



ULA TIRMA, DEN ZC L K VE HABERLE ME BAKANLI I

**TÜRK YE'N N AB ÜYES OLAN KOM U
DEVLETLERLE YA ADI I ULUSLARARASI
HUKUKTAN KAYNAKLANAN DEN ZC L K VE
HAVACILIK SORUNLARI**

AVRUPA B RL UZMANLI I TEZ

U ur B Ç C , Avrupa Birli i Uzman Yardımcısı

DI L K LER VE AVRUPA B RL GENEL MÜDÜRLÜ Ü

Mart, 2018

ANKARA



ULA TIRMA, DEN ZC L K VE HABERLE ME BAKANLI I

**TÜRK YE'N N AB ÜYES OLAN KOM U
DEVLETLERLE YA ADI I ULUSLARARASI
HUKUKTAN KAYNAKLANAN DEN ZC L K VE
HAVACILIK SORUNLARI**

AVRUPA B RL UZMANLI I TEZ

U ur B Ç C , Avrupa Birli i Uzman Yardımcısı

DI L K LER VE AVRUPA B RL GENEL MÜDÜRLÜ Ü

Olçay DO AN, Daire Ba kamı

Mart, 2018

ANKARA

Görev Yaptığı Birim: Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü
Tezin Teslim Edildiği Birim: Personel ve Eğitim Dairesi Başkanlığı

T.C.
ULA TIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEME BAKANLIĞI

Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanan ve sunulan “Türkiye’nin AB Üyesi Olan Komşu Devletlerle Yaşadığı Uluslararası Hukuktan Kaynaklanan Denizcilik Ve Havacılık Sorunları” başlıklı bu tezin, uzmanlık tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Olca DOĞAN
Daire Başkanı
..../..../2018

Bu çalışmada, tez savunma komisyonumuz tarafından Avrupa Birliği Uzmanlık tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan:	
Üye:	
Üye:	
Üye:	
Üye:	
Tarih:	

Bu tez, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tez yazım kurallarına uygundur.

ÖZET

TÜRK YE'N N AB ÜYES OLAN KOM U DEVLETLERLE YA ADI I ULUSLARARASI HUKUKTAN KAYNAKLANAN DEN ZC L K VE HAVACILIK SORUNLARI

B Ç C , U ur
Avrupa Birli i Uzmanlı ı Tezi
Danı man: Olcay Do an
Mart 2018, 84 sayfa

1974 Kıbrıs Barı Harekatı'na kadar genelde sorunsuz bir bölge olan Ege Denizi, Kıbrıs Sorunu ile beraber Türkiye ve Yunanistan arasında bir sorun yuma ma dönü mü tür ve bu sorunların bir ço u hala çözüm beklemektedir.

Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Ege Denizi ve Kıbrıs kaynaklı bu sorunların çözümünün, Türkiye'nin Avrupa Birli i üyeli i yolunda bir ön ko ul olarak belirlenmesini sa lamak suretiyle, Avrupa Birli i'ne üyelik sürecini güçlü bir istekle sürdüren Türkiye'den bu yolla taviz koparmaya çalı maktadır.

Bu çalı mada, Ege Denizi ve Kıbrıs kaynaklı karasuları geni li i, kıta sahanlı ı bölgesi, münhasır ekonomik bölge, hava sahası geni li i, FIR sorunları ve bu sorunlara ba lı ikincil sorunların hukuki mahiyeti incelenmi tir. Bu de erlendirme yapılırken; sorunların tarihsel sürecinin ara tırılması, uyu mazlıklara konu olan hukuki kavramların uluslararası hukuk çerçevesindeki yeri, tarafların uyu mazlıklara yönelik ileri sürdü ü tezlerin hem uluslararası anla malar hem de uluslararası yargı içtihatları kapsamında analizinin yapılması metot olarak kullanılmı tur.

Çalı manın sonunda, AB'nin bu uyu mazlıklara yönelik yakla ımı incelenmi , AB'nin Türkiye'ye yönelik tutumu ile di er aday ülkelere olan tutumunun kıyaslaması yapılmı ve sorunların çözüm yolları konusunda öneriler sunulmu tur.

ABSTRACT

MARITIME AND AVIATION PROBLEMS ARISING FROM INTERNATIONAL LAW BETWEEN TURKEY AND HER EU-MEMBER NEIGHBOURS

B Ç C , U r
European Union Expertise Dissertation
Advisor: Olcay DO AN
March 2018, 84 pages

Aegean Sea, which was a problem-free region until 1974 Cyprus Peace Operation, has turned into a sea of conflicts between Turkey and Greece with the Cyprus issue and these problems still wait for a resolution.

Greece and the Greek Administration of Southern Cyprus try to get concessions from Turkey, which has a strong desire to continue the EU negotiation process, by offering resolution of the Aegean Sea and Cyprus-related problems as a precondition before Turkey's EU membership process.

This study examines the legal context of the Aegean Sea and the Cyprus-related problems such as the width of territorial waters, continental shelf, exclusive economic zone, airspace width, FIR problems and the secondary problems related to these problems. These evaluations are made using the method of investigating the historical process of the problems, analysing the place in the international law of the legal concepts subject to these conflicts, analysing the arguments the parties of these problems suggest regarding these conflicts within the framework of the international agreements and international jurisprudence.

At the end of the study, approach of the EU towards these conflicts is examined, the attitudes of the EU towards Turkey and the other candidate countries are compared and suggestions are offered for the solution of these problems.

TE EKKÜR

Tez alı mam boyunca bilgi ve tecrübelerini aktararak çalı mama yön veren danı manım ve Daire Ba kanım Olcay DO AN'a, tez yazım sürecinde emekleri olan mesai arkada ım Özgür AVCI'ya te ekkür ederim.

BEYAN

Bu belge ile sundu um uzmanlık tezimdeki bütün bilgileri akademik kurallara ve etik davranı ilkelerine uygun olarak toplayıp sundu umu; ayrıca, bu kural ve ilkelerin gere i olarak, çalı mamda bana ait olmayan tüm veri, dü ünçe ve sonuçları andı ımı ve kayna ımı gösterdi imi beyan eder, tezimle ilgili yaptı ım beyana aykırı bir durumun saptanması halinde ise, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara katlanaca ımı bildiririm.

27.03.2018

U ur B Ç C

Avrupa Birli i Uzman Yardımcısı

Ç NDEK LER	
ÖZET.....	i
ABSTRACT.....	ii
TE EKKÜR.....	iii
BEYAN.....	iv
Ç NDEK LER.....	v
TABLO L STES	vii
EK L L STES	viii
KISALTMAL STES	ix
1. G R	1
1.1. Çalı manın Amacı, Kapsamı ve Uygulanan Metot.....	1
2. EGE DEN Z KARASULARI GEN L SORUNU	3
2.1. Karasuları Kavramı ve Tarihçesi	3
2.2. Türkiye ve Yunanistan'ın Karasuları Mevzuatı	6
2.3. Ege Denizde Karasuları Sorununun Ortaya Çıkı ı	8
2.4. Tarafların Tezleri	12
2.4.1. Yunanistan'ın Tezleri	12
2.4.2. Türkiye'nin Tezleri.....	13
3. EGE DEN Z KİTA SAHANLI İ UYU MAZLI İ	16
3.1. Kıta Sahanlı ı Kavramı ve Tarihçesi	16
3.2 Uluslararası Hukukta Kıta Sahanlı ı Mevzuatı.....	19
3.2.1 Kıta Sahanlı ı Tanımı ve Dı Sınırın Tespiti	19
3.2.2. Kıta Sahanlı ının Kıyıda Devletler Arasında Sınırlandırılması	20
3.3. Ege Denizi Kıta Sahanlı ı Uyu mazlı ı	22
3.4. Tarafların Tezleri	25
3.4.1 Yunanistan'ın Tezleri.....	25
3.4.1.1. Siyasal ve Ülkesel Bütünlük İkesi	25
3.4.1.2. Tam Kıta Sahanlı ı Hakkı	26
3.4.1.3. E it Uzaklık İkesi.....	28
3.4.2. Türkiye'nin Tezleri	29
3.4.2.1. Sınırlandırmada Anla manın Esas Olması	30
3.4.2.2. Do al Uzantı	30
3.4.2.3. Hakça İkeler.....	31
3.4.2.4 Ege Denizi'nin Yarı Kapalı Deniz Olması ve Adaların Özel Durumlar Olu turması.....	32
3.4.2.5. Lozan Dengesi	33

4. KIBRIS ADASI ÇEVRESİNDE MÜNHASİR EKONOMİK BÖLGE UYU MAZLI LI	34
4.1. Kavram ve Tarihçe	34
4.2. Münhasır Ekonomik Bölgenin Kıta Sahanlı ından Farkı	35
4.3. MEB'in Sınırlandırılması ve Türkiye'nin Karadeniz MEB'i	36
4.4. Do u Akdeniz'de Ya anan Geli meler.....	37
4.5. Tarafların Tezleri	40
5. TÜRK YE LE YUNAN STAN ARASINDA HAVACILIK SORUNLARI	45
5.1.Ege Denizi Üzerindeki Hava Sahası Geni li i Sorunu	46
5.1.1. Türkiye ve Yunanistan'ın Konuya li kin Yakla ımları	49
5.2.1.1. Yunanistan'ın Yakla ımı	49
5.1.1.2. Türkiye'nin Yakla ımı	50
5.2. stanbul-Atina Fır Hattı Sorunu	51
5.2.1. Türkiye ve Yunanistan'ın Konuya li kin Yakla ımları	57
5.2.1.1. Yunanistan'ın Yakla ımı	57
5.2.1.2. Türkiye'nin Yakla ımı	58
5.3. Notam Sorunu	59
5.3.1 Türkiye ve Yunanistan'ın Konuya li kin Yakla ımları	60
5.3.1.1. Yunanistan'ın Yakla ımı	60
5.3.1.2. Türkiye'nin Yakla ımı	61
5.4.Terminal Kontrol Sahası Sorunu.....	61
5.5.Lefko a (Nicosia) FIR Sorunu	62
6. AVRUPA B RL 'N N EGE VE KIBRIS SORUNLARINA YAKLA IMI	64
6.1. AB'nin Sorunların Çözümünü Üyelik için Ön art Olarak Belirlemesi	64
6.2. Avrupa Parlamentosu'nun ve Avrupa Komisyonu'nun lerleme Raporlarındaki Tutumları.....	69
7. SONUÇ	73
KAYNAKÇA	79
ÖZGEÇM	84

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1.: 1960 Yılında Devletlerin Belirledikleri Karasuları Geni likleri.....	4
Tablo 2.2.: 1990 Yılı Sonu itibariyle, Devletlerin Belirledi i Karasuları Geni li i.....	6
Tablo 2.3.: 6 Millik Karasuları Uygulamasında Ege Denizinin Bölü ümü.....	9
Tablo 2.4: 12 Millik Karasuları Uygulamasında Ege Denizinin Bölü ümü.....	9
Tablo 3.1.: Truman'ın Bildirisinin Ardından Kıta Sahanlı ı Üzerinde Hak ddi eden Devletler.....	18

EK L L STES

ekil 2.1: 6 Millik Karasuları Uygulamasında Ege Denizinin Bölü ümü	10
ekil 2.2: 12 Millik Karasuları Uygulamasında Ege Denizinin Bölü ümü.....	11
ekil 4.1: GKRY'nin Belirledi i Do algaz Arama Bölgeleri	37
ekil 4.2: Tarafların Do u Akdeniz'de Hak ddiia Etti i Bölgeler.....	38
ekil 5.1: Atina- stanbul FIR HattininGünümüzdeki Hali.....	56

KISALTMALAR

AB	:	Avrupa Birli i
ABD	:	Amerika Birle ik Devletleri
ACC	:	Area Control Centre (Hava Trafik Kontrol Merkezi)
AIP	:	Aeronautical Information Publication (Havacılık Bilgilendirme Yayını)
AIS	:	Aeronautical Information Services (Havacılık Enformasyon Hizmetleri)
AK	:	Arama Kurtarma
ATC	:	Air Traffic Control (Hava trafik kontrol)
BM	:	Birle mi Milletler
BMDHS	:	Birle mi Milletler Deniz Hukuku Sözle mesi
DHM	:	Devlet Hava Meydanları İletmesi Genel Müdürlü ü
FIR	:	Flight Information Record (Uçu Malumat Bölgesi)
GKRY	:	Güney Kıbrıs Rum Kesimi
ICAO	:	International Civil Aviation Organization (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü)
KKTC	:	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
MEB	:	Münhasır Ekonomik Bölge
MTA	:	Maden Tetkik Arama
NATO	:	North Atlantik Treaty Organization (Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü)
NOTAM	:	Notice To Airmen
PICAO	:	Provisional International Civil Aviation Organization (Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü)
SSCB	:	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birli i
TASMO	:	Deniz Harekatı Taktik Hava Deste i
TMA	:	Terminal Management Area (Terminal idare bölgesi)
TPAO	:	Türk Petrolleri Anonim Ortaklı ı
UAD	:	Uluslararası Adalet Divanı

1. G R

1.1. Çalı manın Amacı, Kapsamı ve Uygulanan Metot

Bu tez çalı masında, Türkiye'nin Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) ile ya adı ı deniz ve hava sorunları çerçevesinde, Avrupa Birli i'nin (AB) yakla ımı ele alınmı tır.

