

ULUSLARARASI HUKUK AÇISINDAN EGE HAVA SAHASINDA TÜRKİYE VE YUNANİSTAN ARASINDAKİ SORUNLAR

THE PROBLEMS BETWEEN TURKEY AND GREECE IN THE AEGEAN AIRSPACE IN RESPECT OF THE INTERNATIONAL LAW

Ülkü HALATÇI ULUSOY*

Özet: 1973'ten bu yana Ege Denizi'nde yaşanan gerilimler Türkiye ve Yunanistan'ı üç defa savaşın eşiğine getirmiştir. Bunun sonucunda birbiriyle zincirleme bağı olan karasularının genişliği, kıtasa-hanlığı, hava sahası, egemen topraklar üzerinde uçuş, antlaşmalara aykırı olarak adaların silahlandırılması, münhasır ekonomik bölge ile ilgili çok sayıda hukuki sorun ortaya çıkmıştır. Bununla birlikte günümüzde iki devlet arasında daha sık gerçekleştirilen ikili görüşmeler neticesinde bir normalleşme süreci yaşanmaktadır. Bu görüşmeler sayesinde Temmuz 2013'ten bu yana Ege hava sahasında iki ülke arasında herhangi bir çatışma meydana gelmemiştir.

Ege'deki hava sorunları ile bağlantılı uyuşmazlıkların esasında hukuki ve teknik yönleri bulunmaktadır. İlgili uyuşmazlıklar üç grup altında toplanabilir: 1) Yunanistan'ın 6 mil karasularına sahip olmasına rağmen 10 millik hava sahası iddiası; 2) FIR (uçuş bilgi bölgesi) sorunları ve 3) NATO hava kontrol sorunları. Bu makalenin de amacı, bu hava sahası sorunlarını anılan iki devletin ulusal düzenlemeleri ve uluslararası hukuk kuralları açısından değerlendirmektir.

Anahtar Sözcükler: ulusal hava sahası, uluslararası hava sahası, karasuları, Chicago Sözleşmesi (1944), Ege Hava Sahası, FIR, NATO. Abstract:

Abstract: Turkey and Greece have come a long way since tensions in the Aegean Sea since 1973 and they were on the verge of war three times. On this account many layers of legal disputes have arisen relating to the breadth of territorial seas, the continental shelf, airspace, military over-flights of sovereign territory, militarisation of islands contrary to treaties and exclusive economic zones. However nowadays there is normalisation process between two countries with frequent bilateral talks. Thanks to these negotiations, no conflicts have arisen between Turkey and Greece in the Aegean airspace since July 2013.

* Yrd. Doç. Dr., Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı Öğretim Üyesi

The Aegean disputes related to airspace issues, in essence, are legal disputes involving political and technical aspects. The can be classified in three groups: 1) The Greek claim of 10 miles of airspace despite its 6 miles territorial sea limit; 2) FIR (Flight Information Region) problems and 3) the NATO Airspace Control Issues. The aim of this article is to examine these airspace problems with regards to national regulations of these two countries and international law rules.

Keywords: national airspace, international airspace, territorial waters, Chicago Convention (1944), Aegean Airspace, FIR, NATO.

GİRİŞ

Fiziksel özelliklerini ruhuna da yansıtan Ege Denizi, her zaman kıyıdaş devletlerin çıkar çatışmaları ile karşı karşıya kalmıştır. Yunanistan ve Türkiye arasındaki sorunlar zaman zaman bu devletleri savaşın eşiğine getirmiştir. Birbiri ile zincirleme bağı olan bu sorunlardan biri de hava sahasının genişliği ve kullanımına ilişkindir.

Devletler arasında hukuki bir konu üzerinde ortaya çıkan bir anlaşmazlık uluslararası hukuk uyuşmazlığı olarak nitelendirilirken, siyasi gerilim, taraflardan birinin ya da her ikisinin de isteklerini genişletme eğilimini güçlendiren karşıtlığın ağır bastığı bir olgudur. Siyasi gerginliğin hedefi, güç ilişkilerinin değiştirilmesidir. Ne zaman ki uluslararası çatışmalar siyasal yönlerinden ayrılır, işte o zaman uzlaşmazlık noktaları tam olarak ortaya çıkarılabilir.¹ Türkiye ve Yunanistan arasında da Ege Denizi sorunları hukuki ve siyasi uyuşmazlıklar nedeni ile uzun süredir bir gerilime neden olmaktadır. Bu iki devlet henüz aralarındaki hukuki uyuşmazlıklar konusunda bile mutabık kalamamaktadır. Türkiye'nin hukuki uyuşmazlık olarak gördüğü pek çok konuyu Yunanistan hukuki uyuşmazlık olarak nitelendirmekten kaçınmaktadır. Anılan gerekçe ile de sorunların bir uluslararası mahkemede çözülmesi imkânsız hale gelmektedir. 1973 yılında iki devlet arasında kıtasahanlığına ilişkin olarak ortaya çıkan uyuşmazlık, çözüm bekleyen çok sayıda sorunlar paketi yaratmıştır. Egemenliği dev-

¹ KATSOUFROS, Theodoros, "Ege Denizi ile İlgili Türk Yunan Uyuşmazlıkları", Türk-Yunan Uyuşmazlığı (der: VANER, Semih), Metis Yayınları, İstanbul, 1990, s.76.

redilmemiş adalar, adaların silahlandırılması, karasularının genişliği, hava sahası ve buna bağlı sorunlar, kıtasahanlığı ve münhasır ekonomik bölge Ege Denizi'nde çözüm bekleyen sorunlar olarak karşımıza çıkmaktadır.²

Bütün bu sorunlara rağmen İki NATO müttefiki olan Yunanistan ve Türkiye arasında en azından belli süredir suların durulduğu bir döneme girilmiştir. Bunun nedeni de bir süredir iki ülke arasında devam eden istikşafi görüşmelerdir.³ Dışişleri Bakanlığı'nın çok önem verdiği ve üzerinde hassasiyetle durduğu 2002 yılında başlayan bu görüşmeler gizli nitelikte olup 55.si 9 Eylül 2013'te gerçekleştirilmiştir. Günümüze kadar toplam 55 defa gerçekleştirilen bu temaslardan henüz bir sonuç alınamasa da Ekim 2013 itibarıyla son 3 ay içerisinde Ege Hava Sahası'nda herhangi bir gerilim yaşanmamıştır. Ayrıca muharip deniz güçleri de denizde karşı karşıya gelmemiştir.⁴ Bu görüşmelerin içeriği bilenemese de bu konuda 6 Ağustos 2013'te TBMM'ye sevk edilen "Türkiye ile Yunanistan Hükümeti Arasında Denizcilik Alanında İşbirliğine İlişkin Kanun Tasarısı" bize bir ipucu vermektedir. Bu Kanun, iki ülke arasında deniz ticareti ve turizm alanında işbirliğine ilişkin önemli düzenlemeler içermektedir.⁵ Barışçıl nitelikteki bu girişimler, Yunan jetlerinin Türk jetlerine yönelik tacizlerini durdurmuştur.⁶

² *Kurumahmut*, Ege Denizi'ndeki sorunları, *Temel Sorun* (egemenliği devredilmemiş adalar), *Ana Sorunlar* (karasuları sorunu, kıtasahanlığı ve münhasır ekonomik bölge, hava sahası sorunları, askerden arındırılmış adalar sorunu) ve *diğer sorunlar* (arama ve kurtarma sahalarının sınırlandırılması) olarak sınıflandırarak bunları hangi devletin uyuşmazlık konusu olarak kabul ettiğini belirtmiştir. Bkz. KURUMAHMUT, Ali; YAYCI, Cihat, *Temel Deniz Hukuku: Savaş ve Barış Dönemi, Deniz Basımevi Müdürlüğü*, İstanbul, 2011, s.135. Ayrıca bkz. VAN DYKE, Jon M., "An Analysis of the Aegean Disputes Under International Law", *Ocean Development & International Law*, Vol:36, 2005, s.63.

³ Ayrıntılı olarak bkz. <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-yunanistan-siyasi-iliskileri.tr.mfa>. (21.10.2013)

⁴ 2011 yılı itibarıyla son beş yıl içinde bir Türk pilotunun doğrudan Yunan askerlerinin açtığı ateşle, iki Yunan pilotunun çarpışma neticesinde, iki Yunan ve bir Türk pilotun ise eğitim uçuşlarındaki kaza neticesinde hayatını kaybettiği düşünüldüğünde bunun ne kadar önemli bir gelişme olduğu daha iyi anlaşılacaktır. Bkz. "Türkiye ve Yunanistan: Ege'deki Anlaşmazlığı Çözmenin Zamanı", *International Crisis Group*, Avrupa Brifingi No:64, İstanbul/Atina/Brüksel, 19 Temmuz 2011, s.10.

⁵ <http://web.tbmm.gov.tr/gelenkagitlar/metinler/235759.pdf>. (18.10.2013)

⁶ En son 11 Temmuz'da Sisam Adası'nın kuzey batısında, Ege uluslararası hava sahasında eğitim uçuşu gerçekleştiren Türk F-16 uçağına, Yunanistan'ın Limni Adası'ndan kalkan F-16 uçakları tarafından, 1 dakika süre ile radar kilidini mu-

Bu çalışmada güncelliğini her daim koruyan ve günümüzde olumlu gelişmelerin yaşandığı Türkiye ve Yunanistan arasındaki hava sahası sorunları, uluslararası hukuk kuralları kapsamında ele alınarak değerlendirilmiştir. Ege'deki hava sahası sorunları üç temel başlık altında incelenmiştir. İlki, ulusal hava sahasının sınırı/genişliği sorunu; ikincisi, teknik bir konu olan FIR (uçuş bilgi bölgesi) sorunu, üçüncüsü de NATO kapsamında hava kontrol sahaları sorunudur.⁷ Mevcut diğer sorunlar çalışmanın kapsamı dışında tutulmuştur. Bu sorunlar değerlendirilmeden önce konuya ilişkin uluslararası hukuk kuralları ile Yunanistan ve Türkiye'nin ulusal düzenleme ve uygulamalarının incelenmesi gerekmektedir.

I. Türkiye ve Yunanistan Arasındaki Hava Sorunlarında Uygulanabilir Uluslararası Hukuk Kuralları

Hava hukuku denildiğinde hava sahası ve ondan yararlanma ile ilgili bütün hukuk kuralları anlaşılmaktadır. Daha kapsamlı bir ifade ile 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 meteoroloji kuralları da girmektedir.⁸ Dar anlamda hava hukuku ise, sadece havacılık ile sınırlı hukuk kurallarını kapsamaktadır.⁹

Hava sahasının hukuki statüsü konusunda çeşitli görüşler ileri sürülmüştür. Bir görüşe göre, hava sahası açık denizler gibi uluslararası

hafaza etmek suretiyle tacizde bulunulmuştur. Yılın ilk 6 ayında Yunan jetleri, Türk jetlerine, 67 defa tacizde bulunulmuştur. Ayda ortalama 10'un üzerinde jet tacizinin yaşandığı bir süreçte, 11 Temmuz'dan (2013) bugüne kadar iki ülkenin jetleri arasında hiç bir gerilimli durumun olmaması dikkat çekmiştir. Ege Denizi'ndeki Türk karasularına yönelik Yunanistan'ın ihlali ise, en son 30 Haziran'da yaşanmıştır. Son iki aylık dönem içinde Ege Denizi'nde havada ve denizde muharip unsurlar arasında bir sorun yaşanmaması, iki ülke arasında Ege'de barışın tesisi ve işbirliği konusunda kamuoyuna duyurulmayan önemli bir mutabakata varıldığı izlenimine neden olmuştur. <http://gundem.milliyet.com.tr/jetlerin-kapismasidurdu/gundem/detay/1759941/default.htm>. (10.10.2013)

⁷ Benzer yönde bkz. SYRIGOS, Angelos, M., *The Status of the Aegean Sea According to International Law*, Sakkoulas, Athens, 1997, s.16.

⁸ AKİPEK, Ö.İlhan, *Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu*, AÜHF Yayını, Ankara, 1959, s.5.

