarma birlikleri kullanılarak aranması ve kurtarılması işlemini,
- b) Kazazede; (a) bendi kapsamında olan ve buldukları mahalde yaşamları tehlikede bulunan kişiyi,
- c) Arama ve Kurtarma Hizmeti (AKH); işbirliği yapan hava, deniz araçları ile diğer vasıtalar dahil, kamu ve özel kaynakların kullanımı yoluyla, tehlike mesajlarını izleme, muhabere, koordinasyon, tıbbi danışmanlık ve ilk yardım dahil AK fonksiyonlarının icra edilmesini,

d) Arama Kurtarma Bölgesi (AKB); içinde arama ve kurtarma hizmeti icra edilmek üzere tespit edilmiş ve Ek-1 de koordinatlarla tanımlanan sahayı,

e) Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM); karada, denizde ve havada, arama ve kurtarma hizmetinin en üst düzeyde koordinasyonunu ve işbirliğini sağlayan ve halin icabına göre kanunlar, uluslararası çok taraflı ve/veya iki taraflı sözleşmeler esaslarına göre komşu ve ilgili ülkelerle de AKB içinde ve/veya dışında icra edilecek AK faaliyetleri için koordinasyon ve işbirliği kuran merkezi,

f) Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezleri (AKKM); AKB içinde, AK faaliyetlerinin etkin bir şekilde organize edilmesinden ve AK faaliyetlerinin icrasından Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM) adına sorumlu olan merkezi (Kıyılardan itibaren deniz sahalarındaki hareketin koordinasyonundan sorumlu merkezleri, Deniz AKKM, kara ve adalar üzerindeki hareketin koordinasyonundan sorumlu merkez Hava AKKM olarak adlandırılır. Bu merkezler arama ve kurtarma faaliyetlerinin düzenli ve çabuk yürütülmesini sağlamak için kendi, yardımcı ve gerekirse tali AKKM'lerini oluşturabilirler. Deniz ve Hava AKKM'leri Ek-2'de gösterilen ilgili kuruluşların teşkilat yapıları içinde oluşturdukları ve yönergelerinde belirttikleri AK ile görevlendirilen birimlerle de koordineli olarak çalışırlar),

g) Yardımcı Arama Koordinasyon Merkezi (YAKKM); sorumlu olduğu AKB içerisinde, AK faaliyetlerini bağlı bulunduğu deniz veya hava AKKM adına kontrol, koordine ve icrasından sorumlu olan merkezi,

h) Arama Kurtarma Alt Merkezi (AKAMER); ilgili Yardımcı Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi'ne bağlı olarak ve onu tamamlamak üzere kurulmuş, Arama Kurtarma Birliklerinin bulunduğu merkezi,

i) Arama Kurtarma Birliği (AKBİR); arama ve kurtarma faaliyetlerinin süratli bir şekilde yürütülebilmesi için gerekli her türlü teçhizatla donatılmış ve özel eğitim görmüş personelden oluşan birliği,

j) Olay Yeri Koordinatörü (OYK); kaza yerinde arama ve kurtarma faaliyetlerini, sorumluluk bölgesindeki YAKKM adına koordine ve icra eden personeli (Olay meydana geldiği sırada olay mahallinde bulunan veya aldığı ihbar üzerine arama ve kurtarma maksadıyla, olay yerine ilk intikal eden gruptaki veya birlikteki en kıdemli personel olay yeri koordinatörünün görev ve sorumluluklarını, AK merkezleri tarafından özel olarak bir olay yeri koordinatörü tayin edilinceye kadar yürütür),

k) Tele Sağlık Servisi (TSS); sağlık yardım taleplerinin karşılanması maksadıyla, ilk yardım tavsiyeleri ile birlikte, sağlık durumlarının takibi veya değerlendirilmesini amaçlayan, sağlık hizmeti veren kuruluşları,

l) Ana Tele Sağlık Servisi (ATSS); TSS'lerin telefon, faks, teleks veya network vasıtası ile vermiş olduğu sağlık yardımlarının denetlendiği, AAKKM ve AKKM/YAKKM'nden gelecek yardım taleplerinin karşılandığı bir ana sağlık merkezi,

m) Kurtarılan Eşya; arama ve kurtarma işlemi sonucu kurtarılan her türlü eşya ve nakil vasıtalarını,

n) Gümrük Statüsü; kurtarılan eşyanın 4458 sayılı Gümrük Kanununda belirtilen şekilde serbest dolaşımda olup olmadığını,

ifade eder.

## **İKİNCİ BÖLÜM**

### **KURULUŞ, GÖREV VE SORUMLULUKLAR, ARAMA VE KURTARMA FAALİYETLERİ**

#### **ARAMA VE KURTARMA KOMUTA KONTROL DÜZENİ**

##### **MADDE 5**

Arama ve kurtarma komuta düzeni aşağıda belirtilmiştir.

a) Türk hava sahası, içsular, karasuları ve açık denizlerde, tehlike içinde bulunan hava ve deniz vasıtalarına ait AKH 8 inci maddeye göre yapılır. Bu çalışmaların koordinasyonu AAKKM'nce yürütülür.

b) Türk Arama Kurtarma Bölgesinde kara esaslı muhabere alt yapısı, sahil istasyonları dahil uygun tehlike alarm yollarını belirleme ve uygun hizmet koordinasyonunu sağlanabilmesi maksadıyla, AK faaliyetlerini desteklemek üzere deniz ve hava AKKM kurulur.

c) AK faaliyetinin koordinatörlüğü Deniz ve Hava AKKM'lerine verilmiştir. Şartlar icap ettiği takdirde kazayı ilk öğrenen birim, en kısa zamanda AK faaliyetine başlar ve en seri vasıta ile de AAKKM/AKKM ve ilgili YAKKM'ne bilgi verir. Ayrıca bölgedeki kuruluş yöneticileri kendi kanallarından herhangi bir tehlike mesajı almaları halinde, mesaj gerçek olsun veya olmasın, derhal ilgili YAKKM'ni gelişmelerden haberdar kılarlar.

d) Mevzuatımıza tabi olarak, AKB içerisinde AK faaliyetlerinin icra edileceği olay yerini belirlemek, kazaya uğrayan insanları kurtarmak için, komşu devletlerin arama ve kurtarma merkezleri ile işbirliği yapılabilir.

e) AKB'de kara ve adalar üzerindeki hizmetin AK koordinatörü Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'dür. Hava-AKKM'ni kurar, uluslararası standartlarda uygun yeterli malzeme, teçhizat ve personel ile donatır. Kara AK faaliyetlerini AAKKM adına koordine ve icra eder.

f) AKB'de kıyılardan itibaren deniz sahalarındaki AK faaliyetlerinin koordinatörü Sahil Güvenlik Komutanlığıdır. Deniz-AKKM'ni kurar, uluslararası standartlarda, uygun yeterli malzeme, teçhizat ve personel ile donatır. Deniz AK faaliyetlerini AAKKM adına koordine ve icra eder.

g) Arama Kurtarma Alt Merkezlerinin ve Deniz AKBİR'ini Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü ve Sahil Güvenlik Komutanlığı



aralarında yapacakları bir protokol çerçevesinde kurar, araç-gereç ve personel ile donatır ve icra ederler.

h) Kara-AKBİR istasyonları, Jandarma Genel Komutanlığı ve Sivil Savunma Genel Müdürlüğü tarafından kurulur. Jandarma Genel Komutanlığı özellikle, Sivil Savunma Genel Müdürlüğü birimlerinin bulunmadığı ve yeterli olmadığı yerlerde, bu istasyonları kurar ve işletir.

i) AK hizmetlerine tahsis edilen bütün unsurlar, YAKKM adına AK faaliyetlerini icra eder. Arama Kurtarma Alt Merkezi ve Olay Yeri Koordinatörünün idaresinde, AK faaliyetlerine iştirak ederler. Olay Yeri Koordinatörü, YAKKM tarafından belirlenir. Ancak kaza meydana geldiği sırada olay mahallinde bulunan veya aldığı ihbar üzerine, AK maksadı ile olay yerine ilk intikal eden gruptaki veya birlikteki en kıdemli personel Olay Yeri Koordinatörünün görev ve sorumluluklarını, YAKKM tarafından özel olarak bir olay yeri koordinatörü tayin edilinceye kadar yürütür.

j) Kara Olay Yeri Koordinatörü, olayın meydana geldiği Arama Kurtarma Alt Merkezi sorumluluk sınırları içerisinde bulunan ilin valisidir veya il valisinin uygun gördüğü bir vali yardımcısıdır. Sorumluluğundaki il sınırları içerisinde meydana gelen bir AK faaliyetinde veya valiliğe AAKKM/AKKM/YAKKM'nce yapılacak AK taleplerinde, ilgili Kara-YAKKM ile koordine kurarak AK faaliyetlerinin tüm sorumluluğunu YAKKM adına üstlenir, AK faaliyetlerini icra eder.

k) AKBİR'ler her an bir AK hizmetine katılabilecek hazırlık derecesinde bulunacaklardır. Arama kurtarmada görevlendirilmesi planlanan bütün personel AK usullerini bilmekle yükümlüdür.

## **ARAMA VE KURTARMA KOORDİNASYON MERKEZLERİNİN GÖREVLERİ**

### **MADDE 6**

Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezlerinin görevleri şunlardır;

- a) Arama ve kurtarma bölgesinde mevcut AK imkanları hakkında bütün bilgileri elinde bulundurmak; bunları tablo ve haritalar halinde muhafaza etmek, ilgili bakanlık, kurum veya kuruluşlardan gelen bilgi ve belgelerle ilgili değişiklikleri işleyerek güncel halde muhafaza etmek,
- b) AK faaliyetlerinin icra ve koordinasyonundan sorumlu merkez olarak, bilgi toplama, değerlendirme planlama ve söz konusu bilgileri aktarma suretiyle kendi alt kuruluşları ve diğer ilgili kurum veya kuruluşlarla AK faaliyetlerini AAKKM adına icra etmek,
- c) 7 nci maddede belirtilen bakanlık ve kurum veya kuruluşlar ile koordineyi sağlamak,
- d) AKB'nde meteorolojik durumu devamlı takip etmek,
- e) Tehlike haberlerini değerlendirip, ayrıntılı bilgi toplamak,
- f) Belirsizlik, alarm ve tehlike safhalarına ait mevcut bütün bilgileri ve hizmet ile ilgili gelişmeleri devamlı olarak AAKKM'ne aktarmak.

## **GÖREV VE SORUMLULUKLAR**

### **MADDE 7**

Katılımcı bakanlık ve kurum veya kuruluşlar aşağıda belirtilen sorumlulukları yerine getireceklerdir.

- a) Genelkurmay Başkanlığı (Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri Komutanlıkları); askeri AK faaliyetlerini yürütür, imkan ve kaynaklarını askeri görevlere mani olmamak kaydı ile AK faaliyetlerinin ihtiyaçları için kullanır. AAKKM ile Deniz veya Hava AKKM'nce yapılacak talepleri değerlendirerek

imkanları ölçüsünce karşılar. AK faaliyetlerine ilişkin görevlendirme, koordinasyon, teşkilat, muhabere ve eğitim hususlarını kapsayan kendi özel yönergesini yayınlırlar.

b) Milli Savunma Bakanlığı; Türk Silahlı Kuvvetlerinin ihtiyaç duyduğu AK faaliyetleri için gerekli malzeme, teçhizat ve vasıtaları, kaynağın tahsisine bağlı olarak 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu hükümlerine göre satın alır. AK faaliyetlerinde kullanılmak üzere hareket ve planlama açısından gerekli harita kroki ve ilgili dokümanları temin eder. Harita Genel Komutanlığına bağlı hava vasıtalarına, ihtiyaç duyulduğunda talep edilen görevlendirmeyi yapar.

c) İçişleri Bakanlığı (Jandarma Genel Komutanlığı-Genelkurmay Başkanlığı ile koordine edilerek, Emniyet Genel Müdürlüğü, Sahil Güvenlik Komutanlığı Sivil Savunma Genel Müdürlüğü, İller İdaresi Genel Müdürlüğü, Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü); ilgili teşkilatları uluslararası seviyede araç, gereç ve yeterli personel ile donatır. Bünyesinde bulunan kuruluşlara bağlı araç, gereç ve personeli, AAKKM veya ilgili AKKM'nin talepleri doğrultusunda yapılacak AK faaliyetinin niteliğine göre tek tek veya beraberce tahsis eder. İI sınırları içerisinde valiliğe yapılan AK maksatlı müracaatlarda ildeki imkanların seferber edilmesini, mahalli idareler ve sivil savunma teşkilatlarının AK faaliyetlerini yürütmek üzere özel düzenlemeler yapmasını ve gerekli tedbirleri almasını sağlar. AK faaliyetlerine ilişkin koordinasyon, teşkilat, muhabere ve eğitim hususları kapsayan kendi özel Sahil Güvenlik Komutanlığı; Deniz AKKM'ni ve AK faaliyetlerinin icra edilmesi amacıyla Deniz-YAKKM'lerini kurar,

d) Dışişleri Bakanlığı; AKH ile ilgili olarak uluslararası teşkilatlardan ve diğer ülke makamlarından Bakanlığa intikal eden belge ve bilgileri, AK faaliyetlerinin sorumlu ilgili makamlara iletir. AK çalışmalarının siyasi nitelikteki değerlendirmelerde bulunur ve gerektiğinde Denizcilik Müsteşarlığı ve diğer ilgili bakanlık ile kurum veya kuruluşlarla istişare ederek kararlar alır. Uluslararası kuruluşlar ve yabancı ülkelerle temas ve görüşmeler, anlaşma, protokol vb. belgelerin akdedilmesi Dışişleri Bakanlığının uygun görüş ve koordinasyonunda yapılır.

e) Maliye Bakanlığı; AK faaliyetlerinin organizasyon planlama ve icrası açısından belirlenen ihtiyaçların mevcut bütçe kaynaklarından karşılanmasına ilişkin esasları belirler.

f) Bayındırlık ve İskan Bakanlığı; AAKKM, Hava-AKKM ve valilikler tarafından yapılacak taleplere göre, bünyesindeki kuruluşlara ait araç, teçhizat ve bunları kullanacak personelin AK faaliyetlerine katılımını sağlar. AK faaliyetlerine ilişkin görevlendirme, koordinasyon, teşkilat, muhabere ve eğitim hususlarını kapsayan kendi özel yönergesini yayımlar.

g) Sağlık Bakanlığı (Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü, Temel Sağlık Hizmetleri Genel Müdürlüğü); AK faaliyetlerine ilişkin gerekli ilk yardım ve kurtarma teçhizat ve personel desteğini sağlamak üzere tedbir alır. Kamu ve özel sağlık kuruluşlarının konu ile ilgili faaliyetlerini düzenler. Gemilerden gelecek tıbbi yardım taleplerinin karşılanması için Tele Sağlık Servisini ve Ana Tele Sağlık Servisini kurar. Gemi personellerinin, AK faaliyetlerinde oluşan veya normal seyirlerinde meydana gelen, sağlık sorunları ile ilgili yardım taleplerinin karşılanması maksadıyla, sağlık durumlarının değerlendirilmesini ve sağlık hizmetlerinin teminini sağlar. Bu merkezlere özel bir telefon numarası tesis eder ve ilgili bakanlık ve kurum veya kuruluşlara bildirir. TSS merkezlerinin belirlenmiş telefon numaralarını sadece bu hizmete cevap verecek bir şekilde her zaman hazır bulundurur.

h) Ulaştırma Bakanlığı (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Türk Telekom A.Ş. Genel Müdürlüğü); kara üzerinde yapılacak tüm AK faaliyetlerinin koordinasyonundan sorumlu merkez olarak, bilgi toplama, değerlendirme, planlama ve ilgili bilgileri aktarma suretiyle kendi alt kuruluşları ve diğer ilgili kurum veya kuruluşlarla AK faaliyetlerini AAKKM adına icra eder. AK faaliyetleri sonunda, bu faaliyetlere katılmış bulunan ilgili birimlerce düzenlenen raporların kendisine ulaşmasını müteakip, alınan bu bilgileri derleyip, detaylı olay raporunu düzenler ve AAKKM'ne gönderir. Deniz üzerinde yapacağı AK faaliyetlerini, Deniz-AKKM'nin taleplerine göre icra eder. AK Bölgesine ait hava tahmin raporlarını her an takip eder.

1) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü; Hava AKKM'ni kurar, uluslararası standartlarda uygun, yeterli malzeme, teçhizat ve personel ile donatır. Yirmidört saat etkinlikle görev yapılmasını sağlar. Hava AK faaliyetlerini en üst düzeyde koordine eder. Hava AK faaliyetlerine katılması planlanan kuruluşların Hava AKKM'ne bildirdikleri imkan ve kabiliyetleri ile ilgili bilgilerin güncelliğini sağlar. Hava AK faaliyetlerine ilişkin görevlendirme, koordinasyon, teşkilat, muhabere ve eğitim konularını içeren Hava AKKM yönergesini ilgili bakanlık ile kurum veya kuruluşlar ile koordineli olarak hazırlar ve yayınlar.

2) Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü; AK faaliyetlerinin icra edilmesi amacıyla, Hava YAKKM'lerini kurar. Bu teşkilatları uluslararası seviyede araç ve yeterli personel ile donatır. AK faaliyetlerini destekleyecek şekilde hava trafik kontrol ve uçuş servis hizmetlerini idame ettirir. Herhangi bir AK faaliyetinde AAKKM ve AKKM'lerinin ihtiyaçlarını karşılayacak tedbirleri alır. YAKKM'lerin sorumluluklarındaki bölgelerin sınırlarını dikkate alarak bu bölgelerdeki hava vasıtalarının pozisyonlarını anlık takip eder. AKKM'ler ve kendi YAKKM'leri ile aralarında sadece AK faaliyetleri için kullanacak etkin bir haberleşme sistemi kurar. AK faaliyetleri sonunda bu faaliyetlere katılmış bulunan ilgili birimlerce düzenlenen AK raporlarının kendisine ulaşmasını takiben, bilgileri derleyip detaylı olay raporunu hazırlar ve AAKKM/AKKM'lere bildirir. AK faaliyet sahasının gerektiğinde notamlama işlemi, uydu kanalıyla AETN (Airnotical tix telecommunication network/sabit havacılık haberleşme şebekesi) devrelerinden ulaşan COSPISISARSAT (Cospas:Space system for search of vessels in distress/tehlikedeki gemilerin aranmasına yönelik uzay sistemi- Sarsat: Search and rescue satellite aided tracking/Clydusal olarak arama ve kurtarma takip sistemi) mesajlarının değerlendirilip, sonuçlarının AK ile ilgili birimlere aktarılmasını sağlar.

3) Türk Telekom Anonim Şirketi Genel Müdürlüğü; AK faaliyetlerine yönelik AAKKM veya AKKM'lerinin ihtiyaçlarını karşılayacak tedbirleri alır. Sahil radyo istasyonlarının efektif kullanımını sağlayarak, Türk arama kurtarma sahasındaki gemi haberleşmesini idame ettirir. AKB'lerinde etkin haberleşmesi için, DSC ve telsiz istasyonlarının kurulması ve işletilmesinden sorumludur. Acil durum haberleşmesi için, sahil telsiz istasyonlarına gelen AK taleplerini, tatbikatları ve AK faaliyetlerindeki haberleşmeleri arşivlemek için yazılı rapor tutar, sağlık yardım

talepleri de dahil bütün konuşmaları arşivler ve gerektiğinde AAKKM'ne gönderir. Haberleşme sistemlerindeki teknolojik gelişmelerden, bu plan kapsamındaki katılımcı kuruluşları bilgilendirir. Gemilerden telsiz haberleşmesi yoluyla gelecek sağlık yardım taleplerini Sağlık Bakanlığının belirlemiş olduğu en yakın TSS'ne bildirerek olayın koordinasyonunu üstlenir. Bu merkezler için Sağlık Bakanlığınca yapılacak telefon numarası tahsisi ve tesisi işlemlerini öncelikli olarak yerine getirir.

i) Orman Bakanlığı; AAKKM, Hava-AKKM ve valilikler tarafından yapılacak taleplere göre, bünyesindeki kuruluşlara ait araç, gereç ve bunları kullanacak personelin AK faaliyetlerine katılımını sağlar.

j) Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı (Boru Hatları ile Petrol Taşıma A.Ş. Genel Müdürlüğü, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü); Deniz ve Hava-AKKM ile valilikler tarafından yapılacak taleplere istinaden bünyesindeki kuruluşlara ait araç, teçhizat ve bunları kullanacak personelin AK faaliyetlerine katılımını sağlar.

k) Çevre Bakanlığı; Deniz ve Hava AKKM ile valilikler tarafından yapılacak taleplere istinaden bünyesindeki kuruluşlara ait araç, teçhizat ve bunları kullanacak personelin AK faaliyetlerine katılımını sağlar.

l) Denizcilik Müsteşarlığı; AAKKM'ni kurar ve uluslararası standartlarda, uygun, yeterli malzeme, teçhizat ve personel ile donatarak, yirmidört saat etkinlikle görev yapılmasını sağlar. AK faaliyetlerini en üst düzeyde koordine eder. AK faaliyetlerine katılması planlanan kuruluşların AAKKM'ne bildirdikleri imkan ve kabiliyetleri ile ilgili bilgilerin güncelliğini sağlar. AK faaliyetlerine ilişkin görevlendirme, koordinasyon, teşkilat muhabere ve eğitim konularını da içeren, Ulusal Arama kurtarma Planını, ilgili bakanlık ve kurum veya kuruluşlar ile koordineli olarak hazırlar ve yayımlar.

Ulusal imkan ve kabiliyetlerin araştırılmasını sağlamak, planın geliştirilmesi ve aksaklıkları ortadan kaldırabilmek amacıyla bir çalışma grubu kurar ve başkanlık eder. AK faaliyetlerine ilişkin gerekli duyuruları yapar. İlgili bakanlık ve kurum veya kuruluşlarca tespit edilecek AK faaliyetlerinde kullanılacak özel araç ve teçhizatın ithalinde gümrük muafiyeti sağlanmasına ilişkin gerekli çalışmayı yapar. Deniz AK

faaliyetlerine ilişkin gerekli duyuruların yayınlanması işlemlerini yapar. Uluslararası çok taraflı ve/veya iki taraflı sözleşmeler esaslarına göre komşu ve ilgili ülkelerle de AKB içinde ve/veya dışında icra edilecek AK faaliyetleri için koordinasyon ve işbirliği sağlar.

m) Gümrük Müsteşarlığı; uluslararası yük ve yolcu taşıyan hava ve deniz nakil vasıtalarından arama ve kurtarma faaliyetleri kapsamında kurtarılan eşyaya ilişkin olarak, arama kurtarma faaliyetlerini destekleyecek şekilde, arama ve kurtarma bölgesine en yakın yerdeki gümrük ve gümrük muhafaza idarelerinden yeteri kadar personelin görevlendirilmesini sağlayarak, kurtarılan eşyanın gümrük statüsü belirleninceye kadar, 4458 sayılı Gümrük Kanununda belirtilen kontrol ve gözetim görevinin ifa edilmesini sağlar ve Denizcilik Müsteşarlığı ve Ulaştırma Bakanlığı ile koordineli çalışır. AAKKM/AKKM'lerin talebi üzerine uygun pozisyonda olan deniz vasıtalarının AK faaliyetlerine iştirakini sağlar.

n) Telekomünikasyon Kurumu; uluslararası ve milli frekans planlamaları ile tespit edilen AK frekanslarının ve ihtiyaç duyulması halinde diğer özel haberleşme frekanslarının ilgili kuruluşlar nezdinde enterferansa meydan verilmeksizin sağlıklı olarak kullanımını ve haberleşmenin yapılmasını temin eder. Denizde can ve mal emniyetini sağlamak için telsiz haberleşmesi kural ve yöntemlerini geliştirir, hazırlar ve yayımlar. YAKKM'lerinden gelen AK yardım taleplerine göre elindeki mevcut iletişim cihazlarının etkin kullanımını sağlar.

o) Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü; AAKKM'nin koordinesinde ve AAKKM/AKKM'leri tarafından AK faaliyetleri için yardım talep edildiğinde kendi kurumuna ait tüm imkanları (makine, teçhizat vb.) ile arama kurtarma faaliyetlerine katılır. Buna bağlı olarak, uluslararası standartlara uygun personel yetiştirmeye yönelik tedbirler alır.

p) Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü (Türkiye Sualtı Sporları, Can Kurtarma, Paletli Yüzme ve Su Kayağı Federasyonu, Dağcılık Federasyonu, Kayak Federasyonu); AAKKM/AKKM'nin istekleri doğrultusunda bünyesindeki sporcuların AK faaliyetlerine katılımını sağlar.

r) Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü; AAKKM, Hava-AKKM ve valilikler tarafından yapılacak taleplere istinaden, bünyesindeki kuruluşlara ait araç, teçhizat ve bunları kullanacak personelin AK faaliyetlerine iştirakini sağlar.

s) Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü; AK faaliyetinin yürütüldüğü sahaya ait genel hava ve deniz durumu ile ilgili tahminleri, talep üzerine AAKKM veya ilgili AKKM'ne telefon veya faks ile bildirir. Gerekğinde YAKKM'nde bir meteoroloji uzmanı görevlendirir.

t) Türk Hava Kurumu Genel Başkanlığı; gerektiğinde, AAKKM/AKKM'leri tarafından AK faaliyetleri için yardım talep edildiğinde mevcut imkan ve kabiliyetleri dahilinde AK faaliyetlerine katılır. Havadan arama görevlerini icra eder.

## **ARAMA VE KURTARMA FAALİYETLERİ**

### **MADDE 8**

AK faaliyetlerinin esasları şunlardır :

a) AK faaliyetlerinin asli amacı insan hayatını kurtarmaktır. Tehlikeye maruz kalan deniz ve hava vasıtalarının kurtarılmasını kapsamaz. Milliyet farkı gözetmeksizin icra edilen bu faaliyet milli bir sorumluluk olup, sulh zamanlarında diğer görevlere nazaran öncelik taşır. “Arama Kurtarma” kodu ile istenilecek muhabere taleplerine, Türk Telekom Anonim Şirketi Genel Müdürlüğü'nün tüm birimlerince mutlak öncelik sağlanır.

b) AAKKM, bu Yönetmelik'te belirtilen esaslar çerçevesinde, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından teşkil edilir. Denizcilik Müsteşarlığının ilgili bakanlık, kurum veya kuruluşlar ile koordineli olarak hazırlayacağı Ulusal Arama Kurtarma Planını yayımlar.

c) Bu Yönetmelik kapsamında, kendi özel yönergelerini çıkarmakla görevlendirilen bakanlık ve kurum veya kuruluşlar, 1979 tarihli Denizde Arama ve



Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (Hamburg 1979), bu Yönetmelik ve Ulusal Arama Kurtarma Planı esasları doğrultusunda hazırlayacakları kendi özel yönergelerini Ulusal Arama Kurtarma Planının yayımlanmasından itibaren üç ay içinde hazırlamak, AAKKM'ne göndermek ve yönergelerinde belirtilen görevleri yapmakla yükümlüdürler.

d) 7 nci maddede belirtilen bakanlık ve kurum veya kuruluşlar ile bunların birimleri AK faaliyetlerinin konusu olabilecek her türlü ihbarı içeren mesajları süratle AAKKM/AKKM'lerine bildirirler.

e) AK hizmetleri ile ilgili gelişmeler hakkında, AAKKM'ne devamlı bilgi akışı sağlanır. Herhangi bir AK hizmeti sonunda bu faaliyeti yürüten ilgili AKKM; safahat ve sonucu içeren, yönergelerinde bir örneği bulunan bu raporu en seri şekilde AAKKM'ne ulaştırır.

f) AK Faaliyetlerinde görevlendirilen AAKKM / AKKM / YAKKM / AKAMER ile AKBİR AK bölgesinde olay yerinin tespit edilmesinde, uygun ölçekli deniz, kara ve havacılık haritalarını kullanırlar. Mevkiler coğrafi koordinatla bildirilir.

g) Komşu ülkelerle müşterek icra edilecek AK faaliyetlerinde komşu ülkelerin AKKM'leri ile yapılacak işbirliği esasları, uluslararası kurallarla veya söz konusu ülkeler ile aramızda yapılacak olan anlaşmalarla tespit edilir.

h) Açık denizler üzerindeki hava sahasında, ICAO kurallarına göre tanınan AK sorumluluğu, denizdeki AK faaliyetlerini kapsamaz. Türkiye'nin karasuları dışındaki denizlerde AK hizmetinin yapacağı bölgeler, ilgili devletlerle yapılacak anlaşmalarla tespit edilir.

i) AK faaliyetleri sonucunda, denizden kurtarılabilecek eşyalar ve sair mallar hakkında, 4458 sayılı Gümrük Kanununun ilgili maddeleri ve ilgili mevzuat hükümlerine göre işlem yapılır.

### ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

## ÖZEL HALLER, HABERLEŞME VE EĞİTİM

### OLAĞANÜSTÜ HALLER VE ACİL DURUM SAFHALARI

#### MADDE 9

Olağanüstü haller ve acil durumlar ile ilgili safhalar aşağıda belirtilmiş olup, AK faaliyetine katılanlara ve gerektiğinde ilgili ülke veya uluslararası kuruluşlara, AAKKM tarafından yayımlanır.

AK faaliyetlerin başlatılmasına ve sona erdirilmesine AAKKM/ilgili AKKM karar verir.

a) Şüpheli safha; deniz ve/veya hava vasıtasına ilişkin seyir bilgilerin olmaması, belirli zaman ve kriterler içinde bilgi temin edilmemesi sebebiyle, vasıtalarındaki kişilerin emniyeti ve can güvenliğinden şüphe edildiğinde “Şüpheli Safha” ilan edilir.

Şüpheli Safha ilanı üzerine, ilgili YAKKM sorumlu olduğu AKAB içerisinde araştırmaya başlayarak, yaptığı araştırmaların sonuçlarını AKKM'ne iletir. Durum değerlendirilmesini müteakip, AAKKM tarafından Alarm Safhası ilan edilebilir.

b) Alarm Safhası; deniz veya hava vasıtasının mevki ve son durumu ile ilgili bilginin devamlı surette alınamaması veya ciddi bir zorluk içerisinde bulunmasının kesinlikle kaçınılmaz olması sebebiyle vasıta veya personelin tehlike içinde olduğu biliniyorsa “Alarm Safhası” ilan edilir.

Alarm safhasının ilanı üzerine, ilgili YAKKM soruşturmayı genişleterek sorumlu olduğu AKKM ile koordineli AK faaliyetlerine başlar. İlgili AKKM gelişmeleri AAKKM'ye iletir ve AK faaliyetlerini ilgili YAKKM yürütür.

c) Tehlike Safhası; Deniz veya hava vasıtasının veya personelinin ciddi bir tehlike içinde veya acil olarak yardıma ihtiyaç duyulduğuna dair kesin bilgi alındığında, alarm safhasını müteakip vasıta ile temas kurmak için yapılan

teşebbüsler ve yapılan girişimler başarısız kaldığında, vasıta veya kişinin tehlike içinde olduğu ihtimalinin açıklık kazandığı durumlarda “Tehlike Safhası” ilan edilir.

Tehlike safhasının ilanı üzerine, AAKKM tarafından, AK faaliyetleri başlatılacaktır. İlgili YAKKM faaliyete katılabilecek ilgili kurum veya kuruluşları haberdar edecektir. AK faaliyetlerinden sorumlu AKKM tehlike safhası ilan edilen vasıta veya kişiye başlatılmış faaliyetler hakkında AAKKM'ne devamlı surette detaylı bilgi gönderecektir.

## **HABERLEŞME**

### **MADDE 10**

AK faaliyetlerinde haberleşme, aşağıda belirtildiği şekilde gerçekleştirilir.

a) AK haberleşmesinin amacı, AK hizmetlerinin yapılmasını temin etmektir. Bu maksatla haberleşme sistemi; deniz ve hava vasıtalarından tehlike mesajlarının süratle gönderilmesini, gönderilecek mesajların kurtarmayı planlamak ve tatbik etmekten sorumlu kuruluş ve birliklere süratle intikal ettirilmesini, muhtelif AKBİR'nin birbirleri ile en iyi şekilde koordinasyon yapmalarına imkan verecek kapasitede, kontrol üniteleri ve radar ve haberleşme istasyonları ile Arama Kurtarma Alt Merkezleri arasında haberleşmeyi temin edecek nitelikte tesis edilir.

b) AKAMER, deniz veya hava vasıtalarının veya personelinin olağanüstü hal ve acil durumla karşılaştığı veya kaybolduğu hallerde AKBİR'ini görevlendirileceği için, haberleşme teşkilatının da bu amacı en iyi seviyede sağlayacak vasıf ve özellikte olması gereklidir. İlgili bakanlık ile kurum veya kuruluşlar yukarıda belirtilen amaca yönelik haberleşme teşkilatlarını kurarlar ve kendi yönergelerinde yayınlarlar.

c) Kazazedeler ile AKBİR, deniz ve hava vasıtaları ve karadaki telsiz istasyonları arasındaki haberleşmelerde Ek-3'de belirtilen uluslararası frekanslar kullanılır.

d) AKH verilirken, haberleşmenin en güvenilir bir şekilde sağlanması ve komuta/kontrol mekanizmasının sağlıklı icra edilebilmesi amacıyla, telefon, teleks, faks, network bilgi ağı gibi haberleşme cihazları ile deniz seyir servisi telsiz cihazları (MF, HF, VHF ve uydu) AAKKM ve AKKM / YAKKM / AKAMER'inde ihtiyaca göre tesis edilir. Bu Merkezlerin, AK faaliyetine katılacak teşkilat ve kurum veya kuruluşlarla, ya da bu kurum veya kuruluşların doğrudan AK faaliyetleri ile görevlendirilmiş hava üstleri, kara ve deniz birlikleri, polis, jandarma ve sivil makamlar aralarında iletişim kurabilmeleri; alarm safhalarının ilanı halinde, ilgili merkezler ve diğer komşu ülke AKM'leri ile en kısa zamanda haberleşmeye geçebilmeleri ile reaksiyon süresini azaltıcı önlemleri almasında, alarmdan sonra da AK faaliyeti devam ettiği müddetçe haberleşme irtibatının idame ettirilmesinde, en süratli ve en uygun haberleşme cihazlarının tesis edilmesi ile sağlanır.

e) Gemilerden telsiz haberleşmesi yoluyla gelecek sağlık yardım talepleri, Sağlık Bakanlığının belirleyeceği en yakın Tele Sağlık Servisine bildirilir. Yardımı ilk alan sahil radyo istasyonu olayın koordinasyonunu üstlenir.

## **EĞİTİM**

### **MADDE 11**

AAKKM/AKKM/YAKKM'leri ile AK faaliyetlerine katılan bakanlık ile kurum veya kuruluşlarda görev alacak personel, Denizcilik Müsteşarlığınca belirlenecek özel eğitim merkezlerinde uluslararası mevzuatta belirtilen usullere göre eğitilir. Denizcilik Müsteşarlığı koordinatörlüğünde yılda en az bir defa müştereken AK tatbikatı yaparlar.

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **SON HÜKÜMLER**

### **KISALTMALAR**

### **MADDE 12**

Bu Yönetmelikle düzenlenen faaliyetlere ilişkin kısaltmalar EK-4'de yer almıştır.

## **YÜRÜRLÜKTEN KALDIRILAN HÜKÜMLER**

### **MADDE 13**

2/9/1997 tarihli ve 97/9916 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği yürürlükten kaldırılmıştır.

## **YÜRÜRLÜK**

### **MADDE 14**

Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

## **YÜRÜTME**

### **MADDE 15**

Bu Yönetmelik hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

**EK-7 : YUNANİSTAN'IN, TÜRK HAVA  
SAHASI'NI İHLALLERİNE İLİŞKİN  
GENELKURMAY BAŞKANLIĞI'NIN ÇEŞİTLİ  
BASIN AÇIKLAMALARI**

**1. Tarih : 10.01.2002**

**Yunanistan'ın Askeri Uçakları tarafından Türk Hava Sahası'nın ihlali hakkında:**

27-28 Aralık 2001 tarihlerinde Yunanistan'a ait C-130 askeri nakliye uçakları tarafından, Datça güneybatısında Türk Hava Sahası iki kez ihlal edilmiştir.

03 Ocak 2002 tarihinde ise Yunanistan'a ait 1 adet SKORSKY helikopteri tarafından Datça güneyinde Türk Hava Sahası ihlal edilmiştir.

Bu ihlallere Türk uçaklarınca reaksiyon gösterilerek Yunan uçakları ve helikopterinin bölgeden ayrılması sağlanmıştır.

Bu ihlallerin Adalar Denizi'nde doğurabileceği tehlikeli sonuçlar ilgili makamlara bildirilmiştir.

Kamuoyuna saygı ile duyurulur.

**2. Tarih : 05.06.2002**

**Hava Sahası İhlali Hakkında:**

04 Haziran 2002 tarihinde Yunanistan'a ait 4 adet a-7 ve 2 adet F-16 uçağı, Datça Burnu mevkiinde 2 (iki) ve Güllük Körfezinde 1 (bir) noktadan olmak üzere toplam 3 (üç) kez Türk Hava Sahasını uzun süreyle ihlal etmiştir.

Bu ihlallere Türk uçaklarınca reaksiyon gösterilerek Yunan uçaklarının bölgeden ayrılması sağlanmıştır.

Yunan uçaklarının bu ihlalinin Adalar Denizi'nde doğurabileceği tehlikeli sonuçlar ilgili makamlara bildirilmiştir.

Kamuoyuna saygı ile duyurulur.

**3. Tarih : 31.07.2002**

**29 Temmuz 2002 tarihinde bir Yunan Uçağı'nın Hava Sahamızı İhlal Duyurusu Hakkında:**

29 Temmuz 2002 tarihinde Yunanistan'a ait bir C-130 uçağı Datça güneyinde Türk Hava Sahasını ihlal etmiştir.

Bu ihlale Türk uçaklarınca gerekli reaksiyon gösterilmiştir.

Yunan uçağının bu ihlalinin Adalar Denizi'nde doğurabileceği tehlikeli sonuçlar ilgili makamlara bildirilmiştir.

Kamuoyuna saygı ile duyurulur.

**4. Tarih : 31.08.2002**

**27 Ağustos 2002 tarihinde bir Yunan Uçağının Hava Sahamızı İhlali Hakkında:**

27 Ağustos 2002 tarihinde Yunanistan'a ait bir C-47 uçağı Edirne bölgesinde Türk Hava Sahasını 7 mil ihlal etmiştir.

Bu ihlale Türk uçaklarınca gerekli reaksiyon gösterilmiştir.

Yunan uçağının bu ihlalinin bölgede doğurabileceği tehlikeli sonuçlar ilgili makamlara bildirilmiştir.

Kamuoyuna saygı ile duyurulur.

**5. Tarih : 04.10.2002**

**Yunanistan'a ait 2 F- 16 Uçağı'nın 2 F-4E Uçağıımıza Tacizde buldukları Hakkında:**

01 Ekim 2002 tarihinde Yunanistan'a ait 2 adet F-16 uçağı Rodos Adası doğusunda, Adalar Denizi eğitim görevi için kalkan 2 adet F-4E uçağıımızdan oluşan kolumuza tacizde bulunmuştur.

Yunan uçaklarının bu tacizinin Adalar Denizi'nde doğurabileceği tehlikeli sonuçlar ilgili makamlara bildirilmiştir.

Kamuoyuna saygı ile duyurulur.

**6. Tarih : 13.11.2002**

**CN - 235 Uçağıımıza yapılan taciz hakkında:**

11 Kasım 2002 tarihinde Yunanistan'a ait 2 adet F-16 uçağı Rodos adası güneyinde, deniz karakol görevi yapan 1 adet CN-235 uçağıımıza tacizde bulunmuştur.

Yunan uçaklarının bu tacizinin Adalar Denizi'nde doğurabileceği tehlikeli sonuçlar ilgili makamlara bildirilmiştir.

Saygı ile duyurulur.



**7. Tarih : 22.11.2002****Yunanistan'a ait 2 adet F - 16 uçağı'nın ihlal etmesi hakkında:**

20 Kasım 2002 tarihinde Adalar Denizinde tatbikat maksadıyla tarafımızdan belirli süre için girişı yasaklanan (NOTAM'lanan) eğitim sahasını, Yunanistan'a ait 2 adet F-16 uçağı iki kez ihlal etmiştir.

21 Kasım 2002 tarihinde ise Yunanistan'a ait 1 adet DORNIER - 28 uçağı, Datça güneyinde Türk Hava Sahasını ihlal etmiştir. Bu ihlallere Türk uçaklarınca gerekli reaksiyon gösterilmiştir.

Saygı ile duyurulur.

**8. Tarih : 12.12.2002****Yunanistan'a ait uçakların Türk Hava Sahasını ihlal etmesi hakkında:**

Genelkurmay Başkanlığı Şehit Gazeteci Hasan Tahsin Basın Bilgi Merkezi Bilgi Notu :

10 Aralık 2002 tarihinde Yunanistan'a ait 1 adet C-130 uçağı ile 11 Aralık 2002 tarihinde 1 adet DORNIER-28 uçağı, Datça güneyinde Türk Hava Sahasını ihlal etmiştir.

Bu ihlaller Türk uçaklarınca gerekli reaksiyon gösterilmiştir.

Yunan uçaklarının bu ihlallerinin Adalar Denizi'nde doğurabileceğı tehlikeli sonuçlar ilgili makamlara bildirilmiştir.

Saygı ile duyurulur.

**9. Tarih : 15.05.2003**

**Adalar Denizi'nde icra edilmekte olan tatbikat esnasında NOTAM'lı saha dışında olan F-16'larımızın Yunan savaş uçaklarınca tacizi ve karşı reaksiyonumuz hakkında:**

Yunanistan tarafından 13 Mayıs 2003 tarihinde Adalar Denizi'nin Limni ve Midilli Adaları bölgesinde icra edilen tatbikat esnasında, NOTAM'lı saha dışında bulunan F-16 uçaklarımıza Yunanistan'a ait savaş uçakları tarafından tacizde bulunulmuştur.

Adalar Denizi'nin uluslararası hava sahasında ve NOTAM'lı saha dışında bulunan Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na ait unsurlarımıza karşı yapılan tacize Türk uçaklarınca gerekli reaksiyon gösterilmiştir.

Yunan uçaklarının bu tacizinin Adalar Denizi'nde doğurabileceği tehlikeli sonuçlar ilgili makamlara bildirilmiştir.

Saygı ile duyurulur.

**10. Tarih : 10.06.2003**

**Türk Uçaklarının Adalar Denizi'nde Yunan Hava Sahasını ihlal etmesi hakkında çıkan asılsız haber hakkında:**

Yunan basın-yayın organlarında, Türk uçaklarının Adalar Denizi'nde Yunan hava sahasını ihlal ettiklerine dair resmi makamların demeçlerine atfen yer alan haberlerde son günlerde büyük ölçüde artış olduğu görülmektedir. Son olarak Yunan mahreçli bazı haberlerde Türk uçaklarının Adalar Denizi'nde sivil havayollarına ait bir uçağı taciz ettiği iddialarına yer verilmiştir. Bu haber tamamen yanlış olup bir tahriktir. Sivil bir uçağın 10 km. uzağından geçmek ne ihlal ne de tacizdir.

Bilindiği üzere Adalar Denizinde uçakların uçuşlarını kontrol eden bir uçuş bildirim hattı (FIR) mevcuttur. Bu hat bir egemenlik hududu olmayıp sadece sivil

uçakların uçuşunda kontrol görevi yapan İstanbul ve Atina hava bölgelerinin sorumluluk bölgelerini göstermektedir. Uluslararası kurallara göre bu Fır Hattını geçecek olan devlet uçakları bildirimde bulunmazlar. Bildirimde bulunma sorumluluğu sadece sivil uçaklar içindir.

Uluslararası kaideler böyle olmasına rağmen, Türk savaş uçaklarının Adalar Denizindeki uluslararası hava sahasına, yani Yunanistan'a ait olmayan bölgeye her çıkışlarında, yunan makamları Türkiye'den önceden uçuş bildirimini verilmesini istemektedir. şüphesiz bu haksız ve yasal olmayan isteğe cevap verilmemekte, Türk uçakları Adalar Denizi'ne çıkışlarını önceden Yunan tarafına bildirmemek hakkını kullanmaktadırlar.

Türkiye'nin kesin haklılığına rağmen, uçaklarımızın Adalar Denizi'nin uluslararası hava sahasına her çıkışında Yunanlılar, uluslararası anlaşmaları çiğneyerek silahlandırdıkları, silahsız olması gereken Adalardan da uçak kaldırarak, Türk uçaklarına önleme yapmakta, bu önlemeyi uçaklarımızı taciz edecek kadar ileriye götürmektedirler.

Uluslararası bütün kurallar, mevzuat ve NATO'daki bütün yazışmalar kesin olarak Türkiye'nin haklılığını göstermesine rağmen, yunan tarafının her seviyedeki resmi ağızlardan Türk tarafını suçlar demeçler vermesi, Adalar Denizi anlaşmazlıkları konusunun da bu fırsattan yararlanarak AB gündemine getirileceği izlenimini vermektedir. Bu nedenle, medyamızın ve halkımızın bu tür yaklaşımların arkasındaki gerçek niyetleri dikkate almasının ulusal bir sorumluluk olduğu değerlendirilmektedir.

Kamuoyuna saygı ile duyurulur.

#### **11. Tarih : 23.05.2006**

#### **Uçak Kazası Hakkında:**

Bugün (23 Mayıs 2006) Adalar Denizi ve Akdeniz'in Uluslararası Hava Sahasında rutin eğitim uçuşu icra eden Türk Hava Kuvvetleri uçaklarına, saat 12:48

sularında Rodos Adası'nın 35 mil güneyinde Yunanistan Hava Kuvvetlerine mensup uçaklar tarafından önleme yapılmıştır.

Yapılan önleme sırasında Türk Hava Kuvvetlerine mensup bir F-16 uçağı ile Yunanistan Hava Kuvvetlerine mensup bir F-16 uçağı havada çarpışmış ve her iki uçak da düşmüştür.

Türk Pilot Üsteğmen Halil İbrahim ÖZDEMİR sağ olarak kurtulmuştur.Olay ile ilgili incelemelere devam edilmektedir.

## **EK-8 : YUNANİSTAN BASIN-YAYIN ORGANLARINDA YERALAN TÜRK-YUNAN SORUNLARINA İLİŞKİN HABERLER**

### **KATHİMERİNİ: "ZİNCİRDE YENİ HALKALAR"**

Stavros Ligeros imzasıyla 24 Mayıs 2006 tarihinde yayımlanan yorum:

Yanılsamaların verdiği rahatlığı sevenler dahi, Türkiye'nin yayılmacı baskılarını artık göz ardı edemez. Atina'da ne yapılması gerektiği konusunda bir belirsizlik var. Galiba Karamanlis, Erdoğan ile son iki görüşmesinde, ikili ilişkilerde bir umut için durumun iyi olmadığını tespit etmek fırsatını buldu, ısının artmasını önlemek için de, "ikinci derece öneme haiz siyasi konular" denen alışlagelmiş görüşmelere sığmıyor.

Türk-Yunan ilişkilerinde problem, en ufak olayın dahi siyasi önem kazanmasıdır, çünkü bu Ankara'nın yayılmacı arzularının çerçevesine dahildir. Son iki olay, belirleyici örnek teşkil ediyor: Bir yandan, Doğu Adalar Denizi'nde arama ve kurtarma sorumluluğuna sahip olmaya ilişkin Türk talebi, diğer yandan "Poseidon" gemisinin Girit'in kuzeyindeki sismik araştırmaları konusunda Ankara'nın girişimleri.

Adalar Denizi'nin "DE FACTO" ikiye bölünmesine ilişkin Türk stratejisinin başlangıcı 1973 yılına uzanıyor. Türkiye o zamandan beri, uluslararası hukukun açıkça öngördüğü şekilde, adaların kıta sahanlığı olduğunu kabul etmiyor. böylece, Doğu Adalar Denizi kıta sahanlığını talep ediyor. Hedefi, orada bulunan Yunan adalarını kuşatmak. uluslararası sivil havacılık örgütü'nün (ICAO) kararlarına göre, Küçük Asya sahillerinin çok yakınına kadar uzanan Atina FIR Hattının kabul edilmemesi de aynı çerçeveye dahil ediliyor.

Ankara, zaman zaman çeşitli yöntemlerle bu durumu ters çevirmeye çalıştı, Limnos'tan (Limni) Rodos'a kadar uzanan adalar zincirinin askersizleştirilmiş

kalması için de baskı yapıyor. Her iki durum da, egemenlik konusunu daha müsait bir zamanda ortaya koymak niyetini gösteriyor. Ankara şimdilik, 25. meridyen doğusundaki tüm kontrolü talep etmek için fırsat kaçırmıyor. Türk "Deniz Aslanı" arama ve kurtarma tatbikatı, Yunanistan'ın Doğu Adalar Denizi'nde egemenlik ve idare haklarına fiilen itiraz etmeyi amaçlayan uzun bir hareket zincirinin bir halkasını oluşturuyor. Türkiye'nin, kendisinden izin istenmeden alman "Poseidon" gemisinin Girit'in kuzeyinde sismik araştırma yapması konusundaki girişimleri de aynı amacı taşıyor.

Türkiye, bu yayılcılık stratejisini 33 yıldan beri uyguluyor. Sonucundan da tatmin olduğunu hissedebilir. Uluslararası sahnede, Adalar Denizi'nin problemli bölge olduğu hissi işlendi. Yunanistan, (savaş tehdidi sebebiyle) kara sularını 12 mile çıkarmaya ilişkin yasal hakkını kullanmadı ve tabii ki Yunan Kıta Sahanelığında petrol araştırması yapmak hakkını da kullanmıyor. Üstelik arama ve kurtarma konusunda Yunan tezi, ulusal çıkarlara zarar verecek şekilde değer kaybına uğradı.

Ankara, askersizleştirilmiş oldukları bahanesiyle doğu Adalar Denizi Yunan Adalarında kurtarma araçlarının geliştirilmesini, ICAO nezdindeki vetosuyla 1996 yılından beri engelliyor. Bu şekilde de Ankara, Küçük Asya sahillerinde yerleştirmiş olduğu kurtarma araçları temelinde, bu denizlerde arama kurtarma sorumluluğunu uygulamakta tek yetenekli olarak görünüyor.

### **ELEFTEROTİPİA: "HEDEF: TÜRKİYE İLE BARIŞ VE DOSTLUK POLİTİKASI"**

"IOS" rumuzuyla 24 Mayıs 2006 tarihinde yayımlanan yorum:

Yorgo Papandreou'nun Trakya azınlığından bir kadını süper vali adayı olarak belirtmesinin protesto edilmesi amacıyla, her geçen gün yeni argümanlar ortaya konuluyor.

Soruşturma tipi sorular fırtınasının ardından, cumartesi akşamı Alpha Tv'ye ve Triandafilopoulos'a, "İskeçe Türk birliğinin bir belgesinde Gülbeyaz Karahasan'ın imzasının bulunduğu sızdırıldı. PASOK mensupları zor durumda kaldıklarını

göstermemeye çalıştılar, imzayla sahtekarlık imalarında bulunarak, yanlışlık olasılığını öne sürdüler.

Anlıyorsunuz, o sıralarda, YDP milletvekili İlhan Ahmet'in, derneğin mahkemede haklı çıkması için öncülük yapanlar arasında bulunduğundan, hatta Başbakan ve mensubu olduğu partinin başkanına bir de mektup göndermiş olduğundan (21 Şubat 2005) haberleri yoktu. Bunu öğrenir öğrenmez, YDP'linin de aynısını, bundan daha da kötüsünü yaptığı argümanını öne sürmeye başladılar. Başka bir ifadeyle, her partinin azınlıktan olan adaylarının ulusal fikirleri için karşılıklı suçlamalar devam ediyor, hakem ve ulusal ideolojiyi ölçenlerin rolünü ise, bilinen TV sunucuları üstleniyor.

### 1. "Türk Birliği"

Ancak, birliğin işlediği cinayet acaba hangisi? "Türk" terimini içeren dernekler 57 yıllık bir dönem için çalışmalarını sürdürdüler, 1927'de kurulan "İskeçe Türk Gençliği Ocağı"ndan 1984 yılına kadar. 1972 yılında cunta, yasa ile bu terimi silme teşebbüsünde bulundu, ancak dernekler cuntanın düşmesinden sonra çalışmalarına düzenli bir şekilde devam ettiler. sonunda, söz konusu yasa PASOK döneminde uygulandı! Denктаş devletinin ilanından sonra, Yunan Hükümeti 1984'te, azınlık aleyhinde misilleme oluşturan bazı önlemler aldı.

Bunların arasında, "Türk" terimini taşıyan azınlık derneklerinin dağılması önlemi de yer aldı. "Müslüman" teriminin yerine "Türk" teriminin kullanılmasını zorunlu kılan kararın Yunanistan tarafından, milliyetçi Trakya Genel Komutanı Y. Fessopulos'un talimatıyla (1043/54 ve 202/55) alınmış olmasına rağmen, azınlık, bir kez daha, Türk-Yunan ilişkilerindeki krizin kurbanı oldu. Biliyorsunuz, 1955'te Türkiye NATO'da müttefik ülkeydi, halbuki "Kuzey'deki Tehlike", Slavca konuşan Pomakları ulusal düzeyde tehlikeli kılıyordu.

### 2. Pomaklar, Türkler

Kendimizi aldatmayalım. Yerel toplum, Gümülcine Metropolitinden en önemsiz vatandaşa kadar herkes, azınlık mensuplarını "Türk" olarak tanımlıyor.

Bir Yunan vatandaşının aynı zamanda Türk olduğunu açıklaması, sadece, son günlerde Karahasan'ın aleyhinde "sızmakta olan" haberler vasıtasıyla azınlığı keşfeden Atinalı yorumcuları şaşırtıyor. Sanki başka ülkelerde Yunan soydaşların varlığından haberleri yok.

Yunan devleti, resmi düzeyde Pomakları 1980'li yıllarda cereyan eden Türk-Yunan ilişkilerindeki kriz nedeniyle hatırladı. Ancak, "Türkleştirilmiş" azınlığın "tekrar Pomaklaşması" yönünde sarf edilen çabalar hazırlıksızdı. İnsanlar, her seferinde merkezi yönetimin keyiflerine göre etnik grup değiştiren oyuncaklar değiller. Öte yandan, Türk olduğunu açıklayan herkes, Ankara'nın politikasını ya da amaçlarını benimsemiyor. Azınlıktan birçok Türk solcu, yıllarca, konsoloslukun kara listelerinde yer alıyordu ve Türkiye'ye girişleri yasaktı.

### 3. Konsolosluk

Azınlığı Yunan idaresine karşı birleştiren husus Gümülcine'deki Türk konsoloslukunun (beklenen) komploları değildi, Yunanistan'ın ulusal politikası olarak bütün azınlığın aleyhinde uygulanan ayırım politikasıydı. Bölge, Rodop Valiliğindeki "kültür konuları bürosu" takma adını taşıyan merkez vasıtasıyla Dışişleri Bakanlığı tarafından yönetiliyordu. Bu durum, üç siyasi liderin (K. Mitsotakis, A. Papandreou, H. Florakis) azınlık aleyhindeki ayırımların kaldırılması yönündeki kararıyla (31 Ocak 1990) değişmeye başladı. İki gün önce Gümülcine Soykırımı, başka bir ifadeyle "öfkeli" milliyetçiler tarafından şehrin merkezindeki pazarda bütün Türk dükkanlarına saldırı olayları cereyan etmişti.

### 4. Lozan Antlaşması

Lozan antlaşması'nda "Müslüman Azınlıklar"dan söz edildiği doğrudur. Ancak, aynı antlaşma ile başka azınlıklardan veya Trakya'daki azınlığın etnik niteliklerinden söz edilmesinin yasak edildiği tamamıyla yanlıştır.

Zaten bu dini terimin tercih edilmesi, o dönemin Türkiye'si'nin teokratik nitelikleriyle ilgiliydi: Lozan Antlaşması 1923 yılının Temmuz ayında imzalandı, Türkiye de 1924 yılının Mart ayına kadar resmen bir "Milli" (Türk) devlet değil, bir



"dini" (Müslüman) devletti. Ancak, azınlıkların varlığı, 1930 yılında bir fenomenin hukuk tarafından düzene sokulmamasının, bu fenomenin var olmadığı anlamını da taşımadığını belirten uluslararası Lahey Adalet Divanının kararına göre, hukuki değil, gerçek bir fenomendir. (bkz. Kostas Tsitselikis, "İ Meionotita Tis Thrakis" (Trakya'daki Azınlık), www.kemo.gr).

Son olarak, Lozan Antlaşması'nı bu kadar sıcak bir şekilde ön plana getirenler, topraklarında Kürt azınlığın olmadığını, sadece "Kürt kökenli Türklerin" olduğunu kanıtlamak için Türkiye'nin de aynısını yaptığını bilmelidirler.

## 5. Yargıtay

Ayrıca, 2005 yılının Ocak ayında, Yargıtay "İskeçe Türk Birliği" derneğinin dağıtılmasının yasal olduğu kararını aldı. Yargıtay hakimi Kasavetis'in ilk baştaki önerisi derneğin yasallaşmasından yanaydı. Ancak, To Vima gazetesinin birinci sayfasında yer alan "Azınlık İçin Bomba" başlıklı terörist yayımdan (2 Ekim 2003) sonra durum değişti. Yargıtay'ın genel kurul toplantısında, savcı Linos'un, "derneğin amacının yasa dışı ve Lozan'da imzalanan uluslararası sözleşmelere karşı olması nedeniyle, Yunan kamu düzenine aykırı olduğu, çünkü Yunanistan'da ulusal Türk azınlığın var olduğunun gösterilmesi teşebbüsünde bulunulduğu, halbuki söz konusu sözleşmelerle Yunan bölgesinde sadece Müslüman azınlık varlığının tanındığı" şeklindeki karşı önerisi kabul edildi.

Konu hakkında Avrupa insan hakları mahkemesine başvuruldu, mahkemenin de başvuruda bulunan dernek üyelerine hak vereceği kesindir, çünkü konuyla ilgili yasalar zaten mevcut. Avrupa İnsan Hakları Komisyonu "Türk" ve "Trakya Türk Azınlığı" terimlerinin kullanılmasından dolayı kovuşturulmanın Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'ne uygun olmadığını kabul etti, mahkeme ise, Makedonya kültür evi derneğinin kurulmasını yasaklayan Yunanistan'ı, yasağın, bir azınlık grubunun tanınmamasıyla, üstelik bu tanınmayı önlemek amacıyla uygulanan yasağa bağlanamayacağı gerekçesiyle kınadı.

## 6. Kendini Tanımlama

"Kendini tanımlama argümanının öne sürülmesi, elbette gülünç. kendini tanımlama, sadece toplum çerçevesinde söz edildiğinde anlam kazanıyor. fakat "şahsi" düzeyde kendini tanımlamayı benimsediklerini belirleyenler de, "şahsi" düzeydeki tanımlanmaların birleşmesini acaba nasıl engelleyebilirler? Bunları, sadece üç kişiden az toplantıların gerçekleşmesine izin veren cunta dahi, yapmak cesaretini gösteremedi.

## 7. Pontus Soykırımı

Pontus soykırımına ilişkin sorulara gelince, bazıları, azınlık üyelerini böylece hezimete uğratacaklarını sanıyorlar, fakat bu tür sorular sormak, Yunan-Amerikalı soydaşlara Kızıldelilerin soykırımı ya da günümüzün ABD'sinin emperyalist politikası hakkında soru sormanın aynısı. Pontus'luların duygularını istismar eden milliyetçiler başbakanın tezini okusunlar: Kostas Karamanlis, Venizelos'un Kemalist Türkiye ile yakınlaşma yönündeki politikasını överek, mültecilerin, Kemal'in dostluğu karşılığında Venizelos'un onları "sattığına" inandıklarından söz ediyor ve "kısa zamanda çeşitli politikacıların bu duygularını istismar ettiklerini söylememize elbette gerek yok" şeklinde devam ediyor. ("Eleftherios Venizelos ve Dış İlişkilerimiz", Elliniki Evroekdotiki, Atina1986, s. 79). Aynı metinde, günümüzün başbakanı, Venizelos'un Kemalist karşıtı hareketler (Ermeniler ve Kürtler) tarafından önerilen işbirliğini reddetmekle ve Türk-Yunan yakınlaşmasını seçmekle doğru yönde hareket ettiği görüşünü benimsiyor (aynı kitapta, s. 82). Venizelos'un, Kemal'i Nobel barış ödülü için önermeye kadar ilerlediği zamandı.

Bu bağlamda, Karahasan'a bu "kurnaz" soruları soranlar, açıkça söylesinler: İtirazlarının nedenini bir adayın ulusal ideolojisi oluşturumuyor, Türkiye ile barış ve dostluk politikası oluşturuyor. Bunu açıkça söyleyemiyorlar, Fakat bize göz kırıyorlar. "Daha Cesur Olanlar", Yorgo'nun zeybek havaları ve Kosta'nın sağdıçlıklarıyla zaten alay etmeye başladılar. hükümet mensuplarının ve hükümet dostu medyanın konuya karışması maalesef, merkezi bir planlamanın var olması olasılığını açık bırakıyor. söz, yetkili dışişleri bakanına ve başbakana ait.

## TO VİMA: "TÜRK-YUNAN RİYAKARLIKLARI"

Rihardos Someritis imzasıyla 23 Mayıs 2006 tarihinde yayımlanan yorum:

Türk-Yunan ilişkilerinde kriz var mı, yok mu? soru paradoks gibi görünüyor, fakat değil.

Çoğu kişiler tarafından Adalar Denizi, Kıbrıs konusu, Trakya ve daha birçok konu için söylenenlere, aynı zamanda da "öteki taraftan" gelen her haberi veya açıklamayı çarpıtan yorumlara inanırsak, o zaman "evet" kriz var, hem de çok büyük ve kendimizi korusak iyi olur.

Gerek Atina'da gerekse Ankara'da dış politikayı yönetenlerin ne kadar dikkatli konuştuklarına ve gelişmeler için çoğu yabancının sınırlı ilgisine bakarsak, o zaman daha fazla iç sorunlarla ilgili zorluklardan, fakat pek de önemli olmayan bir durumdan söz edebiliriz. ancak, her iki tarafın milliyetçiliklerini ön plana çıkaranların yarattığı ortam nedeniyle, durumun aşırı uçlara çekilmesi olasıdır.

Her iki ülkedeki liderlerin, "krizle oyunlar oynayanların" cesaretini kırmak için fazla bir şey yapmadıkları bir gerçektir. Nasıl bir ortamın biçimlenmekte olduğunu anlamamaları mümkün mü? Kamuoyuna açıklamalar yapmaları ve gerçekleri söylemeleri gerekir. Anlaşmazlık nedeni oluşturan bütün konular için. gerçeklerden korktuklarını varsaymalı mıyız?

Hem Ankara'da hem de Atina'da, liderler, aşırılarıyla baş etmeyi engelleyen birtakım masalların esiri. Simitis-Papandreou politikasını unutan Pasok mensuplarından dahi, edindiği tek taraflı bilgiye dayanan kamuoyu neye inanırsa inansın, iki ülkeden hiçbiri, bütün konularda haklı değil. Bazı anahtar konuları hatırlatalım:

1. Trakya'daki seçimler konusu Türk-Yunan ilişkileri ile ilgili sorun oluşturmuyor. Ancak, azınlık mensupları kendilerini tanımlama hakkına sahiptirler (Avrupa Hukuku). Ayrıca, sadece Lozan Antlaşması'nda sözü geçenler azınlık

oluşturmuyorlar, Daima Avrupa sözleşmelerine göre, Slav/Makedonlar gibi, kendilerini tanımlayarak azınlık oluşturmayı amaçlayanlar da var.

2. Tarihi ve kültürel düzeyde Yunan olan Adalar Denizi'nin, hukuki düzeyde sadece karasularımızın sınırları içindeki bölümü bir Yunan Denizi. Sadece Türkler değil, kimse, Adalar Denizi'ni "kapatmamıza" izin vermeyecek. Türkiye de, bizim haklarımızın aynısı haklara sahip olan bir Adalar Denizi ülkesi. Bu bağlamda, ortaya çıkan sorunların (Kıta Sahaneliği, Hava Sahası, 12 mil vb.) müzakere konusu oluşturmasından veya bunlar için uluslararası Lahey adalet divanının hakemliğine ortak başvuruda bulunulmasından başka bir şey yapılamaz. Adalar Denizi'nin bizi ayırması yerine, her bakımdan birleştirmesinin gerekli olduğunu anlayacağımız zaman acaba gelecek mi?

3. Kıbrıs konusu için federasyon ya da kesin taksim dışında başka çözüm yok. Tabii, bazıları savaş hayalleri kurmuyorsa. Seçimlerde bilindiği şekilde oy kullansa, yani aslında taksime oy verse dahi, Kıbrıs Rum toplumunu Yunanistan kaderine terk edemediği gibi, Türkiye de Kıbrıs Türk toplumunu terk edemez. Türkiye Kıbrıs Cumhuriyeti ile gümrük birliği konusunda haksız, fakat Kıbrıs Türk Toplumunun ekonomi ve ulaştırma düzeyindeki izolasyonunun altına imzasını nasıl atabilir?

### **YUNANİSTAN'IN SESİ RADYOSU (ERT) : "ADALAR DENİZİ ÜZERİNDE FACİA"**

Dimitris Aleksopoulos imzasıyla 23 Mayıs 2006 tarihinde yer alan haber:

F-16 tipi bir Yunan savaş uçağıyla RF-4 tipi bir Türk hava Fotoğraf uçağı, bugün öğle üzeri Kerpe (Karpathos) adasının güneyinde havada çarpıştı.

Ulusal Savunma Bakanlığından alınan ilk haberlere göre, Yunan savaş uçağı, Atina FIR Hattını ihlal eden Türk uçağını püskürtme operasyonu sırasında yaptığı manevralar sonucu havada çarpışarak denize düştü. Bir Yunanlı pilotla iki Türk'ün akıbeti bilinmiyor.

Yunanistan Deniz Kuvvetlerine bağlı kurtarma helikopterleri ve gemileri pilotları kurtarmak üzere olay yerine gidiyor.

**ATINA HABER AJANSI (APE): "BAKOYANNI, HELSINKI'DEN ATINA'YA DÖNÜYOR"**

Atina Haber Ajansı'nın 23 Mayıs 2006 tarihli internet sayfasında yer alan haber:

Biri yunan biri Türk Hava Kuvvetlerine bağlı iki F-16 savaş uçağı, bugün öğle üzeri Kerpe (Karpathos) adasının 12 mil doğusunda, püskürtme manevraları sırasında, izah edilemeyen koşullar altında havada çarpıştı. Hükümet sözcü vekili Evangelos Antonaros haberi doğruladı.

Paris'te bulunan başbakan Kostas Karamanlis'e hemen bilgi verildi. Helsinki'den Paris'e gidecek olan dışışleri bakanı Dora Bakoyanni ise Atina'ya dönüyor.

İki uçak, muhtemelen yunan F-16'sının, yunan ulusal hava sahasını ihlal eden Türk uçağını püskürtmeye çalıştığı sırada çarpıştı. Bir süper puma helikopteri ve Yunanistan Deniz Kuvvetleri'ne bağlı gemiler hemen bölgeye hareket etti. Yunanistan Hava Kuvvetleri'ne bağlı uçaklar da yardımcı oluyor.

Yunanistan Dışışleri Bakanlığı tarafından yapılan açıklamada, Türkiye Dışışleri Bakanı Abdullah Gül'ün Yunanistan Dışışleri Bakanı Dora Bakoyanni ile görüştüğü bildirildi. Açıklamada, iki dışışleri bakanının, bugün meydana gelen olay konusunda üzüntülerini dile getirdikleri ve bunun, iki ülkenin ilişkileri geliştirme konusundaki isteklerini etkilememesi gerektiği konusunda mutabık kaldıkları belirtildi.

Bu arada Türkiye Genelkurmay Başkanlığı tarafından yapılan açıklamada, iki uçağın Rodos'un 35 mil güneyinde havada çarpıştıkları ve Türk pilotun hayatta olduğu ifade edildi.

Açıklamada, Yunan savaş uçaklarının bugün saat 12.48'de, "Adalar Denizi ve Akdeniz'in uluslararası hava sahasında eğitim uçuşu yapan" Türk uçaklarını taciz ettikleri ve Türk pilot üsteğmen Halil İbrahim Özdemir'in hayatta olduğu bildirildi. Yunan pilottan ise bahsedilmedi.

Türk televizyonu NTV de verdiği haberde, Türkiye milli savunma bakanı Vecdi Gönül'ün, Türkiye Milli Savunma Bakanlığının Yunanistan ulusal savunma bakanlığı ile irtibat kurmaya çalıştığını açıkladığını bildirdi. Gönül, "olay hakkında kesin bilgi almaya çalışıyoruz" dedi.

Türk kaynaklı haberlere göre, Türk savaş uçağının pilotu, Türk kıyılarından 100 mil açıkta bir Türk ticaret gemisi tarafından bulundu ve kurtarıldı. NTV televizyonu, o sırada bölgede üç adet Türk kurtarma helikopterinin uçtuğunu haber verdi.

Çarpışan Türk uçağı Balıkesir 192'nci filoya bağlıydı. NTV'nin haberine göre, uçak olağan bir uçuş yapıyordu.

### **AFP: "ADALAR DENİZİ'NDE ÇARPIŞMA... ATİNA'YA GÖRE TÜRK UÇAĞI KUSURLU"**

AFP'nin 23 Mayıs 2006 tarihli haberi:

Yunanistan Genelkurmay Başkanlığından yapılan açıklamada, bugün Adalar Denizi üzerinde bir yunan F-16'sı ile çarpışan Türk F-16'sının hava trafik kurallarını çiğnediği belirtildi.

Yayımlanan bildiriye göre, "kaza" saat 12.45'te (09.45 GMT) Atina FIR Hattı dahilinde bulunan Karpathos adasınının 21 mil güneydoğusunda gerçekleşti.

Metne göre bir Türk RF-4 ve iki Türk F-16'sı "uçuş planı sunmadan" ve "hava trafik kurallarını çiğneyip" Girit adasınının kuzeyine yönelerek Atina FIR hattına girdi.

Bildiriye göre iki Yunan F-16, "uçakları tanımlamak ve uluslararası trafiğin güvenliğini sağlamak" üzere havalandı.

Metne göre "tanımlama tatbikatı" sırasında bir Türk F-16'sı ile bir Yunan F-16'sı 27 bin fit yükseklikte çarpıştı ve her iki uçak da bölgeye düştü.

Türk Genelkurmay Başkanlığı ise olayın, uluslararası hava sahasında "rutin tatbikatlarını" yaptıkları sırada Türk askeri uçaklarına Yunan uçaklarının "müdahalesi" sırasında meydana geldiğini ifade etti.

Yunanistan ulusal arama ve kurtarma merkezi, uçakları ve pilotları bulmak üzere Yunanistan'ın sorumluluğu altındaki bölgede aramalara başladı.

Panama bandıralı bir ticaret gemisi, Karpathos'un güneyinde uluslararası sularda sağ salim buldukları Türk pilotu kurtardı. Türk pilot sağlığının iyi olduğunu ileri sürerek Yunan kurtarma ekiplerinin yardımını reddetti. Yunan tarafı, pilotu alması için bir Türk helikopterinin geçişine izin verdi. Metne göre Yunan pilotu arama çalışmaları devam ediyor.

### **ADALAR DENİZİ'NDE DÜŞEN SAVAŞ UÇAKLARI KONUSUNDA YUNANİSTAN GENELKURMAY BAŞKANLIĞI BASIN BÜROSUNUN AÇIKLAMASI**

Yarbay Yerasimos Kalpoyannakis imzasıyla 23 Mayıs 2006 tarihinde açıklanan basın bildirisi:

23 Mayıs 2006 tarihinde saat 12:45'te Atina FIR sahası dahilinde Karpathos (Kerpe) adasının 21 deniz mili güneydoğusunda, bir Yunan ve bir Türk savaş uçağı havada çarpışmıştır.

Bir adet RF-4 ve iki adet F-16 tipi savaş uçağından oluşan bir Türk kolu, uçuş planı sunmadan Atina FIR sahasına girdi ve Girit adasının kuzeyine doğru hareket etti, böylece hava trafik kurallarını ihlal etti. F-16 tipi savaş uçağından oluşan Yunan kolu, ICAO kurallarına uygun olarak ve uluslararası havacılığı güvenceye almak

amacıyla yabancı izlerin teşhisi için hareket etti. Teşhis prosedürü manevraları sırasında 27 bin fit yükseklikte, bölgeye gelen bir Yunan ve bir Türk F-16 uçağı çarpıştı.

Yunanistan ulusal arama ve kurtarma merkezi (EKSED) birçok araçla derhal harekete geçti ve Atina FIR sahası dahilindeki bölgeye gelerek, ICAO tarafından öngörüldüğü üzere iki savaş uçağının pilotlarının arama ve kurtarma faaliyetlerine başladı.

Yakınlarda seyretmekte olan Panama bandıralı "Gas Century" gemisi, Karpathos adası güneyinde Türk pilotunu kurtardı. Bu arada Hava Kuvvetlerine ait Süper Puma helikopterleri de aynı yere geldi. Yunan kurtarma ekibi, bölgeye gelen liman idaresine ait geminin kaptanı ile birlikte, Türk pilota yardım için Panama gemisine çıktı. Pilot sağlık durumunun çok iyi olduğunu ileri sürerek yardımı reddetti. Devamında, Türk tarafının talebinden sonra, Türk pilotun, daha sonra bölgeye gelen Türk helikopteri tarafından teslim alınmasına izin verildi.

Yunanlı pilotun bulunması için arama ve kurtarma çalışmalarına devam ediliyor.

**ADALAR DENİZİ'NDE DÜŞEN SAVAŞ UÇAKLARI.-YUNANİSTAN ANA MUHALEFET LİDERİ PAPANDREU:-"YUNANİSTAN'IN EGEMENLİK HAKLARI BELLİDİR, MÜZAKERE EDİLEMEZ"**

Atina (A.A)'nın 23 Mayıs 2006 tarihli haberi:

Yunanistan'da ana muhalefet Pasok Partisi'nin lideri Yorgo Papandreu, "Yunanistan'ın egemenlik haklarının belli olduğunu, müzakere edilemeyeceğini" söyledi.

Papandreu, bugün Adalar Denizi'nde Yunan kaynaklarına göre, "it dalaşı" sırasında havada çarpışarak, Kerpe (Karpathos) adası açıklarına düşen Türk ve Yunan savaş uçakları hakkında açıklamada bulundu.



Türkiye'nin Yunanistan'ın egemenlik haklarına saygı duymakla yükümlü olduğunu, iyi komşuluk ilişkileri çerçevesi ve AB'ye aday bir ülke olarak AB'nin ilkelerine uygun şekilde davranması gerektiğini" söyleyen Papandreou, "hükümetin konuya ilişkin tepkisinin geç kalmasını" eleştirdi.

Papandreou, "İktidarın, Türk-Yunan ilişkilerinin iyileştirilmesi ve sorunların çözülmesi yolunda var olan fırsatları değerlendiremediğini" söyledi. "Hükümetin, izlediği politikayla ülkeyi bölgede gerilimi artıracak olaylara götürebileceğinden endişe duyduğunu" kaydeden Papandreou, iktidara, "NATO, AB ve tüm uluslararası kuruluşlara konu hakkında bilgi vermesi" çağrısında bulundu.

Papandreou, Yunan tarafında tepki gecikmesi olduğunu vurguladığı açıklamasında, "Girişimde bulunulması gerektiğini, hareketsiz kalmanın Yunanistan'ın çıkarlarının değerinin düşürülmesi anlamına geldiğini" söyledi.

Düşen Yunan F-16 savaş uçağının pilotunun sağ olarak bulunmasını dilediğini de belirten Papandreou, gerilimin artmaması için hükümetin konuyu soğukkanlılıkla ele alması arzusunu dile getirdi.

**ADALAR DENİZİ'NDE DÜŞEN SAVAŞ UÇAKLARI..."YUNANİSTAN  
GENELKURMAY BAŞKANLIĞI: "TÜRK UÇAĞI UÇUŞ PLANI SUNMADI,  
HAVA TRAFİK KURALLARINI ÇİĞNEDİ."**

Atina (A.A)'nın 23 Mayıs 2006 tarihli haberi:

Yunanistan Genelkurmay Başkanlığı, Adalar Denizi'nde Yunan savaş uçağı ile çarpışarak Kerpe (Karpathos) adası açıklarında düşen Türk savaş uçağının "Uçuş Planı sunmadığını ve hava trafik kurallarını çiğnediğini" öne sürdü.

Yunanistan Genelkurmay Başkanlığından yapılan yazılı açıklamada, "23 Mayıs 2006 tarihinde, saat 12.45'de uçak kazası meydana gelmiştir. Kazada, bir Yunan ve bir Türk savaş uçağı, Karpathos adasının 21 deniz mili güneydoğusunda, Atina FIR Hattı içinde havada çarpışmıştır" denildi.

Türk uçaklarının hava trafik kurallarını çiğnedikleri öne sürülen açıklamada, şunlar kaydedildi:

"Uçuş Planı sunmayan ve Girit adasının kuzeyine doğru hareket eden bir RF-4 ve 2 F-16 Türk savaş uçağı üçlü kol halinde Atina FIR Hattına girmişler, hava trafik kurallarını çiğnemişlerdir. "2 F-16 Yunan savaş uçağı, uluslararası hava taşımacılığı güvenliği için ICAO kuralları çerçevesinde tanımlama faaliyetinde bulunmuşlardır."

Açıklamada, "tanımlama faaliyeti sırasında yapılan manevralarda, 27 bin fit yükseklikte bir Yunan ile bir Türk F-16 tipi savaş uçağının çarpıştıkları ve bölgeye düştükleri" belirtildi.

Yunanistan Genelkurmay Başkanlığının açıklamasında daha sonra şöyle denildi:

"Milli arama kurtarma merkezi derhal harekete geçmiş, uçak, helikopter, donanma gemileri ve sahil güvenlik botları Atina FIR Hattı içindeki bölgeye varmışlar ve ICAO kuralları çerçevesinde 2 uçağın pilotlarının kurtarılması çalışmalarına başlamışlardır. Panama bandıralı 'Gas Century' adlı Japon gemisi, uluslararası sularda, Karpathos adasının güneyinde Türk pilotu kurtarmış, aynı anda hava kuvvetlerine ait Süper Puma tipi helikopter de olay yerine ulaşmıştır.

Yunanlı kurtarma görevlileri ile sahil güvenlik botunun kaptanı ile birlikte olay yerine varmışlar ve Türk pilota yardımda bulunmak üzere Panama bandıralı gemiye çıkmışlardır. Türk pilot, fiziksel durumunun iyi olduğunu ifade etmiş ve yardımı reddetmiştir. Türk tarafının talebi doğrultusunda, Türk pilotun olay yerine sonradan varan Türk helikopteri tarafından alınmasına izin verilmiştir. Yunanlı pilotun bulunmasına yönelik çalışmalar sürdürülmektedir."

**ADALAR DENİZİ'NDE ÇARPIŞAN SAVAŞ UÇAKLARI -YUNAN  
TELEVİZYONLARI: "TÜRK PİLOT, YUNAN KURTARMA EKİPLERİNE  
SİLAH ÇEKTİ"**

Atina (A.A)'nın 23 Mayıs 2006 tarihli haberi:

Yunan televizyonları, bugün öğle saatlerinde bir Yunan F-16 savaş uçağı ile çarpışarak düşen Türk F-16 savaş uçağının atlayarak kurtulan pilotunun, Yunan kurtarma ekiplerine silah çektiğini iddia ettiler.

Akşam haber bültenlerinin hemen tamamını Adalar Denizi'ndeki kazaya ayıran televizyonlar, Rodos adasının 35 mil güneyindeki çarpışmanın ardından düşen Türk uçağının pilotunun, Panama bandıralı bir ticaret gemisi tarafından kurtarıldığını ve "yardımcı olmak için" gemiye giden Yunan kurtarma ekipleriyle Türk pilot arasında gerginlik yaşandığını öne sürdüler.

Yunan Süper Puma tipi helikopterin "Gas Century" adlı ticaret gemisine yaklaşarak personel indirdiğini ve Türk pilota "yardımcı olmayı" önerdiğini belirten televizyonlar, bu öneriyi geri çeviren Türk pilotun, ısrar edilmesi üzerine Yunan kurtarma ekibine silah çektiğini iddia ettiler.

Televizyonlar, Yunan helikopterinin, Türk helikopterlerinin bölgeye ulaşması üzerine olay yerinden ayrıldıklarını kaydettiler.

Yunan televizyonları, Türk uçaklarının "Atina FIR Hattına uluslararası kuralları çiğneyerek girmeleri sonucu bölgede yaşanan gerginliğin", Dışişleri Bakanı ve Başbakan Yardımcısı Abdullah Gül ve Yunanistan Dışişleri Bakanı Dora Bakoyanni ile iki ülke Genelkurmay Başkanlıkları arasında yapılan görüşmelerle giderildiğini de belirttiler.

Bazı televizyon yorumcuları, "Ankara ve Atina'nın olayı büyütmemek ve gerginliğe yol açmamak için büyük çaba harcadıkları" değerlendirmesinde de bulundular.

Bu arada bölgede devam eden arama-kurtarma çalışmalarında, aralarında bir kaskın da bulunduğu bazı enkaz parçalarına rastlandığını duyuran televizyonlar, Yunanlı pilotun ise henüz bulunamadığını kaydettiler.