Sorunlar incelenirken öncelikle sorunun ana kayna ını olu turan uluslararası hukuk kavramının kapsamı ele alınmı ve tarih boyunca günümüze kadar nasıl ekillendi i incelenmi tir. Kavramın ulusal ve uluslararası mevzuatta ilk olarak nasıl ortaya çıktı ı, günümüze kadar kavramın hangi süreçlerden geçerek evrildi i ve günümüzde geldi i son durum belirlenmi tir.

Daha sonra söz konusu kavramların Türk mevzuatı ve Yunan mevzuatı içerisinde nasıl düzenlendi i, uluslararası antla malarda kavramın nasıl düzenlendi i, uyu mazlık durumlarında uluslararası antla maların ne tür çözüm yolları öngördü ü, dünyadaki benzer uyu mazlıklarda Uluslararası Adalet Divanı ve Hakem Mahkemelerinde uyu mazlı ın nasıl çözüldü ü ve bu kararların Türkiye'nin güncel sorunlarına ne gibi yansımaları olabilece i açıklanmı tır.

Açıklanan her sorunun son kısmında tarafların tezleri incelenmi , tarafların birbirlerinin tezlerine ne gibi kar ı tezler yönelttikleri, uluslararası antla ma hükümlerini ve yargı içtihatlarını kendi çıkarları çerçevesinde nasıl yorumladıkları üzerinde durulmu tur.

Çalı manın ilk bölümü olan "Giri " bölümünde, bu çalı manın amacı, kapsamı ve uygulanan metot açıklanmı tır.

Çalı manın ikinci bölümünde deniz alanları ile ilgili sorunlar ele alınmı ve sırasıyla Ege Denizi'nde Karasuları Geni li i Sorunu, Kıta Sahanlı ı Sorunu ve Do u Akdeniz Münhasır Ekonomik Bölge Sorunu ele alınmı tır.

Çalı manın üçüncü bölümünde hava sorunları ele alınmı ve sırasıyla Ege Denizi'nde hava sahası geni li i sorunu, Ege Denizi'nde FIR Hattı ve Arama-Kurtarma Sahası sorunu, NOTAM Sorunu, Limni Adası Terminal Kontrol Sahası Sorunu ve Lefko a (Nicosia) FIR Hattı Sorunu ele alınmı tır.

Çalı manın dördüncü bölümünde Avrupa Birli i'nin bu sorunlara genel yakla ımı ele alınmı , Kopenhag Kriterleri'nden ba ımsız olarak bu sorunların çözümünün AB'ye üyelik yolunda Türkiye'nin önüne ön-ko ul olarak ileri sürülmesi ile Avrupa Parlamentosu'nun ve Avrupa Komisyonu'nun ilerleme raporlarında sorunları ele alı biçimi açıklanmı tır.

Çalı manın son bölümünde, çalı ma sonucuna yönelik genel bir de erlendirilme yapılmı ve son görü ler derlenmi tir.

2. EGE DENİZ KARASULARI GENEL SORUNU

2.1. Karasuları Kavramı ve Tarihçesi

Türkiye ile Yunanistan arasında Ege Denizi üzerindeki en önemli sorunlardan biri tarafların karasularının genişliği ile ilgili ortaya çıkan uyuşmazlıktır. Karasuları, bir kıyı devletinin kara ülkesini çevreleyen ve uluslararası hukuka uygun olarak açıklıkla doğrudan belirli bir genişliğe kadar uzanan, kıyı devletine ait deniz alanına verilen addır. (Pazarcı, 1998, s.341) Aynen kara ülkesi gibi devletin tam egemenliğine tabi olan karasularının altındaki deniz tabanı ve dip altı ile üzerindeki hava sahası da devletin ülkesinin ayrılmaz bir parçasıdır. (Yolga, 1986, s.29)

1958 Cenevre Kara Suları ve Bitirilen Bölge Sözleşmesi'nin 3. ve 4. Maddeleri ile 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 3-14. maddelerinde karasularının genişliğini belirlemek için kullanılacak hattın belirlenmesi için iki temel yöntem belirlenmiştir. Bunlar normal esas hat (normal baseline) ve düz esas hattır (straight baseline). Normal esas hat yöntemi, medcezir olayının kuvvetli olduğu kıyılarda suyun denize doğru çekildiği en ileri hattın, karasularının iç sınırı olarak esas alınması prensibine dayanır. Ege Denizi'nde olduğu gibi kıyıların fazla girintili çıkıntılı olduğu ve kıyının hemen yakınında adalar, sırtlıklar veya kayalıkların bulunduğu yerlerde ise uluslararası deniz hukuku, karasuları iç sınırının coğrafi kıyı çizgisinden ayrılmasına izin verir. Düz esas hat yöntemi olarak adlandırılan bu yöntem göre, kıyının uygun uç noktalarının birleştirilmesiyle çizilen hatlar, karasularının iç sınırını oluşturur.

Karasularının dış sınırlarının genişliği konusunda ise devletlerin farklı uygulamaları bulunmaktadır. 1958 Cenevre Konferansı'nda karasularının genişliği uzun tartışmalara sebep olmuş, uzlaşma sağlanamadığı için kabul edilen Sözleşme'ye genişliği düzenleyen bir madde konulmamıştır. Ancak Konferans boyunca yapılan tartışmalarda genelleşen, karasuları genişliğinin en az 3 mil, en fazla ise 6 mil olması gerektiği üzerinde yoğunlaşmıştır. Karasuları genişliğinin 200 mile kadar uzanmasını savunan devletler olmuştur. (Brownlie, 1967, s.70-80) 1958 Cenevre Konferansı'nda Komisyon, karasuları genişliğinin 3 ile 12 mil

arasında olması gerektiği yönünde tavsiye beyanında bulunmuş, 12 milin aşan karasuları uygulamasının "denizlerin serbestliği prensibini ihlal edeceğini ve bu nedenle uluslararası hukuka aykırı olacaktır" belirtmiştir. (Baykal, 1998, s.188)

Tablo 2.1. 1960 Yılında Devletlerin Belirledikleri Karasuları Geni likleri

Karasuları Geni li i	Uygulayan Devlet Sayısı
3 mil	26
4 mil	3
5mil	1
6 mil	16
9 mil	1
10 mil	2
12 mil	34
12 mil üstü	9
Belirlenmemi	11

(Behuniak, T. E. (1978): 24)

1958 Cenevre Konferansı'nda karasuları genişliği ile ilgili bir uzlaşmaya varılamayınca, Komisyon, Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'na ikinci bir konferans toplanması çağrısında bulunmuştur.¹ 17 Mart 1960 tarihinde Cenevre'de düzenlenen Deniz Hukuku Konferansı, karasularının genişliği konusunda bir uzlaşmaya varılmadan sona ermiştir. (Kuran, 2016, s.93)

¹Resolution of April 27, 1958; United Nations Conference On The Law Of Sea. (UN Pub. A/CONF. 13/38) New York, United Nations, 1958 Vol. II, s. 145

3 Aralık 1973 yılında yeniden ba layan ve 1982 yılına kadar süren BM Deniz Hukuku Konferansı'nın sonunda kabul edilerek imzalanan 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 3. maddesinde, devletlere karasularını azami 12 mile kadar genişletme konusunda takdir hakkı verilmiştir. Bu hak mutlak olmayıp, coğrafi ve hukuki nedenlerden dolayı kısıtlanabilmektedir. Sözleşmenin 300. maddesi, taraf devletlere bu takdir hakkını kullanırken iyi niyet kurallarını gözetmesi yükümlülüğünü getirmekte ve hakkaniyete aykırı uygulamalardan kaçınmasını vazedmektedir.

Ege Denizi gibi bazı deniz alanlarının özel konumu nedeniyle karasularının genişliğinin tespit edilmesi, aynı zamanda karasularının uluslararası hukukta başka devletlere karşı sınırlandırılmasını gerektirebilir. Karasuları genişliğinin belirlenmesi, her devletin kendi iç hukuk mekanizmalarıyla gerçekleştirdiği bir işlem olmasına rağmen, bu işlem doğrudan uluslararası bir nitelik taşır. Devletler kendi iç hukukunda karasuları genişliğini tespit ederken bu hakkını kötü niyetli bir şekilde hakkaniyete aykırı kullanamazlar. Başka devletlerin açık denizlere erişmesini engelleyici, ülkesel bütünlüğünü bozucu şekilde tek taraflı olarak genişletemezler. Nitekim Uluslararası Adalet Divanı'nın İngiltere ve Norveç arasındaki Balıkçılık Davasına ilişkin 18.12.1951 sayılı kararında² öyle demektedir:

“Deniz alanlarının sınırlandırılmasının daima bir uluslararası yönü vardır. Bu hiçbir zaman kıyı devletinin iç hukukunda açıkladığı biçimiyle tamamen onun iradesine bağlı olamaz. Sınırlandırma işleminin bu konuda sadece kıyı devletinin yetkili olması sebebiyle tek taraflı bir işlem olması gerektiği zorunlu ise de, sınırlandırmanın diğer devletlere karşı geçerliliği uluslararası hukuku ilgilendirmektedir” (Kuran, 2016, s.96)

1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin imzalanmasından sonra birçok devlet karasuları genişliğini 12 mile çıkarmıştır.

² International Court Of Justice, Rep, s.132

Tablo 2.2. 1990 Yılı Sonu itibariyle, Devletlerin Belirledi i Karasuları Geni li i

Karasuları Geni li i	Uygulayan Devlet Sayısı
3 mil	9
4 mil	2
6mil	3
12 mil	112
20 mil	1
30 mil	2
35 mil	1
50 mil	1
200 mil	12

(UN Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea, National Claims to Maritime Jurisdiction. New York 1992, s.11)

2.2. Türkiye ve Yunanistan'ın Karasuları Mevzuatı

Lozan Barı Antlaşması ile Ege Denizi'ndeki dengeye ilişkin olarak düzene bağlanan konuların bağında karasuları genişliği gelmektedir. Lozan Barı Antlaşması'nda tarafların karasularının genişliğine dair açıkça bir hüküm bulunmamasına rağmen Antlaşma maddelerindeki bazı ifadelerden Türk karasularının 3 mil olarak düünüldü ü anlaşılmaktadır. (Önder, 2008,s.16)

Lozan Barı Antlaşması'nın 6. maddesinin son cümlesi şu şekildedir:

“ bu antlaşma maddesi aykırı bir hüküm bulunmadıkça, deniz sınırları, kıyıya 3 milden daha yakın bulunan adaları ve adacıkları da içine alacaktır.”

Yine aynı antlaşmanın 12. maddesinde geçen ifade ise şu şekildedir:

“Asya kıyısından 3 milden az bir uzaklıkta bulunan adalar, Türk egemenliği altında bulunacaktır.”

Lozan Barı Antlaşması'nda Yunanistan'ın karasuları genişliğine dair herhangi bir atıf bulunmamaktadır. Bunun sebebi, Yunanistan'ın o tarihte karasularının genişliği belli bir ülke olmasıdır (o tarihte Yunan karasularının genişliği 3 mil olarak belirlenmiştir), Türkiye ise yeni kurulan bir ülke olarak karasuları genişliğini henüz belirlememiştir.(Önder, 2008,s.16)

Türkiye ve Yunanistan, Lozan Barı Antlaşması'ndan itibaren uzun süre karasularının genişliğini 3 mil olarak uygulamıştır. Ege Denizi'nde karasuları genişliğini arttıran ilk ülke Yunanistan olmuştur. 17.09.1936 tarihli ve 230 sayılı Kanun ile Yunanistan karasularını 6 mile çıkarmıştır. Kanun metni şu şekildedir:

“Bakanlar Kurulu'nun teklifi üzerine, tek bir maddeden ibaret olan aşağıdaki kanunu kabul etmi bulunuyoruz:

Bazı özel hallerde karasuları genişliğini 6 deniz milinden az veya fazla tespit eden yürürlükteki hükümler baki olmak üzere, karasularının genişliğini kıyıdan itibaren 6 deniz mili olarak tespit etmi bulunuyoruz.”³

³ Kanun metnindeki “bazı özel hallerde genişliği 6 deniz milinden az veya çok tespit eden yürürlükteki hükümler baki olmak üzere” ifadesinden kasıt, hava seyrişeferi ve hava polisliği amacıyla karasularının 10 mil olduğunu öngören 1931 Kararnamesi'dir. Tezin Ege Denizi'ndeki hava sahası sorunuyla ilgili kısmında bu konuya detaylıca değinilecektir.