⁹ PAZARCI, Hüseyin, *Uluslararası Hukuk Dersleri: II. Kitap*, Turhan Kitabevi, Ankara, 1999, s.437.

topluluğun bütün üyelerinin yararlanmasına açık olmalıdır. Bir engel- le karşılaşılmaaksızın bütün teknolojik gelişmelerden yararlanılmasını amaçlayan bu görüş, devletlerin çıkarları ile güvenliğinin sağlanması konusuna önem vermez.¹⁰ Ancak hava sahası dikey bir alan olduğundan ülke güvenliği ile daha yakın bir ilişki içindedir. Yatay bir alan olan açık denizden bu yönüyle olan farkı göz ardı edilmemelidir. Diğer bir görüş ise, bu sorunu devletin çıkarları açısından ele alarak hava sahasının sınırlanmamış bir yüksekliğe kadar devletin egemenliğine tabi olduğunu ileri sürmüştür.¹¹ Günümüz uygulamasında ise, hava sahası üzerinde devletin egemenlik hakkı olduğu kabul edilmektedir. Hava sahasında devlet egemenliğine getirilen kısıtlama, devletin yapmış olduğu iki ya da çok taraflı antlaşmalardır. Ancak egemenlik ilkesinden hareket edilmesi, bazı konularda işbirliği sağlanmasını güçleştirmektedir.

Havacılık hukukundaki gelişmelerin 18. yy. sonlarında balonun yapılması ile ortaya çıktığı söylenebilir. Havacılık ile ilgili kural arayışları savaş hukuku içinde de varlık bulmuştur. Lahey Sözleşmeleri ile havadan patlayıcı madde atılması yasaklanmıştır.¹² I. ve II. Dünya Savaşları sırasında havadan gelebilecek tehlikelere karşı önlem alınması zorunluluğu, uygulamada devletin ülkesi üzerindeki hava sahasının devletin mutlak egemenliği altında olmasını gerekli kılmıştır. Bu nedenle I. Dünya Savaşı sonrasında konuya ilişkin düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır. 1919 Paris Sözleşmesi'ni, 1926 Madrid Sözleşmesi ile 1929 Havana Sözleşmeleri takip etmiştir.¹³

Uluslararası hava ulaştırması konusunda ilk çok taraflı sözleşme, 13 Kasım 1919 tarihinde Paris'te imzalanan "Hava Seyrüseferinin Düzenlenmesine İlişkin Sözleşme"dir. Bu sözleşme, tarafı olan devletlerin sivil uçaklarına, egemenliklerine tabi olan hava sahasında zararsız geçiş hakkı tanıma yükümlülüğü getirmiştir. Zararsız geçiş, askeri gerekçeler ve güvenlik nedenleriyle kısıtlanabilir. Taraf devletler, kabo-

¹⁰ Bkz. TOLUNER, Sevin, Milletlerarası Hukuk Dersleri: Devletin Yetkisi, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1979, s.45; AKİPEK, ss.15-31.

¹¹ TOLUNER, s.45.

¹² PAZARCI, Uluslararası Hukuk Dersleri II, s.438.

¹³ Sözleşmelerle ilgili bilgi için bkz. MILDE, Michael, International Air Law and ICAO, Eleven International Publishing, The Hague, 2012, ss.5-13; GÜNEL, Reşat, V., Uluslararası Havacılık Hukuku, Beta Yayınevi, İstanbul, 2010, ss.63-66.

taj hakkını¹⁴ kendi uçaklarına saklı tutmuştur. Bu sözleşmenin eksik tarafı, uluslararası tarifeli hava seferlerini bu düzenin dışında tutmasıdır. Sözleşme'ye göre bu seferler ancak devletin rızası ile gerçekleştirilebilir.¹⁵ Ardından kabul edilen 1944 tarihli "Chicago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi" (Chicago Sözleşmesi) 1919 tarihli Sözleşme'nin yerini almak üzere hazırlanmış ve büyük ölçüde aynı ilkeleri benimsemiştir. Chicago Sözleşmesi, 4.4.1947'de yürürlüğe girmiştir.¹⁶ Bu Sözleşme, uluslararası hava (kamu) hukukunun (*public international air law*) Magna Carta'sı olarak kabul edilmektedir. Sözleşme'nin gereklerinin yerine getirilebilmesi amacıyla anılan Sözleşme ile Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) kurulmuştur. Günümüzde 191 üyesi bulunan ICAO uluslararası sivil havacılığı düzenleyen bir Birleşmiş Milletler (BM) uzmanlık kuruluşudur.¹⁷

Uluslararası hava hukuku, Chicago Sözleşmesi'nde de kodifiye edildiği üzere iki temel ilkeye dayanmaktadır. İlki, tüm devletlerin kara ve deniz ülkesi üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır yetkiye sahip olması; ikincisi ise, ilki ile paralel olarak açık denizler üzerindeki hava sahasının tüm devletlere açık olması dolayısı ile egemenliğe ve herhangi bir devletin yargı yetkisine konu olmamasıdır.¹⁸ Bu konuya ilişkin Sözleşme'de doğrudan bir düzenleme olmamakla birlikte 12. maddesine göre, açık denizlerde Sözleşme esaslarına göre vaaz edilmiş kuralların uygulanması öngörülmüştür. Açık denizler bütün devletlerin kullanımına açıktır.¹⁹

¹⁴ Bir ülkenin bir yerinden diğer bir yerine yolcu, posta ve yük taşıma hakkı.

¹⁵ TOLUNER, s.49.

¹⁶ Paris Sözleşmesi'nden farklı olarak Chicago Sözleşmesi'nin 5. maddesinde tarifeli uluslararası seferlerini yapmayan uçaklara havadan transit olarak geçiş yapma hakkının yanı sıra önceden izin almaksızın ticari olmayan amaçlarla yere inme hakkı tanınmıştır. Tarifeli uçuşlar Sözleşme'de düzenlenmiş olmakla birlikte, uçağın ineceği devletin özel izni şartına bağlanmıştır. (m.6) Bununla birlikte tarifeli uçuşlara ilişkin Uluslararası Hava Serbesti Antlaşması ve Beş Serbesti Antlaşması adında iki ek sözleşme daha yapılmıştır. Ancak devletler bu ek antlaşmaları onaylama yerine iki taraflı antlaşma yapmayı tercih etmektedir. Sözleşme metni için bkz. <http://www.icao.int/publications/pages/doc7300.aspx>. (201.10.2013)

¹⁷ Bkz. <http://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>. (19.10.2013); Ayrıca bkz. MILDE, ss.127-205.

¹⁸ BÖLÜKBAŞI, Deniz, Turkey and Greece, The Aegean Disputes: A Unique Case in International Law, Cavendish Publishing, London, 2004, s.605.

¹⁹ BÖLÜKBAŞI, ss.605-606.

Ulusal hava sahasında her devlet, o alan üzerinde tam ve münhasır yetkilere sahiptir, ülke devletin egemenliği geçerlidir. Hava ulaşımı konusunda deniz ulaşımından farklı olarak yerleşik uluslararası örf adet hukuku kuralları bulunmadığından karasularında uygulanan *zararsız geçiş hakkı* hava sahasında uygulanmamaktadır.²⁰ Buradan çıkan sonuç şudur: her devlet uluslararası bir yükümlülüğü olmadıkça ülkesi üzerindeki uçuşları istediği gibi düzenleyebilir ve gerektiğinde yasaklayabilir. Bu da izinsiz gerçekleştirilen uçuşların egemenliğin ihlali anlamına geleceğini göstermektedir.

Chicago Sözleşmesi'nin 1 ve 2. maddelerine göre, kara ülkesi ve karasularının üzerindeki saha, devletin ulusal hava sahasını teşkil eder. Devletin egemenliği karasularının bittiği yerde son bulur. Açık deniz üzerindeki hava sahası üzerinde hiçbir devletin egemenlik yetkisi yoktur. Benzer şekilde kıyı devletinın kıtasahaneliği ve münhasır ekonomik bölgesinin olması bu deniz alanları üzerinde de devletlere egemenlik yetkisi vermez. Öte yandan ICAO, uluslararası hava sahasında uyulması gereken bazı kurallar da belirlemiştir. Ancak bu kurallar sadece sivil uçaklar için geçerli olduğundan devlet uçakları bu kurallardan etkilenmez.²¹

1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, devletin egemenliğinin karasularının üzerindeki hava sahasını da kapsadığını belirtmektedir. 1958 tarihli Karasuları Sözleşmesi'nin 2. maddesini aynen tekrarlayan 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)²² madde 2/2'ye göre, kıyı devletinın egemenliği karasularının üzerindeki hava sahasını da kapsamaktadır. Hava sahasının hukuki statüsünün karasularıninki ile aynı olması, uluslararası hukukun bir genel ilkesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunun tek istisnası önce de belirtilen gemilere karasularında zararsız geçiş hakkı tanınmışken, uçaklara karasuları üzerindeki havasahasında böyle bir hak verilmemiş olmasıdır.²³

²⁰ SUR, Melda, Uluslararası Hukukun Esasları, Beta Yayınevi, İstanbul, 2010, s.374.

²¹ SUR, s.376.

²² Sözleşme için bkz. http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm (10.10.2013)

²³ KATSOUFROS, s.86 ss.76-106.

Uluslararası hava sahasında geçerli hukuki rejim ise serbestliktir. Konuya ilişkin olarak 1982 tarihli BMDHS madde 87/1’de açık deniz üzerinde bulunan hava sahasında bütün devletlerin uçuş serbestisi olduğunu düzenlenmektedir. Bitişik bölge ve münhasır ekonomik bölge üzerindeki hava sahasında da uçuş serbestliği ilkesi geçerli olacaktır.

Chicago Sözleşmesi’nin 2. maddesinde ulusal hava sahası ile ilgili olarak, “bu Sözleşme’nin amaçları açısından bir devletin ülkesi deyimiyle bu devletin toprakları ve bu topraklara bitişik olan yine aynı devletin egemenliği altında bulunan karasularının kastedildiği” düzenlemesi yer almaktadır. Ancak burada dikkat edilmesi gereken husus, bu Sözleşme’nin amacının devletlerin hava sahasını belirlemek olmadığıdır. Sadece devletlerin egemenliğinin devletin kara ülkesi ve deniz alanlarında olduğu gibi hava sahasında da geçerli olduğunu teyit etmektedir. O nedenle bir devletin hava ülkesini belirleyebilmek için öncelikle karasularının belirlenmesi gerekmektedir. O nedenle de deniz hukukuna ilişkin sözleşmeler de uluslararası hava hukuku uyumsuzluklarında uygulanabilir hukuk olarak karşımıza çıkmaktadır. Açıklamalardan da anlaşılacağı üzere Ege Denizi’ndeki karasularının genişliğine ilişkin sorun²⁴, hava sahası sorunları ile birlikte bir madalyonun iki yüzünü oluşturmaktadır. Bir devletin hava ülkesinin sınırını deniz ülkesi, deniz ülkesinin sınırını da karasularının dış sınırı belirlemektedir. O nedenle öncelikle Yunanistan ve Türkiye’nin karasularına ilişkin mevzuat ve uygulamalarını konuya ilişkin deniz hukuku sözleşmelerinin ilgili hükümleri ve örf adet hukuku kuralları kapsamında değerlendirmek gerekmektedir.

II. Yunanistan’ın Deniz ve Hava Hukuku’na İlişkin Ulusal Düzenlemeleri ve Uygulamaları

Yunanistan, 19. yüzyılın sonuna kadar karasuları genişliğini gümrük, sağlık gibi konularda farklı amaçlar ile herhangi bir ulusal mevzuatında “karasuları” terimine yer vermeksizin uygulamıştır. I. Dünya Savaşı sırasında Yunanistan’ın karasuları ve hava sahasına ilişkin politikasında güvenlik kaygısı ve ekonomik nedenler ön plana çıkmıştır. O dönemde denizcilik ve balıkçılık alanındaki gelişmelere koşut ola-

²⁴ Bu konuda bkz. ODMAN, Tevfik, “Ege’de Türk-Yunan Karasuları Genişliği Sorunları”, Deniz Hukuku Sempozyumu, Çağ Üni. Yayınları No:18, 2012, ss.83-112.

rak denizlerin serbestisi ilkesini benimsemiştir. Yunanistan, karasularının genişliğini, tek taraflı olarak 6 mile çıkardığı 1936 yılına kadar 3 mil olarak kabul edilmiştir.²⁵ Oysa o dönemde karasularının genişliği Lozan Antlaşması'nda 3 mil olarak belirlenmiştir. Nitekim 1931-1936 yılları arasındaki değişik düzenlemelerine bakıldığında Yunanistan'ın da 3 mili kabul ettiği görülmektedir. Ancak 1936 yılında çıkarılan 230 sayılı Kanun, karasularının genişliğini sahilinden itibaren 6 mil olarak belirlemiştir.²⁶ Bundan önce de 1931 tarihli 5017 sayılı Kanun'da yer alan karasularının genişliğinin "hava seyrüseferi ve hava polisliği" amacıyla 10 mil olduğunu düzenleyen "Havacılık ve Kontrolü Amacıyla Karasularının Genişliğinin Saptanması" hakkında 6/18 Eylül 1931 tarihli Kraliyet Kararnamesi çıkarılmıştır.²⁷ Anılan Kararname'nin dayanağı, Yunanistan'ın 1921 tarihli Kanun ile onaylayarak taraf olduğu "Hava Seyrüseferinin Düzenlenmesine İlişkin 1919 Paris Sözleşmesi" ve 13 Haziran tarihli "5017 sayılı Sivil Havacılık Kanunu" dur.²⁸ 5017 sayılı Kanun'a bakıldığında karasularına ilişkin özel bir düzenleme olmadığı görülür. Sadece Kanun'un 2. maddesinde Yunanistan'ın kendi hava sahasında tam ve mutlak bir egemenlik yetkisi olduğu ifade edilmiştir. Düzenlemede yer alan Yunan ülkesinden anlaşılan ise, "Yunanistan'ın karasuları ve üzerindeki hava sahası" dır.²⁹ Yunanistan'ın bu durumu ICAO'ya bildirimini ancak 1974 yılında Yunan Hava Bilgilendirme Yayını (AIP)(para. 1.2.1) ile gerçekleştirmiştir. Ancak burada 10 millik hava sahası uygulaması, 5017 sayılı Kanun'dan farklı olarak "sivil havacılık ve hava polisliği" amaçlarına yönelik belirlenmiştir.³⁰

Görüldüğü üzere Yunanistan, 6.9.1931 tarihli bir Cumhurbaşkanlığı kararnamesi ile o tarihte 3 millik³¹ karasularına sahip bulunmasına rağmen, hava sahası genişliğini 10 mile çıkarmıştır. Ancak yine de Yunanistan'ın, "hava sahasının dış sınırının karasularının dış sınırına göre belirleneceği" ilkesine uygun görünme gayreti içinde olduğu dik-

²⁵ ÖZMAN, Aydoğan, "Ege Karasuları Sorunu", AÜSBFD, C.LXIII, S.3-4, 1988, s.176.

²⁶ UN Legislative Series, ST/LEG.SER.B/6, 1956, s.18.

²⁷ BAŞEREN, Sertaç, Ege Sorunları, TÜDAV Yayınları, No:15, Ankara, 2003, s.113.

²⁸ Decree of 6/18 September 1931 to Define TheExtent of theTerritorialWatersforthePurposes of Aviationandthe Control There of https://www.un.org/depts/los/.../PDFFILES/GRC_1931_Decree.pdf

²⁹ UN Legislative Series, ST/LEG.SER.B/6, 1956, s.18.

³⁰ BAŞEREN, s.173.

³¹ Mil olarak deniz mili (nautical mile NM) olarak kullanılmaktadır.

kat çekmektedir. Çünkü Yunanistan, sözkonusu Kararname ile doğrudan hava sahasını 10 mil ilan etmek yerine karasuları genişliğini belli konularda 10 mil ilan etme yolunu seçmiştir.³² O dönemde bir hava aracının motorunun sesinin duyulabildiği mesafe düşünüldüğünde Yunan akademisyenler ve diplomatlar emsalsiz bir uygulamaya imza atıldığını belirtmişlerdir.³³

1960 yılının sonlarına gelindiğinde ise Yunanistan, güvenlik endişeleri nedeniyle ulusal deniz ve hava sahasını genişletme eğiliminde olmuştur. Özellikle 1974 yılında Türkiye'nin gerçekleştirdiği Kıbrıs Barış Harekâtı bu endişelerini daha da artırmıştır. Birleşmiş Milletler III. Deniz Hukuku Konferansı sırasında da Yunanistan karasularının 12 mile çıkartılması gerektiğini savunmuştur.³⁴ BM şemsiyesi altında deniz hukukuna ilişkin düzenlenen bütün konferanslara katılan Yunanistan, kabul edilen bütün Sözleşmeleri de onaylamıştır. Bunlardan 1982 tarihli BMDHS, son derece kapsamlı olup günümüzün deniz hukukuna ilişkin en önemli kaynaklarından biridir. Yunanistan'ın karasuları ile ilgili son düzenlemesi de bu Sözleşme'yi onaylayan 1995 tarihli 2321 sayılı Kanun'dur.³⁵ İlgili Kanun'un 2. maddesinde Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkarma konusunda Sözleşme'nin 3. maddesi uyarınca vazgeçilmez haklara sahip olduğu düzenlenmektedir. Ancak günümüzde Yunanistan'ın karasuları genişliğine ilişkin uygulaması 6 mildir.³⁶ Sonuç olarak 6 millik karasuları uygulaması, sivil havacılık ve hava polisliği konularında 10 mile çıkmaktadır.³⁷ Buna göre Yunanistan, üzerinde helikopter bulunan bir geminin 10 mil ge-

³² PAZARCI, Uluslararası Hukuk Dersleri II, s.442.

³³ "Türkiye ve Yunanistan: Ege'deki Anlaşmazlığı Çözmenin Zamanı", s.9.

³⁴ ASSONITIS, George, "The Greek Airspace: The Legality of a 'Paradox'", Journal of Legal Studies, Vol:8, s.163.

³⁵ Bkz. BAŞEREN, s.113.

³⁶ 1982 tarihli BMDHS, karasuları konusunda bugüne kadar üzerinde uzlaşma sağlanamayan genişlik sorununa ilişkin önemli yenilikler getirmiştir. Sözleşme'nin 3. maddesi ile bu genişliğin karasularının ölçülmeye başladığı esas hatlardan itibaren en çok 12 mile kadar uzanabileceği düzenlenmiştir. Bu düzenleme, karasularına ilişkin olarak bütün devletler için geçerli sabit bir genişlik belirlememiş, onun yerine aşılmaması gereken bir sınır (bir tavan) tespit etmiştir. Bkz. ÖZMAN, Aydoğan, "Deniz Hukukunda Yeni Gelişmeler", Ege'de Deniz Sorunları Semineri, AÜSBF Yayınları, No:552, Ankara, 1986, s.19. Sözleşme'de bu düzenlemenin sınırı 300. maddesi ile bu hakkın kötüye kullanılmaması yönünde bir kısıtlama getirdiği görülmektedir.

³⁷ BÖLÜKBAŞI, s.577.

nişliğindeki bölge içerisine girmesini ihlal saymazken, bu bölge içerisinde, gemideki helikopterin havalanması durumunu ihlal olarak kabul etmektedir.³⁸Yunanistan'ın güvenlik endişelerine dayandırdığı bu uygulamasının tarafı olduğu Chicago Sözleşmeleri'ne aykırı olduğu görülmektedir.³⁹

Esasında Türkiye ve Yunanistan arasında 1974 yılında gerçekleşen Kıbrıs Barış Harekâtı'na kadar geçen süreçte herhangi bir hava sahası sorunu yaşanmamıştır. Devletlerin karşılıklı olarak askeri nitelikte önlemler alması ve Yunanistan'ın ulusal mevzuatında var olan düzenlemeleri uygulamaya koyarak uluslararası hukuk kurallarını ihlal etmesi neticesinde günümüze kadar süregelen sorunlar ortaya çıkmıştır. Önce de ifade edildiği gibi uygulanan uluslararası hukuka göre ulusal hava sahası, bir devletin egemenliği altında bulunan kara ülkesi ile buna bitişik olarak yer alan içsularının ve karasularının üstünde bulunan hava sahasıdır. Öyleyse bir devletin ulusal hava sahasının dış sınırı, karasularının bittiği çizgi olmaktadır. Bu durum gerek uluslararası antlaşmalar gerek devlet uygulamaları ile teyit edilmiştir. Devletlerin uygulamalarında bu duruma ters düşen tek örnek, Yunanistan'ın ulusal hava sahasıdır.⁴⁰

III. Türkiye'nin Deniz ve Hava Hukukuna İlişkin Ulusal Düzenlemeleri ve Uygulamaları

Osmanlı Dönemi'nde karasuları genişliği uygulamasının çeşitli düzenlemelere bakılarak 3 mil olduğu söylenebilir.⁴¹ 1964 yılına kadar da Türkiye'nin ulusal mevzuatında karasularına ilişkin bir düzenleme olmadığı görülmektedir. Lozan Antlaşması'nın sonucu olarak bu tarihe kadar 3 mil olan karasuları genişliği, 476 sayılı Karasuları Kanunu⁴²'nin 1/1. maddesi ile 6 mile çıkarılmıştır. Aynı Kanun'un 2. maddesine göre Türkiye, daha geniş karasuları kabul eden ve uygu-

³⁸ YÜCEL, Serhan, "Ege'de Bitmeyen Sorunun Bir Unsuru Olarak Türk ve Yunan Karasuları ve Ulusal Hava Sahaları", Güvenlik Stratejileri Dergisi, Vol: 12 / 2010, s.95, ss. 83101.

³⁹ Bkz. www.icao.int/secretariat/legal/.../greece_en.pdf. (20.10.2013)

⁴⁰ PAZARCI, Hüseyin, "Lozan Antlaşması'ndan 1974'e kadar Ege'ye İlişkin Gelişmeler ve Yunanistan'ın Ege Politikası", Üçüncü Askeri Tarih Semineri: Türk-Yunan İlişkileri, Ankara, 1986, ss.26-29.

⁴¹ BAŞEREN, s. 115.

⁴² RG, 24 Mayıs 1964, S.11711.

layan devletlere karşı, “karşılıklılık” esasında daha geniş karasuları kabul etme ve uygulama hakkını korumuştur. 20 Mayıs 1982 tarihinde çıkardığı 2674 sayılı Karasuları Kanunu⁴³ ile bu Kanun’u yürürlükten kaldırarak 1. maddesi ile karasuları genişliğinin 6 mil olduğunu ilan etmiştir. Ayrıca Hükümet’e hakkaniyet ilkesine ters düşmeyen durumlarda belirli denizlerde daha geniş karasuları ilan etme yetkisi de vermiştir. 29 Mayıs 1982 tarihli Bakanlar Kurulu Kararnamesi de önceki uygulamayı aynen kabul etmiştir.⁴⁴ Böylece Ege’de 6 mil olan karasuları genişliği, Karadeniz ve Akdeniz’de 12 mil olarak uygulama alanı bulmuştur.

TBMM, 8 Haziran 1995’te Yunan Hükümeti’nin Lozan Dengesi’ni bozacak şekilde karasuları genişliğini 6 milin üzerine çıkarması halinde Türkiye’nin hayati çıkarlarını korumak için Türk Hükümeti’ne her türlü yetkinin verildiğini Yunan ve Dünya Kamuoyu’na dostane duygular ile duyurmuştur.⁴⁵ Türkiye bu konudaki hassasiyetini 12 millik karasuları düzenlemesi nedeniyle 1982 tarihli BMDHS’ne taraf olmayarak da göstermiştir. Böylece bu düzenlemenin bir örf adet hukuku kuralı olmadığı iddiasını da ulusal düzenlemeleri ile desteklemektedir.

Hava hukuku bazı konularda deniz hukukuna paralel ve onu izleyen bir gelişme göstermiş olmasına rağmen henüz oldukça yeni bir hukuk dalı olarak karşımıza çıkmaktadır. Dolayısıyla bu alanda örf adet hukuku kuralları henüz oluşum aşamasında olduğundan hava hukukuna ilişkin uyuşmazlıkların çözümünde uluslararası antlaşmalara başvurulmaktadır. Türkiye, Yunanistan’ın aksine uluslararası hava hukukuna ilişkin ilk önemli çok taraflı düzenleme olan 1919 Paris Sözleşmesi’ne taraf olmamıştır.⁴⁶ Günümüzde geçerli olan uluslararası hava hukuku kurallarını kapsayan 1944 tarihli Chicago Sözleşmeleri’ne ise başından beri taraftır.

⁴³ RG, 29 Mayıs 1982, S.17708.

⁴⁴ RG, 29 Mayıs 1982, S.17708.

⁴⁵ BAŞEREN, s.117. Ayrıca Yunanistan’ın iç hukukunda kabul etmiş olduğu 12 milin fiilen uygulanması durumunda bunun savaş nedeni (casus belli) sayılacağı hususunda TBMM’den bir karar çıkmıştır. Bkz. 8 Haziran 1995 tarihli TBMM kararı.

⁴⁶ Bu Sözleşme, her devlete kendi ülkesi üzerindeki hava sahasında egemenlik hakkı tanımaktadır. Ancak Sözleşme, diğer devletlerin sivil uçaklarına zararsız olmak ve kurallara uymak koşulu ile uçuş serbestisi tanımaktadır. Öte yandan askeri uçakların uçuş yapabilmeleri özel izne tabiidir. Sözleşme için bkz. library.arcticportal.org/1580/1/1919_Paris_convention.pdf (20.10.2013)

Hava hukukuna ilişkin Türk mevzuatına baktığımızda uluslararası hava hukuku kurallarına paralel düzenlemeler içerdiği görülmektedir. 14.10.1983 tarihli 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'na göre, *"Türk hava sahası kara ülkesi ve karasuları üzerindeki hava sahasından oluşup devletin tam ve münhasır egemenliği altındadır."* Türk devlet hava araçları ve Türk Uçak Sicili'ne kayıtlı hava araçları dışında kalan her türlü hava aracının Türk hava sahasından geçişi, bir antlaşmada aksi öngörülmemişse, Ulaştırma Bakanlığı'nın iznine tabi kılınmıştır. Ayrıca Bakanlar Kurulu, kamu düzeni ve güvenliği ile askeri nedenlerle belli bölgeleri ya da Türk hava sahasının tümünü uçuşa yasaklayabilir. Yabancı hava kuvvetlerinin Türk havaalanlarını ve üslerini ziyaret edebilmeleri için en az 15 gün önceden diplomatik yolla hükümetten izin almaları gerekmektedir.⁴⁷

Görüldüğü üzere Türkiye, düzenlemeleri ile ulusal hava sahası üzerinde tam ve mutlak bir egemenliğe sahip olmanın yanı sıra karasuları ve hava sahası uygulamasında paralellik ilkesini benimsemiştir. Karasuları ile ulusal hava sahası uygulaması özdeştir. Uluslararası hukukta kıyı devletlerine farklı amaçlar için farklı genişlikte karasuları ilan etme olanağı tanınmamaktadır. Aksine uluslararası hukukta karasuları ve hava sahası arasında bir özdeşlik olması gerektiği yönünde bir ilke bulunmaktadır.⁴⁸ Türkiye bu konudaki kararlılığını Yunanistan'ın 10 millik hava sahası uygulamasına gösterdiği tepkiler ile de ortaya koymuştur. 1974 yılında ilk önce Türkiye ardından da ABD bu durumun kabul edilemez olduğunu belirtmişlerdir. Nitekim Türkiye, Yunanistan sahillerinden itibaren 6-10 mil arasındaki askeri uçuşlarını Yunan yetkililerden herhangi bir onay almaksızın gerçekleştirmiştir. Yunanistan da bu durumu diplomatik yollar ile kınamıştır. Benzer şekilde ABD de bu durum karşısında kendi Freedom of

⁴⁷ Bu husus, "Yabancı Kuvvetlerin Türkiye Limanlarını, Hava Üslerini ve Hava Alanlarını Ziyaret Etmesi Hakkındaki Yönetmelik" in 1. maddesinde düzenlenmiştir. RG, 22.07.1996, S.12355. Aynı yönetmeliğe göre, hava araçlarının durum ve sayısını belirleme ve kalış süresini sınırlama hakkı bulunmaktadır. Verilen izin geri de alınabilir. Yine konuya ilişkin Hudut Bölgeleri Uçuş Yönetmeliği uyarınca tarifeli uçuşlar dışındaki Türk ve yabancı hava araçlarının Türkiye sınırlarına ve FIR çizgisine (uçuş bilgi bölgesi) yakın bölgelerde uçuş yapabilmeleri için izin almaları gerekmektedir. Bkz. RG, 22.04.1972, S.14167.

⁴⁸ PAZARCI, Hüseyin, *"Ege Denizi'ndeki Türk Yunan Sorunlarının Hukuki Yönü"*, Türk-Yunan Uyuşmazlığı (der: VANER, Semih), Metis Yayınları, İstanbul, 1990, s.118.

Navigation (FON) programı kapsamında hareket ederek NATO askeri tatbikatları kapsamında Yunan sahillerinden 6-10 mil içindeki hava sahasında gerçekleştirmiş olduğu tatbikatlarda Yunan yetkililerin iznine başvurmamıştır.⁴⁹

III. Türkiye ve Yunanistan'ın Ulusal Düzenleme ve Uygulamalarının Uluslararası Hukuk Kuralları Açısından İncelenmesi

A. Uluslararası Hukuk Açısından Yunanistan'ın 10 millik Hava Sahası Uygulaması

Yunanistan'ın farklı amaçlarla eşi görülmemiş bir devlet uygulaması olan karasularının ötesinde hava sahası ilanı, "Bir Paradoksun Hukukiliği" başlığı altında bir Yunan akademisyen olan Assonitis'in de çalışmasına konu olmuş ve bu durum "paradoks" olarak nitelendirilmiştir. Ancak yazar çalışmasında, bu tür durumların uluslararası hukukta çeşitli gerekçelerle meşru kabul edilebileceğini iddia etmektedir.⁵⁰

Bilindiği gibi Yunanistan tarafı olduğu 1982 tarihli BMDHS'ne dayanarak karasuları genişliğinin 12 mile kadar uzanabileceğini ileri sürmektedir. Ayrıca bunun genel olarak kabul gören bir evrensel hukuk kuralı olduğunu da iddia etmektedir. Buna koşut olarak da aynı şekilde hava sahasının da bu mesafeye kadar uzanabileceğini ve bu genişliğin mutlaka karasuları ile aynı olması gerekmediği görüşündedir. Bir başka ifade ile resmi açıklamaları ve düzenlemelerinden anlaşıldığı üzere Yunanistan'a göre, bir ülkenin ulusal hava sahası kara ve deniz ülkesinden bağımsızdır. O nedenle de bazı durumlarda deniz ülkesinin ötesinde hava ülkesi olması mümkündür.⁵¹ Türkiye ve ABD ise, bu uygulamanın uluslararası örf adet hukuku kurallarına aykırı olduğu gerekçesi ile kabul edilemeyeceğini ve hava ülkesi ile deniz ülkesinin sınırları arasında paralellik olması gerektiğini beyan etmişlerdir. Bir başka ifade ile Yunanistan'ın hava ülkesi karasularının bittiği yerde sona ermelidir. Türkiye'ye göre, karasularının genişliğinin 12 mile ka-

⁴⁹ GALDORISI, George, "Current Development: the U.N. Convention on the Law of the Sea: A National Security Perspective", AJIL, Vol:89, 1995, ss.209-210.

⁵⁰ ASSONITIS, s.160.

⁵¹ ASSONITIS, s.167.

dar uygulanabilmesi Ege Denizi'nin özel durumu nedeniyle mümkün değildir ve bu yönde Türkiye'yi bağlayan evrensel bir örf adet hukuku kuralı mevcut değildir.

Assonitis'e göre ise, 1931 tarihli Kararname, Yunan hava sahasını 10 mil olarak sabitlemeyip karasularından bağımsız bir hava koridoru (airbelt) oluşturmaktadır. 10 millik uygulama, sadece hava ulaşımı ve kontrol amaçlı olduğundan bu konular dışında karasuları ve hava sahası arasında bir paralellik bulunmaktadır. Yunanistan'ın güvenlik endişeleri ile ekonomik ve ticari amaçları birlikte düşünüldüğünde bu Kararname, uluslararası hukuka uygun bulunacaktır. Bir başka ifade ile Yunanistan 6 millik hava sahasında tam bir egemenlik uygularken, 6-10 millik hava sahasında daha sınırlı bir egemenlik uygulamaktadır. Uluslararası hukukta hiçbir kural 12 milin altında olmak şartı ile karasularından daha geniş bir alanda ulusal hava sahası uygulamasını yasaklamamaktadır.⁵² Ancak incelenen uluslararası sözleşmelerde bu görüşü destekleyen bir düzenlemeye rastlamak mümkün değildir.

Öte yandan Yunanistan, bu uygulamaya yönelik çok uzun bir süre itiraz edilmemiş olmasını bu yönde bir örf adet hukuku kuralının oluşumuna bağlamıştır. Oysa İngiltere, II. Dünya Savaşı'nın başında bu uygulamayı protesto etmiştir. Ancak bunu daha sonra fazla tekrarlamamıştır.⁵³ Türkiye ise, ilk olarak 1974 yılında Kıbrıs Barış Harekâtı sonrasında bu uygulamayı kınamış ve kabul etmeyeceğini açıklamıştır.⁵⁴ Ardından protestolar daha sık ve etkili bir şekilde tekrarlanmıştır. ABD de karasularının ötesinde 10 millik hava sahası egemenliğini kabul etmediğini açıklamıştır.⁵⁵ 1931 sayılı Kararname'nin uluslararası hukuk ve uygulamasına aykırı olduğunu ve bu durumun tanınmayacağını resmi açıklamalarında açıkça belirtmişlerdir. Diğer bir deyişle, eğer ABD uçakları Ege Denizi'nde Yunanistan ya da Türkiye'den 6 mil ötede uçuş gerçekleştirirse, bu hava sahası uluslararası hava sahası olduğundan herhangi bir izin ya da bildirim gerek

⁵² ASSONITIS, s.169.

⁵³ ASSONITIS, s.171.

⁵⁴ Türkiye'nin itirazları hem uluslararası hukukun genel ilkelerine hem de bazı NATO belgelerine (AAP-6 ve NATINAD gibi) dayanmıştır. Bkz. İNAN Yüksel; ACER, Yücel, "The Aegean Disputes", The Europeanization of Turkey's Security Policy: Prospects and Pitfalls, Edt. KARAÖSMANOĞLU, Ali; TAŞHAN, Seyfi, s.138.

⁵⁵ Bkz. Periscope Daily DefenceCapsules, June 21, 1994 (LEXIS)

yoktur.⁵⁶ Yunanistan'ın 10 millik hava sahası uygulamasını resmen tanıyan bir devlet ya da uluslararası örgüt bulunmamaktadır.⁵⁷

Yunanistan'a göre anında verilen tek tepki olan İngiltere'nin protestosu hukuki bir etki doğurmamıştır.⁵⁸ Türkiye'nin ve ABD'nin yıllar sonra gelen tepkileri Yunanistan'a göre haklı değildir. Bunu desteklemek için de *Anglo-Norwegian Fisheries Davası* örnek gösterilmektedir. Davada Uluslararası Adalet Divanı (UAD), belli bir uygulamaya yönelik itirazın 60 yıl geçtikten sonra yapılması halinde, bunun makul bir süre sayılamayacağını ifade etmiştir.⁵⁹ Bir başka ifade ile Yunanistan'a göre 1931 tarihli Kararname'ye "makul süre içinde" herhangi bir itiraz gelmemiştir. Yıllar sonra gelen bu protesto ve itirazların da herhangi bir hukuki etkisi olamaz.⁶⁰ Türkiye ise, bu durumdan ancak 1974 yılında haberdar olduğunu bildirmiş ve derhal de buna tepki göstererek hem ICAO hem de üyelerine Yunanistan sahillerinden itibaren 6-10 mil arasında kalan bölgenin tehlikeli olduğunu teleks yolu ile duyurmuştur. Bunu vurgulamak amacıyla da Ege'de 14 Mayıs 1975'te gerçekleştirilecek olan Deniz Tatbikatı'nın Yunanistan kıyılarından 6-8 deniz mili uzaklıkta gerçekleştirileceğini açıklamıştır. Bu durumu ICAO'ya çektiği bir mesajla da bildirmiştir. Yunan adalarına da 10 milden daha yakın mesafede uçarak tutumunda istikrarlı olduğunu ortaya koymuştur.⁶¹

Uluslararası hukuka aykırı bir iç hukuk düzenlemesinin tek bir devlet tarafından uzun süre uygulanmasının örf adet hukuku kurallarının oluşumu için gerekli şartları sağlamayacağı açıktır. Devletlerin iç hukuk düzenlemeleri kendi başına uluslararası hukukta hak yaratamaz.⁶² 1923 yılında Lahey'de düzenlenen bir Hukukçular

⁵⁶ ASSONITIS, 168.

⁵⁷ BAŞEREN, s.177

⁵⁸ ASSONITIS, s.173

⁵⁹ Bkz. *Anglo-Norwegian Fisheries Case*, 1951, ICJ. paras.138-139; http://www.worldcourts.com/icj/eng/decisions/1951.12.18_fisheries.htm. (21.10.2013)

⁶⁰ Yunanistan, Türkiye'nin geç gelen itirazını pekçok uluslararası düzenlemede 10 mil hava sahası uygulamasının yer aldığını ve Türkiye'nin de bunu bildiğini ileri sürerek kabul etmemektedir. 24 Ocak 1936 yılında Türkiye, Yunanistan, Romanya ve Yugoslavya arasında imzalanan Balkan Sözleşmesi'nde anılan devletlerin mevcut ulusal düzenlemeleri kapsamında ulusal hava sahalarının kabul edileceği düzenlenmektedir. ICAO'ya kuruluşu sonrasında bu konuda bilgilendirme yapıldığını iddia etmektedir. Sonuç olarak Türkiye, bu uygulamayı bildiği halde 1974 yılına kadar hiçbir itirazda bulunmamıştır. Bkz. SYRIGOS, ss.117-118.

⁶¹ BAŞEREN, s.175.

⁶² Aynı yönde bkz. BÖLÜKBAŞI, s.602.

Komisyonu'nda İtalya, denize kıyısı olan devletlerin hava sahasının 10 mile kadar uzanabileceğini iddia etmiş; ama diğer devletlere bunu kabul ettirememiştir.⁶³Demek ki devletlerin hiçbir zaman bu yönde bir iradesi oluşmamıştır. Yunanistan'ın 6-10 mil uygulaması tarafı olduğu Chicago Sözleşmesi'ne aykırıdır. Yunanistan'ın karasuları ve hava sahası özdeşliğini kabul eden bu Sözleşme'ye taraf olması uygulamasının bir *opinio juris* olmadığını göstermektedir. Öyleyse, bu uygulamanın Türkiye açısından da bağlayıcı bir örf adet hukuku kuralı haline geldiğini iddia etmek yerinde olmayacaktır.

Yunanistan her ne kadar bildirim konusunda bir zorunluluk olmasa da 1931 tarihli Kararname'yi yayımladıktan sonra ilgili tüm devletlere ve uluslararası örgütlere (ICAN ve ICAO) havacılık işlemleri (aviation) amaçları ile hava sahasını 10 mile çıkardığını bildirdiğini iddia etmektedir. 1957 yılında BM Genel Sekreterliği tarafından yayınlanan "Karasuları Rejimi'ne İlişkin Kanunlar ve Düzenlemeler" hem Kararname'yi hem de değişikliklerini içermektedir.⁶⁴Bu doküman aralarında Türkiye ve ABD'nin de olduğu BM Deniz Hukuku Konferansları'na katılan bütün devletlerin ulusal rejimlerini gösteren bir bilgi kaynağıdır. Buradan hareketle Yunanistan, Türkiye'nin makul bir süre içinde bilgisi olduğu halde Kararname'ye itiraz etmeyişi *zımni kabul* olarak nitelendirmektedir. Bu nedenle de sonraki pozisyonun değişmesi önceki durumu etkilemeyecektir. Türkiye, 1974 yılına kadar hem Kararname'den haberdar olmuş hem de davranış ve tutumları ile bu durumu kabul etmiştir.⁶⁵ Yunanistan bu durumu *estoppel* olarak değerlendirerek Türkiye'nin önceki davranış ve tutumlarının sonraki savunmasını engellediğini ileri sürmektedir.⁶⁶Sonuç olarak, Yunanistan'ın kararlı ve sürekli uygulaması ve bu konuda menfaati olan devletlerden makul bir süre içinde itiraz gelmemesi Yunanistan'ın Ege'deki ulusal hava savaşı hukuki bir zemine oturtmaktadır. Türkiye ise, 1974 yılına kadar Kararname'nin kendisi için bir sır olduğunu ileri sürerek⁶⁷ Yunanistan'ın bu iddialarını kabul etmemektedir.

⁶³ ASSONITIS, 164.

⁶⁴ Air Law and Treaties of the World", Library of Congress (1965) 823-825.

⁶⁵ ASSONITIS, s.175

⁶⁶ GRIEF, Nickholas, Public International Law in the Airspace of the High Seas, Nijhoff, 1994, ss.66-69; BAŞEREN, s.175.

⁶⁷ SYRIGOS, , s.116.

Yunanistan'ın sözkonusu uygulaması, Ege Denizi'ndeki uluslararası hava sahasının yarı yarıya azalması sonucunu doğurmaktadır.⁶⁸ Bu durum sadece Ege Denizi'ne kıyısı olan Türkiye'yi değil aynı zamanda bütün devletlerin yararlanabileceği uluslararası hava sahasını daraltmaktadır. Üstelik bu hava sahasında zararsız geçiş hakkı uygulamasının da olmadığı düşünüldüğünde seyrüsefer üzerinde ne kadar önemli bir kısıtlama getirdiği daha net bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Yunanistan'ın sözkonusu düzenlemelerine bakıldığında sivil havacılığa yönelik oldukları anlaşılmakla birlikte, 10 millik hava sahası uygulamasının aynı zamanda *askeri uçuşları* da kapsayabileceği yönünde de bir iddiası bulunmaktadır.⁶⁹ Kaldı ki "hava polisliği" teriminin uluslararası hukukta geçerli bir düzenlemesi ve uygulaması bulunmamaktadır. Ancak Yunanistan örneğinde olduğu gibi, bu terimin devletlere uluslararası hukukun tanıdığı hava sahasının ötesinde bazı egemenlik hakları vermesi sözkonusu olabilecektir ki böyle bir durum devletlerin iç hukuklarında yapmış oldukları düzenlemelerin sonucunda varlık bulamaz. Yunanistan'ın güvenlik açısından böyle bir ihtiyacı olduğu da gerçekleri yansıtmamaktadır.⁷⁰ Havacılık amacıyla olağan genişliğin ötesinde karasuları ilan etmek hukuki açıdan bir hakkın kötüye kullanımı örneği olup pozitif hukukta bir dayanak bulamamaktadır.⁷¹

Sonuç olarak hiçbir deniz hukuku sözleşmesinde ya da örf adet hukuku kuralında devletlere farklı amaçlara yönelik karasuları ilan etme yetkisi verilmemektedir.⁷² Devletler, ülke sınırlarının dışında hiçbir alanda egemenlik yetkisi iddiasında bulunamazlar. Altı açık deniz olan bir hava sahasının ulusal nitelik taşıması mümkün değildir. Türk Silahlı Kuvvetleri'nin bu bağlamda Ege'de hava sahası sorunu konusunda, Türk tezini savunma amaçlı uzun yıllardır önleyici faaliyetlerde bulunmasına ve 10 millik hava sahası arasındaki bölgelerde uçaklarını uçurmasına rağmen, ülkedeki siyasi iktidarlar ile medya ve

⁶⁸ BÖLÜKBAŞI, s.579. Ege Denizi'ndeki Yunan adalarının çokluğu düşünüldüğünde 10 millik hava sahası uygulamasının, Ege uluslararası hava sahasında Türk uçaklarının hareket serbestisini ne kadar engelleyeceği ortadadır.

⁶⁹ BÖLÜKBAŞI, s.580.

⁷⁰ BAŞEREN, s.178.

⁷¹ PAZARCI, Hüseyin, "Lozan Antlaşması'ndan 1974'e Kadar Ege'ye İlişkin Gelişmeler ve Yunanistan'ın Ege Politikası", Üçüncü Askeri Tarih Semineri Türk Yunan İlişkileri, Ankara, 1986, s.29.

⁷² PAZARCI, Hüseyin, "Ege Denizi'ndeki Türk Yunan Sorunlarının Hukuki Yönü", s.118.

akademik kesimin, Türk tezini aynı kararlılıkta savunabilmekten uzak kaldığı ve dolayısıyla Türk Silahlı Kuvvetleri'nin attığı kararlı, ısrarlı ve somut adımları destekleyemediği görüşleri dikkat çekmektedir.⁷³

B. Uluslararası Hukuk Açısından Yunanistan'ın FIR (Uçuş Bilgi Bölgesi) Uygulamaları

FIR, “kendine özgü ölçülerle hava sahasının tanımlandığı, içinde özellikle Uçuş Bilgi Hizmeti (FIS) ve Uyarı Hizmeti (AS) sağlanan havacılık bölgesidir”.⁷⁴ ICAO'nun kuruluşunun ardından Örgüt bünyesinde gerçekleştirilen toplantılarda sağlanan mutabakatlar neticesinde bütün dünya atmosferi hava seyrüseferinin düzeni için ilgili hizmetlerin verildiği FIR hatlarına ayrılmıştır. Bir devletin kontrolünde devletin kara ve deniz ülkesinin büyüklüğüne göre bir ya da daha fazla FIR olması mümkündür. Hatta bunun ötesinde uluslararası hava sahasına uzanabilir. Öte yandan bir devletin kendi hava sahasında yürütülecek FIR hizmetlerinin sorumluluğunun başka bir devlete devredilmesi olanağı vardır.⁷⁵ Bununla birlikte kendisine ulusal hava sahası dışında sorumluluk verilen devlet, bu bölgede egemenlik iddiasında bulunamaz. Çünkü önce de belirtildiği gibi, uluslararası hukuk kurallarına göre devletler sadece kara ülkesi ve karasuları üzerindeki hava sahasında egemenlik yetkilerine sahip olabilecektir.

Türkiye ve Yunanistan arasındaki FIR sorununun ilki, Yunanistan'ın egemenliğinde olan FIR hattını ülke sınırı gibi göstererek hükümlerlik iddiasında bulunması, ikincisi de Atina FIR sorumluluk alanına giren bütün askeri uçakların uçuş planı verme zorunluluğu olduğunu iddia etmesinden kaynaklandığı görülmektedir.

Ege'de uçuş güvenliğinin sağlanması amacıyla 18.10.1950-4.11.1950 tarihleri arasında ICAO'nun üyesi Ortadoğu bölgesi devletle-

⁷³ YÜCEL, s.95.

⁷⁴ GÜNEL, s.91; Chicago Sözleşmesi'nin “Hava Trafik Hizmetleri” başlıklı 11. Eki'nin ilk bölümü olan “Tanımlar” bölümüne göre Hava Trafik Hizmeti (Air Traffic Service), uçuş bilgi hizmeti (flight information service), uyarı hizmeti (alerting service), hava trafik tavsiye hizmeti (air traffic advisory service) ve hava trafik kontrol hizmeti (air traffic control service) gibi farklı anlamlara gelen jenerik bir terimdir. (Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation, Air Traffic Services, Thirteenth Edition, July 2001, s.1-2)

⁷⁵ GÜNEL, s.92.

rinin İstanbul'da gerçekleştirdikleri toplantıda FIR hatları saptanmış⁷⁶ ve Avrupa'da 1952 yılında Paris'te gerçekleştirilen Üçüncü Avrupa Bölgesel Seyrüsefer Antlaşması'nda onaylanmıştır.⁷⁷ Böylece Türkiye ile Yunanistan'ın egemenliği altındaki Doğu Ege Adaları arasındaki fiili karasuları sınırının batısında kalan alan Yunanistan'ın denetimine bırakılmıştır. Böylece Atina'nın kontrolünde bulunan FIR, Yunan egemenlik sahasının yanı sıra Ege Açık Denizi'nin de neredeyse tamamını kapsamaktadır.⁷⁸ Ancak Türkiye, günümüzde bu FIR çizgisinin batıya kaydırılmasını istemektedir.⁷⁹ Ayrıca Türkiye, Yunanistan'ın Ege'de uçuş yapan bütün Türk askeri uçaklarının uçuş planı vermesi ve FIR'la ilgili yönergelere uymasını istemesi nedeniyle Yunanistan'ın teknik yetkilerini aştığını ileri sürmektedir.⁸⁰ Çünkü Atina FIR'ı kapsamında sadece sivil hava araçlarının uçuş planı sunması, bulundukları konumu bildirmesi gerekmektedir.⁸¹

Atina ve İstanbul FIR'larının belirlenmesi amacıyla ICAO kapsamında gerçekleştirilen bölgesel toplantılarda Türkiye, kontrolündeki FIR'ları ekonomik gerekçelerle maliyeti fazla olacağı için sınırlı tutma eğiliminde olmuştur.⁸² Teknik bir husus olduğu için de çok üzerinde durmamıştır. Ancak 1963 sonrası Türkiye'nin Ege'deki askeri uçuşlarının artmasına koşut olarak sorunlar ortaya çıkmıştır. Ege'de FIR sorumluluğunun Yunanistan'a verilmesi ve İstanbul FIR'ı ile aralarındaki sınırın Anadolu sahilleri ile ona en yakın Yunan adaları arasından

⁷⁶ ICAO, Final Report of The Rules of The Air an Air Traffic Control Committee, Montreal, February 1951, Doc. 7055, MID/2-RAC.

⁷⁷ Bkz.23.5.1952 tarihli ICAO belgesi: Doc.7280, EUM II/1952.

⁷⁸ BAŞEREN, s.184.

⁷⁹ PAZARCI, Uluslararası Hukuk II, s.450; Bu sınır kabaca Türk-Yunan deniz sınırları üzerinden geçmektedir. Yunanistan'a göre Türkiye 1974'te keyfi olarak ve bölgesel antlaşmaları ihlal ederek İstanbul FIR'ının sınırını batıya, Atina FIR'ının sorumluluk ve denetimindeki alana kaydırmıştır. Türkiye'nin belirlediği yeni sınır, kıtasaharlığı için talep ettiği sınırın üzerinden geçmektedir. Bkz. KATSOUFROS, s.88. Ancak bu yönde hiçbir Türk yetkilisinin beyanına rastlamak mümkün değildir. Yunanistan'ın yayımladığı NOTAMLAR'ın gerekçesi de budur.

⁸⁰ PAZARCI, Uluslararası Hukuk II, s.453

⁸¹ GÜNEL, s.96.

⁸² Atina FIR hattının sınırlandırılmasına ilişkin bölgesel toplantılar 1950 yılında İstanbul, 1952 yılında Paris ve 1958 yılında Cenevre'de gerçekleştirilmiştir. Bu toplantılarda alınan kararlar ICAO Konseyi'nde oybirliği ile onaylanmıştır. Türkiye sayılan toplantıların tamamına katılmış ve Atina FIR'ı için belirlenen sınırı kabul etmiştir. KASSIMERIS, Christos, "NATO and the Aegean Disputes", Defense and Security Analysis, Vol:24/2, s.171.

geçirilmesi sonrasında iki devlet arasında uyuşmazlık konusu olmaya başlamıştır.⁸³

ICAO kapsamında FIR sorumluluğuna ilişkin yapılan antlaşmalar sadece hava trafiği ve bilgilendirme hizmetlerine ilişkin teknik sorumluluk yüklemektedir. FIR içinde devletlere herhangi bir egemenlik yetkisi tanınmamaktadır. Yunanistan'a FIR kapsamında sadece teknik sorumluluk verilmiş olup bu durum oradaki uluslararası hava sahasının hukuki statüsünü etkilememektedir. Benzer şekilde FIR, bir ulusal güvenlik bölgesi olarak da nitelendirilemez.⁸⁴ Sonuç olarak Türk askeri uçakları hem örfi hukuk hem de antlaşmalar hukuku kapsamında bir uluslararası hukuk ilkesi sonucu başka bir devletin ulusal hukukuna tabi olamaz. Yunanistan, FIR sorumluluğunu yanlış yorumlayıp genellikle kötüye kullanarak Ege Denizi üzerindeki hava sahasında *de facto* bir egemenlik kurmaya çalışmaktadır.

Atina FIR'ının tanımında olmamasına rağmen Yunanistan başta NATO ve IMO olmak üzere çeşitli uluslararası platformlarındaki girişimlerinde İstanbul-Atina FIR hattının Yunanistan'ın doğu sınırı olduğunu iddia etmektedir. Ayrıca Yunanistan tarafından, bazı haritalarda da İstanbul-Atina FIR hattının Türk Yunan sınırı olarak gösterildiği görülmektedir.⁸⁵ Bu, Türkiye açısından kabul edilemez bir durumdur. Atina-İstanbul FIR hattı bazı bölgelerde 6 deniz millik karasuları dışında açık deniz kesiminden geçerken (örneğin Bozcaada güneybatısında 22 deniz mili, Marmaris güneydoğusunda 18 deniz mili), bazı bölgelerde karasularından geçmektedir (örneğin kuzeybatısında 2 deniz mili). Devletler arasındaki siyasi bir sınırın, açık denizden ya da ilgili devletlerden birinin karasularının içinden geçmesi siyasi sınır kavramının niteliğine ters düşecektir. Yunanistan bu iddiası ile İstanbul-Atina FIR Hattı'nın batısında kalan bütün ada, adacık ve kayalıklar üzerinde egemenlik tesis etmeyi amaçlamaktadır.⁸⁶ Anlaşıldığı gibi, FIR sorununu özellikle antlaşmalarla egemenliği devredilmemiş ada, adacık ve kayalıklardan ayrı tutmak pek mümkün görünmemektedir. Öncelikle bu sorunlar çözülmeden ICAO belgelerinde ve havacılık yayınların-

⁸³ BAŞEREN, s.183.

⁸⁴ BÖLÜKBAŞI, s.615.

⁸⁵ KURUMAHMUT, Ali, Ege'de Temel Sorun: Egemenliği Tartışmalı Adalar, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1998, s.26.

⁸⁶ KURUMAHMUT, s.27.

da yer alan ifadelerin uygulanması mümkün görünmemektedir. Bir başka ifade ile “Türkiye’nin batı sınırı” tanımına dayandırılan bir FIR sınırı veya seyrüsefer harita ve planlarında benzer şekilde gösterilen hatlar gerçek ve hukuki bir durumu yansıtmamaktadır.

Yunanistan Atina FIR’ında *de facto* bir-Kanada ve ABD tarafından da uygulanan ancak uluslararası hukukta kabul görmeyen⁸⁷- Hava Sahası Kimlik Bildirme (ADIZ) yaratma çabasıdır.⁸⁸ Oysa FIR uygulaması devletlere egemenlik yetkisi vermez. Yunanistan’ın uygulamaları göstermektedir ki 10 deniz millik hava sahasında sadece güvenlik kaygısı yatmamaktadır. Aksine Yunanistan bu hava sahası üzerinde tam ve mutlak bir egemenlik hakkı olduğunu iddia etmektedir.⁸⁹

Yunanistan açıklanan bu egemenlik iddiasına koşut olarak Atina FIR’ındaki askeri uçuşlar konusunda da kendisinden izin alınması gerektiğini ileri sürmektedir. Oysa devlet uçakları ve askeri uçaklar ICAO kapsamı dışında tutulduğundan anılan uçaklara ilişkin düzenlemeler ve sivil hava trafiğinin güvenliği açısından alınması gereken tedbirler her devletin kendisine bırakılmıştır. Uluslararası hava sahalarında ise, her devlet askeri tatbikat yapma hakkına sahip bulunmaktadır.⁹⁰ Önce de ifade edildiği gibi devlet uçakları ICAO kapsamı dışında tutulduğundan bu uçakların kural olarak uçuş planı verme zorunlulukları yoktur. Öte yandan uçuş planı doldurulmasını da içeren Chicago Sözleşmesi EK-2’de yer alan kurallara uygulamada devletlerin de olabildiğince uyulmasını tavsiye eden bir Asamble kararı alınmıştır.⁹¹ Türkiye de böyle bir yükümlülüğü olmamasına rağmen, Ege uluslararası hava sahasındaki askeri uçuşları için 1979 yılına kadar Yunanistan makamlarına uçuş planı vermiştir. Ancak bir gereklilik sonucunda bu uygu-

⁸⁷ Bkz. GÜNEL, ss.109-110.

⁸⁸ Silahlı çatışmalar sırasında bölgesel ve ulusal hava savunma bilgilendirme bölgelerinin (ADIZ) silahlı çatışma sırasında açık deniz alanlarına kadar uzanabileceği çeşitli örneklerde görülmüştür. Örneğin, 1983 yılında Nicaragua 25 mile, İran-Irak çatışması sırasında İran/ Arap Körfez ülkeleri, 1982 yılında Falkland Adaları’nın işgali sırasında İngiltere 200 mile kadar çıkarmıştır. Bkz. VAN DYKE, s.86. Ancak Ege Denizi’ndeki özel durum buna izin vermez.

⁸⁹ BÖLÜKBAŞI, s.588.

⁹⁰ Chicago Sözleşmesi, devlet uçaklarına ilişkin düzenleme içermez. (m. 3-a) Devlet uçakları, askeri uçaklar, gümrük uçakları ve polis hizmetlerine ilişkin uçakları kapsamaktadır.(m. 3-b). Sözleşme’ye taraf hiçbir devletin devlet uçakları başka bir devletin hava sahasında o devletin rızası olmaksızın uçamaz. (m. 3-c)

⁹¹ A-24-7 Appendix P.

lamadan vazgeçilmiştir.⁹² Yunanistan ise, Atina FIR'ı içindeki bütün uçuşlar için uçuş planı istemeye devam etmektedir.⁹³ Anlaşılmaktadır ki Yunanistan, askeri uçuşlardan uçuş planını hava trafik hizmet sorumluluğunu bir tür hava savunma aracı olarak kullanmak istediği için istemektedir. Bu nedenle de Ege hava sahasının yaklaşık yarısını oluşturan uluslararası hava sahasında özellikle Türk askeri uçaklarına karşı uluslararası hukuka aykırı faaliyetler icra etmekte ve devamlı gerginlik yaratmaktadır.

Chicago Sözleşmesi'nin 9. maddesine göre, devletlere askeri ihtiyaçlar ve kamu güvenliği konularında uçuşa yasak bölgeler tesis etme olanağı tanınmıştır. Yine olağanüstü durumlarda ülkenin tamamı ya da bir kısmında uçuşların geçici olarak sınırlandırılması hatta yasaklanması mümkündür. Ancak Sözleşme kapsamında devletlerin tatbikat yapacakları zaman ilgili bölgenin FIR sorumluluğunu yürüten devletten tatbikat yapacağı bölgenin yerinin ve zamanın duyurulmasını amaçlayan NOTAM (Notice to All Airmen) yayınlamasını istemesi gerekir. Bu isteği alan devletin bu NOTAM'ı yayınlama sorumluluğu bulunmaktadır.⁹⁴ Atina FIR'ının Yunanistan'a verilmesi ile birlikte Yunanistan'ın sorumluluğu, bütün Ege Denizi'ndeki hava sahasını kapsayacak şekilde artmış olduğundan Yunanistan yönüne uçan uçakların Türkiye'den ayrıldıktan sonra Atina Kontrol Merkezi'ne uçuş raporu vermesi, Yunanistan'ın da bunu aynı şekilde duyurması gerekmektedir. Ancak Yunanistan, Ege uluslararası hava sahasında tatbikat yapılacak sahaların NOTAM'lanması ile ilgili metinler üzerinde değişiklik yapmakta, bazen geç yayınlamakta ve hatta bazı durumlarda hiç yayınlamamaktadır.⁹⁵ Bütün bu uygulamalar hakkın kötüye kullanımı olarak karşımıza çıkmaktadır.⁹⁶

Görüldüğü üzere, Ege'deki hava sahasına ilişkin hukuki uyumsuzlukların hem teknik hem de siyasi yönleri bulunmaktadır. Bu sorunlar

⁹² YÜZBAŞIOĞLU, s.106.

⁹³ AIP Greece, VOL:1, 5 Eylül 2002/7, RAC 1-1-1, para.2.1.4.1

⁹⁴ ARI, Tayyar, "Ege Sorunu ve Türk-Yunan İlişkileri: Son Gelişmeler Işığında Kara Suları ve Hava Sahası Sorunları", *dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/42/468/5378.pdf*, s.60.

⁹⁵ BULUT, Gökay, EUROCONTROL (AVRUPA HAVA SEYRÜSEFER TEŞKİLATI) Bünyesinde Geliştirilen Tek Avrupa Sahası ve Benzeri Düzenlemelerin Ege Hava Sahası Sorunlarına Etkileri, AÜSBE Doktora Tezi, Ankara, 2011, s.51

⁹⁶ PAZARCI, Hüseyin, "Doğu Ege Adalarının Askerden Arındırılmış Statüsü", AÜSBF yayınları, S.550, 1986, s.5.

tamamen Yunanistan'ın Ege Havasahası'na ilişkin mevcut uluslararası hukuk kuralları ve uygulamalarına aykırı iddia ve eylemlerinden kaynaklanmaktadır.⁹⁷Türkiye'nin bugün bu sorunların çözümüne ilişkin Yunanistan'ın kötüye kullanımı nedeniyle Atina FIR'ının ICAO bünyesinde gözden geçirilmesini istemektedir. Böylece ICAO'nun da desteği alınarak bu konuya ilişkin iki taraflı bir antlaşma yapılması mümkün olabilecektir.⁹⁸

C. NATO Kapsamında Hava Kontrol Sahaları Sorunu

Bölgesel bir savunma örgütü olan NATO kapsamında Türkiye'yi de içine alan güney bölgesinde hava savunma sorumlulukları ilk olarak 1962 yılında Güney Bölgesi Hava Komutanlığı (COMAIRSOUTH) tarafından belirlenmiştir.⁹⁹ Ege Denizi'ni içine alan erken ihbar bölgeleri Türk ve Yunan Hava Taktik kuvvetleri arasında paylaştırılmıştır.¹⁰⁰ İki devlet arasında erken ihbar bölgelerini ayıran sınır Ege'nin ortasından geçirilmişken, 1964'te Yunanistan bu sınırı FIR limiti ile çakıştırmıştır. Yunanistan NATO'nun askeri kanadından ayrılıncaya kadar da böyle devam etmiştir.¹⁰¹

NATO kapsamında hava savunma sorumluluğu askeri uçaklarla ilgili olarak Yunanistan ve Türkiye arasında paylaşılmışken daha sonra Yunanistan Kıbrıs krizini ön plana çıkararak NATO'yu ikna etmiş ve Ege'deki Erken İhbar Hattı'nın İstanbul/Atina FIR hattına çakıştırılmasını sağlayarak bütün Ege Denizi üzerindeki hava savunma sorumluluğunu da üstlenmiştir. Ancak 1974'te Yunanistan NATO'nun askeri kanadından çekilmiş ve Türkiye bu düzenlemeyi kabul etmediğini açıklamıştır.¹⁰² Yunanistan'ın askeri kanada geri dönmelerini sağlayan *Rogers Planı* sonrası Hava Savunma Sorumluluk Bölgesi sorunu tekrar gündeme gelmiştir. Yunanistan 1974 öncesi durumu yeniden kabul

⁹⁷ BÖLÜKBAŞI, s.575.

⁹⁸ BOROU, Olga; OZALP, Egemen, "Sources of Friction in Greek-Turkish Relations: the Aegean Dispute", www.eliamap.gr/old/eliamep/files/Borou%20et.al..doc (21.10.2013), s.16.

⁹⁹ YÜZBAŞIOĞLU, A., Hava Hukuku Açısından Ege Hava Sahası Sorunları, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 1989, s.63.

¹⁰⁰ GEDİKOĞLU, Osman, Ege Hava Sahası Sorunları, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 1988, s.36.

¹⁰¹ BULUT, s.63.

¹⁰² ARI, s.60.

ettirmeye çalışmıştır. 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı sonrasında bu konu bir krize dönüşmüştür. Savaş sırasında Türkiye güvenlik amacıyla 2 Ağustos 1974'te NOTAM-714'ü yayınlamış ve Türkiye'ye doğru gelen ve Ege'de kuzeyden güneye inen orta hatta yaklaşan yabancı uçakların İstanbul Uçuş Kontrol Merkezi'ne durum raporu vermesini talep etmiştir. Bu NOTAM iki ülke arasındaki hava sahası uyuşmazlığını uluslararası alanda duyurmuş ve Doğu Ege'yi tehlikeli bölge ilan etmiştir. Yunanistan bu talebi olumsuz karşılamış, ilk önce NOTAM-714'ün dikkate alınmaması ile ilgili NOTAM-1018'i, ardından da bunu kaldırarak Ege hava sahasını yasak bölge ilan eden ve bütün Ege hava sahasının tehlikeli bölge ilan eden NOTAM-1066 ve NOTAM-1152'yi yayınlamıştır.¹⁰³Anılan NOTAM'larda Yunanistan bu bölgedeki hiçbir uçuş ile ilgili sorumluluk kabul etmeyeceğini de açıklamıştır.¹⁰⁴

1980 yılına kadar yapılan görüşmelerden bir sonuç alınamamış; ancak aynı yıl içinde her iki devlet de konuya ilişkin NOTAM'ları kaldırdıklarını ilan etmişler, böylece Ege hava sahası sivil havacılığa yeniden açılmıştır.¹⁰⁵ İlişkilerdeki normalleşme süreci çok uzun sürmemiş, 1981 yılında Papandreu'nun Başbakan olması ile birlikte eski uygulamalara dönmüştür. Aynı yıl Yunanistan, G18 hava koridorunun güzergâhını Limni üzerinden geçecek şekilde değiştirerek Türkiye'nin Ege'deki tatbikatlarını engellemek istemiştir.¹⁰⁶Söz konusu uygulama, Türkiye'nin itirazı üzerine 1985 yılında ICAO'nun toplantısında görüşülmüş ve G18 için yeni bir güzergâh belirlenmiştir.¹⁰⁷ Ayrıca Yunanistan Limni üzerinde 3000 deniz mil karelik bir kontrol sahası oluşturmaya çalışmaktadır.¹⁰⁸

NATO'nun Ege hava uyuşmazlığına dâhil olması, Ege'nin operasyonel hava kontrolü ve Yunanistan'ın ilan ettiği hava sahasında NATO'nun amaçları ile ilgili olmak üzere iki yönlü olarak ortaya çık-

¹⁰³ Bkz. BÖLÜKBAŞI, ss.640-644.

¹⁰⁴ KASSIMERIS, s.171.

¹⁰⁵ ARI, s.62.

¹⁰⁶ Yunanistan, ICAO kurallarına aykırı olarak bölge ülkeleri ile koordine etmeden uluslararası hava sahasında kontrollü hava sahaları tesis etmekte ve uluslararası hava sahasının kullanım alanını daraltmaktadır. Örneğin Türkiye ile koordine etmeden Limni'de uluslararası hava sahasına taan bir meydan kontrol sahası inşa ederek eski H-59 (önceden W-14 idi), G-18 ve B-7 hava yolları ile Türkiye'nin uluslararası askeri hava sahasındaki uçuşlarını kısıtlamaya çalışmıştır. Bkz. BULUT, s.51.

¹⁰⁷ ARI, s.62.

¹⁰⁸ GÜNEL, s.106.

maktadır. Yunanistan'ın 1980 sonrası NATO askeri yapısına yeniden entegre olması ile Türkiye ve Yunanistan arasında operasyonel kontrol işlemlerini hangi devletin üstleneceği konusunda uyuşmazlık çıkmıştır. Yunanistan, 1974 öncesi döneme dönülmesini talep ederken, Türkiye de hava sahasının kontrolünün iki ülke arasında paylaştırılması gerektiğini ileri sürmüştür. Bu sorun Rogers Planı'nın her iki ülke tarafından kabulü sonrasında aşılmış, Ege Denizi tekrar Sivil Hava Trafiği'ne açılmıştır.¹⁰⁹

Yunanistan önce de belirtildiği gibi askeri uçakları da FIR kapsamına sokmaya çalışmaktadır. Bunun için 1974 öncesi uyguladığı Erken İhbar Hattı (Komuta Kontrol Sahaları) ile FIR bölgeleri arasında bir çakışma olduğunu iddia ederek bu uygulamayı devam ettirmek istemektedir. Oysaki 1974'te Yunanistan'ın NATO'nun askeri kanadından ayrılması ile bu uygulama sona ermiş ve bu konuda gerekli önlemlerin alınması her devletin kendi inisiyatifine bırakılmıştır. FIR sorumluluğu devletlere bu alanı hava savunma sahası olarak kullanma hakkı vermemektedir.¹¹⁰NATO tatbikatları gerçekleştiren ABD¹¹¹ve NATO da Yunanistan'ın 10 millik hava sahası uygulamasını tanımamaktadır.¹¹²

1996'da Soğuk Savaş sonrası NATO yeni stratejik konseptine uygun olarak Güney Bölge Komutanlığı Hava Sahası'nı kontrol etmek üzere beş adet Birleştirilmiş Hava Harekât merkezi oluşturmuştur. Bunlardan birer tanesi de Türkiye ve Yunanistan'da kurulmuş olmakla birlikte barış zamanında herhangi bir sabit sorumluluk verilmemiştir. Burada amaçlanan, NATO bünyesinde sorunun tekrar gündeme gelmesini engellemektir. Oluşturulan yeni komuta yapısı ile önceki komuta kontrol sorumlulukları ve bununla ilgili sorunlar ortadan kalkmış görünmektedir. Öte yandan COMAIRSOUTH tarafından ilgili alt komutanlıklara verilecek yetki ve sorumluluk alanlarının belirlenmesi ve kullanılması konusunda da görüş ayrılıkları ve tartışmalar çıkabilecektir.¹¹³

¹⁰⁹ <http://etarih.org/soguksavas/?sayfa=1029210.1058045.0.0.0.php&Yunanistan'%20NATO'ya%20D%F6nmesi> (10.10.2013)

¹¹⁰ ARI, s.63.

¹¹¹ VAN DYKE, s.85.

¹¹² BAŞEREN, s.177.

¹¹³ BAŞEREN, s.205.

Sonuç olarak günümüzde halen devam eden hava hukuku sorunlarının çözümünde NATO'nun daha kararlı ve etkili çözümler bulması gerekmektedir. Gerek AB gerek Rusya, Ukrayna gibi devletler ile Asya devletleri arasındaki ilişkileri geliştirmek istemyen¹¹⁴NATO'nun, geleceği ve güvenliği açısından Türkiye ve Yunanistan arasındaki Ege Denizi'ne ilişkin uyuşmazlıkların çözümünde rol alması büyük önem taşımaktadır.

IV. Türkiye'nin Avrupa Birliği Adaylığı Açısından Ege Hava Sorunlarına Bakış

Türkiye'nin Avrupa Birliği (AB) üyeliği süreci, Ege uyuşmazlıklarına farklı bir boyut katmış; iki devlet arasında çözümlenmesi gereken bu sorunlar, Türkiye aleyhine kullanılarak üyelik müzakerelerinin bir parçası haline getirilmiştir. Böylece sorunların çözümü ile üyelik arasında şartlı bir ilişki kurulmuştur.¹¹⁵ Bu da hem AB üyelik sürecini hem de Yunanistan ile var olan sorunların çözümünü olumsuz etkilemektedir.

Türkiye-Yunanistan arasındaki sorunların çözümü açısından önemli bir gelişme, AB üyesi devletlerin "Tek Avrupa Sahası" konusunda gerçekleştirdiği değişikliklerdir. Tek Avrupa Sahası, dünyadaki en yoğun hava sahalarından biri olan Avrupa hava sahasındaki trafiği daha iyi yönetmek için hava sahasını ve bu saha içinde verilen seyrüsefer hizmetlerini Avrupa düzeyinde gerçekleştirmeyi sağlamak için 1999 yılında başlatılmış bir girişimdir. Tek Avrupa Hava Sahası projesi, Avrupa Hava Sahasında mevcut FIR hatlarını kaldırılarak yeni bir yapı oluşturmayı hedeflemektedir. Bu konuda yapılan düzenlemeler de yürürlüğe girmeye başlamıştır. Bu durumun Ege hava sahası sorunlarını etkilemesi muhtemeldir. Bu sistemin tam olarak hayata geçirilmesi durumunda, Yunanistan'ın 6 mil karasularına sahip olup belli konularda 10 millik hava sahası uygulaması hiçbir AB üyesinin uygulaması ile bağdaşmayacaktır. Tektip bir uygulamanın gerekliliği neticesinde Yunanistan'ın uluslararası hukuka da aykırı olan bu uygulamasından vazgeçmesi beklenmektedir.¹¹⁶

¹¹⁴ BOROU; ÖZALP, s.17.

¹¹⁵ AKSU, Fuat, "Ege ve Kıbrıs Sorunlarının Çözümünde Avrupa Birliği'nin Tutumu", Stratejik Araştırmalar Dergisi, Sayı:3, Yıl: 2, Şubat, 2004, s.113.

¹¹⁶ Aynı yönde bkz. GÜNEL, s.109.

22 Aralık 2003'te imzalanan bir işbirliği memorandumu kapsamında EUROCONTROL, Tek Avrupa Sahası'nı hayata geçirmek üzere görevlendirilmiştir.¹¹⁷ Bu kapsamda oluşturulacak bir Avrupa Uçuş Bilgi Bölgesi AB üyeleri için ICAO'dan tek bir uçuş bilgi bölgesi kurması ve tanınması istenecektir. Bu durumun AB üyelik sürecinde olan Türkiye için sorunların çözümünde olumlu bir rol alması ihtimaline karşılık AB'nin halihazırda üyesi olan Yunanistan'ı kollayıcı bir tutum takınması da olasıdır. Ancak AB üyelik sürecinde Türkiye'nin karşılaştığı zorluklar düşünüldüğünde sürecin Türkiye lehine işleme ihtimali yüksek görünmemektedir. Avrupa hava sahasının tek merkezden kontrolünün hedeflendiği ikinci aşamada, sivil havacılık amaçlarıyla, Ege ve Doğu Akdeniz uluslararası hava sahasında hava trafik kontrol hizmetlerinin üçüncü bir devlet tarafından sağlanması sorunların çözümüne katkı sağlayabilir.¹¹⁸

Neticede Türkiye ve Yunanistan arasındaki uyuşmazlık konuları devletlerin doğrudan egemenlik alanı içinde olduğundan nitelikleri açısından hukuki, siyasi ve teknik görüşmelerle ele alınarak çözümlidir. Bu nedenle, AB Hukuku'nun iki devlet arasındaki sorunların çözümünde uygulanabilirliği söz konusu değildir.¹¹⁹ Sadece tarafların kabul etmiş oldukları uluslararası antlaşmalar ve örfi hukuku kuralları çözümü sağlayabilir. AB'nin devletler arasındaki sorunları doğrudan ele alıp bağlayıcı kararlar alma yetkisi bulunmadığından Türkiye açısından, Ege sorunlarını da üyelik sürecinin bir parçası haline getirmesi gerekmektedir.

SONUÇ

En başta da ifade edildiği gibi Türkiye ve Yunanistan arasındaki uluslararası hava hukukuna ilişkin sorunlar, Ege Denizi alanına iliş-

¹¹⁷ BULUT, s.87; Günümüzde Avrupa Komisyonu ve GKRY ile birlikte 38 devlet EUROCONTROL'e üyedir. Üyeleri arasında Türkiye ve Yunanistan'ın da bulunduğu EUROCONTROL'un görevi Avrupa'da güvenli, düzenli ve ekonomik trafik akışı sağlamak amacıyla, sivil ve asker kullanıcılar için tek hava trafik yönetim sistemi oluşturmayı hedefleyerek, Avrupa seyrüsefer hizmetlerini uyumlu hale getirmek ve bütünleştirmektir. Bkz. BULUT, ss.75-76. Ayrıca bu konuda bir başka çalışma için bkz. KILINÇ, Salih, U., Avrupa Birliği-EUROCONTROL Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve Türkiye, XII Levha Yayınları, İstanbul, 2011.

¹¹⁸ BULUT, s.114.

¹¹⁹ KILINÇ, ss.206-207.

kin diğer sorunlar ile bir bütün teşkil etmektedir. Bütün bu sorunları bir bütün olarak değerlendiren Türkiye, uyuşmazlık konuları üzerinde Yunanistan ile gerçekleştirdiği istikşafi görüşmelerde bir uzlaşuya varabilirse önemli bir başarı elde etmiş olabilecektir. Ancak görüşmelerde Yunanistan'ın halen sadece kıtasahanlığı sorununu UAD'ye götürmek istediği, Türkiye'nin ise mümkün olduğunca iki taraflı görüşmelere öncelik vermek suretiyle çözümsüz kalan diğer konuları UAD'da çözmekten yana olduğu anlaşılmaktadır.¹²⁰ Uyuşmazlık konuları üzerinde bir uzlaşma olmadan sorunların ne görüşmeler yoluyla ne de UAD nezdinde çözülmesi mümkündür.

Son olarak bütün bu sorunların çözümünde Kıbrıs ile ilişkilendirmenin son bulması büyük bir öneme sahiptir. Ancak yakın zamanda Doğu Akdeniz'de yaşanan münhasır ekonomik bölge sınırlandırmasına ilişkin gerginlik¹²¹ bu konudaki beklentileri azaltmaktadır. Yine Kıbrıs ve Ege sorunlarının Türkiye'nin AB üyeliği önünde bir engel olması da çözümü zorlaştırmaktadır. NATO ve BM, Ege sorunlarının iki devlet arasında çözülmesi gereken ikili bir sorun olarak gördüklerinden konuya çok az ilgi göstermektedir. Oysa bu sorunların çözümü NATO'nun geleceği ve AB ile olan ilişkileri açısından son derece önemlidir. Türkiye ve özellikle çok önemli bir ekonomik krizde olan Yunanistan'ın da her iki devlete önemli bir mali yük getiren bu sorunların çözümünde iyi niyetli çabalarını ortaya koymalarının zamanı çoktan gelmiştir.

KAYNAKLAR

Kitaplar ve Tezler

- AKİPEK, Ö. İlhan, Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu, AÜHF Yayını, Ankara, 1959.
- BAŞEREN, Sertaç, Ege Sorunları, TUDAV Yayınları, No:15, Ankara, 2003.
- BÖLÜKBAŞI, Deniz, Turkey and Greece, The Aegean Disputes: A Unique Case in International Law, Cavendish Publishing, London, 2004.

¹²⁰ "Türkiye ve Yunanistan...", s.13.

¹²¹ Konuya ilişkin bkz. BAŞEREN, Sertaç H., "Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanları Sınırlandırmaları ve Yeni Enerji Politikaları", Deniz Hukuku Sempozyumu, Çağ Üni. Yayınları, No:18, Adana, 2012, ss.44-83.

- BULUT, Gökay, EUROCONTROL (AVRUPA HAVA SEYRÜSEFER TEŞKİLATI) Bün-yesinde Geliştirilen Tek Avrupa Sahası ve Benzeri Düzenlemelerin Ege Hava Sa-hası Sorunlarına Etkileri, AÜSBE Doktora Tezi, Ankara, 2011.
- GEDİKOĞLU, Osman, Ege Hava Sahası Sorunları, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 1988.
- GRIEF, Nickholas, Public International Law in the Airspace of the High Seas, Nijhoff, Athens, 1994.
- GÜNEL, Reşat, V., Uluslararası Havacılık Hukuku, Beta Yayınevi, İstanbul, 2010.
- KILINÇ, Salih, U., Avrupa Birliği-EUROCONTROL Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve Türkiye, XII Levha Yayınları, İstanbul, 2011.
- KURUMAHMUT, Ali, Ege'de Temel Sorun: Egemenliği Tartışmalı Adalar, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1998.
- KURUMAHMUT, Ali; YAYCI, Cihat, Temel Deniz Hukuku: Savaş ve Barış Dönemi, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2011.
- PAZARCI, Hüseyin, Uluslararası Hukuk Dersleri: II. Kitap, Turhan Kitabevi, Ankara, 1999.
- PAZARCI, Hüseyin, Doğu Ege Adalarının Askerden Arındırılmış Statüsü, AÜSBF Ya-yınları, S.550, Ankara, 1986.
- SUR, Melda, Uluslararası Hukukun Esasları, Beta Yayınevi, İstanbul, 2010.
- SYRIGOS, Angelos, M., The Status of the Aegean Sea According to International Law, Sakkoulas, Athens, 1997.
- TOLUNER, Sevin, Milletlerarası Hukuk Dersleri: Devletin Yetkisi, Fakülteler Matba-ası, İstanbul, 1979.
- MILDE, Michael, International Air Law and ICAO, Eleven International Publishing, The Hague, 2012.
- YÜZBAŞIOĞLU, A., Hava Hukuku Açısından Ege Hava Sahası Sorunları, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 1989.

Makaleler

- AKSU, Fuat, "Ege ve Kıbrıs Sorunlarının Çözümünde Avrupa Birliği'nin Tutumu", Strate-jik Araştırmalar Dergisi, Sayı:3, Yıl: 2, Şubat, 2004, ss.103-132.
- ARI, Tayyar, "Ege Sorunu ve Türk-Yunan İlişkileri: Son Gelişmeler Işığında Kara Suları ve Hava Sahası Sorunları", *dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/42/468/5378.pdf*.
- ASSONITIS, George, "The Greek Airspace: The Legality of a 'Paradox'", Journal of Legal Studies, Vol:8, ss.159-196.
- BAŞEREN, Sertaç H., "Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanları Sınırlandırılmaları ve Yeni Enerji Politikaları", Deniz Hukuku Sempozyumu, Çağ Üni. Yayınları, No:18, Ada-na, 2012, ss.44-83.
- BOROU, Olga; OZALP, Egemen, "Sources of Friction in Greek-Turkish Relations: the-Aegean Dispute", www.eliamap.gr/old/eliamep/files/Borou%20et.al..doc (21.10.2013), ss.1-28.

- GALDORISI, George, "Current Development: the U.N. Convention on the Law of the Sea: A National Security Perspective", *AJIL*, Vol:89, 1995, ss.209-210.
- İNAN Yüksel; ACER, Yücel, "The Aegean Disputes", *The Europeanization of Turkey's Security Policy: Prospects and Pitfalls*, Edt. KARAOSMANOĞLU, Ali; TAŞHAN, Seyfi, ss.125-160.
- KASSIMERIS, Christos, "NATO and the Aegean Disputes", *Defense and Security Analysis*, Vol:24/2, ss.165-179.
- KATSOUFROS, Theodoros, "Ege Denizi ile İlgili Türk Yunan Uyuşmazlıkları", *Türk-Yunan Uyuşmazlığı* (der: VANER, Semih), Metis Yayınları, İstanbul, 1990, ss.76-106.
- ODMAN, Tevfik, "Ege'de Türk-Yunan Karasuları Genişliği Sorunları", *Deniz Hukuku Sempozyumu*, Çağ Üni. Yayınları No:18, 2012, ss.83-112.
- ÖZMAN, Aydoğın, "Deniz Hukukunda Yeni Gelişmeler", *Ege'de Deniz Sorunları Semineri*, AÜSBF Yayınları, No:552, Ankara, 1986, ss.10-28.
- ÖZMAN, Aydoğın, "Ege Karasuları Sorunu", *AÜSBFD*, C.LXIII, S.3-4, 1988.
- PAZARCI, Hüseyin, "Ege Denizi'ndeki Türk Yunan Sorunlarının Hukuki Yönü", *Türk-Yunan Uyuşmazlığı* (der: VANER, Semih), Metis Yayınları, İstanbul, 1990, ss.106-127.
- PAZARCI, Hüseyin, "Lozan Antlaşması'ndan 1974'e Kadar Ege'ye İlişkin Gelişmeler ve Yunanistan'ın Ege Politikası", *Üçüncü Askeri Tarih Semineri Türk Yunan İlişkileri*, Ankara, 1986.
- Türkiye ve Yunanistan: Ege'deki Anlaşmazlığı Çözmenin Zamanı*, International Crisis Group, Avrupa Brifingi No:64, İstanbul/Atina/Brüksel, 19 Temmuz 2011, s.10.
- VAN DYKE, Jon M., "An Analysis of the Aegean Disputes Under International Law", *Ocean Development & International Law*, Vol:36, 2005, s.63, ss.36-63.
- YÜCEL, Serhan, "Ege'de Bitmeyen Sorunun Bir Unsuru Olarak Türk ve Yunan Karasuları ve Ulusal Hava Sahaları", *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, Vol: 12 / 2010, s.95, ss. 83-101.

Diğer Belgeler

- AIP Greece, Vol:1, 5 Eylül 2002/7, RAC 1-1-1, para.2.1.4.1
- Air Traffic Control Committee, Montreal, February 1951, Doc. 7055, MID/2-RAC.
- ICAO belgesi: Doc.7280, EUM II/1952
- Periscope Daily Defence Capsules, June 21, 1994 (LEXIS)
- Anglo-Norwegian Fisheries Case*, 1951, ICJ.
- Air Law and Treaties of the World*, Library of Congress (1965) 823-825.
- RG, 24 Mayıs 1964, S.11711.
- RG, 29 Mayıs 1982, S.17708.
- RG, 29 Mayıs 1982, S.17708.
- RG, 22 Nisan 1972, S.14167.

UN Legislative Series, ST/LEG.SER.B/6, 1956, s.18.

Decree of 6/18 September 1931 to Define The Extent of the Territorial Waters for the Purposes of Aviation and the Control There of https://www.un.org/depts/los/.../PDFFILES/GRC_1931_Decree.pdf

İnternet Kaynakları

<http://etarih.org/soguksavas/?sayfa=1029210.1058045.0.0.0.php&Yunanistan%20Dn%20NATOya%20D%F6nmesi> (10.10.2013)

http://www.worldcourts.com/icj/eng/decisions/1951.12.18_fisheries.htm. (21.10.2013)

http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm (10.10.2013)

<http://www.mfa.gov.tr/turkiye-yunanistan-siyasi-iliskileri.tr.mfa>. (21.10.2013)

<http://web.tbmm.gov.tr/gelenkagitlar/metinler/235759.pdf>. (18.10.2013)

<http://gundem.milliyet.com.tr/jetlerin-kapismasi-durdu/gundem/detay/1759941/default.htm>. (10.10.2013)

<http://www.icao.int/publications/pages/doc7300.aspx>. (20.10.2013)

<http://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>. (19.10.2013)