

T.C.
İNÖNÜ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



ULUSLARARASI İLİŞKİLER PERSPEKTİFİNDEN
TÜRKİYE İLE YUNANİSTAN ARASINDAKİ HAVA
SAHASI SORUNLARI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

DANIŞMAN **HAZIRLAYAN**
DR. ÖĞR. ÜYESİ SÜLEYMAN EKİCİ İBRAHİM KUZUCANLI

MALATYA-2021

T.C.
İNÖNÜ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI İLİŞKİLER PERSPEKTİFİNDEN
TÜRKİYE İLE YUNANİSTAN ARASINDAKİ
HAVA SAHASI SORUNLARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HAZIRLAYAN
İBRAHİM KUZUCANLI

DANIŞMAN
DR. ÖĞR. ÜYESİ SÜLEYMAN EKİCİ

MALATYA-2021

ONUR SÖZÜ

Bu tez çalışması, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü tez yazım usul ve esaslarına uygun şekilde yazılmıştır. Tez süresince yapılan araştırmalar, akademik ve etik kurallara uygun şekilde yapılmıştır. Kullanılan kaynaklar kaynakçada belirtilmiş olup, akademik kurallara uygun şekilde atıfta bulunulmuştur. Çalışmanın yazarı, bunu onuru ile tasdik eder.



ÖZET

ULUSLARARASI İLİŞKİLER PERSPEKTİFİNDEN TÜRKİYE İLE YUNANİSTAN ARASINDAKİ HAVA SAHASI SORUNLARI

Bu çalışmanın araştırma konusu, Türkiye ile Yunanistan arasındaki hava sahası sorunlarıdır. Hava sahası sorunları, iki ülke arasındaki ilişkileri doğrudan etkileyen bir sorun olmamakla beraber, diğer sorunların arasında ikincil bir sorun olarak çeşitli zamanlarda gündeme gelmektedir. Temelde bir uluslararası hukuk sorunu olan hava sahası sorunları, uluslararası politika ile ilgili pek çok bulgu elde etmeye müsait bir araştırma konusudur. Türkiye’de daha önce bu konuda yapılan araştırmalar mevcuttur. Bununla birlikte, bu çalışmada, konunun mümkün olduğunca uluslararası ilişkiler perspektifinden ele alınmasına gayret edilmiştir. Nitekim bu çalışmada, doküman analizi yöntemi kullanılarak, uluslararası politikaya dair bulgular elde edilmiştir. Bu bulguların ortaya çıkarılması için öncelikle hava hukuku ve hava sahası rejimi incelenmiştir. Daha sonra, iki ülke arasında, hava sahası sorunları dâhil olmak üzere, Ege sorunlarını ortaya çıkaran tarihsel olaylar incelenmiştir. Esas araştırma konusu olan hava sahası sorunları, bu bölüme kadar gerçekleştirilen araştırmaların ışığında münferit olarak ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Ege, Hava Hukuku, Hava Sahası, Türkiye, Yunanistan.

ABSTRACT

AIRSPACE ISSUES BETWEEN TURKEY AND GREECE FROM THE PERSPECTIVE OF INTERNATIONAL RELATIONS

The research subject of this study is the airspace issues between Turkey and Greece. Although airspace issues do not directly affect the relations between the two countries, they come to the fore at various times as a secondary issue among other problems. Airspace issues are basically problems of international law and suitable for obtaining many findings about international politics. There are previous studies on this subject in Turkey. However, in this research, the issues are tried to be discussed from the perspective of international relations as much as possible. As a matter of fact, in this research, findings on international politics were obtained by using the document analysis method. In order to reveal these findings, first of all, air law and airspace regime were examined. Then, the historical events between the two countries, that revealed the Aegean problems including the airspace problems, were examined. Airspace issues, which constitutes the main research subject, have been discussed individually in the light of the researches carried out up to this section.

Key Words: Aegean, Air Law, Airspace, Turkey, Greece.

İÇİNDEKİLER

ONUR SÖZÜ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT.....	v
İÇİNDEKİLER	vi
HARİTALAR DİZİNİ	viii
KISALTMALAR	ix
BİRİNCİ BÖLÜM: GİRİŞ.....	1
İKİNCİ BÖLÜM: KURAMSAL ÇERÇEVE.....	8
2.1. Havacılığın Gelişimine Tarihsel Bir Bakış.....	10
2.2. Hava Hâkimiyet Teorisi.....	12
2.3. Hava Hâkimiyet Teorisi ve Türkiye ile Yunanistan Arasındaki Hava Muharebelerine Tarihsel Bir Bakış.....	15
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: HAVA HUKUKU	19
3.1. Hava Sahası Rejimi ile İlgili Uluslararası Sözleşmeler.....	19
3.1.1. 1919 Paris Sözleşmesi	21
3.1.2. 1926 Madrid Sözleşmesi.....	23
3.1.3. 1928 Havana Sözleşmesi.....	23
3.1.4. 1944 Şikago Sözleşmesi	24
3.2. Havacılıkla İlgili Uluslararası Kurumlar.....	27
3.2.1. Uluslararası Hava Seyrüseferi Komisyonu (International Commission for Air Navigation; ICAN).....	27
3.2.2. Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (Provisional International Civil Aviation Organization; PICA)	28
3.2.3. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization; ICAO)	28
3.2.4. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association; IATA).....	33
3.2.5. Avrupa Hava Seyrüseferi Emniyeti Örgütü (European Organisation for the Safety of Air Navigation; EUROCONTROL).....	34
3.2.6. Avrupa Birliği Havacılık Emniyeti Ajansı (European Union Aviation Safety Agency; EASA)	35

3.2.7. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (European Civil Aviation Conference; ECAC).....	36
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM: HAVA SAHASI REJİMİ.....	38
4.1. Ulusal ve Uluslararası Hava Sahası Kavramları.....	40
4.2. Hava Sahası Egemenliği	42
4.3. Hava Sahasının İhlali ve Korunması.....	44
4.4. Uçuş Emniyeti ve Hava Trafik Hizmeti Düzenlemeleri.....	50
BEŞİNCİ BÖLÜM: TÜRKİYE İLE YUNANİSTAN ARASINDAKİ HAVA SAHASI SORUNLARI.....	53
5.1. Türkiye-Yunanistan İlişkilerine Genel Bir Bakış ve Ege Sorunları ile Hava Sahası Sorunlarını Ortaya Çıkaran Gelişmeler	53
5.2. Ulusal Hava Sahası Sınırı Sorunu	66
5.3. FIR Sorunu	78
5.3.1. Uçuş Planı Sorunu	82
5.3.2. NOTAM Sorunu	85
5.4. Kontrollü Hava Sahaları ve Hava Yolları Sorunları	89
5.4.1. Limni TMA Sorunu.....	90
5.4.2. W-14 Hava Yolu Sorunu.....	92
5.4.3. G-18 Hava Yolu Sorunu.....	93
5.4.4. B-7 Hava Yolu Sorunu	95
5.5. NATO Hava Savunma ve Erken İhbar Sorumluluk Sahaları Sorunu	97
5.6. Tek Avrupa Hava Sahası (Single European Sky; SES) Girişimi ve Türk-Yunan Sorunlarına Muhtemel Etkileri.....	100
ALTINCI BÖLÜM: BULGULAR, ÖNERİLER VE GENEL SONUÇ	105
KAYNAKÇA.....	112

HARİTALAR DİZİNİ

Harita 1 : ICAO Bölgesel Ofisleri	29
Harita 2 : Avrupa FIR Sahaları	52
Harita 3 : 6 ve 12 Deniz Millik Karasularına Göre Ege'deki Durum.....	72
Harita 4 : Atina FIR İçindeki Uluslararası Hava Sahasında Türkiye'nin Yayınladığı NOTAM	87
Harita 5 : Avrupa FABs	101



KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
AIP	: Aeronautical Information Publication; Havacılık Bilgi Yayını
ANC	: Air Navigation Comission; Hava Seyrüsefer Komisyonu
ATC	: Air Traffic Control; Hava Trafik Kontrol
ATM	: Air Traffic Management; Hava Trafik Yönetimi
ATS	: Air Traffic Services; Hava Trafik Hizmetleri
BM	: Birleşmiş Milletler
BMDHS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BMGK	: Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi
CAOC	: Combined Air Operations Centre; Birleştirilmiş Hava Harekât Merkezi
DHMI	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi
EASA	: European Union Aviation Safety Agency; Avrupa Birliği Havacılık Emniyeti Ajansı
ECAC	: European Civil Aviation Conference; Avrupa Sivil Havacılık Konferansı
EUROCONTROL	: European Organisation for the Safety of Air Navigation; Avrupa Hava Seyrüseferi Emniyeti Örgütü
FABs	: Functional Air Space Blocks; Fonksiyonel Hava Sahası Blokları
FIR	: Flight Information Region; Uçuş Malumat Bölgesi
GKRY	: Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
IATA	: International Air Transport Association; Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği
ICAN	: International Commission for Air Navigation; Uluslararası Hava Seyrüseferi Komisyonu

ICAO	: International Civil Aviation Organization; Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
IFR	: Instrument Flight Rules; Aletli Uçuş Kuralları
JAA	: Joint Aviation Authorities; Avrupa Müşterek Havacılık Otoriteleri
KKTC	: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
NOTAM	: Notices for Airmen; Havacılara Bilgi Notu
PANS	: Procedures for Air Navigation; Hava Seyrüseferi için Prosedürler
PICAO	: Provisional International Civil Aviation Organization; Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
SARPs	: Standards and Recommended Practices; Standartlar ve Tavsiye Olunan Usuller
SEFIR	: Single European Flight Information Region; Tek Avrupa Uçuş Malumat Bölgesi
SES	: Single European Sky; Tek Avrupa Hava Sahası
SESAR	: Single European Sky ATM Research; Tek Avrupa Hava Sahası Hava Trafik Yönetimi Araştırması
TACAN	: Tactical Air Navigation; Taktik Hava Seyrüseferi
TMA	: Terminal Manoeuvring Area; Terminal Manevra Alanı
UAD	: Uluslararası Adalet Divanı
UTC	: Universal Time Coordinated; Londra'daki yerel saate göre koordine edilmiş evrensel saat
VFR	: Visual Flight Rules; Görerek Uçuş Kuralları

BİRİNCİ BÖLÜM: GİRİŞ

Bu çalışmada, Ege Denizi'nde Yunanistan ile Türkiye arasındaki önemli problemlerden birini teşkil eden hava sahası sorunları, uluslararası ilişkiler perspektifinden incelenecektir. Hava sahası sorunları, Türkiye özelinde düşünüldüğünde, kamuoyu tarafından genel olarak anlaşılamamakta ve ancak hava aracı kaza kırımları gerçekleştiğinde gündeme gelmektedir. Üstelik bu sorunların, kamuoyunun gözünde diğer Ege sorunlarının arasında nispeten arka planda görüldüğü anlaşılmaktadır. Hâlbuki hava sahası egemenliği, günümüzün teknolojik gelişmeleri göz önünde bulundurulduğunda, kara ülkesine ve deniz ülkesine hâkimiyetin korunabilmesi kapsamında, ikame edilemez bir öneme haiz olmuş durumdadır.

Bu çalışmanın en önemli amaçlarından biri, toplum algısındaki bu eksikliğin giderilmesine yardımcı olmak ve Türk kamuoyunda “mavi vatan” olarak bilinen denizlerin dışında bir “mavi vatan” daha olduğunu ortaya koymaktır. Hava hukuku ve hava sahası sorunları, deniz hukuku ve bununla ilintili sorunlar üzerinden ortaya çıkmış kavramlardır. Üstelik denizler, sahip oldukları doğal kaynaklar nedeniyle, ekonomik olarak hava sahasına kıyasla daha fazla önem arz etmektedir. Ancak hava sahası, ekonomik olarak olmasa da, ulusal güvenlik açısından en az denizler kadar önemlidir. 2'nci Dünya Savaşı, bu konuda son derece önemli tecrübeler meydana getirmiştir. Bu tecrübeler sayesinde, hava sahası hâkimiyetinin ve hava gücünün önemi tüm ülkelere anlaşılmıştır. Soğuk Savaş yıllarının iki süper gücü ABD ve Sovyetler Birliği arasındaki silahlanma yarışının en baskın öğelerinden biri, iki tarafın hava güçlerinin devamlı kıyaslanması olmuştur. Kendi hava sahasını koruyacak hava gücüne sahip olmayan ülkeler, ağır bedeller ödemiştir. Altı Gün Savaşı olarak da bilinen 1967 Arap-İsrail Savaşı'nda Mısır'ın tecrübe ettiği gibi, hava sahası güvenliğini sağlayamayan bir devletin, günümüzün simetrik ve asimetrik muharebelerinde başarı sağlaması söz konusu değildir.

Soğuk Savaş'ın bitmesi, hava sahası egemenliğinin ve hava gücünün önemini azaltmamıştır. Sıcak çatışmaların oldukça azaldığı Soğuk Savaş sonrası yıllarda, ülkelerin hava kuvvetleri, ülkelerin dış politika hedefleri doğrultusunda modern ve hazır tutulmaya çalışılmış, Nye Jr.'ın (1990: 166) tanımladığı “yumuşak güç”ün arkasındaki en önemli güç unsurlarından biri haline gelmiştir.

Çalışmanın diğer bir amacı, hava sahası sorunlarının çözülebilmesi yolunda her iki devletin neler yapabileceğini irdelemektir. Özellikle dış politikada zor bir dönemden geçen Türkiye açısından, ulusal çıkarların zarar görmesine engel olarak mevcut sorunlarda hakça bir çözüme ulaşabilmek, son derece önemlidir. Konu Yunanistan tarafından ele alındığında ise, Yunanistan'ın, milli güç unsurları bakımından kendisinden daha ilerde olan Türkiye'ye karşı, devamlı olarak rekabet halinde olduğu görülmektedir. Yunanistan'ın hava sahası ile ilgili politikalarını destekleyebilecek bir hava gücüne sahip olma çabasının, ülkenin ekonomisi üzerinde oldukça büyük bir yük meydana getirdiği bilinmektedir. Şu halde, hava sahası sorunlarını çözebilmenin, her iki ülke açısından faydalı olacağı muhakkaktır.

Bu çalışmada, hakkında bulgular toplanmaya çalışılacak hipotezler şunlardır:

- İki ülke arasındaki hava sahası sorunlarının çözülmeye başlanması için yegâne yol, sabırla sürdürülecek ikili müzakerelerdir. Müzakerelerle ulaşılabilecek sonuç konusunda Lozan Dengesi, iyi bir örnek teşkil etmektedir. Lozan Dengesi'nin bozulması, hava sahası sorunlarının ortaya çıkmasının ana nedenlerinden birisidir. Türkiye, Yunanistan ile hava sahası sorunlarını müzakere yoluyla çözmeye öncelik vermektedir. Yunanistan ise, her fırsatta sorunları uluslararasılaştırmaktadır. Müzakere eksikliğinden fayda sağlayan taraf, Yunanistan'dır. Ayrıca, iki ülke arasındaki müzakereler, şimdiye kadar sorunların çözülmesini değil, yalnızca silahlı bir çatışmanın önüne geçilmesini amaçlamıştır.

- Türkiye'yi uluslararası toplantılarda temsil edenlerin kimi öngörü eksiklikleri ya da Yunanistan'ın dış politika hamlelerine geç cevap verilmesi, hava sahası sorunlarında milli çıkarlarının zarar görmesine neden olabilmektedir. Yunanistan ise, hava sahası sorunları dâhil olmak üzere, lehine ortaya çıkabilecek dış politika fırsatlarından istifade etmektedir. Dış politikada kısa süreli faydalar sağlamak uğruna, hava sahası sorunlarında Yunanistan lehine yapılacak feragatler, Türkiye'ye uzun vadede ulusal çıkarlarının zarar görmesi olarak dönmektedir.

- Hava sahası güvenliğinin ve hava hâkimiyetinin önemi, hem Türkiye, hem de Yunanistan tarafından anlaşılmış ve her iki ülke de ellerinde güçlü ve modern birer hava ordusu tutmaya çalışmaktadır.

- Kıbrıs sorunu, Türk-Yunan ilişkilerindeki ana sorundur. Hava sahası sorunları da, Kıbrıs konusundaki anlaşmazlıktan etkilenmektedir. Dolayısıyla Kıbrıs

sorununun çözülmesi, hava sahası sorunlarının ortadan kalkmasını oldukça kolaylaştıracaktır.

- NATO, ABD ve Avrupa Birliği (AB), hava sahası sorunlarının çözümüne yönelik politikalar üretmemektedir. Bilhassa AB, tarihsel bir süreci devam ettirerek, sorunlara yönelik olarak Yunanistan'ı destekleyici politikalar izlemektedir. Bu durum, Yunanistan'ın sorunları uluslararasılaştırmasını, Yunanistan için uygun bir dış politika haline getirmektedir. NATO ve ABD ise, iki ülke arasında denge politikası izlemektedir.

Türkiye ile Yunanistan arasında hava sahası sorunlarını da kapsayan Ege Denizi üzerindeki sorunlar, esasen birer uluslararası hukuk sorunlarıdır. Bu açıdan incelendiğinde, mevcut anlaşmazlıklar, birer hukuki anlaşmazlıktır. Zira her iki devlet de, sorunları uluslararası hukuk çerçevesinde değerlendirmekte ve tezlerini buna göre savunmaktadırlar. Uluslararası hukuk bakımından Ege sorunlarına uygulanacak kaynaklar, bu konuda ayrıca yapılabilecek düzenlemeler bir kenara bırakılırsa, Lozan Antlaşması ve deniz sorunlarıyla ilgili olanlar başta olmak üzere, örf ve adet hukuku kurallarıdır (Başeren, 2006: 4, 8).

Bu nedenle bu araştırma, nitel bir araştırmadır. Çalışma yapılırken de, konunun esas olarak bir uluslararası hukuk sorunu olması itibarıyla, nitel araştırma yöntemlerinden doküman incelemesi yöntemi kullanılmıştır. Doküman incelemesi, araştırma konusu ile ilgili bilgi içeriğine sahip olan yazılı materyallerin analiz edilmesidir (Yıldırım ve Şimşek, 2018: 189). Nitekim bu çalışmada, uluslararası antlaşmalar ve bunların eklerinin yanı sıra; uluslararası yayınlar, kanun ve yönetmelikler, resmi kurumların internet siteleri ve Türk ve Yunan yazarlarının konu ile ilgili araştırmaları ve çalışmaları incelenmiştir.

Çalışma gerçekleştirilirken karşılaşılan en büyük zorluk, tüm dünyada etkili olan salgın hastalık süreci olmuştur. Salgın nedeniyle, basılı ve dijital kaynakların araştırılması dışındaki araştırma yöntemleri kullanılamamıştır. Çalışma için yapılan araştırmalar Türkçe ve İngilizce dillerinde yapılmıştır. Bu nedenle çalışmadaki diğer bir kısıt, Yunan yazarların çalışmalarından yalnızca İngilizce dilinde yazılmış olanların araştırılabilmiş olmasıdır.

Hava sahası sorunları, içerisinde havacılığa dair pek çok teknik ayrıntı barındıran sorunlardır. Çalışmanın yazarı, asıl mesleği gereği bu teknik ayrıntılara zaten hâkim

olduğu için, bunların araştırılması ve yazıya dökülmesi nispeten kolay olmuştur. Araştırmacı için asıl uğraş gerektiren husus ise, havacılıkla ilgili mevzu bahis teknik detayların, havacılık terminolojisine hâkim olmayan bir kimsenin ilk okuyuşunda anlayabileceği sadelikte ele alınması olmuştur. Gerçekten de, bu çalışmayı okuyacak bir kimsenin, havacılığın teknik detayları ile ilgili başka bir kaynağa danışmak zorunda kalmadan çalışmayı takip edebileceğine inanılmaktadır.

Çalışmanın içeriğinde Ege sorunları incelenirken, hava sahası sorunlarına doğrudan ya da dolaylı olarak etki edebilecek olayların ve sorunların açıklanması ön planda tutulmuş; kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölge gibi diğer önemli sorunlar çalışmanın dışında bırakılmış; bunlardan sadece Türkiye-Yunanistan ilişkilerine etkileri çerçevesinde bahsedilmiştir. Aynı şekilde Kıbrıs sorunu, Patrikhane sorunu ve her iki ülkedeki azınlıklarla ilgili sorunlar da bu araştırmanın çalışma sınırlarının dışındadır. Ancak Kıbrıs sorunundan, Türk-Yunan ilişkilerinin temel sorunu olması nedeniyle, sıklıkla bahsedilmiştir. Karasuları sorunu ve Doğu Ege Adaları'nın askersizleştirilmiş statüsü de, esas olarak bu araştırmanın çalışma sınırlarının dışındadır. Ancak karasuları sorunu, ulusal hava sahası sınırı sorununu doğrudan ilgilendirdiği için; Doğu Ege Adaları'nın askersizleştirilmiş statüsü de, Limni'deki hava sahası sorunuyla olan bağlantısından dolayı; araştırmanın içeriğinde yer almışlardır.

Türkiye ve Yunanistan'ın dış politikada izlediği tutumlar incelendiğinde, her iki devletin iç siyasetinin, bu politikalarda son derece etkili olduğu anlaşılmaktadır. Ancak iç siyasi olayların iki devlet arasındaki ilişkilere etkisi de, bu çalışmanın konusu dışındadır.

Çalışmada önemli olarak görülen kavramların tanımları şu şekildedir:

- Hava Hukuku: Havacılık faaliyetlerini düzenleyen ve bunlarla ilgili yaptırımları belirleyen hukuk dalıdır (Günel, 2010: 16). Hava hukuku kuralları, hava sahası rejimini ortaya çıkaran kuralları meydana getirmektedir.
- Ulusal Hava Sahası: Bu tabir, bir devletin ülkesi üzerindeki hava sahasını belirtmek amacıyla kullanılır (Pazarcı, 1989: 362). Ulusal hava sahası, devletlerin kara ülkeleri, iç suları ve karasularının üzerindeki hava sahasıdır. Ulusal hava sahasının sınırı, hava hukuku kuralları ile belirlenmiştir. Buna rağmen bu sınırın nasıl belirleneceği ile ilgili farklı uygulamalar, Türkiye ile Yunanistan arasındaki hava sahası sorunlarının en önemlisini meydana getirmektedir.

- Uçuş Malumat Bölgesi (Flight Information Region; FIR): Sınırları yatay ve dikey olarak belirlenmiş, içinde uçuşla ilgili bilgi ve uyarı hizmetlerinin verildiği hava sahasıdır (DHMİ Genel Müdürlüğü, 2011: 135). Buna göre bir FIR içinde uçuşunu gerçekleştiren hava aracının pilotu, o FIR'ın sorumluluğuna sahip olan ülkenin ilgili teknik personeliyle karşılıklı bilgi alışverişinde bulunmaktadır. Böylelikle FIR sorumluluğuna sahip olan ülke, o hava sahasını, hava araçlarının emniyetini gözeterek şekilde kontrol edebilmektedir. Ancak FIR sorumluluğunun, hava sahası egemenliğiyle bir bağlantısı bulunmamaktadır.

- Uçuş Planı: Bir hava aracının planlanan uçuşunun tümüne ya da bölümüne ilişkin olarak ilgili birimlere sunulan bilgidir (DHMİ Genel Müdürlüğü, 2011: 230). Yani uçuş planı; hava aracının kimliği ve teçhizatı, kalkış noktası ve saati, uçulacak rota ve irtifa, varış yeri ve uçuşun tahmini süresi hakkında bilgi sağlayan dokümana verilen isimdir. Belli bir FIR içerisinde gerçekleştirilecek uçuş için, o FIR'ın sorumluluğuna sahip olan ülkenin ilgili birimlerine uçuş öncesinde bu doküman sunulmak zorundadır.

- Havacılara Bilgi Notu (Notices to Airmen; NOTAM): Havacılıkla ilgili bir tesis, hizmet, kolaylık, kural veya tehlike durumu ilgili meydana gelen durum veya değişikliklerin, havacılıkla ilgili personele bildirilmesidir (DHMİ Genel Müdürlüğü, 2011: 264). Bunların yayınlamasındaki amaç, havacılık personeline bahsedilen konulardaki gerekli bilgilendirmenin uçuş öncesinde yapılarak, uçuş emniyetinin artırılmasıdır.

- Havacılık Bilgi Yayını (Aeronautical Information Publication; AIP): Hava seyrüseferi ile ilgili olarak, bir devlet ya da devlet tarafından yetkilendirilmiş bir kuruluşun hazırladığı yayındır (DHMİ Genel Müdürlüğü, 2011: 165). Bu yayın, resmi olması nedeniyle, Türkiye ve Yunanistan arasında olduğu gibi, hava seyrüseferi ve hava sahası ile ilgili olarak mevcut anlaşmazlıklarla ilgili devletlerin görüşlerini de içermektedir.

- Terminal Manevra Alanı (Terminal Manoeuvring Area; TMA): Bir veya daha fazla havaalanı yakınındaki hava yollarının birleştiği yerde kurulan, yatay ve dikey sınırları belli sahalardır (DHMİ Genel Müdürlüğü, 2011: 305). Yani TMA içerisinde bir havaalanına iniş yapacak hava araçları pist istikametine kadar; kalkış yapmış hava araçları ise, hava yollarına kadar yönlendirilmektedir.

- Hava Yolları: Koridor şeklinde meydana getirilmiş kontrollü saha veya bu sahanın bir bölümüne denir (DHİM Genel Müdürlüğü, 2011: 58). Hava yolları genelde 10 deniz mili¹ genişlikte olup, hava araçlarına hem araziye çarpma, hem de hava trafik üniteleri ile telsiz irtibatı sağlayabilme garantisi veren rotalardır.

Türkiye ile Yunanistan arasındaki hava sahası temelli sorunları inceleyebilmek ve anlayabilmek için günümüzdeki hava sahası rejiminin nasıl meydana geldiğini anlamak gereklidir. Bunun için de, öncelikle, hava hukukunun hava sahası rejimi ile ilintili kurallarını, hava hukuku ile ilgili uluslararası antlaşmaların ve uluslararası kurumların işlevini anlamak gereklidir. Bunun sağlanması için bu çalışmada ilk olarak havacılık kurallarının hangi tarihsel şartlarda ortaya çıktığı ve hava hukukunun nasıl geliştiği aktarılmaya çalışılacaktır.

Çalışmanın ikinci bölümü olan kuramsal çerçeve bölümü, üç parça halinde ele alınmıştır. Bunların ilkinde havacılığın gelişiminin tarihsel olarak ele alınması üzerinde; diğerinde ise, hava hâkimiyet teorisinin üzerinde durulmuştur. Son olarak ise, hava hâkimiyet teorisi çerçevesinde Türkiye ve Yunanistan arasında yaşanan tarihsel olaylar araştırılmıştır.

Çalışmanın üçüncü bölümünü meydana getiren hava hukuku ile ilgili bölüm, hava sahası rejiminin nasıl oluştuğunun anlaşılması maksadının gerçekleştirilmesi için, hava hukukunu oluşturan uluslararası antlaşmalar ve havacılıkla ilgili uluslararası kurumların açıklanmasıyla oluşturulmuştur. Bir sonraki bölümde hava sahası rejimi incelendiği için, uluslararası antlaşmalar ve kuruluşlardan, yalnızca hava sahası rejiminin oluşturulması ile ilgili olanlar çalışmaya dâhil edilmiştir.

Dördüncü bölümde, hava sahası rejimi incelenmiştir. Bu bölüm, hava sahası rejimi ile ilgili Türk-Yunan anlaşmazlıklarının ana konuları olan ulusal hava sahası ve FIR kavramlarının anlaşılması açısından önem arz etmektedir. Bu bölümde, hava sahası egemenliği, hava sahasının ihlali ve korunması konuları üzerinde de durulmuştur.

Beşinci bölüm olan “Türkiye ile Yunanistan Arasındaki Hava Sahası Sorunları” başlıklı bölüm, bu araştırmanın ana bölümüdür. Üçüncü ve dördüncü bölümlerdeki araştırmalar, bu bölümdeki verilerin ortaya çıkarılabilmesi için gerçekleştirilmiştir. Bu bölümde öncelikle Türk-Yunan ilişkileri ile ilgili genel bir perspektif oluşturulmasına gayret edilmiş ve Ege sorunlarını ortaya çıkartan tarihsel gelişmeler araştırılmıştır. Daha

¹ 1,825 kilometre uzunluğundaki ölçü birimi.

sonra da her sorun münferit olarak incelenmiştir. Bulgular, Öneriler ve Genel Sonuç” bölümünde ise, ulaşılan bulgular, beşinci bölümdeki teknik ayrıntılardan kurtarılarak, uluslararası politika çerçevesinde sunulmuştur. İlgili öneriler de bu çerçevede yapılmıştır.



İKİNCİ BÖLÜM: KURAMSAL ÇERÇEVE

Türkiye ile Yunanistan arasındaki hava sahası sorunları, Türkiye’de daha önce araştırılmamış bir konu değildir. Bu konuda Türkiye’de daha önce yapılmış ve kimilerinden bu çalışmada da yararlanılan araştırmalar mevcuttur. Bununla birlikte, bu araştırmalarda, konunun uluslararası ilişkiler perspektifinden yeterince ele alınmadığı görülmüştür.

Hava sahası sorunları ile ilgili çalışma yapacak bir araştırmacı, tıpkı diğer Ege sorunları hakkında çalışma yapacak diğer araştırmacıların da tecrübe edeceği gibi; henüz çalışmasının başında bir yol ayrımı ile karşılaşmaktadır. Bunlardan ilki konuyu uluslararası hukuk temelinden ele almak; diğeri ise konuyu uluslararası politika perspektifinden incelemektir. Türk literatürü incelendiğinde, araştırmacıların genelde ilk yolu tercih ettiği anlaşılmaktadır. Bu çalışmada ise, mümkün olduğunca ikinci yol izlenmeye çalışılmıştır.

Bu noktada, Türk literatüründe hava sahası ile ilgili mevcut araştırmalardan kısaca bahsetmek gerekmektedir. Ayhan Sorgucu’nun 2005 yılında gerçekleştirdiği, “Türkiye’nin Hava Sahasının Hukuksal Statüsünün Uluslararası Hava Hukuku ve Türkiye’nin Dış Sorunları Çerçevesinde İncelenmesi” başlıklı araştırması, temelde Türk hava sahasının hukuki statüsünü ve hava hukukunu ele almıştır. Türkiye ile Yunanistan arasındaki sorunlar, bu çalışmanın bir alt bölümünü teşkil etmektedir. Aynur Yüzbaşıoğlu’nun, 1989 tarihli, “Hava Hukuku Açısından Ege Hava Sahasına İlişkin Sorunlar” başlıklı çalışmasının yarısından fazlası, hava hukukunun ele alınmasına ayrılmıştır. Bu çalışmanın “Ege Hava Sahası Sorunları” başlıklı bölümünde, bu çalışmada da yararlanıldığı üzere, Türkiye ile Yunanistan arasındaki hava sahası sorunlarının nasıl ortaya çıktığına dair pek çok tarihsel olaya yer verilmiştir. Gökay Bulut’un, 2012 yılında gerçekleştirdiği, “EUROCONTROL (Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı) Bünyesinde Geliştirilen Tek Avrupa Hava Sahası ve Benzeri Düzenlemelerin Ege Hava Sahası Sorunlarına Etkileri” başlıklı araştırması, temel olarak, bu çalışmanın beşinci bölümünde “Tek Avrupa Hava Sahası (Single European Sky; SES) Girişimi ve Türk-Yunan Sorunlarına Muhtemel Etkileri” başlığıyla yer alan konuyu ele almaktadır. Bu çalışmadan da, özellikle bu bölümün araştırılması sürecinde istifade edilmiştir. Hanifi Aslaner’in, 2011 tarihli, “AB Kapsamında Oluşturulan

İşlevsel Hava Bloğu Yapılanmasının Türk-Yunan Hava Sahası Sorunlarına Etkisi” başlıklı araştırması da, esas olarak aynı konuyu ele almaktadır. Hüseyin Fazla’nın, 2006 yılında gerçekleştirdiği ve “Ege’de Hava Sahası, FIR ve Komuta Kontrol Sorunları” başlığını taşıyan araştırması, Ege’deki hava sahası sorunlarını, hava hukuku çerçevesinden ele almıştır. Lütfi Öztürk’ün 2007 yılında gerçekleştirdiği “Adalar Denizi’nde Hava Sahası ve FIR Hattı Sorunlarının, Ulusal ve Uluslararası Hava Hukuku ve Deniz Hukuku Açısından İncelenmesi ve Türkiye’nin İzlemesi Gereken Stratejilerin Belirlenmesi” başlıklı çalışması, esas olarak, stratejik senaryolar oluşturma amacı gütmektedir. Mahmut Melih Başdemir’in 2006 tarihli “Avrupa Birliği Müzakere Sürecinde Türkiye ile Yunanistan Arasındaki Karasuları ve Hava Sahasının Genişliği Sorunları” başlıklı araştırmasında, konu esas olarak Türkiye-AB ilişkileri özelinde ele alınmıştır. Son olarak, yine bu çalışmada istifade edilen çalışmalardan biri olan Osman Gedikoğlu’nun 1988 tarihli “Ege Hava Sahası Sorunları” başlıklı araştırmasında, yine hava hukukuna önemli bir yer ayrılmış, ayrıca hava sahası sorunlarının nasıl ortaya çıktığına dair tarihsel olaylara da yer verilmiştir.

Hava sahası ile ilgili sorunların hava hukuku incelenmeden ele alınması mümkün değildir. Zira bu çalışmada da, öncelikle hava hukuku ile ilgili zaruri araştırmalar yapılmıştır. Ancak bu çalışmanın; sorunları uluslararası ilişkiler disiplininin mümkün olduğunca faydalanarak ele almak suretiyle, Türk literatürüne bir katkıda bulunacağına inanılmaktadır. Literatüre katkı olacağına inanılan diğer bir husus ise, daha önce yapılan çalışmalara güncellik getirmektir.

Devletler arasındaki uluslararası hukuk anlaşmazlıkları, gerçekten de, uluslararası politika açısından pek çok bulgu elde etmeye müsait birer araştırma alanıdır. Yunanistan ile Türkiye arasındaki hava sahası sorunları da, bu konuda bir istisna değildir. Hava sahası sorunlarını, özellikle tarihsel olayların ışığında incelemek, araştırma süresince Türk Yunan ilişkileri ile ilgili pek çok bulgunun ortaya çıkarılmasını sağlamıştır.

Hava sahası sorunları, Türk-Yunan ilişkileri bağlamında temel bir sorun değildir. Bu durum, hava sahası sorunlarının pek çok çalışmada Ege sorunlarının içerisinde küçük bir bölüm olarak yer almasına neden olmuştur. Ancak bu çalışmadaki bulgular göstermiştir ki; hava sahası sorunları, gelişimleri ve bir türlü çözülememeleri göz

önünde bulundurulduğunda, kronik oldukları kadar, çözüme ulaştırılmaları da, ilk bakışta gözüktüğü kadar imkânsız olmayan sorunlardır.

2.1. Havacılığın Gelişimine Tarihsel Bir Bakış

Karadan ayrılıp kuşlar gibi uçabilme fikri, insanoğluna tarih boyunca ilham vermiştir. İnsanoğlunun kuşlara karşı duyduğu özenme hissi, antik çağlardaki mitolojik öykülerde dahi yer almaktadır. Icarus'un ünlü uçuşunun öyküsü, bunlardan biridir. Havacılık faaliyetleri de, insanın uçmasından çok önce başlamıştır. Örneğin Antik Çin'de, hava araçlarının atası olarak kabul edilen uçurtmaların kullanıldığı bilinmektedir. Leonardo Da Vinci'nin 1485-1490 arasında yaptığı çizimler, her ne kadar fiziksel olarak üretilmeseler de, ünlü Floransalı'nın hayal gücünün genişliğini göstermektedir (Torenbeek ve Wittenberg, 2009: 3,4).

Daha önceki başarısız eylemler bir kenara bırakılırsa, 1783'te Fransız Montgolfier kardeşlerin, kumaş parçalarını birleştirerek yaptıkları balonun, sıcak havayla doldurulunca uçtuğunu keşfetmeleri, havacılık için bir milat olarak kabul edilebilir. Montgolfier kardeşler, bu sıcak hava balonuyla önce hayvanları, sonra da bir insanı uçurmayı başarmışlardır (www.museumofflight.org). Bu ünlü olaydan itibaren, havacılık faaliyetleri hiç durmadan gelişmiştir.

Balonların askeri amaçlarla kullanılmaya başlanması, fazla uzun sürmemiştir. Fransız Devrimi sırasında Fransız ordusu tarafından isyancıların yerlerini belirlemek için kullanılan balonlar, Amerikan İç Savaşı'nda da kuzeyliler tarafından yine keşif amaçlı olarak kullanılmıştır. Ancak bu balonlar, rüzgâra bağımlılıkları nedeniyle çok etkin olamamışlardır (Günel, 2010: 56). Bu nedenle balonların yönlendirilmesi ihtiyacı doğmuş ve sıcak hava balonlarının yerini hidrojenle doldurulan zeplinler almıştır. Nihayet 1903'te, Amerikalı Wright kardeşler, 12 saniyelik bir motorlu hava aracı uçuşu gerçekleştirmişlerdir.

1909'a gelindiğinde ise, Fransız pilot Louis Bleriot, Manş Denizi'ni uçarak geçmeyi başarmış ve bilinen ilk uluslararası uçuşu gerçekleştirmiştir. Bu olay, o günlerin İngiliz gazetelerinde "İngiltere artık bir ada değil." başlıklı haberlerle duyurulmuştur (Milde, 2008: 7). Hava hukukunun nasıl geliştiği aşağıda açıklanmış olmakla beraber, bu olay, hava hukukunda "egemenlikçi" İngiliz görüşüyle,

“özgürlükçü” Fransız görüşünün nasıl doğduğuyla ilgili açık bir fikir vermektedir. Zira hava hukuku ile ilgili ilk kaynaklar incelendiğinde, İngiliz yazarların genel olarak hava sahası konusunda devlet egemenliği yanlısı fikirleri savunduğu, Fransız yazarların ise, hava sahasında serbestlik rejiminin hâkim olması gerektiğine inandıkları görülmektedir (Wagner, 1970’den aktaran; Bal, 2019: 164).

Uluslararası uçuşların başlamasının, Birleşik Krallık örneğinde olduğu gibi, ada devletlerinde güvenlik endişesi başlattığı iddia edilebilir. Ege Denizi üzerinde yüzlerce adası bulunan Yunanistan’ın, hava sahası ile ilgili politikalarına bu gözle de bakılmalıdır. Nitekim Assonitis (1997: 184), Yunanistan’ın ileriki bölümlerde detaylı şekilde incelenecek olan karasularının ötesinde bir ulusal hava sahası ilanına duyulan ihtiyacını, adalar üzerinden açıklamaktadır. Bu görüşe göre, 1931 yılındaki havacılık teknolojisi, adaların hava saldırılarına karşı korunabilmesi maksadıyla, gerekli reaksiyon süresinin yaratılması için daha geniş bir hava sahası ilanını gerekli kılmıştır. Bununla birlikte bu argüman, günümüzdeki havacılık teknolojisi göz önünde bulundurulduğunda, ortadan kalkmış durumdadır.

1’inci Dünya Savaşı, hava araçlarının muharebe sahasında ne kadar etkin olabildiklerini ispatlamıştır. 1910’lu yıllarda ABD, Birleşik Krallık, Fransa ve Almanya başta olmak üzere çeşitli ülkelerde pek çok uçak fabrikaları kurulmuş, binlerce uçak üretilmiştir. Savaş sonrası dönemde, uçaklar sivil yolcu taşımacılığı amacıyla da kullanılmaya başlanmıştır. Bu süreçte, Charles A. Lindberg’in 1927’de New York’tan Paris’e gerçekleştirdiği 33,5 saatlik uçuş ise, okyanus ötesi uçuşların öncüsü olmuştur. Üstelik bu olay, ABD’deki havacılık sanayisinin gelişiminde oldukça etkili olmuştur (Torenbeek ve Wittenberg, 2009: 28-31).

2’nci Dünya Savaşı’nın başlangıcı, havacılığın başlangıç döneminin sonu olmuştur. Askeri ihtiyaçlar devamlı yeni ve daha modern uçakların üretilmesini sağlamış, jet motoru ve roket teknolojilerinin ortaya çıkması ise, havacılığın gelişimini geri dönülmez bir şekilde değiştirmiştir. Savaş sonrası dönemde bu teknolojiler sivil yolcu uçaklarına ithal edilmiştir (Torenbeek ve Wittenberg, 2009: 37-40). Böylece hava sahası güvenliği ve hava ulaşımı, devletler ve bireyler için vazgeçilmez birer unsur haline gelmişlerdir. Günümüz için de, bu durum geçerliliğini korumaktadır.

2.2. Hava Hâkimiyet Teorisi

Tarih süresince, dünya hâkimiyeti için nerelere egemen olunması gerektiği veya devletlerin yayılmacılıklarına izah üretmeye yoğunlaşan jeopolitik, coğrafya üzerine inşa edilen bir politika bilimidir. Yani jeopolitik, devletlerin politikalarıyla coğrafyaları arasında ilişki kurmaktadır (İşcan, 2004: 47). Bu bölümde, önce klasik jeopolitik teorilerle ilgili kısaca bilgi verilecek, daha sonra, bunların arasından evrilen hava hâkimiyet teorisi üzerinden, hava hâkimiyetinin önemi araştırılacaktır.

Jeopolitik teoriler, dünya hâkimiyetinin nasıl sağlanacağına ilişkin olarak ortaya atılmış teorilerdir. Bunların ilki olan kara hâkimiyet teorisini, İngiliz Halford J. Mackinder ortaya atmıştır. Mackinder (1942: 55), 1919'dan itibaren geliştirdiği bu teoriye göre, doğuda Sibirya, batıda Volga, kuzeyde Buz Denizi ve güneyde Himalaya Dağları'nı kapsayan bir alanı, "Heartland" olarak nitelendirmiş, bu alanı dünyanın kalbi olarak görmüştür. Mackinder'a göre, bu alana hâkim olan, "Dünya Adası" olarak nitelendirdiği Avrasya'ya, dolayısıyla da dünyaya hâkim olacaktır. Ona göre Heartland'a hâkim olmak içinse, Doğu Avrupa'ya hâkim olmak gerekmektedir. Bu teorinin, Almanya'nın 2'nci Dünya Savaşı'ndaki harp doktrini üzerinde etkili olduğu değerlendirilmektedir.

Kara hâkimiyeti ile ilgili diğer bir teori, Spykman'ın kenar kuşak teorisidir. Spykman (1944: 40-41), Avrasya'ya hâkim olunması gerektiği konusunda Mackinder ile hemfikir olmakla beraber, Heartland yerine, "Rimland" olarak adlandırdığı ve Heartland'i kuşatan bölgeye hâkim olmak gerektiğini öne sürmüştür. Bu teorinin, ABD'nin Soğuk Savaş Dönemi dış politikası üzerinde etkili olduğu değerlendirilmektedir.

Diğer bir önemli teori, deniz hâkimiyeti ile ilgilidir. Mahan (2010: 25-89), deniz hâkimiyetini kara hâkimiyetinden üstün görmüş ve bunu tarihsel örnekler üzerinden açıklamıştır. Ona göre dünya egemenliğine, denizde en güçlü olan sahip olacaktır. Günümüzün jeopolitik koşulları ve güçlü devletlerin silahlı kuvvetlerinin teşkilatlanma şekillerine bakıldığında, Mahan'ın teorisinin, Mackinder ve Spykman'ın teorilerinden daha güçlü olduğu değerlendirilmektedir.

Kara ve deniz hâkimiyet teorileri, coğrafyayı esas alır. Fakat uçakların askeri amaçlarla kullanılmaya başlanmasından itibaren, iki eksenli olan muharebe sahası,

coğrafyadan pek de etkilenmeyen üçüncü bir eksene kavuşmuştur. Hava kuvvetleri, tüm ülkelerin silahlı kuvvetlerinde büyük bir kuvvet çarpanı olarak yer almıştır.

Hava hâkimiyet teorisinin ortaya çıkmasında 2'nci Dünya Savaşı'nın etkisi büyüktür. Bununla birlikte Mitchell (1921: XIX-XX), henüz iki dünya savaşı arası dönemde, hava gücünün ülke savunmasında ne kadar ikame edilemez bir yere sahip olduğunu ifade etmiş, o dönemin şartlarında ABD'nin hava gücünün Avrupalılardan düşük olmasının tehlikelerini ele almıştır. Mitchell'in kara ve deniz ordularının hava güvenliği olmadan başarılı olamayacağı fikrinin doğruluğu, 2'nci Dünya Savaşı'nda pek çok kez kanıtlanmıştır.

Mitchell (1921:1)'e göre; o dönem Avrupa Savaşı olarak adlandırılan 1'inci Dünya Savaşı, havacılığın, ulusal savunmanın en önemli silahlarından biri olduğunu göstermiştir. Havacılığın yardımı olmadan hiçbir ulus kendisini savunamayacaktır ve gelecekte ordular veya donanmalar, havacılık unsurları olmadan kendilerine yetemeyeceklerdir. Büyük Savaş'tan önce havacılık, devletler tarafından kara gücü ve donanmalar ile eşit önemde bir kuvvet olmaktan ziyade, bir bilim dalı olarak görülüyordu. Havacılığın etkinliği, eski askerlerin büyük çoğunluğu tarafından sorgulanmış ve havacılık, gelişmesinin önündeki engeller olan önyargı, cehalet ve yetersizlikle mücadele etmiştir. 1'inci Dünya Savaşı'nda, üstün hava gücüne sahip olan orduların, tek başlarına kara ve deniz ordularına meydan okuyabildikleri ortaya çıkmıştır.

Hava hâkimiyet teorisi ile ilgili önemli bir diğer yazar, Giulio Douhet'tir. Douhet'e (1998: 3,4) göre, havacılığın ilk yıllarında havadan savaşmanın imkânsız olduğu düşünülmüştür. Uçakların keşif amaçlı olarak kullanılmaya ne kadar müsait olduğunun anlaşılmasının ardından, uçaklara verilen görevler artmaya başlamıştır. Önce topçu atışları için menzil belirleme ve düzeltme görevleri almaya başlayan uçaklar, daha sonra, kısıtlı da olsa, düşman gerisine hava saldırıları yapmak için de kullanılmaya başlanmıştır. Bu ise, düşman hava harekâtlarının engellenmesi ihtiyacını ortaya çıkartmıştır. Böylece, orduların ellerinde tuttukları hava gücü, giderek artmaya başlamıştır.

Bu gelişmeler, hem hava kuvvetlerinin ayrı bir kuvvet olarak ortaya çıkmasına ön ayak olmuş, hem de, gelişen teknoloji nedeniyle muharebe sahasının karmaşıklaşması neticesinde; kara, deniz ve hava kuvvetlerinin müşterek harekâtlar gerçekleştirmesi

ihtiyacını doğurmuştur (Douhet, 1998: 5). Bu ihtiyaç ise, kara ve deniz kuvvetlerinin bünyesinde de havacılık birliklerinin kurulmasını sağlamıştır. Böylece, kara havacılık ve deniz havacılık birlikleri ortaya çıkmıştır.

Mitchell'in ve Douhet'in tespitleri, iki dünya savaşı arası dönemde ortaya çıktıkları göz önüne alındığında, oldukça önemlidir. Zira harp tarihi incelendiğinde, hava çatışmalarının muharebelerin gidişatını değiştirdiği, hatta tek başlarına muharebeleri teşkil ettiği örnekler, asıl olarak 2'nci Dünya Savaşı esnasında görülmüştür.

Bunların en ünlüsü, Fransa'nın işgal edilmesinden sonra, Temmuz-Eylül 1940 arası dönemde, Alman Hava Kuvvetleri tarafından gerçekleştirilen aralıksız ve yıkıcı hava saldırılarına karşı Birleşik Krallık'ın başarılı savunması olan Britanya Savaşı'dır. Bu muharebelerde Alman Hava Kuvvetleri için elde edilecek bir zafer, Büyük Britanya'yı, o zamanlar İngiliz Kanalı boyunca sadece birkaç mil ötedeki Fransız limanlarının kontrolünü elinde tutan Alman ordusunun işgaline maruz bırakacaktı. İngilizlerin bu muharebedeki başarısı, hem Britanya adasının işgalini önlemiş, hem de savaşın uzamasını sağlayarak, Almanya'nın yenilgisine kadar devam edecek sürecin hazırlayıcısı olmuştur (www.britannica.com).

2'nci Dünya Savaşı'nı bir Avrupa savaşı olmaktan çıkartıp dünya savaşı haline getiren olay, bir hava harekâtıdır. Japonya'nın Aralık 1941'de ABD'nin Pearl Harbor üssüne yaptığı hava saldırısı, ABD'nin savaşa girmesiyle sonuçlanmıştır. 2'inci Dünya Savaşı'nı bitiren olay da stratejik bir hava harekâtıdır. ABD'nin, birer stratejik bombardıman uçağıyla, Ağustos 1945'te Japonya'nın Hiroşima ve Nagazaki kentlerine attığı atom bombalarının yarattığı müthiş yıkım, Japonya'nın teslim olmasına neden olmuştur.

Dolayısıyla hava hâkimiyet teorisinin, 2'nci Dünya Savaşı'ndaki hava gücüne dair gelişmeleri ve elde edilen sonuçları esas aldığı söylenebilir. 20'nci yüzyılın ikinci yarısı boyunca, jeopolitik teorilerin, yeni oluşan koşullarla birlikte geliştiği görülmüştür. Hava hâkimiyeti ile ilgili önemli teorisyenlerden biri olarak kabul edilen Sachaklian'a göre, eğer dünyanın merkez bölgesini elde tutmakla ilgili teoriler, kara ve deniz kuvvetleri arasındaki mücadeleye dayanıyorsa, onlarla aynı niteliklere sahip olan üçüncü bir kuvvet olan hava kuvvetlerinin de hesaba katılması gerekmektedir (İşcan, 2004: 66).

Soğuk Savaş yılları da hava hâkimiyetinin öneminin ve hava kuvvetlerinin güçlenmesi bağlamında örneklerle doludur. Kore Savaşı, Hindistan-Pakistan Savaşları, Vietnam Savaşı, İran-Irak Savaşı, Arap-İsrail Savaşları ve Körfez Harekâtları, 20'nci yüzyıl savaşlarının hava hâkimiyeti olmadan kazanılamayacağını en bariz örnekleri olmuşlardır.

Günümüzde havacılığın ve hava kuvvetlerinin önemi, artık tartışmaya kapalı bir konudur. Gelecekte uzay gücünün, hava gücünün yerini alacağına dair teorilere rastlanıyorsa da, uzay çalışmalarının maliyetleri göz önüne alındığında, bu durumun 21'inci yüzyıl içerisinde gerçekleşmeyeceği değerlendirilmektedir.

21'inci yüzyılın hava hâkimiyeti ile ilgili olarak getirdiği en büyük yenilik, insansız hava araçlarıdır. Günümüzün askeri harekâtlarında insansız hava araçları sıkça kullanılmakta ve hava kuvvetlerinin aldığı pek çok görevi yerine getirebilmektedir. Bu gelişimin, önümüzdeki yıllarda hızlanarak devam edeceği ve insansız hava aracı konseptinin; hava kuvvetlerinin, dolayısıyla hava sahası emniyetinin ve nihayet hava egemenliğinin geleceğini teşkil edeceği değerlendirilmektedir.

2.3. Hava Hâkimiyet Teorisi ve Türkiye ile Yunanistan Arasındaki Hava Muharebelerine Tarihsel Bir Bakış

Hava hâkimiyetinin önemi, bulunduğu coğrafyada tutunmak isteyen her devlet gibi, Türkiye ile Yunanistan tarafından da kısa sürede anlaşılmıştır. İki ülke de, havacılık sanayisine önderlik eden ülkelerden biri değildir. Buna rağmen, her iki ülkenin de, dünyada havacılığın gelişimini yakından takip ettiği ve kendi silahlı kuvvet konseptlerini, hava hâkimiyet teorisine uygun şekilde dönüştürdüğü anlaşılmaktadır. Türkiye ile Yunanistan arasındaki hava sahası kaynaklı sorunlar, geçmişte semalarda daha önce de karşı karşıya gelen iki ülkenin, bu potansiyeli, savaşmadıkları dönemlere de taşımalarına sebep olmuştur. Bu potansiyelin daha iyi anlaşılabilmesi için, geçmişte her iki ülkede yaşanan havacılık gelişmeleri ve hava muharebeleri, hava hâkimiyet teorisi çerçevesinde ve tarihsel bir bakış açısıyla sunulacaktır.

Türkiye'de havacılık açısından bir milat sayılabilecek olan olay, 1911'de Yüzbaşı Fesa ile Teğmen Yusuf Kenan Beylerin, uçuş eğitimi için Fransa'daki Bleriot Fabrikası'ndaki uçuş okuluna gönderilmeleridir. Bu subaylar, 1912'de uçuş eğitimlerini

tamamlayarak, Türk ordusunun ilk pilotları olmuşlardır. Türk Hava Kuvvetleri'nin emekleme dönemi sayılabilecek bu süreçte, motorlu uçaklarla yapılan tarihteki ilk hava saldırısı da Türk ordusuna karşı gerçekleştirilmiştir. 1911'de Trablusgarp'ta İtalyan Yüzbaşı Piazza'nın gerçekleştirdiği saldırı, havacılığın askeri öneminin Türk yetkililerce kısa sürede anlaşılmasını sağlamıştır. Nitekim yine 1912'de Mahmut Şevki Paşa'nın emriyle, İstanbul'da Yeşilköy ile Sefaköy arasında ilk havaalanı inşa edilmiştir (Başol, 2010: 22).

Yunanistan tarafında da ilk havacılık teşkilleri aynı dönemlerde kurulmuştur. 1911'de Yunan Hükümeti, Fransız uzmanlara bir Hava Servisi kurulması görevini vermiştir. Sonuç olarak, pilot olarak eğitilmek üzere Fransa'ya altı subay gönderilmiştir. İlk askeri uçak da yine Fransızlardan sipariş edilmiştir. Yunanistan'daki ilk uçuş, pilot Emmanuel Argyropoulos tarafından 8 Şubat 1912'de gerçekleştirilmiştir. Aynı gün Argyropoulos, dönemin başbakanı Eleftherios Venizelos ile ikinci bir uçuş gerçekleştirmiştir. İlk Türk-Yunan hava muharebeleri de 1913'te Balkan Savaşı'nda gerçekleşmiştir (www.haf.gr).

Türk Kurtuluş Savaşı, Türk ve Yunan askeri uçaklarının, çoğunlukla keşif amaçlı olmak üzere, yoğun bir şekilde karşılaşmasına tanıklık etmiştir. Genelde hava üstünlüğüne sahip olan Yunan tarafında, başta keşif uçuşları olmak üzere, kara birliklerine karşı hava saldırısı ve sivil yerleşim birimlerinin üzerine bildiri atma faaliyetleri de görülmüştür. 26 Ağustos 1922'de başlayan Türk Taarruzu (Başkomutanlık Meydan Muharebesi) sürecinde, Türk uçakları, sayısal eksikliklerini nispeten kapatarak, Yunan uçaklarının hem keşif faaliyetlerine engel olmuş, hem de gereken zamanlarda hava muharebesine girişerek hava üstünlüğünün elde tutulmasını sağlamıştır. Böylece Türk askeri birliklerinin kara hareketlerinin Yunan tarafından gizlenmesi sağlanmış, bu da gerçekleştirilen taarruzun baskın niteliğinde gerçekleşmesine büyük katkı sağlamıştır (Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi, 1964: 179-185).

Türk Kurtuluş Savaşı'nın ardından uzunca bir süre iki ülke arasında herhangi bir hava muharebesi gerçekleşmemiştir. Ancak 1964'ten itibaren Kıbrıs'ta başlayan olaylar, bu durumu değiştirmiştir. 7 Ağustos 1964'te Türk savaş uçakları Kıbrıs üzerinde ihtar uçuşu yapmış, bunun yeterli olmaması üzerine 8-9 Ağustos 1964 tarihlerinde Türk Hava Kuvvetleri'ne ait 64 adet savaş uçağının katılımıyla Rum birlikleri bombalanmıştır. Bu

hava operasyonu sırasında bir Türk savaş uçağı da düşmüş, uçağın pilotu ise, götürüldüğü Rum hastanesinde şehit olmuştur. Bunun üzerine Yunan savaş uçakları da Rum birliklerine moral vermek için Lefkoşa üzerinde uçuş yapmışlardır (Fırat, 2009: 729; Çelikkol, 2015: 58). Bu gelişmeler, Ege’de günümüze kadar devam eden it dalaşlarının² başlamasına da neden olmuştur.

Yakın geçmişte de, hava sahası sorunları kaynaklı hava olayları ve kaza kırımlar meydana gelmiştir. 1992 yılında bir Yunan savaş uçağı, 1996 yılında ise bir Türk savaş uçağı düşmüştür (Çelikkol, 2015: 111). Mayıs 2006’da Yunanistan’ın Kerpe adasının 21 mil güneydoğusundaki uluslararası hava sahasında it dalaşı yapan Türk ve Yunan Hava Kuvvetlerine ait iki savaş uçağı havada çarpışmıştır. Bu olayın ardından Yunanistan, hava sahası sorunlarını UAD’ye (Uluslararası Adalet Divanı) götürme girişimi başlattığını açıklamış, daha sonra da Türkiye’den özür ve tazminat talep etmiş ve olay sırasında Yunan pilotun ölümüne ihmal sonucu sebep olduğu gerekçesiyle, Türk pilota gıyaben hapis cezası vermiştir (Dayıoğlu, 2017: 587).

Bu örneklerde görüldüğü gibi, Ege Denizi üzerindeki gerilim, kısa sürede hava aracı kazalarına yol açabilecek seviyeye gelebilmektedir. Bununla birlikte, hava sahası sorunlarının diğer sorunlara bağlı olma özelliği, özellikle 2006’daki olayda görülmüştür. O dönem nispeten iyi giden ilişkilerin etkisiyle, iki ülkenin hava kuvvetleri ve dışişleri bakanları arasında koordinasyon sağlanmış ve bu olay büyük bir krize dönüşmemiştir (Yıldırım, 2014: 18; Aykoç, 2012: 484). Hatta iki ülke hava kuvvetleri arasında bir doğrudan iletişim hattı kurulmuş ve bunun ardından it dalaşlarının sayısında önemli miktarda azalma görülmüştür (Dayıoğlu, 2017: 587).

Hava aracı kazaları, her iki ülkede de, hem basının, hem de kamuoyunun ilgisini kısa sürede çekmektedir. Zira hava sahası sorunları, hava aracı kazaları olduğunda daha yoğun bir şekilde gündeme gelmektedir. Bu durum, spekülasyonlara da yol açmaktadır. Örneğin Nisan 2018’de Ege’de denize düşen Yunan savaş uçağı ile ilgili, Türk savaş uçakları ile angajman halinde olduğu iddiaları ortaya atılmışsa da, daha sonra uçağın düştüğü yerde herhangi bir Türk uçağının olmadığı anlaşılmıştır.

Tarihsel örneklerden görüldüğü üzere; hem Türkiye, hem de Yunanistan, dünyada havacılığın gelişimini yakından takip eden ve hava hâkimiyet teorisinin doğruluğunu kanıtlayacak şekilde hareket eden ülkeler olmuşlardır. Ege’deki rekabet, bu durumu

² Savaş uçaklarının, manevra ve kimi durumlarda atış da yaparak, birbirlerine caydırıcılık gösterdiği veya birbirlerini imha etmeye çalıştığı hava muharebelerine verilen isim.

daha da körüklemiştir. Çıkarları devamlı olarak çatışan bu iki ülkenin hava kuvvetleri de, birbirleriyle devamlı olarak kıyaslanmaktadır. Yakın bir gelecekte değişmesi beklenmeyen bu durumun neticesinde, her iki ülke de, hava kuvvetlerini diğerinden üstün tutmaya çabalamaya devam edecektir.



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: HAVA HUKUKU

Hava sahası üzerindeki hak, yetki ve yükümlülükleri ifade eden hava sahasının hukuki rejimi, büyük ölçüde hava hukukunun uluslararası kamu hukuku boyutunu meydana getirmektedir. Hava hukukunu, hava sahası kavramını merkeze olarak incelemek, konuya, asıl özneler olan devletler perspektifinden bakmayı gerektirir (Bal, 2019: 30). Bu çalışmada da konu, Türkiye ve Yunanistan devletlerinin perspektifinden ele alınacaktır. Uluslararası hava özel hukuku, bu çalışmanın konu kapsamının dışında kalmaktadır.

Hava hukukunun anlamı konusunda yazarlar arasında görüş birliği olduğunu söylemek güçtür. Hava hukuku tabirin ilk olarak 1902’de Brüksel Üniversitesi’nde Profesör Ernest Nys tarafından kullanıldığı tahmin edilmektedir (Milde, 2008: 1). Geniş anlamıyla incelendiğinde hava hukuku, hava sahası ve hava sahasından yararlanmayla ilgili hukuk kurallarının bütünüdür. Hava hukuku kavramının içine, hava ulaşımı ve ona bağlı ilişkileri kapsayan kuralların dışında; havadan ses ve elektrik dalgalarını aktaran telsiz, radyo ve televizyon gibi, her şekildeki iletişim yöntemleri ve meteorolojiyle ilgili kuralların da dâhil olduğu görülebilir. Ancak dar anlamda hava hukuku kavramı, yalnızca havacılık ve onunla sınırlı hukuk kurallarını içermektedir (Pazarcı, 2018: 320). Yani dar anlamıyla hava hukuku, havacılık faaliyetlerini düzenleyen ve bunlarla ilgili yaptırımları belirleyen hukuk dalıdır (Günel, 2010: 16). Bu çalışmada daha önce aktarıldığı gibi, hava hukuku kuralları, Türkiye-Yunanistan ilişkileri özelinde ele alınmıştır. Dolayısıyla da hava hukuku, dar anlamıyla kullanılmıştır.

3.1. Hava Sahası Rejimi ile İlgili Uluslararası Sözleşmeler

İnsanın her eyleminde olduğu gibi, havacılık faaliyetlerinde de kural koyma ihtiyacı kısa sürede hissedilmeye başlanmıştır. Böylece havacılığın hukuk dışı bir alan olarak kalmasının imkânsızlığı ortaya çıkmıştır. Zira havacılık, çok yüksek olasılıkla, insanlığın yaptığı en pahalı ve en katı şekilde kurallandırılmış eylemdir. Havacılığın teknik ve operasyonel karmaşıklığı, bu eylemin devamlı olarak, hem ulusal, hem de uluslararası düzeyde kurallandırılmasını zorunlu kılmıştır. Havacılığın doğası

uluslararası karakterde olduğundan, bu kurallandırma işlemlerinde küresel standartlara ve prosedürlere ihtiyaç duyulmuştur (Milde, 2008: XI).

Havacılıkla ilgili kurallar incelendiğinde, bunların önemli bir çoğunluğunun, havacılığın asıl gelişiminin gerçekleştiği 20'nci yüzyılda ortaya çıktığı görülmektedir. 20'nci yüzyıl öncesinde insanlık, havacılık anlamında ciddi bir faaliyet gerçekleştirmediği gibi, bir hava ya da havacılık hukukundan bahsetmek de pek mümkün değildir. Havacılıkla ilgili bilinen ilk yazılı kural, 1784'te Paris polisinin önceden izin almadan balon uçurmayı yasaklamasıdır (Başol, 2010: 61). Bu kuralın, Montgolfier kardeşlerin sıcak hava balonu uçuşundan hemen bir yıl sonra konmuş olması ise, havacılığın kurallandırılmaya muhtaçlığı konusunda dikkat çekici bir örnektir. Havacılıkla ilgili mevzuatlar ilk başlarda ulusal sınırlarla düzenlenmişken, 20'nci yüzyılın başlarından itibaren, bir devletin kara ülkesi üzerindeki hava sahasında egemenliğe veya en azından bir takım yetkilere sahip olup olmadığı sorunsalı, konuyla ilgili ilk uluslararası hukuk çalışmalarının başlamasına sebep olmuştur (Bal, 2019: 27).

Havacılıkla ilgili gerçekleştirilen ilk uluslararası konferans, Fransa'nın öncülüğüyle 1910'da Paris'te toplanan Uluslararası Hava Seyrüseferi Konferansı'dır. Osmanlı Devleti de dâhil olmak üzere birçok Avrupa devletinin katıldığı bu konferansta, hava araçlarının başka bir ülkenin kara devleti üzerindeki uçuşlarının kurallandırılması amaçlanmıştır (Milde, 2008: 8). Bu konferansta görüşülen konular; uyrukluk işareti ve tescil, uçak karakteristiği ve hava trafik kurallarıydı (Başol, 2010: 22). Görüşmelerde Fransız ve Almanların hava sahasında serbestlik fikrini, İngilizlerin ise hava sahasında devlet egemenliği fikrini savunmaları nedeniyle, bir anlaşmaya varılamamıştır. Birleşik Krallık, 1911'de Hava Seyrüsefer Yasasını kabul ederek, hükümete, gerektiğinde İngiliz hava sahasını, İngiliz Kanalı'nın bazı bölümleri de dâhil olmak üzere kapatma yetkisi vermiştir (McInally, 2010: 28). Aynı fikri savunan Fransa ve Almanya ise, 1913 yılında kendi aralarında bir hava ulaşımı sözleşmesi imzalamışlardır. Bu da, havacılıkla ilgili ilk uluslararası antlaşmadır (Pazarcı, 1989: 359). Yani havacılıkla ilgili ilk uluslararası düzenleme ihtiyacı ve ilk anlaşmazlık da, o günlerde henüz hukuki bir dayanağı olmayan ulusal hava sahası güvenliği konusunda ortaya çıkmıştır. O yıllarda meydana gelen anlaşmazlıklar ve yaklaşan büyük savaş, bu konudaki hukuki düzenlemeleri ortaya çıkarmıştır.

Havacılığın kurallandırılması çalışmalarına yön veren diğer bir etken ise, 1'inci Dünya Savaşı'nın yarattığı yıkımın ardından, devletlerin, dünyanın bir daha böyle bir felaketle karşılaşmaması için, aralarındaki sorunların çözümlerini uluslararası örgütler nezdinde aramaya başlamalarıdır. Wilson İlkeleri'nin ilanı, Milletler Cemiyeti'nin kurulması gibi gelişmeler, bu idealist düşünce tarzının birer ürünüdürler. Uluslararası havacılığın gelişimi ile bu gelişmelerin çağdaş olması, havacılık kurallarının uluslararası platformlarda konulması için oldukça elverişli bir ortam meydana getirmiştir.

Hava sahasının uluslararası alanda hukuki statüsünün belirlenmesi, önce 1919 Hava Seyrüseferinin Düzenlenmesine Dair Sözleşme³ ve daha sonra onun yerini alan 1944 Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi⁴ ile gerçekleşmiştir. Paris Sözleşmesi, eksikleri olsa da, havacılık hukuku açısından bir milattır (Bal, 2019: 29). Şikago Sözleşmesi ise, Birleşmiş Milletler (BM) çatısında imzalanmış olması ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nü (International Civil Aviation Organization; ICAO) kurması itibarıyla, hava hukukunun en önemli uluslararası metnidir.

Havacılıkla ilgili faaliyetler, ekonomik olduğu kadar siyasi anlama da sahiptirler. Bu nedenle havacılık ile ilgili konmuş olan hukuk kurallarının siyasi özelliğe de sahip olduğu akılda tutulmalıdır. Zira hukuk, siyasetin temel araçlarından birini teşkil etmektedir (Gemici ve Yeşiller, 2017: 148). Havacılık ile ilgili sözleşmeler incelenirken, ortaya çıktıkları tarihsel süreç içerisinde yaşanan siyasi gelişmeler de hesaba katılmalıdır.

Havacılıkla ilgili başka uluslararası sözleşmeler de mevcuttur. Ancak bunlar esas olarak uluslararası hava taşımacılığı kurallarını belirleyen uluslararası hava özel hukuku ile ilgili olan sözleşmeler olduğu için, bu çalışmanın kapsamı dışında tutulmuşlardır. İncelenecek sözleşmeler, hava sahası rejimini belirleyen sözleşmelerdir.

3.1.1. 1919 Paris Sözleşmesi

1'inci Dünya Savaşı'nın ardından 1919'da toplanan Paris Barış Konferansı'nda imzaya açılan ve 1922'de yürürlüğe giren Paris Sözleşmesi, havacılıkla ilgili ilk uluslararası anlaşmadır.

³ Bu sözleşme, çalışmanın geri kalanında Paris Sözleşmesi olarak anılacaktır.

⁴ Bu sözleşme, çalışmanın geri kalanında Şikago Sözleşmesi olarak anılacaktır.

İlk Dünya Savaşı'ndaki askeri tecrübeler, hava sahası güvenliğinin, devletlerin kara ülkelerinin güvenliğiyle doğrudan ilgili olduğunu ortaya çıkarmıştır. Bu da, o zamana kadar kimi yazarların savunduğu, hava sahasının tamamen serbest olduğu görüşünün bir yana bırakılmasına yol açmıştır. Zira 1'inci Dünya Savaşı'ndaki muharebeler incelendiğinde, ülkelerin hava kuvvetlerinin, savaşın gidişatına stratejik seviyede etki ettiği görülmektedir.

Bu sözleşmede öncelikle, tüm devletlerin kendi ana karaları, kolonileri ve bunlara bağlılarının üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemenliğe sahip oldukları kabul edilmiştir (m.1). Taraf devletler, sözleşmedeki kurallara uyulması koşuluyla, sözleşmeye taraf olan diğer devletlerin hava araçlarına zararsız geçiş hakkı tanımıştır (m.2). Bununla birlikte, her devletin, diğer taraf devletlerin hava araçlarını askeri güvenlik amacıyla yasaklama hakkı saklı tutulmuş ve taraf devletlerin yasaklı hava sahası ilan etmeleri durumunda bunu önceden diğer devletlere bildirme kuralı getirilmiştir (m.3). Bunların dışında; hava aracı tescili ve uyrukluğu, yeterlilik ve uçuşa elverişlilik sertifikaları, uluslararası hava yollarının kurulması, kabotaj ve devlet hava araçlarının özel rejime tabi olması hükümleri düzenlenmiştir.

Paris Sözleşmesi aşağıdaki bölümden oluşmaktadır:

- Genel Prensipler
- Hava Aracı Uyrugu
- Uçuşa Elverişlilik ve Yeterlilik Belgeleri
- Yabancı Bölgedeki Hava Seyrüseferine İzin Verme
- Kalkışta, Yolda ve İnişte İzlenmesi Gereken Kurallar
- Yasaklanmış Taşıma
- Devlet Hava Araçları
- Uluslararası Hava Seyrüseferi Komisyonu
- Son Hükümler.

Havacılık prosedürlerinin uluslararası alanda standardize edilmesini sağlayan Paris Sözleşmesi'nin havacılığa en önemli katkılarından biri, Milletler Cemiyeti kontrolünde olmak üzere, Uluslararası Hava Seyrüseferi Komisyonu'nu (International Commission for Air Navigation; ICAN) kurmuş olmasıdır. Bu da, havacılığın küreselleşmesi yolunda atılmış ciddi bir adımdır. Bununla birlikte, sözleşmenin 38. maddesinde, sözleşmenin hükümlerinin yalnızca barış döneminde geçerli olabileceği

açıkça belirtilmiştir. Zaten sözleşmeyle ilgili birçok husus da, esasen sivil havacılığı düzenlemektedir. Bu durum Şikago Sözleşmesi için de geçerlidir.

ABD'nin sözleşmeyi imzalamasına rağmen onaylamaması, Sovyetler Birliği'nin ise hiç imzalamaması, Paris Sözleşmesi'nin uluslararası barışa katkısı açısından eksiklik olarak değerlendirilebilir. ABD'nin konferansa ilgisizliğinin sebebi olarak, o güne kadar herhangi bir okyanus ötesi uçuş gerçekleşmemiş olması nedeniyle, ABD'nin konuyu Avrupa devletlerinin kendi meselesi olarak görmesi gösterilebilir (Milde, 2008: 12).

Türkiye, Lozan Barış Antlaşması'nın 100'üncü maddesinde "coğrafi bakımdan durumunun gerekli kıldığı değişiklikler gerçekleştiği zaman" sözleşmeye taraf olacağını yükümlenmesine rağmen, beklentilerinin gerçekleşmemesi gerekçesiyle bu sözleşmeye hiçbir zaman taraf olmamıştır. Yunanistan ise, sözleşmeye taraf olan ülkelerden biridir. Üstelik Yunanistan'ın, Paris Barış Konferansı sürecinde, sözleşmenin tasarısını oluşturan Havacılık Komisyonu'nun çalışmalarında yer aldığı görülmektedir (Pazarcı, 1989: 359-360).

3.1.2. 1926 Madrid Sözleşmesi

Bu sözleşmenin ortaya çıkmasını sağlayan gelişme, İspanya'nın Milletler Cemiyeti'nden çekilmesidir. İspanya, ICAN içerisinde Fransa ve İtalya kadar etkinliğe sahip olmadığını öne sürerek, tüm Latin ülkelerini Madrid'de düzenlenen havacılık konferansına davet etmiştir. Sözleşmeyi yalnızca Kosta Rika, Arjantin, Dominik Cumhuriyeti, El Salvador ve Meksika imzalamıştır. Paris Sözleşmesi'ne göre hiçbir yenilik getirmeyen bu sözleşme, İspanya ve Arjantin'in 1933'te ICAN'a katılması sonucu, hiçbir zaman yürürlüğe girmemiştir (Milde, 2008: 12; McInally, 2010: 31).

3.1.3. 1928 Havana Sözleşmesi

Bu sözleşmenin ortaya çıkmasına, 1919 Paris Sözleşmesi'ni imzalamayan ABD öncülük etmiştir. Arjantin, Peru ve Paraguay hariç, diğer Latin Amerika ülkeleri de bu sözleşmeyi imzalamıştır. Bu sözleşmeyi Paris ve Madrid Sözleşmeleri'nden farklı kılan, havacılıkla ilgili teknik ve operasyonel düzenlemelerin, ilk defa uluslararası platformda gündeme gelmiş olmasıdır. Bu sözleşmenin taraf devletlerinin havacılık taşımacılığı

konusunda birbirlerine verdikleri özgürlükler, havacılığın küreselleşmesi ve ileride Şikago Sözleşmesi'nde yapılacak düzenlemeler konusunda bir ilk adım olmuştur. Bununla birlikte, bu sözleşme sonucu kalıcı bir uluslararası organizasyon ortaya çıkmamıştır (Milde, 2008: 13; McInally, 2010: 32).

3.1.4. 1944 Şikago Sözleşmesi

2'nci Dünya Savaşı'nda havacılık teknolojisi baş döndürücü bir hızda gelişmiş ve hava araçları, çok büyük tahribat etkilerine sahip birer harp araçları haline gelmiştir. Savaşın Müttefikler lehine biteceği anlaşıldıktan sonra, barış döneminde dünyaya verilecek düzen ile ilgili birçok uluslararası konferans gerçekleşmiş, havacılık da, 1944'te Şikago'da toplanan Uluslararası Sivil Havacılık Konferansı ile bundan nasibini almıştır.

Daha savaş bitmeden, kurulacak yeni dünya düzeninde liderlik edebilmek için ön alan ABD, havacılık endüstrisinin de açık bir şekilde lideri haline gelmiştir. Bu nedenle sivil havacılığın uluslararası kurallara bağlandığı en önemli metin olan Şikago Sözleşmesi için toplanan konferansa da ABD liderlik etmiştir. ABD'nin sivil havacılığa bu denli önem vermesinin nedeni olarak, gelişen sanayisini ihracata dönüştürebilmek için ABD'nin yegâne ihracat hedefi olan Kıta Avrupa'sında, kara ve demir yollarının büyük ölçüde tahrip edilmiş olması görülebilir. Bunun yanı sıra, Avrupa'daki en büyük havacılık sanayisine sahip olan Birleşik Krallık, savaş döneminde adalarını korumak amacıyla küçük ve çevik savaş uçaklarının üretimine önem vermek zorunda kalmıştır. Bu uçakların savaş sonrası dönemde sivil amaçla kullanımı pek mümkün değilken, ABD'nin elinde sivil amaçlı kullanıma kolayca dönüştürülebilecek özellikte ve bol miktarda ağır bombardıman uçağı mevcuttu (Milde, 2008: 15).

Konferansın amaçları, "geçici olarak dünya hava yolları ve hizmetlerinin derhal kurulması için düzenlemeler yapmak" ve "geçici bir süreliğine uluslararası havacılığa ilişkin verileri toplamak, kaydetmek, incelemek ve bunların iyileştirilmesi için tavsiyelerde bulunacak bir konsey kurmak" olarak açıklanmıştır. ABD Hükümetinin davetiyle, 52 ülkeden temsilci, 1 Kasım-7 Aralık 1944 tarihleri arasında Şikago'da bir araya gelmiştir. Konferansta ayrıca "yeni bir havacılık sözleşmesinin kabul edilmesinde izlenecek ilke ve yöntemlerin tartışılması" amaçlanmıştır (www.icao.int).

Konferansa davet edilen 54 ülkeden, yalnızca Sovyetler Birliği ve Suudi Arabistan, yapılan daveti kabul etmemiştir. Sovyetler Birliği'nin, dünyanın en geniş kara ülkesine ve dolayısıyla en geniş hava sahasına sahip olmasına rağmen konferansa katılmaması, konferans sürecinde ciddi bir eksiklik olarak hissedilmiştir. Sovyetler Birliği, konferansa katılmamak için "İsviçre, İspanya ve Portekiz'in kendilerine yönelik düşmanca tavırlarını" öne sürmüş olsa da bu durum, Sovyetler Birliği'nin hava sahası konusunda egemenlikçi bir yaklaşıma sahip olduğunu göstermekteydi. Ayrıca bu gelişme, Soğuk Savaş'ın ilk işaretlerinden biri olarak kabul edilmektedir (Milde, 2008: 14). Sovyetler Birliği, Şikago Sözleşmesi'ni ancak 1969 yılında imzalamıştır.

2'nci Dünya Savaşı biterken devletler, havacılık konusunda ayrıntılı bir uluslararası çözüme yanaşmamış ve konferansa katılan devletler, hava seyrüseferinin kurallara bağlanmasını asgari bir hedef olarak belirlemişlerdir. Havacılık faaliyetleri o dönemlerde günümüze kıyasla pek yoğun olmadığı için de, taraf devletlerin temsilcilerinde birçok konu için devletlerin uygulamalarının beklenmesi gerektiği görüşü hâkim olmuştur. Bu nedenlerle, konferansta havacılık faaliyetlerinin her alanıyla ilgilenilmemiştir. Böylece Şikago Sözleşmesi'nin, sivil havacılığın kuralları ile ilgili olarak çizdiği adeta anayasal çerçeve, mevcut havacılık düzeninin "Şikago Rejimi" olarak adlandırılmasını sağlamıştır (Günel, 2010: 71).

Şikago Sözleşmesi'ne, Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması dışında, Uluslararası Hava Ulaştırma Sözleşmesi ve Uluslararası Hava Servisleri Transit Sözleşmesi de dâhil edilmiştir. Ancak bu çalışmanın konusu, yalnızca Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması'nı ilgilendirdiği için, bahsedilen diğer iki sözleşme, çalışmanın dışında tutulmuştur. Sonuç olarak, "Şikago Rejimi"ni meydana getiren konular, Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması'nda mevcut olduğu için, bu anlaşmanın hükümlerinden Şikago Sözleşmesi olarak bahsedilecektir.

Şikago Sözleşmesi'nde, her devletin ulusal hava sahasında tam ve münhasır egemenliğe sahip olduğu belirtilmiştir. Taraf devletler, diğer tarafların tarifersiz uçuşları için birtakım serbestlikler tanırken; tarifeli uçuşların⁵, diğer ülkelerin hava sahasına giriş için özel izne tabi olduğunu kabul etmişlerdir. Bunlar dışında; sivil hava araçlarına karşı

⁵ Tarifeli uçuşlar, ülkeler arasında yapılan sivil havacılık anlaşmaları kapsamında, belirli bir program dâhilinde, belirlenen havayolları tarafından belirlenen noktalar ve sıklık doğrultusunda gerçekleştirilen uçuşlardır (web.shgm.gov.tr). Geri kalan tüm uçuşlar, tarifersiz uçuş kapsamına girmektedir.

müdahalenin sınırı, ülke devletinin kabotaj hakkı, yasak bölge tesis etme hakkı, hava araçlarının tescil ve uyuğu, devletlerin ülkeleri üzerinde yapılacak seyrüseferlerle ilgili yetki ve sorumlulukları, hava araçlarının sorumlulukları ve ICAO'nun yapısı ve işlevi gibi hususlar da düzenlenmiştir. Şikago Sözleşmesi'nin üzerinden çok uzun bir süre geçmiş olmasına rağmen sözleşmenin büyük bir değişikliğe uğramaması, ihtiyaçları büyük ölçüde karşıladığını göstermektedir. Zira Şikago Konferansı, o güne kadar yapılan en başarılı uluslararası konferanslardan biri olarak kabul edilmektedir (Bal, 2019: 65-69). Türkiye ve Yunanistan da bu sözleşmeye taraf ülkelerdir.

Şikago Konferansı'nın gerçekleştirdiği en önemli çalışma, teknik alanda gerçekleşmiştir. Şikago Sözleşmesi de, bir bütün olarak, uçuş güvenliğini arttıran ve hava seyrüseferine ilişkin bir dizi kural ve düzenlemenin temelini atmıştır. Böylece havacılık açısından ileriye doğru büyük bir adım atılmış ve tüm dünyada ortak bir hava seyrüsefer sistemi uygulanmaya başlanmıştır (McInally, 2010: 33). Şikago Sözleşmesi, Paris ve Havana Sözleşmeleri'nin yerini almıştır. Sözleşmenin onaylanmasındaki kaçınılmaz gecikmeler nedeniyle, öncelikle Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (Provisional International Civil Aviation Organization; PICAÖ) kurulmuş, sözleşmenin yürürlüğe girmesiyle de ICAO resmen kurulmuştur. ICAO, Paris Sözleşmesi'yle kurulan ICAN'ın yerini almıştır.

Böylece, Şikago Sözleşmesi'ni imzalayan devletlerin, sözleşmenin tavsiye ettiği kuralları tamamen veya kısmen kendi ülke mevzuatında ilan etmesiyle uyguladıkları bir hukuk düzeni ortaya çıkmıştır. ICAO'nun, sözleşmenin imzalanmasının ardından getirdiği ve getireceği kuralların uygulanması için de aynı durum geçerlidir. Bu durumun aynı zamanda havacılıkla ilgili bölgesel kurumların ortaya çıkmasına da yol açtığı söylenebilir. Bu kurumlar genelde, ICAO'nun politikalarının yeterli olmadıklarına inandıkları konularda, ek kurallar koymaları amacıyla oluşturulmuştur (Başol, 2010: 29).

Bu çalışmanın konusu olan Türkiye ve Yunanistan arasındaki hava sahası sorunları özelinde Şikago Sözleşmesi'nin ne ifade ettiği, ileriki bölümlerde açıklanacaktır. Ancak yeri gelmişken şunu belirtmek gerekir ki; Şikago Sözleşmesi'nin temel olarak bir sivil havacılık sözleşmesi olması nedeniyle, ülkeler arasında, askeri hava araçları başta olmak üzere, devlet hava araçlarının hukuki statüsünü belirleyen ve devletler tarafından yaygın bir şekilde kabul gören bir uluslararası hukuk metni

olmaması, önemli bir ihtiyacı ortaya çıkarmaktadır. Savaş durumlarında uluslararası hukuk metnlerinin rafa kaldırıldığı bilinen bir gerçektir. Bununla birlikte, böyle bir metnin varlığının, Türkiye ve Yunanistan'ın sıkça yaşadığı gibi, kriz ve gerginlik durumlarında, karşılıklı hava sahası ihlali iddiaları başta olmak üzere, devlet hava araçlarının yetki, hak ve sorumluluklarıyla ilgili sorunlara çözüm getireceği değerlendirilmektedir.

3.2. Havacılıkla İlgili Uluslararası Kurumlar

Havacılıkla ilgili uluslararası sözleşmeler incelenirken, hava hukukunun siyasetle olan güçlü bağından söz edilmişti. Bu sözleşmelerin birer ürünü olan uluslararası kurumlar da doğal olarak bu bağ içerisinde ortaya çıkmışlardır. Havacılığın doğuştan olan uluslararası olma özelliği, elbette ki bu kurumların varlığını zorunlu kılmaktadır. Ancak bu kurumların siyasi birer enstrüman olma özelliği, hiçbir zaman göz ardı edilmemelidir. Bu durumun Türkiye ile Yunanistan arasındaki ilişkilere etkisi, ileriki bölümlerde irdelenecektir.

3.2.1. Uluslararası Hava Seyrüseferi Komisyonu (International Commission for Air Navigation; ICAN)

Bu kurum, yukarıda açıklandığı üzere, Paris Sözleşmesi ile kurulmuş olan ve dünyanın havacılıkla ilgili ilk uluslararası örgütüdür. Bu komisyonun, şu an ICAO'nun dahi sahip olmadığı şekilde, sözleşmenin bağlayıcılığa sahip olan eklerine değişiklik getirme hakkı vardı. Şikago Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesiyle, komisyonun varlıkları ICAO'ya geçirilmiştir (Bal, 2019: 82).

ICAN, tarihsel olarak, ABD, SSCB ve Milletler Cemiyeti üyesi bazı Avrupalı devletlerin eksikliği nedeniyle, ICAO'nun daha zayıf bir öncülü olarak görülmüştür (Milde, 2008: 120).

3.2.2. Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (Provisional International Civil Aviation Organization; PICA0)

PICA0'nun kuruluş amacı, Şikago Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesiyle kurulacak sürekli örgüte (ICAO) öncülük etmektir. Belirtildiği gibi, Şikago Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesiyle bu örgüt, ICAO'ya dönüşmüştür.

3.2.3. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization; ICAO)

PICA0'nun 6 Haziran 1945 - 4 Nisan 1947 arasındaki işlevinin sona ermesinin ardından, Şikago Sözleşmesi'ni imzalayan tüm ülkelerin onayının gelmesiyle, ICAO, 4 Nisan 1947'de faaliyete geçmiştir. Aynı yılın Ekim ayında ICAO, Ekonomik ve Sosyal Konsey ile bağlantılı olarak BM'nin uzman kuruluşu haline gelmiştir (www.icao.int). Hem uluslararası hava hukuku ilkelerinin düzenlemesi, hem de hukuki ve teknik gelişimi izleyebilmek amaçlarıyla Şikago Sözleşmesi'ne taraf olan her devlet gibi Türkiye de, ICAO'nun kendiliğinden üyesidir. ICAO'nun merkezi Montreal'dedir. Şikago Sözleşmesi'ne (m.44) göre, ICAO'nun amaç ve hedefleri şunlardır:

- Bütün dünyada uluslararası sivil havacılığın emniyet ve düzen içinde gelişmesini sağlamak,
- Hava araçlarının barışçıl amaçlar için tasarlanmasını ve işletilmesini teşvik etmek,
- Uluslararası havacılık için hava yolları, havalimanları ve hava seyrüseferi ile ilgili tesislerin geliştirilmesini teşvik etmek,
- Tüm insanların güvenli, düzenli, etkili ve ekonomik hava ulaşımı ihtiyacını karşılamak,
- Haksız rekabetin sebep olacağı ekonomik kaybı önlemek,
- Tüm taraf devletlerin haklarına saygı gösterilmesini ve taraf devletlerden her birinin uluslararası havayolları işletmede adil fırsatlara sahip olmasını sağlamak,
- Taraf devletler arasında ayrımcılıktan kaçınmak,
- Uluslararası hava seyrüseferinde uçuş emniyetini güvence altına almak,

- Uluslararası sivil havacılığın bütün meselelerinin gelişimini genel olarak temin etmektir.

ICAO'nun bölgesel ofisleri bulunmaktadır. Bu ihtiyacı meydana getiren iki temel sebepten biri; dünyanın farklı bölgelerindeki operasyonel ve teknik problemlerde görülen farklılıklar nedeniyle, yer hizmetlerinin yapılmasında birbirine benzer özelliklere sahip bölgeleri belirleme ihtiyacıdır. Diğeri ise, hava seyrüsefer hizmetlerinin daha yönetilebilir şekilde yürütülebilmesi için, daha sınırlı sayıda ülkeyle koordinasyon sağlama isteğidir (Bulut, 2012: 27). Böylece 1945 yılında belirlenen 10 bölge, çeşitli değişikliklerle birlikte, günümüzde 9 bölgeden sorumlu 7 bölgesel ofis haline gelmiştir.

- Asya ve Pasifik Ofisi (Bangkok)
- Orta Doğu Ofisi (Kahire)
- Batı ve Orta Afrika Ofisi (Dakar)
- Güney Amerika Ofisi (Lima)
- Kuzey-Orta Amerika ve Karayipler Ofisi (Meksika)
- Doğu ve Güney Afrika Ofisi (Nairobi)
- Avrupa ve Kuzey Atlantik Ofisi (Paris) (Milde, 2008: 125).



Harita 1: ICAO Bölgesel Ofisleri

(www.applications.icao.int).

Türkiye, ICAO'nun kuruluşunda Orta Doğu Ofisi'nin sorumluluk alanında bulunmuşsa da, daha sonra Yunanistan gibi, Avrupa ve Kuzey Atlantik Ofisi'nin sorumluluk sahasına dâhil edilmiştir. Bu ofislerin her birinde, Bölgesel Hava Seyrüsefer Konferansları toplanmaktadır. Bu konferanslara, bölge devletlerinin yanı sıra, o bölgeye seyrüsefer düzenleyen devletler de katılmaktadır (Yüzbaşıoğlu, 1989: 78-79). Ancak Türkiye ile Yunanistan arasındaki anlaşmazlıklar, ileriki bölümlerde inceleneceği gibi, hiçbir zaman Paris'teki Avrupa ve Kuzey Atlantik Ofisi'nin aracılığıyla çözülememiştir. Sorunlar, genelde ICAO Konseyi'ne havale edilmiştir.

Bugün 192 üyesi olan ICAO, temel amacı, uluslararası sivil havacılığın tüm alanlarında emniyeti ve gelişimi sağlamak olan evrensel bir uluslararası örgüttür. Şikago Sözleşmesi'ne göre ICAO'ya yalnızca BM üyesi devletler katılabilmektedir (m.92). Uluslararası örgütlerin ICAO'ya üye olamaması, küreselleşme kapsamında en çok tartışılan konu olan devletlerin rolü konusunda, en azından havacılık kapsamında, bir soru işareti olmadığının açık bir göstergesidir. ICAO, temel amacı olan havacılık emniyetini artırma hedefi doğrultusunda, yasa koyucu gibi hareket etmekte ve havacılığa dair teknik kurallar koymaktadır. Ayrıca üyelerinin ulusal düzenlemeleri arasında eşgüdüm sağlamaya da çalışmaktadır (Bal, 2019: 82-90).

ICAO'nun en yüksek karar organı olan Asamble, bütün üye devletlerin katılma hakkının bulunduğu toplantılarla teşkil edilmektedir. Asamble, en az 3 yılda bir, Konsey tarafından belirlenen uygun bir zaman ve yerde toplanmaktadır. Olağanüstü toplanma durumu ise, Konsey'in çağrısıyla ya da üye devletlerin toplam sayısının en az beşte birinin talebi ile gerçekleşebilmektedir. Asamble'nin görevleri arasında; Konsey'de temsil edilecek üye devletleri seçmek, Konsey raporlarını incelemek ve bunlarla ilgili uygun önlemleri almak, Konsey tarafından kendisine bildirilen herhangi bir konuda karar vermek ve organizasyonun bütçelerini onaylamak bulunmaktadır. Asamble ayrıca, Şikago Sözleşmesi'nde yapılan değişiklikleri onaylama yetkisine sahiptir (www.icao.int).

Konsey ise, hem örgütün sevk ve idaresini yürütme, hem de kural koyma ve uyuşmazlıkların çözümü işlevlerine sahip olan organdır. Asamble tarafından 3 yıllık süre için seçilen 36 üye devletten oluşmaktadır. Havacılığın, teknolojik gelişmeler ışığında yaşadığı sürekli değişim ve yeni kurallar eklenme ihtiyaçları göz önüne alınarak, Konsey'e kural koyma görevi verilmiştir. Konsey'in kural koyucu işlevi

vasıtasıyla havacılık düzenlemelerine dâhil ettiği Standartlar ve Tavsiye Olunan Usuller (Standards and Recommended Practices; SARPs), Şikago Sözleşmesi'nde kabul edilen normlara devamlı olarak eklenmektedir. SARPs, uluslararası sivil havacılığın teknik ve işletimle ilgili tüm düzenlemelerini içermektedir ve Konsey üyelerinin üçte ikisinin oyuyla kabul edilmektedir. SARPs; her an havada olan binlerce hava aracının seyrüseferinden, onların dakik bir şekilde inip kalkmasını sağlayan yer faaliyetlerinin ve hava trafik kontrol unsurlarının usullerine; meydanların standardize edilmesinden, pilotların yetkilendirilmelerine kadar; uluslararası sivil havacılığın her türlü faaliyetinin gelişen teknolojiye uygun olarak güncellenmesini sağlamaktadır. Günümüzde Şikago Sözleşmesi'ne yapılmış bulunan 18 adet Ek mevcuttur (www.icao.int). Şikago Sözleşmesi'ne (m.37) göre taraf tüm devletler, bahsedilen bu hususlarda mümkün olan ve uygulanabilir her türlü işbirliğinde bulunmayı taahhüt etmiştir. Bunun yanında devletler, bahsedilen bu standartlara aykırı davranışları durumunda, bu durumu derhal ICAO'ya bildirmekle yükümlüdürler (m.38). SARPs olmadan havacılık emniyetinden söz etmek mümkün olmayacaktır.

SARPs, dinamik bir şekilde Şikago Sözleşmesi'ne eklenmektedir. Yaptırım gücü olarak SARPs kadar etkili olmasa da, Hava Seyrüseferi için Prosedürler (Procedures for Air Navigation; PANS) usulleri de, ICAO'nun havacılık emniyetine katkı amaçlı sunduğu yayınlardır. Bunlar Şikago Sözleşmesi'ne SARPs gibi dâhil olmadıkları için, devletlerin bunlara uyma zorunluluğu yoktur. Ancak uygulamada, küresel olarak havacılık taşımacılığı yapan tüm firmaların PANS usullerine uygun faaliyet gösterdiği görülmektedir. Bu da ICAO'nun etkinliği açısından iyi bir örnek teşkil etmektedir.

Hava Seyrüsefer Komisyonu (Air Navigation Commission; ANC) ise, ileriki konularda yer verileceği için, açıklanması gerekli görülen bir ICAO Konseyi teşkilidir. Konseyin altındaki diğer teşkiller, Hava Taşıma Komitesi, Hukuk Komitesi, Hava Seyrüsefer Hizmetlerine Müşterek Destek Komitesi ve Finans Komitesi'dir (Bulut, 2012: 31). ANC'nin ana görevi, SARPs ve PANS'ları, onaylanması için Komite'ye tavsiye etmektir. Komisyon, Şikago Sözleşmesi'nde belirlendiği üzere, "havacılık bilimi ve uygulamasında uygun niteliklere ve deneyime sahip" on dokuz üyeden oluşmaktadır. ANC delegeleri, belirli ICAO üyesi devletler tarafından aday gösterilmelerine ve Konsey tarafından atanmalarına rağmen, belirli bir devlet veya bölgenin çıkarlarını

temsil etmemek ve uzmanlıklarını sivil havacılığın gelişimi için kullanmakla yükümlüdürler (www.icao.int).

ICAO Konseyi ve ANC delegelerinin, her ne kadar bağımsız olmaları gerekiyor olsa da, bu delegelerin, vatandaşı oldukları ülkelerin siyasi etkileri altında olmadıklarını iddia etmek güçtür. Bu nedenle, Konsey ve ANC'ye intikal eden konularda, haklı olmanın yanında, siyasi faktörler de etkili olmaktadır. Türkiye ve Yunanistan arasındaki sorunlarda, bu durumla sıkça karşılaşilmektedir (Yüzbaşıoğlu, 1989: 85).

Şikago Sözleşmesi'ne taraf devletler arasındaki uyuşmazlıkların nasıl çözüleceği, sözleşmenin 84, 85 ve 86'ncı maddelerinde belirlenmiştir. Buna göre; sözleşmenin ve eklerin uygulaması ve yorumlanmasında müzakere yoluyla bir çözüm bulunamazsa, konu, uyuşmazlığın taraflarından birinin yapacağı başvuru ile Konsey tarafından incelenmektedir. Konsey'in konuyla ilgili gerçekleştireceği toplantıda, uyuşmazlığın tarafları oy kullanamamaktadırlar. Taraf devletler, Konsey'in kararı ile ilgili olarak, uyuşmazlığın diğer tarafları ile mutabık kalınan bir tahkim mahkemesine veya UAD'ye itiraz edebilmektedir. Eğer uyuşmazlığın taraflarından biri UAD statüsünü kabul etmediyse ve uyuşmazlığa taraf devletler bir tahkim mahkemesi seçiminde anlaşamazlarsa, taraf devletlerin her biri, üçüncü bir hakem seçecek birer hakem atamaktadırlar. Eğer taraf devletlerden biri 3 ay içerisinde bu işlemi gerçekleştiremezse, Konsey Başkanı tarafından, Konsey'in belirlediği uygun nitelikte kişiler listesinden bir hakem atanmaktadır. Eğer seçilen hakemler, üçüncü hakemin seçiminde anlaşamazlarsa, bu işlemi de Konsey Başkanı gerçekleştirmekte ve böylece çoğunluk usulüyle karar alan üç kişilik bir hakem mahkemesi oluşturulmaktadır. Konsey'in kararları, havayolları ile ilgili kararlar dışında, temyiz sürecinde iken askıya alınmaktadır. UAD veya temyiz mahkemesinin karar vermesi durumunda, bu kararlar nihai ve bağlayıcıdır.

ICAO'nun yetkileriyle devletlerin hava sahalarındaki yetkiler arasında bir çatışma olup olmadığını da incelemek gerekmektedir. Şikago Sözleşmesi'ne göre, ulusal hava sahaları konusunda devletlerin egemen olduğu açıkça anlaşılmaktadır. Ancak devletlerin, Şikago Sözleşmesi'nde, ulusal hava sahaları üzerindeki hava araçlarının hareketleri konusunda "mümkün mertebe" uyum sağlama (m.12) ve yabancı hava araçları kazaya uğrayan devletleri soruşturmada "kanunları izin verdiği ölçüde" (m.26)

ICAO tarafından belirlenecek standartlara uyma hususlarında sorumlu tutulduğu anlaşılmaktadır (Bal, 2019: 104).

Şu halde ICAO'nun, AB gibi uluslarüstü bir statüsü olduğundan bahsetmek mümkün değildir. ICAO'nun yetkileri, ancak devletlerin izin verdiği çerçeveye sınırlıdır. Devletleri ve havacılık şirketlerini ICAO'nun koyduğu standartlara, prosedürlere ve denetimlere uymaya zorlayan güç, çok büyük ölçüde küresel havacılığın ekonomik büyüklüğüdür. Bunlara uymayan bir devletin ya da şirketin, küresel havacılık endüstrisinde kendisine yer bulması ve bundan ekonomik çıkar elde etmesi oldukça güçtür.

ICAO içinde ABD'nin öneminden de bahsetmek gerekmektedir. Zira ABD'nin Türkiye ile Yunanistan arasında izlediği denge politikasının izlerini, ICAO kararlarında bulmak mümkündür. ABD, Şikago Konferansı'nın toplanmasını sağlayan ülke olarak, ICAO'nun kuruluşuna öncülük etmiştir. ICAO Konseyi seçilirken, devletlerin hava taşımacılığındaki önemleri de göz önünde bulundurulmaktadır. ABD, ICAO'nun kuruluşundan beri, Konsey üyeliği statüsünü daima korumuştur. Daha da önemlisi, ICAO'daki ABD Misyonu'nun verilerine göre, ICAO'nun bütçesinin %25'i ABD tarafından karşılanmaktadır (www.icao.usmission.gov) Bu nedenlerle, ICAO Konseyi'nin, vereceği kararlarda ABD'nin dış politikasına aykırı davranacağını düşünmek, gerçekçi değildir.

3.2.4. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association; IATA)

IATA'nın temelleri, 1919 yılına dayanmaktadır. Düzenli sivil hava taşımacılığının başlamasıyla beraber, Danimarka, Almanya, Birleşik Krallık, Norveç ve İsveç'ten birer havayolu firması, Lahey'de IATA'yı teşkil etmişler, 1939'da da bir Amerikan firması bu birliğe katılmıştır. Bu birliğin faaliyetleri 2'nci Dünya Savaşı süresince sekteye uğramış olsa da, Nisan 1945'te Havana'da gerçekleşen bir konferansta 31 ülkeden 57 havayolu temsilcisi bir araya gelmiş ve IATA kurulmuştur. IATA'nın amaçları arasında havayolu firmaları arasında işbirliği sağlamak, havayolu firmalarını mali olarak desteklemek ve onların marka değerini korumak, bilet ücretlerini düşük tutulmasını sağlamak ve ICAO'yu desteklemek yer almaktadır (www.iata.org). Nitekim ICAO ve

IATA, sivil havacılıkla ilgili standart usullerin sağlanmasında müşterek çalışmalar yapmaktadırlar (Bal, 2019: 124-126).

IATA'nın merkezi, ICAO'nun olduğu gibi, Montreal'dedir. Bugün, sivil havayolu taşımacılığı, 1945 yılına göre yaklaşık 100 kat büyümüş bulunmaktadır. Sivil havayoluyla taşınan toplam yolcu sayısının yüzde 80'ini temsil eden 120 ülkeden toplam 290 firma, birliğe üyedir (www.iata.org). Bu bağlamda IATA, havacılığın küreselleşmeye yatkınlığı ve katkısı konusunda önemli bir örnek teşkil etmektedir.

3.2.5. Avrupa Hava Seyrüseferi Emniyeti Örgütü (European Organisation for the Safety of Air Navigation; EUROCONTROL)

EUROCONTROL, giderek modernleşen ve hızlanan hava araçlarının Avrupa bölgesinde etkin bir şekilde seyrüsefer yapabilmesi ve üye ülkelerin hava trafik faaliyetlerini desteklemek amacıyla, belirli bir irtifanın üzerindeki hava sahası yetkilerini uluslararasılaştırmak amacıyla kurulmuştur. Örgütün öncelikli amaçlarından biri de, Avrupa çapında homojen bir hava trafik yönetimi (Air Traffic Management; ATM) oluşturmaktır (www.eurocontrol.int). EUROCONTROL, Avrupa sınırları içinde havacılık endüstrisinin daha emniyetli, daha etkin ve çevreye daha saygılı bir şekilde faaliyet göstermesi yönünde faaliyetlerini yürütmektedir. 1960'da Brüksel'de imzalanan kurucu anlaşmanın, 1963'te yürürlüğe girmesiyle faaliyete geçen EUROCONTROL'e, günümüzde Avrupa ve çevresinden, Yunanistan da dâhil olmak üzere 41 devlet üyedir (Bal, 2019: 127).

EUROCONTROL'ü kuran sözleşme, Türkiye tarafından 2 Aralık 1988 tarihinde onaylanmış ve böylece Türkiye de 1 Mart 1989'da örgüte üye olmuştur. Örgütün temel görevleri; Avrupa hava sahasında ATM faaliyetlerinin ve hava trafik kontrol (Air Traffic Control; ATC) merkezlerinin işletilmesini sağlamak, sivil ve askeri hava araçları arasındaki koordinasyonu ve seyrüsefer güvenliğini sağlamak ve belli bir irtifanın üzerindeki hava sahası kullanım ücretlerini üye ülkeler adına tahsil etmektir (Başol, 2010: 28).

EUROCONTROL, açıklandığı üzere, üye ülkelerin hava sahası yetkilerinin bir bölümünü eline almaktadır. Bu durum ilk bakışta küreselleşme yolunda Avrupa çapında atılan bir adım gibi gözükse de, EUROCONTROL'e bu yetkinin verilmesinin tek

maksadı, Avrupa hava sahasındaki hava aracı seyrüseferlerini hızlandırmak ve bunların emniyetini arttırmaktır. Bu amaçla EUROCONTROL, havacılıkla ilgili diğer uluslararası örgütlerden farklı olarak, sivil hava araçlarının yanı sıra askeri hava araçlarının da emniyetli bir şekilde seyrüsefer yapması, hava sahasını etkin bir şekilde kullanması ve yeni teknoloji ürünü seyrüsefer yardımcılarından yararlanması amacıyla faaliyet göstermektedir (www.eurocontrol.int). Askeri hava araçlarının harekât amaçlı uçuşlarını istihbarat güvenliği nedeniyle EUROCONTROL'e bildirmeleri mümkün olmadığı göz önüne alındığında, EUROCONTROL'ün askeri alandaki işlevi, harekât amaçlı olmayan askeri hava araçlarıyla sınırlı kalmaktadır.

Burada EUROCONTROL çatısı altında kurulmaya çalışılan Tek Avrupa Hava Sahası'ndan (Single European Sky; SES) da bahsetmek gerekmektedir. Bu uygulamayla, belli bir irtifanın üzerindeki hava sahasının kontrolünün, devletler yerine EUROCONTROL bünyesinde yapılmasına çalışılmaktadır. Bundaki amaç da, uçuş planı ve raporlama prosedürlerini kolaylaştırıp hızlandırmaktır (www.ec.europa.eu). SES girişiminin Ege hava sahasında bir değişiklik yaratıp yaratamayacağı, ileriki bölümlerde irdelenecektir.

3.2.6. Avrupa Birliği Havacılık Emniyeti Ajansı (European Union Aviation Safety Agency; EASA)

Avrupa'da havacılık emniyetine ilişkin kurumların varlığından önce, ABD'de bulunan Federal Havacılık Otoritesi; özellikle teknik konularda, ABD dışındaki ülkelerin de uygulamalarını takip etmeye çalıştığı bir kurumdur. ABD'nin bu konudaki hegemonyasını kırmak amacıyla, Avrupa devletleri bir havacılık otoritesi kurma ihtiyacı hissetmişlerdir.

EASA, daha önceleri tüm hava aracı sınıfları için işletme, bakım, lisans ve sertifika işlemleri ve standartlaştırma işlemleri için 1991'de Hoofddorp/Hollanda merkezli olarak kurulan Avrupa Müşterek Havacılık Otoriteleri'nin (Joint Aviation Authorities; JAA) yerini alan ajanstır. JAA'nın düzenlemeleri, Müşterek Havacılık Gerekleri olarak bilinmektedir. 2002'de EASA'nın kurulmasıyla, daha önceleri ulusal mevzuatta düzenlenmedikçe bağlayıcılığı bulunmayan Müşterek Havacılık Gerekleri, AB mevzuatına dâhil edilmiştir. 2009 itibarıyla de JAA, aşağıda bahsedilecek olan

Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'na (European Civil Aviation Conference; ECAC) bağılı bir eğitim kuruluşu haline gelmiştir (Bal, 2019: 131-132).

Yunanistan dâhil olmak üzere, tüm AB üyeleri ve Lihtenştayn, Norveç, İsviçre ve İzlanda ajansa üyeyken, daha önce 2001'de JAA'e üye olan Türkiye, EASA'ya henüz üye olmamıştır ve ortaklık halindeki bir devlet statüsünde bulunmaktadır. Türkiye'nin girişimleri sonucu varılan anlaşmaya göre Türkiye; Avrupa'da sivil havacılık konusunda meydana gelen her gelişmeden bilgilendirilme, kural koymak için oluşturulacak çalışma gruplarına katılma ve EASA'nın danışma kurulunda temsil edilme haklarını kazanmıştır. Bununla birlikte Türkiye, sivil havacılık konusunda AB'nin mevzuatına eklenen kuralları uygulama yükümlülüğüne girmemiştir. Askeri konuları tamamen kapsam dışı bırakan EASA, günümüzde AB içinde havacılık emniyeti ile ilgili stratejileri belirleyen kuruluştur (Başol, 2010: 42).

EASA'nın görevleri şunlardır:

- AB vatandaşları için en üst düzey güvenlik sağlamak,
- Çevre için en üst düzey ortak koruma sağlamak,
- Üye devletler arasında standart bir düzenleme ve sertifikasyon süreci oluşturmak,
- Adil ve tek bir havacılık pazarı oluşturmak (www.easa.europa.eu).

3.2.7. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (European Civil Aviation Conference; ECAC)

ECAC, Paris merkezli ve Türkiye dâhil 44 üyesi bulunan, 1955'te kurulmuş, bir hükümetler arası örgüttür. Örgütün asıl işlevi, sivil havacılık için genel politikalar üretmektir. ECAC, kendisine amaç olarak, güvenli, verimli ve sürdürülebilir bir Avrupa hava taşımacılığı sisteminin sürekli gelişimini teşvik etmeyi belirlemiştir. ECAC, havacılık emniyeti ve çevreyi koruma konularında, ICAO ve AB üyesi devletlerle yakın ilişkiler kurarak, sivil havacılık konularının tartışılması amaçlı bir Avrupa forumu olarak çalışmaktadır. Avrupa Komisyonu, EUROCONTROL ve JAA aracılığıyla, diğer örgütlerle de işbirliğinde bulunmaktadır (www.ecac-ceac.org).

ECAC aracılığıyla şimdiye kadar birçok uluslararası anlaşma imzalanmıştır. JAA'nın yetkilerinin EASA'ya devredilmesi sürecinde de, AB üyesi olmayan ECAC üyelerinin haklarının korunması için ayrı bir anlaşma imzalanmıştır (Başol, 2010: 42).



DÖRDÜNCÜ BÖLÜM: HAVA SAHASI REJİMİ

Hava sahası kavramı ve egemenliğinin kime ait olduğu sorusu, 20'nci yüzyılın başından itibaren tartışmalara ve çalışmalara konu olmuştur. Egemenlik konusunda devletlerin rolü, uzun bir süre açıklığa kavuşmamıştır. Örneğin 1910'da Paris'te gerçekleştirilen bir konferansa katılan delegeler, hava sahası egemenliği konusunda bir anlaşmaya varamamışlardır. Bu konuda bilinen ilk teoriyi ortaya atan kişi, Fransız hukukçu Paul Fachille'dir. Buna göre, karaya egemen olan devlet, kara üzerindeki 300 metrelik (o dönemki en yüksek yapı olan Eiffel Kulesi'nin yüksekliği) yüksekliğe kadar olan hava sahasına da egemen olmalıdır (Milde, 2008: 33). Daha sonra ise, Paris ve Şikago Sözleşmeleriyle, devletlerin ulusal hava sahasındaki egemenlikleri açıkça ortaya konmuştur.

Günümüzde hava sahası egemenliği konusu açıklığa kavuşmuş olmakla beraber, Şikago Sözleşmesi ve diğer uluslararası sözleşmelerde açıklığa kavuşturulmayan konu, hava sahasının üst sınırının ne olacağıdır. Devletlerin uzaydaki faaliyetlerinin başlaması ile birlikte bu husus, yeni bir tartışma konusu olarak ortaya çıkmıştır. Özellikle ABD ve Sovyetler Birliği arasındaki uzay yarışının başladığı 1950'lerde, uzaydaki rejimin ulusal hava sahası gibi mi, yoksa açık denizlerdeki ya da uluslararası hava sahasındaki gibi mi olacağı konusu sıkça gündeme gelmiştir (Peterson, 1997: 252). Ancak o dönemki tartışmaların Soğuk Savaş döneminin eseri olduğu değerlendirilmektedir. Pazarıcı (1989: 363)'ya göre, bir devletin tam ve münhasır egemenliğinde bulunan ulusal hava sahası ile serbestlik ilkesinin kabul gördüğü uzay arasındaki sınırın belirlenmesi son derece önemlidir. Uluslararası hava sahasında, uzayda olduğu gibi serbestlik ilkesi kabul edilmiş olmasına rağmen, uzaya gönderilecek uyduların BM'ye tescil ettirilmesi yükümlülüğü gibi farklar nedeniyle, bunlar arasındaki sınırın belirlenmesi de, ulusal hava sahasındaki kadar olmasa da, gereklidir. Günümüzdeki uluslararası hukukta, bu sorunun hala bir cevabı yoktur. Bu konuda farklı görüşlere rastlanmaktadır. Milde (2008: 37)'a göre, bu konuda bir kural konmamış olmasının nedeni, devletlerin şimdiye kadar buna ihtiyaç duymamış olmasıdır.

Bununla beraber, uzay faaliyetlerinde kullanılan yapay uydular genelde 90-100 km altındaki irtifalarda kullanılmadığı için ve bu kullanım şekline diğer devletler tarafından itiraz edilmemiş olması nedeniyle, uzay sınırı, dolayısıyla da hava sahalarının

üst sınırı olarak, bu irtifalar kabul edilmektedir (Bal, 2019: 254-255). Seyrüsefer amaçlı uçuşlarda genellikle, hem meteorolojik hadiselerin daha az olması, hem de “jet stream” adı verilen hava akımlarından seyahat hızını arttırmak için yararlanmak maksadıyla, troposferin⁶ hemen üzerindeki irtifalar kullanılmaktadır. Bu irtifalar bulunulan enleme göre değişmekle beraber, dünyanın hiçbir yerinde uzay faaliyetleri için kullanılan irtifalarla kesişmemektedir. Yani hava hukukunun ilgilendiği hadiselerle uzay hukukunun ilgilendiği hadiseler farklı yüksekliklerde gerçekleştiği için, uzaya hukuki olarak bir başlangıç sınırı konulmasına gerek görülmediği değerlendirilmektedir.

Bu noktada hava aracı kavramının da anlaşılması gerekmektedir. Şikago Sözleşmesi Ek 2’de hava aracı, havanın yeryüzüne karşı basıncı dışında, atmosferdeki tepkimesinden aldığı destekle havada tutunabilen herhangi bir makine olarak tarif edilmektedir. 1983 tarihli Türk Sivil Havacılık Kanunu’na göre de hava aracı, “havalanabilen ve havada seyretme kabiliyetine sahip olan her türlü araç” olarak tanımlanmıştır. Yani hava hukukunu ilgilendiren hava araçları, atmosferde hareket edenler olarak sınırlandırılmıştır. Haliyle uzayda hareket eden araçlar, bu tanımın dışında kalmaktadır. Her ne kadar dünyadaki yerçekimi kuvvetinin enlemlere göre farklılık göstermesi nedeniyle atmosferin standart bir yüksekliği olmasa da, bu husus, atmosferin üst tabakalarının hava araçlarının uçuşunda çok büyük ölçüde kullanılmaması nedeniyle, herhangi bir karışıklık meydana getirmemektedir.

Hava araçlarının uyrukluğunda da hava hukukunun içinde açıkça belirlenmiş bir kavramdır. Şikago Sözleşmesi’ne (m.17) göre hava araçları, kayıt edildikleri devletin uyruğunda bulunmaktadır. Yani her hava aracı, bir devletin yetkisinde bulunmak zorundadır ve tek bir devletin uyruğunda bulunabilmektedir (m.18). Uygulamada devletlerin, kendi vatandaşlarının sahip olduğu hava araçlarına uyrukluğuna verdiği görülmektedir. Türk Sivil Havacılık Kanunu’na göre, “mülkiyeti Türk devletine veya kamu tüzel kişilerine veya Türk vatandaşlarına ait araçlar”, Türk hava aracı olarak nitelendirilmektedir. Bir hava aracının kayıtlı olduğu devlete de tescil devleti denmektedir. Tescil devleti, hava aracının uyrukluğunu bir tescil belgesi ve hava aracı üzerindeki bir işaret ile kanıtlamakla sorumludur (Pazarcı, 1989: 65,66).

Şu halde, ulusal ya da uluslararası bir hava sahasında uçan bir hava aracının uyrukluğunda bir soru işareti bulunmamaktadır. Ancak günümüzde, devletlerin,

⁶ Atmosferin, yer kabuğundan itibaren ortalama 12 km yüksekliğe kadarki bölümüne verilen isim.

özellikle insansız hava araçlarını, uyrukluk kurallarına uymadan kullandıkları ve böylece siyasi sorumluluk altına girmeden hava sahası ihlalleri yaptıkları ve hatta insansız hava araçlarını birbirlerinin kullanımına sundukları görülmektedir.

4.1. Ulusal ve Uluslararası Hava Sahası Kavramları

Hava sahası terimi kullanıldığında anlaşılması gereken, hava kütlesi değil, içinde faaliyetler yapılan, olaylar yaşanan ve hukuki statüsü olan bir alandır. Zira hava ülkesi de, bir devletin kara ve deniz ülkesinin üzerinde bulunan hava sahasıdır (Günel, 2010: 9). Hava sahası, atmosfer içerisindeki üç boyutlu bir alandır. Uluslararası hukuk yönünden bakıldığında, Şikago Sözleşmesi'nde herhangi bir tanımı bulunmayan hava sahası, uygulamada ulusal hava sahası ve uluslararası hava sahası olarak ikiye ayrılır (Bal, 2019: 149).

Ulusal hava sahası tabiri, bir devletin ülkesi üzerindeki hava sahasını belirtmek amacıyla kullanılır. Uygulamadaki uluslararası hukuka göre, devletlerin hava sahasının yatay sınırları, bu devletlerin egemenliğindeki kara ülkesi ile kara ülkesine bitişik olan içsuları ve karasularının üzerindeki hava sahası olarak kabul edilmektedir (Pazarcı, 1989: 362). Yani bir devletin hava sahasının bittiği nokta, karasularının bittiği çizgidir. Daha da basit bir tanım olarak ise, ulusal hava sahasına, bir devletin toprağı ve karasuları üzerinde yükselen hava sütunu denilebilir (Fırat, 2009: 758).

1'inci Dünya Savaşı'nın ardından, hava sahasının sınırının karasularından bağımsız olabileceğı düşüncesi doğmuş ve bu fikir, 1923 Lahey Konferansı'nda İtalya delegesi tarafından savunulmuştur. Ancak diğer devletlerin delegeleri bu görüşe itibar etmemiş ve hava sahası egemenliğinin, karasularındaki egemenlikten doğduğı fikri kabul görmüştür (Assonitis, 1997: 164).

Devletlerin uygulamaları incelendiğinde, bu kurala aykırı düşen tek örnek olarak Yunanistan'ın ulusal hava sahası görülmektedir. Yunanistan'ın, 06 Eylül 1931 tarihinde yayınladığı bir Cumhurbaşkanlığı kararnamesi vasıtasıyla, o tarihte 3 deniz mili genişliğinde karasuyuna sahip olmasına rağmen, ulusal hava sahası genişliğini 10 deniz miline çıkardığı görülmüştür. Bu örnekte dahi, Yunanistan'ın, hava sahasının genişliğini doğrudan 10 deniz mili olarak ilan etmek yerine, karasularının genişliğini sivil havacılık ve hava zabıtası konularında 10 deniz mili olarak ilan ettiğı görülmektedir. Yani

Yunanistan'ın dahi, hava sahasının sınırlarının karasuları sınırları ile belirleneceği kuralına uygun hareket etme çabasında olduğu görülmektedir (Pazarcı, 2018: 321). Bu konu, detaylı olarak ileriki bölümlerde açıklanacaktır.

Bir devletin ulusal hava sahası dışında kalan hava sahasına ise uluslararası hava sahası adı verilmektedir. Uluslararası hukuka göre, devletlerin karasularının dışında kalan deniz alanlarının üzerindeki hava sahası da uluslararası hava sahası olarak nitelendirilmektedir ve Yunanistan örneği dışında, diğer devletlerin uygulamalarının, bu nitelendirmeye uygun olduğu görülmektedir (Pazarcı, 2018: 321).

Uluslararası hava sahası için geçerli olan hukuksal rejim, serbestlik ilkesidir. 1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi (m.2) ve Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne (BMDHS) (m.87) göre, uluslararası hava sahasında bütün devletler uçuş serbestliğine sahiptir. Bu kural, uluslararası hava sahasına dâhil oldukları için, bitişik bölge, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgeler üzerindeki hava sahalarını da kapsamaktadır (Pazarcı, 2018: 322).

Bu husustaki bir istisna, takımda devletleri için geçerlidir. Şikago Sözleşmesi'nde (m.2), ulusal hava sahasını oluşturacak bölgeler içerisinde takımadaları üzerindeki hava sahası sayılmamakla beraber, BMDHS'nin (m.53) yorumuna göre, bir takımda devletin üzerindeki hava sahası, o devletin ulusal hava sahası olarak kabul edilmelidir (Milde, 2008: 40).

Yunanistan'ın Ege Denizi üzerindeki adaları coğrafi olarak takımadaya benziyor olsa da, esas olarak bir kara devleti bulunan Yunanistan'ın Ege Denizi üzerindeki adalarının bir takımda statüsüne sahip olması, söz konusu değildir (Pazarcı, 1989: 258). Her ne kadar Yunanistan, BMDHS görüşmeleri esnasında, Ege'deki adalarının uç noktalarını birleştirerek bir takımda suları rejimi oluşturmaya çalışmışsa da, bu rejimden sadece kıtasal ülkesi olmayan devletlerin yararlanabileceği ortaya çıkınca, bu çabadan vazgeçmiştir. Türkiye de görüşmeler esnasında bu görüşe karşı çıkmıştır (Başeren, 2006: 124). Bu çalışmada, bahsedilen bu istisna dışında, Yunanistan'ın bu konuda herhangi bir iddiasına rastlanmamıştır.

BMDHS'de (m.33) öngörülen bitişik bölgeler için de bir istisna söz konusudur. Bu maddeye göre, bitişik bölge, karasularının ölçülmeye başlandığı hattın itibaren 24 deniz miline kadar tespit edilebilir. Bu bölgede devletlerin, karasularını korumak

maksadıyla kanunsuz eylemleri önleme yetkisi vardır. Bu maddenin, bu bölgeye iniş yapacak deniz uçakları için de işletilebileceği düşünülmektedir (Bal, 2019: 235).

Uluslararası boğazlara gelince ise, BMDHS’de (m.38-39) hava araçlarına gemilerle aynı şekilde transit geçiş hakkı verildiği anlaşılmaktadır. Üstelik sözleşmede devlet ve sivil hava araçları arasında herhangi bir ayırım yapılmamıştır. Türk Boğazları’ndaki durum ise, Montrö Sözleşmesi’yle belirlenmiştir. Zira BMDHS’ye göre (m.35/c), yürürlükte ve uzun bir geçmişe sahip olan uluslararası sözleşmelerle düzenlenen boğazların durumu, BMDHS kapsamı dışında bırakılmıştır. Montrö Sözleşmesi’ne (m.23) göre Türkiye, yalnızca önceden bildirimde bulunan sivil hava araçlarının geçişi ile ilgili kolaylık sağlamak sorumluluğunu almıştır. Askeri hava araçlarının geçişi, Türkiye’nin iznine bağlıdır. Yani Türk Boğazları’nın üzerindeki hava sahasındaki hukuki rejim, Montrö Sözleşmesi’nde, BMDHS’ye göre, Türkiye lehine daha katı olacak şekilde düzenlenmiştir (Bal, 2019: 238-239).

Şikago Sözleşmesi’ne göre uluslararası hava sahası içinde sayılmasına rağmen, kimi devletlerin, ulusal hava sahalarına bitişik bölgelerde hava güvenlik sahası ilan ettikleri de görülmektedir (Pazarcı, 1989: 73).

4.2. Hava Sahası Egemenliği

Hava sahasında serbestlik rejimini savunan ilk dönem yazarlar, genelde, havanın kimyasal olarak sınırlanamadığı için, egemenliğine de kimsenin sahip olmaması gerektiğini savunmuşlardır ki, bu görüşlerde isabet görülmemektedir (Gürel, 2010: 22). Zaten bu görüş, artık tamamen terk edilmiş durumdadır.

Hava sahasında devlet egemenliğinin uluslararası alanda kabul edildiği ilk metin, Paris Sözleşmesi’dir. O günden bu yana, ulusal hava sahası fikri herhangi bir itiraz görmemiştir. Üstelik Paris Sözleşmesi’nde, devletin ulusal hava sahasındaki egemenliği, yalnızca konferansa katılan devletler için değil, tüm devletler için kabul edilmiştir. Şu da unutulmamalıdır ki, 1’inci Dünya Savaşı başta olmak üzere, Paris Sözleşmesi’ne kadar geçen süreçte devletler, herhangi bir uluslararası hukuk kuralı olmadan da, kendi hava sahalarını, yabancı hava araçlarına karşı, gerekirse güç kullanarak korumuşlardır. 1’inci Dünya Savaşı, devletlerin, yabancı hava araçlarını kendi güvenliklerine yönelik bir tehdit olarak gördüğünü göstermiştir. Şikago Sözleşmesi (m.1) de, yerini aldığı Paris

Sözleşmesi gibi, devletlerin kendi hava sahalarında tam ve münhasır egemenliğe sahip olduğunu açıkça ortaya koymuştur (Milde, 2008: 34).

Ülke devletinin tam ve münhasır egemenliği, ulusal hava sahasında geçerli olan hukuksal rejimdir. Bu durum, günümüzdeki uluslararası hukukta tartışılmaz bir yapılageliş kuralı haline gelmiştir (Pazarcı, 2018: 322). Yani hava sahasında devletin egemenliği; hava sahasının devletin ülkesine dâhil sayılması, devletin hava sahasında bağımsız olması ve tam ve münhasır yetkilere sahip olması şeklinde tanımlanabilir. Şu halde, devletin hava sahasındaki yetkileri; ülkesi üzerindeki bir uluslararası uçuşu kabul veya reddetmek, bu uçuşun yapılmasıyla ilgili gerekli gördüğü düzenlemeleri belirleyip uygulamak ve hava sahasındaki hava araçlarında işlenen suçlar ve gerçekleşen haksız eylemlerle ilgili gerekli hukuksal uygulamayı yapmaktır (Bal, 2019: 206,209).

Ülke devleti, ulusal hava sahasında tam egemenliğe sahip olduğundan, yabancı uçakların ülkesi üzerinden uçması için o devletin izni, ilke olarak gereklidir. Şikago Sözleşmesi'ne göre, devletlerin büyük çoğunluğu, sivil hava araçlarının üzerinden geçmelerini, değişik koşullarda da olsa kabul etmişlerdir. Bununla birlikte, devlet hava araçlarının yabancı bir devlet üzerinden uçması, halen izne tabidir.

Türkiye'de, 1966 tarihli, "Türkiye Cumhuriyeti Limanlarını, Hava Üslerini ve Hava Alanlarını Ziyaret Edecek veya Karasularında Harekât Yapacak Olan Yabancı Deniz ve Hava Kuvvetlerinin Uyması Gereken Hususlara Dair Yönetmeliğe" göre, Türkiye Cumhuriyeti havaalanlarını ve hava üslerini kullanacak yabancı hava kuvvetleri için izin isteyecek ilgili devlet, en az 15 gün önce Türk hükümetinden izin almak zorundadır (www.mevzuat.gov.tr).

Şikago Sözleşmesi'ne (Ek 2, 4 ve 15) göre devletler, kendi hava sahalarında yasak, kısıtlı ve tehlikeli bölgeler ilan etmekte serbesttir. Yasak bölge, hava sahası içinde hava araçlarının uçuşunun yasaklandığı bölge; kısıtlı bölge, hava sahası içinde hava araçlarının uçuşunun belirlenmiş bazı şartlara göre kısıtlandığı bölge; tehlikeli bölge ise, belirli zamanlarda hava sahasının içinde hava araçlarının uçuşu için tehlikeli faaliyetlerin olabildiği bölge anlamına gelmektedir (DHMİ Genel Müdürlüğü, 2011: 122,127,148). Yasak bölge uygulamasının en ünlü örneği, ABD'nin, 11 Eylül 2001'de gerçekleşen terör saldırısının ardından, tüm Amerikan ulusal hava sahasını, saldırı günü ve takip eden 3 gün boyunca, sivil uçuşlara yasaklamasıdır.

Devletler, hava sahalarında bu tür ilanları, NOTAM yayınlayarak gerçekleştirmektedir. NOTAM, havacılıkla ilgili bir tesis, hizmet, kolaylık, kural veya tehlike durumu ilgili meydana gelen durum veya değişikliklerin, havacılıkla ilgili personele bildirilmesidir (DHMİ Genel Müdürlüğü, 2011: 264). Bu NOTAM'lar genelde devletlerin sorumlu kurumlarının internet sitelerinde, o bölgede uçuş yapacak pilotların ve ilgili hava personelinin bilgisine sunulmaktadır. Böylece havacılık personeli, gerçekleştirilecek uçuşla ilgili dikkate alması gereken önemli bilgileri, uçuş öncesinde öğrenmektedir. İlerdeki bölümlerde açıklanacağı üzere, Türkiye ile Yunanistan arasında, NOTAM'ların yayınlanmasıyla ilgili de uyuşmazlıklar mevcuttur.

4.3. Hava Sahasının İhlali ve Korunması

Hava sahası ihlali kavramına, geniş bir bakış açısıyla, uzay araçlarının gerçekleştirdiği ya da elektromanyetik dalgaların kullanılmasıyla gerçekleştirilen ihlaller dâhil edilebilir. Ancak bu çalışmada, hava sahası ihlali kavramı kapsamında, bir ülkeden kalkan sivil ya da devlet hava araçlarının, başka bir devletin hava sahasında gerçekleştirdiği kural dışı hareketler incelenecektir.

Şikago Sözleşmesi'ne (m.3 bis/b) göre, her devlet, hava sahasında uçan ve sözleşmenin amaçlarına aykırı hareket ettiği düşünülen sivil hava araçlarına karşı birtakım koruma önlemlerine başvurabilmektedir. Buna göre, bir hava aracının yabancı bir devletin hava sahasına yetkisiz veya izinsiz girmesi; izinli girse bile uçuş planında belirttiği rotalara uymaması ya da yasak veya kısıtlı bölgelere girmesi; ayrıca hava aracının kendini tanıtmaması veya ATC ünitesi ile iletişim kurmaması, hava sahası ihlali olarak kabul edilir. Devletlerin, hava sahalarını; öncelikle saldırı, tecavüz ve izinsiz girişlere karşı; bunların dışında da, gümrük ve karantina kurallarının ihlali ve kaçakçılık gibi eylemlere karşı korumaları meşrudur. Hava sahasının korunması, bir devletin ülkesini korumasının ayrılmaz bir unsurudur (Milde, 2008: 49).

Hava sahası ihlallerine karşı ne tür önlemler alınabileceği konusunda hukuken belirsizlik var olmakla beraber, ihlalcı hava aracının hava sahasını terk etmesi veya gösterilen bir yere iniş yapması talep edilebilir. Prensip olarak hava aracının tehlikeye düşürülmemesi veya orantısız kuvvete maruz bırakılmaması gerekirken, bu noktada devletlerin, sivil ve askeri hava araçlarına karşı farklı uygulamalarda bulundukları

gözlenmektedir (Boczek, 2005: 203-204). Hava sahası ihlalinde bulunan sivil bir hava aracının amacını tespit etmekteki güçlükler nedeniyle, kuvvet kullanmadan önce hava aracının belli bir havaalanına inmesini istemek, bu isteğe uyulmaması durumunda kuvvet kullanmak, en uygun yol olarak gözükmektedir (Pazarcı, 1989: 366).

Bu kapsamda, uluslararası hukuk açısından, sivil ve devlet hava araçları arasındaki ayrımın nasıl yapıldığının incelenmesi gerekmektedir. Zira devlet hava araçlarının, yabancı bir ülkenin hava sahasında uçuşması veya inmesi, daha önce belirtildiği gibi, özel izne tabidir. Şikago Sözleşmesi'nin (m.3/b) dar yorumuna göre; askeri, gümrük ve zabıta hizmetlerinde kullanılan hava araçları dışındaki tüm hava araçları, sivil hava aracı olarak kabul edilebilmektedir. Sivil hava aracı olarak tescil edilmiş hava araçlarının askeri amaçla kullanılması durumunda ne olacağı konusunda ise, doktrinde tartışmalar mevcuttur. Ancak burada önemli olan husus, hava aracı sivil tescilli bile olsa, yapılan uçuşun sivil niteliğini koruyup korumadığıdır. Her ne kadar önceleri hava aracının mülkiyetinin kime ait olduğu bu konuda belirleyici olarak kabul edilmişse de, artık çoğu durumda belirleyici olarak kabul edilen, hava aracının fonksiyonudur. Bu konuda tartışmalar olmasının nedeni ise, sivil-devlet hava aracı ayrımı Paris Sözleşmesi'nde açıkça yapılmışken, günümüzde geçerli olan Şikago Sözleşmesi'nde bu ayrımın açıkça yapılmamış olmasıdır. Zira askeri, gümrük ve zabıta hizmetleri dışında kullanılan devlet hava araçları da mevcuttur. Bu konuda Avrupa hava sahasında söz sahibi olan EUROCONTROL'e göre, sivil tescilli bile olsa, askeri hizmetlerde kullanılan hava araçları, devlet hava aracı statüsüne sahiptir (Akkutay, 2017: 316-317, 328). Pazarcı'ya (1989: 73) göre de, bir hava aracının devlet hava aracı mı, yoksa sivil hava aracı mı olduğunu belirleyen husus, hava aracının hangi amaçla kullanıldığıdır. Bir sivil hava aracının, işleteni kim olursa olsun, devlet hava aracı sayılmaması için, devletin kamu gücünü kullanmaması ve kamu işlerinde yararlanılmaması gerekmektedir. Her ne kadar silahlı çatışmalar hukuku hava araçlarına ilişkin farklı statüler ortaya çıkarsa da, hava aracının hangi statüye sahip olduğu, Şikago Sözleşmesi çerçevesinde değerlendirilmelidir. Hava araçlarının statüsünün belirlenmesindeki muğlâklığı gidermek için en uygun yol, devletlerin havacılık konusundaki düzenleme ve uygulamalarına yol göstericilik yapan ICAO'nun, Şikago Sözleşmesi'nin 3. maddesini düzenlemesi veya bu konuda açık bir şekilde yorumda bulunmasıdır (Akkutay, 2017: 343).

İleriki bölümlerde daha detaylı inceleneceği üzere, devlet hava araçlarının FIR rejimine tabi olmaması ve uçuş planı sunma yükümlülükleri olmaması nedeniyle de görüş ayrılıkları yaşanmaktadır. Bu konuda Türkiye ve Yunanistan arasında yaşanan sorunlar ise, genelde devlet hava aracı statüsüne sahip olduğu tartışma götürmeyen askeri hava araçlarının faaliyetlerinden kaynaklanmaktadır.

Hava sahası ihlallerinde, hava aracının statüsü dışında, devletlerin savaş halinde olup olmadıkları da önemlidir. Şikago Sözleşmesi, esasen barış zamanına yönelik bir düzenlemedir. Sözleşmede (m.89), savaş halinde sözleşmenin uygulanmayabileceği belirtilmektedir. Sivil uçakların savaş zamanında askeri amaçla kullanılma ihtimali oldukça fazladır. Bu nedenle savaş halindeki devletlerin, sivil uçaklara karşı, bu maddeden ziyade, silahlı çatışmalar hukuku kurallarına tabi oldukları değerlendirilmektedir (Bal, 2019: 305-306). Askeri hava araçları, barış zamanında dokunulmazlığa sahiptirler. Ancak savaş durumunda bu haklarını kaybetmektedirler. Silahlı çatışma hukuku kuralları çerçevesinde, hem sivil hem de askeri hava araçlarına havada müdahale edilmesi mümkündür. Üstelik silahlı çatışma hukuku, sivil hava araçların askeri hava araçlarına dönüştürülmesine de izin vermektedir. Buradaki müdahale kavramından anlaşılması gereken ise, hava aracının her halükarda düşürülmesi değildir (Akkutay, 2017: 331,342).

Yakın tarihte askeri hava araçlarının hava ihlali nedeniyle düşürülmesinin pek çok örneği mevcuttur. Bunların en ünlülerinden biri de U-2 olayıdır. 1960 yılında gerçekleşen bu olayda, Francis Gary Powers'ın komutasındaki ABD Hava Kuvvetleri'ne ait ve ana üssü Adana'da bulunan U-2 tipi keşif ve istihbarat uçağı, Pakistan'dan kalkmış ve Sovyet hava sahasının içinde, Sverdlovsk şehrinin yakınlarında düşürülmüştür. Amerikalılar ilk başta bu olayı meteoroloji gözlemi yapan bir uçaklarının arıza nedeniyle Sovyet sınırı yakınlarında düştüğü şeklinde açıklamaya çalışmışsa da, Amerikalı pilotun Sovyetlerin elinde olduğu ortaya çıkınca, ABD, diplomatik olarak oldukça zor bir duruma düşmüştür. Sovyetler Birliği'nin Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'ne (BMGK) sunduğu karar tasarısı ise reddedilmiştir. Karar tasarısına ret oyu veren devletler, genel olarak istihbarat faaliyeti yapan bir uçağın saldırı amacı taşımadığını öne sürmüşlerdir. Diğer taraftan, ABD'nin 4 yıl boyunca gerçekleştirdiği U-2 uçuşlarını durdurması ve tekrar gerçekleştirmeyeceğini açıklaması,

Sovyet hava sahasında izinsiz bir şekilde uçuş yapmasının hukuksuz olduğunu kabul etmesi anlamında değerlendirilmiştir (Wright, 1960: 836-843).

Hava sahası ihlalinde bulunan sivil yolcu uçaklarının düşürüldüğü örnekler de mevcuttur. Bunların en çok ses getireni, 1983'te gerçekleşen Kore Havayolları olayıdır. Kore Havayollarına ait 007 sefer sayılı Boeing 747 tipi bir uçak, 1 Eylül 1983 günü Sovyetler Birliği üzerinde kısıtlı hava sahası olarak ilan edilen bir hava sahasına girmiş ve Sovyetler Birliği'ne ait bir savaş uçağı tarafından düşürülmüştür. Olayda 269 kişi hayatını kaybetmiştir. Silahsız bir hava aracının, hava sahası ihlali yapıyor bile olsa düşürülmesi hadisesi, havacılık tarihinin en çok uluslararası tepki getiren olayı olmuştur. Bu olayda, ABD'nin girişimine rağmen, Sovyetler Birliği'nin vetosu nedeniyle BMGK'dan bir karar çıkarılamamış olsa da, ICAO'nun 6 Mart 1984'te gerçekleştirdiği oturumla, Sovyetler Birliği hakkında kınama kararı çıkarılmıştır. Soruşturma raporunda da; Kore Havayolları uçağı her ne kadar hava sahası ihlali yapmış olsa da, pilotların uçmaları gereken rotadan saptıklarının farkında olduklarına dair bir kanıt olmadığı ve uçağın hava sahası ihlali yaptığı sırada hiçbir düşmanca eylemde bulunmadığı, Sovyet pilotların da uçağı tanımlamak ve uyararak konusunda gerekli dikkati göstermediği vurgulanmıştır. Uluslararası kamuoyu, bu olayda Sovyetler Birliği'nin orantısız güç kullandığı konusunda büyük ölçüde hemfikir görünmektedir. Ayrıca Asamble (ICAO), bu olayın neticesinde, 1984 yılında Şikago Sözleşmesi Madde 3/bis'i kabul etmiştir. Bu kararla, devletlerin sivil hava araçlarına karşı silah kullanımından kaçınmak zorunda olduğu belirlenmiştir. Üstelik bu maddeyi, Sovyetler Birliği'nin dağılma sürecinde, 1990 yılında Rusya da onaylamıştır (Morgan, 1985: 249-257; Milde, 2008: 54-55).

Günümüzdeki askeri çatışmalarda sıkça kullanılmaya başlanan insansız hava araçlarının, hava sahası rejimindeki durumunun incelenmesi de gerekli görülmektedir. Şikago Sözleşmesi'ne (m.8) göre insansız hava araçları da, devlet hava araçları gibi, diğer bir devletin ulusal hava sahasına girmek için izin almak zorundadır. 2'nci Dünya Savaşı döneminde askeri amaçlarla kullanılan balonlarla zeplinlere yönelik olarak düşünülen bu madde, günümüzün silahlı insansız hava araçları için de oldukça uygun düşmektedir. Bununla beraber, birçok askeri operasyonda kullanılan silahlı insansız hava araçlarının hava sahası ihlalinde bulunmasının, uluslararası kamuoyunda diğer askeri hava araçlarının yarattığı tepkiyi yaratmadığı, bu hava araçlarının adeta üstü

örtülü birer harp silahı olarak kullanıldığı gözlenmektedir. Akkutay'a (2017: 326) göre, sivil istihbarat personeli tarafından işletilecek bir insansız hava aracı, devlet hava aracı sayılsa dahi, askeri hava aracı sayılması mümkün değildir. Diğer taraftan, boyutları oldukça küçük olabilen insansız hava araçlarının hava sahası ihlali yapıldığında, statüsünün belirlenmesi de gittikçe zorlaşmaktadır. Devletlerin, ulusal hava sahalarını ihlal eden insansız hava araçlarına karşı çekinmeden silahlı güç kullandığı gözlenmektedir.

Askeri hava araçlarının yabancı bir devletin hava sahasına izinsiz girişinin meşru sayılabileceği durumların olup olmadığı ise, ayrı bir tartışma konusudur. Bu konuda, Türkiye'nin Irak'ın kuzeyinde yaptığı askeri operasyonlar iyi bir örnek teşkil etmektedir. Türkiye, 1984-1989 yılları arasında, Irak ile imzaladığı güvenlik protokolüne göre, önceden izin almaksızın Irak'ın 5 kilometre içine kadar askeri operasyon yapma hakkına sahip olmuştur. Bu durumdan Türk askeri hava araçları da faydalanmıştır. Bu protokolün hukuki geçerliliği ise, BMGK'nin 1991 tarihli 688 sayılı kararı ile Irak'ın kuzey bölgesindeki egemenliğinin kısıtlanmasıyla ortadan kalkmıştır (Bal, 2019: 258).

Bu dönemden itibaren Türkiye'nin Irak'ın kuzeyinde gerçekleştirdiği operasyonları, BM Anlaşması'ndan doğan meşru müdafaa hakkını ele alarak incelemek gerekir. Buna göre Türkiye'nin bu operasyonları, BM Antlaşması'nın 51. maddesinde belirlenen gereklilik, orantılılık ve aciliyet şartlarını taşımaktadır. İlk anda eksik olduğu değerlendirilebilecek olan BMGK'ya bildirim şartının ise, UAD kararları ele alındığında, Türkiye'nin meşru müdafaa hakkına hanel getirmeyeceği değerlendirilmektedir. Nitekim BM tarafından, Türkiye'nin mevzu bahis operasyonlarına karşı herhangi bir uyarı veya kınama bildiriminde bulunulmadığı görülmektedir (Akutay ve Ateş, 2013: 131, 140).

BM Antlaşması'nın 51. maddesi dışında; BMGK'nın 2005 tarihli 1624 ve 2010 tarihli 1963 sayılı kararları da, devletlerin, teröre karşı uluslararası hukuka uygun olarak haklarını koruyabileceklerini öngörmektedir (Kadıoğlu, 2020: 217; www.unscr.com).

2020 yılı itibariyle, Türk Silahlı Kuvvetleri'nin Irak'ın kuzeyindeki operasyonlarda insansız hava araçlarını, savaş uçaklarını ve helikopterlerini sorunsuz bir şekilde kullandığı, bunun da Türkiye ile Irak arasındaki ilişkilerde bir sorun yaratmadığı gözlenmektedir. Bu durumun, Irak'ın, kendi kara ülkesindeki terör

eylemlerine engel olmadığı sürece devam edeceği değerlendirilmektedir. Irak'ın kuzeyi için ideal durum, Irak'ın, kendi kara ülkesinin kuzeyindeki terör eylemlerine engel olmada Türkiye ile işbirliğinde bulunmasıdır.

Türkiye'nin Suriye'deki operasyonları ise, genel olarak, Irak'taki operasyonlarla aynı hukuksal gerekçelere dayanmaktadır. Üstelik Türkiye'nin, Suriye'deki operasyonlarından önce BMGK'yı da bilgilendirdiği anlaşılmaktadır (Kadıoğlu, 2020: 217-218).

Bununla birlikte, Türkiye-Suriye arasında hava sahası ihlalleri nedeniyle yaşananlar ise, Irak'taki durumdan oldukça farklıdır. Bu olaylar, Irak'taki gibi hava sahası ihlallerinin meşru sayılabilme durumu bir kenara dursun, hava sahası olaylarının devletlerarası ilişkilere ne kadar ciddi bir etki yaratabildiğine örnek teşkil etmektedir. Suriye'nin 22 Haziran 2012 tarihinde, hava sahası ihlali yaptığı gerekçesiyle RF-4 tipi bir Türk savaş uçağını düşürmesinin ardından, Türkiye de, 16 Eylül 2013'te Mi-17 tipi bir Suriye askeri helikopterini düşürmüştür. Bu olaylardan sonra Türkiye ve Suriye arasında o dönem zaten gerginleşmeye başlayan ilişkiler, oldukça kötüleşmiştir. 24 Kasım 2015 günü ise, Suriye hava sahasında uçan ve Rus Hava Kuvvetlerine ait Su-24 tipi bir savaş uçağı, kısa süre içerisinde birkaç defa Türk hava sahasını ihlal etmesinin neticesinde, Türk Hava Kuvvetleri tarafından düşürülmüştür. Bu olaydan sonra Türkiye-Rusya Federasyonu ilişkileri, bir dönem oldukça kötü seyretmiştir. Bununla birlikte, daha sonraki süreçte her iki ülkenin de, yaşadıkları kimi sorunların ikili ekonomik ilişkileri kötüleştirmemesine gayret ettiği görülmektedir.

Hem Suriye'deki iç savaşa Rusya Federasyonu'nun dâhil olması, hem de Suriye'deki rejim ile Türkiye arasındaki ilişkilerin oldukça kötü olması nedeniyle, Türk Silahlı Kuvvetleri'nin, emniyet amaçlı olarak, bu bölgede genelde yalnızca insansız hava araçlarını kullandığı görülmektedir.

Hava sahası emniyeti konusunda, Türk Sivil Havacılık Kanunu'na (m.90) göre, "Türk hava sahasında uçuş yapacak yabancı devlet hava araçları; Türk kanunlarına ve bunlara bağlı kurallara uymak zorundandır. Türk devlet hava araçlarının, Türk hava sahasında ve uluslararası hava sahasında yapacakları uçuşlarla ilgili kurallar koyma yetkisi Türkiye Cumhuriyeti Hükümetine aittir. Şikago Sözleşmesi 3. madde hükümleri saklıdır." Bu kanunla Türkiye, Şikago Sözleşmesi'ne uygun bir iç hukuk düzeni yaratmış olmaktadır.

4.4. Uçuş Emniyeti ve Hava Trafik Hizmeti Düzenlemeleri

Günümüzde havayolu firmalarının yılda taşıdığı yolcu sayısı, Covid-19 salgınının havacılık sektörünü oldukça olumsuz etkilediği 2020 yılına kadar devamlı artış göstermiştir. Aynı şekilde havacılık sektörünün dünyada yolcu taşımacılığı içindeki payı da sürekli artış göstermektedir. Kısacası havacılık, artık insanlık için yeri ikame edilemeyecek bir hale gelmiştir. ICAO verilerine göre, hava ulaşımını kullanan yolcu sayısı 1951 yılında 39 milyon iken, 2018 yılı itibarıyla bu sayı, 4,3 milyara ulaşmış durumdadır. Yani 2018 yılında günde yaklaşık 12 milyon kişi hava yoluyla yolculuk yapmıştır (www.icao.int). Bu denli yoğun bir organizasyonun yürütülmesinin, yalnızca hava araçlarını sevk ve idare eden pilotlara bırakılması mümkün değildir. Bu durum, henüz 1944 yılında da görülmüş ve Şikago Sözleşmesi'nde hava sahasının ve trafiğinin yönetimi konuları ele alınmıştır.

Şikago Sözleşmesi ile uçuş emniyetinin sağlanması amacıyla hava trafik hizmetlerinin (Air Traffic Services; ATS) verilmesi düzenlenmiştir. Bu hizmetler, Şikago Sözleşmesi Ek 11'de düzenlenmiş durumdadır. Bunlar; hava trafik kontrol hizmetleri uçuş bilgi hizmetleri, uyarı hizmetleri, havacılık bilgi hizmetleri ve arama kurtarma hizmetleridir (Pazarcı, 2018: 325).

Bu hizmetlerin gerçekleştirilebilmesi için, hava sahaları sorumluluk bölgelerine ayrılmış durumdadır. Bu sorumluluk bölgelerinden en önemlisi, FIR'dır. FIR, sınırları yatay ve dikey olarak belirlenmiş, içinde uçuşla ilgili bilgi ve uyarı hizmetlerinin verildiği hava sahasıdır (DHMİ Genel Müdürlüğü, 2011: 135). Meteorolojik durum, ulaşım kolaylıkları, havaalanlarının durumu ve hava sahasındaki mevcut tehlikelere (göçmen kuşların varlığı gibi) ilişkin bilgiler, uçuş bilgi hizmetleri kapsamındadır. Kaybolan, kaza kırıma uğrayan ya da emercensi⁷ (emergency) ilan eden hava araçlarıyla ilgili bilgilerin arama-kurtarma birimlerine bildirilmesi ise, uyarı hizmetleri kapsamındadır. FIR sahaları, hem ulusal hem de uluslararası hava sahasını kapsayabilmektedir. Genel olarak bir ülkenin ulusal hava sahasında FIR hizmetlerinin sorumluluğu, o ülkeye aittir. Ancak bir devletin, kendi hava sahasındaki FIR hizmetleri sorumluluğunu başka bir devlete devrettiği örnekler de mevcuttur. Açık denizler ve egemenliğinin kime ait olduğu belirlenmemiş toprak parçaları üzerinde hava trafik

⁷ Acil durum anlamındaki bu tabir, Türk havacılık literatürüne bu şekilde yerleşmiştir.

hizmeti verilebilecek FIR bölgeleri, bölgesel anlaşmalarla belirlenebilir (Pazarcı, 2018: 325-326).

Bir devlet; kara ve deniz ülkesinin, yani kara devletinin ve karasularının büyüklüğüne göre, bir ya da birden fazla FIR'a sahip olabilir. Örneğin Türkiye'de, İstanbul FIR ve Ankara FIR olmak üzere iki ayrı FIR bulunmaktadır. Bu uygulama, yalnızca hava sahasının kontrolünün kolaylaştırılması amacıyla yapılmış bir sorumluluk paylaşımıdır. Bazı devletlerin, FIR'larını yüksekliğe göre ayırdıkları da görülmektedir.

Hava trafik hizmetleri ile ilgili olarak hava yollarından da bahsetmek gerekir. Bunlar, koridor şeklinde meydana getirilmiş kontrollü saha veya bu sahanın bir bölümüdürler (DHMİ Genel Müdürlüğü, 2011: 58). Yani hava yolları, genelde 10 deniz mili genişlikte olup, hava araçlarına hem araziye çarpmama, hem de hava trafik üniteleri ile telsiz irtibatı sağlayabilme garantisi veren rotalardır. Tarifeli uçuş gerçekleştiren hava araçları, genel olarak bu rotaları takip ederek uçmaktadırlar.

Kendi FIR'larındaki uçuşların düzenli bir şekilde yürütülmesi ve hava araçlarının emniyetinin sağlanması amacıyla, Şikago Sözleşmesi ve ICAO kuralları çerçevesinde, her FIR'ın sorumlu merkezi, tüm sivil hava araçlarının kendisine uçuş planı sunmasını, gereken zamanlarda konum ve irtifa bildirmesini ve hava araçlarının kendisini tanıttığını talep etmektedir. Her FIR'da bu işlerin sorumluluğu da, ilgili devletin yetkili ATS ünitesine verilmiştir (Günel, 2010: 93).

Bahsedilen FIR sorumlulukları, uluslararası hava sahasına ilişkin olduğu zaman, Şikago Sözleşmesi'nin ilgili maddelerinin incelenmesi gerekmektedir. Sözleşmeye göre, (m.12) ilgili hava sahası uluslararası bile olsa, o hava sahasına dair koyulacak kurallara uyulması gerekmektedir. Ancak bu sözleşme, başta askeri hava araçları olmak üzere, devlet hava araçlarını kapsamamaktadır. Bununla birlikte, yine aynı sözleşmeye göre, (m.3) devlet hava araçlarının, uçuşlarını icra ederken, sivil hava araçlarının emniyetini göz önünde bulundurmaları gerekmektedir. Yani her devletin, uyruğundaki devlet hava aracının uçuşlarında, uluslararası hava sahasına ilişkin gerekli önlemleri alması gerekmektedir. Uygulamada devletlerin askeri hava araçlarının uçuşlarını ikiye ayırdığı görülmektedir. Bunların ilki harekât hava trafiği (operational air traffic), diğeri ise genel hava trafiğidir (general air traffic). Harekât hava trafikleri; eğitim, tatbikat ve harekât uçuşlarını içermektedir. Sözleşmeye taraf devletler, bu tip uçuşlar esnasındaki sorumluluklarını, Şikago Sözleşmesi'ne (m.3) uygun şekilde kendi aldıkları önlemler

BEŞİNCİ BÖLÜM: TÜRKİYE İLE YUNANİSTAN ARASINDAKİ HAVA SAHASI SORUNLARI

5.1. Türkiye-Yunanistan İlişkilerine Genel Bir Bakış ve Ege Sorunları ile Hava Sahası Sorunlarını Ortaya Çıkaran Gelişmeler

Bu bölümde, öncelikle, Yunanistan ile Türkiye arasındaki sorunların sebeplerine genel bir çerçeveden bakılacaktır. Daha sonra Ege sorunlarını ve dolayısıyla hava sahası sorunlarını ortaya çıkaran tarihi gelişmeler incelenecek, son olarak da bu incelemenin ışığı altında, Türkiye-Yunanistan ilişkilerinin özellikleri ortaya çıkarılmaya çalışılacaktır.

Uluslararası politika, temelde rekabetçidir. Böyle bir ortamda bir devletin birincil amacı da hayatta kalmaktır. Devletlerin güvenliklerini sağlamak gayesi; mümkünse saldırgan rakipleri caydırmayı; bu mümkün olmazsa ise, onları etkisiz hale getirmek için dâhili ve harici eylemlerde bulunmayı, devletler açısından zorunlu kılmaktadır. Bu nedenle devlet adamları da mutlak kazançlardan ziyade, daha ulaşılabilir olan göreceli avantajlarla daha fazla ilgilidirler. Eşit olmayan kazançlar sorunu, uluslararası ittifakların kurulmasını ve sürdürülmesini oldukça zorlaştırmaktadır. Neo-realist paradigma; anarşi, güvenlik ve göreceli avantaj arasında kuvvetli bağlar olduğunu kabul eden bir düşünce üzerine kuruludur. Devletler devamlı savaş durumunda olmasalar da, anarşi, ulusların devamlı yok olma korkusuyla yaşamak zorunda olmaları anlamına gelmektedir. Uluslararası ilişkilerde yapılacak bir hata felakete yol açabileceği için, devletler, dostlarının ve düşmanlarının niyetlerini iyi değerlendirmek zorundadırlar (Aydın ve Ifantis, 2004: 2).

Waltz (1978: 106)'a göre uluslararası politika, devletlerin işbirliği yapmasını iki şekilde kısıtlar. Bunların ilki, devletlerin, diğerlerinin daha çok kazanç elde etmesinden çekinmesidir. İkincisi ise, devletlerin, işbirliği nedeniyle diğer devletlere bağımlı hale gelecek olmasından korkmalarıdır. Türkiye ve Yunanistan özelinde, işbirliğini engelleyen husus, Waltz'ın tespit ettiği ilk kısıtlamaya uygun şekilde, Ege ve Doğu Akdeniz'deki çıkar çatışmasıdır. Üstelik Ege ve Doğu Akdeniz, iki devlet arasındaki sorunların yalnızca güncel adıdır.

Türk-Yunan ilişkileri, her dönemde, neo-realist paradigmaya uygun şekilde karşılıklı güvensizlik ekseninde gerçekleşmiştir. İkili ilişkiler, iki tarafta da kamuoyunu en çok ilgilendiren dış politika konularından biri olmuştur. Ege'nin iki yakasının bir araya gelmemesi olarak da adlandırılan bu durum, yalnızca iki ülkenin birbirlerine karşı oluşturdukları algıdan ileri gelmemektedir. Zira iki devlet arasında gerçek sorunlar mevcuttur. Nasıl ki modern Yunan tarihine ya da Yunanlı kimliğine Türkiye etkenini dışlayarak bakmak mümkün değilse, Türkiye'nin Batılı devletlerle ilişkilerine ve sorunlarına da, Yunanistan etkenini dışlayarak bakmak mümkün değildir (Gürel, 2018: 9).

Tarihsel olayların iki ülke arasında yarattığı güvensizlik, bu ülkelerin aralarındaki sorunları çözememelerinin temel nedenini meydana getirmektedir. Zira Türkiye ve Yunanistan, ulus devlet kimliklerini birbirlerine karşı verdikleri mücadelenin sonucunda oluşturmuşlardır (Arı, 1995: 65). Dünyada Fransa ve Almanya gibi, geleneksel düşmanlıklarını işbirliğine çevirebilmiş ülkeler mevcut olsa da, Türkiye ve Yunanistan, yakın geçmişte bile birkaç kez silahlı çatışmanın eşiğine gelmişlerdir.

Yunanistan'ın 1830'da Osmanlı İmparatorluğu'ndan bağımsız olmasından bu yana, Türkiye ile Yunanistan arasında devamlı olarak sorunlar var olagelmıştır. Üstelik iki devlet, 1920'den beri savaşmamışlar ve 1952'den beri NATO ittifakının içinde yer almışlardır. İki ülke arasındaki sorunları çözümsüz kılan, hatta bunların müzakere edilmesini bile engelleyen en önemli etken, “yaşayan bir tarihin yarattığı güvensizliktir.” Türkiye'nin tarihi, toprak ve nüfus büyüklüğü Yunanlılar tarafından korku kaynağı olarak görülürken, Türk halkı Yunanistan'ı bir tehdit olarak fazla önemsememektedir. Bununla birlikte, yaşayan bir tarihin yarattığı güvensizlik hissi, Ege'nin her iki tarafı için ortak bir histir. Zira 1919-1922 yıllarını Türkler “Kurtuluş Savaşı dönemi” olarak adlandırırken, Yunanlılar aynı dönemi “bozgun yılları” olarak anmaktadırlar (Gürel, 2018: 11-15).

Türkiye ile Yunanistan arasındaki ilişkilerin önemli bir özelliği, Avrupalı devletlerle olan ilişkilere bağımlılığıdır. Yunanistan'ın doğuşu, büyük ölçüde Avrupalı büyük devletlerin Osmanlı Devleti'ne karşı politikalarının bir sonucudur. Yunanistan da, kuruluşundan itibaren izlediği yayılmacı dış politikayı, bu devletlerin korumacılığına dayandırmıştır. Nitekim Avrupalılar da, bu politikayı her fırsatta

desteklemiştir (Gürel, 2018: 19-20). Bu tarihsel gerçekliğin, AB'nin günümüzdeki politikalarına da sirayet ettiği değerlendirilmektedir.

Yunanistan'a kıyasla oldukça büyük bir coğrafya ve nüfusa sahip olan Türkiye, komşusu üzerinde önemli bir baskı hissettirmektedir. Bu baskıyı meydana getiren etmenler, geçmişte Osmanlı dönemindeki tabiiyet ilişkisi, günümüzde ise, iki ülke arasında meydana gelen kriz ilişkileridir. Bu baskı, Yunanistan'da başta Kilise olmak üzere, ülkenin politika yapıcılarının, dış politikayı Türkiye karşıtı bir temele oturtmasına neden olmaktadır. Bu durum, 1950'li yıllarda Türkiye'de Sovyetler Birliği nedeniyle hissedilen baskıya benzemektedir. Üstelik Yunanistan'ın gözünde Türkiye, Osmanlı İmparatorluğu'nun siyasi mirasçısı olarak, Megali İdea'nın önündeki en büyük engel durumundadır. Kıbrıs'ın "işgali" ise, Türkiye'nin Yunanistan'a yönelik yayılmacı emellerinin ispatıdır (Sönmezoğlu, 2000: 353-354). Gerçekten de, Kıbrıs Barış Harekâtı, Yunanistan üzerinde derin etkiler bırakmış ve Yunanistan için asıl tehdit olarak kuzeydeki Sovyetler Birliği yerine doğudaki Türkiye'nin görülmesine yol açmıştır (Öztürk, 2014: 142).

Tüm Helenlerin tarih boyunca yaşadıkları ülkeleri kapsayan büyük bir Yunanistan kurma politikasından ibaret olan Megali İdea, sorunların önemli kaynaklarından birini teşkil etmiştir. Türkiye Cumhuriyeti'ni kuran Kurtuluş Savaşı'nda da aynı sebeple bir savaşım gerçekleşmiş, bunun sonucunda ise, Lozan Antlaşması ile meydana geldiği için "Lozan Dengesi" adı verilen ve Türkiye ile Yunanistan arasında devamlı bir barışın tesis edilmesini sağlamaya yönelik bir denge kurulmuştur. Lozan Dengesi'nin temel öğeleri şunlardır:

- Meriç Nehri ve Karaağaç ile oluşturulan kara sınırları;
- Ege Denizi'nde Gökçeada ve Bozcaada ile Anadolu kıyılarına yakın küçük adaların Türkiye'ye, kuzeydoğudaki Ege adalarının ise, silahsızlandırılmış statüde Yunanistan'a bırakılması;
- Her iki ülkenin de Ege Denizi'nde üçer deniz mili genişliğinde karasuları ve ulusal hava sahasına sahip olması neticesinde, Ege Denizi'nin büyük bölümünün uluslararası alan olarak kalması;
- Batı Trakya Türkleri ile İstanbul Rumlarına azınlık statüsü verilmesi ve bunlar dışında kalan komşu ülkelere yerleşmiş Türk ve Rumlara nüfus mübadelesi yapılmasıdır (Pazarcı, 1986: II-III).

Türkiye ve Yunanistan ilişkileri, Lozan Dengesi'nin tesis edilme süreci tamamlandıktan sonra, ancak 1930'lu yıllarda, Atatürk ve Venizelos'un önderliği ile iyi bir seviyeye gelebilmiştir. İlişkilerin genel olarak olumlu seyrettiği bu süreçte bile, Yunanistan, önce 1931 yılında ulusal hava sahası genişliğini 3 deniz milinden 10 deniz miline çıkartmıştır. 1936 yılında ise, karasuları genişliğini 6 deniz miline çıkartmıştır. Bu süreçte Yunanistan'ın, Montrö Boğazlar Sözleşmesi nedeniyle Türkiye'de meydana gelen memnuniyet havasından istifade ettiği görülmektedir. Bu havanın oluşmasında, 1933'te iki devlet arasında imzalanan Samimi Anlaşma Misakı'nın ve 1934'te Romanya ve Yugoslavya'nın da katılımıyla imzalanan Balkan Antantı'nın da etkili olduğunu belirtmek gerekir (Pazarcı, 1986: 23-24). Yine de bu olay, Yunanistan'ın Türkiye aleyhindeki fırsatçılığının bir örneğidir. Türkiye'deki memnuniyet havası, Yunanistan'ın Lozan Dengesi'ni bozan bu uygulamalarının, o dönem yayılmacı politikalar izleyen İtalya'ya karşı aldığı bir önlem olarak görülmesine neden olmuştur. Bu görüşte doğruluk payı vardır. Zira Yunanistan, o dönem İtalya'nın politikalarına karşı önlemler alma ihtiyacı hissetmiştir. Ancak yine de, Türk tarafında, Yunanistan'ın karasuları hamlesinin Türkiye'ye de yönelik olduğunun anlaşılabilmesi, bir dış politika hatası olarak değerlendirilebilir. Hatta Türkiye tarafında dönemin dışişleri bakanının, Yunanistan'ın Limni ve Semadirek adalarını silahlandırması konusunda temennilerde bulunduğu bile görülmüştür (Ertürk, 2008: 106; Pazarcı, 1986: IV-V). Türkiye'nin o günün şartlarında itiraz etmediği ve hatta onayladığı uygulamalar, ileriki yıllarda Türk-Yunan anlaşmazlıkları kronik hale geldiğinde, Türkiye'nin aleyhine çalışmışlardır (Fırat, 2009: 356).

1930'lardaki yakınlaşma sürecinin asıl sebebi; İtalya'nın yayılmacı politikasının etkisi haricinde, hem Atatürk'ün, hem de Venizelos'un, kendi ülkelerini bir an önce kalkındırmak ve Balkanlar'dakiler başta olmak üzere, tüm komşularıyla iyi ilişkiler kurmak istemeleridir. 1934 yılında Atatürk'ün Venizelos tarafından Nobel Barış Ödülü'ne aday gösterilmesi, iki ülke arasındaki dostluğun ulaştığı seviyeyi göstermesi açısından önemli gelişmelerdir. Bununla birlikte, Lozan Dengesi'nin bozulmaya başladığı tarih olarak 1931 yılının kabul edilmesi gerektiği de unutulmamalıdır.

Tarihsel olarak bakıldığında, Türkiye ile Yunanistan arasında yakın işbirliğinin sağlanabildiği iki ayrı dönem görülmektedir. Bunların ilki bahsedildiği gibi 1930'lar, diğeri ise, 1950'li yılların ilk yarısıdır. 1950-1955 dönemindeki işbirliğinin asıl sebebi

iki ülkenin de NATO ittifakına katılmasına neden olan Sovyet tehdidi olduğuna göre (Gürel, 2018: 17), günümüz için örnek olarak gösterilebilecek yegâne dönem, bu dönemde de görülen olumsuz uygulamalara rağmen, 1930'lu yıllardır. İtalya ve Bulgaristan'ın 1930'larda izlediği revizyonist politikalar, iki ülkenin yakınlaşmasına yardımcı olmuşsa da (Gürel, 2018: 64), bu durumun 1950'lerdeki ortak Sovyet tehdidiyle kıyas kabul etmesi mümkün değildir. Zira ortak Sovyet tehdidi, daha 1947 yılında ABD Başkanı Truman'ın her iki ülkeye başlattığı askeri yardım çerçevesinde müşterek bir payda da meydana getirmiştir. Üstelik iki ülkenin de 1952'de NATO ittifakına dâhil olması bile, Yunanistan'ın, 2'nci Dünya Savaşı süresince Türkiye'nin izlediği dış politikanın Yunanistan'a olumsuz etkide bulunmasını eleştirmesini engellememiştir. Zira Yunanistan'a göre; Türkiye, Fransa ve İngiltere ile 1939'da imzalanan Üçlü İttifak Antlaşması gereği, 1940'ta İtalya ve 1941'de Almanya Yunanistan'ı işgal edince, savaşa dâhil olmalıydı. Türkiye ise, gerekli askeri donanıma sahip olmadığını öne sürerek savaşa girmemiştir (Fırat, 2009: 577).

2'nci Dünya Savaşı'ndaki gelişmeler ve 1947'de Paris Antlaşması ile On İki Adalar'ın Yunanistan'a bırakılması nedeniyle, 1930'lara nazaran karşılıklı güvensizlik ortamında girilen süreçte, 1954'ten itibaren Kıbrıs sorununun ortaya çıkması, iki ülkenin siyasi, ekonomik ve stratejik çıkarlarını yansıtan çok sayıda görüş ayrılığı nedeniyle karmaşıklaşan Türk-Yunan ilişkilerinin giderek kötüleşmesine sebep olmuştur. Bu tarihe kadar Türkiye'de Kıbrıs sorununun göz ardı edilmesinin nedeni, önce NATO üyeliğinin en önemli dış politika hedefi olarak görülmesi, üye olunduktan sonra da, konuya bir süre NATO perspektifi ile bakılmasıdır. 1954 yılında Yunanistan'ın Kıbrıs konusunu BM'ye getirme çabaları artınca, Türkiye de Kıbrıs sorunuyla resmen ilgilenmek zorunda kalmıştır (Sönmezoğlu, 2000: 20). Kaçınılmaz olarak, Türkiye ve Yunanistan'ın ABD ve NATO ile ilişkileri de bu durumdan olumsuz etkilenmiştir. Hâlbuki her dönemde Batı ile ilişkiler, iki devlet tarafından da bir referans noktası olarak görülmüştür. Buna rağmen iki tarafın da, aralarındaki inatlaşmalar nedeniyle Batı ile mevcut ilişkilerinin zarar görmesini göze alması, sorunların çözümünün zorluğu ile ilgili dikkate alınması gereken bir husustur. Bununla birlikte, Batı ile ilişkiler konusunda daha etkin olan taraf, genellikle Yunanistan olmuştur (Gürel, 2018: 23).

Münferit olarak sorunların temeline bakıldığında, Yunanistan, bazı sorunları yok saymak, bazılarını da her fırsatta uluslararası kamuoyuna yansıtmak yönünde politikalar

izlemektedir. Yunanistan'ın Ege'deki dengeyi kendi lehine bozmak amacıyla izlediği diğer bir yol ise, tek taraflı ulusal yasalar ve uluslararası girişimlerle “de facto” sonuçlar meydana getirmeye çalışmaktır (Pazarcı, 1986: 71).

Yunan yazarlar arasında sıkça görülen uluslararası hukukla belirlenmiş konuların ikili diyalogla müzakere edilemeyeceği görüşü, Yunanistan'ın uluslararası girişimlerle elde etmeye çalıştığı “de facto” sonuçların amacını da ortaya koymaktadır. Yunanistan, ikili sorunları devamlı olarak uluslararasılaştırarak, ikili müzakere eksikliğinin yarattığı gerilimi göz ardı etmektedir (Tzimitras, 2008: 121).

Yunanistan'a göre, Türkiye'nin, mevcut sorunları uluslararası mahkemeler yerine ikili müzakerelerle çözmek istemesinin nedeni, daha büyük bir orduya sahip olmasının verdiği müzakere avantajını kullanmak istemesidir (Syrigos, 1998: 460). Türkiye'yi ikili müzakerelere yatkın kılan en önemli faktör ise, uluslararası yargının vereceği kararların ulusal çıkarlara aykırı olacağı varsayımıdır (Kıvılcım, 2012: 143).

Yunanistan'ın Türkiye ile yaşadığı sorunları uluslararası platformlara taşıma politikası, ikili müzakerelerden çekinmesinin yanında, Kıbrıs Barış Harekâtı'nın ardından NATO'nun askeri kanadından ayrılmasıyla da doğrudan ilintilidir. NATO'nun Kıbrıs Barış Harekâtı'na göz yumması, Yunanistan'ın, Kıbrıs sorununun çözümünü başta BM olmak üzere uluslararası kuruluşlarda aramasına neden olmuştur. Bu konuda Yunanistan'ın en önemli avantajı, Kıbrıs sorununa uluslararası kamuoyunun bakışını belirleyebilmesi olmuştur. Özellikle Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY), Kıbrıs adasının sadece güney kısmını kontrol ediyor olmasına rağmen, uluslararası hukuk ve siyaset platformlarında kendisini “Kıbrıs'ın meşru temsilcisi” olarak kabul ettirmeyi başarmıştır. Yunan tarafının görüşleri; NATO ve AB platformlarında Yunanistan tarafından savunulurken, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin (KKTC) temsil edilmediği bağlantısızlar zirvelerinde de GKRY tarafından savunulmuştur. (Sönmezoğlu, 2000: 120-121,136).

İki ülke ilişkileri hakkında bu genel çerçeve oluşturulduktan sonra, sıra, Ege sorunlarını ortaya çıkaran tarihi gelişmeleri ortaya koymaya gelmektedir. Türkiye ve Yunanistan arasında, bu çalışmanın konusu olan hava sahası sorunlarının da içinde bulunduğu Ege sorunlarının kökeninde, Ege Denizi üzerindeki adaların tarihsel olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun hâkimiyetinden Yunanistan'ın hâkimiyetine geçmiş olması yatmaktadır. Her ne kadar Ege Adaları'nın önemli bir kısmını teşkil eden On İki Adalar,

önce İtalya'nın, daha sonra da Yunanistan'ın egemenliğine geçmiş olsa da; Türkiye ile Yunanistan arasındaki anlaşmazlığın temeline genel olarak bu çerçeveden bakılmalıdır.

Yunanistan ve Türkiye'nin kıyıdaş olduğu Ege Denizi; egemenliği devredilmemiş adalar, Doğu Ege Adaları'nın askersizleştirilmiş statüsünün ihlali, karasuları ve kıta sahanlığı sınırlandırması ve nihayet hava sahası sorunları ile her iki devlet arasında anlaşmazlıklara sebep olan bir bölgedir (Akkutay, 2018: 193). Bu bölgede Türkiye ile Yunanistan arasındaki anlaşmazlıklar uzun yıllardır sürüp gitmekte, hatta kimi zamanlar unutulup gündeme bile gelmemektedir. Bu sorunlar, geride bıraktığımız yaklaşık 50 yılın iki komşu arasındaki dostane ilişkileri engelleyen yıllar olarak anılmasına neden olacaktır. İki ülke, Ege Denizi üzerinde kaç farklı anlaşmazlık olduğu konusunda bile farklı görüşlere sahiptir. Yunanistan, UAD'ye götürdüğü kıta sahanlığı sorununu ana mesele olarak görmekteyken (Syrigos, 1998: 1); Türkiye, karasularının genişliği, bazı adaların egemenliği, askersizleştirilmiş statüdeki adaların durumu ve hava sahası ile ilgili sorunlar gibi pek çok meselenin de çözüme kavuşturulması gerektiğini savunmaktadır. Üstelik Kıbrıs tartışması da tüm sorunların merkezinde durarak, tıpkı her iki toplumda görülen diğer tarafın yayılmacı emellere sahip olduğu düşüncesi gibi, ilişkileri kötü etkilemeye devam etmektedir (Sönmezoğlu, 2000: 320; Van Dyke, 2001: 172).

Yunanistan'ın 1936 yılında gerçekleştirdiği karasularını 6 deniz miline genişletme uygulamasını, Türkiye de 1964 yılında gerçekleştirmiştir. Bu gelişme, asıl olarak, Yunanistan'ın Ege adalarını uluslararası hukuka aykırı olarak silahlandırmaya başlamasına verilen bir cevaptır (Ertürk, 2008: 92). Kıbrıs'ta yaşanan olaylarla ilintili olan bu gelişme, Ege sorunlarının habercisi olmuştur. Bununla birlikte, bu sorunların ardı ardına kriz boyutlarına ulaşması, 1973'ten itibaren gerçekleşmiştir. Ege sorunları asıl olarak, Kıbrıs sorununun yarattığı siyasi kriz ortamında doğmuştur. Syrigos'a (1998: 113) göre de, 1973 yılına kadar Ege sorunları kıta sahanlığı sorunundan ibaretken, Kıbrıs krizi ile Ege'nin bütün rejimi bir sorun haline gelmiştir. Bu düşüncede haklılık payı olsa da, hava sahası sorunları kapsamında, sorunların kökeni, açıklandığı gibi 1931 yılına dayanmaktadır.

Ege sorunlarının başlangıç noktası olarak görülebilecek olay, 1973 yılında Türkiye'nin, Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'na Ege'nin çeşitli bölgelerinde arama izni vermesini, Yunanistan'ın protesto etmesidir (Sönmezoğlu, 2000: 181). Bu olayın,

1973 yılında BMDHS müzakerelerinin başlangıcıyla olan tarihsel yakınlığı da tesadüf değildir (Çelikkol, 2015: 95).

Kıbrıs Barış Harekâtı, ikili ilişkileri geri dönüşü olmayan bir şekilde değiştirmiştir. İlk ateşkesin ardından başlayan ikinci harekât, Yunanistan'ın Batı'yı protesto etmek amacıyla NATO'nun askeri kanadından ayrılmasına yol açmıştır. Kıbrıs'ı ilhak etme hayalini gerçekleştiremeyen Yunanistan için, Ege'de Türkiye aleyhine kazanç sağlamak, daha da önem kazanmıştır. Kıbrıs Barış Harekâtı'na göz yumulduğu gerekçesiyle, Yunanistan'ın NATO'nun askeri kanadından çekilmesi sonucu, Yunanistan'ı yitirmeyi göze alamayan ABD, 1975 yılında Türkiye'ye karşı silah ambargosu kararı almıştır (Gürel, 2018: 151). Yunanistan ise, bu durumdan istifade etmeye çalışmıştır. Yunanistan, Ege'de özellikle hava kuvvetleri bakımından Türkiye lehine olan güç dengesini değiştirmek için, ABD'nin Türkiye'ye uyguladığı silah ambargosunu mümkün olduğunca uzamasına gayret etmiş ve silah yardımları konusunda da 7/10 oranının (Türkiye'ye yapılan 10 birim yardıma karşılık Yunanistan'a 7 birim yardım) benimsenmesini sağlamıştır (Fırat, 2009: 709).

Kıbrıs Barış Harekâtı'nı; Ege sorunları kapsamında, 1974 yılında Türkiye'ye ait bir araştırma gemisinin Ege'deki açık denizde ve Türkiye'nin görüşüne göre Türk kıta sahanlığı içinde petrol aramalarına başlaması (Armaoğlu, 2019: 604) ve 1975 yılında Yunanistan'ın Ege adalarını silahlandırmasına karşılık olarak Türkiye'nin NATO emrine tesis etmediği Ege Ordusu'nu kurması izlemiştir.

1976 yılı ise, Türkiye'nin Ege'deki sismik araştırmaları ve Yunanistan'ın kıta sahanlığının ihlal edildiği gerekçesiyle, Türkiye'yi BMGK'ya şikâyet etmesine tanıklık etmiştir. Bu olaylar, Yunan savaş gemilerinin Türk araştırma gemisini yakından takip etmesi nedeniyle, adeta bir savaş havasının doğmasına neden olmuştur (Armaoğlu, 2019: 629). BMGK konuyu UAD'ye havale etmiş, sonucunda ise, Divan yetkisizlik kararı vermiştir. Bunun üzerine kıta sahanlığı sorununun çözümü için 1976 Bern Anlaşması ile oluşturulan ikili komisyon, Yunanistan'da hükümetin değişikliğinin yaşandığı 1981 yılına kadar çalışabilmiştir (Sönmezoğlu, 2000: 182-183).

1981 yılının, hem Bern Anlaşması ile kurulan komisyonun ortadan kalktığı, hem de Yunanistan'ın Rogers Planı sayesinde NATO'nun askeri kanadına döndüğü yıl olması dikkat çekicidir. NATO komutanı ABD'li Rogers'ın Ege'deki hava sahası sorunlarının çözümü için Türkiye'ye verdiği bir "asker sözü" neticesinde, Türkiye'nin

onaylaması ile Yunanistan, NATO'nun askeri kanadına geri dönmüştür (Gürel, 2018: 111-112). Bu gelişme, Yunanistan'ın Türkiye aleyhindeki fırsatçılığının diğer bir örneğidir. Zira Rogers Planı, hiçbir zaman uygulanmamıştır. Böylece Türkiye, hava sahası sorunlarının çözümü için, Yunanistan'ın NATO'nun askeri kanadına dönüşüne razı olmuş, sonucunda ise hiçbir şey elde edememiştir. Hava sahası sorunlarının çözümü için ABD'nin verdiği söz, unutulup gitmiştir. Bu durum, Yunan dış politikası üzerinde de etkili olmuştur. Nitekim dönemin Yunan başbakanı, 1982 yılın başlarında, Ege sorunları konusunda Türkiye ile müzakereleri sürdürmeyi gereksiz bulduğunu, müzakerelerin sürmesi için öncelikle Türkiye'nin Kıbrıs'taki askerlerini çekmesi gerektiğini açıklamıştır. Bu açıklamayı da, Lozan Antlaşması'na göre askersizleştirilmiş statüde bulunan Ege adalarının silahlandırmasının devam etmesi izlemiştir (Sönmezoğlu, 2000: 245).

Türkiye, Yunanistan'ın Kıbrıs Barış Harekâtı nedeniyle NATO'nun askeri kanadından çekilmesinin ardından, Yunanistan'ın askeri ittifaka tekrar dâhil olma sürecini, hava sahası sorunlarının çözümü için vaat almak dışında, bir koz olarak kullanmamayı seçmiştir. Bu seçim, her ne kadar Türkiye'nin hiçbir karşılık almadan verdiği dış politika ödünlerinden biri olarak görülse de, Türkiye'nin, ikili müzakerelere daha yatkın olan yaklaşımının da bir örneğini teşkil etmektedir.

1985 yılı, ilginç bir gelişmeye tanıklık etmiştir. Amerikan Kongre heyeti, Yunanistan ile olan ilişkileri geliştirmek amacıyla Atina'yı ziyaret etmiş; Yunanistan yetkilileri ise, Amerika ile olan ilişkileri düzeltmek için bazı şartlar öne sürmüştür. Öne sürülen şartlar; Amerika'nın Türkiye'yi, NATO hava savunma ve erken ihbar sorumluluğu, ulusal hava sahası sınırı, Limni'nin silahlandırılması ve uçuş planı sorunlarında Yunanistan'ın taleplerini kabul etmesi için ikna etmesi olmuştur (Armaoğlu, 2019: 716,717). Bu gelişme, Yunanistan'ın, diğer sorunları olduğu gibi, hava sahası sorunlarını da uluslararasılaştırmak amacıyla, her fırsattan istifade ettiğini ortaya koyan iyi bir örnektir.

İki ülke arasında 1980'li yıllardaki en büyük gerginlik, 1987 yılında Yunanistan'ın Taşoz adası açıklarındaki uluslararası sularda, uluslararası bir şirkete petrol arama izni vermesi ile çıkmıştır. Türkiye, bu gelişmenin üzerine bölgeye sismik araştırma gemisi yollamış, Yunanistan ise, geminin araştırma yapması halinde batırılacağını açıklamıştır. İyice artan gerginlik, Batılı ülkelerin araya girmesiyle

azalabilmiştir. İki ülkenin başbakanı da 1988’de Davos’ta bir araya gelmiş ve Ege veya Kıbrıs’taki mevcut durumu zorla değiştirme girişiminde bulunmama konusunda anlaşmışlardır.

Ancak bu süreçte tekrar başlayan ikili müzakerelerin, silahlı çatışmanın önlenmesi dışında bir faydası olmamış, ilişkiler kısa sürede tekrar durağanlaşmaya başlamıştır. Üstelik Davos sürecinde Atina ve İstanbul’da karşılıklı olarak imzalanan protokollerde; uluslararası hava sahasının özgürce kullanılması, hava trafiğinin sorunsuz yönetilmesi, turizme katkı sağlamak için yaz aylarında Ege’de askeri tatbikat yapılmaması ve her iki ülke pilotlarının birbirlerini tehlikeye düşürecek manevralar yapmaması gibi konular vurgulanmasına rağmen (Aydın ve Ifantis, 2004: 242-243); bu protokoller, mevcut hava sahası sorunlarının çözümünü de sağlayamamıştır. Dahası Yunanistan, 1990 yılında Avrupa Topluluğu’nun Türkiye’ye vermeyi planladığı krediyi, hava sahası sorunlarını öne sürerek veto etmiştir (Sönmezoğlu, 2000: 248-250).

Yunanistan, Kasım 1995’ten itibaren Ege Denizi’nde egemenliğinin kime ait olduğu belirlenmemiş olan bazı ada, adacık ve kayalıkları iskân edeceğini belli etmiş ve bu durum Ege Denizi’nde yeni bir uyuşmazlığın temellerini atmıştır. Yunanistan’ın Ege sorunlarına yaklaşımını daha iyi anlamak için, Ege adalarına bakış açısını anlamak lüzumludur. Anadolu kıyılarına yakın Ege adaları, üzerinde yaşayan halkı beslemekten bile aciz olan verimsiz topraklardır (Erinç ve Yücel, 1978: 105). Yunanistan, adalardaki nüfusu muhafaza edebilmek için, bu adalar arasındaki deniz ve hava ulaşımını devlet tarafından desteklemek zorunda kalmaktadır (Çelikkol, 2015: 114). Yunanistan’ın, ekonomik olarak mantıklı gözükmeyen adacık ve kayalıkları iskân etme kararını, siyasi sebeplerle aldığı değerlendirilmektedir. Zira bu tür çabalar, Yunanistan’a önemli miktarda ekonomik yük getirmektedir. Yunanistan’ın asıl maksadından anlaşılması gereken, egemenliği konusunda belirsizlik bulunan adacıkları kendi egemenliği altına almak ve bu durumu da Türkiye başta olmak üzere, diğer devletlere onaylatmaktır (Başeren, 2006: 45,46). Bu politika, Yunanistan’ın tek taraflı uygulamalarla uluslararası hukuk sonuçları elde etme çabasının bir örneğini teşkil etmektedir.

1990’lı yıllardaki en büyük kriz olarak öne çıkan Kardak Kayalıkları krizi, iki ülkeyi savaşın eşiğine getirmiştir. 23 Aralık 1995 tarihinde bir Türk ticaret gemisinin Kardak Kayalıkları’nda karaya oturması sonucu, kurtarma işlemini kimin yapacağı konusunda iki devlet arasında karşılıklı nota verilmesiyle kriz patlak vermiştir. Geminin

kurtarılıp Gümüşlük Limanı'na çekilmesinin ardından, önce Yunan bir papaz ve sivil birkaç şahıs kayalığa Yunan bayrağı dikmiş, buna cevaben ise iki Türk gazeteci Yunan bayrağını kaldırarak yerine Türk bayrağı dikmiştir. Bunun üzerine Yunanistan kayalıklardan doğudakine, Türkiye ise batıdakine asker çıkarmış ve iki ülke silahlı bir çatışmanın eşiğine gelmiştir. Kriz ancak ABD'nin araya girmesi ile aşılabilmiş ve iki ülke de silahlı güçlerini kayalıklardan geri çekmiştir. Uluslararası kamuoyunda bu krizi tuhaf ve gülünç olarak adlandıranlar olsa da, Kardak Kayalıkları'nın egemenliğini belirleyen ölçütler, Ege Denizi'ndeki çok sayıda kayalık ve adacığın da egemenliğini belirleyecektir. Bu da, karasuları sınırı ile bağlantılı olarak ulusal hava sahası sınırını belirleyecektir. Adacıkların ve kayalıkların egemenliği konusunda her iki devlet de, Lozan Antlaşması'nda egemenliği açıkça belirlenmeyen adacık ve kayalıkların kendilerine ait olduğunu iddia etmektedir (Başeren, 2006: 47-49).

Kardak Krizi'ni, 1997 tarihli Madrid Deklarasyonu izlemiştir. Bu bildirge ile Yunanistan tek taraflı eylemde bulunmamayı, Türkiye de silahlı güç kullanma tehdidinde bulunmamayı yükümlenmiştir (Aksu, 2015: 277). Ancak bu bildirge, Ege sorunları ile ilgili bir antlaşmaya dönüşmemiştir.

Türkiye ile Yunanistan arasında işbirliği kurulmasının da örnekleri mevcuttur. 1999 yılında her iki ülkede de meydana gelen depremlerde, iki komşu ülke arasında karşılıklı yardım ve dayanışmanın, bu sürece deprem diplomasisi denmesini sağlayan (Tzimitras, 2008: 113) oldukça güzel örnekleri görülmüştür. Hatta ülkelerin birbirlerine gönderdikleri arama-kurtarma ekiplerinin hayat kurtarması bile vakidir. Bu anlayış, her iki ülkede daha sonraki yıllarda meydana gelen doğal afetlerde de görülmüştür. İnsani yardıma verilen önem, hava sahası konusunda da istisnalar yaratmıştır. Yunanistan, 1999 Kosova Savaşı sırasında insani yardım amaçlı uçuş yapan Türk askeri uçaklarının Yunanistan hava sahasını kullanmasına izin vermiştir (Ganapati vd., 2010: 168-172). Ancak insani yardım konusundaki bu gelişmeler, 2000'lerin başında ekonomik ilişkilerin artmasına katkı sağlamışken, ne yazık ki, ikili sorunların çözümüne katkı sağlayamamıştır.

Yunanistan, 1999 Helsinki Zirvesi süreci ile sorunları görüşmeme politikasını bir kenara bırakmıştır. Bunda asıl etken olarak, o dönem PKK'ya verdiği desteğin ortaya çıkmasının Yunanistan üzerinde yarattığı baskı (Yıldırım, 2014: 23) ve yaşanan doğal afetlerin yarattığı yumuşamanın etkisi (Fırat, 2018: 479) bir kenara bırakılırsa; AB'nin

1997 Lüksemburg Zirvesi'nde GKRY ile tam üyelik müzakerelerinin başlatılması nedeniyle, Türkiye'nin AB ile köprüleri atma noktasına gelmesi görülmelidir. Yunanistan, Türkiye'nin AB üyelik sürecinin, tamamen bitmeden mümkün olduğunca uzatılmasını istemektedir. Türkiye'nin AB üyeliğinden tamamen vazgeçmesi ya da AB'ye tam üye olması durumunda, Yunanistan'ın her anlaşmazlıkta Türkiye'nin karşısına AB üyeliğini çıkarma seçeneği ortadan kalkacaktır. Zira 1999 Helsinki Zirvesi sonrası AB Komisyonu tarafından hazırlanan Katılım Ortaklığı Belgesi, Kıbrıs'ın yanı sıra, Ege sorunlarının da, tam üyelik sürecinde Türkiye'nin önüne konacağını açıkça göstermiştir (Erdoğan, vd., 2008: 61-65).

GKRY'nin 2004 yılında kamuoyunda Annan Planı adı verilen BM planının referandumunda hayır oyu vermesine rağmen tam üyeliğe kabul edilmesi ve GKRY'nin, Kıbrıs Cumhuriyeti adıyla AB'ye tam üye olması ile Yunanistan, AB içerisinde Türkiye'ye karşı çok önemli bir koz elde etmiştir (Ertürk, 2008: 94). Zira üyelerinden birini tanımayan Türkiye'nin, AB ile tam üyelik müzakerelerinin uzayıp gideceği açıktır. Gerçekten de, Türkiye ile AB arasındaki üyelik müzakereleri başlar başlamaz, AB'nin Türkiye'den Gümrük Birliği anlaşmasını GKRY'yi de kapsayacak şekilde düzenlemesini istemesi nedeniyle, tam üyelik müzakereleri çıkmaza girmiştir (Kalaycıoğlu, 2012: 123).

2000'li yıllar, iki ülke arasındaki ekonomik işbirliğinin artmasına rağmen, Ege sorunlarına ek olarak Doğu Akdeniz sorunlarını da beraberinde getirmiştir. İsrail'in Doğu Akdeniz'de doğalgaz yatakları bulmasıyla beraber, bu bölgedeki ekonomik hükümlerlik sahaları önem kazanmıştır. Yunanistan, Meis adasının coğrafi pozisyonunu öne sürerek bu bölgede ekonomik haklar iddia etmekteyken, Türkiye ise, bölgedeki deniz yataklarının Anadolu'nun coğrafi uzantısı olduğunu savunmaktadır. Ayrıca Türkiye ile GKRY'nin bu bölgede sondaj ve arama faaliyetleri için ruhsat verdikleri alanlar kesişmektedir (Çelikkol, 2015: 79). 2021 yılı itibarıyla de, iki ülke arasındaki en güncel sorun, konu itibarıyla bu çalışmanın dışında kalan Doğu Akdeniz sorunlarıdır.

Yunanistan, Ege'deki diğer sorunları yadsıyarak kıta sahanlığı meselesini tek sorun gibi göstermek istemiş ve bunun da UAD'de çözülmesine çabalamıştır. NATO'nun askeri kanadına dönme amacına ulaştıktan kısa bir süre sonra ise, Türkiye ile Ege sorunları ile ilgili müzakerelerde bulunmayı bir kenara bırakmıştır. 1985'teki

Amerikan heyetinin ziyaretini de, mevcut hava sahası sorunlarının uluslararasılaştırılması için bir fırsat olarak kullanmaya çalışmıştır. Yunanistan'ın Ege ile ilgili izlediği diğer bir politika, egemenliği devredilmemiş adaları, ekonomik olarak mantıklı olmamasına rağmen iskân etmesidir. Yunanistan, fırsat bulduğu takdirde, bu uygulamayı bir uluslararası hukuk kazancına dönüştürmeye çalışacaktır.

Ege sorunları, Kıbrıs krizinin siyasi ortamında ortaya çıkmıştır. Bu nedenle bu sorunların çözülmesi de, ancak bu sorunların Kıbrıs'taki meselelerden ayrı tutulması ile mümkündür. Ege sorunlarının Kıbrıs sorunundan ayrı değerlendirilmesi için mantıklı sebepler mevcuttur. Öncelikle Kıbrıs sorunu, her iki ülke için de, her ne kadar stratejik ve topraksal yönleri olsa da, ana unsuru insan olan bir sorundur. Ege sorunları ise, daha ziyade ekonomik boyutları ağır basan, daha teknik ve hukuki nitelikleri olan bir egemenlik paylaşımı sorundur (Sönmezoğlu, 2000: 357). Bu nedenle her iki ülke de Ege sorunlarına sıfır toplamı⁸ bir mantık çerçevesinde bakmaktadır. Hâlbuki her iki tarafı da tamamen memnun edecek bir çözüm mümkün olmasa da, maksimum faydanın sağlanacağı bir orta nokta bulmak mümkündür (Aykoç, 2012: 498). Ege sorunlarının ikili müzakereler yoluyla çözülmesi, Kıbrıs sorunu ile ilgili olarak her iki tarafın da lehine veya aleyhine bir durum oluşturmayacak, aksine, siyasi olarak mevcut olan güvensizlik ortamının azalmasını sağlayacaktır.

Türkiye'nin, AB ile ilişkileri düzeltmek amacıyla, Kıbrıs ve Ege sorunlarının çözümünde kendi haklarını bir kenara bırakması, Türkiye'nin bölgedeki çıkarları açısından telafisi mümkün olmayan zararlara uğraması anlamına gelecektir (Başeren, 2006: 245). AB'nin Türkiye'den beklediği, tam üyelik karşılığında Ege sorunlarında tavizler vermesidir. Bu da tam olarak Yunanistan'ın istediği durumu meydana getirmektedir. Bunun yanında, AB'nin politikalarında büyük etkisi olan Avrupa Parlamentosu'nun da, Yunanistan'ın ikili sorunları uluslararasılaştırma politikasına destek verdiği görülmektedir. AB Komisyonu'nun yayınladığı ilerleme raporları incelendiğinde, her ne kadar bu raporlar genel olarak Türkiye'yi açıktan eleştiren ifadelerle yer vermeyerek tarafsız bir görüntü sergilese de (Yazan, 2012: 208, 214); AB'nin, mevcut sorunlarla ilgili tarafsız olmadığı anlaşılmaktadır. Bu bilgiler, yaşanan tarihsel süreç içinde değerlendirildiğinde, AB'nin, Yunanistan'ın kuruluşundan beri

⁸ Oyun teorisi modellerinden sıfır toplamı oyunlarda, taraflardan biri için iyi olan şey, diğeri için kötüdür. Bu model, Soğuk Savaş sürecinde Batı Bloğu ve SSCB arasındaki ilişkiler açıklanırken, sıklıkla gündeme gelmiştir (Arı, 2013: 210).

Avrupalı büyük devletlerin izlediği, “Yunanistan’ı Türkiye’ye karşı kullanma” politikasını devam ettirdiği sonucuna ulaşılmaktadır.

1930’lardaki İtalyan-Bulgar politikaları ve daha da baskın olan 1950’lerdeki ortak Sovyet tehdidi, iki ülkenin daha büyük tehditler karşısında daha iyi ilişkiler kurabiliyor olmasının birer örneğini teşkil etmektedir. Bu örneklerin, günümüzde tam olarak karşılıkları bulunmasa da, gelecek için akılda tutulması gereken birer veri oldukları değerlendirilmektedir.

NATO ve ABD, Kıbrıs Barış Harekâtı süresince Türkiye’ye Yunanistan’ın umduğu tepkiyi göstermemiş, ancak Yunanistan’ı kaybetmemek için de Türkiye’ye silah ambargosu kararı almıştır. Bu denge politikasının izleri Yunanistan’ın NATO’nun askeri kanadına geri dönüşü ve Kardak krizi süreçlerinde de görülmüştür.

İki ülke arasındaki 1976 krizini Bern Anlaşması, 1987 krizini Davos süreci, 1995 krizini ise, Madrid Deklarasyonu izlemiştir. Bunların hepsinde silahlı çatışma engellenmiş, ancak mevcut sorunların çözümüne dair bir adım atılamamıştır.

1999 depremlerinin ardından iki ülke ilişkilerinde önemli olumluluklar meydana gelmiş, ancak bu yakınlaşma süreci de, mevcut sorunların çözümüne bir katkı sağlamamıştır.

5.2. Ulusal Hava Sahası Sınırı Sorunu

Türkiye ile Yunanistan arasındaki hava sahası sınırı sorununun kökeninde, Şikago Sözleşmesi’ne (m.2) göre ulusal hava sahalarının sınırının, karasuları sınırı ile belirleniyor olması bulunmaktadır. Karasuları genişliği, aralarında deniz sınırı bulunan başka pek çok devlet arasında da sorun teşkil etmektedir.

Lozan Antlaşması’nda, iki devlet arasında karasularının sınırlarını düzenleyen bir hüküm bulunmadığı gibi, antlaşmanın tek nüsha olarak hazırlanan Fransızca metninde de, karasuları ile ilgili herhangi bir harita bulunmamaktadır. 1926 yılında, antlaşmanın 5. maddesinde öngörüldüğü şekliyle bir sınırlandırma komisyonu kurulmuş ve karasularının sınırı ile ilgili bazı düzenlemeler yapılmıştır. Buna göre belirlenen karasuları sınırı yaklaşık 3 deniz milidir. Ancak bahsedilen tarihten sonra her iki devlet de karasuları genişliğini değiştirdiği için, bu düzenlemenin günümüzde bir geçerliliği kalmamıştır. Bunun haricinde incelenmesi gereken diğer bir antlaşma, On İki Adalar

bölgesindeki karasuları sınırının saptandığı 1932 tarihli Türkiye-İtalya antlaşmasıdır. Bu antlaşmada; On İki Adaların İtalya'ya ait olduğu ve Anadolu kıyılarına yakın adacıklardan Türkiye'nin egemenliğinde kalacaklar belirlenmiş ve bölgedeki karasuları sınırı detaylıca çizilmiştir (Uzgel, 2018: 294). Yunanistan, UAD'ye götürdüğü Ege Denizi Kıta Sahanelığı Davası'nda görüldüğü üzere, 1947'de On İki Adalar'ı İtalya'dan devraldığı için, bu antlaşmanın ardılı olduğunu iddia etmektedir (Pazarcı, 1989: 294). Bu çalışmanın konu kapsamı dışında kalan bu davada, UAD yetkisizlik kararı vermiştir.

Lozan Antlaşması'nda karşılıklı olarak kabul edilen 3 deniz mili genişliğindeki karasuları genişliği, Lozan Dengesi'nin bir parçasıdır. Bu konudaki denge, 1931 yılında Yunanistan'ın çıkardığı bir Kraliyet kararnamesiyle⁹, o dönemde karasularını 3 deniz mili olarak ilan etmiş olmasına rağmen, karasularını genişliğini “hava seyrüseferinin tanzimi ve hava polisliği¹⁰ bakımından” 10 deniz miline çıkartması ile bozulmaya başlamıştır. Daha sonra da 1936 tarihli 230 sayılı kanun ile Yunan karasularının genişliği 6 deniz miline çıkartılmıştır. Bu kanun çıkartılırken de, “bazı özel hallerde” karasuları genişliğini 6 deniz milinin üzerinde veya altında kabul eden hükümlerin geçerli olduğu belirtilerek, 1931 kararnamesine atıfta bulunulmuştur. Yunanistan Havacılık Bilgi Yayını'nda (Aeronautical Information Publication; AIP) da, 6 deniz mili olan karasularının “sivil havacılık ve deniz polisliğiyle bağlantılı olarak” 10 deniz mili olarak belirlendiği görülmektedir (Bal, 2019: 367-368; Başeren, 2006: 173).

1931 kararnamesinin, İsmet İnönü'nün Yunanistan'ı ziyaretinden hemen önce ve iki ülke arasında imzalanan dostluk sözleşmelerinin teatisinin kararlaştırıldığı bir süreçte yayınlanması, manidardır (Ertürk, 2008: 122). Her ne kadar o dönemde yerleşmiş bir hava hukukundan söz etmek mümkün olmasa da, Türkiye'nin bu

⁹ Kararnamenin İngilizce tam metni, “The Greek Republic, having regard to articles 2 and 9 of Act No. 5,017 to regulate civil aviation, published in Efimeris tis Kiverniseos, part I, No. 158, of 13 June 1931, and to article 1 of Act No. 2,569 of 19 April 1921 to ratify the International Aviation Convention, published in Efimeris tis Kiverniseos No. 68 of 26 April 1921, and upon the recommendation of the Minister of Aviation, has resolved and decreed as follows: The extent of the territorial waters referred to in article 2 of Act No. 5,017 shall be fixed at ten nautical miles from the coast of the State. The Minister of Aviation shall be responsible for publishing and giving effect to this Decree.” şeklindedir (www.un.org). Bu kararname, çalışmanın geri kalanında 1931 kararnamesi olarak anılacaktır.

¹⁰ 1931 kararnamesinde ve Yunanistan AIP'sinde geçen “hava polisliği” teriminin uluslararası hukukta bir karşılığı bulunmamaktadır. Türk mevzuatında ise hava polisliği, “Türk tescilli sivil hava araçlarında uluslararası uçuşlarda görevlendirilen özel eğitimli emniyet teşkilatı personeli” olarak tanımlanmaktadır (www.resmigazete.gov.tr). Bununla beraber Yunan mevzuatında bu terimin kullanılması, FIR yetkilerinin ötesinde bir yetkiye, yani egemenlik yetkilerinin kullanılmak istendiğine işaret etmektedir (Başeren, 2006: 178).

kararnameye o dönemde ses çıkarmamış olması, ileride zorluk çıkartacak bir dış politika hoşgörüsü olarak değerlendirilmektedir.

1936 yılında Yunanistan'ın karasuları genişliğini 6 deniz miline çıkartması ile Lozan Dengesi tamamen bozulmuştur (Başeren, 2006: 110). Türkiye ise, uzun bir süre bu duruma bir karşılık vermemiş, karasuları genişliğini 6 deniz miline ancak 1964 yılında çıkartmıştır. Türkiye'nin bu tarihe kadar Yunanistan'ın karasularını genişletmesine tepki göstermemesi ve 1964 yılında aynı uygulamayı gerçekleştirmesi, Lozan'da belirlenmiş 3 deniz millik karasuları dengesinin bozulduğunun onaylanması şeklinde de değerlendirilmektedir (Gedikoğlu, 1988: 12).

Türkiye, karasularının genişliğini 1982 tarihli 2674 sayılı Karasuları Kanunu ile 6 deniz mili olarak tekrar teyit etmiştir. 6 deniz milinin üzerinde karasuları genişliği tespit etmek ise, o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları göz önünde bulundurmak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla, Cumhurbaşkanı yetkisindedir (www.mevzuat.gov.tr). Nitekim 1982 yılında, o dönem için bu yetkiye sahip olan Bakanlar Kurulu'nun bir kararıyla, Akdeniz ve Karadeniz'de Türk karasularının genişliği 12 deniz mili olarak kabul edilmiştir.

Türkiye ile Yunanistan arasındaki 7 Aralık 1971 tarihli anlaşmaya göre, hava araçlarının hudut hattına 2 kilometreden daha yakın bir mesafede uçuş yapmaması gerekmektedir. Bu anlaşmaya göre, yalnızca haritacılık ve tarım faaliyetleri amaçlarıyla 2 kilometreden daha yakın mesafelerde yapılacak uçuşlar için, diplomatik kanaldan görüşme yapılması gerekmektedir. Doğal afet durumlarında ise, hudut makamlarına haber vermek şartıyla, hudut hattına kadar 1000 metre irtifanın altında uçuşlar yapılabileceği öngörülmüştür. Bu anlaşma, 1981 yılında kanunla kabul edilmiş ve Resmi Gazete'de yayınlanmıştır. Ancak Yunanistan tarafıyla karşılıklı teati edilmediği için yürürlüğe girmemiştir (www.mevzuat.gov.tr). Bu anlaşmanın, iki ülkenin savaşın eşiğine geldiği 1974 yılından 3 yıl önce yapıldığı, akılda tutulmalıdır.

Yunanistan, 1931 kararnamesine 1974 yılına kadar itiraz edilmemiş olması nedeniyle, Türk savaş uçaklarının 10 deniz milini kapsayan hava sahası içerisindeki uçuşlarını, hava sahası ihlali olarak nitelendirmektedir. Yani aradan geçen 43 yılın, 1931 kararnamesine hukuksal geçerlilik kazandırdığını öne sürmektedir. Hatta Yunan iddiaları arasında, Türkiye'nin hava sahası ihlallerini 6 deniz millik ulusal hava sahası sınırının bile içinde gerçekleştiği iddiası da yer almaktadır (Stephanopoulos, 1998: 20).

Yunanistan'a göre, Ege'deki hava sahasını kullanan tüm devletler, 1931'den beri, Yunan ulusal hava sahasındaki bu duruma saygı göstermişler ve Yunan kıyılarına 10 deniz milinden daha fazla yaklaşmamışlardır. Ege Denizi'ndeki bu uygulama, bir örf ve adet hukuku yaratmıştır ve Türkiye'nin uygulamaları, bu konuda bir istisna oluşturmamaktadır. Üstelik Yunanistan, 1931 kararnamesini 1937 yılında ICAN'a bildirmiş (Assonitis, 1997: 174), Türkiye ise, 1958'de katıldığı ICAO'nun 4'üncü Avrupa Bölgesel Toplantısı'nda sunulan 10 deniz millik Yunan ulusal hava sahası haritasına bir itiraz öne sürmemiştir (Syrgios, 1998: 116-118). Assonitis'e (1997: 160) göre, karasularının ötesinde hava sahası ilan etmek uluslararası hukuk açısından "paradoks" yaratıyor olmasına rağmen, bu gibi durumlar, uluslararası itiraz görmemiş olması nedeniyle uluslararası hukukta var olabilmektedir. Yazarlar arasında sıkça "Yunan paradoksu" olarak adlandırılan bu durumu en iyi açıklayan örnek, üzerinde hava aracı bulunan gemilerin durumudur. Buna göre, Yunan kıyılarından 7 deniz mili uzaktaki bir gemide bulunan helikopter, karasularını ihlal etmiyorken, havalandığı anda Yunan hava sahasını ihlal etmiş olmaktadır (Politakis, 1995: 506). Bu durumun ne kadar mantık dışı olduğu açıktır. Ayrıca Yunanistan, 10 deniz millik hava sahası kararnamesini ICAO'ya ancak 1974'te, bu uygulamaya AIP'sinde yer vererek bildirmiştir.

Hâlbuki Türkiye, 1975 yılına kadar Ege'de gerçekleştirdiği sayısız askeri tatbikat ve uçuşu, Yunan karasuları genişliğini 6 deniz mili kabul ederek gerçekleştirmiş, Yunanistan'ın, kıyılarına 6 deniz miline kadar yaklaşılması ile ilgili herhangi bir resmi itirazı ile karşılaşmamıştır. Yunanistan, detayları NOTAM sorunda incelenecek olmak üzere, Türkiye'nin tatbikat amaçlı olarak yayınlanmasını istediği NOTAM taleplerine 10 deniz millik hava sahasına riayet şartı ekleme uygulamasına, 1975 yılında başlamıştır (Gedikoğlu, 1988: 30).

Türkiye, Türk Silahlı Kuvvetleri'nin gerçekleştireceği Deniz Harekâtı Taktik Hava Desteği Tatbikatı için 15 Nisan 1975'te ICAO'ya çektiği mesajda, Yunan kıyılarına 6 deniz miline kadar yaklaşacağını bildirerek, 10 deniz mili genişliğindeki hava sahası uygulamasını tanımadığını ICAO nezdinde göstermiştir. Ayrıca ICAO Konsey Başkanı aracılığıyla da bu uygulama ile ilgili olarak girişimde bulunulmuştur. Tatbikatta da Yunan kıyılarına 6 deniz mili mesafeye kadar olan bir alan içerisinde uçuşlar gerçekleştirilmiştir (Başeren, 2006: 174; Pazarcı, 1986: 28). Bu tarihten beri

Türkiye, uluslararası hukuka uygun bulmadığı 1931 kararnamesini gündemde tutmak ve protesto etmek için, bu hava sahasının 4 millik bölümünde periyodik olarak askeri uçuşlar gerçekleştirmekte, Yunanistan da her defasında protesto notası göndermektedir (Fırat, 2009: 759).

Konu, üçüncü tarafların tutumu açısından incelenecek olursa, ABD'nin, Yunanistan'ın bu tek taraflı uygulamasına riayet etmediği ve Yunanistan'ın da, ABD askeri uçaklarının mevzu bahis 4 deniz millik sahada NATO tatbikatları kapsamında dahi olsa, Yunan makamlarına bilgi vermeden yaptığı uçuşları protesto ettiği anlaşılmaktadır. ABD Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü, 1996 yılında Yunan basınına verdiği demeçte, Yunanistan'ın 1931 kararnamesinin ABD tarafından tanınmadığını açıkça belirtmiştir (Assonitis, 1997: 168,172). Ayrıca, ICAO'nun Paris'te bulunan Avrupa ve Kuzey Atlantik Ofisi tarafından, Yunanistan'a, AIP'sinde yer alan karasuları tanımının Şikago Sözleşmesi'ne aykırı olduğu bildirilmiş ve düzeltilmesi istenmiştir (Başeren, 2006: 176-177).

Yunanistan'ın 1931 kararnamesinin diğer devletler tarafından da kabul görmemesi doğal bir sonuçtur. Yunanistan, 1931 kararnamesi ile uluslararası hukuka aykırı olarak, serbestlik rejimine tabi olan uluslararası hava sahasını, tek taraflı bir uygulamayla daraltmaya çalışmaktadır. Yunanistan'ın ilan etmiş olduğu ulusal hava sahasında zararsız geçiş hakkı da bulunmadığına göre, bu durum, seyrüsefer üzerinde oldukça önemli bir kısıtlama getirmektedir (Ulusoy, 2013: 320).

1931 kararnamesinin yarattığı bu görüş ayrılığının ötesinde, 1982 tarihli BMDHS'de, devletlerin karasularını 12 deniz mili olarak belirleyebileceğinin hüküm altına alınmasıyla, mevcut hava sahası sınırı sorunu yalnızca 1931 kararnamesinden ibaretken, farklı bir boyuta taşınmıştır.

BMDHS'de karasularının genişliği ile ilgili 12 millik sınır (m.3), bir azami sınırdır. Her devlet 12 mil genişliğinde karasuları sınırı ilan etmek zorunda değildir. Yunanistan'ın, Ege Denizi üzerinde birbirinden ayrı yüzlerce adası olmasının yarattığı durum, objektif olarak kötüye kullanılmaya oldukça müsaittir. BMDHS'ye göre (m.300), sözleşmeye taraf devletlerin, sözleşme hükümlerine iyi niyet çerçevesinde ve hakkın kötüye kullanılmamasını teşkil etmeyecek tarzda uyması gerekmektedir (Günel, 2010: 100).

Aynı sözleşmenin 15. maddesine göre, iki devletin sahilleri bitişik ya da karşılıklı olduğunda, aralarında farklı bir antlaşma yoksa, bu devletlerin, karasularını, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatların en yakın noktalarından eşit uzaklıkta bulunan orta hattın ötesine uzatma hakkı yoktur. Zaten Ege Denizi üzerindeki pek çok noktada Türkiye ve Yunanistan kıyılarının arasındaki mesafe 12 deniz milinden daha azdır. UAD'nin daha önceki kararlarındaki tutumu da 15. maddeye uygundur. Bu maddeden anlaşılacağı üzere, iki devlet arasında antlaşma yoluyla belirlenecek bir karasuları sınırı, meselenin kökten çözümünü sağlayacaktır (Akkutay, 2018: 194).

Yunanistan, BMDHS'nin hazırlandığı süreçte, karasularının 12 mile kadar genişletilebilmesi konusunda bir yaklaşım benimsenmesi üzerine, karasularını 6 deniz milinden 12 deniz miline çıkaracağı yönünde açıklamalarda bulunmuştur (Akkutay, 2018: 202). Zira Yunan parlamentosu, BMDHS'yi 1 Haziran 1995'de onaylayarak, Ege Denizi'nde karasularını 12 deniz miline çıkartma kozunu sıkça öne sürmeye başlamıştır (Arı, 1995: 51). Öyle ki, BMDHS'yi onaylayan yasada, “Yunanistan'ın, karasularını 12 deniz miline çıkartmak konusunda vazgeçilmez ve elinden alınamaz haklara sahip olduğu” vurgulanmıştır. Üstelik Yunanistan'a göre, karasularını genişletme hakkının şu anda kullanılmaması, Türk tehdidi nedeniyle bir vazgeçme anlamına gelmemektedir (Ioannou, 1997'den aktaran; Başeren, 2006: 114). Bununla beraber, Türkiye'nin Ege'de böyle bir işleme kayıtsız kalmayacağını bilen Yunanistan, aceleci bir işlem den kaçınmış, yalnızca 1994 yılında BMDHS'nin yürürlüğe girmesini, İtalyan ve İspanyol savaş gemileri ile beraber Güney Ege'de ortak bir tatbikat gerçekleştirerek ve gemileri halk ziyaretine açarak kutlamayı seçmiştir (Politakis, 1995: 498).

Kimi Yunan yazarlara göre, BMDHS'ye göre 12 deniz mili genişliğinde karasuları ilan etme hakkına sahip olan Yunanistan'ın, hava sahası genişliğini de 10 deniz mili olarak ilan etmesi uluslararası hukuka uygundur (Van Dyke, 2001: 188-189). Karasularının 12 deniz miline çıkartılması durumunda, Ege Denizi'nin yüzde 35'ini meydana getiren Yunan karasuları yüzde 63,9'a; yüzde 8,8'lik bölümünü oluşturan Türk karasuları ise yalnızca yüzde 10'a çıkacaktır. Açık denizlerin oranı ise, yüzde 56'dan yüzde 21'e düşecektir (Papacoma, 1984: 308-309). Bu oranlar, doğal olarak hava sahaları için de geçerlidir. Böylesi bir değişimin “dramatik” olacağı açıktır ve iki ülke arasında sorunlar meydana getirecek olması “anlaşılabilir” bir durumdur (Syrigos, 1998: 9).

Diğer bir Yunan görüşüne göre, Türkiye'nin, Yunanistan'ın 12 deniz mili genişliğinde karasuyu ilan etmesine bir bütün olarak itiraz etmesi yerine, böyle bir durumda Türkiye'nin karasuları ile açık denizler arasındaki bağlantıyı kesecek Yunan adalarının olduğu yerlerdeki karasularına itiraz etmesi daha mantıklıdır (Politakis 1995: 510). Hâlbuki böyle bir itiraz, ancak, meydana getirilecek ikili bir antlaşmanın müzakerelerinde yöneltilebilir. Yunanistan hali hazırda ikili müzakerelere yanaşmıyorken, böyle bir Yunan görüşüne rastlanması ilginçtir. Üstelik Yunanistan'a göre Türkiye, dışarıya öyle göstermeye çalışmakla beraber, bir sonuca ulaşabilecek ikili müzakerelere yanaşmamaktadır. Zira daha önce her seviyede yapılan ikili müzakereler bir sonuca varamamıştır. Sonuca yönelik teknik düzenlemeler dışındaki müzakereler, gerginliği daha da arttırmaktan başka bir işe yaramayacaktır (Syrigos, 1998: 444).



72

Bunların dışında, BMDHS'nin 122 ve 123'üncü maddeleri, belirsiz ve genel bir dille yazılmış olmasına rağmen, Ege Denizi gibi “yarı kapalı” denizlerin, özel bir yönetim gerektirdiklerini ve bu tür denizlere kıyısı olan devletlerin işbirliğinde bulunmalarını öngörmektedir (Van Dyke, 2001: 186). Bu maddeler de, Türkiye'nin, Yunanistan'ın BMDHS kapsamındaki iddialarına karşı sıkça öne sürdüğü bir argümanı meydana getirmektedir. Üstelik Türkiye, BMDHS'ye taraf olmamasına rağmen, görüşmelere katılarak, yarı kapalı denizlerle ilgili maddelerin oluşturulmasına önemli katkı sağlamıştır (Başeren, 2006: 9). Bu katkı, Türkiye'nin uluslararası konferanslarda göstermesi gereken aktif tutumun iyi bir örneğidir. Bu maddelere göre, Yunanistan'ın, Ege Denizi'nin “yarı kapalı” özelliği nedeniyle, tek taraflı bir karasuyu genişliği ilanında bulunmaması gerekmektedir. Buna rağmen Yunanistan, Akdeniz'de 12 deniz mili genişliğinde karasuları ilan etmeyen tek AB üyesi (Syrigos, 1998: 11) ve karasularını belirlemiş olanların içinde de bu işlemi gerçekleştirmeyen tek Akdeniz ülkesi olduğunu (Politakis, 1995: 500) vurgulayarak, Ege Denizi'nin “yarı kapalı” özelliğini göz ardı etmektedir. Zira Yunanistan'a göre, Türkiye'nin Ege Denizi'nin yarı-kapalı olma özelliğini karasuları genişliğine engel olarak vurgulaması, 1982 BMDHS'nin amacına aykırıdır (Assonitis, 1997: 171).

Yunan karasularının 12 deniz miline genişlemesi durumunda ortaya çıkacak diğer bir durum, Türk gemilerinin ve hava araçlarının, Ege Denizi üzerindeki pek çok noktada, Yunan karasularından ve üzerindeki hava sahasından geçmeden, açık denizlere ve bunun üzerindeki uluslararası hava sahasına çıkamayacak olmasıdır (Toluner, 2001: 139). Zira Ege Denizi'nde, Yunan adaları ile Anadolu kıyıları arasındaki orta çizgiye bakıldığında, kimi yerlerde karasuları genişliği 6 deniz miline bile ulaşmamaktadır. BMDHS'ye göre gemiler, başka bir devletin karasularında zararsız geçiş hakkından faydalanabilmektedir. Ancak; denizaltılar bu haktan su üstünde olmak şartıyla faydalanabilmekte iken, hava araçları faydalanamamaktadır. Üstelik bu geçiş hakkının savaş zamanındaki durumu da belirsizdir (Van Dyke, 2001: 200). Bu durumda, Yunan yazarlarda görülen, Yunan karasularından serbest geçiş hakkının kullanılması için “açık deniz koridorlarının” oluşturulabileceği (Syrigos, 1998: 454) ya da Türkiye'nin kendi karasularını güneye doğru takip ederek açık denizlere Akdeniz üzerinden ulaşması fikirleri (Politakis, 1995: 526), oluşabilecek muhtemel krizleri çözmekten oldukça uzak

kalmaktadır. Zira Türk askeri hava araçlarının Ege Denizi üzerinde tatbikat, eğitim ve belki de harekât amacıyla yapacakları hareketlerde Yunanistan'dan izin alınmak zorunda kalınması, yeni krizlerin ortaya çıkmasına neden olacaktır.

Yunanistan'ın Ege Denizi'nde 12 deniz mili genişliğinde karasuları ilan etmesi durumunda, Türkiye, balıkçılık faaliyetleri bakımından da önemli miktarda ekonomik zarar görecektir (Hayta, 2006: 312).

Karasularının genişliği, diğer devletlerin ve uluslararası toplumun çıkarlarını da ilgilendirmektedir. Ege Denizi'nde Yunan karasularının 6 deniz milinin üzerine çıkartılması, yalnızca Türkiye'nin değil, açık denizler rejimine uygun şekilde Ege Denizi'ni ve bunun üzerindeki hava sahasını kullanan diğer devletlerin de hak kaybına uğramasına neden olacaktır. Yunanistan'ı 1958 tarihli 2'nci Deniz Hukuku Konferansı'nda temsil eden Kripsis, karasularının genişliği ile ilgili olarak, Yunanistan'ın, uluslararası hukuka ve uluslararası toplumun çıkarlarına saygı kapsamında, karasularını 6 deniz mili ile sınırladığını beyan etmiştir (Başeren, 2006: 130). Buna rağmen, Yunanistan'ın BMDHS sonrası geliştirilen iddiaları arasında, Ege Denizi'nde karasuları genişliğinin 6 deniz milinin üzerine çıkarılması durumunda, üçüncü devletlerin bundan etkilenmeyeceği, esasen Türkiye'nin, Montrö Sözleşmesi ile Karadeniz'den Akdeniz'e geçişi sınırladığı da bulunmaktadır (Gedikoğlu, 1988: 44).

Türkiye Büyük Millet Meclisi, 08 Haziran 1995 tarihli oturumunda, Yunanistan'ın Ege Denizi'nde karasularını 12 deniz miline çıkarması halinde, “hayati menfaatleri muhafaza ve müdafaa için, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'ne askeri bakımdan gerekli görülecekler de dâhil tüm yetkilerin verilmesine ve bu durumun Yunan ve dünya kamuoyuna dostane duygularla duyurulmasına” yönelik bir karar almıştır (www.tbmm.gov.tr). Böylece, 6 deniz milinin üzerinde bir karasuyu genişliği ilanını Lozan dengesini Yunanistan lehine bozacak bir gelişme olarak gören Türkiye Büyük Millet Meclisi, açık denizlere Yunan karasularından geçerek ulaşılması durumunu kabul edilemez bulduğunu belirterek, Yunanistan'ın karasularını 12 deniz miline çıkartmasını casus belli (savaş sebebi) olarak ilan etmiştir (Erdoğan, vd., 2008: 31).

Ege Denizi üzerindeki adaların varlığı da meseleyi karmaşıktırmaktadır ve karasuları sorununu Ege'deki en büyük sorun haline getirmektedir. Ege Denizi, jeolojik olarak, yakın bir geçmişte yerkabuğunun alçak bir bölümünün Akdeniz suları ile istila

edilmesi sonucu meydana gelmiştir. Bu nedenle de dünyada örneği olmayan bir şekilde, bazıları kaya parçasından ibaret, bazıları da yüzlerce kilometrekarelik büyüklükte birçok adaya sahiptir. Bu nedenle Ege Denizi'ne bir zamanlar "Adalar Denizi" denmesi de oldukça isabetlidir (Erinç ve Yücel, 1978: 6-7).

Ege Denizi'ndeki ada sayısının kaç olduğu konusunda farklı kaynaklarda farklı bilgiler bulunmakla beraber, bu adaların büyük bir çoğunluğu, ekonomik hayatın olmadığı küçük kayalıklardır. Ege Denizi'nin doğu kısmında, Anadolu kıyılarının hemen yakınlarında Yunan Adaları mevcuttur. Örneğin Meis adası, Türkiye'ye yalnızca 2,1 kilometre uzaklıktadır. Rodos, Midilli, Sakız, Samos ve Kos dâhil pek çok Yunan adası, Yunan anakarasına oldukça uzakken, Anadolu kıyılarına yalnızca 20-30 kilometre mesafede bulunmaktadır (Çelikkol, 2015: 10). Anakaralar dikkate alınarak çizilen orta hattı göz önünde bulundurulduğunda, bu adalar ters tarafta bulunmaktadır. Bu coğrafi durum, kıta sahanlığı ve karasularının sınırıyla ilgili sorunların ana sebebidir. Türkiye ve Yunanistan arasındaki görüş ayrılığı, adaların ana karalar gibi deniz etki alanına sahip olup olmadıkları ile ilgilidir. BMDHS'de (m.121), üzerinde ekonomik yaşam bulunmayan adaların münhasır ekonomik bölgeye ve kıta sahanlığına sahip olamayacağı açıkça belirtilmiştir. Bu maddenin karasularına da uygulanmasının önünde bir engel gözükmemektedir (Başeren, 2006: 9,127). Bununla birlikte, BMDHS'de ekonomik yaşam bulunmayan adalar için karasuları statüsünün belirlenmemiş olması, uluslararası hukuk açısından bir eksikliktir.

Yunanistan'ın, hangi gerekçeyle olursa olsun, karasularının ötesinde bir ulusal hava sahası sınırı belirlemesinin, uluslararası hukuka aykırı olduğu görülmektedir. Diğer taraftan; BMDHS'ye taraf olmayan ve sözleşmeye ret oyu veren 4 ülkeden biri olan Türkiye, Yunanistan'ın, bu sözleşmeyi gerekçe göstererek karasularını 12 deniz miline çıkartması halinde, Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi (m.34) gereğince, uluslararası antlaşmalar yalnızca taraf devletler açısından bağlayıcı olabileceği için, bu işleme uygun davranmak zorunda kalmayacaktır.

Yunanistan'ın, Türkiye ile ilişkilerinin iyi seyrettiği bir dönemde, önce 1931'de ulusal hava sahasını genişletmeye yönelik bir uygulamaya gitmesi, sonra da 1936'da karasuları genişliğini 6 deniz miline çıkartması; ne yazık ki, Yunanistan'ın Ege'deki çıkarları ile ilgili eline geçen hiçbir fırsatı Türkiye aleyhine kullanmaktan çekinmediğini göstermektedir. Bu yaklaşım, 1930'lardaki ivmeyi bir daha yakalayamayan ikili

ilişkilerin, günümüzde veya yakın gelecekte sağlam bir temele oturması olasılığını oldukça zayıflatmaktadır. 10 deniz mili genişliğindeki hava sahası uygulaması, aynı zamanda, Yunanistan'ın milli uygulamalar vasıtasıyla uluslararası hukuk kuralı oluşturma çabasının önemli bir örneğidir. Türkiye'nin ise, kendi aleyhindeki Yunanistan'ın bu dış politika hamlelerine cevap vermekte geciktiği görülmektedir.

Türkiye'nin, Yunanistan ile imzalanan 1971 tarihli anlaşmayı onaylamak için 1981 yılını beklemesi, Yunanistan ile teati edilmediği için de anlaşmanın yürürlüğe girmemesi, iki ülke arasındaki siyasi ilişkilerin, pek çok sorunu ortadan kaldırabilecek bu tür anlaşmalara engel olduğunu göstermektedir.

Yaşanan gelişmeler, Ege'deki hava sahası sorunlarının tipik bir özelliğine işaret etmektedir. Türkiye ile Yunanistan arasındaki temel sorun, Kıbrıs sorunudur. Ege sorunları, Kıbrıs meselesine bağlı olarak gündeme gelmekte, hava sahası sorunları da diğer Ege sorunlarına bağlı olarak gündeme gelmektedir. Bu nedenle, gelişmeler tarihsel olarak incelendiğinde, ulusal hava sahası sınırının bir sorun olarak gündeme gelmesi ile Kıbrıs Barış Harekâtı'nın tarihsel yakınlığı, bir tesadüf değildir.

Yunanistan'ın ulusal hava sahası konusunda izlediği dış politikanın; 10 deniz millik hava sahasının uluslararası arenada kabul görmeyeceğini anlaması nedeniyle, BMDHS'yi öne sürerek 12 deniz millik karasularını (ve dolayısıyla hava sahasını) ilan edebilmek için kendisine uygun bir uluslararası konjonktür oluşturmak olduğu görülmektedir. Ege'de karasularının genişliği 12 deniz miline çıkartılması durumunda, Ege Denizi üzerindeki hava sahası sorunlarının tamamı Yunanistan lehine çözülmüş olacaktır. Zira hava sahası sorunlarının çözümü, karasuları sorununda düğümlenmektedir.

Yunanistan'ın, Ege'deki karasularını 12 deniz miline çıkartmaya teşebbüs etmesi durumunda, bu uygulamanın Türkiye dışındaki ülkelere de hoş karşılanmayacağı değerlendirilmektedir. Zira böyle bir durum, bölgedeki hava ve deniz seyrüseferine oldukça olumsuz etkilerde bulunacaktır. Yunanistan'ın bunu öngördüğü ve 12 deniz mili argümanını devamlı öne sürmeyi, bir dış politika aracı olarak kullandığı değerlendirilmektedir.

Yunanistan, ilan ettiği 10 deniz mili genişliğindeki hava sahası ile uluslararası hukuka göre sahip olduğu 6 deniz millik hava sahası arasında kalan 4 deniz millik alanı, "hava polisliği alanı" olarak değil, kendi ulusal hava sahası gibi değerlendirmektedir.

Yunanistan'ın, 1931 kararnamesine aykırı bir şekilde, ulusal hava sahasının genişliğini karasuları ile sınırlandıran 1944 tarihli Şikago Sözleşmesi'ne taraf olması da, ayrı bir çelişki oluşturmaktadır (Başeren, 2006: 178-180). Bununla birlikte, Türkiye'nin, 1931 kararnamesine o dönemde bir itirazda bulunmamış olması, Yunanistan'ın eline, bu kararnameye uzun yıllar ses çıkarılmadığı argümanını vermiştir.

Ege Denizi'ndeki uluslararası hava sahası sorunlarında düğüm noktası olan karasuları sorununun çözümü için, Türkiye'nin haklarının gözetilmesi amacıyla, Anadolu kıyılarına yakın olan Yunan adalarının karasularının 3 deniz mili olarak belirlenmesinde uluslararası hukuk yönünden bir engel bulunmamaktadır. Yunanistan'ın bu durumda karşılaşacağı hak kaybını telafi etmek için de, Yunanistan ana karasının karasuları genişliği artırılabilir (Başeren, 2006: 247). Ancak tüm Ege rejimindeki böylesi büyük bir değişikliğin, Kıbrıs sorunundan bağımsız değerlendirilerek ve uzun süreler devam ettirilecek müzakerelerle gerçekleştirilebileceği değerlendirilmektedir.

Hava hâkimiyet teorisi, hava kuvvetlerini modern tutmayı zorunlu kılmaktadır. Ege'deki ulusal hava sahası sorununun ve meydana gelen it dalaşları da, her iki ülke için bu zorunluluğu kuvvetlendirmektedir. Bunu sağlamak, dünyada havacılık teknolojisinde önde gelen ülkelerle kurulan uluslararası politika ilişkileriyle ilintilidir. Şu halde Türkiye için, NATO ve AB ile olan ilişkiler, zor bir denklem meydana getirmektedir. Çünkü bir NATO müttefiki ve AB üyesi olan Yunanistan aleyhinde modern bir hava ordusuna sahip olmak, yine NATO ve AB ile kurulacak olumlu ilişkilerle mümkün olabilmektedir. Bu zor denklemi ortadan kaldırmanın yolu ise, bu çalışmanın konu kapsamı dışında olan milli bir havacılık sanayisi kurmaktan geçmektedir.

Bu açıdan bakıldığında bu sorunların, her iki ülke için de ekonomik yük meydana getirdiği ortadadır. Özellikle Yunanistan, savunma harcamalarının gayri safi yurtiçi hâsılasına oranı en yüksek olan AB ve NATO üyelerinden biri durumundadır. Her ne kadar Türkiye'nin savunma harcamaları 1980'lerin sonlarından itibaren Yunanistan'a kıyasla daha fazla artmış olsa da (Kollias, 2004: 99, 102); 1990'dan sonraki dönem, Türk Silahlı Kuvvetleri için, PKK terör örgütüne karşı yoğun operasyonların gerçekleştirildiği bir dönemdir. Yunanistan için ise, askeri harcamaların artışı Türkiye ile ilişkilerle doğrudan ilintilidir. Bu konuda gerçekleştirilen bir çalışmaya göre, Türk

uçaklarının Yunanistan'ın hava sahası ihlali olarak nitelendirdiği 10 deniz mili içerisindeki uçuşlarının miktarı ile Yunanistan'ın savunma harcamaları, doğru orantılıdır (Kollias, 2004: 111). Böyle bir çalışmanın varlığı bile, Yunanistan'daki Türkiye algısına iyi bir örnek teşkil etmektedir. Türkiye için, Yunanistan'daki bu algıyı değiştirmek, oldukça önemlidir.

5.3. FIR Sorunu

Dünyada FIR hatlarının belirlenmesi çalışmalarını PICAO başlatmış, 1947 yılından itibaren bu çalışmaları, PICAO'nun yerine geçen ICAO yürütmeye başlamıştır. Ortadoğu ülkelerinin katılımıyla 1946'da Kahire'de gerçekleştirilen 1'inci Ortadoğu Bölgesel Toplantısı'nda, Yunanistan'ı da içine alacak şekilde geniş bir FIR'ın Türkiye'nin sorumluluğuna verilmesi kararlaştırılmış, buna paralel olarak da aynı yıl içerisinde Türkiye'ye yapılan Ankara FIR'ı teklifi, Türk yetkililerce değerlendirilememiştir. Bunun ardından FIR hattının Ege Denizi üzerinde nerede olacağı, 1950'de İstanbul'da gerçekleştirilen 2'nci Ortadoğu Bölgesel Toplantısı'nda belirlenmiş ve bu hat, 1952'de Paris'te yapılan 3'üncü Avrupa Bölgesel Toplantısı'nda teyit edilmiştir. 2'nci Ortadoğu Bölgesel Toplantısı'nın tutanaklarına göre bu hat, Finike güneyinden Türkiye-Yunanistan kara sınırına kadar, Türkiye'nin batı sınırını takip etmektedir (Başeren, 2006: 183-184). Yani bu hat, Türkiye ile Yunanistan'ın egemenliğindeki Ege adaları arasında bulunmaktadır. Bu hattın batısında kalan hava sahası, Atina FIR'ı olarak Yunanistan'ın denetimine bırakılmıştır (Pazarcı, 2018: 327). 1958 yılında gerçekleştirilen 4'üncü Avrupa Bölgesel Toplantısı'nda ise, Türkiye için oldukça önemli tavsiye kararları alınmıştır. Buna göre; Türkiye sorumluluğundaki FIR'ın İstanbul FIR'ı ve Ankara FIR'ı olarak ayrılması, İstanbul FIR'ının güney sınırının yaklaşık 10 km kuzeye kaydırılması ve daha önce Irak ve Suriye'ye bırakılan Güney ve Güneydoğu Anadolu'nun bir kısmını kapsayan hava sahasının Ankara FIR'ına dâhil edilmesi kararları tavsiye edilmiştir. İstanbul FIR'ının 10 km kuzeye kaydırılmasına, Yunanistan'ın, Rodos ve Kıbrıs arasındaki hava sahasının İstanbul FIR'ı tarafından bölünmesini istememesi neden olmuştur. Bu kararlar 1959'da onaylanmıştır. Böylece Ege Denizi üzerindeki uluslararası hava sahası, neredeyse tamamen Atina FIR'ı içinde kalmıştır (Başeren, 2006: 184).

1963 yılına kadar iki ülke arasında FIR konusunda bir sorun yaşanmamıştır. Ancak Kıbrıs'taki gelişmeler nedeniyle, 1963'ten itibaren Türk askeri uçaklarının Ege Denizi üzerindeki uçuşlarında meydana gelen artışa Yunanistan'ın gösterdiği tepki, bu durumun bozulmasına yol açmıştır (Başeren, 2006: 185). Aynı yıl içerisinde Türkiye de, Atina-İstanbul FIR hattının değiştirilmesi için çalışmalara başlamıştır. Ancak 1966 ve 1971 yıllarındaki Avrupa Bölgesel Hava Seyrüsefer Toplantıları'nda bu konuda bir sonuç alınamamıştır.

Kıbrıs Barış Harekâtı sonrasında iki ülke arasındaki ilişkilerin iyice bozulmasıyla beraber Türkiye, 4 Ağustos 1974'te yayınladığı 714 sayılı NOTAM ile Ege Denizi'nin ortalarından itibaren belirlediği bir hattın doğusuna geçecek tüm hava trafiklerinin kendisine bilgi vermesini istemiştir. Yunanistan ise, buna karşılık yayınladığı 1157 sayılı NOTAM ile Ege Denizi üzerindeki hava rotasının emniyetsiz olduğunu ilan etmiştir. Bu karşılıklı NOTAM ilanları ile uluslararası tarifeli uçuşlarda büyük aksaklıklar yaşanmış ve firmaların farklı rotalar kullanmak zorunda kalması kaynaklı olarak, bilet fiyatlarında artış meydana gelmiştir. Yunanistan üzerinden yapılan uçuşların birçoğu Yunanistan'ın batısı istikametinde yapıldığı ve Ege hava sahasını kapsamadığı için, bu durumdan daha fazla zarar gören taraf Türkiye olmuştur. Sonuç olarak, her iki ülkenin karşılıklı NOTAM ilanları nedeniyle Ege hava sahasında yaşanan kriz, müzakere sürecine girmiştir. Ancak 1976 yılındaki sismik araştırma gerginliği ve Coufoudakis'in (1985: 310) iddiasına göre, Türkiye'nin Ege'deki uluslararası hava sahasının iki devlet tarafından ortak kontrol edilmesi teklifi, görüşmelerin kesilmesine neden olmuş (Schmitt, 1996: 61), bu NOTAM'ların kaldırılmasını yıllarca ötelemiştir. Daha sonra Türkiye tarafında Yunanistan tarafından bir askeri saldırı tehlikesinin var olmadığı kanaatinin de oluşmasıyla, 1980'de önce Türkiye, daha sonra da Yunanistan, bu NOTAM'ları kaldırmışlardır (Fırat, 2009: 760).

NOTAM'ların karşılıklı olarak kaldırılmasında, Şubat 1980'de Türkiye ile ABD arasındaki savunma sanayi anlaşması pazarlığının tamamlanması da etkili olmuştur. Bu nedenle bu gelişme, Türkiye ile Yunanistan arasındaki ilişkiler kapsamında bir Amerikan başarısı olarak görülmektedir (Gürel, 2018: 154). Bu süreçte, Ege Denizi'ndeki sivil hava ulaşımının aksamasından etkilenmesi oldukça güç olan ABD'nin asıl amacının, Yunanistan'ın NATO'nun askeri kanadına dönüş yolundaki

engelleri kaldırmak olduğu anlaşılmaktadır. Bu durum da, ABD'nin, Türkiye ile Yunanistan arasındaki ilişkilerde izlediği denge politikasının bir örneğidir.

Yunanistan, mevcut FIR hattının yeri nedeniyle, Türkiye'nin Atina FIR'ı içinde kalan adacık ve kayalıkların egemenliğinin Yunanistan'a ait olduğunu da üstü kapalı bir şekilde kabul ettiğini iddia etmektedir. Türkiye'nin iddiası ise, FIR hattıyla deniz sınırlarının belirlenemeyeceği şeklindedir. Gerçekten de, iki devlet arasındaki siyasi sınırın, Ege'deki FIR hattında olduğu gibi, açık denizden ya da iki devletten birinin karasularından geçmesi, siyasi sınır kavramına ters düşmektedir. FIR sorumluluğu, egemenlikle ilgili değildir. Dolayısı ile FIR hattı ile siyasi sınır çizilmesi de mümkün değildir (Başeren, 2006: 64,185). İstanbul-Atina FIR hattı bazı bölgelerde uluslararası hava sahasından geçerken (örneğin, Bozcaada kıyılarından 22 deniz mili güneybatıdan), bazı bölgelerde ise, Türk ulusal hava sahasının içerisinden (örneğin, Karaburun kıyılarından 2 deniz mili kuzeybatıdan) geçmektedir (Önel, 2008: 109).

Türkiye, Yunanistan ile arasındaki deniz üzerinde bulunan FIR hattının tamamını kapsayan ve güneyde Finike güneyi ile kuzeyde Türkiye-Yunanistan kara sınırının başlangıcı arasında kalan bölümünü, hukuken üzerinde anlaşılmış bir denizcilik bölgesine veya karasuları sınırına dayanmadığı için, geçersiz ilan etmiştir (Türkiye AIP'si). Ancak Türkiye AIP'sinde kullanılan haritalarda, bahsedilen hattın batısı Atina FIR olarak gösterilmektedir. Bu da çelişkili bir durum yaratmaktadır. Atina-İstanbul FIR hattı, yukarıda belirtildiği gibi, 2'nci Ortadoğu Bölgesel Toplantısı'nın tutanaklarında tarif edilmiştir ve Türkiye'nin Ege Denizi üzerindeki batı sınırı, iki ülke arasındaki karasularının genişliği anlaşmazlığı nedeniyle, ayrı bir sorun konusudur. ABD Milli Coğrafi Uzay Ajansı tarafından yayımlanan hava yolu haritalarında da, Atina-İstanbul FIR hattının, sadece ATS ünitelerinin el değiştirdiği hattı gösterdiği ve teknik amaçlarla yaklaşık olarak belirlendiği belirtilmektedir (Bulut: 2012: 121).

FIR sorumluluklarının genişliği rakamlarla incelendiğinde; Türkiye'nin yüzölçümü 785.347 kilometrekare iken, İstanbul ve Ankara FIR'larının toplam genişliği 983.775 kilometrekaredir. Yunanistan'ın ise, yüzölçümü 131.957 kilometrekare iken, Atina FIR'ının toplam genişliği 535.819 kilometrekaredir (Günel, 2010: 98). Bu da, Anadolu kıyılarına yakın Ege adalarının varlığının ortaya çıkardığı bir sonuçtur.

Yunanistan, FIR sorumluluğuna sahip olduğu Atina FIR'ında, uçuşların düzenli bir şekilde gerçekleştirilmesi ve hava araçlarının emniyeti amacıyla, Ege Denizi

üzerindeki uluslararası hava sahası içinde dahi olsa, tüm sivil hava araçlarından, Şikago Sözleşmesi ve ICAO kuralları çerçevesinde, uçuş planı sunulması ve gerektiğinde ilgili ATS ünitesi aracılığıyla, hava araçlarının kendilerini tanıtmalarını, konum ve irtifa bildirmelerini isteme hakkına sahiptir (Günel, 2010: 96). Ancak belirtildiği gibi, bu hakların hiçbiri egemenlik hakkı değildir.

Mevcut FIR düzenlemesi, Türk Silahlı Kuvvetleri için ilginç bir durum da meydana getirmektedir. Zira Türkiye, politika olarak Ege Denizi'ndeki hava sahası kontrolünün tümüyle Yunanistan'ın elinde olmasına karşı çıkıyorken, askeri makamlar, uçuş güvenliği maksadıyla da olsa, Yunan ATS üniteleriyle koordinasyon kurmak zorunda kalmaktadır (Van Dyke, 2001: 189).

Bu şartlarda Yunan hava sahasına doğru uçan bir hava aracı, Türk hava sahasını terk eder etmez Atina FIR'ına girdiği için, sorumlu Yunan makamlarının bundan haberi olurken, Türk hava sahasına doğru uçan bir hava aracı ise, Türk karasularına girene kadar rapor vermek zorunda kalmamaktadır (Arı, 1995: 60). Bunun ise, hava sahası emniyeti açısından Yunanistan'ın lehine, Türkiye'nin aleyhine bir durum meydana getirdiği iddialarının varlığına rastlanmaktadır.

Türkiye ve Yunanistan arasında FIR konusundaki diğer bir sorun, Lefkoşa FIR'ıdır. Bu FIR, her ne kadar Ege hava sahasında bulunmasa da, Türkiye ile GKRY, dolayısıyla da Yunanistan arasındaki hava sahası sorunlarından önemli bir tanesi olduğu için, bu çalışmanın içinde kısaca yer verilmesi gerekli görülmüştür. Bu FIR'ın sorumluluğu, Ege Denizi'ndeki FIR'da olduğu gibi, yine 1950'de İstanbul'da gerçekleştirilen ICAO toplantısında, o dönem Kıbrıs'ı egemenliği altında bulunduran Birleşik Krallık'a verilmiştir. Kıbrıs'ın Birleşik Krallık'ın egemenliğinden çıkmasından itibaren, bölgedeki FIR yetkisinin GKRY tarafından kullanılıyor olmasından ötürü, Türkiye ile KKTC arasındaki hava sahasında GKRY'nin yetkisi haricinde hareket edilmektedir (Pazarcı, 1989: 370). GKRY, Kıbrıs Barış Harekâtı'na tepki olarak, harekâttan hemen sonra yayımladığı 011 sayılı NOTAM ile Kıbrıs'ın kuzeyinde FIR sorumluluğunu yerine getirmeyeceğini ilan etmiştir. Bu nedenle de, 1977 yılına kadar bu bölgede ATS verilememiştir. Bu süreçte de Kıbrıs Türklerinin hava ulaşım ihtiyacının karşılanması için Ercan Havaalanı inşa edilmiştir (Başeren, 2006: 206).

Bu bölge, Türk otoriteleri tarafından 1977 yılında "Ercan Tavsiyeli Hava Sahası" olarak ilan edilmiştir ve bu hava sahasını kullanan Türk hava araçları, FIR kapsamında

vermeleri gereken uçuş bilgilerini, Rum Yönetimi'nin ATS üniteleri yerine, Ercan Havaalanı'nda görev yapan ATS ünitelerine vermektedirler. Bu durum, Rum Yönetimi'nin yanı sıra, ICAO tarafından da olumsuz karşılanmıştır. Türkiye'nin bu konudaki görüşü ise, bu hizmetin Rum Yönetimi'nin yarattığı boşluğu doldurmak amaçlı olduğu ve uçuş güvenliğinin gözetildiği şeklindedir (Başeren, 2006: 206).

Bunların yanında Türkiye, GKRY hava meydanlarından Türkiye'ye veya tam tersi şekilde planlanmış uçuşlara ve GKRY uyruklu hava araçlarının Türk ulusal hava sahasını kullanmasına izin vermemektedir (Türkiye AIP'si).

Günümüzde asıl sorun konusu olarak devam eden husus, Türk savaş uçaklarının Atina FIR'ı içerisindeki uçuşlarıdır. Yunanistan, ICAO bünyesinde belirlenmiş bu hatta Türkiye'nin 1975'ten itibaren uymadığını ve Atina FIR'ı içinde uçuş yapan Türk savaş uçaklarının, Yunan makamlarına uçuşla ilgili gerekli bilgileri vermediğini belirtmektedir (Stephanopoulos, 1998: 20).

5.3.1. Uçuş Planı Sorunu

Şikago Sözleşmesi Ek 2'ye göre; uluslararası sınırları geçecek tüm uçuşlar için ve ticari faaliyette bulunan çoğu uçuş için, ATS birimlerine teslim etmek üzere bir uçuş planı doldurulmalıdır. Uçuş planı, bir hava aracının planlanan uçuşunun tümüne ya da bölümüne ilişkin olarak ilgili birimlerine sunulan bilgidir (DHMI Genel Müdürlüğü, 2011: 230). Yani uçuş planı, hava aracının kimliği ve ekipmanı, kalkış noktası ve saati, uçulacak rota ve irtifa, varış yeri ve uçuşun tahmini süresi hakkında bilgi sağlamaktadır. Yaygın uygulamada, Şikago Sözleşmesi'nde sorumlu tutulmadıkları halde, harekât uçuşu icra etmeyen devlet hava araçlarının da ilgili ATS ünitelerine yapacağı uçuşla ilgili bilgilerin yer aldığı bir uçuş planı sunduğu görülmektedir (Pazarcı, 2018: 327).

Ege Denizi üzerindeki uluslararası hava sahasında FIR sorumluluklarını üzerine alan Yunanistan, Atina FIR'ı içinde uçuş yapan askeri hava araçlarının uçuş planı vermesini istemektedir. Türkiye ise, Şikago Sözleşmesi'ne göre, devlet hava araçlarının uluslararası hava sahasındaki sorumluluğunun, sivil hava araçlarının emniyetini dikkate almaktan ibaret olduğunu savunmaktadır. Uygulamada, devlet hava araçlarından harekât uçuşu icra etmeyenlerin gönüllülük esasına göre FIR içinde sağlanan ATS'lerden yararlanmak için uçuş planı sunmayı tercih ediyor olması, hukuki bir

zorunluluk oluşturmamaktadır. Bu nedenle Yunanistan'ın kendi hava sahası güvenliğini arttırmak amacıyla ortaya attığı bu iddia, hukuka uygun gözükmemektedir (Schmitt, 1996: 61).

Yunanistan, Atina FIR'ı içerisindeki tüm uçuşlarda uçuş planı talep ettiğini kendi AIP'sinde de belirtmiştir. Bu durumun gerekçesi olarak, ICAO Genel Kurulu'nun, sivil hava araçlarının güvenliği için devlet hava araçlarının da pratikte mümkün olduğu kadar Ek 2'de belirlenen kurallara uymasını tavsiye eden kararını öne sürmektedir. 1963-1974 arası dönemde, Türk askeri uçaklarının uçuşları, NATO makamları aracılığıyla Yunanistan'a bildirilmiş, Yunanistan NATO'nun askeri kanadından ayrılınca da bu işlem, İstanbul ve Atina ATS üniteleri arasında yapılan haberleşme ile sağlanmıştır. Bu durum, 1979'a kadar sürdürülmüştür. İlk olarak 1979 yılında gerçekleştirilen bir NATO tatbikatında, Türk makamları Yunan makamlarına bilgi vermeme kararı almıştır. Yunanistan da bunu protesto ederek tatbikattan çekilmiş, hatta uçuş gerçekleştiren Türk ve ABD uçaklarına tehlikeli şekilde önlemlerde bulunmuştur. Ancak Türk makamları, 1974'te ilan edilen 714 sayılı NOTAM 1980 yılında kaldırdıktan sonra, Atina FIR'ı içerisindeki uluslararası hava sahasında gerçekleştirdiği eğitim ve tatbikat uçuşları için bir daha uçuş planı sunmamıştır (Başeren, 2006: 190-191; Yüzbaşıoğlu, 1989: 105-107).

Uçuş planı sorunu, Ege'de yaşanan it dalaşlarının önlenmesi amacıyla, 2010 yılında iki ülke başbakanlarının seviyesinde gündeme gelmiştir. Yunanistan tarafı, Türk askeri uçaklarının Ege'deki uçuşlar için uçuş planı sunması halinde it dalaşlarının önüne geçilebileceğini belirtmiş, Türk tarafı ise, Ege'deki askeri uçakların silahsız uçmaları önerilerinde bulunmuştur (Dayıoğlu, 2017: 573-574). Ancak bu görüşmeler, hava sahası sorunları konusunda herhangi bir sonuca ulaşamamıştır.

Yunanistan, sivil hava araçlarının emniyeti maksadıyla ve ICAO'nun bir tavsiye kararına dayanarak Atina FIR'ı içindeki uluslararası hava sahasındaki uçuşlar için uçuş planı talep etmektedir. Yunanistan'ın diğer bir iddiası da; NATO kurallarına uygun olduğu için, NATO tatbikatlarında gerçekleştirilen uçuşlarda uçuş planı sunulmaması normalken, Türk askeri hava araçlarının NATO tatbikatları dışındaki uçuşlarının bu kuralın dışında tutulması gerektiğidir. Yunan görüşlerinde, NATO'nun bu kuralının da, sivil hava araçlarının uçuş emniyetini ihlal ettiği için eleştirildiği görülmektedir (Syrigos, 1998: 20).

Şikago Sözleşmesi, sivil hava araçlarının güvenliğinden devlet hava aracının tescil devletini sorumlu tuttuğuna göre, Yunanistan'ın bu talebi, Türkiye'nin hukuki yetki ve sorumluluğuna müdahale etme anlamı taşımaktadır. Üstelik Türk savaş uçaklarının Yunanistan'ın şikâyet konusunu teşkil eden uçuşları, radarların pozitif kontrolünde ve görerek uçuş şartlarında (Visual Flight Rules; VFR) gerçekleştirilmektedir. Bu uçuşlarda pilot, hava aracını dış referanslara göre uçurmaktadır. Yani daha basit bir tabirle bu tür uçuşlarda pilotun dikkati büyük ölçüde hava aracının dışındadır. Pilot, hava aracını “dışarıya bakarak” uçurmaktadır. VFR uçuşlar için sunulan uçuş planları bir saat süre boyunca geçerli olduğu için, bir saati aşmayan değişikliklerde uçuş planı değiştirilmemektedir. Bu uçuşların toplam süresi de genellikle bir saati aşmadığı için, bir saat gibi savaş uçakları için görece çok uzun bir zaman dilimi için sivil hava araçlarına yapılacak bilgilendirmeler, önemini kaybetmektedir (Başeren, 2006: 191-192). Daha önce Ege Denizi üzerinde Türk savaş uçaklarıyla sivil hava araçlarının çarpışması gibi bir hadise yaşanmadığı gibi, bu çalışmanın araştırma sürecinde uçuş emniyetini tehlikeye atabilecek seviyede yaşanmış bir olay da bulunamamıştır.

Savaş uçakları genelde VFR uçuş gerçekleştirirken, yolcu uçaklarının uçuşları rutin olarak, pilotun hava aracını, hava aracının aletleri ve/veya uzaydaki ve yerdeki seyrüsefer yardımcılarından aldığı referanslara göre uçurduğu uçuş tipi olan aletli uçuş kurallarında (Instrument Flight Rules; IFR) gerçekleştirilmektedir. Yani bu uçuş türünde pilot, hava aracını “içeriye bakarak” uçurmaktadır. Hava aracının pozisyonu, uzaysal durumu, önündeki arazi engelleri ve modern hava araçlarında meteoroloji ve diğer hava araçlarının konumu, hava aracının sistemleri vasıtasıyla takip edilmektedir. VFR şartlarda uçuş yapan bir hava aracının pilotu, uçurduğu hava aracını arazi engellerinden, bulutlardan ve diğer hava araçlarından emniyetli bir mesafede uçurmak zorundadır. Bu nedenle, bir savaş uçağı, uçuş planı sunsun ya da sunmasın, sivil bir hava aracıyla çarpışma ihtimali belirlediğinde, savaş uçağının pilotu gerekli manevrayı yapmakla yükümlüdür. Üstelik savaş uçaklarının; radarla da takip edildikleri için, başka bir hava aracıyla tehlikeli bir yaklaşma durumunda, bunlardan da istifade edeceği unutulmamalıdır. Bu nedenle, Yunanistan'ın iddia ettiği gibi, uçuş planı sunmanın sivil hava araçlarının emniyetiyle bağlantısı, oldukça zayıftır.

5.3.2. NOTAM Sorunu

Türkiye ile Yunanistan arasındaki NOTAM sorunu, genelde Türk askeri uçaklarının Atina FIR'ı içindeki uluslararası hava sahasında gerçekleştirdiği uçuşların planlamasında yaşanmaktadır. Havada yapılan askeri tatbikatlar, sivil hava araçlarının uçuş emniyetini etkileyebilecek faaliyetlerdendir. Daha önce açıklandığı üzere, Şikago Sözleşmesi (m.3/d), taraf devletleri, devlet hava araçlarının uçuşları esnasında sivil hava araçlarının uçuş emniyetini gözetmekle açıkça yükümlü kılmaktadır. Şikago Sözleşmesi'nin Ek'lerinde de bu durum için yükümlülükler mevcuttur. Ek 11, sivil hava araçlarının uçuşlarını etkileyebilecek durumlarda ve bunların kısıtlı, tehlikeli veya yasak bir hava sahasına yaklaşmasını engellemek amacıyla, ATS üniteleri ve askeri makamlar arasında koordinasyon kurulması gerekliliğini belirlemiştir. Ek 15'e göre de her devlet, kendi ulusal hava sahasında olduğu kadar, ATS sorumluluğunu aldığı uluslararası hava sahasında da havacılık bilgi hizmetleri faaliyetlerini yürütmekten sorumludur. Yunanistan da bu Ek'lere uygun şekilde, Ege Denizi üzerindeki uluslararası hava sahası Atina FIR'ı içinde kaldığı için, havacılık bilgi hizmetleri sorumluluğunu almış durumdadır. Yine Ek 15'e göre, askeri tatbikatlar, icra edileceği koordinatlar ve irtifalar bilgileri NOTAM'la ilan edilmesi gereken faaliyetler arasındadır.

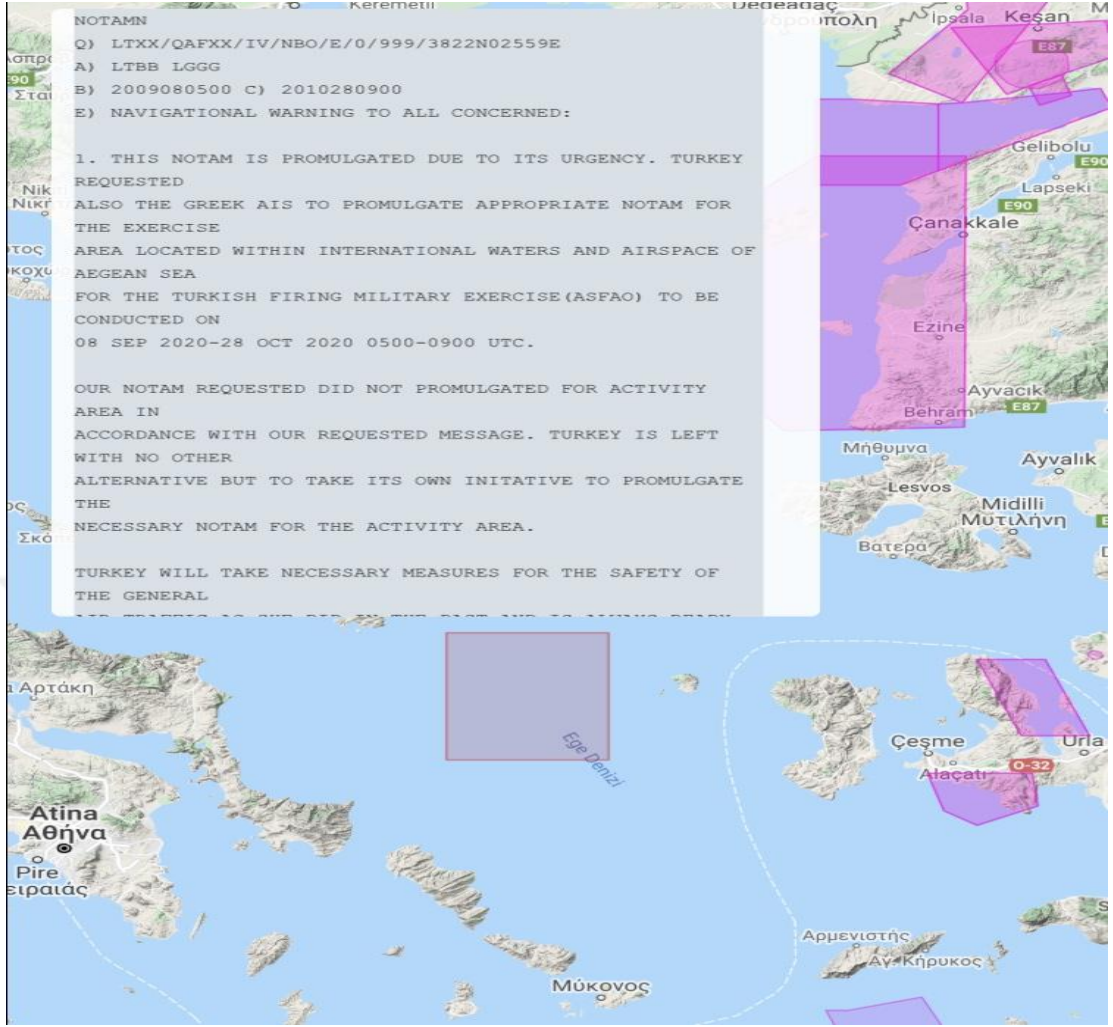
Bu nedenle, Türkiye'nin Atina FIR'ı içindeki uluslararası hava sahasında icra edeceği tatbikat amaçlı uçuşlar için Türk makamları, Atina FIR'ından sorumlu Yunan NOTAM ofislerine, gerekli NOTAM'ların yayınlanması için talepte bulunmaktadır. Ancak uluslararası bir hava sahasının havacılık bilgi hizmetleri sorumluluğuna, dolayısıyla da NOTAM yayınlama sorumluluğuna sahip olan bir devletin, o uluslararası hava sahasını devlet hava araçları için kullanacak devletin tercihlerine müdahale hakkı bulunmamaktadır (Bal, 2019: 373).

Ek 15'e göre, NOTAM'ların, yapılacak faaliyetten 7 gün önce yayınlanması gerekmektedir. NOTAM yayın taleplerine gerekli işlemin yapılması için de mümkünse 24 saatlik bir süre öngörülmüştür. Bunların haricinde, NOTAM yayınlanırken, NOTAM sorumluluğuna sahip devletin, NOTAM'ın yayınlanmasını talep eden devletin yetkisi altında yayınlandığının açıkça belirtilmesi gerekmektedir (Başeren, 2006: 189). Yani uluslararası bir hava sahasında hizmet veren bir NOTAM ofisinin görevi, NOTAM'ları,

yayınlanmasını talep eden ülkenin sorumluluğunda olmak üzere, değiştirmeden yayınlamaktan ibarettir (Bulut, 2012: 124).

Yunanistan'ın, Ege Denizi'ndeki uluslararası hava sahasının FIR sorumluluğunu öne sürerek, bu hava sahasında icra edilecek tatbikatlar için, Türk makamlar tarafından yayınlanması maksadıyla gönderilen NOTAM'ların içeriğini kendi görüşleri doğrultusunda değiştirdiği, bazen de bu NOTAM'ları zamanında yayınlamadığı veya hiç yayınlamadığı görülmektedir. Daha önce yapılan NOTAM değişikliklerinde, Yunan kıyılarına 10 deniz milinden fazla yaklaşılmaması gerektiği şeklinde eklemeler yapıldığı ve Türkiye'nin belirlediği tatbikat koordinatlarının değiştirildiği görülmüştür. Bu durumla ilk olarak 1975 yılında karşılaşmıştır. Türk Silahlı Kuvvetleri'nin Atina FIR'ı içinde gerçekleştirdiği tatbikat nedeniyle yapılan NOTAM yayınlanması talebine karşılık Yunanistan, tatbikat gününe kadar herhangi bir işlem yapmamıştır. Bunun üzerine NOTAM, Türkiye tarafından yayınlanmış; NOTAM'ı ancak ertesi gün yayınlayan Yunanistan ise, Türkiye'yi ICAO'ya şikâyet etmiştir (Yüzbaşıoğlu, 1989: 99). Bu durum, benzer şekillerde günümüzde hala devam etmektedir.

Harita 4'te, Atina FIR'ı içinde kalan ve Sakız Adası açıklarındaki Ege Denizi üzerindeki uluslararası hava sahasında, Yunanistan'ın yayınlaması gerekirken Türkiye'nin yayınladığı bir NOTAM görülmektedir. Bu durum; “Bu NOTAM, zorunluluk nedeniyle yayınlanmıştır. Türkiye, 08 Eylül-28 Ekim 2020 tarihlerinde 05:00-09:00 UTC saatleri arasında (Universal Time Coordinated; Londra'daki yerel saate göre koordine edilmiş evrensel saat) Ege Denizi üzerindeki uluslararası hava sahasında icra edeceği atışlı tatbikat için Yunan havacılık bilgi servisi birimlerinden bu NOTAM'ın gerektiği şekilde yayınlanmasını istemiştir. NOTAM, icra edilecek faaliyete uygun bir şekilde yayınlanmamıştır. Türkiye'ye, icra edilecek faaliyet için gerekli NOTAM'ı inisiyatif alarak kendi yayınlamaktan başka seçecek bırakılmamıştır.” denerek açıklanmıştır. Bu açıklamayla Türkiye, Yunanistan'ın, FIR sorumluluğunu kullanarak, uluslararası bir hava sahasında yorum katmadan ve değiştirmeden yayınlaması gereken NOTAM'ları uygun şekilde yayınlamadığını ilan etmiştir.



**Harita 4: Atina FIR İçindeki Uluslararası Hava Sahasında Türkiye'nin
Yayınladığı NOTAM**
(www.ead.dhmi.gov.tr).

1950'li yıllarda FIR konusunda yapılan toplantılarda Türkiye'yi temsil edenlerin, FIR sorumluluğunun anlamını ve gelecekteki önemini ne kadar idrak ettikleri konusunda şüpheler mevcuttur. Zira bu temsilciler, Türkiye'nin FIR sorumluluğu alması için çalışmak bir yana dursun, mümkün olduğunca başka ülkelere verilmesi için çaba göstermişlerdir. Hatta diğer ülkelerin temsilcilerinde de benzer eğilimler görülmüştür. Örneğin Yunanistan, Lefkoşa FIR'ının sorumluluğunu almak istememiş, sonuçta bu sorumluluk, Birleşik Krallık'a verilmiştir (Gedikoğlu, 1988: 10; Yüzbaşıoğlu, 1989: 91). Bu durum, 1958'deki 4'üncü Avrupa Bölgesel Toplantısı'na kadar, Güney ve

Güneydoğu Anadolu'nun bir kısmının FIR sorumluluğunun Irak ve Suriye'ye bırakılmasından da anlaşılabilmektedir.

Bu durumun oluşmasında, 1950'lerde Yunanistan ile iyi seyreden ilişkilerin etkisi büyüktür. Örneğin aynı süreçte, Türk hükümeti tarafından, 1951 yılında Ankara'ya gelen Yunan başbakanına Kıbrıs meselesinin Türk-Yunan dostluğuna uygun şekilde çözüleceği söylenerek, Yunanistan'ın Kıbrıs konusunda adım atması için teşvik edilmesi (Gürel, 2018: 87), oldukça manidardır. Diğer taraftan, Ege Denizi üzerinde daha çoğunlukla Yunan uçak ve gemilerinin bulunuyor olmasının ve FIR sorumluluğunun, maddi yükümlülük yaratacak arama-kurtarma sorumluluğunu da içermesinin etkisi unutulmamalıdır.

1980 yılında, Türkiye ile Yunanistan arasında Ege hava sahasında karşılıklı olarak ilan edilen NOTAM'ların kaldırılması meselesinde ABD, NATO tatbikatları dışında Ege hava sahasıyla ilgili neredeyse hiçbir çıkarı olmamasına rağmen, bu sorunun çözüm sürecine dâhil olmuş ve sonuç olarak Yunanistan'ın NATO'nun askeri kanadına dönüşünü sağlamıştır.

FIR sorumluluğu, aslında hava sahası güvenliği ile ilgili değildir. Dolayısıyla, uluslararası bir hava sahasında FIR sorumluluğunun bir devlete verilmesindeki amaç da, o ülkenin hava sahası emniyetini daha kolay almasını sağlamak değildir. Zira FIR sorumluluğu, esasen sivil hava araçlarının uçuşlarının kontrol edilmesinden ibarettir. Ancak Türkiye ile Yunanistan arasındaki ilişkilerin hassasiyeti nedeniyle, bu konunun, iki ülke arasında adeta hava sahası egemenliğiyle ilgiliymiş gibi anlaşmazlık yarattığı görülmektedir.

Bu durumun oluşmasındaki en büyük etkenin, Yunanistan'ın, Ege Denizi üzerindeki uluslararası hava sahasının FIR sorumluluğunu, bu hava sahası kendi ulusal hava sahasıymış gibi, amacının ötesinde ve kendi hava sahası güvenliğini arttırmak amacıyla kullanmaya çalışması olduğu anlaşılmaktadır (Başeren, 2006: 189; Bulut, 2012: 124).

Uçuş planı konusunda sivil hava araçlarının emniyetini öne süren Yunanistan'ın, askeri tatbikatlarının faaliyetlerini koordinat ve irtifa olarak belirleyen ve bu itibarla da sivil hava araçlarının emniyetine olumlu katkıda bulunacak NOTAM'ların yayınlanmasına olumsuz şekilde etki etmesi, Yunanistan'ın, konuya uçuş emniyetine katkı sağlamak amacından ziyade, siyasi olarak baktığının bir göstergesidir.

Türkiye AIP'sinde, Atina-İstanbul FIR hattıyla ilgili yapılan açıklama ile aynı dokümandaki FIR haritası, bir miktar çelişki yaratmaktadır. FIR konusunda hassas davranmak adına, uluslararası olarak yayınlanan resmi bir yayında bu tip çelişkilere izin verilmemesi, Türkiye'nin ulusal çıkarlarına uygun olacaktır.

Türkiye için, geçici siyasi hedefler uğruna Ege'deki hava sahası sorunlarında Yunanistan lehine yapılacak feragatler, gelecekte FIR sorununda görüldüğü gibi daha ciddi sorunlar ortaya çıkartacaktır. Türkiye, kimi uluslararası sorunlarda haklı olmanın verdiği rahatlık içerisinde hareket ederek, haklı olduğu konularda mağdur olabilmektedir (Kalaycıoğlu, 2012: 134). Türkiye'nin, kendi özgün tezlerini oluşturmaktan ziyade, her defasında Yunan iddialarına cevap veren durumuna düşmesi, önemli bir zaafıdır (Çoban, 2008: 34). Türkiye için, haklarını korumasının yollarından biri de, gerektiğinde talepte bulunan taraf olmaktır. Böylesi bir yaklaşımın, Yunan taleplerine karşı savunma yapan durumda olmaktan daha faydalı olacağı değerlendirilmektedir (Yücel, 2010: 97).

5.4. Kontrollü Hava Sahaları ve Hava Yolları Sorunları

Şikago Sözleşmesi Ek 11'e göre taraf devletler, kendi ulusal hava sahalarında ATS sağlanacak yerleri, ICAO kurallarına uygun bir şekilde belirlemekle yükümlüdürler. Egemenlik haklarının belirlenemediği hava sahalarında ve uluslararası hava sahalarında ise, ATS sağlama sorumlulukları, bölgesel hava seyrüsefer anlaşmaları ile belirlenmek zorundadır. Bölgesel hava seyrüsefer anlaşmaları, bölgesel hava seyrüsefer toplantılarında alınan ve ICAO Konseyi'nin onayladığı kararlardır.

Türkiye ile Yunanistan arasındaki kontrollü hava sahaları ve hava yolları sorunları, genel olarak Ek 11'in bu hükümlerine riayet edilmediği için ortaya çıkmış sorunlardır. Günümüzde gündeme gelmeyen ve bir ölçüde ortadan kalkmış gibi gözükten bu sorunlara, bir dönem Türkiye-Yunanistan ilişkilerini meşgul ettiği ve gelecekte de tekrar ortaya çıkma potansiyelleri nedeniyle, bu çalışmada yer verilmiştir.

5.4.1. Limni TMA Sorunu

Limni sorunu, Yunanistan'ın Limni'de ilan ettiği TMA nedeniyle ortaya çıkmıştır. TMA genel olarak; bir veya daha fazla havaalanı yakınındaki hava yollarının birleştiği yerde kurulan yatay ve dikey sınırları belli sahalar (DHMİ Genel Müdürlüğü, 2011: 305). Yani TMA içerisinde bir havaalanına iniş yapacak hava araçları pist istikametine kadar, kalkış yapmış hava araçları ise hava yollarına kadar yönlendirilmektedir. TMA'ların şekillerini ve boyutlarını, o havaalanını kullanan hava araçlarının ve havaalanındaki pistlerin özellikleri ve hava yollarının pozisyonları belirlemektedir.

Yunanistan, 9 Haziran 1975 tarihinde, Türkiye ile herhangi bir koordinasyonda bulunma gereği duymadan, tek taraflı bir uygulama ile, Limni Havaalanı etrafında çoğunluğu uluslararası hava sahasında olmak üzere, 3000 mil kare genişliğinde bir TMA oluşturmuştur. Türkiye'nin bu uygulamaya ICAO nezdinde gerçekleştirdiği itiraza ICAO'dan bir karşılık gelmemiş, Yunanistan ise, bu uygulamayı sürdürmüştür. Türkiye'nin görüşü, sivil hava araçlarının seyrüsefer amaçlı kullandığı Çok Yüksek Frekanslı Çok Yönlü Radyo Alanı cihazları için, 6 deniz millik karasularının dışına çıkmayacak bir TMA'nın yeterli olduğu yönündedir. Buna karşılık Yunanistan, seyrüsefer amaçlı olarak taktik hava seyrüseferi (Tactical Air Navigation; TACAN) cihazının kullanıldığını belirtmiştir (Gedikoğlu; 1988: 24-25). Yani bu dönemde, Türkiye, sivil hava araçlarının seyrüsefer ihtiyaçları için kullanılan cihaz için yeterli olacak bir alanın ötesinde bir TMA belirlenmesine itiraz etmiş, Yunanistan ise, askeri hava araçları için kullanılan TACAN cihazının mevcudiyetini adeta itiraf etmiştir.

Yunanistan'ın, Limni TMA'nın genişliği ile ilgili olarak TACAN cihazının kullanımını öne sürmesi, adanın silahsızlandırılmış statüsünün ihlal edildiğini göstermektedir. Zira bu cihaz, askeri uçaklar tarafından kullanılmaktadır ve ilan edilen TMA'nın genişliği, askeri uçakların kullanımına cevap verecek niteliktedir. Bu da sorunu, hava sahası sorunu olmaktan öteye taşımaktadır (Başeren, 2006: 194).

Her ne kadar Doğu Ege adalarının askersizleştirilmiş statüsü bu çalışmanın konu kapsamında olmasa da, bu noktada, Limni adasının askersizleştirilmiş statüsünü ele almak yerinde olacaktır. Limni'nin de dâhil olduğu Boğaz-önü adalarının askerden arındırılması, Lozan Antlaşması'nın 12. maddesinde belirlenmiş ve Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 4. maddesinde teyit edilmiştir. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 6.

maddesi de, askersizleştirmenin ölçütlerini ortaya koymaktadır. Buna göre, bu adalarda herhangi bir askeri havacılık tesisi bulundurulmaması gerekmektedir (Pazarcı, 1986: 19-20). Yunanistan, Montrö Sözleşmesi ile Gökçeada ve Bozcaada'nın askersizleştirilmiş statüsünün kaldırılması nedeniyle, Lozan görüşmelerinde Gökçeada ve Bozcaada ile birlikte Boğaz-önü adaları içinde değerlendirilen Limni ve Semadirek adalarının da askersizleştirilmiş statüsünün ortadan kaldırıldığını iddia etmektedir (Fırat, 2009: 329). Hatta Yunanistan, askersizleştirilmiş tüm adaların statüsü konusunda serbest kalmak istemektedir. Yunanistan'a göre bu istek savunma amaçlıdır ve Türkiye'ye yönelik bir tehdit unsuru içermemektedir. Türkiye'nin şikâyetleri, Yunan adalarını savunmasız kılmak içindir (Stephanopoulos, 1998: 21).

1969 yılında Yunanistan'ın Limni adasını askerleştirmesi gerekçesiyle Türkiye'nin verdiği notaya cevaben Yunanistan, adanın havaalanında yalnızca sivil havacılığın ihtiyaçlarına cevap verecek çalışmalar gerçekleştirdiğini bildirmiştir (Pazarcı, 1986: 54-55).

Yunanistan'ın Limni'deki uygulamalarını desteklemek için öne sürdüğü gerekçe, Türkiye'de Ege Ordusu'nun kurulmasıdır. Yunanistan'a göre, Ege Ordusu'nun kurulması, Yunan adalarının savunulmasını zorlaştırmıştır (Coufoudakis, 1985: 202). Hâlbuki Türkiye'nin Ege bölgesinin, Limni adası gibi askersizleştirilmiş bir statüsü yoktur (Sönmezoğlu, 2000: 339). Yunanistan, muhtemelen bu nedenle bir ICAO müdahalesiyle karşılaşmaktan çekindiği için, 1981 yılında Limni TMA'nın boyutlarını yarıya düşürmüştür. Türkiye ise, bu haliyle de yüzde 20'lik bir kısmı uluslararası hava sahasına taşan Limni TMA'nın büyüklüğünü kabul etmemiş ve Limni TMA'yı kapsayacak şekilde askeri uçuşlar gerçekleştirmiştir. Yunanistan, buna karşılık olarak, bölgede yayınladığı NOTAM'larda, Limni TMA'ya girilmemesi uyarılarında bulunmuştur. Türkiye, 1981 yılından sonra Türkiye Limni TMA içerisinde uçuş gerçekleştirmemiş, Yunanistan da NOTAM'larına eklediği bu uyarıyı kaldırmıştır (Gedikoğlu, 1988: 25; Yüzbaşıoğlu, 1989: 126).

Yunanistan'ın Limni konusundaki siyasi maksadının adayı silahlandırmak olduğu, 1983-1984 yıllarında açıkça ortaya çıkmıştır. Yunanistan, Kararlılık Gösterisi-83 NATO tatbikatına Limni'yi de dâhil ederek NATO'nun tescili altında adanın silahlandırılmasını denemiştir. Bu teşebbüsün Türkiye'nin girişimiyle sonuçsuz kalması üzerine de, Türkiye'yi baskı altında bırakmak için tatbikattan çekilmiştir. Ertesi yıl aynı

girişimi tekrarlayan Yunanistan, bu kez tatbikatta kendi talepleri doğrultusunda bir değişiklik yapılmaması durumunda, Atina FIR'ı içindeki sivil hava seyrüseferinin emniyeti için gerekli önlemleri alma hakkının saklı olduğunu bildirmiştir. 1984 ve 1985 yıllarında ise, savaş durumu için NATO'ya tahsisli kuvvetleri arasında Limni'deki kara ve hava unsurlarına da yer vermiştir. Bunun sonucunda da her iki taraf, NATO Savunma Planlaması Komitesi'nde birbirlerinin NATO'ya tahsisli kuvvet planlamalarını veto etmiştir ve bu durum ABD'nin tepkisini çekmiştir (İnan, 1986: 93; Fırat, 2018: 109-110).

Tıpkı Limni'de olduğu gibi, Limni güneybatısındaki Bozbaba adasıyla da ilgili bir tatbikat gerginliği yaşanmıştır. 2008'deki bir NATO tatbikatında Yunanistan, tatbikat senaryosuna havadan erken ihbar ve kontrol uçağının Bozbaba üzerinde yapacağı bir uçuşu eklemek isteyince Türkiye, adanın askersizleştirilmiş statüde bulunduğunu iddia ederek itiraz etmiş, bunun üzerine NATO tarafından, krizin önüne geçmek için, uçuşu gerçekleştirebilecek müsait bir uçak bulunmadığı açıklaması yapılmıştır (Dayıoğlu, 2017: 589).

Günümüzde Limni TMA'nın 1981'deki boyutları değişmemiş olmakla beraber, Limni Havaalanı ve TMA'sı sivil statüdedir ve kullanılan seyrüsefer cihazları listesinde TACAN cihazı bulunmamaktadır (Bulut, 2012: 126; Yunanistan AIP'si). Türkiye ise, Limni ve askersizleştirilmiş statüdeki diğer adalardan Türkiye'ye veya tam tersi şeklinde planlanacak askeri hava aracı uçuşlarına izin vermemektedir (Türkiye AIP'si).

5.4.2. W-14 Hava Yolu Sorunu

Hava yolları sorunu, Yunanistan'ın, siyasi amaçlarla Anadolu kıyılarının hemen yakınında hava yolları oluşturmasıyla gündeme gelmiştir. Yunanistan, ilk olarak 1970'te, Kavala-İstinkoy-Rodos arasında ve büyük kısmı Anadolu sahillerine oldukça yakın mesafede uluslararası hava sahasından geçen W-14 adlı bir hava yolu oluşturmuştur. ICAO'nun bölgesel planı kapsamında olmayan bu hava yolu ilan edilirken, ICAO ve Türkiye ile herhangi bir koordinasyonda bulunulmamıştır (Başeren, 2006: 196).

Bu hava yolunun oluşturulmasına başta Türkiye'den herhangi bir itiraz gelmemiştir. Daha sonra bu hava yolunun, Türkiye'nin bölgedeki askeri uçuşlarını

kısıtladığı anlaşıncı, 1975-1981 yılları arasında bu sorun sıkça müzakere konusu olmuştur (Yüzbaşıoğlu, 1989: 127). Yunanistan, yolun Kavala-Limni ile Sisam-İstankoy arasında kalan bölümünün kendi ulusal hava sahası sınırlarında olduğu gerekçesiyle, bu yolların varlığının tartışma konusu olamayacağını, yalnızca Sisam-İstankoy arasında kalan bölümün alt irtifa limitinin değiştirilebileceğini belirtmiştir. Ancak Türkiye'nin W-14 yolunun tamamının iptalini istemesi nedeniyle, anlaşmaya varılamamıştır. Yunanistan daha sonra, tek taraflı bir uygulama ile yolun turizm amaçlı olarak küçük uçaklarca kullanılacağını belirterek, 15 Nisan-31 Ekim tarihleri arasında devamlı, diğer zamanlar ise yalnızca hafta sonu kullanılması şeklinde bir değişiklik yapmış, yolun alt limitlerini de değiştirmiştir. Bu uygulama da uzun bir süre devam etmiştir (Gedikoğlu, 1988: 24).

Daha sonra bu hava yolu, Midilli-Pipen arasındaki kısmı Mesta'dan geçirilerek, yaklaşık 12 deniz mili batıya kaydırılmıştır. Günümüzde de bu hava yolu, H-59 adıyla, R-19 yolu üzerinden Rodos'a ulaşmaktadır (Yunanistan AIP'si; Bulut, 2012: 127). Sorunun yaşandığı dönemde ICAO'ya intikal etmeyen bu hava yolu sorunu ile ilgili, günümüzde herhangi bir anlaşmazlık bulunmamaktadır. Gelecekte de bu sorunun tekrar gündeme gelmesi beklenmemektedir.

5.4.3. G-18 Hava Yolu Sorunu

Diğer bir sorun sahası olan hava yolu, G-18 hava yoludur. Bu hava yolu, Avrupa ile Ortadoğu ülkelerini birbirine bağlayan oldukça yoğun bir uluslararası hava yoludur. Selanik kuzeyinde Yunan ulusal hava sahasına giren bu yol, Bodrum ve Datça üzerinde yaklaşık 60 deniz mili kadar bir mesafe boyunca da Türk ulusal hava sahasından geçmekte ve daha sonra Rodos'a ulaşmaktadır. Yunanistan, 1981 yılında Yugoslavya ile anlaşarak, ICAO usullerine uygun olmayan bir şekilde, bu hava yolunu Limni ve Mesta üzerinden geçirerek, Türk kıyılarının yakınına çekmiştir. Bu işlem yapılırken ICAO'nun onayı beklenmemiştir. Yunanistan, ICAO'ya başvuru süreci henüz devam ederken, NOTAM ve AIP değişiklikleriyle güzergâh değişikliğini uygulamaya sokmuştur (Gedikoğlu, 1988: 26). Türkiye, mevzu bahis hava yolu hem uluslararası hava sahasından, hem de Türk ulusal hava sahasından geçtiği ve bu konuda Türkiye ile koordinasyon yapılmadığı için, değişikliğe itirazda bulunmuştur. ICAO'nun işbirliği

abaları ise, Yunanistan'ın buna yanaşmaması nedeniyle başarısız olmuştur. Bunun zerine konu önce ANC'ye, daha sonra da ICAO Konseyi'ne havale edilmiştir (Başeren, 2006: 196).

ANC; Fiska-Mesta hattının en uygun hat olduğuna, yeni güzergâh uygulanana kadar Limni üzerinden geçen yolun kullanılmasına ve iki ülke arasındaki koordinasyonun geliştirilmesini tavsiye ederek Türkiye'yi haklı bulmuş, Yunanistan'a ise, belirlenecek yeni güzergâh uygulamaya geçene kadar zaman kazandırmıştır (Yzbaşioğlu, 1989: 130).

ICAO Konseyi, 20 Mart 1985'te, ANC'nin verdiği tavsiye kararına uymuştur. Buna göre; hava yolu değiştirilirken yapılan usulsüzlük, Türkiye'nin askeri tatbikat ve uçuşlarının bundan olumsuz etkileneceği ve Türkiye'nin bunlardan vazgeçmesinin mümkün olamayacağı, hava yolunun Çanakkale yakınlarında Türkiye'nin daha önce ilan ettiği yasak bölgeye yakınlığı ve Türk makamlarıyla yeterince koordinasyon kurulmaması hususları göz önünde bulundurulmuştur. Sonuç olarak da, hava yolunun Fiska-Mesta hattından geçirilmesine karar verilmiştir. Böylece hava yolu Limni'nin batısına alınmıştır. Yunanistan'ın itirazı kabul görmemiş, Türkiye'nin gerekçeleri Konsey tarafından haklı bulunmuştur (Başeren, 2006: 197-198).

Yunanistan, bu kararın uygulanmasında güçlük çıkartmıştır. G-18 hava yolu ancak bir yıl sonra Fiska-Mesta hattından geçirilmiş, bunun yerine oluşturulan J-60 yolu ise, yine Fiska-Limni-Mesta hattından geirilmişdir. Üstelik G-18 yoluna saat kısıtlamaları konmuş ve kısıtlama zamanlarında J-60 yolunun kullanılması öngörülmüştür. ICAO ise, Konsey kararı tam olarak uygulanana kadar, Yunanistan'ın bu uygulamasını uygun bulmuştur. Türkiye, B-7 hava yolu konusu ANC ve ICAO Konseyi'nde görüşülürken, bu duruma da itiraz etmiş ve Yunanistan'ın Konsey kararını uygulamasını istemiştir. Bunun zerine Yunanistan tarafından, 1 Nisan 1988'de ilan edilen NOTAM ile bahsedilen hava yollarının kullanım saatleri ile ilgili çok küçük değişiklikler yapılmıştır (Başeren, 2006: 199).

Yıllar sonra, Yunanistan'da gerçekleştirilen 2004 Olimpiyatları'nın hazırlık sürecinde, ICAO, IATA ve EUROCONTROL'un de çabasıyla, bölgedeki hava yollarında değişiklikler yapılmış ve daha sonra Aralık 2013 itibariyle, J-60 yolu iptal edilmiş, G-18 yolu da Fiska-Mesta-Larki-Rodos hattından geirilmişdir. Bu yolun Larki-

Rodos bölümü, Bodrum ve Datça üzerinden geçmektedir. Güzergâhın bu kısmı, günümüzde kullanıma kapalı durumdadır (Bulut, 2012: 130; Yunanistan AIP'si).

Türkiye, G-18 yolunun Rodos üzerindeki bölümü olan Larki noktası ve R-19 yolunun yine Rodos üzerindeki bölümü olan Kopar noktasının üzerinden uçacak hava araçlarının Türk ulusal hava sahasını kullanabilmeleri için, Türk ATS ünitelerine uçuş planı çekilmesini şart koşturmuştur (Türkiye AIP'si). Böylece Türkiye, kendi ulusal hava sahası üzerindeki yetkisini kullanmış olmaktadır.

5.4.4. B-7 Hava Yolu Sorunu

B-7 hava yolu sorununun meydana gelmesinde, G-18 hava yolu sorunda olduğu gibi usul dışı bir uygulamadan söz etmek mümkün değildir. Bununla birlikte, bu hava yolu belirlenirken de, Yunanistan'ın esasen sivil hava araçlarının IFR şartlarda uçuşları için belirlenen bir hava yolunu gereksiz yere Anadolu kıyılarına yakınlaştırdığı anlaşılmaktadır. Yunanistan, G-18 hava yolu meselesinde Türk askeri uçuşlarını ve tatbikatlarını olumsuz etkilediği gerekçesiyle ICAO Konseyi tarafından haksız bulunmuş olsa da, bu meselede de aynı tutumu benimsemiştir (Başeren, 2006: 199).

Bulgaristan, 1985 yılında ICAO usullerini takip ederek, B-7 hava yolunun Romanya ile Yunanistan arasında kalan kısmının kullanıma açılmasını teklif etmiştir. Bu teklif dolayısıyla, ICAO'nun Paris'te bulunan Avrupa ve Kuzey Atlantik Ofisi, bölge devletlerinden görüşlerini sunmalarını istemiştir. Türkiye de, G-18 hava yolu sorunda olduğu gibi, mevzu bahis hava yolunun Kavala-Limni-Mesta arasında kalan bölümüne yönelik itirazda bulunmuştur. Zira bu hava yolunun Kavala-Limni arasındaki bölümü, G-18 yolundan da doğuda bulunmaktaydı (Başeren, 2006: 199-200).

ICAO Avrupa ve Kuzey Atlantik Ofisi'nde konu ile ilgili; Türkiye, Yunanistan, Bulgaristan, Romanya ve IATA'nın katıldığı 4 ayrı toplantı gerçekleştirilmiştir. Bu toplantılarda bir sonuç alınmamış ve konu, ANC ve ICAO Konseyi'ne havale edilmiştir. Ancak yine bir sonuca ulaşılammıştır (Yüzbaşıoğlu, 1989: 137-145).

Yapılan toplantılarda, Yunanistan ve Bulgaristan, Türkiye'nin sunduğu alternatifleri kabul etmeme ve Limni üzerinden bir hava yolu geçirmek konularında ısrarcı olmuş, Türkiye ise, bu durumu kabul etmeme konusunda kararlılık göstermiştir. Brüksel ve Davos süreçlerinin ardından, 24-26 Mayıs 1988'de tarihlerinde her iki

ülkenin dışışleri bakanlarının imzaladığı Atina Mutabakat Muhtırası sürecinde dahi sorun çözülememiştir. ICAO, Yunanistan ve Türkiye'nin getirdiğı karşılıklı öneriler, Limni-Mesta hattı konusunda anlaşılamadığı için sorunu çözememiştir (Yüzbaşıoğlu, 1989: 147-156).

Sorun ancak, G-18 hava yolunda olduğu gibi, 2004 Olimpiyatları'na hazırlık sürecinde, Yunanistan'ın ICAO nezdinde iletildiği talep sonucu, hava yollarında yapılan değişiklikler kapsamında, Limni-Mesta hattının kullanımdan çıkarılmasıyla çözülebilmiştir (Bulut, 2012: 131). Günümüzde, B-7 hava yolu, Atina FIR içerisindeki hava yolları çizelgesinde yer almamaktadır (Yunanistan AIP'si).

Yunanistan'ın Limni'deki faaliyetleri için Ege Ordusu'nun kuruluşunu öne sürmesi, tarihsel olarak anlamsızdır. Türkiye'nin bu konudaki notasının çok önce verilmiş olması bir yana, Limni'deki havaalanının askeri bir üsse dönüştürölme faaliyetlerinin, ada askerleştirilmeden yapılması da mantığa uygun değildir. Yunanistan'ın Limni'deki askeri faaliyetlerinin, Ege Ordusu kurulmadan önce başladığı anlaşılmaktadır. Yunanistan'ın Limni ve askersizleştirilmiş statüde bulunan diğer adalarla ilgili nihai amacı, bu adaları istediğı şekilde silahlandırmaktır.

Diğer sorunlarda olduğu gibi, NATO ve ABD'nin, kontrollü hava sahaları ve hava yolları sorunlarına yaklaşımı, denge politikası gözetmeye devam etmektir. Zira NATO, 2008 yılındaki tatbikat krizin önüne geçmek için, krizi ortaya çıkaran uçuş planlamasını iptal etmiş ve daha önceki politikalarına uygun şekilde, iki ülke arasındaki gerginliğe engel olmaya çalışmıştır. ICAO ise, G-18 yolu meselesinde Türkiye'yi haklı bulmasına rağmen, Konsey kararı tam olarak uygulanana kadar, Yunanistan'ın tek taraflı uygulamalarına göz yummuştur. Bundaki amacı da siyasi gerginliğe sebep olmamaya çalışmaktır. Bu bağlamda ICAO'nun politikaları, ABD'ninkilerle paralellik göstermektedir.

Yunanistan'da gerçekleştirilen 2004 Olimpiyatları, hava yolları sorunlarının çözümünde etkili olmuştur. Yunanistan, 2004 Olimpiyatları sürecinde, artacak turist sayısını da göz önünde bulundurarak, hava yollarının sayısının arttırılmasını sağlamıştır (Önel, 2008: 100).

5.5. NATO Hava Savunma ve Erken İhbar Sorumluluk Sahaları Sorunu

Yunanistan tarafında, NATO'nun doğudaki müttefiklik planlamasında Türkiye'nin Yunanistan'dan stratejik olarak daha önemli olarak kabul gördüğü ve bu nedenle Yunanistan'ın anlaşmazlık konuları ile ilgili çıkarlarının ve taleplerinin NATO ve ABD tarafından anlaşılmadığı fikri (Coufoudakis, 1985: 185-186), Yunan tarafının, Türkiye ile ilgili konulara fazla hassas ve tepkisel yaklaşmasına yol açmaktadır.

Bu durumun da etkisiyle, NATO çerçevesinde hava savunma ve erken ihbar amaçları için sorumluluk sahalarının müttefik ülkelerce paylaştırılması, Türkiye ve Yunanistan arasında güvenlik meselesine dönüşmüş bir sorun olmuştur.

1962'de yapılan düzenleme ile Ege Denizi üzerinde hava savunma ve erken ihbar hattı sorumlulukları, iki ülke arasında paylaştırılmıştır. Bu amaçla kurulan erken ihbar hattı, Ege Denizi'nin ortasından geçirilmiştir. Böylece Türkiye, Yunanistan'ın sahip olduğu FIR sorumluluğuna karşı Ege'de bir denge sağlayabilmiştir. 1964 yılında ise, Yunanistan, Kıbrıs'taki olaylar sonucu Türk savaş uçaklarının Ege Denizi üzerinde sıkça uçuş yapmaya başlaması nedeniyle, erken ihbar sorumluluk hattının Atina-İstanbul FIR sınırı ile çakıştırılmasını istemiş, bu da NATO tarafından kabul edilmiştir. Türk makamları, bu duruma herhangi bir itiraz yöneltmemiştir (Yüzbaşıoğlu, 1989: 92-93). Bu dönemde Türk yetkililerin, NATO uygulamalarına karşı pasif bir tutum takındıkları, ancak FIR meselesini gündemde tutarak, asıl olarak FIR hattının batıya kaydırılması için çalıştıkları anlaşılmaktadır.

Yunanistan'ın Kıbrıs Barış Harekâtı'na tepki olarak NATO'nun askeri kanadından ayrılması sonucu ise, bölgenin sorumluluğu Türk makamlarına bırakılmıştır. 1977 yılında Yunanistan ile NATO arasında özel bir ilişki tesis edilerek, Yunanistan'da bir NATO karargâhı kurulması teklifi, Türkiye tarafından, öncelikle bu karargâhın Ege hava sahasındaki sorumluluk sınırının belirlenmesi gerektiği düşüncesiyle veto edilmiştir (Syrigos, 1998: 21-22). Coufoudakis'e (1985: 312) göre, adını Müttefik Kuvvetler Komutanı Alexander Haig ve Yunan Genelkurmay Başkanı İonnis Davos'tan alan ve Haig-Davos Planı olarak adlandırılan bu plan, Ege'deki hava sahası sorumluluğunun FIR hattına göre belirlenmesini, yani 1974 öncesi duruma dönülmesini de içermektedir.

NATO'nun meseleyi çözmek için daha sonraki çabaları da sonuç vermemiştir. 1980'e kadarki süreçte, Türk askeri uçakları, Atina FIR'ına girdikleri her uçuş için uçuş planı sunmaya devam ettikleri için önemli bir sorunla karşılaşılmamış, ancak iki devlet arasında bir anlaşmaya da varılamamıştır (Başeren, 2006: 204).

1981 yılında Rogers Planı ile Yunanistan NATO'nun askeri kanadına geri dönünce, NATO kapsamındaki hava savunma ve erken ihbar sorumluluğunun tekrar iki ülkenin hava kuvvetleri arasında bölüştürülmesi gündeme gelmiştir. ABD'li Rogers'ın planına göre, hava savunma ve erken ihbar sorumluluğunun Türkiye ile Yunanistan arasında gerçekleştirilecek müzakereler yoluyla çözülmesi düşünülmüştür (Gürel, 2018: 155). Ancak Yunanistan'ın, 1974 öncesinde olduğu gibi, sorumluluk sahasının sınırının FIR hattı ile belirlenmesini istemesi nedeniyle, Rogers Planı'nda öngörölmüş olan müzakereler gerçekleştirilememiştir (Gedikoğlu, 1988: 38-42; Başeren, 2006: 205). Yunanistan'ın, Atina FIR'ının hem Yunan ulusal hava sahasını, hem de Ege Denizi üzerindeki uluslararası hava sahasını kapsamaması nedeniyle, NATO kapsamındaki bir hava sahası sorumluluğunun başka bir ülkeyle paylaşılmasının uluslararası hukuka aykırı olduğu iddiası (Syrigos, 1998: 23), sorunun çözümünü olanaksız hale getirmiştir.

Türkiye'nin NATO'nun güneydoğu kanadındaki tek üyesi olmasını istemeyen Yunanistan (Coufoudakis, 1985: 212), NATO içinde veto yetkisi bulunduğu için Türkiye'ye bağımlı bulunduğu durumdan kurtulduktan sonra, kısa sürede müzakere masasından kalkmıştır.

Soğuk Savaş'ın sonra ermesi, NATO'nun yeni bir örgütlenme yapısına geçme çalışmalarının başlamasına neden olmuştur. Bu çalışmalar sürecinde de Yunanistan, FIR hattının batısında kalan bölgenin sorumluluğunun kendisinde olması gerektiği iddiasını sürdürmüştür. NATO, yeni komuta yapısını 1998'de belirlemiştir. Buna göre, Avrupa bölgesi için, Kuzey ve Güney olmak üzere iki Bölgesel Komutanlık teşkil edilmiştir. Güney Bölge Komutanlığı'nın hava sahası kontrolü amacıyla oluşturulan Birleştirilmiş Hava Harekât Merkezleri'nden (Combined Air Operations Centre; CAOC) birer tanesi Türkiye ve Yunanistan'da teşkil edilmiştir. Ancak CAOC'lara barış zamanı için sabit sorumluluk sahaları belirlenmemiş, böylece sabit sorumluluk sahası uygulaması ortadan kalkmıştır (Başeren, 2006: 205; Bulut, 2012: 134). Bu uygulamayla NATO, Türkiye ve Yunanistan arasındaki bu sorunun tekrar gündeme gelmesine engel olmak istemiştir.

2009 yılında, Yunanistan, mevcut hava sahası sorunlarının NATO bünyesinde görüşülmesi için bir girişimde bulunmuştur. Ancak NATO tarafından, bu durumun bir ikili anlaşmazlık olduğu ve NATO'nun çözüm için çaba sarf etmekten ileri geçemeyeceği açıklaması yapılmıştır (Dayıoğlu, 2017: 588).

Daha sonraki süreçte, NATO'nun, ekonomik gerekçelerle, karargâhlarının sayısını azaltma yönünde bir çalışma içerisinde girdiği görülmüştür. Buna uygun şekilde, Yunanistan'daki CAOC 7 muhafaza edilirken, Türkiye'deki CAOC 6'nın kapatılmasına karar verilmiştir. Buna karşılık CAOC'ların bir üst karargâhı şeklinde teşkil edilecek bir yapının İzmir'de kurulması öngörülmüştür. Ancak Türkiye'nin, CAOC 6'nın kapatılması için, Ege'deki askeri uçuşların koordinasyonu amacıyla, Ege Denizi üzerinde Türkiye ve Yunanistan'ın karşılıklı olarak radar verilerini paylaşması şartına Yunanistan'ın yanaşmaması nedeniyle, bu teşkilat yapısı kurulamamıştır. Böylece CAOC 6 kapatılamamış ve kimi ülkelerin personelini geri çekmesine rağmen, Eskişehir'de çalışmalarına devam etmiştir. Yeni komuta yapısıyla ilgili olarak görüş birliğine ancak 2011'de varılabilmektedir (Bulut, 2012: 134-135). Böylece Türkiye ve Yunanistan'daki CAOC'lar kapatılmıştır. Günümüzde iki ülkede de NATO'nun Hava Kuvvetleri ile ilgili bir teşkili bulunmamaktadır (www.nato.int). Eskişehir'deki CAOC 6, 2013 yılında İspanya'ya taşınmıştır.

1964 yılında, erken ihbar sorumluluk hattının Atina-İstanbul FIR sınırı ile çakıştırılmasına Türk makamlarının herhangi bir itiraz yöneltmemesi, Türkiye'nin, NATO içerisindeki ağırlığını yeterince kullanıp kullanmadığına dair bir soru işareti yaratmaktadır. Bu konuda Türkiye'nin FIR meselesinde hatalı ya da eksik görülebilecek politikası nedeniyle ortaya çıkan hak kaybı çözülmeye çalışılmış olsa da, FIR sorunu çözülemediği gibi, NATO hava savunma ve erken ihbar sorumluluk hattı da yaklaşık 10 yıl boyunca Yunanistan'ın isteğine uygun şekilde kalmıştır.

Yunanistan'ın ikili müzakerelere yaklaşımı, bu meselede de ortaya çıkmıştır. NATO'nun askeri kanadına dönmek için Türkiye'nin vetosundan kurtulmak zorunda olan Yunanistan, amacına ulaştıktan sonra, hava sahası sorunlarının çözülmesi için yapılması gereken müzakerelere yanaşmamıştır. O dönem Yunanistan'da meydana gelen hükümet değişikliği de bu durumda etkili olmuştur. Ancak bu politikanın uygulanabilmesi, Türkiye'nin Rogers Planı'ndan hiçbir şey elde edememeye sessiz kalması ile mümkün olmuştur.

NATO, bu meselede de iki ülke arasında kriz çıkmasına izin vermemiş, her iki ülkedeki ilgili NATO teşkilleri kapatılmış veya taşınmıştır. Böylece iki ülke arasındaki sorunlar nedeniyle, NATO ile olan ilişkiler zarar görmüştür.

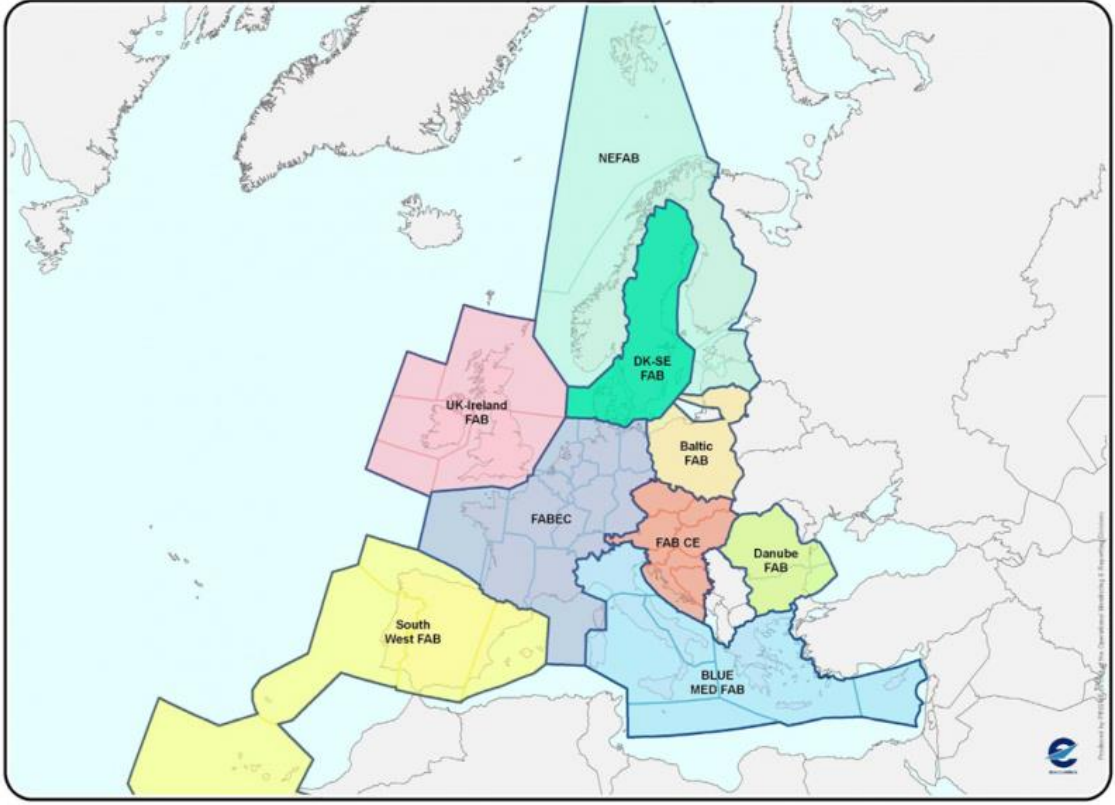
5.6. Tek Avrupa Hava Sahası (Single European Sky; SES) Girişimi ve Türk-Yunan Sorunlarına Muhtemel Etkileri

Askeri amaçlı jet uçaklarının ve sivil turbo-jet yolcu uçaklarının ortaya çıkışı, Avrupa hava sahasının organizasyonu ve yönetimi ile ilgili olarak, hem sivil hem de askeri düşünce biçiminde derin bir etki yaratmıştır. 2'nci Dünya Savaşı; daha büyük, daha hızlı ve daha güçlü uçakların geliştirilmesine yol açmıştır. Savaş süresince geliştirilen stratejik bombardıman uçakları ve jet avcı uçağı inşa etme tecrübesi, yüksek irtifada uçabilen daha uzun menzilli ve daha hızlı yolcu uçaklarının geliştirilmesinin önünü açmıştır. Bu uçakların ortaya çıkışı, sivil havayolu taşımacılığının hızını yaklaşık iki kat arttırmıştır. Bu gelişme de, sivil yolcu uçaklarının, o zamana kadar yalnızca askeri uçakların uçabildiği hava sahasının üst seviyelerinde serbestçe uçabilmeleri fikrini güçlendirmiştir (McInally, 2010: 36).

Avrupa hava sahasının yoğunluğu, Covid-19 süreci bir kenara bırakılırsa, her geçen yıl artmaktadır. EUROCONTROL verilerine göre, Nisan 2020'ye kadar 25000 civarında seyreden günlük uçuş ortalaması, Covid-19 salgını nedeniyle, Avrupa ülkelerinin karantina uygulamaları yaptığı Nisan 2020'de yaklaşık 2100 uçuşa kadar düşmüş ve Ekim 2020 itibarıyla de 10000-12000 uçuş arasında seyretmektedir (www.eurocontrol.int). Ancak salgın süreci bittiğinde, günlük uçuş yoğunluğunun kısa sürede eski haline döneceği ve artmaya devam edeceği değerlendirilmektedir.

AB, Avrupa hava sahasının dünyadaki en güvenli, maliyeti en az, uçuş verimliliğinin ise en yüksek hava sahası olmasını hedeflemektedir (Servantie, 2015: 5). Ancak AB, topluluk için ekonomik değeri çok yüksek olan havacılık sektörünün problemlerine çözüm üretmekte güçlük yaşamaktadır (Keskin, 2012: 86). Bu sebeplerle, hava sahasının kontrolünün bazı koşullarda ulusal sınırlardan ziyade Avrupa çapında ele alınması öngörülmüştür. Bu düşünce tarzı, zaman içerisinde EUROCONTROL çatısı altında gerçekleştirilen bir SES girişimine dönüşmüştür. Bu doğrultuda da Avrupa Komisyonu'nun çalışmaları sonucu 2004'te SES-I girişimi başlatılmıştır. Buna göre

Avrupa hava sahasının kontrolü ulusal hava sahalarının sınırlarına göre değil, fonksiyonel hava sahası bloklarının (Functional Airspace Blocks; FABs) sınırlarına göre ele alınmıştır (www.ec.europa.eu). Aşağıdaki haritada, Avrupa'daki FABs sınırları görülmektedir.



Harita 5: Avrupa FABs

(www.skybrary.aero).

SES ile ilgili ikinci düzenleme 2009'da Avrupa Parlamentosu ve AB Konseyi tarafından kabul edilmiş, böylece SES-II girişimi başlatılmıştır. Bu girişimle birlikte, FABs konseptinin yalnızca hava sahası bakımından değil, aynı zamanda hava trafik yönetimi bakımından da ele alınması ve SES-I girişiminin daha etkin çalışması hedeflenmiştir. Üstelik bu girişimde, hava trafik hizmetlerinin ve havaalanlarının yönetimi konusunda bir takım yetkilerin EASA'ya bırakılması öngörülmüştür (Keskin, 2012: 93). 2013'te Avrupa Komisyonu'nun SES ile ilgili bir mevzuat düzenlemesi olarak önerdiği SES-2+ güncellemesi ise, henüz Avrupa Parlamentosu ve AB Konseyi tarafından onaylanmamıştır (www.ec.europa.eu).

Bu noktada, Tek Avrupa Hava Sahası Hava Trafik Yönetimi Araştırması (Single European Sky ATM Research; SESAR) girişiminden de bahsetmek gereklidir. Bu girişim, Avrupa hava sahasındaki hava trafik yönetimini modernleştirmek amacıyla yapılan çabalar arasında bir eşgüdüm oluşturmayı hedeflemektedir. SESAR, SES girişimlerinin teknolojik ayağını meydana getirmektedir. SESAR sayesinde, AB bünyesindeki ATM çalışmaları bir kamu-özel ortaklığı aracılığıyla gerçekleştirilecektir (Keskin, 2012: 96-98).

SES girişimleri, Türkiye'nin de üyesi olduğu EUROCONTROL çatısında ortaya çıkmış olmakla beraber, bu girişimlerin AB mevzuatına dâhil edilmesi nedeniyle, Türkiye'nin bu girişimin dışında kalma olasılığı büyüktür. Türkiye için bu girişimin içinde veya dışında bulunmanın fayda ve mahsurları ayrıca incelenecektir. Ancak şunu belirtmek gerekir ki, hava sahasında devlet egemenliği, yalnızca güvenlikle ilgili değil, aynı zamanda da devletlerin ekonomik özgürlükleriyle ilgili bir konudur. Sivil hava ulaşımının tamamen serbest piyasa koşullarına bırakılması, bu konudaki devlet egemenliğini sembolik bir hale getirecektir. Bu bakımdan, hava sahası ile ilgili serbestliklerin, konusu ve içeriği itibarıyla kısıtlı tutulmuş olmasının, daha doğru olacağı değerlendirilmektedir (Bal, 2019: 503).

Bu bölümde elde edilecek bilgileri, SES kapsamındaki girişimleri ayrı ayrı ele alarak incelemek yerinde olacaktır. Ancak genel bir bakış açısıyla, bu girişimlerin, hava sahası ile ilgili sorunlarda Türkiye'nin daha önce pek çok konuda olduğu gibi, karşısında muhatap olarak Yunanistan yerine AB'yi bulmasına neden olabileceği değerlendirilmektedir. Bu da şüphesiz, AB'ye tam üyelik yolunda süreci istediği gibi işletemeyen Türkiye için pek çok zorluk çıkartabilecektir. FIR konusunda daha önce öngörü eksikliği nedeniyle günümüze kadar taşınmış sorunlar yaşayan Türkiye'nin, SES girişimleri konusunda öncelik alması, gelecek için oldukça önemli bir hale gelebilecektir. Türkiye-AB ilişkilerinde pek çok sorunun, Yunanistan'ın girişimleriyle üyelik müzakerelerine engel haline getirildiği, bilinen bir durumdur. Yunanistan'ın, SES girişimleri konusunda muhtemelen diğer AB ülkeleriyle ortak hareket edeceği göz önünde bulundurulduğunda, Türkiye'nin, SES girişimlerinin yeni bir sorun sahası haline gelmemesi için, bu süreci dikkatlice takip etmesi gerekecektir.

SES girişimlerinden Türk-Yunan sorunlarını etkileme potansiyeli en yüksek olanı, Tek Avrupa Uçuş Malumat Bölgesi (Single European Flight Information Region;

SEFIR) girişimidir. Avrupa Komisyonu tarafından 2009’da onaylanan düzenlemeye göre, AB ve üye ülkeler, ICAO’dan SEFIR oluşturmalarını talep edecektir. SEFIR girişiminin uygulamaya geçmesi durumunda, Atina-İstanbul FIR hattı, bir Avrupa-Türkiye FIR hattı haline gelecektir. SES mevzuatı, üçüncü ülkelerin de girişime dâhil olmasına izin vermektedir. Türkiye’nin bu girişime dâhil olması durumunda ise, bu kez Yunanistan’ın uluslararası hukuka uygun olmayan FIR yönetimi, önemini yitirebilecektir. Üstelik bu durumda, Türkiye’nin FIR konusundaki hassasiyetlerinin dikkate alınması sağlanabilecektir (Bulut, 2012: 105).

Yunanistan tarafında ise, SEFIR uygulamasının işlevsellik kazanması durumunda, Ege Denizi üzerinde 6 deniz mili genişliğinde karasularına sahip olan Yunanistan’ın 10 deniz mili genişliğinde hava sahasında sahip olduğu iddiası, diğer Avrupa ülkelerinin hava sahası uygulamalarıyla bağdaşmayacak, Yunanistan da bu iddiasından vazgeçmek durumunda kalabilecektir (Günel, 2010: 109).

Türk-Yunan sorunlarını etkileyebilecek diğer bir SES girişi, FABs konseptidir. FABs konsepti içerisinde Türkiye’yi yakından ilgilendiren bölüm ise; Yunanistan, İtalya, Malta ve GKRY’nin içinde bulunduğu Blue Med FAB’tır. Blue Med FAB sınırlarının, SEFIR hattı ile çakıştırılması durumunda, SEFIR sorununda olduğu gibi, Ege’deki hava sahası sorunlarında, Türkiye’nin muhatabı, AB’ye dönüşebilecektir. Ayrıca Blue Med FAB’ın ATS sorumluluğunun tek bir merkeze verilmesi durumunda, Ercan Tavsiyeli Hava Sahası, bir sorun olarak farklı bir boyut kazanabilecektir (Bulut, 2012: 107). Şu halde bile, AB Komisyonu’nun yayınladığı ilerleme raporlarında, Ercan Tavsiyeli Hava Sahası’nın eleştirildiği anlaşılmaktadır (Servantie, 2015: 10).

Türk-Yunan sorunları kapsamında incelenecek son SES girişi, hava sahasının esnek kullanımı girişimidir. Buna göre, hava sahalarının sivil ve askeri olarak ayrımının ortadan kaldırılıp, kullanım durumuna göre esneklik sağlanması planlanmaktadır. Bu nedenle hava sahasının esnek kullanımı girişi, Yunanistan’ın, Türkiye’nin askeri uçuşlarını ve tatbikatlarını önlemek amacıyla uzun süreli NOTAM’lar ilan etmesinin önüne geçebilecektir (Bulut, 2012: 111).

Bu girişim, şimdiye kadar dünya çapında havacılığın küreselleşmesi ile ilgili atılmış en ciddi adım olarak gözükmektedir. SES girişiminin, hava sahası ve hava trafik yönetiminin ötesine geçerek, Avrupa hava sahasının FIR yönetimi ve askeri hava araçlarının Avrupa’daki uluslararası hava sahalarında yapacağı uçuşlarla ilgili değişiklik

yaratacak ölçüde yeni kurallara bağlanması durumunda, Ege Denizi üzerindeki uluslararası hava sahasında izlenen politikaların tekrar gözde geçirilmesini gerektireceği değerlendirilmektedir. İstanbul Havalimanı'nı inşa ederek Avrupa hava trafiğinin önemli bir kısmını üzerine almaya talip olan ve bu konuda önemli bir yatırım yapan Türkiye için, bu gelişmeleri dikkatlice izleyerek doğru politikalar belirlemek, ekonomik açıdan da son derece önemlidir.



ALTINCI BÖLÜM: BULGULAR, ÖNERİLER VE GENEL SONUÇ

Araştırmada elde edilen bulgulardan Türk-Yunan ilişkileri ile ilgili olanlara başlamadan önce, uluslararası hukukla ilgili bir kısım bulgu ve öneriler belirtilecektir. Hava hukukunu oluşturan ana metin olan Şikago Sözleşmesi, esas olarak sivil havacılığı düzenleme amacını izlediği için, devlet hava araçları ile ilgili olarak pek çok soruna cevap verememektedir. Devlet hava araçlarının statüsünü belirleyecek bir uluslararası sözleşme, bu önemli eksikliği ortadan kaldıracaktır. Türkiye ile Yunanistan ilişkileri, devlet hava araçlarının yetki ve sorumlulukları ile ilgili sıkça zarar görüyor olması nedeniyle, böyle bir sözleşmeden şüphesiz ki olumlu etkilenecektir. Bu nedenle, Türkiye ile Yunanistan'ın, böyle bir sözleşmenin ortaya çıkması için uluslararası kamuoyuna öncülük etmesinin önünde hiçbir engel bulunmamaktadır. Uluslararası hukuk açısından diğer bir eksik ise, BMDHS'de, ekonomik yaşam bulunmayan adalar için karasuları rejiminin belirlenmemiş olmasıdır. Ege'deki sorunları çözülebilmesi yolunda, üzerinde ekonomik yaşam bulunmayan adaların karasuları rejiminin belirlenmesi, son derece gereklidir.

Çalışma süresince Yunan yazarların incelenen görüşlerinde karşılaşılan en baskın fikir, ikili müzakerelerle sorunların çözümünde bir yere varılamayacağı fikridir. Şu halde Yunanistan, hava sahası sorunlarında, uluslararası toplumun karşısında Türkiye'ye karşı haklı gözükebilmenin kendisine verdiği avantajı kullanmaktan vazgeçmeyecek ve sorunları uluslararasılaştırma politikasını sürdürecektir. Bunun iyi bir örneği, Yunanistan'ın, 1985 yılında, hava sahası sorunlarıyla ilgili Amerikan Kongre heyetine sunduğu taleplerdir.

Bu durumun oluşmasındaki diğer bir önemli etken, Yunanistan'daki Türkiye algısıdır. Yunanistan, Türkiye'nin nüfussal ve topraksal büyüklüğünden ve askeri gücünden çekinmektedir. Yunanistan'ın hava kuvvetlerini modern tutmak için ekonomisine ağır yükler bindirmesi de bu durumun bir ispatıdır. Bu yönüyle de hava sahası sorunlarının yarattığı ekonomik yükün, Yunanistan için daha ağır olduğu anlaşılmaktadır.

Türkiye'nin, uluslararası kamuoyuna karşı kendi haklarını, özellikle Kıbrıs sorununda savunamaması, Kıbrıs sorununun, hava sahası sorunları da dâhil olmak üzere Ege sorunlarından ayrı değerlendirilmemesi nedeniyle, uluslararası hukuk haklılıklarını,

uluslararası siyaset haklılıklarına dönüştürememesine sebep olmaktadır. Bu nedenle Türkiye, her dönemde, ikili müzakerelere daha yatkın politikalar izlemiştir. Türkiye, Lozan Dengesi'nin de korunmasından yanadır. Ege'deki hava sahası sorunlarının birçoğu da, Lozan Dengesi'nin gözetilmemesi ve sorunların her iki devlet için de iyi niyetli ve adil bir sonuç ortaya çıkarmayı amaçlayan müzakerelerde ele alınmaması nedeniyle çözümsüz kalmış durumdadır.

İkili müzakerelerden kastedilen, daha önce defalarca başlatılıp bir sonuca ulaşamayan istikşafi görüşmeler değildir. Zira, Ocak 2021 itibariyle başlatılan istikşafi görüşmelerin de bir sonuca ulaşması beklenmemektedir. İkili müzakereler, gerçekten de, her iki taraf da bir sonuca ulaşma kararlılığı ile masaya oturursa faydalı olacaktır.

Lozan Barış Antlaşması ile kurulmuş bulunan stratejik dengenin büyük bir duyarlılıkla tekrar tesis edilmesinin, Ege hava sahası sorunları dâhil olmak üzere, iki ülke arasındaki birçok sorunun çözümüne ışık tutacağı değerlendirilmektedir. Zira iki ülke arasındaki ilişkilerin en olumlu seyrettiği dönemin, Atatürk ve Venizelos gibi iki karizmatik liderin Lozan Dengesi'ni -istisnaları olsa da- karşılıklı olarak yürüttükleri 1930'lar dönemi olduğu görülmektedir. Bununla birlikte, o dönem için elde edilebilecek diğer bir bulgu, özellikle İtalya'nın, o dönemki yayılmacı dış politikasının Yunanistan üzerinde oluşturduğu etkiyle ilintilidir. Yunanistan'ın Türkiye'ye karşı o dönemki nispeten dostane tutumu, genelde Türkiye'yi bir tehdit olarak gören Yunanistan'ın, daha büyük bir tehdit söz konusu olduğunda, Türkiye politikasını değiştirebildiğini göstermektedir. Aynı durum, ortak Sovyet tehdidi karşısında 1950'lerde de görülmüştür. Ancak 1950'li yıllar, ortak tehdit algısı dışındaki diğer olumlu gelişmeler bakımından, 1930'lardan eksiktir. Şu halde ortaya çıkan sonuç, Yunanistan'ın, ancak Türkiye'nin kendisinden daha önemli bir dış tehdit gördüğü zamanlar Türkiye ile olan ilişkilerini iyi tutuyor olmasıdır. Yunanistan'ın, Ege'deki iki komşunun güvenilir birer dost olabilmesi için, bu politikasını değiştirmesi gerekir.

İki ülke arasındaki ikili müzakereler, ancak silahlı çatışmaya engel olacak kadar işler gözükmektedir. 1999 yılında ortaya çıkan “deprem diplomasisi” süreci bile, sorunların çözümüne bir katkı sağlamamıştır. Hava sahası sorunlarının çözümü için, her iki ülke tarafından da bu tutumun değiştirilmesi şarttır. Böylece karasuları konusunda bir anlaşma oluşturabilmek ve ulusal hava sahası sorununu çözmek mümkün

olabilecektir. En ciddi hava sahası sorunu çözmek ise, diğer hava sahası sorunlarını çözmeyi son derece kolaylaştıracaktır.

Türkiye'nin, sahip olduğu güçlü orduyu Yunanistan'a karşı mecbur kalmadığı sürece kullanmayacağı, Yunanistan'ın ikna edilmesi gereken bir gerçektir. Bununla birlikte, şimdiye kadar müzakerelerden kaçınmaktan, Türkiye ile devamlı gerilim yaşamak dışında bir sakınca görmeyen Yunanistan'ın, ikili müzakerelere nasıl ikna edileceği, gerçekten de, ayrıca ele alınması gereken bir çalışma konusunu teşkil etmektedir. Müzakerelerin gerekliliği ile ilgili eldeki bulgulardan ortaya çıkan en önemli öneri de budur.

Yunanistan, hava sahasını ilgilendiren konularda eline geçen dış politika fırsatlarından Türkiye aleyhine faydalanmaktan çekinmeyeceğini, tarihsel süreçte pek çok kez göstermiştir. Yunanistan'ın ulusal hava sahası sınırını ilgilendiren 1931 kararnamesi, 1936'da karasularını genişletme kararı ve 1981'de Rogers Planı'nda öngörülmesine rağmen hava sahası sorunlarını müzakere etmeden NATO'nun askeri kanadına geri dönüşü, bunların birer örneğini teşkil etmektedir.

Yunanistan'ın, ekonomik açıdan kendisine yük bindiren diğer bir husus olan adalar konusunda aktif bir dış politika izlemesinin tek izahı, Yunanistan'ın siyasi amaçlarıdır. Yunanistan'ın adalar konusundaki nihai amacı da, askersizleştirilmiş statüde bulunan Doğu Ege adalarını silahlandırmak ve egemenliği devredilmemiş olan adaları egemenliğine katmaktır. Ulusal hava sahası, FIR ve Limni TMA sorunlarında Yunanistan'ın izlediği politikaların en önemli yönü, tıpkı adalar meselesinde olduğu gibi, tek taraflı uygulamalarla uluslararası hukuk sonuçları elde etmeye çalışmasıdır. Türkiye'nin dış politikada daha önceki hatalarından veya hoşgörüsünden her fırsatta istifade eden Yunanistan'ın, bu tutumunu, birbirlerine göbekten bağlı olan Ege adaları, karasuları ve nihayet hava sahası konularında, gelecekte de sürdüreceği anlaşılmaktadır. Bununla birlikte, hava sahası sorunlarının düğüm noktası olan karasuları meselesinde, Yunanistan'ın, dış politika dengesi gözeterek, büyük bir olasılıkla, 12 deniz mili genişliğinde karasuyu genişliği ilanına gitmeyeceği değerlendirilmektedir. Bunun gerçekleştirilebileceği iddiası, Yunanistan için yalnızca bir dış politika aracıdır.

Türkiye tarafında ise, Yunanistan karasularını 1936'da 6 deniz miline çıkarttıktan sonra buna karşılık vermek için 1964 yılının beklenmesi, Rogers Planı sürecinden hiçbir fayda sağlanamaması, FIR ve NATO hava savunma ve erken ihbar sorumluluk sahaları

meselerinde süreçlerin Türkiye'nin çıkarlarına uygun şekilde yürütülememesi, Türkiye açısından ulusal çıkarların zarar görmesiyle sonuçlanmıştır. Bu nedenle Türkiye, Yunanistan'ın FIR sorumluluğunu egemenlik hakkıymış gibi kullanmaya çalışmasının en bariz örnekleri olan uçuş planı ve NOTAM uygulamalarına; Limni TMA'nın uluslararası hava sahasında kalan bölümüne; ICAO, EUROCONTROL ve diğer uluslararası platformlarda her fırsatta itiraz etmelidir.

Hava hâkimiyet teorisi, bir devletin kara ve deniz gücü ne olursa olsun, güçlü bir hava gücüne sahip olmayı zorunlu kılmaktadır. İki ülke arasında hava sahası nedeniyle yaşanan sorunlar, bu genel geçer kuralın ötesinde, Ege'deki denkleme bir de rekabet girdisini sokmaktadır. Bu nedenle her iki ülke de, dünyadaki havacılık gelişmelerini takip etmek ve yeterli bir hava gücünü elinde tutmak zorundadır. Özellikle Yunanistan'ın, adalarını korumak amacıyla, bu konuda daha hassas olduğu görülmektedir. Bununla birlikte Türkiye, hava hâkimiyetinin geleceği olarak değerlendirilen insansız hava aracı konsepti konusunda, oldukça kıymetli bir yol almış durumdadır. Türk politika yapıcıları, Ege'deki çıkarların korunması yolunda bu üstünlüğü muhafaza etmek zorundadırlar.

Kıbrıs başta olmak üzere pek çok konuda görüş ayrılıklarına sahip bulunan iki ülkenin ilişkileri kapsamında, hava sahası sorunları, her uluslararası gerilimde tekrar ortaya çıkmak üzere adeta halının altında süpürülmüş olarak beklemektedir. Son yıllarda bir de Doğu Akdeniz'deki kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge krizi, iki ülke arasındaki en güncel dış politika sorunu olarak ortaya çıkmış bulunmaktadır. Bu sorun da tıpkı Ege hava sahası sorunları gibi bir uluslararası hukuk anlaşmazlığıdır. Son zamanlarda diğer Ege ve Doğu Akdeniz sorunları arasında, it dalaşları haricinde pek de gündeme gelmeyen hava sahası sorunları, bir türlü çözüme kavuşamamış olması nedeniyle aslında güncelliğini korumaktadır.

Hava sahası sorunlarının genellikle iki ülke arasındaki kriz dönemlerinde ortaya çıktığı görülmektedir. Bunun tek istisnası, henüz Şikago Rejimi'nin mevcut olmadığı 1931 yılında çıkartılan Yunan kararnamesidir. Bu kararnamenin ulusal hava sahası sınırı sorununa dönüşmesi bile, Kıbrıs Krizi'nin zirvede olduğu 1974 yılında gerçekleşmiştir. 1974 yılı, aynı zamanda, Ege hava sahasının FIR sorunu nedeniyle sivil yolcu uçakları tarafından kullanılamaz hale geldiği karşılıklı NOTAM'ların ilan edildiği yıl olmuştur.

Yunanistan'ın, Türkiye'nin NOTAM taleplerini değiştirme ya da hiç yayınlamama uygulaması ve Limni'deki TMA sorunu da aynı dönemde, 1975 yılında ortaya çıkmıştır.

Kriz dönemlerinde gündeme gelen hava sahası sorunlarının, ilişkilerin yumuşadığı dönemlerde ise, 1988 Davos Zirvesi ve 1997 Madrid Deklarasyonu süreçlerinde görüldüğü gibi, bir çözüme ulaştırılamadığı görülmektedir. Üstelik hava sahası sorunları konusunda yapılan görüşmeler, başka sorunlar nedeniyle kesintiye de uğrayabilmektedir. 1971 yılında imzalanan ikili anlaşma, ortaya çıkan krizler nedeniyle yürürlüğe girememiştir. 1974 yılında ise, her iki ülkenin karşılıklı NOTAM ilanları nedeniyle Ege hava sahasında yaşanan kriz, müzakere sürecine girmesine rağmen; 1976 yılındaki sismik araştırma gerginliği, bu NOTAM'ların kaldırılmasını yıllarca ötelemiştir.

Hava sahası sorunlarının çoğunun durağan olduğu ve çözüm konusunda neredeyse hiçbir gelişme kaydedilemediğı görülmektedir. Çözölebilenlerden olan hava yolları sorunlarında, Yunanistan'da gerçekleştirilen 2004 Olimpiyatları'nın etkili olduğu görölmektedir. Yani Yunanistan, o dönem iyi seyreden ilişkilerin de etkisiyle, uluslararası itibarını ve ekonomik çıkarlarını, Türkiye ile inatlaşmanın önüne koyabilmiştir. Çözölebilen diğerk bir sorun olan NATO bünyesindeki hava savunma ve erken ihbar sorumluluk sahaları meselesinde ise, sorun ancak NATO'nun iki devlet arasında kriz çıkmasına izin vermemesi nedeniyle çözülebilmemiştir. Yine de bu sorun, NATO İttifakı içinde itibar aracı olarak görölen NATO hava kuvvetleri teşkillerinin, her iki ülkeden de taşınmasına neden olmuştur. Türkiye, NATO içerisindeki en büyük silahlı kuvvetlerden birine sahip olan bir ülke olarak, her dönemde, NATO içerisinde etkin bir dış politika izlemeli ve Yunanistan ile mevcut sorunlar nedeniyle bu tip hak kayıpları yaşamamaya özen göstermelidir.

İki ülke arasındaki sorunların yakın gelecekte çözümlmesini beklemek, gerçekçi bir yaklaşım değıldir. Zira temel sorun olan Kıbrıs sorunu için bir çözüm olasılığı -en azından şimdilik- gözükmemektedir. Üstelik son yıllarda ortaya çıkan Doğu Akdeniz sorunları, Kıbrıs'ın stratejik önemini her iki taraf için de daha da arttırmaktadır. Hava sahası sorunları dâhil olmak üzere, Ege sorunları, ancak Kıbrıs meselesinden ayrı değıerlendirilirse bir çözüme ulaşabilecektir. Hava sahası sorunlarının Kıbrıs sorunundan ayrı tutulup ikili müzakereler için bir yol haritası oluşturulması, uzun vadede her iki devletin de çıkarına olacaktır. Bu yaklaşım tarzının benimsenmesi, ilk bakışta

düşünüldüğü kadar zor değildir. Yakın geçmişte büyük bir kriz atlatan Türk-Rus ilişkilerinde, karşılıklı ekonomik çıkarların kriz ortamından etkilenmemesi için gayret edilmesi, sorunların ayrı ayrı ele alınabildiğine dair bir örnek teşkil etmektedir. Türk ve Yunan politika yapıcılarının bu kapsamda yapılacak en önemli öneri, budur.

AB'nin, tam üyesi olan Yunanistan'ı, "üye olmaya çalışan ülke" pozisyonundaki Türkiye'ye karşı desteklediği ve bu durumun devam edeceği değerlendirilmektedir. Bu durum, tarihsel çerçeveden bakıldığında, Avrupalıların Yunanistan'ın kuruluşundan beri izlediği ve Türk Kurtuluş Savaşı'nda devam ettirdiği politikanın bir devamıdır. AB, Yunanistan'ı, Türkiye'ye karşı bir politika aracı olarak kullanmaya devam edecek ve hava sahası sorunlarının çözümsüzlüğünü desteklemeye devam edecektir.

Yunanistan'ın, Türkiye'nin AB'ye tam üyelik sürecindeki en büyük engelin Kıbrıs ve Ege sorunları olduğunu her fırsatta dile getirerek, bu durumu bir koz olarak kullandığı açıktır. GKRY'nin AB'nin tam üyesi statüsünü kazanması, Türkiye ile AB ilişkilerini, Kıbrıs konusunda ulusal çıkarlardan vazgeçilmediği sürece normale dönmeyecek bir çıkmaza sokmuştur. Hava sahası sorunlarında feragatte bulunulması dahi, Türkiye'ye AB ilişkilerinde önemli bir fayda sağlamayacaktır. Yunanistan için ise, Türkiye-AB ilişkileri kapsamında ideal durum, Türkiye'nin AB ile bağlarını tam olarak koparmadan, AB'ye aday ülke statüsünü sürdürmesidir. Türkiye, her ne kadar AB ile olan ilişkileri karmaşık bir süreçten geçiyor olsa da, ulusal çıkarlarını koruyabilmek için, SES girişimlerini yakından takip etmelidir.

ABD'nin ve dolayısıyla NATO'nun, iki ülke arasındaki mevcut sorunlara "statükoyu bozmamak" penceresinden baktığı anlaşılmaktadır. ABD; Kıbrıs Barış Harekâtı'nın ardından Yunanistan'ın NATO'nun askeri kanadından çıkma restine karşılık olarak, 1975 yılında Türkiye'ye karşı silah ambargosu uygulamaya başlaması ve gerginliğin arttığı her dönemde silahlı çatışmaya engel olması örneklerinde görüldüğü gibi; iki ülke arasında devamlı bir denge politikası izlemektedir. Ulusal hava sahası sınırı konusunda Yunanistan'ın 1931 kararnamesine uygun davranmayan ABD'nin, Yunanistan'ın Şikago Sözleşmesi'ne aykırı uygulamalarına ise, ICAO yönetimindeki etkisini kullanmayarak, tepkisiz kaldığı anlaşılmaktadır. NATO bünyesindeki hava savunma ve erken ihbar sorumluluk sahaları meselesinde de sorumluluk her iki ülkeden de alınarak, iki ülke arasındaki bu sorun sahasının varlığı

ortadan kaldırılmıştır. Bu yaklaşım biçimi, ABD için, hem bölgedeki istikrar, hem de NATO ittifakının devamlılığı açısından bir zorunluluktur.

Ege'deki hava sahası sorunlarında, ne denge politikası izleyen ABD'nin ICAO vasıtasıyla; ne de tam üyesi konumundaki Yunanistan'ı destekleyen AB'nin EUROCONTROL vasıtasıyla iki ülke açısından adil kararlar almasını beklemek, akılcı değildir. Bu kapsamda, Türkiye'nin, mevcut sorunlarda Yunanistan'dan daha sağlam hukuki gerekçelere sahip olmasının, Türkiye'ye şimdiye kadar önemli bir kazanç sağlamadığı anlaşılmaktadır. Bu da, daha önce tespit edildiği üzere, ikili müzakerelerin Türkiye için ne kadar önemli olduğunu bir kez daha ortaya koymaktadır.

AB ve NATO ile olan ilişkiler kapsamında, Türkiye'nin koruması gereken bir denge unsurunun vurgulanması gerekmektedir. Yunanistan'ın, AB içerisinde, tam üye statüsüne sahip bir ülke olarak, Türkiye'ye nazaran sahip olduğu uluslararası politika gücünün AB içerisinde dengelenmesi, oldukça zordur. Türkiye için bu dezavantajı dengeleme amacındaki en uygun yolun, NATO içerisindeki ağırlığını korumak, arttırmak ve bunu Yunanistan ile olan meselelerde bir dış politika gücüne dönüştürebilmek olduğu değerlendirilmektedir. Bunun nasıl sağlanacağı ise, ayrıca incelenmesi gereken bir çalışma konusunu teşkil etmektedir.

Türkiye açısından, AB veya NATO ile olan ilişkileri korumak amacıyla, hava sahası sorunları dâhil olmak üzere mevcut anlaşmazlıklardan Yunanistan lehine yapılacak feragatler, şimdiye kadar olduğu gibi, gelecekte de ulusal çıkarların zarar görmesi ile sonuçlanacaktır. Öngörü eksikliği nedeniyle uluslararası toplantılarda yapılan hatalar gibi, uluslararası yayınlarda görülen çelişkiler de, Türkiye'nin aynı sonuçla karşılaşmasına neden olabilecektir. Yunanistan'ın şimdiye kadar her türlü dış politika fırsatından yararlandığı hiçbir zaman unutulmamalı, dış politikada proaktif olunmalıdır. Nihayet Türkiye, Yunanistan'ın taleplerine karşı sürekli savunma argümanları üretme durumundan bir an önce kurtulmalı; kendi haklarını savunma yolunda, kendi taleplerini de ortaya koyabilmelidir. Türk politika yapıcıları ve bunun uygulayıcısı bürokratlar, her zaman bunun bilincinde olmalıdırlar.

KAYNAKÇA

Akkutay, B.L. (2018). Ege Karasuları Sınırlandırmasında Adaların Etkisinin Uluslararası Hukuk Bakımından Değerlendirilmesi. *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*. 33, 193-209.

Akkutay, B.L. (2017). Uluslararası Hukukta Sivil ve Devlet Hava Aracı Ayrımı. *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*. 31, 315-348.

Aksu, F. (2005). Ege Sorunlarının Geleceği ve Türkiye: AB Üyelik Sürecinde Türkiye'nin Seçenekleri. *Stratejik Araştırmalar Dergisi*. 5, 261-286.

Akutay, S.S., Ateş, D. (2013). Türkiye'nin Sınır Ötesi Operasyonlarının Hukuki Gerekçesi. *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. (17)3, 109-146.

Arı, T. (1995). Ege Sorunu ve Türk Yunan İlişkileri: Son Gelişmeler Işığında Kara Suları ve Hava Sahası Sorunları. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*. (50)1, 51-68.

Arı, T. (2013). *Uluslararası İlişkiler Teorileri Çatışma, Hegemonya, İşbirliği*. Bursa: MKM Yayıncılık.

Armaoğlu, F. (2019). *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1995)*. İstanbul: Kronik Kitap.

Assonitis, G. (1997). The Greek Airspace: The Legality of a Paradox. *United States Air Force Academy Journal of Legal Studies*. 8, 159-196.

Aydın, M., Ifantis, K. (2004). *Turkish-Greek Relations: The Security Dilemma in the Aegean*. Londra: Routledge.

Aykoç, E. (2012). 2000’li Yıllarda Türkiye-Yunanistan İlişkileri. *XXI. Yüzyılda Türk Dış Politikasının Analizi*. Ed. F. Sönmezoğlu vd. İstanbul: DER Yayınları. 457-503.

Bal, A. (2019). *Uluslararası Hava Hukuku*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Başeren, S.H. (2006). *Ege Sorunları*. Ankara: Tüdev Yayınları.

Başol, S. (2010). *Hukuk ve Havacılık*. İstanbul: Patrol Ofset Ambalaj ve Matbaacılık.

Bozcek, B.A. (2005). *International Law: A Dictionary*. Maryland: The Scarecrow Press Inc.

Bulut, G. (2012). *EUROCONTROL (Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı) Bünyesinde Geliştirilen Tek Avrupa Hava Sahası ve Benzeri Düzenlemelerin Ege Hava Sahası Sorunlarına Etkileri*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: Ankara.

Bulut, G. (2012). Ege Hava Sahası Sorunları, Çözülmüş Olanlar ve Sorunların Geleceği. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*. 16, 116-147.

Coufoudakis, V. (1985). Greek-Turkish Relations, 1973-1983: The View From Athens. *International Security*. (9)4, 185-217.

Çelikkol, A.O. (2015). *Dünden Bugüne Türk-Yunan İlişkilerine Bir Bakış*. İstanbul: Bilgesam Yayınları.

Çoban, B. (2008). Karasuları Sorunu. *Türk-Yunan İlişkilerinde Ege Sorunları*. Ed. İ.K. Ülger. İstanbul: Derin Yayınları. 1-35.

Dayıoğlu, A. (2017). Yunanistan'la İlişkiler. *Türk Dış Politikası Cilt III: 2001-2012*. Ed. B.Oran. İstanbul: İletişim Yayınları. 560-632

DHİM Genel Müdürlüğü (2011). *Havacılık Terimleri Sözlüğü*. Ankara: Pulat Basımevi.

Douhet, G. (1998). *The Command of the Air*. Washington: Air Force History and Museums Program.

Erdoğan, M.M., vd., (2008). *TBMM Tutanaklarında Türk-Yunan İlişkileri ve Avrupalılaşma*. Ankara: TBMM Kültür Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları.

Erinç, S., Yücel, T. (1978). *Ege Denizi Türkiye ile Komşu Adalar*. Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları.

Ertürk, Y. (2008). *Adalar (Ege) Denizinde Türk-Yunan Mücadelesi*. İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.

Fırat, M. (2009). Yunanistan'la İlişkiler. *Türk Dış Politikası Cilt I: 1918-1980*. Ed. B.Oran. İstanbul: İletişim Yayınları. 325-357, 576-615, 716-769.

Fırat, M. (2018). Yunanistan'la İlişkiler. *Türk Dış Politikası Cilt II: 1980-2001*. Ed. B.Oran. İstanbul: İletişim Yayınları. 102-124, 440-481.

Ganapati, N.E., vd., (2010). Analysing Greek-Turkish Disaster-Related Cooperation: A Disaster Diplomacy Perspective. *Cooperation and Conflict*. 45(2), 162-185.

Gedikoğlu, O. (1988). *Ege Hava Sahası Sorunları*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Gemici E., Yeşiller, M. (2017). Hava Hukukunun Hukuk Düzeni İçerisindeki Yeri, Yapısı ve Özellikleri. *Journal of Aviation*. (1)2, 140-153.

Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi (1964). *Türk İstiklal Harbi 5'inci Cilt: Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*. Ankara: Genelkurmay Basımevi.

Günel, R.G. (2010). *Uluslararası Havacılık Hukuku*. İstanbul: Beta Basım Yayın Dağıtım.

Gürel, Ş.S. (2018). *Tarihsel Boyutları İçinde Türk-Yunan İlişkileri*. Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.

Hayta, N. (2006). *Ege Adaları Sorunu, 1911'den Günümüze*. Ankara: Gazi Kitabevi.

İnan, K. (1986). Türk-Yunan İlişkilerinde Dinamikler. *Üçüncü Askeri Tarih Semineri Türk Yunan İlişkileri*. Ankara: Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları. 93-102.

İşcan, İ.H. (2004). Uluslararası İlişkilerde Klasik Jeopolitik Teoriler ve Çağdaş Yansımaları. *Uluslararası İlişkiler*. 1(2). 47-79.

Kadioğlu, İ. A. (2020). Zeytin Dalı Harekâtı: Türkiye'nin Suriye'ye Sınır Ötesi Operasyonu ve Meşru Müdafaa Hakkı. *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. 41. 210-227.

Kalaycıoğlu, E. (2012). Yeni Dünya Düzeni ve Türk Dış Politikası. *XXI. Yüzyılda Türk Dış Politikasının Analizi*. Ed. F. Sönmezoğlu vd. İstanbul: DER Yayınları. 101-135.

Keskin, M.H. (2012). Tek Avrupa Hava Sahası İnisiyatifinin Türkiye'nin AB Üyeliğine Etkisi. *Güvenlik Stratejileri*. (8)12, 85-114.

Kıvılcım, Z. (2012). Uluslararası Hukuk ve Türk Dış Politikası. *XXI. Yüzyılda Türk Dış Politikasının Analizi*. Ed. F. Sönmezoğlu vd. İstanbul: DER Yayınları. 135-155.

Kollias, C. (2004). The Greek-Turkish Rapprochement, the Underlying Military Tension and Greek Spending. *Turkish Studies*. 5(1), 99-116.

Mackinder, H.J. (1942). *Democratic Ideals and Reality*. Washington: National Defence University Press.

Mahan, A. (2010). Discussion of the Elements of Sea Power. *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*. Cambridge: Cambridge University Press. 25-89.

McInally, J. (2010). *EUROCONTROL History Book*. EUROCONTROL.

Milde, M. (2008). *International Air Law and ICAO*. Utrecht: Eleven International Publishing.

Mitchell, W. (1921). *Our Air Force*. E.P.Dutton and Company.

Morgan, C.A. (1985). The Downing of Korean Air Lines Flight 007. *Yale Journal of International Law*. 11(1), 231-257.

Nye Jr., J.S. (1990). Soft Power. *Foreign Policy*. 80, 153-171.

Önel, M. (2008). Hava Sahası ve FIR Hattı. *Türk-Yunan İlişkilerinde Ege Sorunları*. Ed. İ.K. Ülger. İstanbul: Derin Yayınları. 93-127.

Öztürk, D. (2014). Yunanistan'ın PASOK'lu Yılları ve Türkiye ile İlişkiler. *Türk Yunan İlişkileri Üzerine Makaleler*. Ed. Y.Okay. İstanbul: Doğu Kitabevi. 137-163.

Papacosma, V. (1984). Legacy of Strife: Greece, Turkey and the Aegean. *Studia Diplomatica*. (37)3, 295-318.

Pazarcı, H. (2018). *Uluslararası Hukuk*. Ankara: Turhan Kitabevi.

Pazarcı, H. (1989). *Uluslararası Hukuk Dersleri II.Kitap*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.

Pazarcı, H. (1986). Lozan Antlaşması'ndan 1974'e Kadar Ege'ye İlişkin Gelişmeler ve Yunanistan'ın Ege Politikası. *Üçüncü Askeri Tarih Semineri Türk Yunan İlişkileri*. Ankara: Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları. 19-35.

Pazarcı, H. (1986). *Doğu Ege Adalarının Askerden Arındırılmış Statüsü*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilimler Fakültesi ve Basın-Yayın Yüksekokulu Basımevi.

Peterson, M.J. (1997). The Use of Analogies in Developing Outer Space Law. *International Organization*. (51)2, 245-274.

Politakis, G.P. (1995). The Aegean Agenda: Greek National Interests and the New Law of the Sea Convention. *International Journal of Marine and Coastal Law*. (10)4, 497-528.

Schmitt, M.N. (1996). Aegean Angst: The Greek-Turkish Dispute. *Naval War College Review*. (49)3, 42-72.

Servantie, D. (2015). AB ve Türk Havacılık Politikalarının Karşılaştırmalı Analizi. *İktisadi Kalkınma Vakfı Değerlendirme Notu*,154.

Sönmezoğlu, F. (2000). *Türkiye-Yunanistan İlişkileri & Büyük Güçler. Kıbrıs, Ege ve Diğer Sorunlar*. İstanbul: DER Yayınları.

Spykman, N.J. (1944). *The Geography of the Peace*. New York: Harcourt, Brace and Company.

Stephanopoulos, C. (1998). An Aegean Peace: International Law and Greek-Turkish Conflict. *Harvard International Review*. (21)1, 18-23.

Syrigos, A.M. (1998). *The Status of the Aegean Sea According to International Law*. Atina: Sakkoulas-Bruylant.

Toluner, S. (2001). *Proceedings of the International Symposium on the Problems of International Seas*. Which Straits Regime in the Aegean Sea? Ed. B. Öztürk, N.Algan.139-157. İstanbul: Anadolu Ofset.

Torenbeek E., Wittenberg H. (2009). *Flight Physics*. Springer Netherlands.

Tzimitras, H.G. (2008). Europeanization and Nationalism in the Turkish-Greek Rapprochement. *Insight Turkey*. (10)1, 111-128.

Ulusoy, Ü.H. (2013). Uluslararası Hukuk Açısından Ege Hava Sahasında Türkiye ve Yunanistan Arasındaki Sorunlar. *TBB Dergisi*. (26)109, 303-334.

Uzgel, İ. (2018). Batı Avrupa'yla İlişkiler. *Türk Dış Politikası Cilt I: 1918-1980*. Ed. B.Oran. İstanbul: İletişim Yayınları. 258-314.

Van Dyke, J.M. (2001). The Interconnected Aegean Sea Disputes. *Proceedings of the International Symposium on the Problems of International Seas*. Ed. B. Öztürk, N.Algan. İstanbul: Anadolu Ofset. 172-205.

Waltz, K.N. (1978). *Theory of International Politics*. Massachusetts: Addison-Wesley Publishing Company.

Wright, Q. (1960). Legal Aspects of the U-2 Incident. *The American Journal of the International Law*. (54)4, 836-854.

Yazan, Y. (2012). Türk-Yunan Ege Denizi Sorunlarının Avrupa Birliği Komisyonunun ve Parlamentosunun Bakış Açıları Çerçevesinde İncelenmesi. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İİBF Dergisi*. (2)1, 191-219.

Yıldırım, A., Şimşek H. (2018). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Yıldırım, M.C. (2014). Türk-Yunan İlişkilerinde Yumuşama Döneminin Öğrettikleri. *Türk Yunan İlişkileri Üzerine Makaleler*. Ed. Y.Okay. İstanbul: Doğu Kitabevi. 13-29.

Yücel, S. (2010). Ege'de Bitmeyen Sorunun Bir Unsuru Olarak Türk ve Yunan Karasuları ve Ulusal Hava Sahaları. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*. 6(12), 83-101.

Yüzbaşıoğlu, A. (1989). *Hava Hukuku Açısından Ege Hava Sahasına İlişkin Sorunlar*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

<https://www.eurocontrol.int/publication/flight-information-region-firuir-charts-2019> (15.04.2020).

https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/GRC_1931_Decree.pdf (15.04.2020).

https://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tutanak_b_sd.birlesim_baslangic?p4=692&p5=t&page1=1&page2=2 (09.05.2020).

<https://www.icao.int/ChicagoConference/Pages/default.aspx> (10.10.2020).

<https://www.icao.int/secretariat/TechnicalCooperation/Pages/history.aspx>
(11.10.2020).

https://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf (Şikago Sözleşmesi)
(11.10.2020).

<https://www.iata.org/en/about/history> (12.10.2020).

<https://www.iata.org/en/about/mission> (12.10.2020).

<https://www.icao.int/safety/airnavigation/ops/pages/flsannex.aspx> (12.10.2020).

<https://www.eurocontrol.int/civil-military> (14.10.2020).

<https://www.easa.europa.eu/the-agency/the-agency> (14.10.2020).

<https://www.ecac-ceac.org/about-ecac> (14.10.2020).

<https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/6029.pdf> (Şikago Sözleşmesi Resmi Gazete metni) (19.10.2020).

<https://www.ead.dhmi.gov.tr> (27.10.2020).

https://www.icao.int/safety/airnavigation/nationalitymarks/annexes_booklet_en.pdf (Şikago Sözleşmesi Ek'leri). (27.10.2020).

https://ec.europa.eu/transport/modes/air/ses_en (30.10.2020).

https://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/ses_2_en
(30.10.2020).

[https://www.skybrary.aero/index.php/Functional_Airspace_Block_\(FAB\)](https://www.skybrary.aero/index.php/Functional_Airspace_Block_(FAB))
(30.10.2020).

<https://www.icao.int/annual-report-2018/Pages/the-world-of-air-transport-in-2018>
(04.11.2020).

<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=2674&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5> (05.11.2020).

<https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/3.5.66639.pdf> (09.11.2020).

<https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/3.5.85631.pdf> (09.11.2020).

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
(Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi) (11.11.2020).

<https://www.haf.gr/en/history/haf-history-timeline> (13.11.2020).

<https://www.nato.int/cps/en/natohq/structure.htm#MS> (04.12.2020).

<https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx> (09.12.2020).

https://applications.icao.int/postalhistory/the_regional_offices_and_the_regional_organization.htm (12.12.2020).

<https://icao.usmission.gov/mission/icao> (26.12.2020).

<https://www.eurocontrol.int/covid19> (21.02.2021).

<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2019/10/20191001-1.htm> (20.03.2021).

<https://www.museumofflight.org/Exhibits/montgolfier-brothers-balloon>
(20.03.2021).

<http://web.shgm.gov.tr/tr/ucus-izinleri/3899-tarifeli-ucus-izni> (22.03.2021).

<https://www.britannica.com/event/Battle-of-Britain-European-history-1940>
(17.04.2021).

<http://unscr.com/en/resolutions/doc/1624> (26.06.2021).

<http://unscr.com/en/resolutions/doc/1963> (26.06.2021).