Yunanistan'ın bu kararı, Türkiye ile Yunanistan arasındaki yakınla manın dorukta oldu u ve talya'nın Akdeniz'de bir tehlike olarak belir di i dönemde pek fazla önemsenmemi tir. (Aksu, 2001, s.60)

Yunanistan'ın 1936 yılında tek taraflı olarak Lozan Antlaşması'nda belirlenen karasularının 3 mil olması statüsünü bozmasına karşı, Türkiye'nin karasuları konusundaki hareketsizli i 1964'e dek sürmü tür. 1958 ve 1960 Cenevre Konferansları sonrasında çıkarılan 15 Mayıs 1964 tarih ve 476 sayılı Karasuları Kanunu ile Türkiye, Ege Denizi'nde karasularını 6 mile çıkarmı tır. Cem Gürdeniz'e göre, Türkiye bu kararı ile Yunanistan'ın jeopolitik tuza na dü mü tür. (Gürdeniz, 2013, s.85)

476 sayılı Kanun'un getirdi i kar ılıklılık ilkesinin kötü maksatlı yorumlanarak, kar ı tarafa karasularını geni letebilme hakkı tanınması riski nedeniyle, 476 sayılı Kanun 1982 yılında yürürlükten kaldırılmı tır. 29 Mayıs 1982 tarihli ve 2674 sayılı yeni Karasuları Kanunu ile karasularının geni li ini belirleme yetkisi Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'ne verilmi ve 29 Mayıs 1982 tarih ve 8/4742 sayılı karar ile karasularının geni li i Ege Denizi'nde 6 mil olarak belirlenmi tir. (Bayer, 2013, s.155)

2.3. Ege Denizi'nde Karasuları Sorununun Ortaya Çıkışı

Karasuları konusunda iki ülke arasında 1981 yılına kadar önemli bir sorun ya anmamı tır. 1981 yılında Yunanistan'da iktidara gelen Papandreu Hükümeti'nin, Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkaracağından bahsetmesi üzerine Türkiye bu duruma tepkisini en üst düzeyde Yunan makamlarına iletmi tir. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 1994'te yürürlü e girmesinin ardından Yunanistan 1995 yılında Sözleşme'ye taraf olmu ve akabinde Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkarma yönündeki çalışmalarıyla sorun yeni bir boyut kazanmı tır. 8 Haziran 1995'te TBMM'de alınan bir kararla Hükümet'e askeri kuvvet kullanma yetkisi verilmi tir. (Önder, 2008,s.21)

Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkarması, Ege Denizi'ni Türkiye'ye kapatmaktadır. Çanakkale'den Antalya'ya gitmek isteyen bir Türk gemisinin Yunan karasularına girmeden hedefine ulaşması imkansız hale gelmekte ve Türkiye'nin ülkesel

bütünlü ünü bozulmaktadır. Ülkesel bütünlü ünün bozulmasına izin vermeyece ini ifade eden Türkiye, Yunanistan'ın bu kararını sava sebebi (*casus belli*) sayacağını açıklamıştır⁴. Gerginli in yükselmesi üzerine ABD ve NATO devreye girmi , Yunan Hükümeti bu karardan geri adım atmıştır. Yunanistan ayrıca, gereksinim duymadıkça karasularını 12 mile çıkarmayacağını yönünde BM ve NATO'ya taahhüt vermiştir. (Arı, 1995, s.55)

6 millik ve 12 millik karasuları uygulamasında Ege Denizi'nin bölü ümü u ekildedir:

Tablo 2.3. 6 Millik Karasuları Uygulamasında Ege Denizinin Bölü ümü

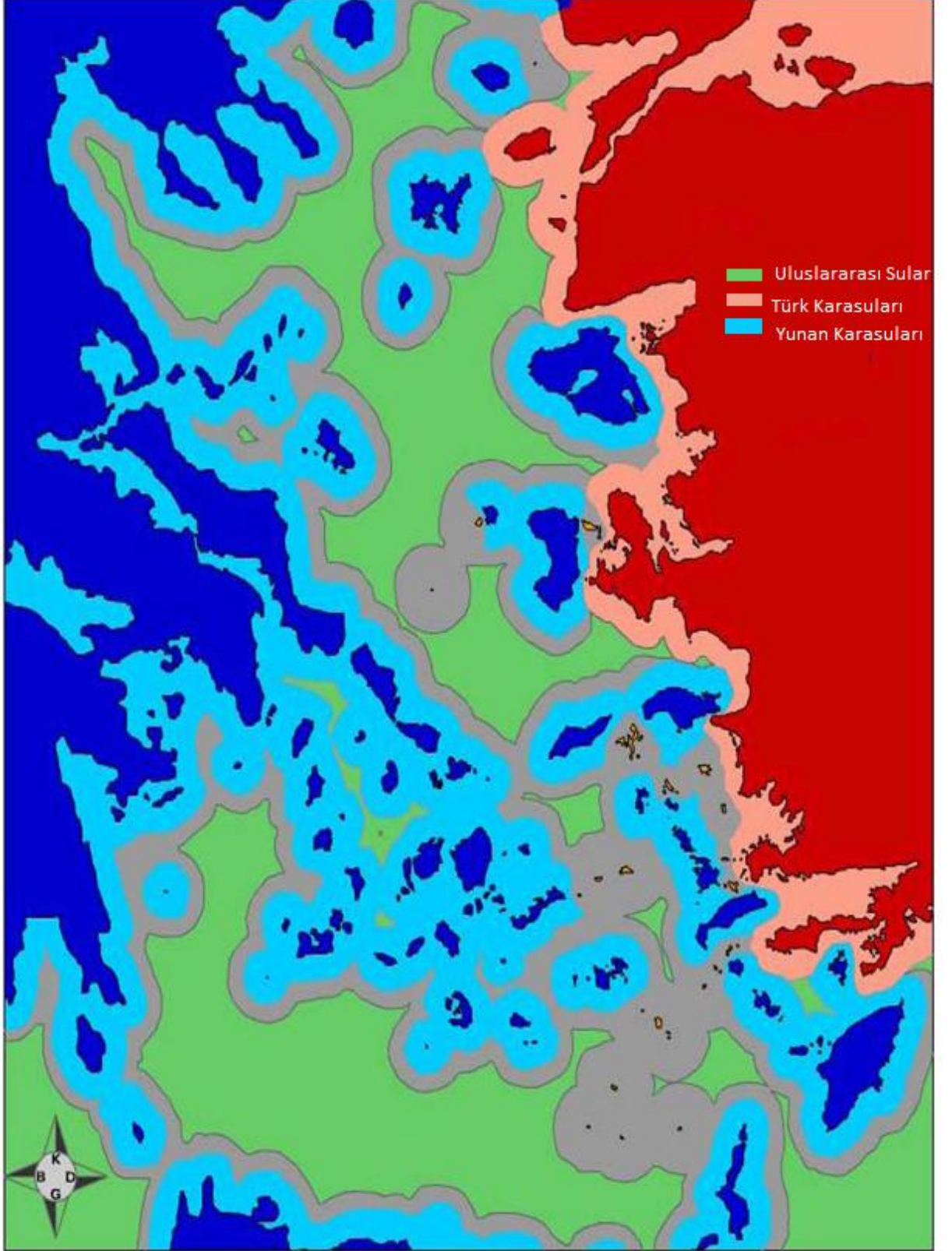
Türk Karasuları	%7,47
Yunan Karasuları	%43,68
Uluslararası Sular	%48,85

Tablo 2.4. 12 Millik Karasuları Uygulamasında Ege Denizinin Bölü ümü

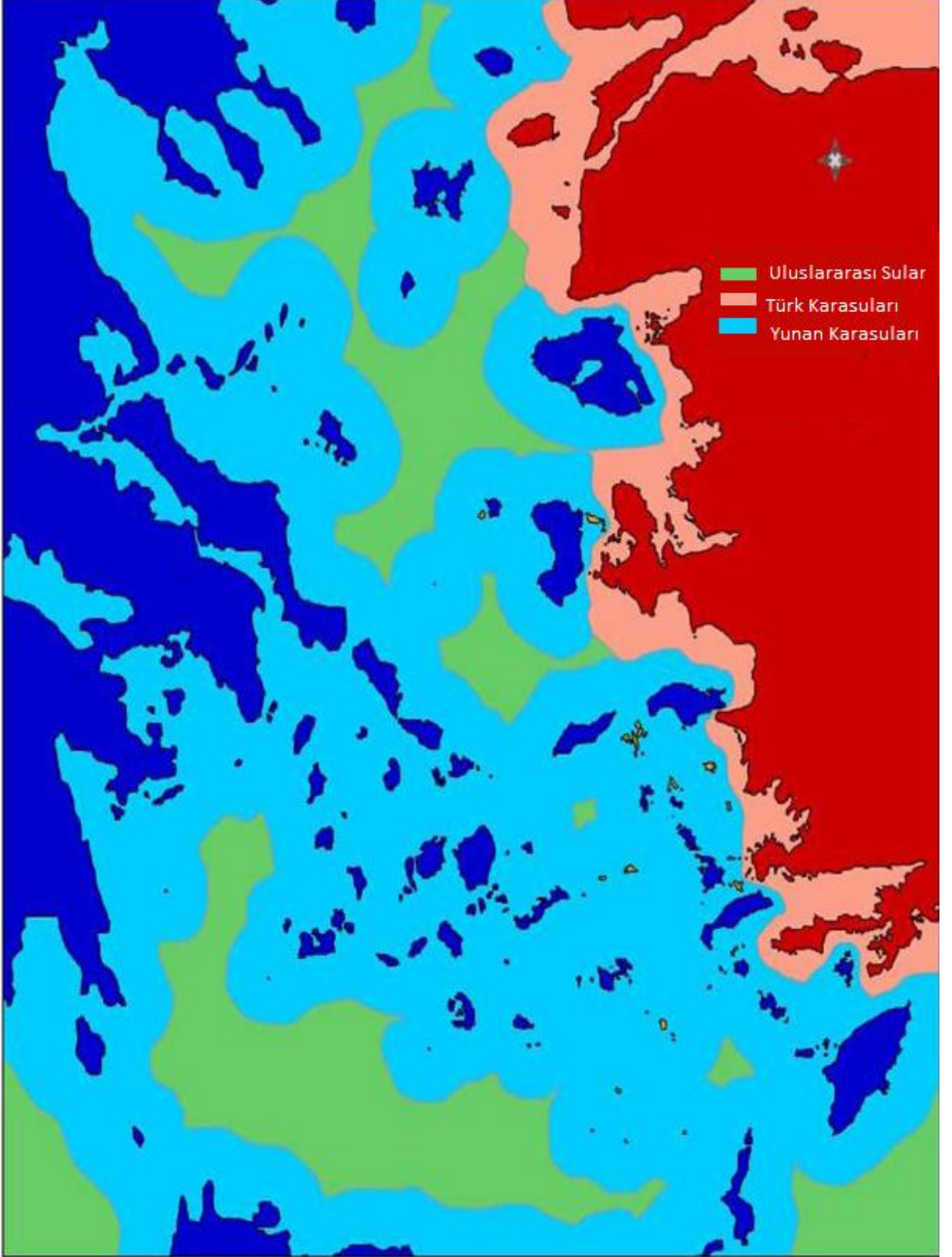
Türk Karasuları	%8,76
Yunan Karasuları	%71,53
Uluslararası Sular	%19,71

⁴ Türkiye, Ege'de karasularının genişli inin artırılmasını sava sebebi sayacağını ilk defa 1976 yılında Dış İleri Bakanı Ça layangil'in ABD Dış İleri Bakanı Kissinger'a yazdığı mektupta belirtmiştir. (GÜRDEN Z, C. (2013): 150)

ekil 2.1. 6 millik karasuları uygulamasında Ege Denizi'nin bölü ümü a a ıdaki haritada gösterildi i gibi olacaktır. (Önder, 2008, s.129)



ekil 2.2. 12 millik karasuları uygulamasında Ege Denizi'nin bölüümü a a ıdaki haritada gösterildi i gibi olacaktır. (Önder, A. (2008): 131)



2.4. Tarafların Tezleri

2.4.1. Yunanistan'ın Tezleri

Yunanistan'a göre, 1982 Birle mi Milletler Deniz Hukuku Sözle mesi'nin 3. maddesine göre, her devletin karasularını 12 deniz milini a mayacak ekilde tespit edebilece i kural olarak belirlenmi tir. Yunanistan da Sözle me'ye taraf oldu una göre bu hakka sahiptir. Yunanistan, iyi ili kileri bozmamak için karasularını 6 milde tutuyorsa, bu 12 mile çıkarma hakkından vazgeçti i anlamına gelmemektedir. 1958 Cenevre Deniz Hukuku Konferansı'ndan bu yana tartı ılan ve bugün dünyada ço u devletin uyguladı ı 12 deniz millik karasuları geni li i uygulaması, artık uluslararası bir örf ve adet hukuku haline gelmi tir. (Gürel, 1993, s.76)

Yunanistan, ülkesel bütünlük ilkesini esas aldı nı, adalar ile kara ülkesi arasında ayırım yapılamayaca nı, Ege Denizi'ndeki adalarının da kara ülkesi ile aynı karasuları geni li ine sahip olması gerekti ini savunmaktadır. Birbirine çok yakın olan adaların birle tirilmesi suretiyle esas hatların belirlenmesi ve bu adalara takımda rejiminin uygulanması da Yunanistan tarafından savunulan bir tezdır. (Odman, 2012, s.134) Yunanistan'a göre, karasularının 12 deniz miline çıkarılması durumunda Türkiye'nin ülkesel bütünlü ü bundan zarar görmeyecek ve Yunan karasularının Türkiye'yi hapsedmesi diye bir ey söz konusu olmayacaktır; çünkü Türk gemileri her zaman zararsız geçi yapma hakkına sahip olacaklardır.

Yunanistan'a göre, kıyı devletinin karasuları geni li ini tespit etme yetkisi kendi egemenli inden do an bir haktır. Uluslararası hukukun kıyı devletine tanıdı oldu u bu hakkı di er devletler sınırlandıramaz. Her devlet kendi iç hukukunda karasularının geni li ini tespit etme yetkisini haizdir. Devlet, kendi yetkisini nasıl ve hangi yöntemleri kullanarak icra edece ine kendisi serbestçe karar verir. (Kuran, 2016, s.141)

Yunanistan'a göre, 1982 Birle mi Milletler Deniz Hukuku Sözle mesi'nin 15. maddesi gere i kom u devletler arasında deniz alanlarının sınırlandırılması konusunda kıyıda devletler arasında anla ma sa lanamaması halinde, e it uzaklık ilkesinin uygulanması

gerekir. Buna göre Ege Denizi'nde iki ÷lke arasındaki karasuları dı sınırı, Yunanistan'ın en do udaki adaları ile Türkiye kıta ÷lkesi arasında, her iki ÷lkeye e it uzaklıkta çekilecek bir hat ekinde olmalıdır. E it uzaklık ilkesinin mutlak kural, özel durumların istisna kabul edilmesi gerekmektedir. Sadece karasularının geni li inin hesaplanmasında de il, di er tüm deniz alanlarının (münhasır ekonomik bölge, kıta sahanlı ı vb.) sınırlandırılmasında da, bir anla ma sa lanamaması halinde, e it uzaklık ilkesinin mutlak olarak uygulanması gerekir. (Kuran, 2016, s. 142)

2.4.2. Türkiye'nin Tezleri

Türkiye'ye göre, 1982 Birle mi Milletler Deniz Hukuku Sözle mesi'nde bahsedilen 12 mil karasuları geni li i, "azami" bir geni li i ifade etmektedir. Devletler karasularını "en fazla" 12 mil olarak uygulayabilecektir, Ege Denizi gibi özel deniz alanlarında 12 deniz millik karasuları geni li inin uygulanması, Türkiye'nin ÷lkesel bütünlü ünü bozaca ından ve açık deniz alanlarını da tüm dünya ÷lkelerine kapataca ından dolayı, uygulanabilir de ildir. Ayrıca Türkiye, Sözle me'ye taraf olmadı ı için zaten bu Sözle me'nin maddeleri kendisine kar ı ileri sürülemez. (Önder, 2008, s.20) Yunanistan'ın 12 millik karasuları geni li inin uluslararası bir örf-adet hukuku kuralı haline geldi i tezi de do ru de ildir, uygulamada 3 milden 200 deniz miline pek çok farklı karasuları geni li i devletler tarafından uygulanmaktadır. Ayrıca uluslararası hukukta örf ve adet hukuku kuralı niteli i kazanmı bir husus, ona sürekli ve tutarlı olarak kar ı çıkmı ÷lkeler açısından ba layıcılık ta ımaz.

Türkiye'ye göre, Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkarabilmek için dayandı ı ÷lkesel bütünlük ilkesinin kabulü mümkün de ildir. 1958 Cenevre Karasuları ve Biti ik Bölge Sözle mesi'nin 4. maddesinde, açık denize açılma hakkının engellenmemesi ilke olarak belirlenmi tir. Aynı ekilde 1982 BM Deniz Hukuku Sözle mesi'nin 7. ve 47. maddelerinde de aynı ilke korunmu tur. Ege Denizi, yarı-kapalı bir deniz olması itibariyle co rafi olarak çok özel bir denizdir ve Yunanistan'a ait çok sayıda ada bulunmaktadır. Yunanistan'ın ÷lkesel bütünlük gerekçesiyle, karasularını 12 mile çıkarması durumunda, bu sefer Türkiye'nin ÷lkesel bütünlü ü tamamen bozulacaktır. Lozan Antla ması ile belirlenen 3 millik karasuları rejimi ile Akdeniz'den Ege'ye intikal eden bir geminin serbest geçi rejimine tabi olarak izleyebilece i iki su yolu varken, Yunanistan'ın karasularını 6 mile çıkartması ile batı su

yolundaki serbest geçi hakkı kaybedilmi tir. Karasularının 12 mile çıkarılması halinde Türkiye için, do u su yolundaki serbest geçi hakkı da kaybedilmi olacaktır. (Gürdeniz, 2013, s.150) Bu durum açık denizlere açılma hakkının engellenmemesine ili kin uluslararası hukuk kurallarına aykırılık te kil edece i için, Yunanistan'ın tezi asla kabul edilemez. Yunanistan her ne kadar zararsız geçi hakkının mevcut oldu unu belirtiyor olsa da, geçi in zararsız olup olmadı nı tespit etme yetkisinin sahildevlete ait oldu u dikkate alındı nda, bu durum her halükarda Türkiye'nin egemenlik yetkisinin kısıtlanmasına yol açaca ı için kabul edilemez. (Önder, 2008, s.21)

Takımada iddiasına kar ı Türkiye'nin tavrı ise, Yunanistan'ın bir takımada olmadı nı savunmak olmu tur. 1982 BM Deniz Hukuku Sözle mesi öncesi yapılan konferanslarda takımada kavramı gündeme gelmi tir. Bazı devletler, tüm ülkesi adalardan meydana gelen ülkelerin takımada devleti sayılması gerekti ini savunmu tur.⁵ Buna kar ı bazı devletler ise, kıta ülkesi yanında ada ülkesine de sahip olan devletlerin takımada sayılması gerekti ini savunmu tur.⁶ Türkiye de, tamamı adalardan olu an devletlerin takımada olması gerekti ini savunan ülkelerden olmu tur. Sonuçta, 1982 BM Deniz Hukuku Sözle mesi'nin 46. maddesinde, Türkiye'nin de görü üne uygun ekilde, ülkesinin tamamı adalardan meydana gelen devletlerin takımada devleti hükümlerinden yararlanabilece i hükme ba lanmı tır. (Kuran, 2016, s.147)

Türkiye'ye göre, karasuları geni li i saptama konusunda kıyı devletinin yetkili oldu u görü ü, buna ba ka devletlerin itiraz etmemesi durumunda geçerlidir. Nitekim Uluslararası Adalet Divanı'nın 1951'deki ngiltere-Norveç balıkçılık davası ve 1974 ngiltere- zlanda balıkçılık davasındaki görü leri de bu yöndedir. Karasuları geni li ini 12 mile kadar tespit edebilme hakkı, kom u kıyı devletlerinin haklarına ve menfaatlerine aykırı olarak kullanılamaz. Özel co rafi niteliklere sahip yarı-kapalı deniz alanlarında, tüm somut unsurların göz önüne alınarak karasuları geni li inin kıyı devletleri arasında anla mayla tespit edilmesi, hakkaniyet ilkesine uygun olacaktır. (Kuran, 2016, s.145) Nitekim 1982 BM Deniz Hukuku Sözle mesi'nin 300. maddesine göre, Sözle me'ye taraf devletler, Sözle me ile

⁵ Endonezya, Filipinler, Fiji, Bahamalar (OfficialRecords, Vol.III, s.220)

⁶ Kanada, ili, zlanda, Hindistan, Endonezya, Meksika, Yeni Zelanda, Norveç (OfficialRecords, Vol.III, s.81)

yüklenmi oldukları yükümlülükleri iyi niyetle yerine getirmek ve Sözleşme'de tanınmış olan hakları, yetkileri ve özgürlükleri hakkın kötüye kullanılmasını önleyecek bir tarzda kullanmak zorundadırlar.

1958 Cenevre Kararları ve Bitirilen Bölge Sözleşmesi ile 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin ilgili hükümlerinin önce eşit uzaklık ilkesinden, sonra tarihi hak ve özel durumlardan söz ediyor olması, eşit uzaklık ilkesinin öncelikle uygulanacağı anlamına gelmemektedir. Eşit uzaklık ilkesi ile özel durumların gerektirdiği yöntem arasında, birinin diğeriyle daha üstün olduğu konusunda genel bir kural yoktur. (Pazarcı, s. 297)

Türkiye'ye göre, ilgili deniz alanında özel durumun varlığı, eşit uzaklık ilkesinin uygulanmasını engeller. Eşit uzaklık ilkesinin mutlak olarak uygulanması gerektiği kabul edilirse, bazı coğrafi özelliklere sahip denizlerde hakkaniyete aykırı sonuçlar ortaya çıkabilir. Zaten her iki Sözleşme'de eşit uzaklık ilkesi yanında, özel durumlar istisnası unsurlarının da öngörülmesinin sebebi budur. Sözleşmelerin her zaman ve her durumda eşit uzaklık ilkesinin uygulanmasını sağlamakla sınırlı olarak, somut olayın özel şartlarını gözeten hakkaniyete uygun bir çözümü amaçladığı görülmektedir.

3. EGE DENİZ KİTA SAHANLIĞI UYU MAZLIĞI

3.1. Kıta Sahaneliği Kavramı ve Tarihçesi

Kıta sahanlığı, coğrafî olarak karanın deniz altına çökmüş kenarı olarak tanımlanmakta olup, su derinliği 50-500 metre arasında değişmekte (ortalama 130-200 m) ve gittikçe derinleşmektedir. (Demirsoy, 1975, s.2) Düşük bir eğimle derinleşen kıta sahanlığı, bir noktadan sonra keskin bir yamaç eğimini alır. Böylece, kıyı ile keskin yamacın başlangıcı kenar arasında ana karanın bir devam kabul edilen su altındaki kara kütlelerine kıta sahanlığı denir. (Gündüz, 1990, s.1) Hukuki olarak kıta sahanlığı, karasularının ötesinde fakat kıyıya bitişik sualtı alanlarının deniz yatağı ve toprak altındaki cansız kaynaklarını araştırma ve işletme konusunda münhasır egemen haklara sahip olduğu bir deniz alanıdır. (Kuran, 2016, s.223)

Kıta sahanlığı (continental shelf) kavramı, ilk defa 1887 yılında İngiliz bilim adamı Hugh Robert Mill tarafından "The Realm of Nature - An Outline of Physiography" adlı eserinde kullanılmıştır. Deniz yatağının topoğrafyasını inceleyen bir jeolog olan Mill'in, kıtaların deniz altındaki uzantısını ifade etmek için kullandığı kıta sahanlığı kavramı, uzun süre sadece jeolojik bir kavram olarak kullanılmıştır. Teknolojinin gelişmesi ile beraber denizlerden temel yararlanma biçiminin tarımcılık ve balıkçılık olmaktan çıkması ve deniz tabanının altındaki cansız kaynakların dahi işletilebilir hale gelmesinden sonra, kıta sahanlığı kavramı hukukçular ve siyasetçilerin de ilgisini çekmeye başlamıştır.

Kıta sahanlığı bölgesine hukuki olarak temas eden ilk devlet Portekiz olmuştur. Bir iç hukuk düzenlemesi olan 9 Kasım 1910 tarihli kararname ile, yüz kulaca ulaşmayan derinliklerde deniz dibini tarayarak balık avlamanın balıkların hem gıda sahasını, hem de yuvalarını yok ettiği ve böylece yeri doldurulmaz bir servet kaybına neden olduğu gerekçesiyle, bu derinliklerde ve sahilden 3 deniz milinden uzaklıkta bu usulle avlanmak yasaklanmıştır. (Pazarcı, 1996, s.347)

1916'dan itibaren kıta sahanlı ı meselesi, balıkçılıkla ilgili olarak resmi konferanslarda ortaya atılmaya ba lanmı tır. 1916 yılında spanyol o inograf Odean de Buen, karasularını bütün kıta sahanlı ını içine alacak ekilde geni letmek gere ini ısrarla vurgulamı tır. Odean de Buen, bu gereklili i kıta sahanlı ının insanlı ın gıdasını te kil eden balık çe itlerinin en fazla burada bulunmasına dayandırmı tır. (Meray, 1955, s.85)

Uluslararası hukukta kıta sahanlı ı kavramına ilk temas, 1942 yılında Birle ik Krallık ve Venezüella arasında imzalanan "Paria Körfezinin Denizaltı Alanları Antla ması" ile olmu tur. Bu antla ma ile Paria Körfezi, Venezüella ve ngiltere arasında bölü ülmü tür. Böylece belirtilen tarihe kadar sadece balıkçılık bakımından ele alınmı olan kıta sahanlı ı sorunu, Paria Körfezi Antla ması ile denizaltı madencili i ile ilgili olarak da ortaya çıkmı tır. Antla maya göre, Venezüella ve Trinidad karasularının ötesindeki deniz yata ının bir kesimi yalnızca Birle ik Krallık'ın, di er kesimi ise yalnızca Venezüella'nın "egemenlik ve kontrolüne" tabi olacaktı. Kıta sahanlı ı ifadesi antla ma metninde yer almasa bile, kıta sahanlı ı kavramı ilk defa bir uluslararası hukuk metninde tanınmı ve karasularını a an deniz yata ı üzerinde devletlerin bir takım egemenlik haklarının oldu u kabul edilmi tir. (Önder, 2008, s.42)

Uluslararası hukuk bakımından kıta sahanlı ına gerçek önemini veren ve di er devletlerin açık denizlerin bazı kısımlarında egemenlik iddialarında bulunmalarına yol açan olay, Amerikan Ba kanı Truman'ın 28 Eylül 1945 tarihinde yayınladı ı bildiridir. Truman, bildirisinde her ne kadar sınırlarını belirtmemi olsa da, ABD karasularına biti ik olan açık deniz tabanında, ABD'nin do al kaynakların ara tırılması ve i letilmesi konusunda yetkisi oldu unu ilan etmi tir. Bildiri, ayrıca kıta sahanlı ı alanının kom u devletlerle hakça ilkelere göre sınırlandırılaca ını belirtmektedir. Truman'ın bildirisinden sonra devletler kendi kıta sahanlıkları üzerinde hak ve yetkiler ileri sürmeye ba lamı tır. Birçok devletin kıta sahanlı ı talebi üzerine, kıta sahanlı ı kavramı ve rejimi ilk kez 1958 Cenevre Kıta Sahanlı ı Sözle mesi'nde düzenlenmi tir. (Kuran, 2016, s.224)

**Tablo 3.1.: Truman'ın Bildirisinin Ardından Kıta Sahanlı ı Üzerinde Hak ddi
Eden Devletler**

Arjantin	11 Ekim 1946
ili	23 Temmuz 1947
Peru	1 A ustos1947
zlanda	5 Nisan 1948
Kosta Rika	29 Temmuz 1948
Birle ik Krallık (Bahama ve Jamaika için)	26 Kasım 1948
ran	7 Mayıs 1949
Suudi Arabistan	28 Mayıs 1949
Katar	8 Haziran 1949
Birle ik Arap Emirlikleri	20 Haziran 1949
Filipinler	11 Ocak 1950
Panama	11 Ocak 1950
Honduras	7 Mart 1950
Pakistan	9 Mart 1950
Birle ik Krallık(ngiliz Hondurası için)	9 Ekim 1950
Nikaragua	1 Kasım 1950
Brezilya	8 Kasım 1950
Birle ik Krallık(Falkland Adaları için)	21 Aralık 1950
Ekvador	6 Mart 1951
Güney Kore	19 Ocak 1952
srail	3 A ustos 1952
Avusturalya	10 Eylül 1953

(Önder, 2008, s.44)

3.2 Uluslararası Hukukta Kıta Sahanlı ı Mevzuatı

3.2.1 Kıta Sahanlı ı Tanımı ve Dı Sınırın Tespiti

Türkiye'nin de aralarında bulunduğu 86 devletin katılımıyla 1958 yılında Cenevre'de toplanan Deniz Hukuku Konferansı'nda imzalanan 4 anla madan biri de Cenevre Kıta Sahanlı ı Sözleşmesi'dir. Konferansa katılan 62 devletin imzaladığı bu anla mayaya Türkiye katılmamıştır. Sözleşmenin 1. maddesindeki düzenlemeye göre kıta sahanlı ı:

"a) Kıyıya biti ik fakat karasuları sahasının dı ında 200 metre derinli e kadar olan sualtı alanlarının deniz yata ını ve toprak altını, veya o derinli in ötesinde, üstteki suların derinli inin zikredilen alanların do al kaynaklarını i letmeye imkan tanıdı ı yere kadar uzanan yerler,

b) adaların kıyılarına biti ik olan benzeri su altı alanlarının deniz yata ını ve toprak altını" ifade eder.

Sözleşme'ye göre, bir kıyı devletinin kıta sahanlı ının dı sınırı birbirinden farklı iki ayrı ölçüte göre saptanabilecektir: 1) 200 metre derinli e kadar i letme, 2) 200 metre derinlikten sonra, e er bu bölge i letmeye olanak verirse i letilebilme.

Kıta sahanlı ı jeolojik olarak genellikle 200 metre derinlikte son bulur. Do al kaynakların i letilmesi imkanının bulunduğu derinlik ise teknolojik gelişmeler sebebiyle de i ebilecek bir derinliktir. Böyle bir çözümü benimsemekle, derinli i hiç bir yerde 200 metreye ulaşmayan sı kıyılara sahip devletlerle, deniz dibinin birdenbire büyük derinliklere ula tı ı kıyılara sahip devletler arasında denge sa lanması amaçlanmıştır. (Kuran, 2016, s. 235)

İkinci ölçüt, teknolojik gelişmeler nedeniyle de i ebilecek bir ölçüt olduğundan ele tirilmiştir. İkinci ölçütün sınırlanmaksızın kabul edilmesi, teknolojinin gelişmesiyle bütün açık denizlerin sualtı alanlarının, orta hatta kadar, devletler arasında paylaşılması ve devletlerin bu alanlarda inhisari hak (tek bir ki iye ait hak) ileri sürmeleri yolunu açmaktadır.

Nitekim teknolojik geli meler, sözle menin imzalanmasından kısa bir süre sonra bu tanımın yetersiz kalmasına sebep olmu tur. (Toluner, 1996, s.198) Uzun tartı malar sonucu imzalanan 1982 Birle mi Milletler Deniz Hukuku Sözle mesi'nde kıta sahanlı ı kavramı farklı ekilde ele alınmı tır. Sözle me'nin 76. maddesinin 1. bölümünde kıta sahanlı ının tanımı yapılmı tır:

"Sahildar bir devletin kıta sahanlı ı, karasularının ötesinde kıta kenarının dı e i ine kadar veya bu e ik daha az bir mesafede ise, karasularının ölçülmeye ba landı ı esas hatlardan itibaren 200 deniz mili mesafeye kadar olan kısımda, bu devletin kara ülkesinin do al uzantısının bütünündeki denizaltı alanlarının deniz yata ı ve toprak altını içerir."

Sözle me'nin 76. maddesinin 5. bölümü:

"Kıta sahanlı ı, karasularının ölçülmeye ba landı ı esas hatlardan itibaren 350 deniz milini veya 2500 metre su derinli i noktalarını birle tiren 2500 metre e derinlik çizgisinden (izobat) itibaren 100 deniz milini a mayacaktır." eklindedir.

Geni li in tespitinde kıta uzantısı 200 milden geni ve 200 milden dar olan devletler arasında denge sa lanmasını öngören bir çözüm benimsenmi tir. Kıta kenarının 200 mile kadar uzanmadı ı yerlerde, sualtı alanlarının jeolojik yapısı ne olursa olsun, kıyı devletine 200 millik bir kıta sahanlı ı verilmi tir. Böylece kıta sahanlı ı üzerindeki hak tesisini, do al uzantı esasına dayandıran ilke bu alan için reddedilmi tir. Kıta kenarının 200 mili geçti i hallerde ise, kıta sahanlı ı esas hatlardan itibaren 350 mili a amayacak ya da 2500 metre izobattan itibaren 100 deniz milini geçemeyecektir. (Önder, 2008, s.55)

3.2.2. Kıta Sahanlı ının Kıyıda Devletler Arasında Sınırlandırılması

Kıyıları kar ılıklı olan veya yan yana olan devletler arasında kıta sahanlı ının sınırlandırılmasına ili kin usul 1958 Cenevre Kıta Sahanlı ı Sözle mesi'nin 6. maddesinde düzenlenmi tir. Maddeye göre, kıta sahanlı ının sınırı, kural olarak taraf devletlerin anla masıyla tespit edilecektir. Ancak bu konuda böyle bir anla ma gerçektelemi ve özel durumlar farklı bir sınırı gerektirmiyor ise, kıta sahanlı ı sınırlandırılması e it uzaklık ilkesine

göre gerçekte e bilecektir. Özel durumlar istisnasının hangi durumlarda söz konusu olabileceği ilgili Sözleşme hükmünde açıkça belirtilmemiştir. Buna rağmen kıyının özel biçimi, sınırlandırılacak alanda adaların bulunması ve özellikle e it uzaklık ilkesinin uygulanmasının haksız sonuçlara yol açtığı durumlar özel durumlar kavramının kapsamı içinde de erlendirilmektedir. (Kuran, 2016, s.228)

Bir yandan e it uzaklık ilkesinin örf ve adet hukukunda hiç bir zaman esas kural olarak kabul edilmemi olması, di er yandan Truman'ın bildirisinde kıta sahanlı ı sınırlandırılmasında hakça ilkelerin benimsenmesi, 1958 Sözleşmesi 6. maddesinde de hakça ilkelerin esas kuralı olu turdu u biçiminde yorumlanmaktadır. (Toluner, 1996, s.184)

1982 Sözleşmesi'nin 83. maddesinde, kıyıları kar ı kar ıya veya yan yana olan devletler arasında kıta sahanlı ının sınırlandırılmasının, taraflar arasında anlaşılabilir bir şekilde gerçekleştirilmesi gerektiği hükme bağlanmıştır. Taraflar arasında bir anlaşılabilirlik durumu, sınırlandırmaya ilişkin uygulanacak her türlü yöntemde hakkaniyete uygun paylaşımın dikkate alınması gerekecektir. (Da ıstanlı, 2006, s.77)

1969 Kuzey Buz Denizi Kıta Sahanlı ı Davası⁷, 1982 Tunus-Libya Kıta Sahanlı ı Davası⁸ ve 1984 Maine Körfezi Kıta Sahanlı ı Davası⁹ karar metinlerinde, Uluslararası Adalet Divanı'nın doğal uzantı ilkesi ve hakkaniyete uygun paylaşım a ırlık verdiği görülmektedir. Divan, bu kararlarında hakkaniyete uygun paylaşım sa larken ilgili bölgenin jeolojik unsurlarını, co rafi unsurlarını, devletlerin ya msal çıkarlarını, bölgede ortak petrol veya doğalgaz yata ının mevcudiyetini, tarihi hakların varlığını, adaların üzerinde sürekli yaayan insanların var olup olmaması gibi birçok unsuru göz önünde bulundurm ve kararlarını bunlara göre ekillendirmiştir.

Sözleşmenin 121. maddesi adaların tabi olacağı rejimi belirtmektedir. Maddede bir adanın kıta sahanlı ının sınırlandırılmasının, sözleşmenin di er kara parçalarına uygulanabilir

⁷ I.C.J. Reports, 1969, s.3-39

⁸ I.C.J. Reports, 1982, s.37-47, 59-60

⁹ I.C.J. Reports, 1984, s.246-291

hükümlerine uygun olarak yapılacağı, iskana elveri li olmayan veya kendine özgü ekonomik ya amı bulunmayan kayalıkların kıta sahanlıklarının olamayacağı ifade edilmektedir. (Önder, 2008, s.56)

3.3. Ege Denizi Kıta Sahanlı ı Uyu mazlı ı

Türkiye ve Yunanistan arasında, bugün hala bir çözüme kavu mamı olan Ege Denizi kıta sahanlı ı sorunu 1972 yılında ortaya çıkmı tır. Yunanistan'ın 1961 yılından itibaren yabancı petrol irketlerine petrol arama ruhsatları vererek yaptırdı ı sismik ara tırmalar sonucunda, Ege Denizi'nin kuzeyinde Yunanistan kara ülkesinin yakınında olan Ta oz Adası çevresinde petrol bulununca, kendi karasularının dı nda da petrol aranması iznini vermi tir. Bunun üzerine Türkiye de 18 Ekim 1973 tarihinde Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklı ı'na (TPAO), Ege Denizi'nde Türk karasuları dı ndaki kıta sahanlı ı üzerinde petrol arama ruhsatı vermi tir. (Özüerman, 2009, s.752)

Semadirek (Samothrace), Limni (Lemnos), Midilli (Lesbos), Bozbaba (Aya Evstratios), Sakız (Chios), psara (Psara) ve Antiipsara adalarının 6 mil geni li indeki karasuları dı nda kalan adalar arasındaki alanları kapsayan ruhsat verme i lemini Yunanistan, sözü edilen alanların 1958 tarihli Cenevre Kıta Sahanlı ı Sözle mesi uyarınca adaların kıta sahanlı ına girdi ini ileri sürerek 7 ubat1974 tarihli Nota ile protesto etmi ve bu alanlardaki egemen haklarının saklı oldu unu belirtmi tir. Kıta sahanlı ının sınırlandırılması konusunda ise Yunanistan, 1958 Cenevre Kıta Sahanlı ı Sözle mesi'nin 6. maddesinin 1. fıkrasına göndermede bulunarak, kıyıları kar ı kar ıya bulunan devletler arasında yapılacak kıta sahanlı ı sınırlandırmasında orta hat kuralının payla ımda e itli i sa layacak kural oldu unu iddia etmi tir. (Da ıstanlı, 2006, s.107)

Türkiye'nin vermi oldu u 27 ubat 1974 tarihli cevabi Nota'da, Türkiye, Anadolu kıyılarının yakınında bulunan Yunan adalarının Türkiye'nin do al uzantısı üzerinde yer almalarından dolayı kendilerine özgü kıta sahanlıkları olamayacağı, kıyıları kar ılıklı iki devlet arasında kıta sahanlı ının sınırlandırılmasındaki esas kuralın e it uzaklık kuralı olmadı ını, e it uzaklık kuralının ancak anla maya varılamıyorsa ve özel durumlar ba ka bir

sınırlandırmayı haklı göstermiyorsa uygulanabileceğini, sorunun görüşmeler yoluyla çözümlenmesini teklif etmiştir. (Dağistanlı, 2006, s.108)

1976 yılına kadar devam eden karlıkları Nota tevdisi ve liderler düzeyindeki görüşmelerden bir sonuç alınamayınca, Türkiye, MTA Sismik I (Hora) araştırma gemisiyle 6 A ustos 1976 tarihinden itibaren Ege Denizi'nin açık deniz alanlarında sismik araştırmalar yapmaya başlamıştır. Bunun üzerine Yunanistan 10 A ustos 1976 tarihinde bir yandan Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'ni acil toplantıya çağırarak, diğer yandan tek taraflı bir biçimde Uluslararası Adalet Divanı'na başvurmuştur.

Güvenlik Konseyi 25 A ustos 1976 tarih ve 395 sayılı kararında, taraflara birbirlerinin uluslararası hak ve yükümlülüklerine saygı göstermelerini ve sorunun çözümü konusunda doğrudan görüşmelere başlamalarını tavsiye etmiştir.

Türkiye, Divan'ın Ege ihtilafına bakmaya yetkili olmadığını ileri sürerek savunma dilekçesi vermemiştir, sözlü duruşma safhasına da katılmamıştır. Ancak 10 Ekim 1978 tarihinde, Yunanistan'ın yetki konusundaki iddialarını çürütmek amacıyla Divan'a bir mektup sunmuştur.

Türkiye, Yunanistan'ın yetki konusunda dayandığı 1928 tarihli Uluslararası Uyuşmazlıkların Çözümü Konusunda Genel Senedin yürürlükte olmadığını belirtmiştir. Yürürlükte kabul edilse bile, Yunanistan bu senede katılırken "ülke statüsüne" ilişkin ihtilafların Divan'ın yargı yetkisi dışında kalacağı konusunda bir çekince ileri sürmüştür. Uluslararası Adalet Divanı, Yunanistan ve Türkiye'nin görüşlerini inceledikten sonra 19 Aralık 1978 tarihli kararı ile Ege Denizi kıtasızlığına bakmaya yetkili olmadığını karar vermiştir. Divan, yetkisizlik kararını Yunanistan'ın Genel Senede taraf olurken koyduğu çekinceye dayandırmıştır¹⁰. (Kuran, 2016, s.233)

¹⁰Aegean Sea Continental Shelf Case, I.C.J. Reports, 1978, s.1-45

Yunanistan'ın, Türkiye'nin sismik ara tırmalarının durdurulmasına yönelik ihtiyati tedbir talebi de yine Divan tarafından reddedilmiştir. Gerekçede, sismik ara tırmaların kıta sahanlığı üzerinde herhangi bir delme ya da başka zarar verici faaliyeti içermediğinden dolayı faaliyetin "onarılmaz zararlar" verecek nitelikte olmadığı ifade edilmiştir. (Sur, 2015 , s.364)

Gerek BM Güvenlik Konseyi'ne, gerek Uluslararası Adalet Divanı'na yaptıkları başvurulardan tatmin edici bir sonuç alamayan Yunanistan, sorunun çözümü için Türkiye ile müzakere etmeye yönelmiştir. New York'ta bir araya gelen dönemin Dış İleri Bakanları (Çağlayangil ve Bitsios) Ege Denizi kıta sahanlığı sorununun, karışıklık olarak kabul edilebilir bir çözüme kavuşturulabilmesinin, iki devlet arasında yürütülecek görüşmeler yoluyla gerçekleştirilmesi gerektiği konusunda anlaşmışlardır. Bunun sonucunda Bern'de başlayan müzakereler sonucunda, iki ülke 11 Kasım 1976'da Bern Deklarasyonu'nu kabul etmiştir. (Aksu, 2005, s. 268)

Deklarasyon karışıklık olarak tarafların hak ve çıkarlarını teyit etmiş, bu hak ve çıkarların tek yanlı eylemlerle ortadan kaldırılamayacağını karara bağlamıştır. Deklarasyon'un 6. maddesine göre, "Her iki taraf, Ege Denizi kıta sahanlığı ile ilgili olarak görüşmeleri zarara uğratabilecek inisiyatif ya da hareketlerden kaçınmayı" taahhüt etmiştir. Dolayısıyla Bern Deklarasyonu, taraflara sadece kıta sahanlığı konusunda değil, ayrıca karasularının genişletilmemesi ve Ege'de karışıklık tarafın menfaatini kısıtlayabilecek ve tedirgin edecek uygulamalar yapmama konularında da yükümlülük getirmiştir. (Bayer, 2013, s.149)

Bern Deklarasyonu gereğince oluşturulan karma komisyon, 1981'de Papandreu Hükümeti yönetime geçinceye kadar faaliyetlerini sürdürmüştür ancak Papandreu'nun Türkiye ile hiçbir şeyi müzakere etmeme yönündeki katı politikası nedeniyle bu karma komisyon 1981'de işlevsiz kalmıştır. Gürdeniz'e göre (2013, s.147) Bern Deklarasyonu, Türkiye açısından milli menfaatlerinin elde edilmesinde Ege'nin sigorta poliçesidir.

Bugüne kadar çözüme kavuşturulamayan Ege Denizi kıta sahanlığı sorunu, Türkiye-Avrupa Birliği ilişkilerine de yansımıştır. Gerek 17 Aralık 2004 tarihli Avrupa Birliği Zirvesi Sonuç Bildirgesi'nde, gerekse 3 Ekim 2005 tarihli Müzakere Çerçeve Belgesi'nde (m.6) bu sorunun çözümü Türkiye'nin üyeliği yolunda bir ön- art haline getirilmiştir.

3.4. Tarafların Tezleri

Taraflar arasındaki uyuşmazlık esas olarak iki ayrı niteliktedir. Bunlar, kıta sahanlığı'nın sınırlandırılmasının özünü ilkin uyuşmazlık ve bu uyuşmazlığın hangi metot kullanılarak çözüleceğini ilkin uyuşmazlıktır.

3.4.1 Yunanistan'ın Tezleri

Yunanistan'ın Ege Denizi kıta sahanlığı sorunuyla ilgili savunduğu tezler aşağıda maddeler halinde sıralanmıştır.

3.4.1.1. Siyasal ve Ülkesel Bütünlük İlkesi

Yunanistan'a göre, Türkiye'nin karısında bulunan adalar Yunan ülkesinin ayrılmaz bir parçasıdır. Yunanistan, kıta ülkesi ve adalardan oluşan bir devlet olduğunu ve ülkesinin bütünlüğüne yabancı bir deniz alanının girmemesi gerektiğini görülmüştür. Bu sebeple, kıta sahanlığı sınırlandırmasında Türkiye ile en doğudaki Yunan adalarının esas alınması gerekir. (Pazarcı, 1986, s.80)

Yunanistan bu görüşü uluslararası hukukun iki farklı kavramına dayandırmaktadır. Bunlardan ilki "ülke bütünlüğü" ilkesidir. Bu ilkeye göre bir devletin ülkesi, anakarasıyla adaları arasında ayırım yapılmadan ele alınmalıdır. Buna göre, bir devletin ülkesinin çeşitli bölümleri arasında öteki devletlere ait deniz bölgeleri kesinti yaratmamalıdır. Yunanistan'ın bu görüşü ikinci kavram ise takımadalarla ilgilidir. Yunanistan takımadalar devleti iddiası ile, anakara ve takımadalardan oluşan karışık yapıdaki devletlere ait adaların da, takımadalar devletinde olduğu gibi esas hatlardan geçen bir çizgiyle birleştirilmesini ve bir bütün olarak değerlendirilmesi gerektiğini savunmaktadır. (Arı, 1992, s.180)

Yunanistan, siyasal ve bölgesel bütünlük tezine III. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı'nda hukuki temel oluşturmaya çalışmıştır. Konferans'ta Yunanistan Temsilcisi M. Theodoropoulos, adalar rejimini Yunanistan'ın bölgesel bütünlüğünü koruyacak ve Yunanistan'ın bütün bölgeleri ve yurttaşları arasında eşit davranılmasını sağlayacak bir açıdan

ele aldıklarını, adaların Yunan kıta ülkesi ile coğrafik, siyasal ve ekonomik bir bütün olarak turduğunu, bunlar arasındaki uzaklığın 42 deniz milini aşmadığını, bu adaların tarihsel ve kültürel açıdan da Yunanistan'ın ayrılmaz bir parçası olduğunu, özellikle ülkesinin her parçasına eşit davranış gösterilmesi ve adalara da eşit hak tanınması gerektiğini belirtmiştir. (Önder, 2008, 81)

Yunanistan'ın takımadaların her türüne aynı takımda rejiminin uygulanmasını ileri sürmek suretiyle, siyasal ve bölgesel bütünlük iddiasını takımda rejimi ile desteklemeye çalışmıştır. Bu görüş, bütün ülkesi adalardan oluşan gerçek takımda devletleri tarafından takımda ilkelerinin kabulünü güçlendirecek kaygısıyla, Türkiye gibi istisnai özellikleri olan denizlere kıyısı bulunan devletler tarafından bu denizlerin özellikleri nedeniyle haksız sonuçlar yaratacağı endişesiyle ve deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olmasında çıkarı bulunan devletler tarafından tepkiyle karşılanmıştır. Türkiye de takımda ilkelerinin Ege'de uygulanması kabul edildiğinde ortaya çıkacak durumun vahametine dikkat çekerek, bu ilkelerin kıta ülkesi yanında ada ülkesine de sahip olan devletlerin deniz alanlarının saptanmasında kullanılmasına açıkça itiraz etmiştir. (Bağcıoğlu, 1995, s.237)

Uygulanan uluslararası hukuk Yunan iddiasını doğrulamaktan uzaktır. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin takımda rejimini düzenleyen 46 maddeleri, takımda rejiminden yararlanarak adalar ve kıta ülkesinin birleştirilmesini kabul etmediği gibi, bölgesel bütünlük ilkesine dayanarak adaların kıta ülkesi ile köksüz bir şekilde eşit olarak değerlendirilmesine de karşı çıkmaktadır. Uluslararası yargı ve hakemlik kararları da bu yöndedir. (Pazarcı, 1986, 80)

3.4.1.2. Tam Kıta Sahaneli Hakkı

Yunanistan'ın Ege'de Türkiye'ye karşı başvurduğu iddialardan ikincisi, adaların da kıta ülkesi ile eşit bir biçimde kıta sahanlığına sahip olmalarına ilgilidir. Ege Denizi'nde mevcut çok sayıda adanın büyük bir kısmını egemenliği altında bulunduran Yunanistan, bu iddiasını Ege Denizi kıta sahanlığı uyuşturucu ile ilgili verdiği 7 Ocak 1974 tarihli ilk Nota'dan başlayarak sürekli olarak bütün uluslararası forumlarda tekrarlamıştır. Yunan temsilcilerinin III. Deniz Hukuku Konferansı'ndaki konuşmalarından, Yunanistan'ın 10

A ustos 1976 tarihli Uluslararası Adalet Divanı'na tek taraflı başvurusuna kadar her yerde bu iddiaya rastlanmaktadır. (Başeren, 1995, s.149)

Yunanistan'a göre, hem 1958 Cenevre Kıta Sahanelı 1 Sözleşmesi'nin 1. maddesinin b fıkrasında, hem de 1982 Sözleşmesi'nin 121. maddesinin 2. fıkrasında, adaların kıta sahanlıının kıta ülkelerinininki gibi tanımlanması, adaların da kıta sahanlı 1 konusunda kıta ülkeleri ile eşit haklara sahip olduğunu göstermektedir. Aslında Yunanistan'ın iddiası iki örneği içermektedir. Sözü edilen iddia ile bir yandan adaların da kıta sahanlıkları olduğunu vurgulanırken öte yandan adaların kıta sahanlı 1 sınırlandırılması sırasında, kıta ülkeleri ile eşit koşullarda ele alınması gerektiği belirtilmektedir. (Pazarcı, 1986, s.83)

Yunanistan'ın ilgili hükümleri yorumlayıcı, kabul edilmeyecek *sui generis* bir yorumdur. Uluslararası Adalet Divanı'nın 1969 tarihli Kuzey Buz Denizi Kıta Sahanelı 1 Davası kararında Yunanistan'ın bu görüşü öyle çürütülmektedir:

"Cenevre Sözleşmesi'nin 1. ve 2. maddelerinin sınırlandırma ile doğrudan ilgisi yoktur. 1. madde, kıyıları karlıklılı veya bitişik devletler arasında sınırlandırmayı değil, sadece kıta sahanlıının açıklara doğrudan sınırını ilgilendirir. 2. maddenin de sınırlandırma ile ilgisi yoktur" (Yolga, 1988, s.165)

Divan'a göre; karasuları, kıta sahanlı 1 ve münhasır ekonomik bölge haklarına ilişkin genel hükümler mutlak nitelik taşımazlar. Başka devletlerin hakları söz konusu olduğunda zaman kısıtlanabilirler. Belirtilen konuların her biri için ayrıca sınırlandırma hükümleri öngörülmesinin anlamı budur.

Ayrıca, Divan 1969 tarihli kararındaki bu görüşünü, 1982 tarihli Tunus-Libya Kıta Sahanelı 1 Davasına ilişkin kararında da teyit ederek, "doğal uzantının sınırlarının saptanmasıyla hakkaniyet ilkesine uygun bir sınırlandırmanın anlamda olmayacağını" belirtmiştir.

Ülkesel bütünlük iddiasına dayanarak Ege'yi bir Yunan gölüne çeviremeyece ini anlayan Yunanistan, bu defa adalara karasularının dı ında olabildi ince geni kıta sahanlı ı alanları sa layarak bu hedefine ula mayı amaçlamaktadır.(Önder, 2008, s.85)

3.4.1.3. E it Uzaklık lkesi

Yunanistan'ın Ege'de Türkiye'ye kar ı ba vurdu u üçüncü iddiası ise, Türkiye ile Yunan adalarının Türkiye kıyılarına en yakında bulunanları arasında kıta sahanlı ı sınırlandırılmasının e it uzaklık ilkesine göre yapılması gerekti ine ili kindir. Yunanistan bu iddiasına da 7 ubat 1974 tarihli Nota'dan ba layarak bir çok belgede yer vermektedir. Nitekim Yunanistan bu iddiayı III. Deniz Hukuku Konferansı sırasında Türkiye'ye verdi i Nota'larda ve Uluslararası Adalet Divanı'na yaptı ı tek taraflı ba vurusunda tekrarlamaktadır. (Pazarcı, 1986, s.84)

Yunanistan bu iddiasını, uluslararası örf ve adet kuralı niteli i kazanımı bulundu unu ileri sürdü ü 1958 Cenevre Kıta Sahanlı ı Sözle mesi'nin 6. maddesine dayandırmaktadır. Adı geçen maddeye göre, kıta sahanlı ı sınırlandırmasının anla ma ile gerçekleştirilmesi öngörüldükten sonra, anla ma yapılmaması durumunda "e er özel ko ullar ba ka türlü bir sınırlandırmayı gerektirmiyorsa e it uzaklık ilkesinin uygulanaca ı kabul edilmektedir. Böylece, Yunan iddiasının iki ö eyi içerdi i görülmektedir. Bunlardan birincisi, anla ma yapılamaması, kıta sahanlı ı sınırlandırılmasında genel ilke olan e it uzaklık ilkesinin uygulanması; ikincisi ise, Türkiye ile Yunanistan arasındaki sınırlandırmanın Türkiye'ye en yakın bulunan adalar ile Türkiye kıyıları arasında e it uzaklık ilkesine göre yapılmasıdır. (Da ıstanlı, 2006, s. 163)

Sözle menin 6. maddesinde öngörülen kuralın Türkiye'ye kar ı ileri sürülmesi, Türkiye'nin Sözle me'ye taraf olmaması nedeniyle hukuken mümkün de ildir. E it uzaklık ilkesinin, bir örf ve adet kuralı niteli i kazanmadı ı da Uluslararası Adalet Divanı kararlarında kabul edilmi tir. (Toluner, 1996, s.256) Di er taraftan, Uluslararası Adalet Divanı, 1969 tarihli Kuzey Buz Denizi Kıta Sahanlı ı Davası kararında, e it uzaklık ilkesinin zorunlu bir hukuk kuralı olmadı ını, sadece sınırlandırmada kullanılabilecek çe itli metotlardan birisi oldu unu beyan etmi tir. Divan, söz konusu ilkenin birçok durumda

adaletsizlik do urdu unu ve bu nedenle uygulanmaması gerekti ini daha sonraki kararlarında da aynen tekrarlamı tır.

Fransa ile ngiltere arasında Man Denizi Kıta Sahanlı ı Sınırlandırması Uyu mazlı ı'nda hakem mahkemesinin verdi i 30 Haziran 1977 tarihli karar da Türkiye'nin tezlerini destekler niteliktedir. ngiliz ana ülkesinden uzakta, Fransız kıyılarının hemen önünde bulunan, ngiltere'ye ait Anglo-Normand Adaları'na tanınacak kıta sahanlı ının ele alındı ı davada; ngiltere, Fransa'ya en yakın adaları ile Fransa arasında e it uzaklık ilkesini savunmu tur. Fransa ise hakça payla ım ilkesini savunmu tur. Mahkeme, Fransa anakarasına çok yakın olan ngiliz adalarının özel durum olu turdu unu ve adaletsizlik yarattı ını, bu adalar olmasaydı ngiltere ve Fransa arasında e it uzaklık ilkesinin uygulanaca ını, zira iki ülkenin kıyı uzunluklarının e it oldu unu belirtmi , ngiliz adalarına yarım etki tanıyarak onları 12 deniz millik çemberler içine almı ve sınırı iki ülkenin anakaraları arasındaki ortay hat (e it uzaklık ilkesi) olarak belirlemi tir. Bu kararı Ege Denizi'ne uygularsak, en do udaki Yunan adalarının geri hattında Türkiye'ye hak tanınması olarak görebiliriz. Bu örnekler “adaların arkası” meselesinin ötesinde, genel ilke olarak, adaların özel durum ve adaletsizlik yarattı ı olayının yargı kararları ile teyit edilmesi de erine sahiptir. (Yolga, 1984, s.168)

Ayrıca, Adalet Divanı, Tunus-Libya Davasına ili kin 1982 tarihli kararında Tunus'un bir adasını de erlendirmeye almadan, Kerkennah takım adalarına sadece kısmi etki tanımı tır. Bu da göstermektedir ki, uluslararası uygulama ve mahkeme kararları, adalara bazen kısmi etki (partial effect), bazen de hiç bir etki tanımamaktadır. E it uzaklık ilkesinin uygulanarak Ege Denizi kıta sahanlı ı sınırlandırılmasında hakça bir çözüme ula ılabilmesi, ancak Türkiye ve Yunanistan'ın ana kara ülkelerinin esas alınarak tespit edilecek bir orta hatla mümkün olabilir.

3.4.2. Türkiye'nin Tezleri

Türkiye'nin Ege kıta sahanlı ı sınırlandırılmasına ili kin hukuki görü lerini a a ıdaki ekilde toplamak mümkündür.

3.4.2.1. Sınırlandırmada Anlaşmanın Esas Olması

Türkiye, 27 Ocak 1974 tarihinde Yunanistan'a verdiği ilk karışma notasından başlayarak sürekli bir biçimde Ege Denizi kıta sahanlığı sınırlandırmasının görüşmeler sonucunda imzalanacak bir anlaşma ile yapılmasını savunmaktadır.

Türkiye'ye göre anlaşmalar yolu ile soruna çözüm bulunması ilkesi hem 1969 Kuzey Buz Denizi Kıta Sahanlığı Davası Kararı ile, hem de BM Güvenlik Konseyi'nin 395 No'lu kararı ile desteklenmiştir. Diğer yandan Bern Deklarasyonu da görüşmeler yolu ile bir çözümün mümkün olduğunu göstermektedir. (Önder, 2008, s.89)

Türkiye, bu konuda gerek 1958 Sözleşmesi'nin 6. maddesine, gerekse 1982 Sözleşmesi'nin 83. maddesine dikkat çekmektedir. 1958 Sözleşmesi'nin 6. maddesinde, kıyıları bitişik veya karlı olan devletler arasında sınırlandırmanın ilgili devletler arasında anlaşma yoluyla yapılacağı, anlaşma yoksa ve özel durumlar başka türlü bir sınırlandırmayı haklı kılmıyorsa, eşit uzaklıkta göre çizileceği belirtilmektedir. 1982 Sözleşmesi'nin 83/1. maddesinde ise "kıyıları bitişik veya karlı olan devletler arasında kıta sahanlığı sınırlandırmasının hakkaniyete uygun bir çözüme ulaştırılmasının, Uluslararası Adalet Divanı'nın statüsünün 38. maddesinde gösterilen şekli ile uluslararası hukuka uygun olarak gerçekleştirilen bir anlaşma ile yapılacağı" ifadesi yer almaktadır.

3.4.2.2. Doğal Uzantı

Türkiye'nin kıta sahanlığının sınırlandırılmasının esasına ilişkin ikinci hukuksal görüşü, sınırlandırmada doğal uzantının temel ölçüt olduğuna ilişkinidir. Türkiye, görüşünün hukuksal dayanağı olarak Uluslararası Adalet Divanı'nın, 1969 Kuzey Buz Denizi Kıta Sahanlığı Davası'na ilişkin kararının 85. paragrafını göstermektedir. Divan, kararının 85. paragrafında, her devletin kıta sahanlığının onun ülkesinin doğal uzantısı olduğunu ve başka bir devletin ülkesinin doğal uzantısına girmemesi gerektiğini belirtmiştir. Türkiye, Divan'ın bu kararına dayanarak gönderdiği 27 Ocak 1974 tarihli cevabi Nota'da, Ege'de deniz yatağının önemli bir bölümünü Anadolu Yarımadası'nın doğal uzantısının oluşturduğunu, dolayısıyla Anadolu'nun doğal uzantısı üzerinde bulunan Yunan adalarının kendilerine has kıta

sahanlıklarının bulunmadığını, bu adaların Yunan anakarasına uzaklıklarına rağmen Türkiye'ye çok yakın olmaları ve Yunan anakarası ile adalar arasında açık deniz alanlarının bulunması nedeniyle adaların Yunan Yarımadası'nın devamı niteliğinde olduklarının kabul edilemeyeceğini belirtmiştir.

Türk görüşüne göre, Ege'de bu ilke uygulandığı zaman, deniz yatağının önemli bir bölümünü Anadolu Yarımadası'nın doğu uzantısı oluşturmakta olup, adaların kendi başlarına bir kıta sahanlığı alanına sahip olmadıkları görülmektedir. Türkiye'nin bu görüşü, ayrıca genel bir biçimde III. Deniz Hukuku Konferansı sırasında sunduğu önerilerinde yer almaktadır. (Pazarıcı, 1986, s.86)

Ege Denizi'nin deniz dibi, "Ege Oluğu" denilen bir doğu kesintiyle "S" şeklinde kuzeyden güneye, nispeten Yunanistan anakara ülkesine daha yakın bir eksende ikiye bölünmekte ve bu kesinti her iki devletin kıta ülkelerinin deniz altındaki doğu uzantısının sınırını oluşturmaktadır. Söz konusu doğu uzantısının üzerinde bulunan ve büyük bölümüyle Yunanistan'a ait olan adalar, sözü edilen doğu uzantısının su üzerine çıkması çıkıntılarında başka bir şey değildir. Bu nedenle de kıta sahanlığı hakları olamayacaktır. (Bakır, 1995, s.151)

3.4.2.3. Hakça İlkeler

Türkiye'nin Ege Denizi kıta sahanlığına ilişkin tezlerinden bir diğeri de hakça ilkelerin uygulanması iddiasıdır. İlgili taraflar arasında bir anlaşılmasız hallerde, Uluslararası Adalet Divanı'nın da kabul ettiği gibi, kıta sahanlığı sınırlandırılması, uluslararası hukuk kurallarına uygun olarak "hakça ilkeler" uyarınca yapılmalıdır.

Türkiye'ye göre, Ege Denizi kıta sahanlığı sınırlandırılmasında eşit uzaklık ilkesini uygulamak konusunda hukuki bir yükümlülük taşımamaktadır. 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nin 6. maddesinde öngörülen eşit uzaklık ilkesi, Türkiye'nin Sözleşme'ye taraf olmaması nedeniyle Türkiye'ye karşı ileri sürülemez. Ayrıca, eşit uzaklık ilkesi bir örf ve adet kuralı niteliğinde de kazanamadığı gibi, Uluslararası Adalet Divanı'nın 1969 tarihli Kuzey Buz Denizi Davası kararında da eşit uzaklık ilkesinin ilgili taraflarca uygulanmasının zorunlu

olmadı ı ifade edilmi tir. Divan, 1969 tarihli kararında "hakça ilkeler" ve "bütün ilgili durumlar" çerçevesinde sınırlandırmanın yapılması gerekti ini belirtmi tir. (Kuran, 2016, s.239)

1982 Sözle mesi 83. maddesinde "hakça ilkeler"den daha geni ve kapsamlı bir ekilde "hakça çözüm" (equitable solution) kavramına yer vermi tir. Hakça ilkeler soyut bir hukuki kavram de ildir. Sınırlandırma, bölgedeki bütün somut özellikler (jeolojik, jeofizik, topografik unsurlar, kıyıların durumu, adalar, adaların boyutları, di er ülkeye mesafesi, ekonomik ve sosyal durumu güvenlik, deniz ula ımı, petrol yatakları ve tarihi haklar) göz önünde bulundurularak hakça ilkelere göre yapılmalıdır.

3.4.2.4 Ege Denizi'nin Yarı Kapalı Deniz Olması ve Adaların Özel Durumlar Olu turması

Türkiye'nin hukuksal görü lerinden biri de, Ege Denizi'nin bir yarı kapalı deniz olması ve içerisinde yakla ık 3.000 ada bulundurması dolayısıyla, kıta sahanlı ı sınırlandırması açısından özel durumlar olu turdu u ve bu nedenle burada bölgenin niteli ine uygun olarak özel kuralların uygulanmasının gerekti i görü üdür.

Özel durumlar istisnası, 1958 Cenevre Kıta Sahanlı ı Sözle mesi'nin 6. maddesinde aynen e it uzaklık ilkesi gibi aynı derecede önemli bir unsurdur. Ege Denizi'nde bulunan adalar toplulu unun varlı ı "özel durumlar" olu turur. Ege Denizi, kendisine mahsus özel durumu olan bir yarı kapalı denizdir. Yarı kapalı deniz tabirinden ne anla ılması gerekti i, 1982 Sözle mesi'nin 122. maddesinde belirtilmektedir. Bahsi geçen maddeye göre bu Sözle me'nin amaçları bakımından "kapalı veya yarı kapalı deniz", iki veya daha fazla devlet tarafından etrafı çevrilmi ve ba ka bir denize veya okyanusa dar bir çıkı la ba lanan veya esas itibariyle iki veya daha fazla sayıdaki kıyı devletinin karasuları ve münhasır ekonomik bölgesinden olu an bir körfez, havza veya denizdir. Sınırlandırmada bölgenin özellikleri konusunda adalar, özel durum yaratan unsurların ba ında gelir.

Türkiye III. Deniz Hukuku Konferansı sırasında, yarı-kapalı denizlerde adaların deniz sahalarının bölgedeki devletler tarafından mü tereken belirlenmesi gerekti ini, kendi kendine

yönetilemeyen ve ekonomik hayatı olmayan, devlet karasuları dışında kalan, ait olduğu devletin en az 1/10 nüfus ve kara sahasına sahip olmayan adaların deniz sahasının olmaması gerektiğini savunmuştur. (Hakgüden, 1995, s.26)

1982 Sözleşmesi'nin "Coğrafi Bakımdan Dezavantajlı Devletler" başlıklı 70. maddesinde, kapalı ve yarı kapalı denizlere kıyısı olan devletler "coğrafi bakımdan elverişsiz devlet" kapsamında değerlendirilmiştir ve bu tür devletlerin, komşu devletlerin münhasır ekonomik bölgelerinden, belirli koşullarda avlanabileceği öngörülmüştür. Coğrafi bakımdan elverişsiz devlet coğrafi konumu nedeniyle denizlerden yeterince yararlanamayan devlettir. Kapalı ve yarı kapalı denizlere kıyıda devletlerin, coğrafyası elverişsiz devletlere örnek olarak gösterilmesi, söz konusu denizlerin dünya denizleri içinde özel durum olduğunu turduklarının kanıtıdır. (Güneş, 1995, s.87)

Ege Denizi'nde, Yunan adalarının sayısı ve konumları yüzünden dünyanın başka hiçbir yerinde olmayan şekilde özel durum mevcuttur. Ege Denizi, yarı kapalı bir deniz olarak tipik bir "özel durum"dur. (Namık, 1986, s.167) Bu nedenle, Ege Denizi'nin tüm coğrafi, ekonomik ve stratejik özelliklerinin göz önünde bulundurularak, kıta sahanlığı sınırlandırılmasının hakça bir çözüme ulaşılacak şekilde yapılması zorunluluğu vardır.

3.4.2.5. Lozan Dengesi

Lozan Antlaşması'nda, Ege Denizi'nde Türkiye ile Yunanistan arasındaki kıta sahanlığı sınırlandırılması ile doğrudan ilgili bir hüküm yer almamaktadır ancak Antlaşma, Türkiye ile Yunanistan arasında Ege Denizi'nden faydalanma konusunda bir denge kurmuştur. Türkiye, Lozan Barış Antlaşması'nın Ege Denizi'nde Türkiye ile Yunanistan arasında bir denge kurduğunu ve Ege Denizi'nin iki devlet tarafından eşit kullanımının gerektiğini belirterek bu dengenin kıta sahanlığı sınırlandırılması açısından da gözetilmesini savunmaktadır. Her iki ülkenin Ege Denizi'nin doğal kaynak ve zenginliklerinden faydalanmaları eşit şartlarda olmalıdır. Eşit şartlarda faydalanma, Ege Denizi kıta sahanlığı sınırlandırılmasında hakça ilkelerin gözetilmesi ile sağlanabilecektir. Lozan dengesi görüşü kamuoyuna 19 Haziran 1976 tarihinde Bern görüşmeleri sırasında Türk heyeti tarafından açıklanmıştır. (Pazarcı, 1986, s.88)

4. KIBRIS ADASI ÇEVRESİNDE MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGE UYGULAMASI

4.1. Kavram ve Tarihçe

Münhasır Ekonomik Bölge (MEB), kıyı devletine karasuları esas hattından başlayarak 200 mil genişlikteki deniz alanında kalan su tabakası ile deniz yatağı ve onun toprak altında münhasır ekonomik haklar ve yetkiler tanıyan deniz alanıdır. (Toluner, 1996, s.271)

Uluslararası hukukta bugünkü anlamıyla MEB kavramı, İkinci Dünya Savaşı sonrasında bazı Latin Amerika devletlerince uygulanan "miras denizi (patrimonial sea)" ile 1960'lı yıllardan sonra yerleşmeye başlayan "münhasır balıkçılık bölgesi (exclusive fishing zone)" kavramlarının bir birleşimidir.

Kavramın kökeni ABD Başkanı Truman'ın 1945 yılında yayınladığı bildiriye dayanmaktadır. ABD Başkanı Truman'ın 1945 yayınladığı iki bildiri arasında birisi karasularının ötesinde balıkçılık haklarıyla ilgilidir.¹¹ Truman deklarasyonu ile başlayan ve karasularının ötesindeki doğal kaynaklar üzerinde münhasır hak talepleri, sadece 1950 yılından itibaren kıta sahanlığı konusunu oluşturan deniz tabanı ve toprak altı ile sınırlı kalmamış, bu iddialar karasularının ötesindeki deniz yüzeyi ve deniz tabanı arasındaki deniz suyu tabakası içerisindeki doğal kaynaklara kadar uzanmıştır. Burada kıyı devletlerine, sadece karasularının ötesindeki canlı kaynaklar üzerinde münhasır haklar tanıyan balıkçılık bölgesinden çok daha geniş haklar verilmesi gündeme gelmiştir. (Karata, 2015, s.83)

Tarihsel olarak ilk münhasır ekonomik bölge uygulaması, İtalya'nın, kıta sahanlığı ve ona bitişik 200 millik bir deniz alanı üzerinde egemenlik iddiasında bulunduğu 23 Temmuz 1947 tarihli Başkanlık açıklamasıdır. Bildiride bu egemenlik iddiasının açık denizlerdeki seyrüsefer serbestliğini etkilemeyeceği belirtilmiştir. 1 Ağustos 1947 tarihinde bir başka Latin Amerika ülkesi olan Peru yine kıyından 200 mile ulaşan bir deniz alanında seyrüsefer serbestliğini engellemeyen bir koruma, saklama ve ara tırma bölgesi kurmaya yönelik ilk

¹¹ Diğer bildiri deniz dibindeki tabii kaynakların işletilmesiyle ilgili olup Kıta Sahanlığı Sorunları bölümünde anlatılmıştır.

bildirisini açıklamı tır. Bu eilde di er Latin Amerika Devletleri de 200 millik deniz bölgelerini yasama kararlarıyla kurduklarını ilan etmi lerdir (Bozkurt, Kütükçü, Poyraz, 2012, s. 143)

MEB kavramı uluslararası hukuk ortamında ilk kez Afrika-Asya Hukuk Danı ma Komitesi'nin 1971 yılı toplantısında Kenya delegesi tarafından ortaya atılmı tır.(Bozkurt, 2007, s.57) Latin Amerika ülkelerinden ba layarak 1960'lı yıllarda iyice yaygınla an ama ülkeden ülkeye uygulamada farklılıklar barındıran münhasır balıkçılık bölgesinin uluslararası hukukta tek tipte tirilmesi, karasuları ötesindeki do al kaynaklar üzerinde hak taleplerini kar ılayacak bir deniz alanının hukuki statüsünün ne olaca ı ve bu alanın ne kadar geni li e uzanaca ı konularının ele alındı ı Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sonucunda, MEB yeni bir kavram olarak 1982 BM Deniz Hukuku Sözle mesi'nde kabul edilmi tir.

4.2. Münhasır Ekonomik Bölgenin Kıta Sahanlı ından Farkı

Münhasır Ekonomik Bölge kavramının do ması ile kıta sahanlı ı kavramına ihtiyaç olup olmadı ı tartı lı mı tır. Kıta sahanlı ı bölgesinde, kıyı devletinin üzerinde münhasır egemenlik kurabilece i do al kaynaklar i) madenler ve öteki cansız kaynaklar ile ii) deniz yata ı ve toprak altı ile sürekli temas halinde halinde olan canlılardan olu maktaki iken, MEB'de bunlara ilave olarak su yüzeyinden deniz yata ına do ru inen su sütunundaki canlı organizmaları i letebilme hakkı da mevcuttur. Bu tartı ma 200 deniz millik münhasır ekonomik bölge alanının, deniz tabanında ve onun altında bulunan do al kaynaklara ili kin yetkileri de kapsamı nedeniyle ilk bakı ta haklı görülebilmektedir (Pazarcı, 2012, s.286). Nitekim bu alandaki yetkiler aynı zamanda kıta sahanlı ı alanındaki yetkilerle birebir çakı maktadır. Ancak kıta sahanlı ı kavramının hukuken varlı ını devam ettirmesinde bir takım yararlar vardır. İlk olarak kıyı devleti münhasır ekonomik bölgeye ilan etme artıyla sahip olabilirken kıta sahanlı ına, kara ülkesinin do al bir uzantısı olarak, herhangi bir ilana gerek olmaksızın kara ülkesinin do al bir uzantısı olarak sahip olmaktadır. Nitekim UAD, Kuzey Buz Denizi Kıta Sahanlı ı Davası kararında kıyı devletinin kıta sahanlı ı üzerindeki haklarının “ba langıçtan itibaren” (ab inito) ve “fiilen” (ipso facto) varoldu unu belirtmi tir. Bunun en önemli sonucu, günümüzde birçok devletin münhasır ekonomik bölge ilan etmemi

olsalar bile kıta sahanlı na sahip bulunmalarındır. kinci olarak; kıta sahanlı ı bazı artlarla 200 milin ilerisindeki bir alandaki deniz tabanı ve toprak altında da kıyı devletine haklar sa layabilmektedir. Kıta marjının 200 milin ötesine geçti i durumlarda tanınan bu hak 350 mile kadar kıyı devletine kıta sahanlı ı imkanı vermektedir.

4.3. MEB'in Sınırlandırılması ve Türkiye'nin Karadeniz MEB'i

Münhasır ekonomik bölgenin kom u devletler arasında sınırlandırılması, kıta sahanlı ının sınırlandırılması için kabul edilen ilkelere paraleldir. 1982 BM Deniz Hukuku Sözle mesi'nin 74. maddesine göre, kıyıda devletler arasında MEB sınırlandırması, öncelikle Uluslararası Adalet Statüsü'nün 38. maddesine uygun bir antla ma yoluyla yapılacaktır. Uygun bir süre içinde antla ma sa lanamazsa, Sözle me'nin "Uyu mazlıkların Çözümü" ba lıklı XV. bölümünde öngörülen prosedür i letilecektir. Varılacak çözüm, her halükarda uluslararası hukuka uygun olarak ve hakça bir sonuca varılacak biçimde (hakça ilkeler çerçevesinde) yapılmalıdır. (Bozkurt, Kütükçü, Poyraz, 2012, s. 146)

Türkiye tıpkı ABD gibi 1982 BM Deniz Hukuku Sözle mesini imzalamamı olmasına ra men, Sözle me'de düzenlenen münhasır ekonomik bölge kavramının kendisi için bir örf ve adet kuralı olu turdu unu kabul etmi tir. Türkiye'nin 5 Aralık 1986 tarihli Bakanlar Kurulu kararnamesi ile Karadeniz'de 200 millik münhasır ekonomik bölge ilan etmi olması bunun bir göstergesidir. (Özman, 2006, s.87) Türkiye'nin Karadeniz'deki bu ilanından bir süre sonra, Türkiye'nin 23 Aralık 1986 tarihli ve SSCB'nin 6 ubat 1987 tarihli mektuplarıyla, Sovyetler Birli i ile mektup teatisi yoluyla, 1978 tarihli kıta sahanlı ı sınırlandırma antla ması ile öngörülen sınırın münhasır ekonomik bölgeye de uzatılması kabul edilmi tir. Aynı sınırın 1991 yılı sonunda SSCB'nin da ılmasından sonra bu bölgede kom u devletler olan Rusya Federasyonu, Ukrayna ve Gürcistan bakımından da geçerli oldu u, devletlerin halefiyeti ilkesinin bir sonucudur.

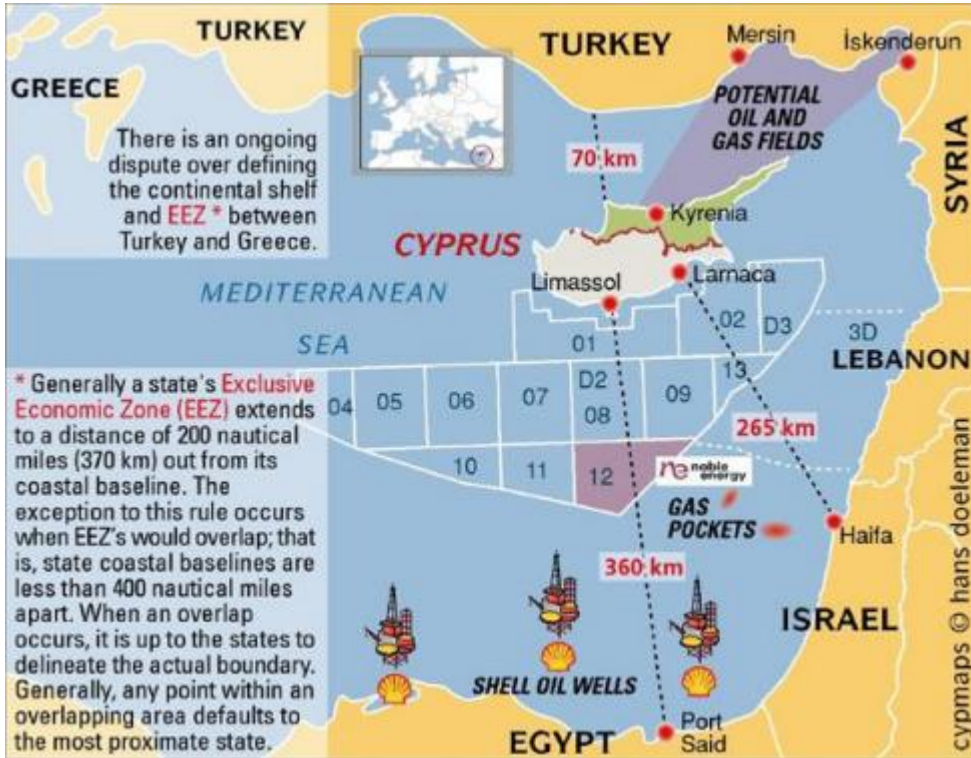
Bulgaristan ise Temmuz 1987'de münhasır ekonomik bölge ilan etmi tir. Bulgaristan ile Türkiye arasındaki münhasır ekonomik bölge yan sınırının saptanması ise 4 Aralık 1997 tarihinde imzalanan antla ma ile gerçekleşti mi tir.¹²

¹² Resmi Gazete, 21.7.1998, Sayı:23409

4.4. