

T.C.
GENEL KURMAY BAŞKANLIĞI
HARP AKADEMİLERİ KOMUTANLIĞI
STRATEJİK ARAŞTIRMALAR ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE'NİN HAVA SAHASININ HUKUKSAL STATÜSÜNÜN
ULUSLARARASI HAVA HUKUKU VE TÜRKİYE'NİN DIŞ
SORUNLARI ÇERÇEVESİNDE İNCELENMESİ.

HARP/HAREKAT HUKUKU ANA BİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Ayhan SORGUCU

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Ferit Hakan BAYKAL
159841

İSTANBUL - 2005

TEZ TANITIM FORMU

TEZİN TARİHİ : 13.05.2005

TEZİN TİPİ : Yüksek lisans

TEZİN BAŞLIĞI : Türkiye'nin Hava Sahasının Hukuksal Statüsünün Uluslararası Hava Hukuku ve Türkiye'nin Dış Sorunları Çerçevesinde İncelenmesi.

TEZİN YAPILDIĞI BİRİM : Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü
Müdürlüğü

DAĞITIM LİSTESİ : Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü
"Tez Hazırlama ve Değerlendirme Yönergesi"nde belirtilen yerlere.

TEZİN ÖZETİ : Bu tez ile ulusal ve uluslararası hava sahalarının hukuki statüleri, uluslararası hukuk literatürü ve uluslararası anlaşmalar incelenerek ortaya konmuş, hava hukuku hakkında ayrıntılı bilgi verilmiştir. Ayrıca Türkiye'nin dış sorunları kapsamında, Yunanistan ve Türkiye arasında Ege'de yaşanan sorunlar ele alınmış, tarafların kendi bakış açılarından mevcut uluslararası hukuku nasıl değerlendirdikleri irdelenmiş, ilgili sorunların hukuki altyapısı araştırılarak sonuçlar ortaya konmuştur.

ANAHTAR KELİMELER : Hava, Hava Sahası, Hava Hukuku, Karasuları, 1982 BMDHS., FIR Hattı, SAR Sorumluluk Sahası.

SAYFA SAYISI : 142

GİZLİLİK DERECESESİ : Tasnif Dışı

Bu tezin ihtiva ettiği hususlar şahsî görüşlerim olup; Türk Silâhlı Kuvvetlerinin resmî görüşünü yansıtmamaktadır.

İmza
Ayhan SORGUCU
2'nci Snf. Öğc.

T.C.
GENEL KURMAY BAŞKANLIĞI
HARP AKADEMİLERİ KOMUTANLIĞI
STRATEJİK ARAŞTIRMALAR ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE'NİN HAVA SAHASININ HUKUKİ STATÜSÜNÜN
ULUSLARARASI HAVA HUKUKU VE TÜRKİYE'NİN DIŞ
SORUNLARI ÇERÇEVESİNDE İNCELENMESİ.

HARP/HAREKAT HUKUKU ANA BİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

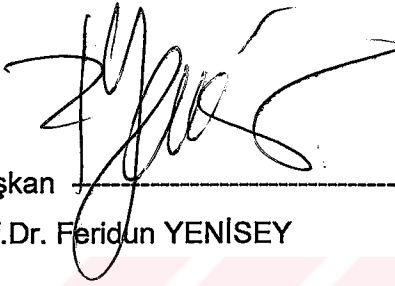
Hazırlayan
Ayhan SORGUCU

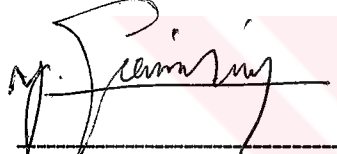
Tez Danışmanı
Prof. Dr. Ferit Hakan BAYKAL

İSTANBUL – 2005

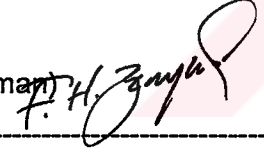
HARP AKADEMİLERİ KOMUTANLIĞI
STRATEJİK ARAŞTIRMALAR ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Ayhan SORGUCU'nun "Türkiye'nin Hava Sahasının Hukuki Statüsünün Uluslararası Hava Hukuku ve Türkiye'nin Ege'deki Sorunları Çerçevesinde İncelenmesi" konulu tez çalışması, jürimiz tarafından HARP/HAREKAT HUKUKU Ana Bilim Dalında YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir.


Başkan
Prof. Dr. Feridun YENİSEY

Üye 
Prof. Dr. Yaşar GÜRBÜZ

Üye 
Prof. Dr. Cengiz OKMAN

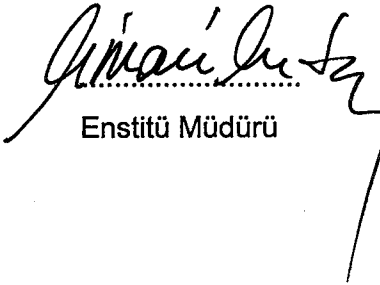
(Danışman)
Üye 
Prof. Dr. Ferit Hakan BAYKAL

Üye 
Hv. İsth. Alb. Ayhan DEMİR

ONAY

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

22.17/200.5.


Enstitü Müdürü

Tezimin hazırlanmasında yardımlarını esirgemeyen başta tez danışmanım Prof.Dr. Ferit Hakan BAYKAL olmak üzere, diğer öğretim elemanlarına ve Stratejik Araştırmalar Enstitüsü personeline şükranlarımı arz ederim.



Ayhan SORGUCU
Hv.İs.Yzb.
Stratejik Araştırmalar Enstitüsü
Harp/Harekat Hukuku A.B.D.

TEZ ÖZETİ

Geniş anlamda ele alındığı zaman, hava hukuku, hava sahası ve ondan yararlanmayla ilgili bütün hukuk kurallarını içermektedir. Böylece, hava hukuku kavramı içine, kısaca havacılık adıyla anılan havada ulaşım ve ona bağlı ilişkileri inceleyen kurallardan başka, havadan ses ve elektrik dalgalarını aktaran telsiz, telgraf, telefon, radyo ve televizyon gibi her türlü iletişim ve haberleşme yöntemlerine ilişkin kurallar ile meteorolojiye ilişkin kuralların da girdiği görülmektedir. Buna karşılık, dar anlamında hava hukuku, yalnızca havacılık ile sınırlı hukuk dallarını kapsamaktadır.

Havacılıkla ilgili kurallaşmalar 20. yüzyılda olmuştur. Uygulanan uluslararası hukukun havacılıkla ilgili temel kuralları 7.12.1944'te imzalanan Şikago Andlaşmaları ile konulmuştur.

Hava sahası, ulusal hava sahası ve uluslararası hava sahası olarak ikiye ayrılmaktadır. Ulusal hava sahası, bir devletin ülkesi üstündeki hava sahasını belirtmektedir. Bir devletin ulusal hava sahası dışında kalan hava sahası ise uluslararası hava sahasını oluşturmaktadır. Uygulanan uluslararası hukuka göre, bir devletin karasuları dışında kalan deniz alanları üstünde bulunan hava sahası, uluslararası hava sahasını oluşturmaktadır.

Bu tez ile ulusal ve uluslararası hava sahalarının hukukî statüleri, uluslararası hukuk literatürü ve uluslararası anlaşmalar incelenerek ortaya konmuş, hava hukuku hakkında ayrıntılı bilgi verilmiştir.

Son bölümde, Türkiye'nin dış sorunları kapsamında, Yunanistan ve Türkiye arasında Ege'de yaşanan hava sahası ve hava hukuku ile ilgili sorunlar ele alınmıştır. Anılan sorunların çıkış noktası, Yunanistan'ın ulusal hava sahası genişliğini 10 deniz mile çıkarttığı 6 Eylül 1931 tarihli cumhurbaşkanlığı kararnamesi olmuştur. Bunun için seçilen zaman, yine Türk-Yunan ilişkilerinin en iyi olduğu bir tarih olmuş ve Başbakan İsmet İnönü'nün Atina ziyaretinden hemen önceye rastlamıştır. Bununla birlikte Yunanistan bu genişletme işlemini Uluslararası Sivil Havacılık Örgütüne (ICAO) resmen ancak 1974'te duyurmuştur.

Yunan ulusal hava sahası, uluslararası alanda ilk kez karasularının genişliğini aşan bir hava sahasıdır. Yunanistan, Türk uçaklarının sürekli olarak Yunan hava sahasını ihlal ettiğini söylerken, 6 millik karasularının üstünde kalan hava sütununun dış sınırı ile 10 mil arasındaki 4 millik hava sahasından söz etmektedir.

Bu son bölümde, tarafların kendi bakış açılarından mevcut uluslararası hukuku nasıl değerlendirdikleri irdelenmiş, kara suları, hava sahası, FIR, SAR yetki sahası gibi sorunlarla ilgili hukukî altyapı araştırılarak sonuçlar ortaya konmuştur.

ABSTRACT

Air Law, from a broad outlook, covers all rules of law relating to airfield and its utilization. So, one will see that the concept of Air Law also includes rules relating to all means of communication like radios, telegrams, telephones, radios, and television transmitting sound and electrical waves from the air and rules relating to meteorology in addition to the rules governing air transportation and relations connected thereto, shortly referred to as aviation. In return, Air Law covers only the branches of law relating to aviation in the narrow sense.

Regulations about aviation have come up in the 20th century. Basic rules of the applicable international law relating to aviation have been established with the Chicago Convention signed on 7.12.1944.

Airfield is divided into two segments, being national airfield and international airfield. National airfield implies the national airfield over a country. The airfield out of the national airfield of a country forms is the international airfield. According to the applicable international law, the airfield over the marine fields out of a country's territorial waters forms the international airfield.

This dissertation studies and brings up the legal status of national and international airfields examining international legal literature and international treaties, and gives detailed information about Air Law.

In the last section, the study handles the issues relating to airfield and air law between Turkey and Greece experienced in the Aegean Sea within the scope of Turkey's international issues. The starting point of mentioned issues has been the Presidential Decree dated September 6, 1931 where Greece has increased its national airfield to 10 nautical miles. The time chosen to do this was again a period when the Turkish – Greek relations were at its best and coincided with just before the Athens visit of Prime Minister Ismet İnönü. However, Greece has officially informed the International Civil Aviation Organization (ICAO) as late as 1974 about this expansion process.

Greek national airfield is the first airfield that has exceeded its terrestrial waters in the international scene. While Greece claims that Turkish planes continually violate the Greek airfield, it is mentioning the 4-mile area between the outer border of the air column over the 6-mile terrestrial waters and the 10-mile.

In this last section, the study probes how the parties evaluated the existing international law and legal infrastructure about issues like terrestrial waters, airfield, FIR, SAR authorization from the parties' perspectives and the outcomes have been brought up.



İÇİNDEKİLER

Özet	I
Abstract.....	II
İçindekiler.....	IV
Şekiller Listesi	X
Kısaltmalar Listesi	XI
Ön Söz.....	XIV
Giriş	1

BİRİNCİ BÖLÜM

YÖNTEM

1. ARAŞTIRMANIN AMACI	4
2. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ	4
3. ARAŞTIRMANIN KAPSAMI VE SINIRLILIKLARI	4
4. ARAŞTIRMANIN VARSAYIMLARI	4
5. ARAŞTIRMADA KULLANILAN TEMEL KAVRAMLARIN TANIMLARI	4
6. YÖNTEM.....	5
7. VERİLERİN TOPLANMASI, ÇÖZÜMLENMESİ VE YORUMLANMASI.....	5

İKİNCİ BÖLÜM

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1. ARAŞTIRMANIN DAYANDIĞI NAZARİ TEMELLER	6
2. HAVA SAHASI	6
a. Kavram.....	6
b. Sorunun Gelişimi	6
3. FIR HATTI.....	7
a. Kavram.....	7
b. Sorunun Gelişimi	7

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM BULGULAR VE YORUM

BİRİNCİ KISIM HAVA HUKUKU

1. HAVA SAHASI HAKKINDA TEMEL BİLGİ	10
2. ULUSLARARASI HAVA HUKUKU	12
3. TÜRKİYE'DE HAVA HUKUKU	16
a. Sevr Rejimi	17
b. Lozan Rejimi	18
c. Montrö Rejimi	19
4. HAVA MEVZUATI.....	20
a. Türk Havacılık Mevzuatı.....	20
(1) Türk Sivil Havacılık Kanunu	21
(2) Aeronautical Information Publications Turkey	22
(3) Hudut Bölgeleri Uçuş Yönetmeliği	22
b. AB Havacılık Müktesebatı.....	23
(1) AB Bünyesinde Tek Hava Sahası Uygulaması	23
(2) Uygulamanın Türkiye'ye Etkileri	24
(3) Eurocontrol.....	25
5. ULUSLARARASI HAVA HUKUKU ANDLAŞMALARI	26
a. Paris Havacılık Sözleşmesi	27
b. Madrid Sözleşmesi	27
c. Havana Sözleşmesi	27
d. Varşova Sözleşmesi	28
e. Şikago Sözleşmesi	30
f. Avrupa Dahili Hava Servislerinin Ticari Hakları Konusunda Anlaşma	33

İKİNCİ KISIM HAVA SAHASININ HUKUKSAL REJİMİ

1. ULUSAL HAVA SAHASINDA HUKUKSAL REJİM	35
2. ULUSLARARASI HAVA SAHASINDA HUKUKSAL REJİM	37
3. HAVA SAHASINDA DEVLET HAKİMİYETİ.....	39
4. HAVA SAHASINDA DEVLET HAKİMİYETİNİN SINIRLARI.....	41

a. Paris Rejimi	41
b. Şikago Rejimi	42
5. DEVLETE AİT HAVA ARAÇLARINA UYGULANAN REJİM	42
a. Harekat Hava Trafiği	43
b. Genel Hava Trafiği	43
6. ULUSLARARASI HAVA ULAŞIM REJİMİ.....	46
7. UÇUŞ GÜVENLİĞİ VE HAVA TRAFİK HİZMETLERİ DÜZENLEMELERİ	49

ÜÇÜNCÜ KISIM

TÜRKİYE’NİN ULUSLARARASI HAVA SAHALARIYLA İLGİLİ DIŞ SORUNLARI

1. HAVA SAHASI SORUNU	52
a. Yunanistan’ın 10 Mil Hava Sahası İddiası.....	52
(1) Yunanistan’ın Ulusal Hukuk Düzenlemeleri	52
(2) Sorunun Ortaya Çıkışı.....	55
(3) Türkiye ve Yunanistan’ın Tezleri	55
(a) Yunan Tezleri.....	55
(b) Türk Tezleri	56
(c) Üçüncü Tarafların Tutumları	57
(4) Konuyla ilgili Uluslararası Hukuk Kuralları	57
2. HAVA TRAFİK HİZMET SORUNLARI	59
3. FIR SORUNU	62
a. Atina FIR - İstanbul FIR Sınırlarına İlişkin Sorunlar	62
b. FIR’ın Kapsamı İle İlgili Sorunlar.....	65
4. NOTAM SORUNU	66
5. UÇUŞ PLANI SORUNU	68
6. EGE KONTROLLÜ HAVA SAHALARI SORUNLARI	70
a. Terminal Kontrol Sahası Sorunları	70
b. Hava Koridorları Sorunu	72
(1) W-14 Hava Koridoru Sorunu	72
(2) G-18 Hava Koridoru Sorunu	73
(3) B-7 Hava Koridoru Sorunu	76
7. EGE ULUSLARARASI HAVA SAHASINDA GÜVENLİK SORUNLARI	79
8. LEFKOŞA FIR SORUNU	82
9. ARAMA VE KURTARMA SORUMLULUK SAHASI SORUNU	83

a. Türkiye ve Yunanistan'ın Ulusal Düzenlemeleri	83
(1) Yunanistan'ın Ulusal Düzenlemeleri	83
(2) Türkiye'nin Ulusal Düzenlemeleri	84
b. AK Hizmetlerini Düzenleyen Uluslararası Hukuk Kuralları	85
(1) Küresel AK Planının Oluşturulması	87
(a) Valencia Konferansı	88
(b) Yunanistan'ın Uluslararası Hukuk Alanında AK ile İlgili Girişimleri.....	94
c. Ege Denizi'nde AK Uygulamaları ve Tarafların Görüşleri	96
(1) Yunan Tezleri.....	96
(2) Türk Tezleri	97
d. Kıbrıs'ta AK	99
e. İlgili Uluslararası Hukuk Kuralları	100
10. EGE'DE KARASULARI SORUNU.....	102
a. Ege'de Karasuları Genişliği	103
b. Türkiye ve Yunanistan'ın Ulusal Hukuk Düzenlemeleri	105
(1) Yunan Ulusal Hukuku	105
(a) Karasularının Genişliğinin 6 Mil Olarak Belirlenmesi.....	106
(b) Karasularının Genişliğinin 12 Mile Çıkarılması Düzenlemeleri .	106
(2) Türk Ulusal Hukuku.....	107
(a) Osmanlı Dönemi	107
(b) Cumhuriyet Dönemi.....	108
(3) Karasularının Genişliğine İlişkin Uluslararası Hukuk Kuralları.....	109
(a) Karasularının Genişliği.....	109
(b) Adaların Karasularının Genişliği	113
(4) Karasularının Genişliğini Belirleme Yetkisi	116
(a) Yetkili Devlet	116
(b) Uluslararası Hukuk Kuralları	117
(5) Karasularının Sınırları	119
(a) Ege'de Mevcut Durum	119
(b) Karasularının İç Sınırı	120
(c) Karasularının Yan Sınırı	122
(d) Sınırlandırma ve Adaların Durumu	122
(I) Yunan Görüşü	123
(II) Türk Görüşü	124

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

SONUÇLAR VE DEĞERLENDİRME	125
Kaynakça	132
Ekler.....	136
EK-A	A-1



ŞEKİLLER

Şekil-1 : 6 Deniz Mili Karasuları Genişliği.	EK-A
Şekil-2 : 12 Deniz Mili Karasuları Genişliği.	EK-A
Şekil 3 : İstanbul-Atina FIR Sınırları.	EK-A
Şekil 4 : Türk Arama- Kurtarma Bölgesi Sorumluluk Sahası.	EK-A
Şekil 5 : Ulusal-Uluslararası Hava Sahaları (Deniz Yetki Alanları).	EK-A
Şekil 6 : Yunanistan'ın 10 Mil Hava Sahası İddiası.	EK-A
Şekil 7: Uçuş Planı Formatı.	EK-A

KISALTMALAR

AB	:	Avrupa Birliği
AT	:	Avrupa Topluluğu
ATC	:	Hava Trafik Kontrolü
ATFM	:	Hava Trafik Akış Yönetimi
ATM	:	Hava Trafik Yönetimi
CEATS	:	Orta Avrupa Hava Trafik Hizmetleri Teşkilatı
EASA	:	Gelecekteki Avrupa Uçuş Emniyeti Teşkilatı
EUROCONTROL	:	Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı
FUA	:	Hava Sahasının Esnek Kullanımı
GALILEO	:	Gelecekteki Avrupa Küresel Seyrüsefer Uydu Sistemi
ICAO	:	Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı
UACC	:	Üst Hava Sahası Kontrol Merkezi-Maastricht
AB	:	Avrupa Birliği
a.e.	:	aynı eser
ABD	:	Amerika Birleşik Devletleri
ATS	:	Air Traffic Service
ADIZ	:	Air Defence Information Zone
AET	:	Avrupa Ekonomik Topluluğu
AIP	:	Aeronautical Information Publication
AIC	:	Aeronautical Information Center
AIS	:	Aeronautical Information Service
AKKM	:	Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi
ATC	:	Air Traffic Service

Bkz.	:	Bakınız
BM	:	Birleşmiş Milletler
BMDHS	:	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
CTR	:	Control Tower
CINA	:	Commision Internationale de Navigation Aerienne
CITEJA	:	Comite International Technique Des Experts Juridiques Aeriens
DHMI	:	Devlet Hava Meydanları İşletmesi
FIS	:	Flight Information Service
FIR	:	Flight Information Region
IATA	:	International Air Transportation Assosiation
ICAO	:	International Civil Aviation Organization
IFR	:	Instrument Flight Rules
IMO	:	International Maritime Organization
KBBS	:	Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi
KKTC	:	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
KHK	:	Kanun Hükmünde Kararname
LNTS	:	League of Nations Treaty Series
LTD	:	Tehlikeli Saha
LTP	:	Yasak Saha
LTR	:	Tahditli Saha
md.	:	Madde
MTMA	:	Askeri Kontrol Sahası
NOTAM	:	Notice To Air Men
Para.	:	Paragraf
PICAO	:	Provisional International Civil Aviation Organization
R.G.	:	Resmi Gazete
SAR	:	Search And Rescue
TATPROG	:	Tatbikat Programı

TBMM	:	Türkiye Büyük Millet Meclisi
T.C.	:	Türkiye Cumhuriyeti
TCA	:	Terminal Control Area
UNCLOS	:	United Nations Conference on the Law of the Sea
VFR	:	Visual Flight Rules



ÖNSÖZ

Devletin hava ülkesi, devletin kara ülkesi ve deniz ülkesi üzerindeki hava sahasıdır. Havacılık, telgraf, telefon ve telsiz haberleşmesi konusunda çağımızın getirdiği teknolojik gelişmeler, bu sahanın hukukî statüsü sorununun önem kazanmasına yol açmıştır. Gerek hava hukuku ve gerek uzay hukuku, uluslararası hukukun yeni ve gelişmekte olan konularıdır.

Hava hukukunun doğumundan itibaren, hava sahasının hukuksal statüsü konusunda çeşitli görüşler ileri sürülmüştür. Bir görüşe göre, hava sahası, uluslararası toplumun bütün üyelerinin yararlanmasına açık olmalıdır. Diğer bir görüşe göre ise, hava sahası, sınırlanmamış bir yüksekliğe kadar, devletin egemenliğine tabidir. Uzlaştırmacı bir çözüm olarak ileri sürülen üçüncü görüşe göre ise, hava sahası, yalnız belirli bir yüksekliğe kadar devletlerin egemenliğine tabi olmalı; bu kesimin üzerindeki alan, bütün devletlerin yararlanmasına açık olmalıdır. Gene bir başka uzlaştırmacı görüşe göre, hava sahasının, devletin egemenliğine tabi olduğu ilkesinden hareket ederek diğer sivil hava gemilerine de bu egemenlik alanından zararsız geçiş hakkı tanımaktadır.

Günümüz hava hukukuna göre, devletlerin hava sahası, bu devletlerin egemenliği altında bulunan kara ülkesi ile buna bitişik olarak yer alan iç suların ve karasularının üstünde bulunan hava sahasıdır. Başka bir deyişle, bir devletin ulusal hava sahasının dış sınırı karasularının bittiği çizgi olmaktadır. Karasularının açık denizlerde ne kadar olabileceği ya da Ege'de olduğu gibi yarı kapalı denizlerde ne şekilde hesaplanabileceği hususları uluslararası hukukta kesin bir sonuca bağlanamamıştır. Bu durum birbirine deniz sınırı olan devletlerin aralarında savaş nedeni (casus belli) sayılabilecek anlaşmazlıklar yaşamalarına neden olmaktadır. Bu nedenle bu konunun ilgili anlaşmalar taranarak net bir şekilde ortaya konması gerekmektedir. Bu tez anılan amaç doğrultusunda hazırlanmıştır.

GİRİŞ

Uygulanan uluslararası hukuka göre, devletlerin hava sahası, bu devletlerin egemenliği altında bulunan kara ülkesi ile buna bitişik olarak yer alan iç suların ve karasularının üstünde bulunan hava sahasıdır. Devletlerin uygulamalarında bu kurala aykırı düşen tek örnek Yunanistan'ın ulusal hava sahasıdır. Yunanistan, 6.9.1931 tarihli bir kraliyet kararnamesi ile, o tarihte 3 millik kara suyuna sahip bulunmasına rağmen, hava sahası genişliğini 10 mile çıkarmıştır. Daha sonra "Yunan Karasularının Genişliğinin Saptanması" hakkında 230/1936 sayılı Yasa, "karasularının genişliğinin' ... sahilden itibaren 6 deniz mili tespit edildiğini" hüküm altına almıştır. Türkiye ise ancak 1964 yılında karasularını 6 deniz miline genişletmiştir. Böylece, Ege Denizi'ndeki bugünkü statü yani Türkiye ve Yunanistan'ın altışar deniz millik karasuları genişliği ortaya çıkmıştır. Ancak Türkiye'nin tüm itirazlarına rağmen, Yunanistan, uluslararası hukuka aykırı olarak, Ege'de sözde "10 millik bir hava sahası" iddialarını hala sürdürmektedir.

Karasularının 12 deniz mile kadar genişletilebileceğini öngören 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 1994 yılında yürürlüğe girmesi ve Yunan Meclisi tarafından 1995 yılında 2321 sayılı kanun ile onaylanmasından sonra Ege Denizi'ndeki sorunlar daha uzun süre savaş tehlikesi ile iki ülkenin gündemini meşgul edeceğe benzemektedir.

Ege sorununun temelinde, Yunanistan'ın sahildar devletlerden biri olan Türkiye'nin hak ve çıkarlarını tamamen göz ardı ederek Ege'nin tamamını bir Yunan gölüne dönüştürme isteği yatmaktadır. Buna karşılık Türkiye, Ege'nin iki ülkenin ortak denizi olduğunu ve Ege'deki yaşamsal çıkarlarından vazgeçmesinin mümkün olmadığını belirtmektedir.

1923 yılında Lozan barış andlaşmasının imzalandığı dönemde, andlaşmada açık ve ayrı bir hükümle belirtilmemesine rağmen, Ege'de karasularının genişliğinin 3 mil olarak düşünüldüğü anlaşılmaktadır. Ancak, Yunanistan 1936 yılında tek taraflı bir kararla karasuları genişliğini 6 mile çıkarmış, 1964 yılında Türkiye'nin de karasularını 6 mile çıkarmasıyla Ege'de günümüzdeki durum oluşmuştur.

TASNİF DIŞI

Bununla birlikte, Yunan hükümet yetkilileri, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin sözde kendisine tanıdığı imkanı bahane ederek, uygun zamanı bulduklarında karasularını 6 milden 12 mile genişleteceklerini beyan etmektedir.

Her iki ülke karasularını 12 mile çıkarttığı zaman, Türk karasuları 1 birim artarken, Yunan karasuları 23 birim artacaktır. Bu durumda, Ege'deki açık deniz oranı da % 50'den, % 20'nin altına düşecektir. Ege Denizi'nde karasularının 6 milin üzerine genişletilmesinin Türkiye'nin aleyhine bir durum oluşturacağı açıkça görülmektedir.

Türkiye, 1995 yılında TBMM'deki oturumda, Ege Denizi'nde karasularını 6 milin üzerine genişletme girişimlerini savaş nedeni olarak göreceğini içeren "casus belli" kararını alarak, Yunanistan'ın aleyhimize olacak girişimlerini bugüne kadar engelleyebilmiştir.

Güncel olarak TBMM Başkanı Sayın Bülent ARINÇ'ın dile getirdiği "Casus Belli kararının iki ülke arasında muhtemel kurulabilecek sıcak ilişkileri engellediği ve iki ülke arasında güvensizlik ortamı yarattığı" ifadeleri kamuoyunda ve özellikle Yunan basınında geniş yankı bulmuştur. Bazı yetkililerce de, meclisce alınan casus belli kararının aslında oylama yapılarak alınmadığı, o zamanki Meclis Başkanı Sayın Kamer GENÇ tarafından Meclis huzurunda okunarak alkışlarla kabul edildiği şeklindeki ifadeler bu savaş sebebi kararının hukuksal altyapısı hakkında çelişkiler oluşturmuştur. Ancak kararın alınmasındaki usul ne olursa olsun, Türkiye'nin Ege'deki politikasını içermektedir ve kararın kaldırılması bu politikanın değişmesi anlamına gelmeyecektir.

Yunanistan, günümüzde çok sayıda devlet tarafından kabul edilen 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nde yer alan karasularının azami 12 mile kadar genişletileceği yönündeki genel bir ifadeye dayanarak, Ege'de karasularını 12 mile artırma hakkına sahip olduğunu iddia etmektedir. Fakat BMDHS'nin bu ifadesi bundan sonra genel kabul görüp, "teamüli" bir nitelik kazansa dahi; oluşum aşamasından itibaren kararlı ve tutarlı bir şekilde bu kurala karşı çıkan Türkiye gibi bir devlete karşı uygulanamaz. Bu duruma uluslararası hukukta "Israrlı İtirazcı" (Persistent Objector) adı verilmektedir.

TASNİF DIŞI

Ayrıca Ege yarı kapalı bir denizdir ve özel koşullara sahiptir. Özelliği itibariyle bu tip denizlerde karasularının genişliği tarafların anlaşmalarıyla belirlenmesi gerekmektedir.



BİRİNCİ BÖLÜM

ARAŞTIRMA PROBLEMİNİN ORTAYA KONMASI

1. ARAŞTIRMANIN AMACI :

Türkiye'nin hava sahasının hukuksal statüsünün uluslararası hukukun temel belgeleri kapsamında ortaya konulması ve Türkiye'nin ilgili dış sorunlarının bu bağlamda incelenmesi.

2. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ :

Türkiye'nin hava sahasının hukuksal statüsünün açık ve net olarak ortaya konulması Türkiye ile Yunanistan arasındaki sorunların önemli bir kısmının çözümü için büyük önem taşımaktadır.

3. ARAŞTIRMANIN KAPSAMI :

Bu araştırma, konuyla ilgili hava ve deniz hukukuna ait tüm uluslararası ve milli mevzuat ve görüşleri kapsamakta, Ege tabanlı sorunlar hukukî temelde incelenmektedir.

4. ARAŞTIRMANIN VARSAYIMLARI : Yoktur.

5. ARAŞTIRMADA KULLANILAN TEMEL KAVRAMLARIN TANIMLARI :

BMDHS : 1982 yılında yapılan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi bu alandaki en büyük kodifikasyon faaliyeti olup, uluslararası hava sahalarının ve deniz alanlarının hukuksal statüsünün belirlenmesinde büyük bir öneme sahiptir.

CKBBS : 1958 Tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi

TASNİF DIŞI

EUROCONTROL : Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı. Avrupa Hava Sahasını kullanan tüm sivil ve askeri trafiklerin emniyetle uçabilmeleri için düzenleme ve takipten sorumludur. Merkezi Belçika'dadır.

ICAO : Uluslararası Sivil havacılık Teşkilatı. Tüm dünyada havacılık faaliyetleri ile ilgili ortak yürütme prensipleri ortaya koyar.

FIR : Flight Information Region. Uçuş bilgi bölgesi ya da FIR, içinde uçuş bilgi ve uyarı hizmetlerinin verildiği hava sahasıdır.

SAR : Search and Rescue. Arama-Kurtarma, 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.

6. YÖNTEM :

Konunun ortaya konması için bu konuda mevcut literatür (kitaplar, uluslararası ve milli mevzuat, internet) taranmış ve bilgiler bir araya toplanarak, yorumlanmıştır.

7. VERİLERİN TOPLANMASI, ÇÖZÜMLENMESİ VE YORUMLANMASI :

Bu konuda mevcut olan literatür; kütüphaneler, devlet arşivleri, açık basın, mevcut kitap ve dergiler ile internet araştırılarak toplanmıştır. Ayrıca, Ankara Hukuk Fakültesi'nde konu ile ilgili araştırma yapılmış, Hava Kuvvetleri Komutanlığı yetkilileriyle temaslarda bulunulmuştur.

İKİNCİ BÖLÜM

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1. ARAŞTIRMANIN DAYANDIĞI NAZARİ TEMELLER :

Araştırma, uluslararası hukukun yazılı temel belgeleri, yaşanan uyuşmazlıklar, verilen mahkeme kararları, diğer akademik bilgiler ve şahsi tecrübeler çerçevesinde yapılmıştır.

2. HAVA SAHASI :

a. Kavram :

Hava sahası, kara ve denizin yanısıra, bir devletin egemenliğinin geçerli olduğu üçüncü alanı oluşturur. Bu kavram, kara ülkesinin ve karasularının üzerindeki hava sütununu anlatmak için kullanılmaktadır.

b. Sorunun Gelişimi :

Yunanistan, ulusal hava sahasını 6 Eylül 1931 'de bir cumhurbaşkanlığı kararnamesiyle 10 mile çıkarmıştır. Yunanistan'ın bu genişletme işlemini Uluslararası Sivil Havacılık Örgütüne (ICAO) resmen duyurması 1974 yılını bulmuştur. Türkiye bu ilanı öğrenir öğrenmez itiraz etmiştir. Yunan ulusal hava sahası, uluslararası alanda ilk kez karasularının genişliğini aşan bir hava sahasıdır ve halen devam eden biçimde Yunanistan'ın en fazla protestosuna sebep olan konuyu oluşturmaktadır. Yunanistan, Türk uçaklarının sürekli olarak Yunan hava sahasını ihlal ettiğini söylerken, 6 millik karasularının üstünde kalan hava sütununun dış sınırı ile 10 mil arasındaki 4 millik hava sahasından söz etmektedir.

TASNİF DIŞI

3. FIR HATTI :

a. Kavram :

“Flight Information Region” (Uçuş Bildirim Bölgesi) anlamına gelen bu kısaltma, uluslararası sivil hava trafiğini düzenlemek için dünyada çeşitli bölgelerin kabul edilmiş olduğunu ifade eder.

b. Sorunun Gelişimi :

1952 tarihli bir ICAO toplantısında, Türk-Yunan karasuları çizgisinin batısında kalan hava trafiğinin Atina FIR'ının yetki alanına girmesi kabul edilmiştir. Bu hattın doğusunda ise İstanbul FIR'ın geçerli olacağı kararlaştırılmıştır. Türkiye'nin itiraz etmediği bu kararın, Yunan adalarına uçmakta olan Yunan uçaklarının her seferinde Türk kontrol bölgesinden geçmemesi için alındığı anlaşılmaktadır.

Bu hat, 1974'e kadar bir sorun çıkarmamıştır. Fakat Türkiye 4 Ağustos 1974'te ünlü NOTAM 714'ü (Notice to Airmen - Havacılara Duyuru) ilan ederek, Ege'de Türkiye yönünde uçarken kuzey-güney orta çizgisine varacak uçakların durumunu ve uçuş planını Türk yetkililere bildirmesini istemiştir. Amaç, Türk radarlarının Kıbrıs bunalımında zararsız uçaklarla potansiyel saldırgan uçaklar arasındaki farkı daha iyi saptamalarını sağlamaktır. Böylece Türkiye, FIR hattını fiilen batıya kaydırmış olmaktadır.

Yunanistan bunu Türk kıta sahanlığı iddialarının batı sınırı olarak da yorumlamış ve reddetmiştir. Kendi NOTAM 1157'sini çıkartarak, çelişen denetimler nedeniyle Türkiye'ye giden hava rotalarını güvenliksiz ilan etmiş ve güvenlik önlemlerinden artık sorumlu olmadığını bildirmiştir. Bunun üzerine uluslararası havayolları iki ülke arasındaki bütün direkt uçuşları kaldırmış ve yeni hava koridorları kullanılmaya başlayınca yakıt tüketimi ve uçuş süreleri artmıştır.

Kıbrıs çıkartmasını izleyen gergin ortam geçtikten sonra, bu durumun, bütün bağlantısı batı yönünde olan Türkiye'ye daha fazla zarar verdiği göz önüne alınarak

TASNİF DIŞI

22 Şubat 1980'de NOTAM 714'ün tek taraflı kaldırılması yoluna gidilmiş, buna karşılık Yunanistan da NOTAM 1157'den vazgeçmiştir.

Türkiye'nin Görüşü:

(1) 1952'de Türkiye'nin kabul ettiği çözüm tamamen tekniktir. Ama Yunanistan bunu Ege hava sahası üzerinde fiili egemenlik kurmak için kullanmıştır.

Yunanistan, FIR yetkisini Türk askeri manevralarına engeller çıkarmak için kullanmıştır. İkinci olarak, aldığı bir dizi önlemlerle Ege'deki hava sahasını durmadan kendi lehine daraltmıştır. 1931'de kendi hava sahasını 10 mile çıkarmanın yanısıra Limni adası etrafında 3000 mil karelik bir "kontrol bölgesi" ilan etmiştir.

(2) İlişkiler normalken Türkiye'ye bu kadar yakın bir FIR hattı sorun çıkarmamıştır. Fakat Kıbrıs bunalımı sırasında NOTAM 714'ün ilanı ulusal güvenlik nedenleriyle zorunlu olmuştur. Türkiye, iki tarafın da askeri alanlarına karşılıklı olarak erken uyarı görevi yapacak dengeli bir sistem istemektedir.

NOTAM 714 tehlikeli bir durum yaratmamış, sadece Türkiye kıyıları yakınlarında uçan uçaklardan güvenlik nedeniyle durum raporları istemiştir.

Yunanistan'ın görüşü:

Yunanistan'a göre;

(1) Yunanistan, hiçbir zaman hava trafik sorumluluklarını uluslararası hava trafiğinin güvenlik ve kolaylığını sağlamak dışında bir amaçla kullanmamıştır.

Zorunlu nedenler olmadıkça Türk tarafından bir manevranın yer ve zamanını değiştirme talebinde bulunmamıştır. Bu değiştirme de hiçbir zaman bir-iki saati aşmamıştır.

TASNİF DIŞI

(2) 10 millik ulusal hava sahası, uçakların hızı yüzünden karasuyundan daha geniş olmak zorundadır.

(3) Limni terminal kontrol bölgesi, Ege hava kontrol sahasının çok küçük bir parçasını oluşturmaktadır.

(4) Yunan adalarını Türk FIR'ı içine koymak uluslararası uygulamaya aykırıdır. Yunanistan'ın ve ICAO'nun rızası olmadan bu tür değışiklikler yapılamaz.



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BULGULAR VE YORUM

BİRİNCİ KISIM

HAVA SAHASI HAKKINDA TEMEL BİLGİ

Bir yıldızın veya gezegenin etrafını çeviren gaz kılıfına atmosfer denilir.¹ Dünyamızın atmosferine verilen genel ad ise "hava"dır. Bu tabir, tek başına kullanıldığı zaman karışıklıklara yol açacak mahiyettedir. Zira havadan bahsedildiği zaman birbirinden ayrı iki mefhum kastedilir.

Kelimenin dar anlamında "hava", hacim itibariyle % 78.09'u azot ve % 20.95'i oksijen ve geri kalan kısmı argon, karbondioksit vs. gibi çeşitli gazlardan müteşekkil bir karışımdır. Bu anlamda "hava", Latince'de "aer", Fransızca'da ve İngilizce'de "air" ve Almancada "Luft" kelimeleri ile ifade edilir.

Geniş anlamda "hava", dünyamızın etrafını çeviren gaz kılıfının kendisidir. Genellikle batı dillerinde ve de bizde atmosferden bahsedildiği zaman bu kastedilir. Bunu açık olarak belirtmek istersek hava için "dünya atmosferi" diyebiliriz. Bu tabir, Almancadaki "Erdatmosphäre" ve İngilizce'deki "earth's atmosphere"nin tam mukabilidir.²

Hukukî konuların tartışmaların tartışmasına girmeden önce atmosfer hakkında bazı bilgilere değinmek faydalı olacaktır : Dünya atmosferinin üst sınırının nerede olduğu tam olarak bilinmemektedir. Bu konuda, yani atmosferin nerede bitip, nerede uzayın başladığı konusunda bilim adamları arasında anlaşmazlık mevcuttur. Bu sınırın aşağı yukarı 500 ila 1000 kilometre (310 ila 620 mil) arasında bulunduğu ileri sürülmüştür.

¹ "Atmosfer" kelimesi, yunanca atmos (duman veya buhar) ve sphaira (küre) kelimelerinden meydana gelir.

² Ömer İ. AKİPEK, Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu, Ankara, 1959, s.11.

TASNİF DIŞI

Atmosfer, termik bakımdan birbirinden farklı katlara ayrılır: Bunlardan en alttakine troposfer denilir. Bu kat ekvatorda takriben 16.200 metreye, kutuplarda 8.400 metreye kadar yükselir. Troposferde sıcaklık kilometre başına 5 – 7° kadar düşer. Troposferin üst hududuna "tropopause" denilir. Bundan sonraki kat stratosfer'dir. Bu kat, takriben otuz beş ila kırk kilometreye kadar yükselir. Stratosferde hemen hiç bulut bulunmaz. Yerden on altı-on yedi kilometre yükseklikte hava basıncı, yerdeki basıncın onda birine düştüğünden uçakların kendi kabin basınçlarını uygulamaları gerekir. Stratosferden sonra mezosfer başlar. Bunun üst sınırı ortalama seksen kilometre yüksekliktedir. Mezosfer alt ve üst olmak üzere ikiye ayrılır. Alt mezosfer takriben otuz beşinci kilometreden altmış kilometreye kadar devam eder. Ozon Tabakası nedeniyle ellinci kilometre yükseklikte hararet +50°C'ye kadar yükselir. Buradan itibaren süratle düşer ve seksen km. yükseklikte takriben -80°C'ye iner.

Sekseninci kilometreden itibaren termosfer başlar. Termosfer'e içinde elektrik yüklü iyonların bulunması sebebiyle iyonosfer de denilir. Bu tabaka yerden altı yüz kırk kilometreye kadar yükselir. İyonosferden sonra egzosfer başlar.

Gazlardan meydana gelen bir karışım olarak "hava", bir "res communis"dir. Bu anlamda hava (aer), Roma hukukunda "res extra patrimonium nostrum" sınıfına dahildir. Böylece yaşamak için zarurî olan "aer", bütün insanlar için müşterektir. Nitekim vasıflarının mülkiyete uygun olmaması ve bütün insanların kullanımına açık olması nedeniyle hava, kamuya açık bir nitelik taşımalıdır. Medeni Kanunumuzun 715'nci maddesine göre "sahipsiz yerler ile yararı kamuya ait mallar, devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Aksi ispatlanmadıkça yararı kamuya ait sular, tepeler, dağlar, buzullar ile ziraata elverişli olmayan yerler ve bunlardan çıkan kaynaklar kişi mülkiyetinde değildir ve hiçbir şekilde özel mülkiyete konu olmaz. Sahipsiz şeylerin ihraz ve işgali, yollar ve meydanlar, akarsular ile yatakları gibi, menfaati umuma ait malların işletilmesi ve kullanılması özel kanun hükümlerine tabidir".

Fransız Medeni Kanunu'nun 714'ncü maddesi ise "Kimseye ait olmayan ve istifadesi herkes için müşterek olan şeyler vardır" demektedir. Fransız Devlet Şurasının da, havayı zımnen kamu malı sayan kararları mevcuttur.³

³ A. e., sh.13.

TASNİF DIŞI

1. ULUSLARARASI HAVA HUKUKU

(Air Law; Droit De L'air; Luftrecht)

İlk uçağın uçmaya başlayacağı ana kadar (1903), gökyüzü insanlar için sadece meteorolojik olayların olduğu ve güneşin doğup-battığı bilinmezliklerle dolu bir boşluk anlamını taşıyordu. Gerçi, insanlar her zaman kuşlar gibi uçuş arzusunun duymuşlar ve gökyüzünde dolaşmayı özgürlük ile eş anlamlı olarak görmüşlerdir. Zaten ilk uçuş 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 uçuşu başarmıştır.

Evliya Çelebi, Seyahatname'sinde, IV'ncü Murad devrinde (1623-1640) ilk Türk havacılarından Lagari Hasan Çelebi'nin serüvenini şöyle anlatmaktadır: "Lagari Hasan Çelebi, Murad Han'ın Kaya Sultan nam duhter-i pakize-i ahderi vücuda geldiği gece akike şadimanlığı oldu. Bu Lagari Hasan elli okka barut macunundan yedi kollu bir fişenk icad etti. Sarayburnundan Hünkar huzurunda fişenge bindi. Ve şakirdleri fitili ateşlediler. Lagari 'Padişahım seni Hakka ısmarladım. İsa nebi ile konuşmağa gidiyorum' diyerek temcid ve tahmid ile evc-i asumana huruç eyledi. Yanında olan fişenkleri ateş edüp ruy-i deryayı çırağan eyledi. Bamfelekde fişeng-i kebirin barutu kalmayınca da zemine doğru nüzul iderken ellerinde olan kartal cenahlarını açıp Sinan Paşa Kasrı önünde deryaya indi. Zemini pus iderek, 'Padişahım, İsa nebi sana selam eyledi' dedi. Bir kese akçe ihsan olunup yetmiş akçe ile sipahi yazıldı. Sonra Kırırda Selamet Giray Hana gidip orada merhum oldu."⁴

Her şeyin hukukunun sonradan olduğu gibi havacılık faaliyetlerinin de hukuku sonradan şekillenmiştir. Havacılık alanında yapılan hukukî düzenlemeler her zaman gelişmelerin arkasında kalmış, oysa havacılık faaliyetleri son derece hızla gelişmiştir. Konunun kapsamına bir de uzay hukukunu dahil edecek olursak olayın büyüklüğü ve değişim hızının yüksekliği daha iyi fark edilecektir.

⁴ Seha L. MERAY, *Uzay ve Milletlerarası Hukuk*, Ankara, Ankara Üniv. Basımevi, 1964, s.2.

TASNİF DIŞI

Hava Hukukunun kısa bir tarihi vardır. İlk olarak 1784'de daha balonların müstakil bir rota tayin edemedikleri bir zamanda Paris Polis Müdürü Lenoir önceden ruhsat almadan balonla havalanmaları meneden bir emirname neşretmişti. 1819'da Polis Müdürü Angles tarafından neşredilen başka bir emirname, sıcak hava ile şişirilmiş balonların kullanılmasını, balonlarda paraşüt bulundurulmasını ve hasat bitmedikçe balon tecrübelerine girilmemesini talep etmiştir. Fakat bunlar Hava Hukuku'na hukukçudan fazla idarenin alakasını gösterir.⁵

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 16.11.1870 tarihinde Fransa'ya verdiği notasında, bu yolla Alman hatlarını aşan ya da haberleşen kimseleri, savaş tutsağı olarak değil de, casus olarak değerlendireceklerini bildirmiştir. Ardından 1897 ve 1907 tarihli La Haye kongrelerinde balonlardan patlayıcı bombalar atılmasının harp kaidelerine uygunluğu meselesi konuşulmuştur. Ama gerçekte Hava Hukukunun doğumu uçağın keşfi ile başlamıştır.

1900'de Santos Dumont ilk defa bir balonla Eyfel Kulesi etrafında tur atmayı başarmıştır. Bunu Almanya'da Kont Zeppelin'in ve İtalya'da Torlanini'nin 1909 uçuşları takip etmiştir. Nihayet Wright Kardeşler havadan daha ağır bir hava aracına motorla güç vererek hareket ettirmek yolunu açarak ilk uçağı yapmışlardır.

Hukukçuların hava ile gerçek ilgisi 20. yy. başlangıcında görülür. 1900'de P.Fauchille balonlar için bir hukukî rejimin etüd edilmesini teklif etmiştir. Devletler Hukuku Enstitüsü'nün 1902 yılındaki toplantısında heyete gene Fauchille tarafından Hava Hukuku ile ilgili 32 maddelik bir yönetmelik projesi sunulmuştur. 1906 Gand toplantısında Enstitü, "Havalar Serbesttir" prensibini kabul ve ilan etmiştir.

Uluslararası Hava Hukukunun oluşmasını sağlayan en önemli hamle şüphesiz 1919'da toplanan Versay Barış Konferansı'nda "harp sonrası durumu ile ilgili bütün teknik ve hukukî havacılık meselelerini inceleyerek akitler arasında enternasyonal hava seyrüseferleri hakkında bir anlaşma tasarısı hazırlamakla" ödevli bir komisyon

⁵ Mahzar N. GÖKNİL, Hava Hukuku, İstanbul, Fakülteler Matbaası, 1951, s.14.

TASNİF DIŞI

teşkil edilmesi olmuştur. Bu komisyonun çalışmaları sayesinde 13.10.1919 tarihli Paris Havacılık Konferansı toplanarak, Hava Hukukunun modern temeli sayılan Paris Konvansiyonu kabul ve imza edilmiştir. Paris Konferansının en büyük eseri "Hava Seyrseferleri Enternasyonal Komisyonu" (C.I.N.A.-Commission Internationale De Navigation Aerienne) 'nun geniş yetkilerle kurulması olmuştur.⁶

Bundan başka 1926 yılında Paris'te 37 devletin iőtirakiyle "Hava Hukuku Uzmanları Uluslararası Teknik Komitesi" (C.I.T.E.J.A.-Comite International Technique Des Experts Juridiques Aeriens) kurulmuőtur.

Paris Konvansiyonunun en eksik ve sakıncalı olan yönü, milletlerarası tarifeli hava seferlerini, düzenleme dışında tutmuő olmasıdır. Andlaşmaya göre bu seferler, ancak ülke devletin rızası ile yapılabilirdi. Uygulamada bu kötüye kullanılan bir hak olmuştur. Tarifeli hava seferleri, bugün, 54 devletin katıldığı şikago Konferansı sonunda kabul edilen, 7 Aralık 1944 tarihli andlaşmalarla düzenlenmiştir.⁷

7 Aralık 1944'de imzalanan şikago Anlaşmalarına kadar kamu hukuku alanında C.I.N.A. ve özel hukuk alanında C.I.T.E.J.A, hava hukukunun hem geliőmesinde hem de birlik ve beraberliğin sağlanması en önemli merkezler rolünü üstlenmiőlerdir. şikago Konferansı, C.I.N.A ve C.I.T.E.J.A'nın hayatına son vererek onların yerine Dünya Hava Teşkilatı–I.C.A.O. (fransızcası O.A.C.I.) 'ı kurmuőtur.

şikago Konferansı'nda dört Andlaşma imzalanmıştır :

- a- Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Anlaşması
- b- Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi
- c- Uluslararası Hava Servisleri Transit Anlaşması

⁶ A.e., s.17.

⁷ Sevin TOLUNER, Milletlerarası Hukuk Dersleri,İstanbul, Fakülteler Matbaası,1979, s.49.

TASNİF DIŞI

d- Uluslararası Hava Ulaşım Anlaşması

Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Anlaşması, 6.6.1945'te yürürlüğe girmiş olup, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi ya da bu konuda yapılacak başka anlaşmalar yürürlüğe girene kadar, en çok üç yıllık bir süre için, teknik ve danışma nitelikli geçici bir sivil havacılık örgütünün kurulmasını düzenlemektedir. Nitekim, bu anlaşmaya dayanılarak kurulan geçici örgüt Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin 4.4.1947'de yürürlüğe girmesi ile ortadan kalkmıştır.

Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, dört bölümden oluşmaktadır : Birinci bölüm genel ilkeler, ulusal hava sahası üzerinde uçuş, hava araçlarının uyrukluğu, hava ulaşımını kolaylaştırıcı önlemler, uçuş sırasında uyulacak kurallar ve havacılığa ilişkin uluslararası standartları içermektedir. İkinci bölüm, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün kuruluşunu ve organlarını düzenlemektedir. Üçüncü bölüm, hava ulaştırmasına ilişkin raporlara, hava alanları ve öteki hava ulaşımı tesislerine, ortak işletmelere ilişkin kuralları kapsamaktadır. Dördüncü bölüm ise, havacılıkla ilgili öteki anlaşmaları, uyumsuzluk ve kuralların çözümlenmesine, savaş durumuna ilişkin kurallar ile Sözleşmeye taraf olma yollarını ele almaktadır.⁸

Uluslararası Hava Servisleri Transit Anlaşması, 6 maddeden oluşan kısa bir andlaşmadır. Bu Andlaşma "İki Hava Serbestliği Andlaşması" olarak da anılmaktadır. Bu Andlaşmaya taraf olan devletler, uluslararası tarifeli hava servisleri bakımından, birbirlerine şu iki serbestliği tanımaktadır:⁹

a- Yere inme/sizin ülkesi üzerinden geçme hakkı;

b- Ticari olmayan amaçlarla ülkesine inme hakkı (md.1/1).

Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin yalnızca tarifeli servisler dışında uçuş yapan hava araçlarına tanıdığı bu iki hak anılan Anlaşma ile tarifeli hava servislerine de tanınmış olmaktadır.

⁸ Hüseyin PAZARCI, *Uluslararası Hukuk*, Ankara, Turhan Kitabevi, 2003, s. 292.

⁹ A.e., sh. 293

TASNİF DIŞI

Uluslararası Hava Ulaşım Anlaşması da, 8 maddeden oluşan kısa bir andlaşmadır. Bu anlaşma ise “Beş Hava Serbestliği Anlaşması” olarak da anılmaktadır. Anlaşmaya taraf olan devletler, uluslararası tarifeli hava servisleri bakımından, birbirlerine ilke olarak şu beş serbestliği tanımaktadırlar:

- a- Yere inme/sizin ülkesi üzerinden geçme hakkı,
- b- Ticari olmayan amaçlarla ülkesine inme hakkı,
- c- Hava aracının uçuşunda bulunduğu devletin ülkesinden almış olduğu yolcu ve eşyayı ülkesine indirme hakkı,
- d- Hava aracının uçuşunda bulunduğu devletin ülkesine gidecek yolcu ve eşyayı ülkesinden alma hakkı,
- e- Herhangi bir devlet ülkesine indirme hakkı (md.1).

Bu anlaşmaya taraf olan devletler sözü geçen serbestliklerden beşincisine çekince koyma hakkına sahiptir (md. 4/1). Nitekim, Türkiye anılan Anlaşmaya, 5.6.1945 tarihli onaylama yasası ile taraf olurken, yasanın 2. maddesiyle şöyle bir çekince koymuştur: “Yapılacak iki taraflı anlaşma ve sözleşmelerde Milletlerarası Hava Ulaştırma Sözleşmesi’nin 5’inci serbestisine ilişkin hükmün geçici süreler için kabulüne ve uygulanmasına hükümet yetkilidir.”¹⁰

3. TÜRKİYE’DE HAVA HUKUKU

Türkiye, uzun yıllar Uluslararası Hava Hukukuna ilgisiz kalmıştır. Bu ilgisizlik bir taraftan toplu ve ikili hava anlaşmaları faaliyetlerine tamamen kayıtsız kalmak, bir taraftan da hava hukuku çalışmalarına katılmamak şeklinde kendini göstererek uzunca yıllar devam etmiştir. Bu ilgisizliğin ne zaman başlayıp nasıl sona erdiğini inceleyecek olursak, dönemlere ayırmak daha uygun olacaktır:

¹⁰ A.e., sh. 293

TASNİF DIŞI

a. Sevr Rejimi :

Sevr anlaşmasından evvel Türkiye’de havacılığa (pek köklü olmasa da) belirli bir rağbet başlamıştı. 11/4/1912’de Yeşilköy’de ilk Türk uçağı havalandırılmış, havacılık tekniğini öğrenmek için bilhassa genç subayların batılı devletlere gönderilmeleri hareketi hızlanmış, Türk havacılarının imparatorluk içinde hatta komşu ülkelere deneme seferleri olmuştur. Sevr Andlaşması, Türkiye’de uyanan bu güzel hevesi kıran ve tepkileri uzun süren bir zarara neden olmuş ve onun elini kolunu bağlamıştır. Şuursuz galipler hakkında bir fikir vermek için Andlaşmanın şu birkaç maddesi yeterli olacaktır:

- a) Türkiye’nin ne bir hava kuvveti, ne bir hava gemisi olacak, mevcut olanlar bütün malzemeleriyle Müttefiklere teslim edilecek .
- b) Müttefik Kontrol Komisyonları havacılık ile ilgili bütün yerleri, çalışmaları ve işleri hüküm ve kontrol altında tutacaklar.
- c) Müttefik hava gemileri Türkiye’nin her yerinde uçacaklar ve karaya inebilecekler.
- d) Türkiye, yabancı uçaklar hakkında ancak müttefik devletlerin tasvibi ile kanun ve nizam kurabilecek.
- e) Müttefik devletler, yeni hava limanları yapmayı Türkiye’ye emredecekler ve bir yılda yapılmazsa her türlü tedbiri alacaklar.
- f) İç ticarette imtiyazlı olacaklar.

Andlaşmanın diğer hükümleri ancak gönül rızasıyla ve ancak karşılıklılık suretiyle teklif ve kabul olunabilecek bir takım hava seyrüseferi kural ve izinlerini Türkiye’ye tek taraflı olarak ve zorla kabul ettirici bir mahiyet taşırlar.¹¹

¹¹ Mahzar N. GÖKNİL, Hava Hukuku, İstanbul, Fakülteler Matbaası, 1951 ,s. 42.

b. Lozan Rejimi :

Atatürk Türkiye'si, Lozan'da askerlik kudretini ve savunma yetkisini korumuş, egemenliğini ve bağımsızlığını her alanda sınırlayan Sevr Andlaşması zincirlerini koparıp atmıştır. Bu suretle Lozan rejimi, tek kelime ile Türkiye'nin askeri ve sivil havacılık bakımlarından serbestliğini iade etmiştir.

Türkiye'nin Lozan'da kendi rızasıyla giriştiği havacılık taahhütleri şunlardır:

- a) 1919 Paris Konvansiyonunun hükümlerine (coğrafi konumunun gerektirdiği değişikliğe Türkiye nail olmak hakkı saklı olmak üzere) katılmayı kabul etmiştir.
- b) Boğazlar sözleşmesine göre boğazlar askersizleştirilmiştir. Bu bölgede hava geçişi serbesttir. Serbestlik barış zamanında, hatta harpte Türkiye'nin tarafsız kalması halinde mutlaklıdır. Harpte Türkiye muharip ise askeri olmayan tarafsız uçaklar ancak harp kaçağı veya düşman tebaası taşımamak kaydıyla serbesttirler.
- c) Boğazların askersizleştirilmesi neticesinde bu bölgede askeri tesisat bulunamaz. Sivil ve askeri hava gemilerinin buralarda uçuşa 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, askersizleştirilmeğe rağmen barışta Boğaz hava sahasını gözlemek ve takip etmek ve harpte de oralarda tam serbestlik sahibi bulunmak hakkına sahiptir.
- d) Trakya hududu da 30 kilometrelik bir sahada askersizleştirilmiş olup Türkiye, Yunanistan ve Bulgaristan bu sahada hava gemisi veya tesisatı bulunduramaz.

c. Montrö Rejimi :

20/7/1936 tarihli Montrö Anlaşmasının havacılığı ilgilendiren hükümleri 15'nci ve 23'ncü maddeleridir. 15'nci maddeye göre, Boğazlarda geçiş yapan savaş gemileri, taşıdıkları hava araçlarını hiçbir şartta kullanamazlar.

23'ncü maddeye gelince : Sivil hava araçlarının Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişini sağlamak için Türkiye Hükümeti Boğazlar yasak bölgeleri dışında bu geçişe tahsisli hava yollarını gösterecektir. Sivil hava araçları, Türkiye Hükümetine plansız uçuşlar için üç gün önce bir erken ihbarda bulunmak ve planlı uçuşlar için geçiş tarihlerini açıklayan genel bir erken ihbarda bulunmak suretiyle kullanabileceklerdir.

Diğer taraftan Boğazların yeniden askerleştirilmesine rağmen Türkiye Hükümeti, Türkiye'de yürürlükte olan hava seyrüsefer kurallarına göre Avrupa ile Asya arasında Türkiye toprakları üzerinden uçmalarına müsaade edilmiş olan sivil hava araçlarının tam bir emniyetle geçmeleri için gerekli kolaylıkları gösterecektir. Uçuş müsaadesi verilmiş olan haller için Boğazlar bölgesinde takip olunacak yol zaman zaman gösterilecektir.

Montrö rejimi, Türkiye'nin kendi hava seyrüseferini dilediği gibi kurallara bağlama hakkını tanımış, yabancı askeri uçakların müsaadesiz geçiş hakkını kaldırmış, yabancılara Lozan'dan fazla olarak enine de geçiş hakkını sağlamış, fakat Türkiye'nin Boğaz istihkamları dışında rota tayin etmek hakkını sınırlamış; sonuç olarak Lozan'da hem deniz, hem hava için asıl olan geçiş serbestliğini yalnız denize ve deniz üzerine bağlamıştır.¹²

Görülüyor ki, Türkiye bir zaman havacılık bakımında eli kolu bağlandığı için küskün ve mağdur durumdaydı. Havacılık hareketlerine ilgisizliği de mazur görülebilirdi. Fakat Lozan'da hava egemenliğini aldıktan ve hava rejimini dilediği gibi kurmak imkanına kavuştuktan sonra da bu ilgisizlik devam etmiştir. Türkiye, Lozan'ı takip eden yirmi yıl zarfında toplu veya ikili hava anlaşmalarından kaçınmış ve

¹² A.e.,sh.44

TASNİF DIŞI

havaalarını herkese kapamak siyasetini tercih etmiştir. Neticede Türkiye havacılık tekniğinde hayli gerilemiş, en verimli ve önemli hava kavşaklarından biri olmaya aday olan ülkemize akacak rağbet ve servet komşulara yaramış ve hava mevzuatımız da kısır kalmıştır.

Hava sahasını kapamanın, yarattığı mahzurlardan başka, ülkeyi savunmayı bile sağlamadığı İkinci Dünya Savaşı'nda anlaşılmıştır. Savaş boyunca ABD ve İngiltere ile yakınlaşmalar sözkonusu olduğundan, 1944'de toplanan Şikago Havacılık Konferansı'na Türkiye'de davet edilmiştir. Hava Hukuku'na Türk ilgisizliğinin sona ermesi demek olan bu olay hakkında Şikago heyeti başkanının hükümete raporunda yazdığı şu satırlar kayda değerdir :

*"1919 Paris Sözleşmesi'ne ve Roma, Berlin, Varşova anlaşmalarına iştirak etmeyen Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, İkinci Dünya Harbi başlangıcına kadar havaalarını yabancı havacılığa karşı kapamayı prensip olarak ele almış ve Milletlerarası Havacılık için bu hususta hiçbir fedakarlık kabul etmemiştir. Milletlerarası anlaşmalara iştirak etmeyen hükümetimiz iki taraflı anlaşmalara da yanaşmadığı gibi Uzakdoğu'ya giden hava yolları Yunanistan üzerinden Mısır'a akmıştır. İkinci Dünya Harbinde havacılığın şaşırtıcı tekamülü karşısında devletlerin stratejik sınırları artık ortadan kalktığı ve sivil havacılığa karşı havaaların kapanmasının, yurt müdafaası bakımından bir fayda temin etmeyeceği bütün açıklığı ile belirdikten sonra Amerika Birleşik Devletleri'nin hazırladığı Milletlerarası Sivil Havacılık Konferansı'na öteki milletler gibi memleketimizin de iştirak etmesi uygun görülerek yapılan davet hükümetimizce kabul edilmiş ve Türk Murahhas Heyeti başkanına bu ruhu ve bu düşünceyi taşıyan şifahi talimat verilmiştir."*¹³

4. HAVA MEVZUATI

a. Türk Havacılık Mevzuatı:

Türkiye, 7 Aralık 1944 tarihinde ŞİKAGO' da imzalanmış 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

¹³ A.e.,sh.45

TASNİF DIŞI

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 oluşturulmuştur. Bu noktada, Türk hava sahasında, özellikle deniz üzeri hava sahalarında geçerli olan yasal mevzuatı kısaca tanımak gerekmektedir.

(1) Türk Sivil Havacılık Kanunu

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

Uçuşa elverişli olmak şartıyla, devlet hava araçları, Türk uçak siciline kayıtlı Türk sivil hava araçları ve Türkiye'nin taraf olduğu anlaşmalar uyarınca müsaade verilen hava araçları Türk hava sahasında uçuş yapabilirler. Belirtilenlerin dışında kalan her türlü hava aracının Türk hava sahasını kullanması Ulaştırma Bakanlığının iznine tabidir. Bakanlar Kurulu, Genelkurmay Başkanlığının olumlu görüşü üzerine; kamu düzeni ve emniyet mülahazaları ile veya askeri sebeplerle geçici veya devamlı bir tedbir olarak, Türk hava sahasının tamamını veya belirli bölümünün kullanılmasını veya muayyen bölgeler üzerinden uçuşu yasak edebilir veya sınırlandırabilir.¹⁴

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

¹⁴ 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, 19 Ekim 1983, md. 6.

(2) Aeronautical Information Publications Turkey

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

Türk hava sahasını ve havaalanlarını kullanmak isteyen her türlü devlet hava aracı için önceden izin alınması zorunludur. Bu izinler için NATO üyesi bir devlet veya özel ikili anlaşma yapılmış bir devlet uçağı için Genelkurmay Başkanlığı ve Hava Kuvvetleri Komutanlığı’na, diğer devletler için diplomatik kanaldan Dış İşleri Bakanlığına başvurulur.¹⁵

(3) Hudut Bölgeleri Uçuş Yönetmeliği

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

Denizdeki hudut hattı olarak kara suları dış hattını kabul eden yönetmeliğe göre, devletin hükümlerine 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. (21.6 Deniz Mili)’den fazla, Karadeniz, Ege ve Akdeniz’de Türk karasuları hattına 10 km. (5.4 Deniz Mili)’den fazla yaklaşamaz.

Denizlerde, komşu devlet karasuları hattı ile bu hatta azami yaklaşma müsaadesi verilen hat arasında kalan uçuş bölgesi “Tampon Bölge” (Buffer Zone)

¹⁵ AIP TURKEY, paragraf 1.1.8

TASNİF DIŞI

olarak nitelenmiştir. Tampon bölge içersinde yapılacak milli askeri uçuşlar için izin vermeye kuvvet komutanlıkları yetkilidirler ve gerektiğinde bu yetkilerini Ordu, Donanma ve Taktik Hava Kuvvet Komutanlıklarına devredebilirler. Milli ve müttefik ülkelerle müştereken yapılacak tatbikatlar esnasında icra edilecek uçuş faaliyetleri tampon bölge içine giriyor ve bu durum Genelkurmay Bşk.lığı yıllık tatbikat direktifinde (TAT-PROG) belirtiliyor ise özel izne gerek yoktur. Anılan direktifte yer almayan planlı ve plansız tatbikatlar için önceden izin almak gerekmektedir.¹⁶

b. AB Havacılık Mevzuatı

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.

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.

(1) AB Bünyesinde 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

¹⁶ Hudut Bölgeleri Uçuş Yönetmeliği, 16 Aralık 1982,m. 4-6.

TASNİF DIŞI

gerekli olan bir düzenleme mantığına geçişi gerektirmektedir. Sonuçta bu değişiklikler Avrupa hava sahasının özel ve yerel karakteristikleri inkar edilmeden ortak menfaatler doğrultusunda yönetilmesini öngörmektedir.

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 (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. Sürecin 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 en iyi şekilde entegre edilmesi gereklidir. Ayrıca, askeri uçuşların trafiğin yoğun olduğu sahaların 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.

(2) Uygulamamanın 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 hareket 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.

Yukarıda arz edilen hususlar çerçevesinde, Türkiye ile Yunanistan arasındaki sorunların değişik yeni bir platforma kayması söz konusu olmaktadır. Her ne kadar

TASNİF DIŞI

ICAO' nun yetki ve sorumlulukları azalmasa da, AB Hava Kontrol Makamı, etkinlik, güvenlik ve ekonomik mülahazalarla hava sahalarının düzenlerine müdahale edebileceği ve EGE'deki 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 Ege'de Türkiye aleyhine gelişmelere yol açabileceği muhtemeldir. Türkiye'nin söz konusu oluşum ve sistemin dışında kalması halinde, Ege'deki hava sahası sorunları bağlamında tek bir ülke yerine, çok sayıda ülke adına görev almış yetkili bir kurumla muhatap olmasının söz konusu olacağı, ileride askeri hareket uçuşlarının dahi kısıtlanabileceği olası gözükmemektedir.

(3) Eurocontrol (Avrupa Hava Seyrüseferi Güvenliği Teşkilâtı)

Avrupa Hava Seyrüseferi Güvenliği Teşkilâtı (EUROCONTROL), 31 üyeden oluşmaktadır. 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 tahmini 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.

(a) Kurumsal Yapı

1960 EUROCONTROL Sözleşmesi, 1997'de yenilenmiştir ve bu yenilenmiş hali Hava Trafik İdaresi'ndeki siyasî ve operasyonel değişiklikleri dikkate alır. 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 iki yeni karar alma mekanizmasının kurulmasına yol açmıştır: EUROCONTROL Komisyonu ve Geçici Konsey. Genel

TASNİF DIŞI

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.

(b) Üye Ülkeler

Arnavutluk, Avusturya, Belçika, Bulgaristan, Hırvatistan, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, Macaristan, İrlanda, İtalya, Lüksemburg, Makedonya, Malta, Moldavya, Monako, Hollanda, Norveç, Portekiz, Romanya, Slovakya, Slovenya, İspanya, İsveç, İsviçre, Türkiye ve İngiltere.

5. ULUSLARARASI HAVA HUKUKU ANLAŞMALARI

Teknik gelişmeler ile birlikte 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

TASNİF DIŞI

etti ve bu Milletlerarası Kamu Hukuku kuralları, 17 Aralık 1944 tarihli Şikago Sözleşmesi kabul edilinceye kadar yürürlükte kaldı.

a. Paris Havacılık Sözleşmesi

13 Ekim 1919'da Paris'de 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 durumla ilgilidir. Sözleşme'nin birinci maddesinde her devletin ülkesi üzerindeki hava sahasında "Mutlak ve Münhasır Egemenliği" prensip olarak belirtilmiştir.

b. Madrid Sözleşmesi (1926)

Paris Sözleşmesi bütün devletlerin kabul ettiği bir sözleşme olamamıştır. Devletler ancak yakın ilişkileri bulunan devletlerle sözleşmeler aktederek hava ulaşımını düzenlemeyi tercih etmişlerdir. Madrid Sözleşmesi'nin ana hatları Paris sözleşmesine benzemektedir.

c. Havana Sözleşmesi (1928)

Amerika kıtası devletlerinin 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.

d. Varşova Sözleşmesi (1929)

Varşova sözleşmesinin tam ismi "Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme"dir. Sivil Havacılığın çok büyük bir hızla gelişmekte olması dolayısıyla, özellikle Ulusal veya Uluslararası alanda Havayolu ile

TASNİF DIŞI

yapılan yolcu ve yük taşımalarından doğan hukukî ilişkilere uygulanacak kuralların önemi büyük ölçüde artmıştır.Varşova Sözleşmesi de bu ihtiyaçtan doğmuştur.

Bir taraftan havacılığa ilişkin Uluslararası Hukuk alanında yasal düzenlemeler yapılırken, diğer taraftan Uluslararası 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 tabiyetinde 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

1975 tarihli 3 Sayılı MONTREAL Ek Protokolü

1975 tarihli 4 Sayılı MONTREAL Ek Protokollerinde yer almaktadır.

Varşova Sözleşmesi, uluslararası hava taşımasının ve bu tür taşımalarda taşıyıcının sorumluluğunun düzenlenmesi ve şartlarda birlik sağlanması ihtiyacından

TASNİF DIŞI

doğmuştur. Bu uluslararası sözleşme 1925 tarihinde Paris'de 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 otuzdan fazla devlet tarafından imzalanmış ve 1933'de yürürlüğe girmiştir. Halen 108 devlet bu sözleşmeye katılmış bulunmaktadır.

Varşova Sözleşmesi uluslararası hava taşıma sözleşmeleri bakımından esas itibariyle taşıma belgeleri (md.3-9), eşya (yük) taşımada hukukî 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 Uluslararası sözleşmeler arasında en çok kabul görenlerden biri olmasıdır.

Daha sonra, 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'da 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'da 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 konferansda kabul edilen dört protokolden 1,2 ve 3 nolu protokoller ile taşıyıcının

TASNİF DIŞI

sorumluluğunun sınırlarını tayinde Poincare Frankının yerine Uluslararası Para Fonunun (IMF) özel çekme hakkının kullanılması kabul edilmiştir. 4 nolu protokol ile de eşya (yük) taşımalarında temel değişiklikler yapılarak hava yük senedi yerine elektronik cihazların kullanılması öngörülmüştür.

e. Şikago Sözleşmesi

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 tabiyeti 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 ülkenin 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, bu sözleşmenin yapılmasını gerekli kılmıştır. Anlaşmanın ikinci kısmında yer alan 43.madde ile kısa adı ICAO olan (International Civil Aviation Organization), Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nın kurulması hükme bağlanmış olup 44-66.

TASNİF DIŞI

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 gereklerini hazırlamak.
- e) Makul olmayan rekabetin ekonomik bakımdan sebep olacağı israfı önlemek,
- f) Taraf devletler arasında 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.

TASNİF DIŞI

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 İşletmecilik -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.

TASNİF DIŞI

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 metodlar.

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.

f. Avrupa Dahili Tarifersiz Hava Servislerinin Ticari Hakları Mevzuunda Çok Taraflı Anlaşma (1956):

Şikago Sözleşmesi genellikle tarifeli seferleri konu edinmektedir. Bunun da nedeni Şikago Sözleşmesinin aktedildiği tarihlerde ticari havacılık içindeki yeri itibarıyla çok az olan tarifersiz seferlerin Anlaşmaya taraf ülkeler arasında 5.

TASNİF DIŞI

maddeye göre tümüyle serbest bırakılmış olmasındır. Ancak, özellikle ellili yıllardan sonra Tarifersiz Hava Taőımacılıęının ulaştığı düzey itibariyle bu maddenin de pratik geçerliliği kalmamıő, devletler birbirleri arasında bu konuda da mütekabiliyet arar tutuma girmiőlerdir. Nitekim, Türkiye'nin de taraf olduğu 1956 tarihli bu anlaőmayla şikago Sözleşmesinin 5.maddesiyle tanınan serbestinin kapsamı iyice daraltılmıőtır.



İKİNCİ KISIM

HAVA SAHASININ HUKUKSAL REJİMİ

1. ULUSAL HAVA SAHASINDA HUKUKSAL REJİM

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 hukuksal 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.¹⁷

Hava sahasının hukuksal 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.

¹⁷ Sevin TOLUNER, *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, Beta Yayınları, İstanbul, 1996 ,s. 39.

TASNİF DIŞI

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.¹⁸ 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.¹⁹

Ulusal hava sahası, bir devletin ülkesi üstündeki hava sahasını belirtmektedir. Uygulanan uluslararası hukuka göre, devletlerin hava sahası, bu devletlerin egemenliği altında bulunan kara ülkesi ile buna bitişik olarak yer alan iç suların ve karasularının üstünde bulunan hava sahasıdır. Başka bir deyişle, bir devletin ulusal hava sahasının dış sınırı karasularının bittiği çizgi olmaktadır. Devletlerin uygulamalarında bu kurala aykırı düşen tek örnek Yunanistan'ın ulusal hava sahasıdır. Yunanistan, 6.9.1931 tarihli bir kraliyet kararnamesi ile, o tarihte 3 millik karasuyuna sahip bulunmasına rağmen, hava sahası genişliğini 10 mile çıkarmıştır.

Ancak, bu tek örnekte bile, Yunanistan hava sahasının dış sınırının karasuları dış sınırı belirleneceği ilkesine uyar görünme gayreti içindedir. Yunanistan, hava sahasını doğrudan 10 mil olarak ilan etme yerine, anılan 1931 kararnamesi ile karasuları genişliğini sivil havacılık ve hava zabıtası konusunda 10 mil olarak saptandığını ilan etme yolunu seçmiştir.

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.²⁰

¹⁸ ŞİKAGO Sözleşmesi .Md. 1,2.

¹⁹ Hüseyin PAZARCI, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, II. Kitap, Turhan Kitabevi, Ankara, 1999,s. 442

²⁰ A.e., 443

TASNİF DIŞI

Uluslararası hava sahasında geçerli hukuksal rejim serbestlik rejimidir. Nitekim, gerek 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi,²¹ gerek 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi,²² 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 maddesindeki "Akid Devletlerden her biri ülkesi üzerinden uçan veya ülkesi dahilinde manevra yapan nakil vasıtası ile, nerede bulunursa bulunsun kendi tabiiyet işaretini taşıyan her nakil vasıtasının, hava nakil vasıtalarının uçuş ve manevralarına müteallik olup orada yürürlükte bulunan kaide ve nizamlara riayet edeceğini teminat altına alacak tedbirler ittihazını taahhüt eder. Akid Devletlerden her bir bu husustaki nizamlarını bu konvansiyona müsteniden varolacak nizamlara mümkün olduğu kadar benzetmeği taahhüt eder. Akid Devletlerden her biri tatbiki icap eden nizamlara riayet etmeyen şahısları cezalandırmayı taahhüt eder" hükmü kapsamında Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) 2 numaralı ekinde açık deniz üstünde bulunan hava sahasında açık deniz rejiminin geçerli olacağını kabul etmiştir.

2. ULUSLARARASI HAVA SAHASINDA HUKUKSAL REJİM

Devletin iç suları veya karasularına dahil olmayan denizlerin tümü açık denizler kapsamındadır ve bu husus örf-adet hukukunda ve klasik hukukta kabul görmüş bir konsepttir. Ortaçağ'dan beri devletler, uluslararası sular üzerinde bazı haklar iddia edegelmişlerdir. 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 hükümrancılığını kullandığı bir sahada diğer devletlere ait araçların uçuş ve seyir haklarının kısıtlanabilmesine karşın, aynı faaliyetler, herhangi bir ülkesel hükümrancılık iddiasının dışındaki açık denizlerde uluslararası hukukun

²¹ 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi madde 1 : "Açık Deniz terimi , bir devletin karasularına ve iç sularına dahil olmayan bütün deniz kısımları manasına gelir." Ayrıca, Madde 2.1 açık denizlerde seyrüsefer hürriyetinden bahseder.

²² 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi. md. 87/1b.

TASNİF DIŞI

garantisi altında serbestiyetini sürdürmektedir. Yani serbestiyet uluslararası bir kuraldır ve devletlerin hükümlerlik iddialarından önde gelir.²³

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.

Bir devletin ulusal hava sahası dışında kalan hava sahası, uluslararası hava sahasının bir parçasını oluşturmaktadır. Bu alanlarda serbestlik rejimi geçerli olduğu için bütün devletlerin hava araçları (sivil veya devlete ait) serbestçe uçuşa hakkına sahiptir. Bu konulara ışık tutmak üzere ICAO Konseyi, uluslararası hava sahasındaki uçuş kurallarını kapsayan 2 nolu eki (ANNEX-2) yayınlamıştır. Bu ek ile, uluslararası hava sahasında, çarpışmalara engel olacak kuralları, uçuş planı kurallarını, görerek uçuş (VFR) ve aletli uçuş (IFR) kurallarını ve tehlike anında alınacak önlemleri kapsamaktadır. Ayrıca, sözleşmenin 11 sayılı eki ile de genel olarak hava trafik hizmetleri düzenlenmekte ve açık denizler üstünde icra edilen hava trafik hizmetlerine ilişkin hususlar açıklanmaktadır. Böylece, uluslararası hava sahaslarındaki 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.²⁴

Uzaya uydu fırlatılması ile birlikte hava sahasının sınırına ilişkin olarak bir başka sorun daha ortaya çıkmıştır. Bugün, gerek ulusal, gerek uluslararası hava sahasının hangi yüksekliğe kadar vardığı ve hangi çizgiden sonra uzay (outer space) sahasının başladığı sorusunun cevaplanması gerekmektedir. Bu sorunun

²³ Milli hava sahasında ICAO kuralları zorlayıcı değildir ve milli düzenlemeler ile ANNEX 2 arasındaki farklılıklar ŞİKAGO Konvansiyonunun 38’nci maddesinde belirtilen usullere göre diğer devletlere tebliğ edilebilir.

²⁴ ICAO ANNEX 11, para.2.9.2 , Ayrıca “Uçuş Planı” formatı için bakınız Şekil-7.

TASNİF DIŞI

cevabı, özellikle, bir devletin egemenliği altında bulunan ulusal hava sahasının hiçbir devletin egemenliği altına giremeyeceği kabul edilen uzaydan ayırt edilmesi bakımından gereklidir. Oysa, bugün için uygulanan uluslararası hukukta bu soruya henüz bir cevap verilebilmiş değildir.

3. HAVA SAHASINDA DEVLET HAKİMİYETİ

Havalarda uçuş başlamadan evvel “Dominus Soli” yani yeryüzüne sahip olan “Dominus Coeli” onun havasına da hakim olur anlayışı vardı ve buna genellikle itiraz eden yoktu. Ama ilk hava taşıtları devletin sınırları ve toprağı üzerinden geçince durum değişti ve dünya iki zıt fikir arasında kaldı.

Birinci Fikre Göre :

Havacılığın yeni buluşları eski kuralı bozamaz ve devlet sınırları üzerindeki hava sahasına sahiptir.

İkinci Fikre Göre :

Yeni buluş özgürlüksüz gelişemez ve hava sahasında fiili bir devlet hakimiyeti kurulamaz, bunlardan dolayı havalar tamamen serbesttir.

Hava sahalarının serbestliği teorilerini inceleyecek olursak :

a-) Atmosfer, toprağın ayırım kabul etmez bir parçası olması nedeniyle yeryüzündeki devletin hakimiyetine tabidir. Ama devlet, ayrıcalık ya da irtifak hakkı şeklinde zararsız geçiş hakkını tanıyabilir.

b-) Devlet hakimiyeti fiilen belirli bir yüksekliğe kadar geçerli olabilir. Diğer bir deyişle havalar da denizler gibi ikiye bölünür, bir bölümü kara suları gibi ülkenin devamı olan “kara havaları”, diğeri de serbest ve herkese ait olan “açık havalar”.

TASNİF DIŞI

c-) Havalar serbesttir (ama) yeryüzündeki devletlerin yaşamak ve korunmak hakları saklı kalmak kaydıyla. Bu görüşe kayıtlı serbestlik veya kayıtlı hakimiyet de denilebilir.

d-) Havalar tamamen serbesttir ve herhangi bir hakimiyet hakkına konu teşkil etmez.

e-) Atmosfer ayırım kabul etmez bir bütündür; zorunlu ve sürekli bir iştirak konusudur. Bu sıfatla Devletler Hukuku sujelerinin müşterek hakimiyetine tabidir. Ama bu devletler havalar hakkında ancak oybirliği ile ve havaların tamamını kapsayacak şekilde hüküm koyabilirler.

1919 tarihli Paris Konvansiyonu ile konu şu şekilde hükme bağlanmıştır: “Akid devletler, her birinin kendi ülkesi ve karasuları yukarıdaki atmosfer alanı üzerinde tam ve münhasır hakimiyet hakkını haiz olduğunu kabul ederler.”²⁵

Birinci Dünya Savaşı’nın hemen sonrasında hava aracının ne korkunç tehlikeler doğurabileceğinin ilk defa görülmüş olduğu bir devirde devletlerin serbestlik prensibine karşı bu kadar sert ve kuşkulu bir tavır almalarını anlamak hiç de zor değildir. Denilebilir ki, Paris Konvansiyonu havacılığın gelişim yollarını bulup açmaktan ziyade korkunç hava aracının faaliyetlerini bir an önce kontrol altına almak kaygısının ürünüdür.

Devletlerin egemenlikleri hakkındaki kaygıları zamanla hafiflememiştir. Nitekim 1944 Şikago konvansiyonu Paris’te varılan prensipleri teyid etmekle söze başlar.²⁶ Hakimiyetin sınırları bakımından da pek bir fark yoktur; en geniş manasıyla ülke ve onun devamı sayılan kara sularının üstündeki atmosferdir.²⁷

²⁵ Paris Konvansiyonu, Md: 1.

²⁶ Şikago Konvansiyonu, Ek 2, Madde 1: “Akid Devletler, devletlerin ülkeleri üstündeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır hakimiyeti haiz olduklarını kabul ederler”.

²⁷ Şikago Konvansiyonu, Ek 2, Madde 2: “Bu Konvansiyon alanında Devletin ülkesinden maksat o devletin hakimiyeti, hükümrânlığı, himayesi veya mandası altında bulunan arazi ve ona bitişik bulunan kara sularıdır”.

4. HAVA SAHASINDA DEVLET HAKİMİYETİNİN SINIRLARI

a. Paris Rejimi

Devletler, emniyet işini kayıt altına aldıktan sonra belli nispette bir anlayış ve müsaadeyi havacılık lehine esirgemediler.

a-) Anlaşma ile belirli kayıtlara riayet etmek şartıyla her biri barışta zarar vermeden kendi ülkesinden uçarak geçmek hakkını diğer akid devletlerin hava gemilerine tanımayı taahhüt ettiler.²⁸

b-) Akid devletlerin hava gemilerine münhasır olmak şartıyla bir hava gemisinin yere inmesine ve bir müddet kalmasına da muvafakat ettiler.²⁹

Ama bu müsaadeler de yine bin bir şarta bağlandı: Hava gemisi yasak edilmiş bölgelerden uçamaz, ancak kendisine gösterilen rotayı takip edebilir, gerektiğinde indirilir,³⁰ inerse ancak açık olan hava limanlarına iner, bu inişten maksat geçici iniştir, ticaret için iniş, yük ve yolcu tarifeli seferler müsaadeye bağlıdır³¹. Nihayet uçuş ve iniş müsaadesi büsbütün de kaldırılabilir.³²

Bundan başka tanınmış olan uçuş ve iniş hakkı yalnız akid devletlerin hava gemilerine özgü olup³³ Paris Mukavelesi dışında kalanları kapsamamaktadır. Almanya gibi eski düşmanlara karşı hislerin henüz soğumamış olması ve Amerika,İspanya gibi anlaşma haricinde kalanların da bir an evvel anlaşma çerçevesine girmelerini temin gibi etkenlere dayanan bu hüküm çok menfi neticeler vermiştir. Zira eski düşman devletlerin gelişen havacılığı milletlerarası düzenin dışında kalmıştır.

²⁸ Paris Konvansiyonu, Md: 2 ve Md 15.

²⁹ Paris Konvansiyonu, Md: 2 (son fıkralar) ve Md 24

³⁰ Paris Konvansiyonu, Md: 3.

³¹ Paris Konvansiyonu, Md: 15.

³² Paris Konvansiyonu, Md: 15 ve 16.

³³ Paris Konvansiyonu, Md: 3.

TASNİF DIŞI

Eski tarafsızlara gelince bunlar da küserek (Pan-Amerikan, İberya) gibi ayrı topluluklar vücuda getirmişlerdir. Bunun üzerine C.I.N.A.'nın teşebbüsü ile 27/10 /1922 tarihinde Londra'da imzalanan bir protokolde akid devletler, aynı hakkın anlaşma dışındaki devletlere de özel anlaşmalarla tanınmasında serbest bırakıldılar.

b. Şikago Rejimi

Paris Konvansiyonunun kurduğu Milletlerarası Hava Kamu Düzeni, 1944 Şikago Konferansı ile kökleştirilmiş ve genelleştirilmiştir. Şikago Konvansiyonu, bunu şöyle formülleştirmektedir:³⁴

"Akid devletlerden her biri diğer akid devletlere ait olup tarifeli Milletlerarası servislerde çalışmayan hava nakil vasıtalarının bu konvansiyon hükmüne riayet şartıyla önceden müsaade alınmasına lüzum kalmaksızın ülkesi dahiline girmek veya ülkesi üzerinden durmadan uçmak ve seyrüsefer dışında maksatlarla iniş yapmak hakkını tanırırlar. Şu kadar ki, ülkesi üzerinde uçulan devletlerin iniş talebinde bulunmak hakkı saklıdır. Bununla beraber, akid devletler, uçuş emniyeti düşüncesiyle, ulaşımı güç olan veya yeterli seyrüsefer teşkilatı bulunmayan bölgeler üzerinden uçacak olan hava nakil vasıtalarına belirli yollar takip etmelerini veya özel izin talep hakkını muhafaza ederler".

5. DEVLETE AİT HAVA ARAÇLARINA UYGULANAN REJİM

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.³⁵

³⁴ Şikago Konvansiyonu, Ek 2, Madde 5.

³⁵ Hüseyin PAZARCI, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, II. Kitap, Turhan Kitabevi, Ankara, 1999, s. 447.

TASNİF DIŞI

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

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

b. Genel Hava Trafiği (General Air Traffic) : Genel hava trafiği uçuşları ise, askeri hava araçlarının standart güvenlik kurallarına uyarak yapmakta sakınca görmedikleri uçuşlardır. Bu durumdaki bir askeri hava aracı, sivil hava araçları gibi uçuş planı doldurur, ilgili FIR makamlarına uçuş malumatı verir ve talimatlarına uyar.³⁶

ŞİKAGO Sözleşmesinde devlet hava araçlarının diğer devlet hava sahalarında uçuşması konusunda; “Akit devletlerinden birine ait bir devlet hava nakil vasıtası ancak hususi bir anlaşma ve ya sair suretle selahiyet verilmiş olduğu taktirde ve bu selahiyetin şartlarına uygun olarak diğer bir devletin ülkesi üzerinden uçabilir veya o devlet ülkesine inebilir” denilmektedir.³⁷ Ancak, yabancı bir devletin hava sahasına izinsiz giren devlet hava araçlarının durumu girişin kötü hava koşulları, yön şaşırması yada teknik arızalar nedeniyle kasıtsız olması durumlarına göre değişir. Tehlike yada başka nedenlere bağlı kasıtsız girişlerde, başta askeri hava araçları olmak üzere, devlet hava araçlarına sivil hava araçlarına davranıldığı gibi davranılması gerektiği genel kabul görmektedir.³⁸

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

³⁶ A.e.,s. 450.

³⁷ ŞİKAGO Sözleşmesi, Madde 3c.

³⁸ Hüseyin PAZARCI, Uluslararası Hukuk Dersleri, II. Kitap, Turhan Kitabevi, Ankara, 1999,s. 447.

TASNİF DIŞI

araçlarına karşı uyarıda bulunmadan da kuvvet kullanılabilmesi uluslararası hukuka uygun bir hareket tarzı olarak değerlendirilmektedir.³⁹

Devlet hava araçlarının yabancı bir devlet hava sahasına izinsiz olarak girmesi ile ilgili olarak Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi'nin verdiği Bankovic Kararı'na değinmek yerinde olacaktır. Bu dava, Sırbistan'a NATO kuvvetleri tarafından Nisan 1999'da yapılan hava saldırısı sırasında isabet alan Sırbistan Radyo Televizyon stüdyosunda ölenlerin yakınları tarafından, AIHM önünde Kanada ve ABD dışındaki NATO üyesi devletlere karşı açılmıştır. AIHM, davanın kabuledilebilirliğini ele alarak 19 Aralık 2001 tarihinde oybirliği ile "kabuledilebilir" bulmamıştır. Mahkeme, AIHS'nin 1. Maddesinde yer alan "jurisdiction" teriminin, Sözleşme'ye taraf olamayan bir devlet ülkesinin havadan bombalanmasını içermediği ve bu nedenle, bombalama emrini veren devletlerin bu olayla ilgili olarak ortaya çıkan insan hakları ihlallerinden Avrupa İnsan Hakları sistemi içerisinde sorumlu tutulamayacakları sonucuna varmıştır.⁴⁰ AIHM ilgili maddeyi yorumlarken, daha önceden ve özellikle de Loizidou kararında geliştirmiş olduğu esnek yorum ilkesi yerine, sıradan anlam (*ordinary meaning*) yaklaşımını tercih etmiştir. Loizidou Davası Kararında AIHM, sadece "etkin" değil aynı zamanda "kapsamlı" kontrolden söz etmektedir (*effective overall control*). Mahkeme, gerçek anlamda bir içerik analizi yapmaksızın sadece KKTC'de bulunan asker sayısından hareketle "etkin kontrol uygulayan otorite" olarak Türkiye'ye işaret etmiştir. Bazı yazarlar, bu bakımdan mahkemenin önceki saptamalarına ters düştüğünü ve 1969 Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nin antlaşmaların yorumu konusundaki 31 ve 32. maddelerini hatalı uyguladığını ileri sürmüşlerdir.⁴¹ Oysa bu yorumun doğru olduğunu düşünen yazarlar da bulunmaktadır.⁴²

Aslında devletlerin ülke dışı ülkesel işlemlerinden sorumlu tutulabilmesi açısından *Bankovic* kararının yaratmış olduğu tartışmanın özü, "diğer devlet ülkesinde uygulanan kontrolün kapsamı ve oranıyla" yakından ilgilidir. *Bankovic* başvurusunu yapmış olanlar, NATO'nun hava saldırısının, Türkiye'nin kuzey

³⁹ A.e.,s. 447.

⁴⁰ *Vlastimir and Borka Bankovic and Others v. Belgium et al.*, App. No. 5220799.

⁴¹ Kerem Altıparmak, "*Bankovic*: An Obstacle to the Application of the European Convention on Human Rights in Iraq," *Journal of Conflict and Security Law*, Vol. 9, No. 2, 2004, s. 223-232.

⁴² Christopher Greenwood'un görüşleri için bkz. "Bombing for Peace: Collateral Damage and Human Rights", *Proceedings of the 96th Annual Meeting of the American Society of International Law*, 16 March 2002, s. 5.

TASNİF DIŞI

Kıbrıs'ta uyguladığı kontrole göre daha farklı ve daha düşük seviyede bir kontrol olduğunu kabul etmiştir. Ancak davacı taraf, NATO ülkeleri etkin kontrol uyguladıkları “oranda” insan hakları ihlallerinden sorumlu tutulabilmelidirler yaklaşımını ortaya koymuştur.⁴³

Öte yandan AIHM ise davacı tarafın, uluslararası sorumluluğu, yapılan eylemlerin yarattığı “etki” (*effect*) temelinden savunmaya çalışmasını ve daha genel anlamda “jurisdiction” kavramının “etki”ye indirgenmesini reddetmiştir.⁴⁴ Buna göre, devletin kontrolünün seviyesiyle orantılı bir sorumluluk anlayışı söz konusu olamaz.⁴⁵ *Bankovic* davası kararında AIHM, ülke dışı ülkesel yetki uygulamasına bir sınırlama getirmiştir. Buna göre, olağan olarak hükümetlere ait olan “kamu gücü”nün kısmen ya da tamamen bu devlet tarafından kuullanılması gerekmektedir. Mahkemeye göre bu, belirli bir bölgenin askeri işgali çerçevesinde etkin kontrol ve yerel kişiler aracılığıyla olabileceği gibi, belirli bir ülke hükümetinin daveti veya rızasıyla da olabilir.⁴⁶

“In sum, the case-law of the Court demonstrates that its recognition of the exercise of extra-territorial jurisdiction by a Contracting State is exceptional: it has done so when the respondent State, through the effective control of the relevant territory and its inhabitants abroad as a consequence of military occupation or through the consent, invitation or acquiescence of the Government of that territory, exercises all or some of the public powers normally to be exercised by that Government”

Uygulanacak kontrolün kapsamı bakımından bir diğer önemli husus BM Uluslararası Hukuk Komisyonu tarafından ortaya konulmuştur. Komisyon kontrolü, “etkin kontrol” olarak tanımlamış ve Uluslararası Adalet Divanı’nın 1986 Nikaragua Davası Kararı’ndaki “genel bir bağımlılık durumu ve destek, belirli bir eylemin bir devlete bağlanması bakımından yetersiz olacaktır” yaklaşımına destek vermiştir. Bu

⁴³ Altıparmak, a.g.m., s. 232.

⁴⁴ Christopher Greenwood’un görüşleri için bkz. “Bombing for Peace: Collateral Damage and Human Rights”, *Proceedings of the 96th Annual Meeting of the American Society of International Law*, 16 March 2002, s. 6.

⁴⁵ *Vlastimir and Borka Bankovic and Others v. Belgium et al.*, App. No. 5220799, prg. 75.

⁴⁶ *Vlastimir and Borka Bankovic and Others v. Belgium et al.*, App. No. 5220799, prg. 71.

TASNİF DIŞI

nedenle Komisyon, kontrol bağlamında sorumluluğun yüklenmesi bakımından esnek yaklaşımı desteklememektedir.⁴⁷

Aslında, AİHS kapsamı dışında kalan birtakım eylem ve işlemler nedeniyle ortaya çıkabilecek olan devlet sorumluluğu konusundaki kurallar da ele alınan konu bakımından anlamlıdır. Uluslararası Hukuk Komisyonu tarafından devletlerin sorumluluğu konusunda hazırlanmış olan taslak maddeler, talimat, emir ya da kontrol durumlarında (*instruction, directive or control*) devlete uluslararası sorumluluk yüklenmesinin mümkün olacağını öngörmektedir (Md. 8). Taslak maddelere göre, devletin örneğin bir bireye ya da alt-otoriteye emir vermesi ve bu emrin yerine getirilmiş olması uluslararası sorumluluğun ortaya çıkması ve bu devlete yüklenmesi bakımdan yeterli olmaktadır. Devletin, bahse konu kişi ya da otorite üzerinde kontrol uygulayıp uygulamadığı önem taşımamaktadır. Oysa taslak maddeleri değerlendiren Kaufman, sorumluluğun yüklenmesi bakımından öngörülen bu esnek yaklaşımın genel olarak uluslararası yargı organları tarafından geliştirilmiş olan içtihata ters olduğunu ve yargı organlarının “etkin” bir kontrolü zorunlu gördüğünü vurgulamaktadır.⁴⁸

6. ULUSLARARASI HAVA ULAŞIM REJİMİ

Ülke devleti, ulusal hava sahasında tam ve münhasır egemenliğe sahip olduğu için, ilke olarak, yabancı uçakların ülkesi üstünden uçuşması yalnızca onun rızası ile olanaklıdır. Ancak, 1944 Şikago andlaşmaları ile devletlerin çok büyük bir çoğunluğu sivil hava araçlarının ülkeleri üstünden geçmesi konusunda rızalarını, değişik biçim ve koşullara bağlı olarak açıklamış bulunmaktadır. Buna karşılık, devlet hava araçlarının bir yabancı devlet ülkesi üzerinden uçuşması izne bağlı olarak sürmektedir.⁴⁹

1944 Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, Sözleşmeye taraf bir devlet üzerinden gerçekleştirilecek yabancı sivil hava araçlarının uçuşlarını ikiye ayırmaktadır (madde5-6):

⁴⁷ Dayna L. Kaufman, “Don’t do What I Say, Do What I Mean!: Assessing A State’s Responsibility For the Exploits of Individuals Acting in Conformity with a Statement from a Head of State,” *Fordham Law Review*, May 2002, s. 2651-2652.

⁴⁸ Bkz. Kaufman, a.e., s. 2642 ve 2645.

⁴⁹ Hüseyin PAZARCI, *Uluslararası Hukuk*, Ankara, Turhan Kitabevi, 2003, s. 294.

TASNİF DIŞI

a- Tarifeli Uçuşlar

b- Tarifeye bağlı olmayan uçuşlar

Tarifeli uluslararası hava servisinin aşağıdaki özelliklere sahip olması gerekmektedir:

a- Birden çok devletin üstünden uçmak.

b- Paralı ve halka açık taşımacılık yapmak.

c- Belirli bir zaman tablosuna göre ya da sistemli bir biçimde aynı ya da daha çok ülke arasında uçuş yapmak.

Belirtilen bu koşulların tümünü yerine getiremeyen uçuşlar ise tarifesiz uçuş kapsamına girmektedir.

1944 şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözlüşmesine taraf olan devletler, tarifesiz uçuşlar için önceden izin almaya gerek kalmadan, öteki taraf devletlerin sivil hava araçlarına iki serbestliği tanımaktadır:

a- Yere inmeksizin üstünden geçme hakkı.

b- Ülkesine inme hakkı. (mad. 5)

Buna karşılık, aynı Sözlüşme tarifeli uçuşlar için özel izin alınması gerektiğini bildirmektedir (madde 6).

Tarifeli uçuşlarla ilgili olarak 1944 şikago Uluslararası Hava Servisleri Transit Anlaşmasına taraf olan devletler sivil hava araçları için yukarıda belirtilen iki serbestliği birbirlerine tanımaktadır (mad. 1/1). Tarifeli uçuşlarla ilgili olarak 1944 şikago Uluslararası Ulaşım Anlaşması'na taraf olan devletler ise, birbirlerinin sivil

TASNİF DIŞI

hava araçlarına yukarıda belirtilen iki serbestlikten başka en az şu iki serbestliği daha tanımaktadır (madde 1) :

- a- hava aracının uyruğunda bulunduğu devletin ülkesinden almış olduğu yolcu ve eşyayı ülkesine indirme hakkı
- b- hava aracının uyruğunda bulunduğu devletin ülkesine gidecek yolcu ve eşyayı ülkesinden alma hakkı

Eğer, ilgili devletler anılan anlaşmaya herhangi bir çekince koymadıysalar, bu devletlerin sivil hava araçlarının herbirinin ülkesinden alacağı yolcu ve eşyayı bir üçüncü devlet ülkesine götürmek ya da herhangi bir üçüncü devlet ülkesinden aldığı yolcu ve eşyayı bu devletler ülkesine indirmek hakkı vardır.⁵⁰ Devletler bu hakları ikili anlaşmalarla da tanımaktadır.

1944 Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'ne göre taraf devletlerin ülkeleri içindeki bir noktadan ötekine yapılacak paralı uçuşları yalnızca kendi uyruğundaki sivil hava araçlarına ayırabilme hakkı vardır (mad. 7). Bu hak, deniz hukukunda olduğu gibi hava hukukunda da, kabotaj hakkı olarak anılmaktadır.

Öte yandan, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi taraf devletlerin ülkelerinin belirli bölgelerinde, askeri gerekler ya da kamu güvenliği nedeniyle, uçuşa yasak bölgeler ilan edebileceğini kabul etmektedir(mad. 9). Yasak bölgelerin üstünden uçan ya da öteki uçuş kurallarına uymayan hava araçlarının, ülke devletince, gümrük ve polis denetiminden geçmeleri için, en yakın havaalanına inmeleri istenebilecektir (mad. 9/c).

Sivil hava araçlarının belirtilen andlaşma koşulları dışında bir yabancı devlet ülkesine, hukuka uygun olarak girebilmesi, ancak özel izinle olanaklıdır. Ülke devletinin rızası alınmadan yapılan girişler izinsiz olarak değerlendirilmektedir. Sivil hava araçlarının izinsiz girişleri, "tehlike içinde"(in distress) bulunmaları, kötü hava koşulları, yön yanılması, teknik neden ya da hava aracının kaçırılması gibi kasıtsız girişler de olabilmektedir.

⁵⁰ A.e.,s. 295.

TASNİF DIŞI

Uygulanan uluslararası hukukta ülke devletinin ulusal hava sahasında tam ve münhasır egemenliğinin kabul edilmesi ve bunun aksinin hiçbir çok taraflı anlaşmada düzenlenmemiş bulunması nedeniyle, devlet hava araçları bir yabancı devlet hava sahasına, hukuksal olarak, yalnızca izin alarak girebilmektedir.

Ülke devletinden usulüne uygun olarak izin almış bulunan yabancı devlet hava araçları, uçuş kurallarına uyduğu sürece, dokunulmazlığa sahiptir.

Uluslararası hava sahasına gelince, bu alanda serbestlik rejimi geçerli olduğu için, bütün devletlerin hava araçları, ister sivil ister devlet hava aracı olsun, serbestçe uçuş hakkına sahiptir. Hava araçları uluslararası hava sahasında, ilke olarak uçuşunda bulundukları devletin yetkisi altında bulunmaktadır. Ancak, 1944 Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin 12. maddesinde "Açık denizlerde, bu Konvansiyon esaslarına göre vaz edilmiş kurallar uygulanacaktır" hükmüne dayanarak, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Konseyi, birtakım uçuş güvenliği ve hava trafik hizmetleri düzenlemelerine gitmiştir.⁵¹ Bunlar aşağıda anlatılmaktadır:

7. UÇUŞ GÜVENLİĞİ VE HAVA TRAFİK HİZMETLERİ DÜZENLEMELERİ

1944 Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin 2 sayılı Ekine bağlı olarak 11 sayılı Eki çerçevesinde uçuş güvenliğini sağlamak amacıyla şu hava trafik hizmetlerinin (air traffic services) verilmesi düzenlenmektedir:

- a- Hava trafik denetimi hizmetleri (air traffic control services)
- b- Uçuş bilgi sistemleri (flight information services)
- c- Uyarı hizmetleri (alerting services)

⁵¹ A.e.,s. 297.

TASNİF DIŞI

Bunlara, 15 sayılı Ek ile havacılık bilgi hizmetleri (aeronautical information services) ve 12 sayılı Ek ile arama-kurtarma hizmetleri (search and rescue services) eklenmiştir.⁵²

Belirtilen bu hizmetlerin yerine getirilebilmesi için genel olarak, hava sahasının değişik nitelikte yetkilerle donatılmış sorumluluk bölgelerine ayrıldığı görölmektedir. Bu teknik sorumluluk bölgelerinin adı uçuş bilgi bölgesi (FIR-Flight Information Region)'dir. Uçuş bilgi bölgesi ya da FIR, içinde uçuş bilgi ve uyarı hizmetlerinin verildiğı hava sahasıdır. Uçuş bilgi hizmetleri, özellikle, önemli meteorolojik bilgileri, ulaşım kolaylıklarını, havaalanlarının durumunu, bölgede bulunan tehlikeleri (örneğin göçmen kuşların varlığı gibi) bildirmeyi içermektedir. Uyarı hizmetleri ise, kaybolan, kaza yapan ya da tehlikede olan hava araçlarına ilişkin bilgilerin arama-kurtarma faaliyetleri ile görevli birimlere bildirilmesi görevlerini kapsamaktadır. FIR sahaları, yalnızca ulusal hava salarını kapsayabileceğı gibi kimi bölgelerde uluslararası hava sahasını da kapsayabilmektedir. 11 sayılı Ek'e göre, bir devletin ülkesi üstündeki hava sahasında uçuş bilgi bölgesinin sınırlarının belirlenmesi ve sorumluluğı ülke devletine aittir. Ancak, bir devletin kendi hava sahasında yürütölecek FIR hizmetlerinin sorumluluğunun başka bir devlete devredilmesi olanağı vardır. Anılan aynı Ek'e göre açık denizler ya da egemenliğin kime ait olacağı belirlenmemiş ölkeler üstünde hava trafik hizmeti verilecek uçuş bilgi bölgelerinin bölgesel anlaşmalarla belirlenmesi gerekmektedir.

Uçuş bilgi bölgesi güvenlik önlemlerine, ayrıca denetimli uçuşların yönlendirildiğı hava koridorlarını da eklemek uygun olacaktır. Hava koridorları, genellikle 10 deniz mili genişliğinde olup, güvenlik bakımından hava araçlarına, izlemeleri tavsiye edilen yollardır.

Söz konusu uçuş güvenliğı, bölgeleri uluslararası hava sahasına ilişkin olduğı zaman (bu durum FIR'larla ilgili olarak ortaya çıkmaktadır) bu kurallara uyulmasının zorunlu olup olmadığı sorunu ortaya çıkmaktadır. Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin 12. maddesi, Sözleşme ilkelerine uygun olarak koyulacak kurallara uyulması gerektiğini bildirmektedir. Dolayısıyla, Sözleşmenin 2 ve 11 sayılı Ekleri çerçevesinde gerçekleştirilen düzenlemeler ve bunlara uygun olarak kullanılacak yetkiler sivil hava araçları için bağlayıcıdır. Buna karşılık, Sözleşmenin 3.

⁵² PAZARCI, age, 297

TASNİF DIŞI

maddesinin (a) fıkrasının Sözleşme hükümlerinin devlet araçlarına uygulanamayacağını öngörmesi nedeniyle, bu düzenlemeler ilke olarak, başta askeri hava araçları olmak üzere devlet hava araçları için uyulması zorunlu düzenlemeleri oluşturmamaktadır. Bununla birlikte, Sözleşmenin 3. maddesinin (d) fıkrasında “Akit devletler, devlet hava nakil vasıtaları için nizamlar vazederken sivil hava nakil vasıtalarının seyrüseferinin emniyetini göz önünde bulundurmayı taahhüt ederler” demek suretiyle, devlet hava araçlarının da sivil hava araçları için düzenlenen uçuş güvenliğini bozmamaları gerektiği kabul edilmektedir. Fakat anılan hükümden de anlaşılacağı gibi uluslararası hava sahasına ilişkin olarak gerekli önlemleri alma yükümü ve zorunluluğu devlet hava araçlarının uyuşunda olduğu devlete düşmektedir.

Uçuş güvenliğinin sağlanması hususunda FIR çizgilerinin saptanması ile ilgili olarak Ege'deki çizgi 18.10 - 4.11.1950 tarihleri arasında Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün üyesi olan Ortadoğu bölgesi devletlerinin İstanbul'da yaptıkları toplantıda belirlenmiştir. Bu yolla kabul edilen FIR çizgisi, 1952'de Paris'te yapılan Avrupa bölgesi devletleri toplantısında ele alınarak teyid edilmiştir. Bu düzenlemeye göre, Türkiye ile Yunanistan'ın egemenliğindeki doğu Ege adaları arasındaki bir çizginin batısında kalan bölge “Atina FIR”ı adı altında Yunanistan'ın denetimine bırakılmıştır. Ancak, bir süreden beri Türkiye bu FIR çizgisinin daha batıya kaydırılmasını istemektedir. Yine Yunanistan'ın Ege'de uçuş yapan bütün Türk askeri uçaklarının uçuş planı vermesi ve FIR'la ilgili yönergelere uymasını istemesi nedeniyle, Türkiye Yunanistan'ın teknik yetkilerinin aştığını ileri sürmekte ve bu yetki genişlemesini kabul etmemektedir.

Türkiye'nin FIR'a ilişkin kabul ettiği sorumluluk çizgisi, Akdeniz'de yine 1950 İstanbul toplantısı ile saptanmış ve güneydeki sorumluluk “Lefkoşa FIR”ı adı altında o tarihte Kıbrıs'ı egemenliği altında bulunduran İngiltere'ye bırakılmıştır. Yine daha sonraki yıllarda, Sovyetler Birliği ile de FIR çizgisinin daha kuzeye kaydırılması yolunda yapılan görüşmeler sonucu SSCB ve Bulgaristan ile “Karadeniz'de FIR Hattının Yeniden Düzenlenmesine İlişkin Protokol” imzalanmıştır. “Lefkoşa FIR”ı ile ilgili olarak da, bugün bu yetkinin Kıbrıs Rum Yönetiminin kullanılması nedeniyle, Türkiye'nin eleştirileri vardır.⁵³

⁵³ A.e.,s. 299.

ÜÇÜNCÜ KISIM

TÜRKİYE’NİN ULUSLARARASI HAVA SAHALARIYLA İLGİLİ DIŞ SORUNLARI

1. HAVA SAHASI SORUNU

Türkiye ile Yunanistan arasındaki Ege hava sahası sorununun temelini, karasularının dışına taşan 10 millik Yunan ulusal hava sahası iddiası oluşturmaktadır.

a. Yunanistan’ın 10 Mil Hava Sahası İddiası

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

(1) Yunanistan’ın Ulusal Hukuk Düzenlemeleri

Yunanistan’ın 10 mil hava sahası iddiası, 1921 tarihli Yasa ile onaylayarak taraf olduğu Hava Seyrüseferinin Düzenlenmesine ilişkin 1919 Paris Sözleşmesi⁵⁴ ve 5017 sayılı Sivil Havacılık Yasasına dayanarak çıkardığı “6/18 Eylül 1931 tarihli Sivil Havacılık ve Kontrolü Amacıyla Karasularının Genişliğinin Belirlenmesine Dair Kararnameden” kaynaklanmaktadır. 5017 sayılı Sivil Havacılık Yasasına göre;

“Madde 2: Devlet, ülkesi üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemenliği haizdir. Bu Yasa veya bunun içinde yer alan düzenlemelerde adı geçen ‘Yunanistan ülkesi’ kavramı, karasularını ve bunun üzerindeki hava sahasını kapsayacaktır. Madde 9: Hükümet, Havacılık Bakanının teklifi üzerine hava

⁵⁴ Paris Sözleşmesi’ne göre devletin hava ülkesi, kara ülkesi ve karasuları üzerinde yer alan hava sahasıdır. Türkiye Lozan Barış Andlaşması md. 100 ile coğrafya açısından durumunun gerekli kıldığı değişiklikler yapılmasını elde ederse anılan Sözleşmeye taraf olmayı kabul ettiğini bildirmiş; ancak 1919 Paris Sözleşmesi’ne hiçbir zaman katılmamıştır. AKİPEK, Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu, s. 65-67.

TASNİF DIŞI

seyrüseferinin tanzimim ve polisliğini bir Kraliyet Kararnamesi ile sağlamaya yetkilidir “

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

“13 Haziran 1931 tarih ve 158 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Sivil Havacılık Hakkındaki 5017 sayılı Yasanın 2 ve 9’uncu maddeleri ile, 26 Nisan 1921 tarih ve 68 sayılı Kesimi 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 hava sahası bölgesinin genişliğini, Devlet kıyılarından itibaren 10 Deniz Mili (NM) tespit ediyoruz;

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

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

17 Eylül 1936 tarih ve 230 sayılı Yasaya göre;

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 tesbit eden yürürlükteki hükümler saklı kalmak üzere, karasularının genişliği kıyıdan itibaren 6 mil tesbit edilmiştir.”

TASNİF DIŞI

Yasada “bazı özel hallerde karasuları genişliğini 6 NM’den az veya çok tespit eden yürürlükteki hükümlerin” geçerliliğinin devam ettiği de açık olarak belirtilmiştir. Burada geçerliliğini koruduğu belirtilen “yürürlükteki hükümler”den kasıt, “hava seyrüseferinin tanzimi ve hava polisliği (5017 S.Y. md. 9) amacıyla karasularının üzerindeki hava sahasının 10 mil olduğu”nu öngören 1931 Kararnamesi hükmüdür.⁵⁵

Kararname Yunan Resmi Gazetesinde 1931 yılında yayınlanmış olmasına rağmen Yunanistan 10 millik hava sahası iddiasını ICAO’ya 1974 yılında bildirmiştir. Yunan Hava Bilgilendirme Yayınında (Aeronautical Information Publication-AIP) para. 1.2.1’de, karasuları dahil bütün Yunan ülkesinde ve bitişik uluslararası sular üzerindeki hava sahasında hava trafik hizmetlerinin sağlandığı belirtilirken cümle içinde yer alan karasuları kelimesinin sağ üst köşesine bir yıldız işareti konmuş ve sayfanın altında yıldız işaretinin yanında “sivil havacılık ve hava polisliği ile ilgili olarak karasuları kıyıdan itibaren 10 mile kadar uzanmaktadır” cümlesine yer verilmiştir. Yalnız, Kararnamenin atıf yaptığı 5017 sayılı Yasada geçen “hava seyrüseferi ve hava polisliği” deyimleri yerine Yunan AIP’sinde “sivil havacılık ve hava polisliği” deyimleri kullanılmıştır.⁵⁶

Yunanistan karasuları, 1936 tarihli Yasaya göre 6 mil olmasına rağmen saklı tutulan 1931 Kararnamesine göre “sivil havacılık ve hava polisliği” (AIP esas alınarak) amaçlarıyla 10 mildir. Yunanistan, Kararnameye göre 10 mil karasuları genişliği “sivil havacılık ve hava polisliği” maksadıyla tespit edildiği için, Yunan sahillerinden itibaren açık denize doğru olan son 4 mil içerisinde Uluslararası Hukuka göre kıyı devletinin karasularında ve üzerindeki hava sahasında sahip olduğu yetkilerden denize ilişkin olanları bir yana bırakmakta, geriye gerçekte karasuları dışına 4 mil taşan egemen hava sahası kalmaktadır.

1988 Yılında Yunan Parlamentosu Hava Hukuku Yasasını kabul etmiştir

⁵⁵ BAŞEREN, Ege Sorunları, s.172-173.

⁵⁶ A.e., s.173.

(2) Sorunun Ortaya Çıkışı

Yunanistan'ın ilk defa 1974'de uluslararası alana yansıyan 10 millik hava sahası iddiası Türkiye tarafından tanınmamıştır. Nitekim, 14 Mayıs 1975 tarihinde Türkiye tarafından Ege açık denizinde plânlanan Deniz Harekâtı Taktik Hava Desteği (Tactical Air Support of Maritime Operation-TASMO) tatbikatının yapılacağı sahalar Yunan kıyılarından 6-8 mil uzaklıkta seçilmiştir. Türkiye tatbikatla ilgili havacılara uyan (Notice To Airmen-NOTAM) yayınlanması için isteğini zamanında Yunanistan'a iletmıştır. Yunanistan yayınladığı NOTAM'a, (LGAT, 14 Mayıs 1975) 1931 Kararnamesi ve AIP'inde yer alan nota atıfta bulunarak "uçakların Yunan kıyılarına 10 milden daha fazla yaklaşmamalarını" içeren bir madde eklemiştir. Bunun üzerine Türkiye, ICAO'ya 15 Nisan 1975'de çektiği bir mesajla 14 Mayıs 1975'de Ege'de gerçekleştireceği TASMO tatbikatında uçakların Yunan kıyılarına 6 mile kadar yaklaşabileceklerini bildirmiştir. Böylece Türkiye, 10 millik Yunan hava sahası iddiasına ICAO nezdinde zımnen itiraz etmiştir. Yunanistan'ın bu iddiası ile ilgili olarak ICAO Konsey Başkanı nezdinde de girişimde bulunulmuştur. Türkiye bu tutumuna paralel olarak tatbikatta fiilen Yunan Adalarına 6 mil mesafeye kadar yaklaşmış ve Yunanistan'ın 10 mil egemen hava sahası iddiasını tanımadığını göstermiştir.

(3) Türkiye ve Yunanistan'ın Tezleri

(a) Yunan tezleri

Yunanistan'a göre, uluslararası toplum Yunan ulusal hava sahasının özel statüsüne 1931'den beri rıza göstermiş ve tanımıştır. II'nci Dünya Savaşından önce Ege'yi ve ICAO'nun kuruluşundan sonra Atina FIR'ı kullananların hepsi, bu bölgeye saygı göstermişler ve Yunan makamlarının istediği gibi "Yunan topraklarına 10 milden fazla yaklaşmamışlardır". Yunan tutumu ve uluslararası uygulama opinio juris (Oydaşma Doktrini (doctrine of consensus)) oluşturacak şekilde süreklilik ve yeknesaklık göstermektedir; Ege Denizi'nde bu özel uygulama örf ve âdet hukuku haline gelmiştir. Türkiye'nin davranışı istisna oluşturmamaktadır. Türk iddiaları, çok geç ileri sürüldüğü için, Ege'de yıllar boyunca istikrar bulmuş ve Türkiye tarafından bile zımnen tanınmış bu durumu değiştiremez. Ayrıca, Türkiye'nin hukukîliği yıllardır

TASNİF DIŞI

kabul edilen 10 mil bölgesi ile ilgili iddialarını ileri sürmesini önlemek için estoppel ilkesine⁵⁷ de başvurulabilir.

Türkiye, 1974'de Yunan ulusal hava sahasına, Ege'nin meşru *statüs quo*'sunu tamamen değiştirmek istediği için, itiraz etmeye başlamıştır. Bazı Yunan akademisyenler, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi md. 3'e göre Yunanistan karasularını 12 mile çıkartmaya yetkili olduğundan Uluslararası Hukuk bakımından 10 mil hava sahası ilân etmeye de yetkili olduğunu ileri sürmektedirler. Yunanistan ise 10 ile 6 mil arasındaki bölgeye giren Türk uçaklarının Yunan hava sahasını ihlâl ettiği iddiasıyla Türkiye'yi devamlı protesto etmektedir.

(b) Türk tezleri

Türkiye, 6 millik karasuları dışına taşan 10 mil Yunan hava sahasının Uluslararası Hukuk kurallarını ihlâl ettiğine dikkat çekmektedir. Bu iddiaları, uzun süre sessiz kalarak zımnen tanıdığını ya da bu durumun bir örf ve âdet hukuku kuralı haline geldiğini de kabul etmemektedir. Yunanistan, 10 mil hava sahası uygulamasının dayanağı olarak gösterdiği ve bir iç hukuk tasarrufu olan 1931 tarihli Kararnamesini AIP ile aradan 40 yıldan fazla bir zaman geçtikten sonra 1974 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.

Türkiye, 10 millik Yunan hava sahasına yaptığı itirazların yanı sıra, itirazlarına uygun bir uygulamayı da sürdürmüştür. Aynı 1975 yılının Temmuz ayında Deniz Kurdu 2/75 tatbikatını gerçekleştirmek için, Yunanistan sahillerinden itibaren 6-10 mil mesafenin içine giren NOTAM'lanmasını istediği alanları Yunanistan'a bildirmiştir. Yunanistan'ın yayınladığı NOTAM'da tatbikat sahalarının yeri değiştirilerek Yunan kıyılarının 10 mil açığına alınmıştır. Buna rağmen, Türkiye tatbikatı plânladığı gibi yapmıştır. Daha sonraki yıllarda da Türkiye, Yunan sahillerinden 6-10 deniz mili arasındaki uzaklıkta bulunan açık deniz sahalarında ve açık denizler üzerinde uçuş hakkını kullanmaya devam etmiştir. Bu uygulama bugün de sürmektedir.

⁵⁷ Bir tarafın, kendi ihlâl ettiği andlaşmanın hükümlerine kendisinin dayanamayacağı ilkesi.

(c) Üçüncü tarafların tutumu

ABD, özellikle 1997 yılından itibaren, Yunanistan'ın 10 mil hava sahası iddiasına karşı bir bakıma resmî bir tavır almış, bu iddianın kabul edilir olmadığını muhtelif vesilelerle resmî ağızlardan ilân etmiştir. ABD ve diğer ülkelerin Yunanistan'ın Ege'de 10 mil hava sahasına ilişkin tutumunu tanımadıklarını; bu nedenle, Yunan ülkesinden 6-10 millik bölgede uçan Amerikan, Türk ya da diğer uçakların hava sahasını ihlâl ettiğini kabul etmediklerini beyan etmiştir. Ege'de NATO tatbikatlarına katılan ABD uçakları da, Yunanistan'ın 6 millik karasuları dışına, taşan hava sahası iddiasını dikkate almamaktadırlar.

Ayrıca, ICAO Paris temsilciliği tarafından Yunanistan'a AIP'inin 1.2.1 nci paragrafında yer alan karasuları tanımının Şikago Sözleşmesi md. 1 ve 2'ye ve diğer sözleşmelerin ilgili hükümlerine açıkça aykırı olduğu bildirilmiş; Yunan AIP'inin söz konusu paragrafından ikinci cümlelerin çıkartılması ve 548 sayılı NOTAM'ın (f) maddesinin 10 mil yerine öngörüldüğü gibi 6 mil olarak düzeltilmesi istenmiştir.

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

(4) Konuyla İlgili Uluslararası Hukuk Kuralları

Yunanistan'ın 1931 Kararnamesinde ve AIP'inde yer alan ifadeler açıklanmaya ihtiyaç göstermektedir. Öncelikle her iki belgede de yer verilen hava polisliği deyiminin Uluslararası Hukukta kabul görmüş genel geçer bir tanımı yoktur. Bununla beraber, terim hava tanıtım bölgesinin ötesine geçen yetkilere, egemenlik yetkilerinin kullanılacağına işaret etmektedir. Zaten Yunanistan da burayı egemen hava sahası olarak değerlendirmektedir. Esasen, Atina FIR alanının üzerinde bulunduğu fizikî coğrafyanın durumu ve bölgenin hukuksal statüsü göz önüne alınırsa, Yunanistan'ın güvenlik açısından böyle bir uygulamaya ihtiyacı olmadığı da hemen anlaşılır.

TASNİF DIŞI

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. Gerçekten de bugün konuyla ilgili olarak bilinen bütün Uluslararası Hukuk kurallarına göre Yunan tezi hukuka aykırıdır.

Uluslararası Hukuk, devletlere farklı amaçlar için farklı genişlikte karasuları ilân etme yetkisi tanımamaktadır. Bu anlamda devletin karasuları ile hava sahası arasında bir özdeşlik ilkesinden söz edilebilir. Şikago Sözleşmesi'ne göre, hava sahaları, hukuksal statülerini üzerinde bulundukları ülkelerden (kara ya da deniz) almaktadırlar. Devletin ülkesini oluşturan kara parçaları ve buna bitişik karasuları (md. 2) üzerindeki hava sahaları egemen hava sahası (md. 1); bu alanların dışında kalan deniz alanları üzerindeki hava sahaları ise uluslararası hava sahasıdır. Bu durum, değişik deniz hukuku andlaşmaları ile de teyid edilmektedir. Buna göre, hiçbir devletin ülkesinin sınırları dışında ne amaçla olursa olsun egemenlik iddiasında bulunamayacak veya bu anlama gelen davranış içine giremeyecektir. Bu çerçevede, 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi md. 2 ve BMDHS md. 87/1/b açık deniz üzerindeki hava sahasında bütün devletler için uçuş serbestliği öngörmektedir. Kavramı tersi ile yorumlayarak, bu Sözleşmelerin karasuları dışında kalan hava sahasının ulusal egemenliğe konu olamayacağını kabul ettiğini söylemek mümkündür.

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

Yunan uygulamasının *estoppel* ile korunması, Türkiye tarafından zımnen tanınmış olması ya da bu durumun örf adet hukukuna dönüşmesi de mümkün değildir. 1931 Kararnamesi, Kararnamede de belirtildiği gibi, iki belgeye

TASNİF DIŞI

dayandırılmıştır. Bunlardan ilki 5017 sayılı Yasa; ikincisi de, 1921 tarih ve 2569 sayılı Yasa ile onaylanan Hava Seyrüseferinin Düzenlenmesine İlişkin 1919 Paris Sözleşmesi'dir. Yunanistan, 1947 de bu Sözleşmeyi yürürlükten kaldıran Şikago Sözleşmesini onaylamıştır. 10 Mil hava sahası iddiası, karasuları ile hava sahasının sınırları arasındaki fark nedeniyle halen yürürlükte olan Şikago Sözleşmesi'ne aykırıdır. Böylelikle Kararname kendi hükmüne göre sahip olduğu Uluslararası Hukuk dayanağını kaybettiği gibi, Yunanistan, karasuları dışına taşan 10 mil hava sahasını reddeden Şikago Sözleşmesini 1947'de onaylayarak 10 mil hava sahası uygulamasında *opinio juris*'in bulunmadığını da göstermiştir. Yunanistan'ın lehine olan; ama, Şikago Sözleşmesi'ne taraf olarak kendisinin bile hukukî kabul etmediği bir durumu, Türkiye'nin tanımış olması mümkün değildir.

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

2. HAVA TRAFİK HİZMET SORUNLARI

Bütün devletler, uluslararası hava sahalarında uyruğunda bulundukları devletin yetkilerine tâbi olan sivil ya da devlet uçakları ile uçuş serbestisine sahiptir. Bununla beraber, Şikago Sözleşmesi, açık denizlerde Sözleşme esaslarına göre vaaz edilmiş kuralların uygulanmasını öngörmektedir (md. 12). ICAO Konseyi bu hükme dayanarak, Sözleşme'nin uluslararası hava sahasında uçuş kurallarını kapsayan 2 numaralı Ekini kabul etmiştir. Bu 2 numaralı Ek, uluslararası hava sahasında, özellikle, çarpışmalara engel olacak kuralları, uçuş plânı kurallarını, görerek uçuş (Visual Flight Rules-VFR) ve aletli uçuş (Instrument Flight Rules-IFR) kurallarını, tehlike anında alınacak önlemleri hükme bağlamaktadır. Diğer taraftan Sözleşme'nin hava trafik hizmetlerini düzenleyen 11 numaralı Ekinde, uluslararası hava sahalarını da kapsayan hava trafik hizmetlerinin verileceği sahalar öngörülmüştür (para. 2.1.2). Bu nedenle, uluslararası hava sahalarında yapılan sivil

TASNİF DIŞI

uçuşların, burada tesis edilmiş hava trafik hizmet sahalarında hizmet veren devletlerin teknik denetimi altına girmesi söz konusu olmaktadır.

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

Şikago Sözleşmesi Ek 2'ye bağlı olarak 11 sayılı Ek çerçevesinde uçuş güvenliğini sağlamak amacıyla verilmesi öngörülen ATS'ler, uçuş bilgi hizmetleri (Flight Information Services), hava trafik kontrol hizmetleri (Air Traffic Control Services) ve uyarı hizmetlerinden (Alerting Services) oluşur. Bunlara, 15 sayılı Ek ile havacılık bilgi hizmetleri (Aeronautical Information Services) ve 12 sayılı Ek ile arama-kurtarma (AK-Search and Rescue(SAR)) hizmetleri eklenmiştir. Belirli hava sahaları veya belirli meydanlarda hava trafik hizmetlerinin sağlanması kararlaştırıldığında, bu hava sahaları veya meydanlar, sağlanacak hava trafik hizmetlerine göre tanımlanır. Bu hava sahaları, uçuş bilgi bölgeleri (Flight Information Region-FIR), kontrol sahaları (Control Area-CTE) ve Kontrol Bölgeleridir (Control Zone-CTR).

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

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

TASNİF DIŞI

Ayrıca, Konsey, Türkiye'nin Limni TMA ve W-14 hava yolu konularında karşı karşıya kaldığı sorunlar nedeniyle yaptığı girişim üzerine, "ölkelerin açık denizler üzerinde hizmet verdikleri hava sahalarını tek taraflı olarak ilân etmelerinin veya bunları değiştirmelerinin, 11 sayılı Ek para. 2.1.2'de belirtilen açık denizler üzerinde ATS temin edilecek hava sahalarının bölgesel hava seyrü sefer anlaşmaları ile belirleneceğine dair hükme ve bunun ruhuna aykırı olacağına dair Hava Seyrü Sefer Komisyonu'nun kararını teyit ettiğini" bildiren bir Karar almıştır. Konsey bu Kararında, açık denizlerde tek taraflı olarak ilân edilen iç (domestic) hava yollarının durumuna da açıklık getirilmiştir. Açık denizler üzerinden geçen hava yollarına 'iç hava yolu' denmesinin ve bunlara 'iç hava yolu tanııtma işareti' verilmesinin uygun olmayacağını; zira, bunlar bir defa kurulduktan sonra diğer ölkelerin uçaklarının kullanımına da açık olacaklarına dair Hava Seyrüsefer Komisyonunun görüşünü onaylamıştır.

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

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

3. FIR SORUNU

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

a. Atina FIR - İstanbul FIR Sınırlarına İlişkin Sorunlar

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

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

Ekim 1946'da Ortadoğu ülkelerinin katılımı ile Kahire'de yapılan 1'nci Ortadoğu toplantısında Türkiye'ye, kıta Yunanistan'ı içine alan geniş bir FIR bölge sorumluluğu verilmesi düşünülmüş ve bunun Türk makamlarına önerilmesi kararlaştırılmıştır. ICAO 1946 yılı içinde, batıda Adriyatik Denizi'ndeki Brindizi FIR hududu ile doğuda Rus ve İran hudutları, kuzeyde Türkiye ve Yunanistan hudutları ile Karadenizde 42° 15' K, güneyde 35° 00' K enlemi arasında kalan sahayı bütünü ile Ankara FIR olarak Türkiye'ye teklif etmiştir.⁵⁸ Türkiye bu öneriyi değerlendirmemiştir.

⁵⁸ ICAO'nun Türkiye'ye yazdığı mektup, ICAO Doc.CA 143.

TASNİF DIŞI

Atina ile İstanbul FIR'ı arasındaki sınır 1950, 1952 ve 1958'de yapılan toplantılarda görüşme konusu olmuştur. Yunanistan, Kıbrıs, Türkiye ve Ortadoğu ülkeleriyle ilgili FIR tespiti, Kasım 1950'de İstanbul'da yapılan II'inci Ortadoğu Bölgesel Toplantısı'nda ele ⁵⁹alınmıştır. Toplantı tutanaklarına göre, Atina-İstanbul FIR'ının batı sınırı, "Finike'nin güneyinde 35° 55' K - 30° 00' D noktasından Türk-Yunan kara sınırının denize ulaştığı 40° 45' K - 26° 10' D noktasına kadar Türkiye'nin batı sınırını takip eder" cümlesiyle tarif ve tavsiye edilmiştir.

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

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

İstanbul ve Ankara FIR'larının sınırlarının belirlenmesi sırasında Türkiye'nin ilgili konferanslarda izlediği kontrolundaki FIR'ları dar tutma politikası, genel olarak o dönemlerde devletlerin, FIR'da verilen hizmetleri külfet olarak gören ve ülkeleri

⁵⁹ ICAO Final Report of the Rules of the Air and Air Traffic Control Committee, Second Middle East Regional Air Navigation Meeting (İstanbul, October – November 1950).

TASNİF DIŞI

dışında açık denizlerde FIR hizmeti vermekten kaçınan tavırlarına paralel olarak ortaya ıkmiőtır. FIR teknik bir konu ve ATS ile ilgili bir sorumluluk mevzuu olduğu için bunda şaşırtıcı bir durum da yoktur. FIR sınırlarının belirlendiği tarihten 1963 yılına kadar, Türkiye ile Yunanistan arasında FIR ile ilgili önemli bir sorun yaőanmamıőtır. Kıbrıs olayları nedeniyle 1963'ten itibaren Türkiye'nin Ege'deki askerİ uçuőlarında meydana gelen artış ve Yunanistan'ın bunlara gösterdiği tepki gelecekteki olayların habercisi olmuştur.

Yunanistan, İstanbul-Atina FIR sınır hattını Türk-Yunan sınırı olarak görmek ve göstermek istemektedir. İstanbul ve Atina FIR'larının sınırı, Türkiye'nin batı sınırına bağlı olarak tarif edilmiş ise de, Türkiye'nin batı sınırı belli değildir. Ege'de iki devletin ülkesi arasında çizilmemiő olan sınıra bağlı olarak tarif edilen FIR sahası gerçek hukukİ durumu yansıtmamaktadır ve tamamen hayaldirdir. İstanbul-Atina FIR hattı bazı bölgelerde 6 millik karasuları dışında açık denizden geçerken (rneğin, Bozcaada güneybatısında 22 mil, Marmaris güneydoğusunda 18 mil), bazı bölgelerde Türk karasularından geçmektedir (rneğin, Karaburun kuzeybatısında 2 mil).

Devletler arasındaki bir siyasİ sınırın, açık denizden ya da ilgili devletlerden birinin karasularının içinden geçmesi siyasİ sınır kavramının niteliğine ters düşmektedir. Buna mukabil Yunanistan, zellikle FIR hattına dayandırdığı tatbikat sahalarını tanımlarken, FIR sınırını Türkiye'nin batı sınırı olarak göstermeye gayret etmektedir. Bu nedenle, yayımlanan A0240/99 (Milli G0291/99) sayılı NOTAM ile Türkiye bu duruma müdahale etmiş ve yayımlanan NOTAM Türk AIP'inin RAC 3-1-4a sayfasının "Remarks" hanesinde yer almıştır.

Yunanistan'ın, İstanbul-Atina FIR hattını Türkiye'nin batı, kendisinin ise doğu sınırı olarak göstermesinin amacı, Ege Denizi'ni sahiplenmek ve Ege Denizi'ni bir Yunan gl haline getirmektir. Buna karşılık, Türkiye bir süreden beri FIR sınırının yeniden belirlenmesini istemektedir.

b. FIR'ın Kapsamı İle İlgili Sorunlar

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

Buna karşılık Yunanistan FIR sahasında kendisine verilen yetkileri genişletmeye ve belki de egemenlik tesis etmeye yönelik arayışlar içindedir. 1973 yılı Mayıs ayı içinde Midilli Adası açıklarında uluslararası hava sahasında bir eğitim tatbikat uçuşu plânlanmış, Yunan Adalarının 10 mil açığında seçilen tatbikat sahasının NOTAM'ı için Yunanistan'a müracaat edilmiştir. Yunan makamları, "Yunan hava sahasında yapılacak askeri uçuşların uçuş müsaadesi diplomatik kanaldan yapılmalıdır" cevabını vermişlerdir. Diplomatik müsaade sadece egemen hava sahalarındaki uçuşlar için uygulanan bir hukuk kuralıdır (Şikago Sözleşmesi md. 3/c). Oysa bu tatbikat için seçilen saha, Yunanistan'ın egemen hava sahası değil uluslararası hava sahasıdır. Bu yüzden Yunan isteği kabul edilmemiş, sonuçta plânlanan uçuşlar yapılmıştır. Türkiye Mart 1974'de Ege'de yapılması plânlanan Daffodil Face 74 tatbikatından yararlanarak ulusal bir tatbikat yapmayı plânlanmış ve bu tatbikat da NATO tatbikatının genel harekât emrine dahil edilmiştir. Tatbikat sahasını Atina FIR'ı içinde kalan bölümü için NOTAM yapılması Yunan makamlarından istenmiştir. Tatbikat tarihine kadar isteğine cevap gelmeyince NOTAM Türkiye tarafından yayınlanmıştır. Bunun üzerine Yunanistan Atina FIR'ı içinde uçuşlara izin vermeyeceklerini, aksi takdirde doğacak sonuçtan sorumlu

TASNİF DIŞI

olmayacaklarını belirten bir uyarı mesajı çekmiş ama Türkiye plânladığı uçuşları yapmıştır. Yunanistan'ın bu örnekler ile sınırlı olmayan Uluslararası Hukuka aykırı arayışları, zaman zaman üst düzey yöneticilerin açıklamalarına da konu olmaktadır. Yunanistan, "Atina FIR'ının 1999 yılından itibaren bütün Ege'yi kapsayacak şekilde orta ve uzun menzilli hava savunma füzeleri ile korunacağından"⁶⁰ söz etmektedir. Bir başka söyleyişle, Uluslararası Hukukun tereddüt götürmeyen açık kurallarına rağmen, Yunanistan'ın Atina FIR'ının üzerinde bulunduğu Ege açık denizi üzerindeki hava sahasını ülkesinin korunacak bir parçası olarak gördüğü anlaşılmaktadır. Türkiye, Yunanistan'ın Atina FIR sebebi ile sahip olduğu teknik yetkileri aştığını ileri sürmekte ve bu yetki genişlemesini kabul etmemektedir.

4. NOTAM SORUNU

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

Şikago Sözleşmesi sadece sivil uçaklara uygulanmaktadır (md. 3/a ilk c.). Askerî, gümrük ve polis hizmetlerinde kullanılan devlet uçaklarına (md. 3/b) uygulanmamaktadır (md. 3/b son c.). Madde metni hiçbir tereddüde yer bırakmayacak kadar açık yazılmıştır. Bununla beraber Sözleşmede devlet uçakları ile ilgili iki önemli hususa değinilmiştir. Taraf devletlerin devlet uçakları özel bir anlaşma ile önceden izin almadan başka bir devletin ülkesi üzerinde uçmayacak ve başka bir devletin ülkesine inmeyeceklerdir (md. 3/c). Taraf devletler devlet uçakları ile ilgili kurallar koyarken sivil uçakların seyrüsefer güvenliği için tam ihtimam göstereceklerdir (md. 3/d). Şikago Sözleşmesi'nin devlet uçakları ile ilgili kuralları bunlardan ibarettir.

NOTAM sorunu, Atina FIR içerisinde Ege açık denizi üzerindeki uluslararası hava sahalarındaki askerî tatbikatlarla ilgili olarak ortaya çıkmaktadır. Uluslararası hava sahalarında her devletin askerî tatbikat yapma hakkı vardır. Şikago

⁶⁰ Yunanistan Millî Savunma Bakanı Akis Tsohatzopoulos'un 2 Aralık 1998 tarihli "Bulletin" gazetesinde yayınlanan beyanı.

TASNİF DIŞI

Sözleşmesi Ek 15 para. 5.1.1. l'de, doğrudan operasyonel önem taşıdığından NOTAM yayınlanması gereken bilgiler arasında fıkra 1'de, askerî tatbikatlar, gösteriler ve yarışlar paraşüt atlayışları gibi hava seyrüseferi için tehlikelerin mevcudiyetine de yer vermiştir. Hangi faaliyetlerin hava seyrüseferini tehlikeye düşürdüğü için NOTAM'la bildirilmesi gerektiğinin takdiri de ilgili makama aittir. Havada diğerleri için potansiyel tehlike oluşturan faaliyetler ya önceden NOTAM'lanmış sahalarda yapılmalı ya da bu faaliyetlerin yapılacağı sahalarda NOTAM'lanmalıdır. Bu kurala aykırı davranıldığında doğabilecek olumsuz sonuçların sorumluluğunu da üstlenmek gerekecektir. Açık denizler üzerinde devlet uçakları ile yapılacak uçuşlarda sivil uçakların seyrüsefer güvenliği için önlem alma yetki ve sorumluluğu doğrudan devlet uçaklarını açık denizler üzerinde uçuşa çıkaran makam ve uçuş ekibine aittir⁶¹.

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

Yunan NOTAM Ofisi, Türk NOTAM Ofisinin yayınlanmak üzere gönderdiği NOTAM metinlerinde yetkisi olmamasına rağmen değişiklik veya ilâveler yapmakta ya da zamanında yayınlamamaktadır. Geçmişteki tatbikat sahalalarının koordinatlarının değiştirilmesine ilâve olarak, son yıllarda NOTAM'lara tatbikatlara katılacak uçakların Yunan kıyılarına 10 milden fazla yaklaşmamaları ve Yunan Hava

⁶¹ PAZARCI, Uluslar arası Hukuk Dersleri, II. Kitap,s. 450.

TASNİF DIŞI

Trafik Kontrol (Air Traffic Control -ATC) birimlerine uçuş plânı vermeleri hususunda kayıtlar eklemektedir.

5. UÇUŞ PLANI SORUNU

Uçuş planı⁶² sorunu, Yunanistan'ın Atina FIR'ı içerisinde Ege açık denizi üzerinde uçan Türk devlet uçaklarından uçuş plânı istemesinden kaynaklanmaktadır. Yunanistan AIP'ine koyduğu bir madde ile Atina FIR'ı içerisindeki bütün uçuşlar için uçuş plânı doldurulması mecburiyeti getirmiştir. Yunanistan, uçuş plânının sivil uçuşların emniyeti için gerekli olduğunu ileri sürmekte, Türkiye'nin Ege'deki uçuşları için 1979 yılına kadar düzenli olarak uçuş plânı bilgisi verdiğini belirtmektedir. ICAO Genel Kurulunun, sivil / asker eşgüdümü bağlamında, açık denizler üzerinde devlet uçaklarının yapacakları uçuşları düzenlemek üzere akit devletler tarafından belirlenecek kuralların, sivil hava trafiğinin güvenlik ve düzenini tehlikeye düşürmemesini ve bu uçuşlar sırasında "pratikte mümkün olduğu ölçüde" ICAO Ek 2'deki kurallara uyulmasını tavsiye eden kararını ileri sürerek Türk askerî uçaklarının Atina FIR'ı içerisinde Ege açık denizi üzerinde yaptığı uçuşlar için de uçuş plânı doldurmasını istemektedir. Yunanistan uçuş bilgilerini aynı zamanda güvenlik nedenleriyle talep ettiklerini açıkça ifade etmekten de kaçınmamaktadırlar.

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

Şikago Sözleşmesi devlet uçaklarını kapsam dışında bıraktığı için Sözleşme ve eklerinde yer verilen uçuş plânı ile ilgili hükümlerin bunlara uygulanabilmesi mümkün değildir. Açık denizler üzerinde tüm ülkelerin tartışmasız uçuş serbestisi

⁶² Uçuş Planı, uçuşun tamamı veya bir bölümü ile ilgili olarak ilgili ATS birimlerine verilen bilgilerdir.

TASNİF DIŞI

vardır. Uçuş plânı bahane edilerek bu hak engellenemez. Aksi davranışlar uluslararası hukukun ihlâli anlamını taşır. Askerî uçaklar esasen Şikago Sözleşmesi'nin dışında kalmakla beraber, trafik kontrol hizmeti talep ederek uçmak isterlerse istisnai olarak uçuş plânı doldurmaları beklenir. Türkiye, bu özel durumun dışında, açık denizler üzerindeki hava sahasında ICAO kurallarına uyulmadan yapılan harekât, keşif, eğitim ve tatbikat uçuşları gibi, askerî uçuşlar için uçuş plânı vermek mecburiyetinde bulunmadığını söylemektedir.

Ege'deki Türk askerî 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 hukuksal yetki ve sorumluluğuna müdahale etmektedir. Atina FIR'ı içerisinde Ege'nin açık deniz alanları üzerindeki Türk askerî uçuşları sırasında güvenlik tedbirleri alma yetki ve sorumluluğu Türkiye'ye aittir. Türkiye sivil havacılığın emniyeti için gerekli tedbirleri almaktadır. Faaliyet gerekli kılıyorsa, harekât sahasının NOTAM'lanması usulüne göre yapılmaktadır. Uçuşlar VFR (Görerek Uçuş Kuralları) olarak icra edilmektedir. Uçuşlar mümkün olan bütün hallerde, sivil ve kontrollü uçuşların bulundukları kontrollü hava sahaları (NOTAM'lama hariç) yani ATS yolları ve TMA'ların limitleri dışında yapılmaktadır. ATS yolları belirli usullerle katedilmektedir. Uçuşlar genellikle hallerde radar kontrolünde gerçekleştirilmektedir. Yunan ATS birimlerinden herhangi bir hizmet de talep edilmemektedir.

Türkiye'nin 1979'a kadar uçuş plânı vermesi de Şikago Sözleşmesi md. 3/d çerçevesinde değerlendirilmelidir. Türkiye'nin söz konusu uygulamaları hukukî bir yükümlülüğünden kaynaklanmadığı gibi, bu uygulamanın sürdürüleceğine ilişkin bir taahhüdü de yoktur. Askerî uçaklarının açık denizlerin üzerinde yapacağı uçuşlarla ilgili kural koyma ve sivil uçuşların güvenliği ile ilgili önlemleri alma sorumluluğu Türkiye'ye aittir; o tarihlerde böyle bir uygulamaya Türkiye tarafından yararlı görülüş; ortaya çıkan mahsurlar karşısında buna son verilmiştir.

Ayrıca, sivil uçuşların emniyeti açısından uçuş plânının istenmesi de gerçekçi görünmemektedir. Türk askerî 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

TASNİF DIŞI

ortamları farklıdır. Türkiye'nin Ege'de gerçekleştirdiği askeri uçuşlarla ilgili bilgilerin, ATS amaçları ve sivil uçuşların güvenliği için kullanılmaları pratikte söz konusu değildir.

ICAO Genel Kurulunun Kararı, "pratikte mümkün olduğu ölçüde" ifadesinin de gösterdiği gibi, esnek ve tavsiye niteliğinde bir karardır. Harekât, keşif, eğitim ve ttbikat uçuşlarının nitelik ve amacı bu tür uçuşlarda istense de ICAO kurallarına uyulmasına imkân vermemektedir. Ege'deki uluslararası hava sahalarında yapılacak uçuşlara ilişkin uçuş planı bilgisi verilmesi konusunda ısrar edilmesi, FIR sorumluluğu nedeniyle Yunanistan'a verilen teknik sorumluluğu bir hava savunma vasıtası olarak kullanılması anlamına gelmektedir.

6. EGE KONTROLLÜ HAVA SAHALARI SORUNLARI

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

a. Terminal Kontrol Sahası Sorunları

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

Yunanistan, 9 Haziran 1975 tarihinde, bölgesel ve ilgili ülke olan Türkiye ile herhangi bir eşgdme gerek görmeden, tek taraflı bir uygulama ile Limni meydanı çevresinde ve büyük bir bölümü uluslararası hava sahasını içine alan yaklaşık 3000

TASNİF DIŞI

NM² genişliğinde bir TMA ilân etmiştir. Türkiye hem Yunanistan hem de ICAO nezdinde itiraz etmiş ve bu TMA'yı tanımadığını, askerî uçuşlarını bu yeni TMA'yı dikkate almadan yapacağını bildirmiştir. Yunanistan, 714 sayılı NOTAM'ın kaldırılmasından sonra Mart 1981'de tek taraflı olarak Limni TMA'yı % 57 oranında küçültürerek 1300 NM² ye düşürmüştür. Limni TMA bu yeni boyutlarıyla bile % 20 oranında uluslararası hava sahasına taşıdığı için Türkiye tarafından kabul edilmemiştir.

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

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

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

b. Hava Koridorları Sorunları

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

(1) W-14 Hava Koridoru Sorunu

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

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

Uygulamalar zaman içinde W-14 hava yolunun Türkiye'nin Ege'de yaptığı askerî tatbikat uçuşları açısından önemli sayılabilecek kısıtlamalar getirdiğini ortaya çıkartmıştır. Bu durum W-14 hava yolunun iki devlet arasında görüşme ve tartışma konusu olmasına yol açmıştır. Yunanistan, yolun Limni-Kavala ile Sisam-İstanköy bölümlerinin büyük ölçüde kendi egemen hava sahalarında kaldığını, bu nedenle tartışmanın dışında mütülâa edilmesi gerektiğini vurgulamış; Limni-Sisam bölümünde ise, yolun alt limitini yükseltebileceğini belirtmiştir. Buna karşılık, Türkiye W-14 hava yolunun tamamının iptalini istemiştir. Yunanistan, 6 Mart 1981 tarihinde Limni TMA'nın küçültülmesi ile birlikte W-14 hava yolunun alt irtifalarında ve kullanım zamanlarında tek taraflı olarak bazı değişiklikler yapmıştır. Buna göre,

TASNİF DIŞI

yolun alt irtifa limiti 2500 feetden 5500 feete çıkartılmış, 15 Nisan 31 Ekim tarihleri arasında devamlı, bu periyodun dışında ise sadece hafta sonlarında kullanılacağını ilân etmiştir.

(2) G-18 Hava Koridoru Sorunu

G-18 Hava yolu, Kuzey ve Orta Avrupa ile Orta Doğu ülkelerini birbirine bağlamakta ve oldukça yoğun bir trafiğe hizmet vermektedir. Bu uluslararası hava yolu, Sarajevo, Kumanovo üzerinden Selanik'e gelmekte, Bodrum Datça mevkiinde 60 mil kadar da Türk hava sahasından geçerek düz bir hat halinde Rodos'a ulaşmakta ve oradan da Tel Aviv'e uzanmaktadır. Yunanistan, eski Yugoslavya ile anlaşarak, G-18 güzergahını ICAO usullerine aykırı olarak değiştirmiştir. G-18 Koridorunun yeni güzergahı, Kumanovo'dan Fişka'ya ve oradan da Limni ve Mesta üzerinden geçerek Rodos'a ulaşacak şekilde Türk sahillerinin önüne çekilmiştir. Yunanistan, bir taraftan Avrupa Bölgesel Seyrüsefer Plânında yaptırmaya çalıştığı bu değişikliğin gerçekleşmesi için öngörülen eşgüdüm çerçevesinde ICAO'ya müracaat ederken, diğer taraftan da, trafiğe sürat ve güvenlik kazandırdığını ileri sürerek bir NOTAM⁶³ ile yeni yolu hizmete açmıştır. Yunanistan'ın ICAO'ya yaptığı başvurusunun sonucunu beklemeden attığı bu adım ICAO usullerine aykırı bir oldu bittiği yansıtmaktadır.

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

⁶³ 15 Haziran 1981 tarih ve 923 sayılı NOTAM.

TASNİF DIŞI

7-8 Şubat 1985'de ANC'da yapılan toplantıda Türkiye, G-18 Koridorunun güzergahının değiştirilmesinde ICAO usullerinin uygulanmadığını ve yeni güzergahın Türk devlet uçaklarının Ege'nin uluslararası hava sahasında yaptıkları tatbikat ve eğitim uçuşlarını büyük ölçüde engellediğini söylemiştir. ANC toplantı sonucunda aldığı Kararla, a) G-18 hava yolu için, (Türkiye'nin de istediği doğrultuda) alçak ve yüksek irtifalarda kuzeyde Fişka, güneyde Mesta doğru hattının en uygun alternatif olduğunu belirterek Bölgesel Hava Seyrüsefer Plânında bu güzergahın yer almasını; b) Yunanistan Hükümeti'nin doğru hat uygulamasına en kısa zamanda geçilmesi için gerekli önlemleri almasını; c) Yeni güzergah uygulanıncaya kadar Limni üzerinden geçen yolun kullanılmasını; ç) Ege hava sahasının sivil havacılık tarafından emniyetle kullanılmasını sağlamak amacıyla, Türkiye ve Yunanistan'ın, aralarındaki eşgüdüm usullerinin geliştirilmesi imkânlarını araştırmalarını tavsiye etmiştir .

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

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

TASNİF DIŞI

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

Açık denizler üzerindeki hava sahaları ile ilgili Konsey kararları bağlayıcı olmasına rağmen Yunanistan G-18 ile ilgili kararı ancak bir yıl sonra Haziran 1986'da ve kısmen uygulamaya başlamıştır.

Yunanistan, Konsey kararına bağlanan Fiska-Mesta hattını G-18 adıyla hizmete açarken usule aykırı olarak oluşturduğu Fiska-Limni-Mesta hattını da J-60 adı altında muhafaza etmiştir. G-18'i 20.00 (z) - 04.00 (z) saatleri arasında, özellikle gece saatlerinde ve yalnızca günde 8 saat süreyle trafiğe açmış, geri kalan zaman süresince J-60 koridorunun kullanılmasını öngörmüştür. Türkiye J-60 Koridoruna ICAO nezdinde itiraz etmiştir. Buna karşılık ICAO, kısmen de olsa kararının uygulanmasını memnuniyetle karşılamıştır. Konsey, J-60 Koridorunu, kendi Kararında yer verdiği ve Karar tam olarak uygulanıncaya kadar Limni üzerinden geçen yolun bir süre kullanılabileceğine ilişkin hükme uygun bir girişim olarak değerlendirmiştir.

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

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

TASNİF DIŞI

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

(3) B-7 Hava Koridoru Sorunu

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

Bulgar teklifindeki B-7 hava yolunun Limni-Mesta-Rodos arasında yaklaşık 2/3'ü G-18 hava yolu ile aynı güzergahı takip etmektedir; Limni-Kavala bölümü ise kuzeyde G-18'den de doğudadır. Bu konumuyla B-7 hava yolu da, G-18 gibi, Türkiye'nin Ege Denizi'nin uluslararası hava sahasında askerî tatbikatlar icra etmesini kısıtlayıcı sonuçlar doğuracak niteliktedir. Bu durumu göz önünde bulunduran Türkiye, 6 Aralık 1985'de Bulgar teklifindeki B-7 yolunun Ege'deki güzergahının Kavala-Limni-Mesta arasında kalan kısmına ICAO Paris Ofisi nezdinde itiraz etmiştir.

TASNİF DIŞI

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

Montreal'de ANC ve Konsey'de konu görüşülürken Türk itirazları dikkate alınmıştır. ANC'ın Konsey'e sunmak üzere hazırladığı Raporda, Yunanistan ile Türkiye arasında sivil asker eşgüdümünün geliştirilmesi konusunda bir ilerleme kaydedilemediği, bölgede yeni bir hava yolu kurulmasından önce bu hususun tatmin edici bir düzeye çıkartılması gerektiği,

B-17'nin önerilen güzergahının Türkiye'nin rızası alınmaksızın uygulamaya konulması halinde mevcut durumun daha da zorlaşacağı vurgulanmıştır. ANC, Konsey'e sunmak için aldığı tavsiye Kararında da, konunun bütün yönlerinin ilgili taraflar arasında yürütülecek çalışmalar ve eşgüdüm ile incelenmesi gerektiğini ve karşılıklı kabul edilebilir çözümlere varılması arzusunu belirtmiş, bu amaçla ICAO Avrupa Ofisinin ilgili taraflara her türlü yardımda bulunmasını istemiştir. Konsey ANC'ın tavsiyeleri doğrultusunda karar almış, Bulgaristan, Yunanistan ve Türkiye'nin yaz sezonu trafik ihtiyacını karşılamak üzere ilgili sahada geçici çözümler üzerinde anlaşmalarını, bütün ilgili tarafların Avrupa Bölgesel Seyrû Sefer Plânında, EUR 85/17-ARN/2 değişiklik önerilerinin amacına uygun, herkes için kabul edilebilir

TASNİF DIŞI

değişiklikler yapılması için öneriler geliştirmek amacıyla eşgüdümlü çalışmalara girmelerini istemiştir. ICAO'nun bu iki önemli organı da, Kavala-Limni-Mesta hattını onaylamamıştır.

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

Türk ve Yunan başbakanları Davos ve Brüksel'de başlattıkları sürecin sonucu olarak iki ülke dışişleri bakanları 24-26 Mayıs 1988 tarihlerinde Atina'da gerçekleştirdikleri görüşmelerde Atina Mutabakat Muhtırası imzalanmıştır. Muhtırada her iki tarafın Temmuz ve Ağustos ayları süresince Ege'de tatbikat yapmayacağı hükme bağlanmıştır. 21 ve 27 Haziranda üst üste iki toplantı gerçekleştirilmiş ama ne ICAO'nün yaptığı ne de tarafların kendi yaptıkları öneriler üzerinde uzlaşabilmeleri mümkün olmamıştır.

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

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

TASNİF DIŞI

Mesta arasında bir hat içermediği için reddetmiştir. Türkiye ICAO önerilerini de kabul ederken Yunanistan'ın bunu da aynı gerekçe ile reddettiği anlaşılmaktadır.

7. EGE ULUSLARARASI HAVA SAHASINDA GÜVENLİK SORUNLARI

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 Ege Denizi'nde Türk karasuları dışında kalan alanlarda Yunanistan'ın komuta kontrol sorumluluğu benimsenmiştir. Ege dahil Yunanistan ve Türkiye harekât ve komuta kontrol açılarından İzmir'de bulunan 6'ncı ATAF Komutanlığının yetki ve sorumluluğuna verilmişti. Ege'de Hava Savunma ve Erken İhbar sorumluluğu, İzmir'de bulunan 6. Müttefik Taktik Hava Kuvvetleri Komutanlığına bağlı olan Türk ve Yunan Taktik Hava Kuvvetleri arasında 1 Şubat 1962'e belirlenen EW hattı⁶⁴ ile bölüştürülmüştür. Böylece bir çeşit komuta kontrol sorumluluğu gibi iki devletin NATO çerçevesindeki hava harekat sorumluluk bölgeleri oluşturulmuştur. Belirlenen sorumluluk sınırı, Ege'de Kuzeyden Güneye 2540 E meridyeninden, yaklaşık Ege'nin ortasından geçirilerek Türkiye'ye Ege'de hava savunma sorumluluğu verilmiştir. Yunanistan 1964 yılında Kıbrıs olayları nedeniyle Ege'de 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 çakıştırılmıştır⁶⁵. 1964 Yılında Kıbrıs Barış Harekâtına kadar durum böyle sürmüştür.

1974 Kıbrıs Barış harekatı sırasında Türkiye kendisinin Ege'den gelebilecek bir hava saldırısına karşı koruma ihtiyacı duymuştur. Türkiye, önce 685 sayılı NOTAM ile tehlikeli hava sahaları ilân etmiş, Birinci Harekatın sonunda 1 Ağustosta

⁶⁴ AFM:355/1, Güney Avrupa Hava Kuvvetleri Belgesi.

⁶⁵ SACEUR, 22 Şubat 1964 tarih ve SH 28086 sayılı mesajı.

TASNİF DIŞI

bu NOTAM'ı kaldırmıştır. Daha sonra 6 Ağustos 1974'de 714 sayılı NOTAM'ı yayınlamıştır. Türk-Yunan kara sınırının Ege Denizi'ne ulaştığı noktadan başlayarak Anadolu sahillerinin 50 mil kadar batısından Ege Denizi'ni kuzeyden güneye kat eden bir hattın doğusuna geçecek uçakların Türk ATC birimlerine rapor vermelerini istemiştir. Daha sonra yapılan açıklamalarda bu hattın radarda görünen uçaklardan Anadolu'yu hedef alan saldırganları diğer sivil uçaklardan ayırt etmek amacı taşıdığı bildirilmiştir. Buna karşılık Yunanistan, önce 1066 sayılı NOTAM ile Ege'nin tamamını, sonra da 1157 sayılı NOTAM ile 714 sayılı NOTAM ile çizilen hattın doğusunu hava trafiğine kapatmıştır.

Türkiye ile Yunanistan arasında 1975 yılında başlatılan ikili müzakerelerin ana ve en önemli gündem konusunu, Ege'deki uçuşların karşılıklı olarak bildirilmesini içeren güvenlik sorunu teşkil etmiştir. Türkiye, Ege uluslararası hava sahasından Türkiye'ye yönelen uçuşlardan en azından 10 dakika önce (yaklaşık 50 deniz mili uzaklıkta bilgi sahibi olmasına elverecek bir yeni düzenleme istemektedir. 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 Ege'deki gerginlikten sonra Türkiye ve Yunanistan arasında çıkması muhtemel bir savaş nedeniyle Yunan silâhlı kuvvetlerini NATO çerçevesinden kurtararak ulusal kuvvetlere dönüştürmek düşüncesi ile NATO'nün 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

TASNİF DIŞI

karargahı kurulmasını ve bunların yönetiminin Yunan komutanlarına bırakılmasını istemiş ve Ege Denizi'ndeki hava hareket sorumluluğunun 1974'den önce olduğu gibi tekrar kendisine ait olması gerektiğini ileri sürmüştür. Yunan istekleri diğer NATO üyesi ülkeler tarafından olumlu karşılanırken Türkiye bu isteklere karşı çıkmıştır. Türkiye, Yunanistan'ın NATO'ya geri dönüşüne evet demiş fakat bunun 1974 öncesi koşullarda gerçekleşmesini istememiştir.

1981 yılında Yunanistan, Rogers Anlaşması ile NATO'nun askerî kanadına geri dönmüştür. Bu anlaşmaya göre, Ege'deki komuta kontrol ve hava savunma düzenlemelerinin 6. ATAF ile Yunanistan'da kurulması planlanan 7. ATAF arasında AIRSOUTH eşgüdümünde yapılacak müzakerelerle belirlenmesi öngörülmüştür. Yunanistan NATO'nun askerî kanadına döndüğü gün Türkiye'ye karşı diplomatik bir zafer elde edildiğini ve artık Kıbrıs sorununa NATO içinde de sahip çıkabileceklerini bildirmiştir. Daha sonra Papandreu hükümeti Rogers Plânının tamamı ile unutmuştur. Yunanistan NATO çerçevesinde Ege'nin komuta kontrol sorumluluğunun kendisinde olduğunu iddia etmeye başlamış, Rogers Plânında öngörülen müzakereler hiçbir zaman yapılamamıştır. SSCB'nin dağılmasından sonra NATO yeni stratejik savunma konsepti oluşturmaya başlamış ve buna bağlı olarak 1991 yılından itibaren örgütlenmesinde yeniden yapılanma çalışmaları başlatmıştır. Bu çerçevede yapılan çalışmalar sırasında Yunanistan komuta kontrol ve hava savunma düzenlemelerinde FIR hattının esas alınmasını ve bu hattın batısında kalan bölgede sorumluluğun 7. ATAF'a yani kendisine verilmesini talep etmiştir.

14 Haziran 1996'da NATO yeni stratejik konseptini uygulama kararı almış 1998'de de yeni komuta yapısını kesinleştirmiştir. Bu yeni komuta yapısı içinde Avrupa için biri Kuzey, diğeri Güney olmak üzere iki Bölgesel Komutanlık oluşturulmuştur. Bölgesel Komutanlıklara bağlı alt komutanlıklar için sorumluluk sahası öngörülmemiştir. Ege açısından konuya bakacak olursak, Güney Bölge komutanlığı altında sabit bir sorumluluk sahası olmayacaktır. Değişik konularla ilgili olarak geçici sorumluluk ve yetki alanları Bölgesel Komutanlıklar adına COMAIRSOUTH tarafından ilgili alt komutanlıklara tahsis edilecektir. Bu yeni komuta yapısı karşısında, eski bilinen biçimiyle komuta kontrol sorumlulukları ve buna ilişkin sorunlar ortadan kalkmış görünmektedir. Bununla beraber, COMAIRSOUTH tarafından ilgili alt komutanlıklara tahsis edilecek değişik konulardaki yetki ve sorumluluk alanlarının belirlenmesi ve kullanılması, tahsisler

TASNİF DIŞI

geçici oldukları için eski sabit sorumluluk sahalarının yarattığı kadar önemli sonuçlar doğurmasa da, görüş ayrılıklarına ve tartışmalara konu olması mümkündür.

8. LEFKOŞA FIR SORUNU

Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY), Temmuz 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı'ndan hemen sonra yayımladığı 011 nolu NOTAM'la Kıbrıs'ın kuzey kesiminde FIR sorumluluğunu yerine getirmeyeceğini ilân etmiştir. Böylece Lefkoşa (Nicosia) FIR'ın kuzey bölümünde ATS tamamen durmuştur. Bu durum, 1977 yılına kadar sürmüş, bu süre içinde Kıbrıs Türk toplumunun hava ulaşımı ihtiyaçlarını karşılamak üzere Ercan havaalanı inşa edilmiştir. Ercan meydanında ve Kıbrıs'ın kuzeyindeki bölgede hava trafik hizmetlerini yürütmek üzere 21.3.1977 tarihinde yayınlanan bir NOTAM ile Ercan tavsiyeli hava sahası ilân edilmiştir. Bu gelişme GKRY ve ICAO tarafından olumsuz karşılanmış; buna karşılık, Türkiye, hizmetin bir boşluğu doldurduğunu, tamamen tavsiye niteliğinde ve uçuş güvenliğini temin gibi insancıl amaca yönelik olduğunu belirtmiştir.

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.

Ercan tavsiyeli hava sahasının GKRY'nin bölgede verdiği hizmeti durdurması nedeniyle ortaya çıkan boşluğu doldurmak için doğduğu görülmektedir. GKRY'nin kendisine sorumluluk yükleyen kuralları ihlal ederek sebebiyet verdiği bir durumu ihlâl olarak değerlendirmesi dayanaktan yoksundur.

9. ARAMA - KURTARMA SORUMLULUK SAHASI SORUNU

Diğer Ege sorunları yanında ikinci planda kalan ve buna bağlı olarak daha az gündeme gelen ancak sonuçları itibarıyla Ege'nin hukuksal statüsünün belirlenmesinde kötüye kullanılabilecek olan arama-kurtarma (AK) sorumluluğunun tespiti hususu da önem taşıyan konulardan birisini oluşturmaktadır. 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 kurtarılması 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 yapılmasını kapsar.

a. Türkiye ve Yunanistan'ın Ulusal Düzenlemeleri

(1) Yunanistan'ın Ulusal Düzenlemeleri

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

“Madde 1:

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

TASNİF DIŞI

Madde 2:

Yunanistan açısından işbu Sözleşme'nin ekinde 2.1.4 ve 2.1.5 paragraflarında atıfta bulunulan AK bölgesi, 7 Aralık 1944 tarihli Sivil Havacılık Sözleşmesi'ne göre belirlenen ve Yunanistan'ın AK amaçlarıyla sorumluluk üstlendiği bölgedir. Bu bölge, Yunanistan Deniz Ticaret Bakanlığı tarafından 44/7.1.1975 numaralı belge ile IMO'ya bildirilmiş olup; Yunanistan, bu bölgede sürekli olarak AK faaliyetinde bulunmaktadır. "

Aynı yasa ile Yunanistan'ın AK sistemi de Deniz Ticaret Bakanlığı'na bağlanmış ve burada kurulan AK Eşgüdüm Merkezine deniz ve hava kazalarında kurtarma sorumluluğu verilmiştir.

(2) Türkiye'nin Ulusal Düzenlemeleri

Türkiye, deniz kazalarına ilişkin Hamburg Sözleşmesini 22 Ocak 1986 tarihinde kabul etmiştir⁶⁶. Türkiye, Sözleşme'nin "Sözleşme'den doğan genel yükümlülükler" başlığını taşıyan birinci maddesine dayanarak "Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğini" çıkarmış ve 07 Ocak 1989 tarihinde yürürlüğe sokmuştur. Yönetmeliğin amaç kısmında "Türkiye hava sahası, kara hudutları, iç suları ve karasuları içinde ve açık deniz sahalarında yapılacak AK hizmetlerinin yürütülmesinde" ibaresi yer almış ve ilgili kurum ve kuruluşlarla Silâhlı Kuvvetlerin görev ve sorumlulukları açıklanmıştır. Açık denizler üzerindeki hava sahasında ICAO kurallarına göre AK sorumluluğunun, denizdeki AK faaliyetlerini kapsamadığı; karasuları dışında AK hizmeti verilecek bölgelerin ilgili devletlerle yapılacak anlaşmalarla tespit edileceği belirtilip, anlaşma yapılmıncaya kadar karasuları dışında AK hizmeti verilebilecek deniz alanlarının koordinatları bu yönetmelik ile belirlenmiş ve bu düzenleme IMO'ya bildirilmiştir.

Daha sonra, 1 Eylül 1997 tarihinde yeni bir "Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği" yürürlüğe sokulmuş ve 1989 tarihli yönetmelik yürürlükten kaldırılmıştır. Bugün yürürlükte olan "Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği", 12 Aralık 2001'de yürürlüğe

⁶⁶ 1979 Hamburg Sözleşmesi, Türkiye tarafından imzalanmış, Bakanlar Kurulunun 22 Ocak 1986 tarihli ve 10311 sayılı kararı ile onaylanmıştır.

TASNİF DIŞI

girmiş ve güncelliğini kaybeden 1997 yönetmeliği de yürürlükten kaldırılmıştır. 11 Temmuz 2001'de de, Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği ile ulusal mevzuatlar çerçevesinde, AK görevlerinin icrasında, ilgili bakanlık, kurum ve kuruluşların mevcut imkânlarının etkin kullanımının sağlanması amacıyla "Ulusal Arama ve Kurtarma Plânına İlişkin Tebliğ" yayınlanmıştır.

Yürürlükte olan 12 Aralık 2001 tarihli Arama Kurtarma Yönetmeliğine göre; Ana Arama Kurtarma Eşgüdüm Merkezi'nin Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığında; Deniz Arama Kurtarma Eşgüdüm Merkezi'nin Sahil Güvenlik Komutanlığında, Hava Arama ve Kurtarma Eşgüdüm Merkezinin ise, Ulaştırma Bakanlığı'nda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünde oluşturulması öngörülmüştür. TSK bünyesinde ise, sorumluluk Genelkurmay Başkanlığı bünyesindeki Arama Kurtarma Eşgüdüm Merkezi'ndedir. Bu Merkez sorumluluğunu uygun gördüğü arama kurtarma eşgüdüm merkezine devretmektedir.

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

b. AK Hizmetlerini Düzenleyen Uluslararası Hukuk Kuralları

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

Bugünkü anlamda AK kavramı, ilk kez 7 Aralık 1944 tarihinde Şikago'da akit ve imza edilmiş olan Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (International Civil Aviation Organization-ICAO) Sözleşmesi ile ortaya çıkmıştır. Bununla beraber bu Sözleşme, esas olarak uçuş güvenliğini sağlamak amacıyla hava trafik hizmetlerinin verilmesini düzenlemektedir. ICAO Sözleşmesi'ne göre, üye ülkeler birinci planda hava trafik hizmetlerini yerine getirmeyi taahhüt etmişlerdir. Buna paralel olarak, bu hizmet sorumluluğunun sınırlarını belirleyen hava trafik hizmet sahaları ve bunlardan birisini

TASNİF DIŞI

oluşturan uçuş bilgi bölgeleri (Flight Information Region-FIR) ortaya çıkmıştır. 12 sayılı Ek ile Sözleşme'ye AK hizmetlerinin verilmesi eklenmiştir. ICAO'ya üye devletlere FIR'ları içindeki hava trafik hizmetleri ile beraber AK hizmetlerini de yerine getirmeleri tavsiye edilmiştir. Bu nedenle AK hizmeti, FIR kavramı içinde mütalâa edilmeye başlanmıştır. Yunanistan, AK faaliyetlerinin düzenlenmesinde bu Sözleşmeyi esas almaktadır.

1974 Denizde Can Güvenliği (Safety of Life at Sea-SOLAS) Sözleşmesi'nde de AK'ya ilişkin hükümler bulunmaktadır. SOLAS Sözleşmesi'nin Seyrüsefer Güvenliği başlığını taşıyan V. bölümü kural 15, Sözleşme'ye taraf her devlete kendi kıyıları etrafında AK faaliyetinde bulunma görev ve sorumluluğu vermektedir. Buna göre, "Sözleşme'ye taraf devletler, sahillerinin gözetlenmesi ve sahilleri boyunca denizde tehlikeye düşen kişilerin kurtulmasını sağlamak üzere gerekli tedbirleri almakla yükümlüdürler". Asıl konusu denizde can güvenliğinin sağlanması olan bu Sözleşme, AK konusunda seyir halindeki gemilere de sorumluluklar vermektedir. Bununla beraber, Sözleşme'nin AK'ya ilişkin hükümleri münferit kurallar durumunda olup, sistematik bir düzenleme ortaya koymaktan uzaktır.

Denizde AK hizmetlerini bütünüyle içine alan ilk uluslararası sistem ve esaslar, Hamburg Deniz Arama ve Kurtarma Sözleşmesi ile tesis edilmiştir. Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) tarafından 1979'da Hamburg'da bir konferans toplanmış ve "Deniz Arama Kurtarmasına dair Uluslararası Sözleşme" kabul edilmiş, 1985 yılında da yürürlüğe girmiştir. Münhasıran AK'yı düzenleyen Sözleşme'nin temel amacı, AK'nın en etkin şekilde gerçekleştirilmesidir. Sözleşme'ye hem Yunanistan, hem de Türkiye taraftır. Yunanistan, Sözleşme'nin "her arama kurtarma bölgesi, ilgili taraflar arasında anlaşma yoluyla tesis edilecektir" hükmünü ihtiva eden 2.1.4 ve "İlgili taraflar arasında, bir arama kurtarma bölgesinin kesin boyutları konusunda anlaşmaya varılamaması halinde, bu taraflar, bu alan içerisinde arama kurtarma hizmetlerinin eşit ve kapsamlı bir eşgüdümünü sağlayacak uygun düzenlemeleri kabul konusunda anlaşmaya varmak için mümkün olan bütün çabayı gösterecektir" hükmünü taşıyan 2.1.5 ek maddelerini çekince ile imzalamıştır. Denizde AK sorumluluk bölgelerinin belirlenmesinde FIR sınırının esas alınmasını öngören Yunan rezervasyonlarına Türkiye zamanında itiraz etmiştir.

TASNİF DIŞI

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

(1) Küresel AK Planının Oluşturulması

Hamburg Arama Kurtarma Sözleşmesi'nin etkin şekilde uygulanabilmesini sağlamak üzere küresel bir AK plânının hazırlanması için yoğun çaba sarf edilmiştir. 1979'da Hamburg'da toplanan Uluslararası Deniz Arama Kurtarma Konferansı 6 numaralı Kararı ile IMO'dan Uluslararası Arama Kurtarma Sözleşmesi'nin ekinde öngörülen AK plânının etkin şekilde işletilebilmesi için muhabere sistemlerini de içeren Küresel bir Tehlike ve Güvenlik Sistemi (Global Maritime Distress and Safety System-GMDSS) kurmasını istemiştir. Böyle bir küresel plânın yapılması, Hamburg Konferansı'nda kabul edilen Uluslararası Deniz Arama Kurtarma Sözleşmesi'nin nihaî amacı olarak algılanmasına yol açmıştır. Plan bittiğinde, sahil sularında ve okyanuslarda tehlike karşısında AK hizmetlerinin sağlanması için karşılıklı yardım ve işbirliğini sağlamak hususunda komşu devletler arasında yapılan ikili ya da çok taraflı andlaşmalardan oluşan bir iskeletin üzerine oturması istenmiştir.

Söz konusu AK Plânının geliştirilebilmesi için IMO'nun Deniz Güvenliği Komitesi (Maritime Safety Committee-MSC), 1980'lerin başında dünya'yı 13 AK alanına bölmüştür. MSC, üye devletlerin aynı bölgede bulunan diğer bütün kıyı devletleri ile eşgüdümlü olmalarını ve Örgüt'e, MSC'nin 1979 Arama Kurtarma Sözleşmesi'nin bütün ilgili hükümlerini dikkate alarak bu 13 bölgeden her biri için geçici deniz AK planları hazırlama imkânı verecek, gerekli bilgileri sağlamalarını

TASNİF DIŞI

istemiştir. IMO, 1981'den itibaren bu 13 AK sahasında devletlerin münferiden sorumlu oldukları AK bölgelerinin sınırlandırılmasını da içeren AK plânları hazırlanması ve kabul edilmesi için bir dizi seminer ve konferans düzenlemiştir. 13 sahadan sırasıyla "12-A" ve "12-B" olan Akdeniz ve Karadeniz AK sahaları için 1994'de Bulgaristan-Varna'da ve 1995'de Fransa-Toulon'da seminer, 1996'da İstanbul'da ve 1997'de İspanya-Valencia'da Konferanslar düzenlenmiştir.

(a) Valencia Konferansı

Valencia Konferansı, IMO tarafından Ekim 1994'de Varna'da, Eylül 1995'de Toulon'da ve Ekim 1996'da İstanbul'da gerçekleştirilen AK/GMDSS seminer ve çalışmalarını izlemiştir. Amacı, Akdeniz ve Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin temsilcilerinin iki bölge (12-A ve 12-B deniz alanları) için anılan toplantılarda taslak olarak hazırlanan geçici deniz AK plânlarının daha geliştirmelerini sağlamak ve bölgedeki devletlerin hükümetlerine bazı konularda geçici tavsiyeler hazırlamaktır.

Valencia Konferansının ilk kısmı, dokuz tebliğin sunulduğu bir seminer şeklinde geçmiştir. İlk sunuş E. E. Mitropoulos tarafından "Küresel AK Plânının Geliştirilmesi" hususunda yapılmıştır. Mitropoulos, daha önceki konferanslarda, ulusal AK bölgelerinin sınırlandırılmasında; a) Deniz AK bölgelerinin mümkün olan ölçüde hava seyrüseferi amacıyla oluşturulan AK bölgeleri ile uyumlaştırılması; b) Devletlerin sahillerinin karşılıklı ya da bitişik olması durumunda sahil çizgilerinin en yakın olduğu noktalardan eşit mesafe ve ortay hattın uygulanması; c) Hükümetler arasındaki münferit anlaşmaların ilgili hükümlerinin uygulanması ilkelerinin veya bunların bir birleşiminin uygulandığını ileri sürmüştür . Böylece, konuyla ilgili ilk Yunan görüşleri de dile getirilmeye başlanmıştır.

Valencia Konferansında sırasıyla Akdeniz ve Karadeniz ülkeleri AK faaliyetleri, imkân ve kabiliyetleri ile bu konuda mevcut geleceğe yönelik plân ve işbirliği hakkında ulusal düzeyde sunuşlar yapmışlardır.

Yunan Heyeti, yaptığı sunuşta, ülkesinin bir adalar ülkesi olduğunun altını çizerek, Toulon Konferansı'nda izlediği tutumu yinelemiş, Yunanistan AK sorumluluk alanlarının FIR hattı ile çakıştığını ve bu hatların Ege'de ulusal sınırları

TASNİF DIŞI

oluşturduğunu vurgulamış ve bu sahalarda icra ettiği AK faaliyetleri hakkında bilgi vermiş, teknik imkân ve kabiliyetleri üzerinde durmuştur.

Diğer taraftan GKRY temsilcisi esas sunuşunda, Hamburg Konvansiyonu'nun 2.1.4 ve 2.1.5 maddelerine çekince koyduklarını, AK sahalarının FIR sahaları esas alınarak tespit edilmesi gerektiğini vurgulamıştır.

Türkiye, Toulon'daki seminere katılmamış, Konferans Sonuç Raporu karşısında kendi durumunu saklı tutmuştur. Sonuç Raporunun Doğu Akdeniz'e ilişkin bölümüne, AK sahalarına ilişkin sadece Yunanistan ve GKRY'nin görüş ve verdikleri geçiçi AK plânları yansı mış, raporda yer verilen haritada Türkiye'nin AK sahaları gösterilmemiştir. Türkiye, Valencia Konferansı'nda içine düştüğü bu olumsuz durumu değiştirmeye çalışmıştır.

Türk temsilcisi yaptığı sunuşta, Türkiye'nin kendisine özėü bir coğrafi yapısı bulunduğunu, üç tarafının denizlerle çevrili olduğunu, sahil şeridinin 8000 km'yi aştığını, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara'nın dünyanın en yoğun deniz trafiğine sahip olduğunu, son yıllarda özellikle Boğazlarda ciddi kazalar meydana geldiğini, bu durumun kamuoyunda duyarlılık ve bilinçlenmeye yol açtığını, Türkiye'nin tüm bu nedenlerle bölgede AK hizmetlerinin geliştirilmesine büyük önem attettiğini ve komşu ölkelerle işbirliği imkânları aradığını; aynı amaçla, 1979 AK Sözleşmesini onayladığını belirtmiş, Türkiye'nin Akdeniz ve Ege Bölgesindeki GMDSS ve AK imkân kabiliyetleri hakkında bilgi vermiştir. Bu çerçevede, Ege ve Akdeniz kıyılarında tesis edilen sahil radyo istasyonları, mevkileri ve kaplama alanları ile Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın mevcut ve yakın gelecekte edinilmesi öngörölen deniz AK vasıtaları hakkında ayrıntılı bilgi verilmiştir.

Türk temsilcisi yaptığı konuşmada ayrıca, İstanbul'da Türkiye'nin çaba ve mali desteği ile gerçekteştirilen Konferansın sonuçlarını anlatmış, Karadeniz'e sahili olan ölkelerin arasında mevcut dayanışma ve işbirliği anlayışını vurgulamış, metni üzerinde mutabakata varılan anlaşmanın 1997 sonuna kadar toplanacak bir diplomatik konferansta imzalanmasının öngöröldüğünü belirtmiştir.

Konferansta yapılan bir grup çalışmasında arama kurtarma bölgelerinin sınırlandırılması ele alınmıştır. AK bölgelerinin sınırlandırmasının tek amacının,

TASNİF DIŞI

Akdeniz ve Karadeniz bölgesinde AK hizmetlerinin sağlanması ve ihtiyaç duyulan yerlerde sağlanmasının düzenlenmesi olduğu; bu sınırlandırmanın, “arama kurtarma bölgelerinin sınırlandırmasının devletler arasındaki herhangi bir sınırlandırma ile ilgili olmadığını ve bunu etkilemeyeceğini” ngren 1979 AK Sözleşmesi’nin ekinin 2.1.7. inci paragrafı çerçevesinde kaldığı; komşu devletler arasındaki ikili andlaşmaları müteakiben gerekli görülmesi halinde deęiőtirilebileceęi ve hiçbir heyetin belirli hususlarda çekincelerini kayda geçirmelerine engel olmadığı belirtilmiştir.

Konferans, Akdeniz ve Karadeniz bölgeleri geçici AK plânları ile ilgili gelişim değerlendirmeleri için, dört panel düzenlemiş ve Konferans tarafından kabul edilen belirli gündem maddeleri üzerinde çalıőmaların eşgüdümü için raportörler tamiőtir. Doğu Akdeniz Paneline İsrail, GKRY, Mısır, Yunanistan ve Türkiye katılmıőtır. Panele Doğu Akdeniz bölgesinde bulunmalarına rağmen Suriye, Libya ve Lübnan iştirak etmemiştir.

Katılan lkeler, kendi AK, eğitim, haberleşme imkânlarını, önerdikleri AK koordinatlarını baőkana iletmiőlerdir. İki gün süren Panel tartiőmalarının ana konusunu, Ege’de akiőan Türk ve Yunan AK bölgeleri oluşturmuştur.

Yunanistan, AK bölgesinin sınırlarını bildirirken Yunan-Arnavut sınırından itibaren bu sınırların geçtiği noktaların koordinatlarını vermiő ve son olarak da Yunanistan’ın denize doğru doğu ve Türkiye’nin de batı sınırına işaret etmiştir. Türkiye, bunun zerine, Yunanistan tarafından nerilen AK bölgesine itiraz etmiş ve iki devletin karasularının örtüştüğü yerd e sınırın andlaşmalarla belirlenmemiş olduğunu bildirmiştir. Buna karşılık Yunanistan, “Avrupa Bölgesi Hava Seyrüsefer Planının FIR/AK bölgesinin sınırlandırılması amacı ile 1950’de İstanbül’da toplanan ‘ICAO Bölgesel Hava Seyrüseferi Toplantısında’ Türkiye’nin sınırlandırma amacıyla Ege’de batı deniz sınırının koordinatlarını bildirdiğini, Yunanistan’ın da Ege’deki doğu deniz sınırlarını bildirdiğini; bu koordinatların İstanbül Hava Seyrüseferi Toplantısının Raporu ile tamamen uyuoőtuęunu ve ICAO Konseyi tarafından onaylandığını bildirmiştir. Yunanistan, deniz sınırı güzergahının ICAO’nun 7 numaralı haritasında ve 1953 tarihli resmî Türk hava seyrüseferi haritasında gösterildiğini ve bu hukukî belgelerin őüpheye yer bırakmaksızın Ege’de Türkiye ile Yunanistan arasında sınırın varlığını gösterdiğini” ileri sürmüştür.

TASNİF DIŞI

Daha sonra, Türkiye, kendi AK bölgesinin sınırlarının geçtiği ve 1989 yılında ilân ettiği koordinatları bir harita üzerinde göstererek bildirmiştir. GKRY ve Yunanistan buna itiraz etmiştir. Yunanistan, bu çerçevede Türkiye'den önerisinin dayandığı esasları izah etmesini istemiştir .

Yunanistan'ın geçici taslak deniz AK. bölgesi aşağıdaki coğrafi noktaları birleştiren düz hatlarla sınırlanmıştır:

1 Yunanistan Arnavutluk sınırından

2 40° 25'K 27° 10'D

5 34° 00'K 19° 00'D

3 36° 30'K 30° 00' D

6 33° 30'K 19° 00' D

4 34° 00'K 30° 00' D

7 36° 05'K 24° 10' D

8 Yunanistan'ın denize doğru doğu sınırını ve Türkiye'nin batı sınırını belirleyen çizgi.

Türkiye'nin geçici taslak deniz AK bölgesi aşağıdaki coğrafi noktaları birleştiren düz hatlarla sınırlanmıştır:

1 40° 42' 50" K 28° 30' 00" D

5 35° 03' 00" K 26° 03' 00" D

2 40° 25' 50" K 32° 17' 00" D

6 35° 07' 00" K 25° 00' 00" D

3 38° 50' 00" K 35° 56' 10" D

7 35° 07' 00" K 24° 45' 00" D

4 37° 18'00" K 35° 55' 00" D

8 35° 55'30" K 25° 38' 00" D

Bunun üzerine Türkiye, "Türk AK düzenlemelerinin, Ege'deki AK bölgesi ile ilgili Türkiye'nin uzun zamandır belli olan tutumu ile tamamen uyuştuğunu, ... Türkiye'nin AK sorumluluğunu gösteren düzenlemeye ekli haritanın 1982 ve 1987'de IMO Sekreterliğine bildirilen harita ile aynı olduğunu, Türk AK düzenlemelerinin 1979 Hamburg Sözleşmesi'nin ilgili hükümleri ile tam olarak uyuşmasını sağlamak için dikkatle tasarlandığını ... Türkiye'nin AK hizmeti sağladığı karasuları dışında deniz

TASNİF DIŞI

alanlarının uluslararası andlaşmalarla belirleneceğini ... Türk düzenlemesinde Ek 4'deki haritada gösterilen sınırların geçici nitelikte olduğunu ve ilgili devletlerle andlaşmalar yapılana kadar uygulanacağını bildirmiştir.

GKRY tarafından desteklenen Yunanistan'ın, bazı Yunan Adalarını ve Kıbrıs karasularını içine aldığı için, Panelde Türk Heyeti tarafından sunulan AK bölgesinin sınırlarına itiraz ettiği görülmektedir. Yunanistan ve GKRY'e göre, deniz AK bölgeleri, 1979 Hamburg Sözleşmesinde tavsiye edildiği gibi ICAO FIR hattını izlemelidir . Buna karşılık Türk Heyeti'nin, farklı sözleşmelerden doğdukları ve farklı amaçlara hizmet ettikleri için, deniz AK bölgelerinin hava seyrüseferine ilişkin FIR ile örtüşmesini kabul etmediği görülmektedir.

Yunanistan ve Türkiye, bu sunuşları sırasında bir taraftan doğrudan doğruya Ege AK uyuşmazlığı ile ilgili görüşlerini açıklarken, diğer taraftan da doğrudan doğruya bu uyuşmazlık üzerinde tesirleri olacak genel ilkeler oluşturmaya çalışmışlardır. İlkeler düzeyinde ileriye sürülen fikirler, Konferans çerçevesinde düzenlenen Doğu Akdeniz Panelinde, münferit devletlerin AK bölgelerinin belirlenmesinde dikkate alınacak ölçülere ilişkin bir tartışmaya dönüştürülmek istenmiştir. Yunanistan, GKRY'nin de aynı ifadelerle verdiği destekle, sürekli olarak, bu Panelde doğu Akdeniz'de geçici deniz AK bölgelerinin tesisinde kullanılabilecek ölçütlerin belirlenmesi gerektiğini ifade etmiştir. Yunanistan, ısrarla toplantının her safhasında bölgedeki geçici ulusal AK sahalarının çakıştırılmaması konusundaki çabalarını sürdürmüştür. Panel Başkanı, bu sahaların geçici olduğunu, tüm ülkelerin kabul etmesi halinde ölçütlerin belirlenebileceğini ifade etmiştir. Türkiye'nin karşı çıkmasına rağmen, bu husus panelde tartışılmış fakat *konsensüs* sağlanamamıştır.

Yunanistan, Doğu Akdeniz'de geçici AK bölgelerinin tesisinde, IMO tarafından önerilenlere ilâveten, bölgede sınırlandırılacak olan egemenlik statüsünün, bölgenin coğrafi yapısının, ilgili IMO ve ICAO kuralları ve düzenlemelerinin, AK ve GMDSS kolaylıklarının ve özellikle AK bölgelerinin örtüşmemesini bitişik olmasını tavsiye eden paragraf 2.1.3. hükmü olmak üzer, gözden geçirilmiş taslak Uluslararası Deniz Arama Kurtarma Sözleşmesi'nin hükümlerinin dikkate alınmasını istemiştir.

Buna karşılık Türkiye, Panelin, ölçütlerin görüşülmesi için uygun bir zemin olmadığını; Konferansın kapsamı dışında kalan böyle bir tartışmanın, bütün IMO

TASNİF DIŞI

devletlerinin katılımı ile ilgili IMO organları tarafından yapılması gerektiğini düşünmektedir. Bu bağlamda Türkiye'nin AK plânlarının, 1979 IMO Sözleşmesi'ne göre, ilgili devletler arasında andlaşma ile tesis edilmesi gerektiğinin ve Sözleşme'ye karşı Sözleşme'nin konu ve amacına aykırı herhangi bir hileden kaçınılmasının altını çizdiğini bildirmiştir.

Türk heyeti tarafından, Ege ve Akdeniz'de kendi AK bölgelerinin geçici sınırlarını gösteren, Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğinde yer alan ve IMO'ya bildirilen AK sahalarının haritaları verilerek geçici plâna dahil edilmesi istenmiştir. Türkiye'ye göre bu Toulon Seminerinde ve Çalışma Konferansında hazırlanan ilk geçici AK plânına uygundur.

GKRY'nin de desteklediği Yunan heyeti, Panelde böyle bir haritaya yer verilmesi için karar alınmadığını ileri sürerek buna ısrarla karşı çıkmıştır. Panel Başkanı, Panel tartışmaları sırasında geçici AK planı taslağına bir harita dahil edilmesi talebinin olmadığını ve bunun sonucu olarak panel tarafından harita hazırlanmadığını belirtmiştir.

Türk Heyeti, bunu kabul edemeyeceğini, bir önceki günkü Panel sunuşunda haritanın birbiri üzerine taşarak çakışan (overlap) sahaları gösterecek şekilde çizildiğini bildirmiştir. Bu bağlamda, Toulon/ Fransa'da Akdeniz Semineri ve çalışma grubu toplantısında Türkiye'nin katılmadığını vurgulayarak, Türkiyesiz bir harita oluşturulduğunu; bu Konferansta ise, farklı bir tutum sergilendiğini ifade etmiştir.

Sekreterlik, Toulon Seminer ve çalışmalarının ve Valencia Konferansının bağımsız toplantılar olduğunu ve hiç bir toplantının kendi kararlarını alma hakkının bir öncekinin öngörülerini ile sınırlandırılmadığını ileri sürmüştü; Valencia Konferansının, Toulon Seminer ve çalışmalarıyla sınırlandırılmadan bir haritaya yer verip vermemekte serbest olduğunu bildirmiştir.

Toplantı sonuç raporunun görüşülmesi sırasında panel neredeyse bir Türkiye ve GKRY destekli Yunanistan tartışmasına dönmüştür. Türk heyetinin bu tartışmada bölgesel panellerde (Doğu Akdeniz Paneli) üzerinde çalışılan ve koordinatlar verilerek ülke AK sorumluluk sahaları tek tek belirtilen Doğu Akdeniz AK haritasının rapora dahil edilmemesine itirazları sonuçsuz kalmıştır.

TASNİF DIŞI

(b) Yunanistan'ın Uluslararası Hukuk Alanında AK ile İlgili Girişimleri

Yunanistan'ın Hamburg Sözleşmesini kendi politikaları doğrultusunda değiştirme çabaları, sonuç alamasa da her aşamada devam etmiştir.

Yunanistan, Karadeniz ve Akdeniz geçici AK plânın hazırlanması için Valencia'da yapılan IMO Konferansı sırasında Konferansın ulusal AK bölgelerinin sınırlandırılması için;

a) Deniz AK bölgelerinin mümkün olan ölçüde hava seyrüseferi amacı ile tesis edilenlerle uyumlaştırılması; b) Sahilleri karşılıklı ya da bitişik devletler arasında sahillerin en yakın noktaları arasında ortay hat ilkesinin uygulanması ve c) İlgili hükümetler arasındaki andlaşma hükümlerinin uygulanması ilkelerinden birisine ya da bunların bir birleşimine uyulması hususunda anlaşmaya varıldığıının bildirildiğine işaret etmiştir. Daha sonra, Doğu Akdeniz Konferansında bu ilkelerden üçüncüsüne dayalı olarak AK bölgelerinin oluşturulmasında devletler arasındaki ikili anlaşmalar yapılırken; a) Sınırlandırmanın yapılacağı alandaki egemenlik durumu, b) İlgili IMO ve ICAO kuralları, c) Bölgenin coğrafi yapısı, ç) Mevcut AK ve GMDSS kolaylıkları ve d) Gözden geçirilmiş Uluslararası Deniz Arama Kurtarma Sözleşmesi tasarısı hükümlerinin dikkate alınmasını önerdiğini hatırlatmıştır. Sadece bir devletin (Türkiye) Konferansın ölçütlerin görüşülmesi için uygun plâtfom olmadığını ve Konferansın alanı dışında kalan bu tartışmaların bütün IMO üyelerinin katılması ile IMO organlarında yapılması gerektiği düşüncesinde olduğuna işaret edilmiştir.

Yunanistan, bu durumu dikkate alarak ve dünyanın pek çok yerinde AK bölgelerinin sınırlandırılmasında güçlükler olduğunu göz önüne aldığını belirterek iyi tanımlanmış ölçütlere dayanan ilkelerin, anlaşmaların henüz sağlanamadığı yerlerde devletlere yardımcı olacağını ve eğer üçüncü ilkeyi izlerlerse anlaşmaya varabilmeleri için yolun açılacağını belirtmiştir. MSC'nin 68 inci toplantısında kabul edilen Hamburg Sözleşmesi'nin ekinin gözden geçirilmiş taslağının, yeni değişiklikler ile uyumlu olduğunu söylemiş ve AK bölgelerinin tesisi ile ilgili önerdiği ölçütlerin, AK Sözleşmesi'nin yeni Ekine mükerrer 2.1.8. paragraf olarak aktarılması için bir değişiklik önerisi getirmiştir. Buna göre;

TASNİF DIŞI

“2.1.8. mükerrer: Taraflar, paragraf 2. L 3., 2.1.4., 2.1.5., ve 2.1.8.'e göre, ikili anlaşmalar yaparken aşağıdaki ölçütleri dikkate alacaklardır:

1. IMO tarafından belirlenen ve bölgesel IMO konferanslarında riayet edilen temel ilkeler,

2. İlgili IMO ve ICAO kural ve düzenlemeleri,

3. Mevcut AK ve GMDSS kolaylıkları,

4. Bölgenin Coğrafi yapısı,

5. Sınırlandırılacak bölgenin egemenlik durumu,

6. Deniz arama kurtarma bölgelerinin mümkün olan ölçüde hava seyrüseferi amacı ile tesis edilenlerle uyumlaştırılması,

7. Devletlerin sahillerinin karşılıklı ya da bitişik olması durumunda sahil çizgilerinin en yakın noktalarından eşit uzaklıkta olan ortay hattın uygulanması’

Türk Heyeti, önerinin Sözleşme’nin ruhuna aykırı olduğunu, Türkiye’nin böyle bir şeyi kabul edemeyeceğini, bu ilkenin her yerde uygulanmasının mümkün olmadığını, Yunanistan’ın önerdiği bu değişiklik ile Sözleşme’nin çekince koyduğu maddelerini dolaylı olarak aşmaya çalıştığını konunun politik amaçlar taşıdığını bildirmiştir. Diğer ülkelerinde konu hakkında görüşlerini açıklamalarından sonra ABD, konunun daha önce gündeme gelmediğini, burada tartışılmasının uygun olmadığını belirtmiş; bu görüş, çoğunlukla benimsenmiş ve Yunan önerileri reddedilmiştir.

Hamburg sözleşmesinde yapılan değişiklikler, 1 Ocak 2001 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Yeniden düzenlenen Sözleşme’de, diğer hükümlerin yanı sıra taraflara Deniz ve Havacılık hizmetleri arasında mümkün olan en yakın işbirliğinin uygulanması gereği de dahil edilmiştir. Bununla beraber, md. 2.1.4 ve 2.1.5’de bir değişiklik olmamıştır.

c. Ege Denizi'nde AK Uygulamaları ve Tarafların Görüşleri

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

(1) Yunan Tezleri ⁶⁷

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

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

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

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

⁶⁷ Yunan görüşleri, esas olarak, Valencia konferansında verilen Yunan bildirilerinde mevcuttur.

TASNİF DIŞI

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

Türkiye'nin gayretlerine rağmen 7 Mart 1989'da ICAO, Yunanistan ve Türkiye'nin hava AK harekâtlarındaki sorumluluklarının değişmediği ve yıllar önce düzenlendiği şekilde devam ettiği hususunda Yunanistan'a garanti verildiğini öne sürmektedir.

Ayrıca, Yunanistan'ın 1944 yılından beri uluslararası suları dahil Ege Denizi'nin tamamında kesintisiz olarak AK faaliyetlerinin eşgüdümünü ve kontrolünü yerine getirdiği ifade edilmekte; böylece, bu durumun Yunanistan lehine bir hak tesis ettiği vurgulanmak istenmektedir. Yunan basını da, konu üzerinde hassasiyetle durmakta ve Ege'de olan her kaza olayını AK sorumluluk sahasına ilişkin Yunan iddialarının esasları dahilinde işlemektedir.^{68,69,}

(2) Türk tezleri ⁷⁰

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

⁶⁸ 1 Ocak 1998 tarihinde "Akova" adlı Türk gemisinde çıkan yangın ve bu yangının Türk gemileri tarafından söndürülerek Akova'nın kurtarılmasının Türk komplosu olduğu Yunan basınıca iddia edilmiştir.

⁶⁹ 30 Ocak 1998 tarihinde "Hasan Bey" adlı Türk gemisinde çıkan yangın sonucu geminin uluslar arası sularda yardım almayı reddetmesi ve daha sonra sürüklenerek Yunan karasularına girmesi ve yardım alması sonucu Yunanistan, Türkiye'nin AK çalışmalarına katılmadığını iddia etmiştir.

⁷⁰ Türk görüşleri, esas olarak, Valencia konferansında verilen Yunan bildirilerinde mevcuttur.

TASNİF DIŞI

Türkiye, Yunanistan'ın AK faaliyetlerinin düzenlenmesinde ICAO'nun Sivil Havacılık Sözleşmesini esas aldığı; ICAO'ya üye devletlerin hava trafik hizmetleri verdikleri FIR içinde bu hizmetler yanında hava AK hizmetlerini de yerine getirmekle yükümlü tutulduklarını; AK hizmetlerinin bu nedenle, FIR kavramı içinde mütalâa edilmeye başlandığını; 1945 yılında ICAO'ya üye olan Türkiye'nin o günkü şartlarda Ege'nin AK sorumluluğunu üstlenmekten kaçınmış olduğu için hava AK hizmetleri sunduğu bölgenin Atina FIR'ı olarak bilinen bölgenin dışıyla sınırlı kaldığını ileri sürmektedir.

Türkiye ayrıca, FIR ve AK'in uyumlaştırılmasının isabetsizliğini ve mevcut Sözleşme'ye göre böyle bir belirlemenin mümkün olamayacağını; deniz AK ve FIR alanlarının farklı iki konu olduğunu; AK konusunun kara, deniz ve hava olarak üç sahayı kapsamakta bulunduğunu; Hamburg Sözleşmesi'nin 2.1.4'ncü maddesinde "Her arama-kurtarma bölgesinin ilgili taraflar arasında anlaşma yoluyla tesis edilmesini öngören bir hükmün yer aldığını, 2.1.5 nci maddede ise, "AK sahasının sınırlarının ilgili taraflarca tam olarak belirlenememesi durumunda tarafların iyi niyet göstererek ve uygun düzenlemeleri yaparak AK harekâtlarının eşgüdümünün yapılacağını" öngören bir hükme yer verildiğini hatırlatmaktadır.

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

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

Türkiye'nin Karadeniz örneğinde olduğu gibi, Ege'de AK bölgesini Yunanistan'la Hamburg Sözleşmesi'nin 2.1.4 maddesi çerçevesinde yönelik ikili ve çoklu anlaşmalarla belirlemeye hazır olduğunu, bu yöndeki girişimlerinin bu güne kadar Yunan tarafınca reddedildiğini ve mevcut ihtilafın ancak görüşmeler yoluyla

TASNİF DIŞI

çözömlenebileceğini uluslararası zeminlerde bir çok kez açıklamış olmasına rağmen Yunanistan'ın, AK sınırlarının anlaşma ile belirlenmesine rıza göstermediğini dile getirmektedir.

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

d. Kıbrıs'ta AK

1959/1960 Antlaşmaları ile kurulan Kıbrıs Cumhuriyeti, bölgesinde AK hizmeti verebilecek örgüt ve güce sahip olmadığından, Kuruluş Andlaşması⁷¹ ile Kıbrıs Cumhuriyeti bu görevleri yerine getirecek konuma gelinceye kadar görev, İngiltere'nin sorumluluğuna verilmiştir. İngiltere, Akrotiri Üssü yanında bulunan Piskobu'daki Arama Kurtarma Eşgüdüm Merkezi ile Lefkoşa FIR hattında bu hakka sahiptir ve IMO tarafından da halihazırda tanınan tek yetkili makamdır.

GKRY, 1990'lı yılların başından itibaren Kıbrıs Cumhuriyeti olarak tanınmanın verdiği avantajlar ile konuyu, Türkiye ve KKTC'nin bölgedeki fiili etkinliğine bir ölçüde de olsa kısıtlama getirme olarak gördüğünden; Larnaka Havaalanı'nda 1996 yılında kendi Arama Kurtarma Merkezi'ni kurarak işletmeye hazır hale getirmiştir. Bu merkezi IMO'ya da bildirmiştir.

Son olarak, GKRY'nin 01 Mart 2002 tarihinden itibaren Lefkoşa FIR Hattında AK sorumluluğunu İngiliz üslerinden resmen devralacağı ilân edilmiştir. Türkiye⁷² ve KKTC⁷³ buna derhal karşı çıkmıştır. İngiltere, henüz bir cevap vermemiştir.

Türk AK Bölgesi, Türkiye karasuları ile ada arasında KKTC karasuları dışında kalan açık deniz alanlarını kapsamaktadır. Bu bölgede hizmet Türkiye tarafından

⁷¹ Treaty of Establishment Between the United Kingdom, Greece, Turkey and the Republic of Cyprus.

⁷² 8 Şubat 2002 tarihli NOTAM.

⁷³ KKTC tarafından 28 Şubat 2002'de yayınlanan NOTAM.

TASNİF DIŞI

yürütölmektedir. KKTC karasularında ise, AK sorumluluğu, KKTC Sahil Güvenlik Yasası⁷⁴ gereği Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından yerine getirilmektedir.

16 Haziran 2000 tarihinde Türkiye ile KKTC arasında imzalanan “Denizciliğin Geliştirilmesine Yönelik İşbirliği Protokolü” çerçevesinde bölgedeki AK faaliyetlerinin işbirliği içinde yapılması sağlanmıştır. Bu çerçevede kurulmasına başlanan üç adet AK istasyonundan biri, 15 Kasım 2000 tarihinde hizmete girmiş; diğerleri için ise, çalışmalar devam etmektedir.

e. İlgili Uluslararası Hukuk Kuralları

Şikago Sözleşmesi, askeri uçakları kapsamamakta ve esas olarak sivil hava trafiğini düzenlemektedir. Ancak tali bir husus olarak, 1944 şartlarında başka bir imkân bulunmadığından sadece hava vasıtaları için AK sorumluluğunu da ele almıştır. Şikago Sözleşmesi, 1944 yılında yapıldığından, 20’nci yüzyılın ikinci yarısında gelişen büyük boyutlu değişiklikleri yansıtmamaktadır. Bu değişiklikler ve deniz hukukunda ortaya çıkan çok önemli gelişmeler dikkate alınarak 1979 Hamburg sözleşmesi yürürlüğe konulmuştur.

Hava hukuku, müstakilen havaya bağlı bir yetki düşünölemeyeceğinden, kendisini ilgili hava sahasının üzerinde bulunduğu toprak veya deniz alanından birisi ile ilişkilendirmek zorundadır. Buna paralel olarak, havadaki uçak düştüğu an bulunduğu yerde kullanılabilecek yetkiye tâbi olur. Bu yetki de, deniz AK alanları ile tayin edilmektedir.

AK sorumlusu devlet/makam; bir geminin tehlikeye düştüğünü/ battığını veya bir uçağın düştüğünü hava trafik hizmetlerinden veya tehlike frekanslarından öğrendiği an, elindeki hava ve deniz araçlarını olay mahalline sevk etmeye yetkili tek otoritedir. Bunu, imkânları ve kendi ulaşabileceği AK sorumluluk alanları itibariyle tek başına yönelteceği sivil/askerî hava/deniz araçları ile yapabileceği gibi, komşu alanlarda bulunan diğer AK sorumlusu devletlerin işbirliği ile de yürütebilir. Denizdeki ve havadaki AK araçlarının kontrol makamı olan Bölge AK Eşgüdüm Merkezleri, FIR

⁷⁴ Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Resmi Gazetesi, 3 Ocak 1992.

TASNİF DIŞI

hattı nereden geçerse geçsin kendi AK sorumluluk alanında faaliyet göstermektedirler.

Uçak/helikopterlerin kaza mahalline sevki, gemilerin yönlendirilmesi, tehlike frekanslarının dinlenmesi, kontrol ve eşgüdüm görevleri, AK merkezince yapılmakta olduğundan, konunun AK ağırlıklı olarak çözümlenmesi gerekir. SOLAS Sözleşmesi'nin Seyrüsefer Güvenliği başlığını taşıyan V. Bölümü kural 7, Sözleşmeye taraf her devlete kendi kıyıları etrafında AK faaliyetinde bulunma görev ve sorumluluğu vermektedir. Dolayısıyla bu sorumluluk, Yunanistan'ın iddia ettiği gibi Yunan FIR'ı dışında kalan Türk karasuları ile sınırlı kalmaz. Türkiye denizi ve hava sahasında faaliyette bulunduğu Ege'nin açık deniz kesiminde de AK faaliyetlerini söz konusu IMO SOLAS Sözleşmesine uygun olarak devam ettirmektedir.

AK Sahalarının, FIR sahaları ile karşılaştırılması, Yunanistan'ın arzusudur. AK ve FIR alanları iki farklı konudur ve karşıtırtılmaları düşünülemez. Konuyu düzenleyen 1979 Hamburg Sözleşmesi, AK bölgeleri ve FIR'ın ayrı mütalâa edildiğini, fakat mümkün olduğu takdirde birbirleriyle eşgüdümlü çalışmasını sağlayacak uygulanabilir tedbirlerin alınacağını belirtmektedir (Bölüm III, Md. 3.2.; 3.2.1, 3.2.3). FIR'ın nereden geçtiği ve kimin sorumluluğunda olduğu, hangi alanı kapsadığı ve hangisini boş bıraktığı gibi düşünceler, bir AK sahasının ihdasını ve denizcilerin hayatının kurtarılması gayretlerini engelleyemez.

AK sahalarının, FIR sahaları ile uyumu güçlük arz eder. FIR sahaları, saatte 150-400 mili süratle hava vasıtalarının katedeceğı mesafe kavramı esas alınarak belirlenmiştir. Deniz AK harekâtının aynı büyüklükteki sahalarda icra edilmesi büyük güçlükler gösterir. Çünkü, deniz ve hava AK araçları, sivil uçaklara nazaran düşük süratlidir. Bu nedenle etkin bir AK için, AK sorumluluk sahalarının daha küçük boyutlarda belirlenmesi taktik bir ihtiyaç olarak ortaya çıkar. Dolayısıyla, FIR ve AK alanlarının karşıtırılması uygulanabilir değildir.

10. EGE'DE KARASULARI SORUNU

Kara suları sorunu hava sahası ile direkt ilgili olarak görülmesi de hava sahası sorunlarının aslında temelini oluşturmaktadır. Zira egemen hava sahasının bittiği sınır karasularının sınırıdır. Bu nedenle Ege'de Türk-Yunan karasuları anlaşmazlığının da incelenmesi yerinde olacaktır. Ege'de ülkesel statüye ilişkin düzenlemelerin gerçekleştirildiği Lozan Barış Andlaşması'nda ya da iki devletin müşterek rızası ile gerçekleştirilmiş başka herhangi bir belgede⁷⁵ karasularının genişliğine ilişkin herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bununla beraber, Lozan Barış Andlaşması yapıldığında ve takip eden on yılı aşkın bir zaman diliminde her iki devletin de karasuları genişliği üç mildi. Daha açık bir ifadeyle, Lozan Barış Andlaşması'nın yapıldığı dönemin Andlaşma'ya esas olmuş koşullarından birisi, bu üç mil karasuları genişliğidir. Bu durumun izleri andlaşma metnine de yansımıştır. Lozan Barış Andlaşması md. 6/son "işbu Muahdede hilâfına bir hüküm olmadıkça, hududu bahriye, sahilden üç milden dun mesafede kain ada ve adacıkları ihtiva eder" hükmünü taşımaktadır. Aynı doğrultuda md. 12/son c.'de de "Asya sahilinden üç milden dun mesafede kain adalar, işbu Muahdede hilâfına sarahat bulunmadıkça, Türkiye hâkimiyeti altında kalacaktır" hükmüne yer verilmiştir⁷⁶. Bu durum karşısında, Lozan Barış Andlaşması yapıldığı zaman Ege Denizi'nde üç mil karasuları dışında mevcut açık deniz alanlarının, Türkiye ile Yunanistan arasında Lozan Barış Andlaşması ile kurulan dengenin bir parçası olduğunu söylemek mümkündür. Bu durum Lozan Barış Andlaşması'nın ruhuna uygundur.

Ege karasuları uyuşmazlığı, Yunanistan'ın Lozan dengesini bozarak karasularının genişliğini 1936'da 6 mile çıkarttıktan sonra şimdi de 12 mile çıkartmak istemesinden kaynaklanmaktadır. Karasuları uyuşmazlığının bu genişlik meselesi yanında, karasularının ölçülmeye başladığı esas hatlar ve sınırlandırma ile ilgili yanları da bulunmaktadır. İki ülkenin karasularının birbiriyle örtüştüğü yerlerde karasuları arasında, Türk kıta sahanlığı üzerinde bulunan adaların sahillerinde ise, Türk kıta sahanlığı ile Yunan karasuları arasında sınırlandırma sorunları bulunmaktadır.

⁷⁵ Türkiye ile İtalya arasında "Anadolu sahilleri ve Meis adası arasında ada ve adacıkların ve Bodrum körfezi karşısındaki adanın ciheti aidiyeti" hakkında 4 Ocak 1932 tarihli andlaşma.

⁷⁶ Uluslararası Hakem Mahkemesi, Eritre-Yemen davasında yargılamanın ilk aşamasındaki kararında Lozan Andlaşması md. 6'daki 3 mil karasuları genişliğine işaret etmektedir.

a. Ege'de Karasuları Genişliği :

Ege Denizi'ndeki karasuları sorunu öncelikli olarak genişlik sorunudur. Türkiye ve Yunanistan'ın halen yürürlükte olan 6 mil genişliğinde karasuları uygulamalarına göre, Ege'nin yaklaşık % 7.47'si Türk, % 38, 66 Yunan, % 5,37'si de egemenliği devredilmemiş adaların karasuları ile kaplanmaktadır; açık deniz alanları ise %48.85'dir. Eğer Yunanistan uygun koşullar bulur ve karasularını 12 mile çıkarırsa, kuzeyden güneye Anadolu sahillerinin hemen önünde bulunan Yunan egemenliğindeki Doğu Ege Adaları nedeniyle Türk karasuları alanlarında fiilen son derece sınırlı bir genişleme gerçekleşecek ve Türk karasularının oranı % 1,29'luk bir artış ile yaklaşık % 8.76'ya çıkacaktır. Buna karşılık Ege Denizi'nde Yunan hâkimiyetinde bulunan adaların çokluğu nedeniyle Yunan karasuları alanları % 21,67 oranında önemli bir artış kaydederek Ege'nin yaklaşık % 60,33'üne ulaşacaktır. Egemenliği devredilmemiş adaların karasuları da % 10,65'e çıkacaktır. Ege açık deniz alanları ise % 29,14 bir kayıpla % 19.71'e inecektir.

Açık deniz alanları aleyhine ortaya çıkan bu son derece ciddi daralmanın sonuçları da son derece ciddi olacaktır. Dokuzuncu Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel'in ifadesiyle, bu durumda, "... Ege Denizi olduğu gibi Yunanistan 'ın gölü olur. Ona da Türkiye razı olmaz, denize çıkamaz. Bu, yalnız Türkiye'nin meselesi de değil ... Karadeniz'den açık sulara çıkmak isteyen bütün ülkelerin meselesidir."⁷⁷ Bu durum, Türkiye'nin ve başta Karadeniz'e sahili olan devletler olmak üzere üçüncü devletlerin ulaşım yollarının (Karadeniz devletleri için tek ulaşım yolunun), Yunan karasuları içerisinde kalmasına neden olacaktır. Türkiye'nin ulaşım konusunda durumu üçüncü devletlere göre daha da zordur. Ege Denizi, Türkiye'nin hem kendi sahilleri hem de önemli sanayi bölgeleri ile açık deniz arasındaki ulaşımını sağlayan bir su yoludur. Yunan karasularının 6 milin üzerine çıkartılması, artış miktarına bağlı olarak Ege Denizi'ndeki bu ulaşım yollarının Yunan karasularına girmesine ya da Yunanistan tarafından kolaylıkla kontrol edilebilecek kadar daraltılmasına; bu da, Türkiye açısından Ege Denizi'nden Anadolu'ya yönelebilecek bir tehdit gibi güvenlik sorunlarına yol açacaktır. Üstelik mesele, Türkiye açısından sadece kendi ülkesinin limanları arasında ulaşım sorunundan ya da Akdeniz açık denizine ulaşmaktan ibaret de değildir.

⁷⁷ Sertaç H. BAŞEREN, *Ege Sorunları*, İstanbul, 2003, s.108.

TASNİF DIŞI

Türkiye'nin Ege'de ulaşım dışında da birkaç noktada toplanabilecek ve stratejik değer taşıyan menfaatleri bulunmaktadır. Açık denizin daralması, Türk donanmasının harekât alanını da daraltacak; benzer şekilde, askerî uçuşlar için açık olan saha önemli ölçüde sınırlanmış olacaktır. Genişleyen ve dolayısı ile kaplama alanı artan Yunan karasularına bağlı olarak üzerindeki hava sahası ve altındaki deniz yatağı ile deniz yatağı altındaki toprak kitlesi de 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (KBBS) md. 2 ve 1982 Birleşmiş Milletler III üncü Deniz Hukuku Sözleşmesi (III üncü BMDHS) md. 2/2 uyarınca Yunan ülkesinin⁷⁸ bir parçasına dönüşecektir. Böylece bir taraftan karasularının genişliğini aşan Yunan hava sahası sorunu Yunanistan lehine çözülmüş olacak, diğer taraftan da Türkiye'nin Ege Denizi yer altı zenginliklerinden istifade etmesine imkân veren bölgedeki kıta sahanlığı alanlarının da hukuka aykırı olarak elinden alınması söz konusu olacaktır. Türkiye'nin Ege'de ihlâl edilecek bir başka hakkı da balıkçılıktır. Ege açık denizinin önemli ölçüde Yunan karasularına dönüştürülmesi, Türkiye'nin mevcut avlanma sahalarını kaybetmesine yol açacaktır. Bu canlı kaynakların paylaşılmasında hakça bir çözüm değildir.

Lozan Andlaşması'nın yapıldığı dönemde her iki ülkenin de üç mil karasuları uygulamaları nedeniyle Lozan dengesinin bir parçası olarak Ege'de bırakılan geniş açık deniz alanlarının hakkın suistimali yoluyla Yunan karasularına dönüştürülerek daraltılması, mevcut dengeyi ciddi şekilde bozacaktır. Türkiye'nin Ege Deniz'indeki status quo'nun (mevcut durum) bozulmasına rıza gösteremeyeceği; Yunan karasularının genişletilmesi sonucunda, kullanımı hayatî önem arzeden ve Lozan dengesi ile korunmuş açık deniz alanlarında, açık deniz serbestilerinden yararlanmak yerine, zararsız ya da transit geçiş hakkı ile yetinmek zorunda bırakılmasına tahammül edemeyeceği anlaşılmaktadır.

⁷⁸ Karasuları devletin ülkesinin bir parçası sayılmaktadır. Şikago Sivil Havacılık Sözleşmesi md. 1.2., Cenevre Kıta Sahanlığı ve Bitişik Bölge Sözleşmesi md. 1/1, BMDHS md 2/1.

b. Türkiye ve Yunanistan'ın Ulusal Hukuk Düzenlemeleri

(1) Yunan ulusal hukuku

Yunanistan'ın, 20'nci yüzyılın ilk yarısında deniz ticaret filosu dünyadaki en büyük deniz ticaret filolarından biri olduğu için, seyrüsefer serbestisinin karasularının genişliğinden daha önemli olduğunu düşünerek üç mil karasuları lehine tavır aldığı açıklanmıştır. Bu yüzyılın başında Yunanistan'ın henüz deniz alanları ile ilgili herhangi bir yasal düzenleme kabul etmemiş olduğuna işaret edilerek, Yunan mahkemelerinin o zaman hakim olan kavramları ulusal hukuk olarak uyguladıkları, yani Yunan karasularının genişliğinin top menzili esasında 3-4 mile çıkartılmış olduğu belirtilmiştir⁷⁹.

Dolaylı da olsa karasularını genişliği ile ilgili ilk düzenleme, "Savaş Zamanında Ticaret Gemilerinin Yunan Sahillerinden Geçiş ve Kalmaları ve Limanların ve Kapıların Denetimi" hakkında 4141/1913 sayılı Yasadır⁸⁰. Bu Yasada md. 1'de, "Bu Yasanın uygulanmasıyla ilgili olarak sahilden itibaren (denize doğru) 10 mile kadar deniz alanı Yunan denizi sayılacaktır" hükmüne yer verilmiştir. Aynı Yasanın, idareye ulusal savunma çıkarları gerektirdiğinde Yunan Denizi olarak belirlenen alan içinde geçiş yasaklama ve ticaret gemilerini durdurma yetkisi vermiştir.

4141/1913 sayılı Yasa ile ilgili olarak; a) BMDHS'nin zararsız geçişe ilişkin hükümleriyle uygunluğu sorgulanabilir olsa da şeklen halen yürürlükte olduğu, Türkiye'nin bu yasayı tanımadığına dair bu güne kadar herhangi bir beyanati bulunmadığı b) başlığının savaş zamanına işaret etmesine rağmen md. 1 hükmünün etkin kısmının "ulusal savunma çıkarlarına" işaret ettiği, bu çıkarların sadece savaş zamanında ortaya çıkmasının zorunlu olmadığı; c) uygulanabilirliğinin, emir veya Bakanlık Kararı, idarî tasarrufların kabulüne bağlı olduğu belirtilmiştir.

⁷⁹ BAŞEREN, Ege Sorunları, s.111.

⁸⁰ BAŞEREN, Ege Sorunları,s.111.

TASNİF DIŞI

Ayrıca, 1165/1918 sayılı Gümrük Yasası md. 85/1 ile “beş km’ye kadar bir gümrük denetleme şeridi ve üç km’ye kadar polisiye gümrük tedbirlerinin alındığı bir şerit tespit edilmiştir.

(a) Karasularının Genişliğinin 6 Mile Çıkarılması

Karasularını dolaylı olarak ele alan ikinci yasa, 5017/1931 Sayılı Sivil Havacılık Yasasıdır. Bu Yasanın 2’nci maddesinde devletin “karasularında ve üzerindeki hava sahasında” tam ve mutlak egemenlik uygulayacağı belirtilmektedir. Bunu, 5017/1931 sayılı Yasada işaret edilen hava sahasının genişliğinin, hava polisliği maksadıyla 10 mil olduğunu belirleyen, “Havacılık ve Kontrolü Maksudı ile Karasularının Genişliğinin Saptanması” hakkında 6/18 Eylül 1931 tarihli Kraliyet Kararnamesi izlemiştir. “Yunan Karasularının Genişliğinin Saptanması” hakkında 230/1936 sayılı Yasa, ““karasularının genişliğinin’ ... sahilden itibaren 6 deniz mili tespit edildiğini” hüküm altına almıştır.

Son olarak, 187/1973 sayılı Kanun Hükmünde Kararname, “Karasularının genişliği 6 mil olan deniz alanını kapsadığını, Bakanlar Kurulunun önerisi üzerine yasa hükmünde kararname ile bunun farklı tespit edilebileceğini” öngörmüştür. Bu güne kadar böyle bir Kararname yayınlanmış değildir.

(b) Karasularının Genişliğinin 12 Mile Çıkarılmasıyla İlgili Düzenleme

Karasularıyla ilgili son Yunan yasası, 1982 BMDHS’yi onaylayan 2321/1995 sayılı Yasadır. Bu Yasada md. 2’de; “Yunanistan, onaylanan Sözleşme md. 3 uygulamasında karasularını her zaman 12 deniz miline çıkarmak hususunda vazgeçilmez, elinden alınamaz haklara sahiptir. Ulusal hukuk düzeninde bu hükmün uygulanması ve karasularına işaret eden diğer hükümlerin uygulanması ve yürütülmesi, Bakanlar Kurulunun teklifi üzerine yayımlanan yasa hükmünde kararname ile düzenlenir”. hükmüne yer vermiştir.

Bu yasayla ilgili olarak bazı önemli konulara dikkat çekilmiştir. Yukarıdaki maddenin iki ayrı hüküm içerdiği, birincisi 12 mil kuralına işaret ederken

TASNİF DIŞI

ikincisinin, diğerleri yanında (inter alia) nihaî olarak Yunan karasularının 12 mile çıkarılmasıyla ilgili olarak idarî işlemlerin yapılabilmesi için yasal yetkilendirmeye işaret ettiği açıklanmıştır. Yunanistan'ın Uluslararası Hukuk tarafından tanınan karasularını en çok 12 mile kadar genişletme hakkının yasa ile teyidinin, esas olarak siyasî düşüncelere yönelik olduğu; 12 mil karasuları uluslararası hakkının uluslararası hukukta varolduğu ve bunun herhangi bir zamanda uygulanmasının, uluslararası hukuk açısından, ilgili devletin önceden herhangi bir (yasal ya da herhangi başka bir) onayını gerektirmediği belirtilmiştir.

Bununla beraber, Yunan Meclisi tarafından, bu yasal bildirinin bölgede mevcut gerilim nedeniyle Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkarmasının zaman alabileceği gerçeği karşısında hukuken yararlı olabileceği; Yunanistan'ın birden çok uluslararası zeminde karasularını genişletme hakkını muhafaza ettiği; bu hakkın şu anda kullanılmaması gerçeğinin, Türk tehdidine bir taviz olarak vazgeçme kabul edilemeyeceği bildirilmiştir. Yunan Meclisinin, karasularını 12 mile kadar genişletmeye yetki verdiği; bunun idarenin karasularını bu mesafeden daha az bir genişliğe çıkarmasına imkân vermek anlamına da geldiği açıklanmıştır.

(2) Türk ulusal hukuku

Türkiye, 1964 yılına kadar karasularının genişliğini genel olarak tespit eden herhangi bir ulusal hukuk normu bulunmamasına karşılık 3 mil karasuları genişliğini kabul etmiş ve uygulamıştır.

(a) Osmanlı dönemi

26 Kânunusani 1297 tarihli Zabıta-ı Saydiye Nizamnamesinin 20 Kânunuevvel 1318 (1902)'de değiştirilmiş 29 uncu maddesinde; "Boğaziçi dahil olmak üzere Marmara Denizi'nin Bahr-i Sefit Boğazı haricine kadar gerek sahillerinde ve gerek körfez ve limanları dahilinde balık saydı kati'yen memnudur ve bu memnuiyet Boğazlar haricindeki serbest denizlerde sevahü-i Osmaniyenin üç mil açığına kadar cari olduğu gibi makinalı kayıklar ile ve iskafander denilen alet vasıtası ile dahi sünger saydı memnudur ..." hükmüne yer verilmiştir. Bu hükmün uygulama sahası 3 mile inhisar ettirilip bu sınır dışında avlanma serbest bırakılarak, karasuları

TASNİF DIŞI

genişliğinin 3 mil kabul edildiği düşünülebilir. Bununla beraber, düzenlemenin yalnız bir konu üzerine yapılmış olduğu da unutulmamalıdır⁸¹.

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

“28 Eylül 1914 tarih ve 54676/98 sayılı sirküler şeklindeki şifahî Notasına atıfta bulunarak, Harbiye Nezareti ... Elçiliğine, Osmanlı karasuları genişliğinin, askerî bakımdan, Karadeniz, Adalar Denizi, Akdeniz, Kızıl Deniz, Umman Denizi ve Basra Körfezine raci olmak üzere, sahilden itibaren altı mil uzaklıkta sahile paralel olarak çizilmiş farazi bir hatla tespit edilmiş olduğu” bildirilmektedir. Notada atıfta bulunulan 28 Eylül 1914 tarih ve 54676/98 sayılı Nota Türk karasularında bulunacak muharip devletlere ait harp gemilerinin tâbi olacakları nizamlar hakkındadır ve bu düzenlemenin muhasemat süresince derpiş edildiği açıklanmaktadır. Bu notalarla Türk karasuları, yalnızca askerî bakımdan ve muhasematın süresi boyunca 6 mile çıkarılmıştır. Türkiye'nin 1'nci Dünya Savaşından sonra 1964 yılında 476 sayılı yasa kabul edilene kadar karasularını uygulamada 6 mile çıkarmış olduğu hususunda herhangi bir kayıt bulunmamaktadır.”

(b) Cumhuriyet dönemi

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

Türkiye, daha sonra, 476 Sayılı Karasuları Yasasını yürürlükten kaldırarak yerine, “20 Mayıs 1982 tarih ve 2674 Sayılı Karasuları Yasası”nı kabul etmiştir. Bu

⁸¹ MERAY., Devletler Hukukuna Giriş, s.403.

TASNİF DIŞI

Yasa ile Türkiye Cumhuriyeti'nin karasularının genişliği 6 mil ilân edilmiştir (md. 1/1). Ayrıca, Hükümete hakkaniyet ilkesine ters düşmeyen ve tüm koşulların haklı kıldığı belirli denizlerde daha geniş karasuları ilân etme yetkisi verilmiştir (md. 1/3). Türk Hükümeti, Yasanın verdiği bu yetkiye dayanarak 29 Mayıs 1982 tarihli Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile daha önceki uygulamanın sürdürülmesine karar vermiştir. 2674 sayılı Yasa md. 2'de sınırlandırmada andlaşmanın esas olduğu; andlaşmanın yapılmasında da, bölgenin bütün özelliklerinin göz önünde tutularak hakkaniyet ilkesinin uygulanacağı öngörülmüştür.

Türkiye, Yunanistan'ın Lozan dengesini bozarak karasularının genişliğini 1936 yılında 6 mile çıkartmasına, bir taraftan bu dönemde Türkiye ile Yunanistan arasında Atatürk ve Venizelos'un şahıslarında beliren dostane ilişkileri göz önünde bulundurarak, diğer taraftan da Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar Komisyonunun kaldırılması ve Boğazlar Bölgesinin askerleştirilmesinden kaynaklanan memnuniyet havasının etkisi ile itiraz etmemiştir. Buna karşılık Yunanistan, 476 Sayılı Türk Karasuları Yasasının çıkartılmasını takiben buna itiraz etmiştir.

Türkiye Büyük Millet Meclisi, 8 Haziran 1995'de Yunan Hükümetinin Lozan Barış Andlaşması ile kurulmuş olan dengeyi bozacak biçimde Ege'deki karasularını 6 milin üzerine çıkartması halinde Türkiye'nin hayati menfaatlerini muhafaza ve müdafaa için Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'ne, askeri bakımdan gerekli görülecek olanlar da dahil olmak üzere, tüm yetkilerin verilmesine ve bu durumun Yunan ve dünya kamuoyuna dostane duygularla duyurulmasına karar vermiştir.

(3) Karasularının Genişliği İle İlgili Uluslararası Hukuk Kuralları

(a) Karasularının genişliği

Karasularının genişliği, karasuları kavramının ortaya çıkmasından itibaren tartışma konusu olmuştur. Bu hususta ortaya atılan ilk fikirler başlangıçta oldukça dağınıktır. Doktrinde Bartolus, 100 mil; Bodin, 60 mil veya 30 fersah genişliği savunmuşlardır. Orta Çağda Avrupa'da ileri sürülen ölçüler, bölgenin ihtiyacına göre değişmiştir. Orta Çağda Akdeniz'de seyrüsefer emniyeti önem taşıırken, kuzey ve batı denizlerinde emniyetin yanı sıra deniz ürünlerinden yararlanma da çatışma

TASNİF DIŞI

nedeni olmuştur. Norveç ve İzlanda aralarındaki denizi “ortay hat” kuralına göre bölüşmüşlerdi. Bu esas, daha sonra terk edilerek “görüş mesafesi” kullanılmıştır. Doktrinde bu ölçüler yanında muhtelif düşünürler tarafından “zarurî görülecek genişlik” (Molloy), “ufuk çizgisi” (Valin), “sahilden itibaren yelkenli gemiyle iki günlük yol” (Locenius), “kıyı devletinin ihtiyaçları” (Şarpi) gibi ölçütler de ileri sürülmüştür.

Sahil sularının genişliği konusundaki bu dağınıklık ancak, 18’nci yüzyılda Bynkershoek’un önce De Dominio Maris, sonra da Questiones Iuris Publici isimli eserlerinde ısararla belirttiği top menzili kıstasıyla nispî bir istikrara kavuşmuştur. Top menzili ölçütü, 18’nci ve 19’ncü yüzyıllarda uygulamada ve doktrinde geniş yer bulmuş ise de, balistikteki gelişmeler neticesinde devletlerin kontrolü altına giren suların genişliğinin sınırsız bir şekilde artacağı ve hatta diğer devletlerin kıyılarına kadar uzanabileceğinden hiçbir zaman devletler tarafından genel kabul görmüş bir Uluslararası Hukuk kuralı niteliği kazanmamıştır.

Bir İtalyan diplomatı olan Fernando Galiani tarafından 1782’de ileri sürülen ve karasularının genişliğine ilişkin fikirlerin tarihî gelişim süreci içerisinde önemli bir yer tutan diğer bir ölçü de üç mil ilkesidir. Galiani tarafsız devletlerin vazifelerini konu alan kitabında karasularının genişliği olarak, o zamanın teknolojik koşullarına göre en uzun top menzili olan üç mil mesafeyi önermiştir.

Galiani’nin top menzili ile 3 mil mesafeyi birleştirmesinden sonra 1930 Konferansına kadar geçen zaman içinde en çok uygulanan ölçü bu 3 mil ilkesi olmuştur.

Milletler Cemiyeti, 1930 La Haye Kodifikasyon Konferansının ele aldığı konular arasında karasuları da vardı ve bu konuyla ilgili tartışmalar özellikle karasularının genişliği hususunda ortaya çıkmıştı.

Konferansın hazırlık komitesi tarafından sorulan sorulara verilen cevaplarda devletler, genişlik konusunda kendi uygulamalarının Uluslararası Hukuka uygun olduğunu ispatlamaya çalışmışlardır. Genel olarak bakıldığında büyük denizci devletlerin karasuları genişliğini 3 mil ilkesine bağlama çabalarına karşılık diğer devletler daha geniş ölçülerin kabul edilmesi için ısrar etmişlerdir. Konferansta karasularının genişliği konusunda uzlaşmaya varılamayacağı anlaşıncı İkinci

TASNİF DIŞI

Komitede delegelerden ilke olarak karasularının genişliği hakkındaki görüşlerini bildirmeleri istenmiştir. Delegelerin geçici kanaatlerine göre, Yunanistan, 3 mil ve hatta 2 milin dahi kabul edilebileceği; Türkiye ise, 6 mil olduğu hususunda görüş bildirmiştir. Hazırlık Komitesi tarafından sorulan sorulara devletlerin verdiği ve delegelerin bildirdiği geçici kanaatleri ile büyük ölçüde örtüşen cevapları inceleyen Gidel'e göre, "sahil sularının genişliğini tespit eden Uluslararası Hukuk kaideleri mevcut değildir"⁸². 3 Mil ilkesi, karasuları konusunda bir Uluslararası Hukuk kaidesi bulunmadığını iddia eden devletlerle, millî menfaatleri dolayısı ile daha geniş karasuları iddia edilen devletler tarafından reddedilmiştir.

3 Millik karasuları uygulaması 1950'lerden itibaren ortadan kalkarken, devletler, 6 milden 12 mile kadar uzanan yeni bir uygulamaya geçmeye başlamışlardır. Karasularının genişliği meselesi BM dönemindeki kodifikasyon çalışmalarında ele alınmış, fakat BMDHS'ye kadar bir düzenlemeye konu olmamıştır. BM Uluslararası Hukuk Komisyonu, deniz hukukunun kodifikasyonu ve tedricî gelişmesi üzerine çalışmalarına 1949'da başlamış; Genel Kurulun tavsiyesi üzerine karasuları hukukunu da gündemine alarak 1951'den itibaren üzerinde çalışmaya başlamıştır. Komisyon, 1955'de 7'nci toplantısında 3'ncü maddesinde karasularının genişliğini de hüküm altına alan bir tasarı hazırlamıştır. 1958 Konferansında karasularının genişliği konusunda bir uzlaşmaya varılamamıştır. 1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde de bu konuda herhangi bir hüküm bulunmamaktadır⁸³.

Daha sonra düzenlenen 1960 II'nci Deniz Hukuku Konferansı da, karasularının genişliği hususunda bir uzlaşmaya varılamadığı için başarısız olmuştur. Cenevre Konferansında Türk temsilcileri, "genel bir anlaşmaya varıldığı takdirde Türkiye'nin de 3 mil genişliği kabule hazır olduğunu" belirtmiş; Türkiye'nin Karadeniz komşularının 12 mil, Akdeniz komşularının ise 6 mil esasını kabul etmiş olduklarını, bu sebepten Konferansta genel bir anlaşmaya varılamadığı takdirde, Türkiye'nin Uluslararası Hukukun tanıdığı karşılıklılık ilkesine müracaata hakkı bulunduğunu bildirmişlerdir.

⁸² BAŞEREN, Ege Sorunları, s.111.

⁸³ Bunun yanında CKBBS md. 24/2'de "Bitişik Bölge, karasuları genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hattan itibaren 12 mil geçemez" kuralına yer verilmiştir.

TASNİF DIŞI

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

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

Türkiye, III üncü Deniz Hukuku Konferansına katılmış ve katkılarda bulunmuş olmakla beraber, Sözleşme'ye taraf olmamıştır. Bu nedenle, Sözleşme'nin Türkiye'yi bağlamadığına şüphe yoktur. Yunanistan ise Sözleşmeyi imzalamış ve onaylayarak taraf olmuştur.

Bu durumda, Sözleşme'nin Türk-Yunan uyuşmazlıkları ile ilgili hükümlerinin ne anlama geldiği bir yana, bu nitelikleri ile uyuşmazlığa uygulanabilmeleri mümkün değildir. Türkiye, Sözleşme'de yer alan hükümlerden sadece, örf ve âdet hukuku kuralına dönüşmüş ve kendisinin sürekli itiraz eden devlet olmadığı hükümlerle bağlıdır.

Yunanistan'a göre, III üncü BMDHS md. 3, karasularının genişliğinin 12 mil olduğunu öngören örf ve âdet hukuku kuralını Sözleşme'ye aktardığı için, Türkiye'yi de bağlar. 12 Mil karasuları genişliği evrenseldir; bu genel kuralın uygulanması, denizin kapalı ya da yarı kapalı niteliğine bağlı değildir. Ege Denizi'nin kapalı ya da yarı kapalı bir deniz oluşturmamasının, Yunan karasularının genişliği ile bir ilgisi yoktur. Sonuç olarak Yunanistan, tüm Ege'de Yunan sahillerinin açık denize baktığı yerlerde karasularını 6 milden 12 mile çıkartmaya hakkı olduğunu düşünmektedir.

Buna karşılık Türkiye'ye göre, karasularının genişliği ile ilgili tek bir genel kural yoktur. 1982 BMDHS md. 3'e göre, karasularının genişliği mutlak olarak 12 mil değildir. Hükümün ifade tarzı, maddede yer alan 12 milin her durumda

⁸⁴ BAŞEREN, Ege Sorunları, s.120.

TASNİF DIŞI

uygulanabilecek mutlak bir karasuları genişliği değil, karasularının esas hatlardan itibaren açık denize doğru koşullara bağlı olarak uzanabileceği en uzun mesafe olduğunu göstermektedir. Bu hüküm, kendi içinde karasularının 12 milden az olması gereken hallerin de varlığını ortaya koymaktadır. Genel kapsamlı kurallar, özellikleri nedeniyle Ege gibi kapalı ve yan kapalı denizlerde uygulanamaz. Ege gibi özel şartları olan yan kapalı denizlerde 12 mil karasuları genişliği uygulanamaz.

Türkiye, karasularının genişliğinin 12 mile kadar uzanabileceğini öngören III' ncü BMDHS md. 3 hükmünün örf ve âdet hukuku kuralı olmadığını belirtmiştir. Ayrıca, 1982 Sözleşmesi'nin imzalanmasından sonra bu hükmün kendisi için örf ve âdet hukuku kuralı oluşturamayacağını ifade ederek ve bununla tutarlı davranışlarını sürdürerek, hükmün bir gün örf ve âdet hukuku kuralı haline dönüşmesi durumunda da sürekli itiraz eden devlet olarak⁸⁵ bununla bağlı olmamanın koşullarını önceden hazırlamıştır. Bu nedenle, Uluslararası Adalet Divanı'nın Eritre -Yemen Kararında 12 mil karasuları genişliğini öngören kuralın, bugün artık örf ve âdet hukuku kuralı haline dönüştüğünün belirtilmesinin bir önemi kalmamıştır.

(b) Adaların karasularının genişliği

Ada kavramı; 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi md. 10 ve BMDHS md. 121/1'de, söylemde çok küçük farklılıklar olmasına rağmen, özde aynı şekilde tarif edilmiştir. Buna göre ada, etrafı sularla çevrili ve sular en çok yükseldiğinde de su üzerinde kalan doğal kara parçalarıdır.

İlke olarak bakıldığında, adaların büyüklüğü küçüklüğü, meskûn olup olmaması, kendisine ait bir ekonomik yaşamının bulunup bulunmaması ve coğrafi konumu, karasularına sahip olmasını etkilemez. BMDHS' ye göre, "... bir adanın karasuları, ... kara ülkesine uygulanacak olan diğer hükümlere uygun şekilde belirlenecektir" (md. 121/2). Gerçekte adaların sahip olabilecekleri deniz yetki alanları, III üncü BMDHS md. 121/3'de düzenlenmiştir. Buna göre, "insanların oturmasına elverişli olmayan veya kendilerine özgü ekonomik bir yaşamı bulunmayan kayalıkların münhasır ekonomik bölgeleri veya kıta sahanlıkları

⁸⁵ UAD, Norveç-İngiltere arasındaki balıkçılık alanları davasında, bir örf-adet hukuku kuralının ona sürekli karşı çıkmış olan bir devlete kabul ettirilemeyeceğini ortaya koymuştur.

TASNİF DIŞI

olmayacaktır.” Bu hükümler, Türkiye ve Yunanistan tarafından farklı farklı yorumlanmaktadır.

Yunanistan'ın, Türkiye'nin Ege'de petrol arama ruhsatları vermesi üzerine ilk kez 7 Şubat 1974 tarihli Notası ile ileriye sürdüğü “ülkesel bütünlük” tezine göre, Anadolu sahilleri önünde bulunan adalar Yunanistan'ın ayrılmaz bir parçası olduğundan bunların kıta ülkesinden ayrılmadan bir bütün olarak ele alınması gerekir. Yunanistan, bu iddiasını III üncü Deniz Hukuku Konferansında da dile getirmiş ve genel olarak deniz hukuku düzenlemelerinin Uluslararası Hukukta kabul edilen devletlerin ülkesel bütünlüğü ve bölünmezliği ilkesini teyit etmesi gerektiğini vurgulamıştır. Önceleri, ülkesel bütünlük tezine paralel olarak, Ege'de takımda oluşturan adaların uç noktalarını birleştirerek Ege'de bir takımda suları rejimi tesis etmeye çalışmıştır. Daha sonra, sadece kıtasal ülkesi olmayan devletlerin takımda devleti kabul edileceği ve takımda suları rejiminden yararlanabileceği ortaya çıkınca, bu argümanı kullanmaktan vazgeçmiştir. Ülkesel bütünlük tezine yer verilen müteakip belgelerde takımda rejimi tesis etme çabalarına rastlanmamıştır.

Yunanistan ülkesel bütünlük tezi ile, 12 mil kuralının adalara da uygulanabileceğini iddia etmektedir. III üncü Deniz Hukuku Konferansı sırasında Yunan temsilcisi Theodoropoulos, daha Karakas'da adalar rejimi görüşülürken, ülkesel bütünlük ilkesini temel aldıklarını ve adalar ile kara ülkesi arasında ayrıma gidilmemesini belirttikten sonra, adaların da, kara ülkesi ile aynı karasuları genişliğine sahip olması gerektiğini söylemiştir. Yunanistan'ın Konferansa sunduğu madde önerilerinde de adaların kara ülkeleri ile aynı kurallara tabi olması öngörülmüştür. Ülkesel bütünlük tezi, Yunan doktrininde de hararetle savunulmaktadır. Bu tez uyarınca; Kıta parçalarına uygulanan hükümler aynen adalara da uygulanacaktır. Ada ile kıta parçası aynı ve eşit haklara sahiptir. Buna göre etrafı denizlerle çevrili, su üstünde kalan doğal toprak parçasının karasuları, bitişik bölgesi, münhasır ekonomik bölgesi ve kıta sahanlığı hakkı olacaktır.

Buna karşılık Türkiye, III üncü BMDH Konferansında ülkesinde kıtasal karalar bulunan devletlerin takımda devleti olamayacağını ve takımda suları rejiminden yararlanamayacağını savunmuş, bu doğrultuda öneriler vermiştir. BMDHS'deki düzenleme de bu doğrultuda olmuştur. Buna göre, takımda devletinden, bütünüyle

TASNİF DIŞI

bir veya bir çok takımadadan oluşan ve başka adaları da ihtiva edebilen devlet anlaşılır (md. 46/a).

Ada tanımının içerdği koşulları yerine getiren her kara parçasının otomatik olarak kara ülkelerine tanınan tüm haklardan yararlanacağı düşüncesine karşılık, bu konunun, adaların yalnızca 3 mil karasularına sahip olduğu dönemlerde pek önemli olmadığı, fakat karasuları ve bitişik bölge genişliklerinin artması ve kıta sahanlığı ile münhasır ekonomik bölge gibi yeni ve 200 mil ve hatta daha ötesine kadar gidebilen çok geniş deniz yetki alanlarının ortaya çıkması nedeniyle bu hususun komşu devletler arasında büyük sınırlandırma sorunlarına yol açtığı belirtilmiştir⁸⁶. UAD'nı n Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davalarında verdiği 20 Şubat 1969 tarihli Karar ve Hakem Mahkemesinin Fransa ile İngiltere arasında Manş Denizi Davasında Anglo-Normandes Adalarıyla (Channel Islands) ilgili olarak verdiği 30 Haziran 1977 tarihli kararında yer alan, adaların kıta sahanlığına sahip olması ilkesi ile herhangi bir adanın sahip olabileceği kıta sahanlığı alanı arasındaki bağı doğrudan adalara ilişkin olarak reddeden hüküm dikkate alınarak, uygulanan Uluslararası Hukukta adaların özellikle sahip olabilecekleri deniz alanları ve bu alanların sınırlandırılmaları ile ada tanımı arasında bir bağ kurulmama yoluna gidildiği açıklanmıştır.

Diğer taraftan BMDHS, Yunanistan'ın ülkesel bütünlük tezini savunmasına da elverişli görünmemektedir. "İnsanların oturmasına elverişli olmayan veya kendilerine özgü ekonomik bir yaşamı bulunmayan kayalıkların münhasır ekonomik bölgeleri veya kıta sahanlıkları olmayacağını" öngören III üncü BMDHS md. 121/3'de yer alan adaların sahip olabilecekleri deniz yetki alanlarına ilişkin kayıt, münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı ile sınırlı değildir. Bu adaların sahip olamayacakları deniz yetki alanları, tahdîdî değil tadadi olarak sıralanmıştır. İnsanların oturmasına elverişli olmayan veya kendilerine özgü ekonomik bir yaşamı bulunmayan adaların ekonomik bölge ve kıta sahanlığına sahip olamayacağı belirtilerek bu adaların sahip olabileceği deniz yetki alanlarının sınırlandırılması kabul edildikten sonra karasularının da buna dahil edilmesinin önünde bir engel yoktur.

Yunanistan'ın ülkesel bütünlük tezi, ayrıca kara parçalarını deniz yetki alanlarında hak sahibi görmesi nedeniyle de eleştirilmiştir. "Unutulmaması gerekir ki, denizde hak sahibi olan, kara parçasının bizatihi kendisi değil, bu kara parçasında

⁸⁶ PAZARCI, Uluslar arası Hukuku Dersleri, II.cilt, s. 321.

TASNİF DIŞI

egemenliğini kullanmakta olan devlettir. Bu nedenle, III üncü Deniz Hukuku Konferansı'nda Yunanistan tarafından ileri sürülen ve devletlerin eşitliği ve ülkenin bölünmezliği ilkelerinden hareketle adalara da eşit hak tanınmasını savunan görüş, sebep ile sonucu, coğrafya ile hukuku birbirine karıştıran bir görüş olarak ortaya çıkar. Deniz alanları üzerindeki haklar, devletin kıta ülkesine ve ada ülkesine ayrı ayrı tanınmaz; kıta olsun ada olsun, ülkesi nedeniyle devlete tanınır⁸⁷.

(4) Karasuları Genişliğini Belirleme Yetkisi

(a) Yetkili devlet

BMDHS, karasularının genişliğini belirleme yetkisinin kime ait olduğu sorusuna da cevap vermiştir. Karasularının esas hatlardan itibaren açık denize doğru uzanabileceği en uzun mesafeyi 12 mil olarak belirleyen md. 3, "her devlet karasularının genişliğini tespit etme hakkına sahiptir..." hükmüne yer vermektedir. Yunanistan bu hükümden hareketle, karasularının genişliğini belirleme yetkisinin kıyı devletinin egemenlik yetkisine dayandığını ileri sürmektedir.

Türkiye, kıyı devletinin kendi karasularının genişliğini belirleme yetkisi bulunduğunu kabul etmekle beraber, bu yetkinin kullanılmasının tümüyle ilgili devletin egemenlik hakları içinde kalmadığını söylemektedir. Kıyı devletinin tek taraflı işlemleri, diğer devletlerin bu işlem karşısındaki tutumları ile yalnız o devletlere karşı hukukî sonuçlar doğurur⁸⁸. Kıyı devletinin karasularının genişliğine ilişkin işleminin başka bir devlet karşısında geçerli olması için, ilgili devletin buna itiraz etmemesi ve tanınması gerektiği belirtilmektedir. Uluslararası Hukuka göre, diğer devletlerin kıyı devletinin belirlediği karasuları genişliğini tanımama hakkı bulunduğu; md. 3'de bunun yazılı olmamasının bir değişiklik yaratmadığına işaret edilmektedir. Türkiye ayrıca, yarı kapalı denizlerde karasuları genişliğinin komşu devletler tarafından birlikte saptanması gerektiğini savunmaktadır.

⁸⁷ TOLUNER, *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, sh 102-103.

⁸⁸ A.e., s. 94.

(b) Uluslararası Hukuk Kuralları

Yunanistan, md. 3'den hareket ederek ve takdir hakkına dayanarak kıyı devletinin karasularının genişliğini belirleme yetkisini istediği gibi kullanabileceğini ileri sürmektedir. Buna karşılık, Türkiye, kıyı devletinin karasularının genişliğini belirlerken kullanacağı bu takdir hakkının mutlak bir takdir hakkı olmadığını ileri sürmektedir. Bu bağlamda, UAD'nın 1951 yılında İngiltere ile Norveç arasındaki Balıkçılık Davasında verdiği ve daha sonra 1974 yılında İngiltere ile İzlanda arasındaki Balıkçılık Davası Kararında tekrarladığı hükme işaret edilmiştir⁸⁹. Buna göre;

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

Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi md. 24/2'de yer verilen "Bitişik Bölge, karasuları genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hattın itibaren 12 mili geçemez" kuralının, karasuları ve bitişik bölge genişlikleri toplamını göstermiş olduğu dikkate alınarak, karasuları genişliğinin 12 milin altında ya da en çok 12 mil olabileceği sonucuna varılırken; karasularını 12 mile kadar genişleten devletin diğer devletlerin kazanılmış haklarına ve anlaşma gereği olan yükümlülüklerine uyma zorunluluğu bulunduğu belirtilmiştir.

Türkiye, kapalı ve yarı kapalı denizlerde karasularının genişliğinin hakça ilkelere göre belirlenmesi gerektiğini savunmaktadır.

Hiçbir devletin kasten diğer bir devletin karasularının açık denizle ya da münhasır ekonomik bölgeyle bağlantısını kesme hakkı yoktur. Bu örf ve âdet hukuku ilkesi, 1958 Cenevre KBBS md. 4'de ve 1982 BMDHS md. 7'de yer almıştır. Her iki sözleşmede de düz esas hatlar yönteminin bir devlet tarafından diğer bir devletin

⁸⁹ A.e., s. 91.

TASNİF DIŞI

karasularını açık denizden veya münhasır ekonomik bölgeden (BMDHS md. 7/6) kesecek şekilde uygulanamayacağı belirtilmektedir. Ayrıca BMDHS md. 47'de aynı hususa takımda esas hatları bağlamında da yer verilmiştir. Bu ilke, hukukun öngördüğü bir hak olan denize açılma hakkının bir uygulamasından ibarettir⁹⁰

Karasularının genişliği belirlenirken diğer devletlerin ve uluslararası toplumun çıkarları da dikkate alınmalıdır. Ege'de Yunan karasularının 6 milin üzerine çıkartılması, sadece Türkiye'nin değil bütün uluslararası toplumun özellikle de bu önemli deniz alanını yoğun şekilde kullanan devletlerin hak ve çıkarlarını ihlâl edecektir. 1958 II nci Deniz Hukuku Konferansında Yunan temsilcisi Kripsis, karasularının genişliği ile ilgili konuşmasında açıkça, Yunanistan'ın uluslararası hukuka ve uluslararası toplumun çıkarlarına saygılı olduğunu ve karasularını 6 milde tuttuğunu beyan etmiştir.

Karasularının genişliğinin belirlenmesine ilişkin kıyı devletlerinin kullanabilecekleri yetki, konuya ilişkin bu özel hükümler yanında, daha genel mahiyette olan hakkın kötüye kullanılmasını yasaklayan kurallarla da bağlıdır. Uluslararası Hukukun genel ilkelerinden olan "hakkın kötüye kullanılması", başkalarının haklarına zarar vermek kastıyla ya da böyle bir kasıt bulunmasa bile hakkın ruhuna aykırı olarak kullanılması demektir. Bilindiği gibi Ege Denizi'nde bu denizin özellikleri nedeniyle deniz sınırlandırması, bazı yerlerde Türk kıta sahanlığı ile Yunan karasuları arasında olacaktır. Anadolu'ya Türk ve Yunan karasularının genişliği toplamı olan 12 milden daha yakın olan Yunan Adalarının batıya bakan sahilleri ile Anadolu sahillerinden itibaren bu 12 millik mesafenin daha batısında bulunan bazı Yunan Adalarının sahillerinde Türk kıta sahanlığı ile Yunan karasuları sınırdaştır.

Yunan karasularının Ege'de 12 mile çıkarılmasının, bölgede tüm karasuları içinde Yunan payını ciddi ölçülerde arttıracığı, Yunanistan'ın Ege Denizi'nin % 65'ine sahip olacağı ve bu artışın henüz kıta sahanlığı sınırlandırması yapılmadığı için gelecekteki Türkiye - Yunanistan kıta sahanlığı sınırlandırması üzerinde önemli tesirleri olacağı belirtilmektedir.

⁹⁰ A.e., s 101.

TASNİF DIŞI

UAD'nın Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davasında "...1958 Sözleşmesi md. 2'de yer alan, ancak md. 2'den bağımsız olarak sahildevletinin kara ülkesinin denize doğru ve deniz altında bir uzantısı olan kıta sahanlığına ilişkin haklarının kara ülkesindeki egemenliği nedeniyle ipso facto mevcut olmasını, kısaca burada doğal bir hak (inherent right) bulunmasını ve varlığının kullanılmasına dayanmamasını, kıta sahanlığına ilişkin en temel kural" olarak ilân ettiğini unutmamak gerekir.

UAD'ye göre, sahildevleti, kıta sahanlığı üzerinde kıta sahanlığına ilişkin hukukun yürürlüğünden itibaren ve kendiliğinden özel haklara sahiptir. Bu tespiti, karasuları için tekrar edebilmek mümkün değildir. Üstelik karasularının 12 mile kadar uzanabilmesi, kıta sahanlığına ilişkin hukukun ortaya çıkışına göre çok daha sonraki bir gelişmedir. Bu durum karşısında, 12 mil karasuları mesafesinin, başka devletlerin doğası gereği daha önceden mevcut kıta sahanlığı yetkilerini ortadan kaldıramayacağını belirtmek hukukî bir zorunluluk halini almaktadır. Yunan karasularının Türkiye'nin kıta sahanlığı alanlarını kısmen ya da tamamen ele geçirmek için genişletilmesi, hakkın kötüye kullanılmasının tipik bir örneğidir ve uluslararası hukuka aykırı olacaktır.

(5) Karasularının sınırları

Türkiye ile Yunanistan arasında karasuları sınırlandırması ile ilgili olarak her şeyden önce mevcut durumun tespiti hususunda görüş ayrılıkları vardır. Bunun dışında, karasuları sınırlandırmasına ilişkin uluslararası hukuk kurallarının yorumuyla ilgili görüş ayrılıkları da bulunmaktadır.

(a) Ege'de Mevcut Durum

Yunanistan, birkaç hususa işaret ederek, Ege'de Türkiye ile Yunanistan arasında sınırın çizilmiş olduğunu ileri sürmektedir. Lozan Barış Andlaşması md. 6 ve 12'ye değinilerek Türkiye ile Yunanistan arasında deniz sınırının çizilmiş olduğu belirtilmiştir. Türkiye ile İtalya arasında 28 Aralık 1932'de imzalanan bir mutabakat zaptının geçerli bir uluslararası andlaşma olduğu ileri sürülerek, 4 Ocak 1932 Andlaşması ile çizilen sınırın bittiği yerden başlayarak Eşek Adası (Gaidaros) mevkiine kadar uzanan bir bölgede Menteşe Adaları ile Anadolu sahilleri arasında sınırın çizildiği iddia edilmiştir . 1964 Tarih ve 476 sayılı Türk Karasuları Yasası md.

TASNİF DIŞI

3'de, iki ülkenin sahilleri arasındaki mesafenin karasuları genişlikleri toplamından dar olduğu hallerde sınırın ortay hat olacağının öngörüldüğünden bahisle, bunun teamüli ve tartışmasız bir sınır haline geldiği savunulmuştur.

Lozan Barış Andlaşması md. 6 ve 12'deki 3 mil ilkesi, o dönemde her iki devletin de uyguladıkları ve Lozan Dengesinin bir parçası olan karasuları genişliğinin Andlaşmaya yansımış bir izi olabilir. Bununla beraber, karasuları sınırlandırması ile yakından uzaktan hiçbir ilgisi yoktur. Karasularının genişliği ve karasularının sınırlandırılması ayrı meselelerdir. Nitekim 1950'den itibaren Yunanistan, pek çok kereler Türkiye'ye müracaat ederek iki ülke arasında sınırın belirlenmesi için talepte bulunmuştur. Yunanistan'ın ileri sürdüğü ortay hat da, iki ülke arasında sınır oluşturmamaktadır. Bugün yürürlükte olmayan Türkiye'nin 476 sayılı eski Karasuları Yasasının ilgili md. 3 hükmünde yer alan ortay hat, hiçbir zaman Türkiye ile Yunanistan arasında uyuşan ortak irade beyanlarına konu olmamıştır. Nitekim, Anadolu sahilleri ile iki ülkenin karasuları toplamından daha yakın bulunan Yunan Adaları arasındaki ortay hat uygulamasının, *opinio jüris'i* bulunduğunu gösteren bir husus mevcut değildir.

Ege'de iki ülke arasında deniz sınırı çizilmemiştir. Sadece, kuzeyde iki ülke arasındaki kara sınırının denize ulaştığı Meriç Nehri'nin ağzında bir yan sınır ile güneyde Meis Adası civarında 4 Ocak 1932 Andlaşması ile çizilen ve bölgedeki adacık ve kayalıkların aidiyetini gösteren bir sınır bulunmaktadır.

(b) Karasularının iç sınırı

Devletin egemenliğine tâbi olan iç sular ve karasuları kaplama alanlarını belirleyen bir değişken de karasuları genişliğinin ölçülmeye başlandığı iç sınırdır. Ege'de halen uygulanmakta olan 6 mil karasuyu genişlik esasının "normal esas hat" yöntemiyle belirlenmesi durumu ile bu yöntem yerine "düz esas hat" yönteminin kullanılması halinde Türk karasularının kaplama alanında 452,13 km² Yunan karasularında kaplama alanında ise 646,94 km artış olmaktadır. Buna karşılık, açık deniz kaplama alanları 1099,07 km azalmaktadır.

Yunan ulusal hukukunda karasularının iç sınırına ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. Buna karşılık, Türk ulusal hukukunda bu konuya ilişkin

TASNİF DIŞI

düzenlemeler de yapılmıştır. 15 Mayıs 1964 tarih ve 476 sayılı Karasuları Kanunu md. 4'de hem normal esas hatlar metoduna hem de düz esas hatlar metoduna yer verilmişti. Halen yürürlükte olan 20 Mayıs 1982 tarih ve 2674 sayılı Karasuları Kanunu md. 3'de yöntemden söz edilmeksizin esas hatları çizme yetkisi Bakanlar Kuruluna verilmiştir. Bugün, Türkiye ve Yunanistan karasularının iç sınırlarını aynı yöntemle belirlemekte, her iki devlet de normal esas hatları kullanmaktadır.

Türkiye ile Yunanistan arasında iki devletin de diğerinin düz esas hatlar yöntemiini uygulamasına karşı çıkmaları nedeniyle bir uyuşmazlık söz konusudur.

UAD, İngiltere-Norveç Balıkçılık uyuşmazlığı kararında düz esas hatlar metodunun bir istisna değil, davaya uygulanan genel bir uluslararası hukuk kuralı olduğunu kabul etmiştir. Divan'ın kararı, sadece, yargısal erkin hukukî normları benzersiz coğrafi oluşumlara uydurmada doğru kullanımına değil, ilan edilen geçerlilik koşullarından görüleceği gibi, hukukî status quo'da meydana gelen değişikliğin yol açtığı çıkar çatışmalarının dikkatle uzlaştıran bir örnektir. Bu koşullar, ufak değişikliklerle Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi md. 4 ve III üncü BMDHS md. 7'de kabul edilmiştir. Buna göre, düz esas hatların oluşturduğu çizginin sahilin genel yönünden hissedilir bir biçimde sapmaması ve bu hatların berisinde kalan deniz uzantılarının iç sular rejimine tâbi tutulabilmesi için bunların kara sahasına yeter derecede bağlı olmaları gerekir (md. 7/3). Düz esas hatlar cezir zamanı ortaya çıkan yüksekliklere doğru veya bunlardan başlamak üzere çizilmeyecektir; meğer ki bunlar üzerinde devamlı olarak suyun üzerinde kalan deniz fenerleri veya benzer tesisler inşa edilmiş veya bu şekilde çizilmiş düz esas hatlar uluslararası genel bir kabul görmüş olsun (md. 7/4). Bu ilkeler md. 47'de takımda çizgileri bağlamında da tekrar edilmiştir. Md. 8 ve md. 52'de iç sular olarak çevrilen deniz alanlarında öngörülen zararsız geçiş hakkına saygı yükümlülüğüne takım ada devletleri ile ilgili maddelerde (46/6,51/1,53) yeni eklemeler yapılmıştır.

Yunanistan, bu koşullar altında, bütün Ege'yi iç sular olarak kapatmak için Ege Adalarını esas alarak esas hatlar çizemez. Takımda devleti olmadığı için esas hatların çiziminde takımda ilkelerinden de yararlanamaz.

TASNİF DIŞI

(c) Karasularının yan sınırı

Lozan Barış Andlaşması'nda Türkiye ile Yunanistan arasında karasularının yan sınırını belirleyen ne bir hüküm ne de bu sınırı gösteren bir harita bulunmamaktadır Bununla beraber, Lozan Barış Andlaşması md. 5'de, Türkiye ile Yunanistan arasında oy çokluğu ile karar alacak bir sınır komisyonunun kurulmasını öngören bir hüküm vardır. Bu hüküm, daha sonra işletilmiştir. Kurulan Komisyon, 3 Kasım 1926 tarihinde kabul ettiği Protokolün "Sınır Tanımı" başlığını taşıyan IV üncü bölümünün en sonunda yer alan "Sınır çizgisinin tanımı" adını taşıyan kısmında Türkiye ile Yunanistan arasında karasularının yan sınırını çizmiştir. Buna göre;

"Balada zikredilen çataldan itibaren hattı hudut şark kolu sabit sahiller arasındaki hattı munassıfını Enez değirmeninin dört kilometre garbında vaki noktaya kadar takip eder (Bu nokta harita üzerinde bir yıldız ile gösterilmiştir) Bundan sonra hattı hudut seyrü sefer (Kanalı)nın hattı munassıfını takip ile, bu son hattın sabit sahillerin garp uçlarını birleştiren hattı kat ettiği noktaya kadar devam eder (Bu nokta harita üzerinde bir yıldız ile gösterilmiştir). Bu son noktadan itibaren hattı hudut seyrüsefer (kanalı) hattı mutavassıtının takriben 3 mili bahrî takriben cenubu garbı istikametinde temdidi ile tespit edilmiştir. (Bir mil 1609,31 metreye müsavidir)"

3 Kasım 1926 tarihli Protokol'e göre, Türk Yunan deniz sınırının başlangıç noktası, harita üzerinde gösterilmiş, fakat coğrafi koordinatları ayrıca verilmemiş bir yıldız işareti ile belirlenmiştir. Karasuları yan sınırının güzergâhını tarif eden Protokol'deki metinde sınırın, Meriç Nehri talveg çizgisi genel (ortalama) istikametinde yaklaşık güneybatıya doğru yine yaklaşık olarak üç deniz mili uzanacağı belirtilmiştir.

(d) Sınırlandırma ve Adaların Durumu

Adaların sahip olabilecekleri deniz yetki alanlarının sınırlandırılması, III üncü BMDHS md. 121/2'de düzenlenmiştir. Buna göre;

"3. paragraf hükümleri saklı kalmak üzere, bir adanın karasularının, bitişik bölgesinin, münhasır ekonomik bölgesinin ve kıta sahanlığının sınırlandırılması, iş

TASNİF DIŞI

bu Sözleşme'nin diğer kara parçalarına uygulanabilir hükümlerine uygun olarak yapılır."

Bu hükümlerin yorumu, Türkiye ile Yunanistan arasında görüş farklılıklarına yol açmıştır.

(I) Yunan Görüşü

Bir adanın karasuları, bitişik bölgesi, münhasır ekonomik bölgesi ve kıta sahanlığı sınırlandırmaları, Sözleşme'nin diğer kıta parçalarına uygulanabilir hükümlerine uygun olarak yapılır. Karasularının sınırlandırılması 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinde belirtildiği gibi, ortay hat ya da eşit mesafe ilkesine göre gerçekleştirilmelidir.

Yunanistan ve Türkiye'nin sahilleri arasındaki genişliğin 6 milden az olduğu yerlerde Yunanistan tarafından olan Semendrek (Samothraki), İlmeli (Limnos), Midilli (Lesvos), Sakız (Hios), Susam veya Sisam (Samos), Agathonisi, Farmakonisi, Kilimli (Kalimnos), İstanköy (Kos), İncirli (Nisiros), Sömbeki Adası (Simi), Rodos, Meis (Kastelorizo) ve bu adaların yanında bulunan ada, adacık ve kayalıklar ile aynı şekilde Türkiye'nin kıta ülkesini oluşturan Küçük Asya'nın batı sahilleri ile Gökçeada (İmroz), Bozcaada (Tenedos) adalarının ve bu adaların yanında bulunan ada, adacık ve kayalıkların batı sahilleri arasından "orta hat" ilkesine uygun olarak çizilecek bir hat ile iki ülke arasındaki deniz sınırı tespit edilmesi gerektiği, yani kısaca ifade etmek gerekirse, Yunan Adalarının doğu sahilleri ile Türkiye'nin kıta ülkesi ve adalarının batı sahillerinin deniz sınırının "orta hat" ilkesine göre tespit edilmesi gerektiği iddia edilmiştir.

Yunan Adalarının, Küçük Asya sahillerine çok yakın, bitişik ve bu adalardan bazılarının Türkiye sahillerine yakınlığının 1 milden daha az bir uzaklıkta bulunması sebebiyle, özel anlaşmaların geçerli olması gerektiği gerekçesinin isabetli olmadığı; söz konusu gerekçenin kabul edilmesi durumunda, uluslararası alanda bu duruma benzeyen birçok ülke olduğundan Uluslararası Deniz Hukukunun uygulanamaz hale geleceği ileri sürülmüştür.

(II) Türk Görüşü

1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (md. 12/1) ve 1982 BMDHS md. 15⁹¹ ile öngörülen, dolayısıyla bugün aynı zamanda yapıla geliş değeri olduğu genellikle kabul edilen⁹² hükümlere göre, karasularının sınırlandırılması, taraflar anlaşabilirse andlaşma ile gerçekleştirilecektir. Andlaşma olmadığı zaman, "tarihsel haklar ya da öteki özel durumlar, başka türlü bir sınırlandırma gerektirmiyorsa", eşit uzaklık ilkesine göre yapılacaktır. Andlaşma yokluğunda, eşit uzaklık yöntemi ile özel durumların gerektirdiği yöntemler arasında birine üstünlük tanıyan herhangi bir genel kural yoktur. Başka bir deyişle, kimi devletlerin ileri sürdüğünün aksine, sınırlandırmada eşit uzaklık yönteminin ilkeyi ve özel durumların gerektirdiği yöntemlerin kural dışılığı oluşturduğu görüşü bugün genellikle reddedilmektedir. Özel durumlar kavramının neleri kapsadığı konusunda ise genel bir tanıma rastlanmamaktadır. Ancak, Uluslararası Hukuk Komisyonu, deniz hukukuna ilişkin raporunda bu kavramın neleri kapsadığı konusunda birkaç örnek vermektedir. Bunlar, kıyının olağanüstü nitelikteki biçimi, adaların varlığı ve ulaşım yollarının varlığıdır. Dolayısıyla her somut duruma göre, başka özel durumların varlığının saptanması olanağı vardır.

Gerek III üncü BMDHS md. 15, gerek uluslararası örf-adet hukuku, sınırlandırma sırasında özel durumların varlığı söz konusu ise, adalara kara ülkelerinden daha az etki tanımak ya da hiç etki tanımamak görüşünü üstü kapalı bir biçimde benimsemiş görünmektedir. Karasularının sınırlandırılmasına ilişkin III üncü BMDHS md. 15 ve bu doğrultudaki örf ve âdet hukukuna dayanılarak, "yaşamaya elverişli olmamak", ve "ana karalara göre ortay hattın ters tarafında bulunmak" bu madde kapsamında "özel koşul" olarak değerlendirilerek Ege Denizi'nde, bu özellikleri taşıyan ada, adacık ve kayalıkların karasularının ana karalara göre daha az olacağı ya da hiç olmayacağı düşünülebilir.

⁹¹ BMDHS md. 15: "Kıyıları karşı karşıya ya da yan yana olan devletler arasında karasularının sınırlandırılması:

İki devletin kıyısının karşı karşıya veya yan yana olduğu durumlarda, iki devletten hiçbirisi , aralarında aksini öngören bir anlaşma olmadıkça karasularını her noktası iki devletten her birinin karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlar üzerindeki en yakın noktalara eşit uzaklıkta olan orta hattın ötesine geçirmeye yetkili değildir..."

⁹² PAZARCI, Uluslar arası Hukuku Dersleri, II.cilt, s. 344.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Türkiye ve Yunanistan 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. Bundan 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.⁹³

Ege'deki hava sahası ve hava sahası ilişkili sorunlar esasen hukukî olmakla beraber, kıyı devletlerinin, özellikle Ege'de coğrafi olarak dezavantajlı durumda bulunan Türkiye'nin hayatî çıkarlarına dokunan önemli siyasî sonuçları bulunmaktadır.

Yunanistan, Ege'de diğer sorunların varlığını reddederek kıta sahanlığını tek sorun olduğunun kabul etmekte, bunun çözümü için de tek yol olarak UAD'ye gidilmesini istemektedir. Yunanistan, kıta sahanlığı dışındaki sorunların varlığını reddederek, aslında bunlara ilişkin kendi görüşlerinin Uluslararası Hukuk kuralı gibi esas kabul edilmesini istemektedir. Yunanistan'ın böyle tek taraflı olarak kendi görüşlerini dayatmasının Uluslararası Hukuka uygun hiçbir yanı yoktur. Eğer Ege sorunları çözülecek ise, tarafların birbirlerine kendi görüşlerini dayatmaktan ziyade birbirlerinin haklarına karşılıklı olarak saygı göstermeleri gerekmektedir. AB'nin Aralık 1999 Helsinki Zirvesi kararları ile Yunanistan'ın sorunları görüşmeme politikası sona ermiştir. İki devlet arasında altı yıldır yapılan görüşmelerde Ege meselelerinin de masaya yatırıldığı bilinmektedir.

Ege'de üç mil karasuları genişliği ve bu üç mil karasuları genişliği ile korunan geniş açık deniz alanları, Lozan Barış Andlaşmasının yapıldığı koşulları ve bu Andlaşma ile tesis edilen Lozan dengesinin bir parçasını oluşturmaktadır.

⁹³ Yunanistan, kuruluşundan bugüne kadar geçen 175 yıl içinde beş kez Türkiye aleyhine sınırlarını genişletmiş ve topraklarını yaklaşık dört kat arttırmıştır.

TASNİF DIŞI

Yunanistan, 1936'da karasularını altı mile çıkartarak Lozan dengesini ciddi şekilde bozmuştur. Daha sonra 1964'de Türkiye de karasularını altı mile çıkartmıştır. Bugün Ege'de altı mil karasuları genişliği hukuken status quo'yu ifade etmektedir. Türkiye, Ege açık deniz alanlarında açık deniz serbestilerinden yararlanmakta ve bu serbestileri yoğun şekilde kullanmaktadır. Bu durum dikkate alındığında Yunan karasuları ile kaplanmış bir Ege Denizi'nde zararsız ya da transit geçiş hakkının Türkiye'yi tatmin etmeyeceği açıktır.

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

Buna karşılık Türkiye, karasularının genişliği ile ilgili tek bir genel kural bulunmadığını, 12 milin, her durumda uygulanabilecek mutlak bir karasuları genişliği değil, devletlerin karasularını en çok genişletebilecekleri mesafe olduğunu, genel kapsamlı kuralların, özellikleri nedeniyle Ege gibi kapalı ve yarı kapalı denizlerde uygulanamayacağını karasuları da dahil adaların sahip olabilecekleri deniz yetki alanlarının adaların coğrafi konumları bağımsız bir ekonomik yaşantının bulunup bulunmaması gibi koşullara bağlı olduğunu belirtmektedir.

Ayrıca Türkiye, karasularının genişliğinin belirlenmesinin uluslararası bir yanı da bulunduğu için Yunanistan'ın tek taraflı olarak karasularını genişletemeyeceğini belirterek 6 mil karasuları genişliğine dayalı mevcut status quo'yu korumaya çalışmaktadır. Sınırlandırma ile ilgili olarak Türkiye eşit mesafe ilkesinin uygulanmasına karşı çıkmakta, özel koşulların dikkate alınarak hakkaniyete uygun bir şekilde yapılmasını istemektedir.

Türkiye ile Yunanistan arasındaki Ege hava sahası sorunlarının başında, 6 mil genişliğindeki Yunan karasularının 4 mil dışına kadar taşan 10 millik Yunan hava

TASNİF DIŞI

sahası sorunu gelmektedir. Yunanistan, 1921 tarihli Yasa⁹⁴ ile onaylayarak taraf olduğu Hava Seyrüseferinin Düzenlenmesine İlişkin 1919 Paris Sözleşmesi ve 5017 sayılı Sivil Havacılık Yasasına⁹⁵ dayanarak çıkardığı "6/18 Eylül 1931 tarihli Sivil Havacılık ve Kontrolü Amacıyla Karasularının Genişliğinin Belirlenmesine Dair Kararname"den kaynaklanmaktadır. Yunanistan bu kararname ile hava seyrüseferinin tanzimi ve hava polisliği (5017 S.Y. md. 9) amaçlarıyla karasularının ve üzerindeki hava sahasının (5017 S.Y. md. 2) 10 mil olduğunu ilân etmiştir. Yunanistan bu durumun diğer devletler tarafından tanındığını Türkiye'nin de 1931'den bu yana süregelen 10 mil Yunan hava sahasına itiraz etmeyerek zımnen rıza gösterdiğini iddia etmektedir.

Buna karşılık Türkiye, Yunanistan'ın karasularının dışına taşan 10 mil hava sahası uygulamasının uluslararası hukuka aykırı olduğunu; bu konuyla ilgili bir iç hukuk tasarrufu olan 1931 tarihli Kararnamesinin AIP ile aradan 40 yıldan fazla bir zaman geçtikten sonra 1975 yılında dünyaya ilân edilmesiyle durumun ortaya çıktığını; bunun üzerine, Türkiye'nin derhal itiraz ettiğini ve karasuları dışına taşan 10 mil Yunan hava sahasına hiçbir şekilde rızasının bulunmadığını bildirmiştir.

Yunanistan, İstanbul-Atina FIR hattını Türkiye'nin batı kendisinin de doğu sınırı olarak göstermekte, tüm Ege açık deniz alanını kaplayan hatta yer yer Türk karasularına da giren Atina FIR'ında egemenlik tesis etmeye çalışmaktadır. Atina FIR'ı içinde taşıdığı hizmet verme sorumluluğunu yerine getirmek için sahip olduğu yetkileri, askerî uçakları kapsam dışı bırakan Şikago Sözleşmesine aykırı olarak, Türk savaş uçaklarının Ege'deki uçuşlarını zorlaştıracak şekilde suistimal etmektedir. Türkiye'nin istediği NOTAM'ları yayımlamamakta ya da değiştirerek yayımlamakta, Ege açık denizi üzerinde uluslararası hava sahasında uçan Türk savaş uçaklarından uçuş plânı istemektedir.

Ayrıca, Yunanistan, Türk uçaklarının Ege açık denizine çıkışını önlemek ve açık deniz üzerindeki hareket alanlarını daraltmak için Uluslararası hukuka aykırı olarak kontrollü hava sahaları tesis etmekte ve güzergahlarını değiştirmektedir. Yunanistan Limni meydanı çevresinde büyük bir bölümü uluslararası hava sahasına taşan 3000 NM² lik bir TMA ilân etmiş daha sonra bunu 1300 NM'ye indirmiş ise de

⁹⁴ Eftmeris tis Kiverniseos, (Yunan Resmi Gazetesi) No 68. Law 2569/1921.

⁹⁵ Eftmeris tis Kiverniseos, (Yunan Resmi Gazetesi) No 158. 13 June 1931.

TASNİF DIŞI

Limni TMA yeni boyutlarıyla da %20 oranında uluslararası hava sahasına taşmaktadır. Yunanistan, Anadolu sahillerinin hemen önünden geçen hava koridorları ihdas ederek burada bir engel oluşturmaya ve Türk askerî uçaklarının Ege açık denizine çıkışlarını kısıtlamaya çalışmaktadır.

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

Yunanistan Ege'yi sahiplenme politikasını sürdürme çabası içerisinde AK hizmetlerini de kullanmaktan kaçınmamaktadır. Hamburg Sözleşmesi md. 2.1.4. ve 2.1.5'e çekince koyduğunu belirterek bu Sözleşme çerçevesinde tesis edilecek, devletlerin münferiden sorumlu olacakları deniz AK bölgelerinin, hava AK bölgeleri yani FIR bölgeleri esas alınarak tespit edilmesi gerektiğini iddia etmektedir.

Türkiye, FIR ve AK'ın uyumlaştırılmasını isabetsizliğini ve mevcut Sözleşme'ye göre böyle bir belirlemenin mümkün olamayacağını; deniz AK ve FIR alanlarının farklı iki konu olduğunu; Hamburg Sözleşmesi md. 2.1.4'de "Her arama-kurtarma bölgesinin ilgili taraflar arasında anlaşma yoluyla tesis edilmesini öngören bir hükmün yer aldığını, md. 2.1.5'de ise, "AK sahasının sınırlarının ilgili taraflarca tam olarak belirlenememesi durumunda tarafların iyi niyet göstererek ve uygun düzenlemeleri yaparak AK harekâtlarının eşgüdümünün yapılacağını" öngören bir hükme yer verildiğini hatırlatmaktadır. Yunanistan'ın Hamburg Sözleşmesi'ne çekince koymuş olmasının, bu Sözleşmeyi uygulayan devletlerin haklarına aykırı hareket etmesine olanak sağlamayacağını ileri sürmektedir.

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

TASNİF DIŞI

Yunanistan 1999 Helsinki zirvesine kadar sorunların çözüm yolu olarak Türkiye ile görüşmekten kaçınmıştı. Bugün Yunanistan'ın bu yaklaşımının değiştiği görülmektedir. Buna karşılık Türkiye öteden beri üçüncü taraf çözümlerini dışlamamakla beraber görüşmeler yolu ile çözüm aranmasından yana olmuştur.

Ege sorunları aslında karasuları sorunudur. Karasuları meselesinde çözümün, karasuları kaplama alanlarını sabit tutulmasına dayanması gerektiği düşünülmektedir. Çalışmada ortaya çıkan hususlar, Ege'den daha ziyade uluslararası ulaşım açısından yararlanan devletlerin aksine, Türkiye'nin açık deniz alanlarının daralmasına rıza göstermemesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Boğazları Akdeniz açık denizine bağlayacak Ege'deki açık deniz koridorları sadece ulaşım serbestisine hizmet eder. Ege'den istifadesi esasen bununla sınırlı olan devletler için bu yaklaşım bir çözüm oluşturabilir.

Buna karşılık, Türkiye'nin Ege açık denizindeki hakları, kıta sahanlığı balıkçılık, açık denizler üzerinden uçuş, deniz altı boru ve kablolarının döşenmesi, askerî tatbikatlar gibi stratejik önem kazanan bir içeriğe sahiptir. Hukukî ve siyasî değerlendirmeler, Türkiye'nin Yunan karasularının kaplama alanındaki bir artışa rıza göstermesinin, kendisinden beklenmemesi gereken bir taviz olacağını göstermektedir.

Kıyı devletlerinin, ülkelerinin değişik kısımlarında farklı genişlikte karasuları genişliği uygulamaları mümkündür. Ege'deki toplam karasuları kaplama alanlarının artmaması kaydı ile Türkiye'nin böyle bir çözüme ilke olarak karşı çıkmasına neden görülmemektedir. Buna karşılık Yunanistan'ın da kendi karasuları kaplama alanında bir azalmaya razı olmasını beklemek gerçekçi görülmemektedir.

Tamamen 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 hükümlerini 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 hareket uçuşları kapsamında ne Türkiye'yi, ne de diğer ülkeleri bağlayıcı niteliği yoktur. Atina FIR'ı içinde yapılan

TASNİF DIŞI

devlet uçuşlarından sadece genel hava trafiği maksatlı uçuşlar için uçuş planı doldurulmasının ve Atina ATC'üne adreslenmesinin yerinde olacağı, ayrıca, EGE'de FIR hattının bir an evvel düzeltilmesi için ICAO nezdinde gerekli girişimlerde bulunulmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Türk makamlarının EGE FIR sorumlusu Yunanistan AIS'ine yayınlanmak üzere gönderdiği NOTAM'lara Yunanistan tarafından her seferinde binbir güçlük çıkarılmakta, metinlerde değişiklik veya ilaveler yapılmaktadır. 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. Yaşanan sorunları asgariye indirmek için, EGE'de ilanı gerekli NOTAM'ların fiili durum oluşturacak şekilde Türk makamları tarafından yayımlanması ve FIR sorumlusu Yunanistan AIS'ine ise sadece bilgi verilmesi EGE sorunlarının tümünden çözümleneceği ana kadar uygun bir hal tarzı olacaktır.

Uluslararası hukuka göre, bir ülke ana kıtası ve karasuyu üzerinde olmayan hava sahasında, yani açık denizde, yetki alanını genişletemez. Fakat, Yunanistan, hukuksal bir garabet olarak EGE'de karasularının 6 mil, hava sahasının 10 mil olduğunu iddia etmektedir. Halbuki, uluslararası kurallara göre hava sahası üzerindeki egemenlik, karasuları üzerindeki hava sahası yatay sınırları ile eşittir. Bu nedenle, bu iddia hiçbir devlet için kabul edilebilir değildir. Yunanistan, uluslararası hukuka uygun olarak hava sahasının genişliğini karasuları ile eşitlemelidir. Türkiye tarafından, 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.

Türkiye ile Yunanistan'ın uyuşmazlıkların bir paket olarak birlikte mi yoksa ayrı ayrı mı ele alınacağı konusunda da görüş ayrılıkları bulunmaktadır. Türkiye'nin bütün sorunların bir paket halinde ele alınmasından yana olduğu; Yunanistan'ın ise, bunu tercih etmediği görülmektedir. Her bir sorunun ayrı ayrı ele alınması için bunlardan her birinin birbirlerinden ayrı ve bağımsız olduklarının kabul edilmesi gerekir.

Çözüm, üçüncü taraf çözümü de dahil olmak üzere uyuşmazlıkların barışçı çözüm yolları ile ve Uluslararası Hukuk çerçevesinde gerçekleştirilebilir. Ege'de, 6

TASNİF DIŞI

mil karasuları genişliği de dahil olmak üzere Lozan ve Paris Banş Andlaşmaları ile kurulmuş ve tarafların müteakip müşterek uygulamaları kabul edilmiş olan *stats quo*'ya riayet edilmelidir.

Kendi içinde bir bütün oluşturan Ege sorunlarının Türkiye'nin başka dış politika sorunları ile ilişkilendirilmemesi uygun görünmektedir. Ege sorunlarının çözümünün Türkiye'nin AB yeliği süreci içinde değerlendirilmesi ve Türkiye AB ilişkilerini kolaylaştırıcı olacağı düşünülen bir tutum içine girilmesi, Türkiye'nin bölgedeki hayatı öneme sahip hakları açısından telafisi mümkün olmayan kayıplara yol açabilecektir.



KAYNAKÇA

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

AKİPEK, Ömer İlhan. **Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu**, İstiklal Matbaası, Ankara, 1959,

Avrupa Konseyi'nin Aralık 2000 Tarihli **"Single Europeon Sky"** Adlı Raporu.

BAŞEREN, Sertaç H. **Ege Sorunları**, TUDAV Yayınları, İstanbul,2003,

BAYKAL, Ferit Hakan. **Deniz Hukuku Çalışmaları**, İstanbul, Alfa Yayınları,1988.

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

BOZKURT, Enver. **Türkiye'nin Uluslararası Hukuk Mevzuatı**, Ankara, 1992.

ÇİN, Turgay. **Türkiye ve Yunanistan Bakımından Ege'deki Karasuları Genişliği Sorunu**, Ankara, Seçkin Yayınevi, 2000.

ÇELİK, Edip. **Milletlerarası Hukuk**, İkinci Kitap, İstanbul,1989.

Denizde Silahlı Çatışma Hukuku, İstanbul, HAK Yayınları, 1999.

DYKE, Jonathan M. **The Interconnected Ageean Sea Disputes, Problems of Regional Seas Symposium**, İstanbul, TÜDAV Yayınları, 2001.

GOLDSTEIN, F. **US-CHINA Relations**, USA,1975.

GÖKNİL, Mahzar Nedim. **Hava Hukuku**, İstanbul, Fakülteler Matbaası, 1951.

TASNİF DIŞI

GÖNLÜBOL, Mehmet. **Bariş Zamanında Sahil Sularının Hukukî Statüsü**, Ankara, 1959.

GÖNLÜBOL M. ve Ö. KÜRKÇÜOĞLU. **Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1995)**, Ankara, 1996

GÜNDÜZ, Aslan. **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Teşkilatlarla İlgili Temel Metinler**, İstanbul, 1989.

GRIEF, N. **Açık Denizler Üzerindeki Hava Sahasındaki Uluslararası Kamu Hukuku**, , Hollanda, Martinus Nijhoff Yayınevi, 2000.

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

HOLLICK, A. **Senate Approval of UNCLOS**, Institute for Strategic Studies, Number 41, 1995.

İNAN, Yüksel. **Devletler Hukuku Bakımından Kıyı Suları Balıkçılığı ve Sorunları**, Ankara, 1976.

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

KURUMAHMUT, Ali. **EGE’de Temel Sorun**, Ankara, TTK Yayınları, 1998.

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Resmi Gazetesi, Lefkoşa, 3 Ocak 1992.

NATO Güneydoğu Avrupa Müttefik K.K.K.’lığı Yayınları **EGE’de Türk Yunan Askeri Sorunları**, İzmir, 1995.

MERAY Seha L. **Devletler Hukukuna Giriş**, Ankara, 1968.

ÖZMAN, Aydoğan. **Deniz Hukukunda Yeni Gelişmeler**, Ege’de Deniz Sorunları Semineri, Ankara, A.S.B.F. Yayınları, 1986.

TASNİF DIŞI

PAZARCI, Hüseyin. **Doğu EGE Adalarının Askerden Arındırılmış Statüsü**, Ankara, A.Ü.S.B.F Yayınları, 1986.

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

PAZARCI, Hüseyin. **Uluslararası Hukuk**, Ankara, Turhan Kitabevi, 2003.

The Commander's Handbook on The Law of Naval Operations, US Navy Publication, USA ,1992.

TOLUNER, Sevin. **Milletlerarası Hukuk Dersleri**, İstanbul, Fakülteler Matbaası, 1979.

TOLUNER, Sevin. **Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları**, İstanbul, Betaş Yayınları, 2000.

TOLUNAY, Tuncay, Yüzbaşı, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Trafik Şube Md.

Yunan Resmi Gazetesi (Eftmeris tis Kiverniseos) No 68. Law 2569/1921.

Yunan Resmi Gazetesi (Eftmeris tis Kiverniseos) No 158. 13 June 1931.

Lozan Andlaşması, 1923.

Montrö Andlaşması, 20 Temmuz 1936.

Şikago Sözleşmesi ve Ekleri, 7 Aralık 1944.

Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi, 29 Nisan 1958.

Hamburg Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi, 1979.

BM Deniz Hukuku Sözleşmesi, 1982.

TASNİF DIŞI

2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, 19 Ekim 1983.

2674 sayılı Kara suları Kanunu R. G., 29 Mayıs 1982, S. 17708

2565 Sayılı Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu

Hudut Bölgeleri Uçuş Yönetmeliği, 16 Aralık 1982.

Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği, 7 Ocak 1989.

AIP TURKEY

Avrupa Birliği Genel Sekreterliği. www.abgs.org

ABD Deniz Kuvvetleri. www.nwc.navy.mil

Yunanistan Dışışleri Bakanlığı. www.hellenicmfa.gov.gr

BM. www.un.org

ICAO. www.icao.org

Dışışleri Bakanlığı. www.mfa.gov.tr

Adalet Bakanlığı. www.adalet.gov.tr

DHMI. www.dhmi.gov.tr

Sivil Toplum Kuruluğu. www.diaspora-net.org

Hukuk Sitesi. www.lawbiz.ch/airlaw.htm

Hukuk Sitesi. www.nsulaw.nova.edu

Hukuk Sitesi. www.hanara.kmaritime.ac.kr

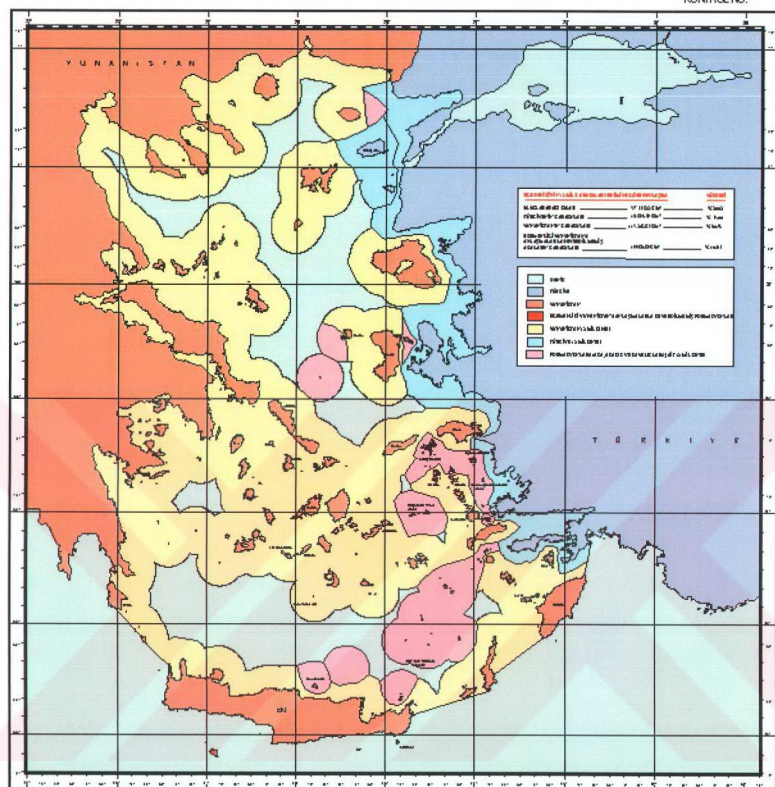
EKLER

EK-A : Şekiller



EGE DENİZİNİN 12 MİL KARASULARI REJİMİNE GÖRE KAPLAMA ALANLARI

KONTROL NO:



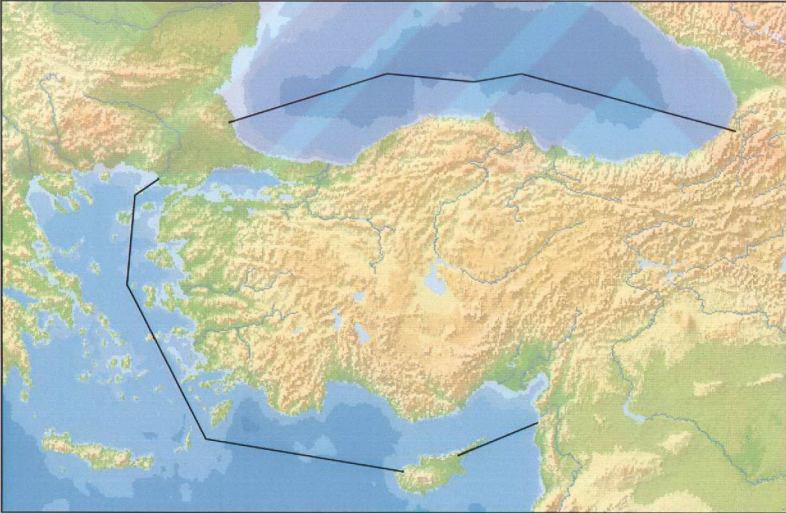
DEĞİŞİKLİKLERİ KOMİTESİ
SEYİR HARİTASI VE OSNOĞRAFI DAİRESİ BAŞKANLIĞI

ÖLÇEK YERİNDEN

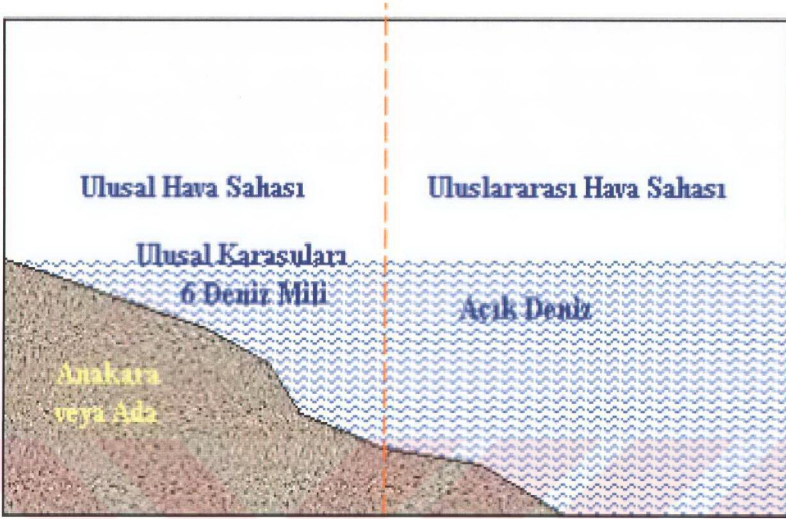
Şekil 2 : 12 Deniz Mili Karasuları genişliği



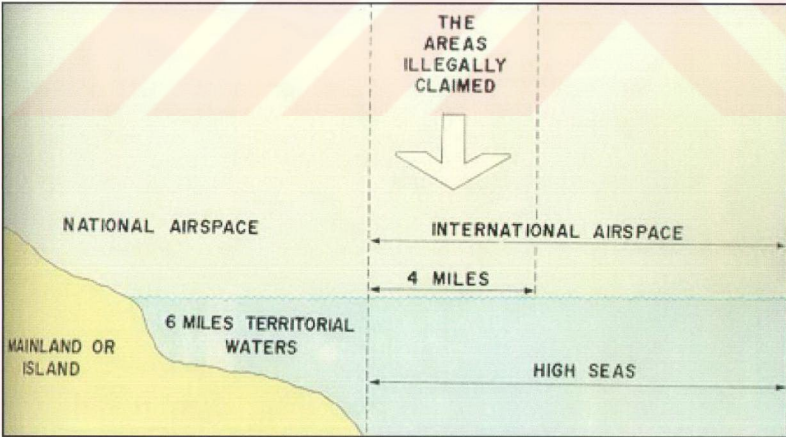
Şekil 3: İstanbul-Atina FIR sınırları



Şekil 4: Türk Arama- Kurtarma Bölgesi Sorumluluk Sahası



Şekil 5: Ulusal-Uluslararası Hava Sahaları



Şekil 6: Yunanistan'ın 10 Mil Hava Sahası İddiası

FLIGHT PLAN							
1. Type	2. Aircraft Identification	3. Aircraft Type / Special Equipment	4. True Airspeed	5. Departure Point	6. Departure Time (Z)		7. Cruising Altitude
VFR			KTS		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 7: Uçuş Planı Formatı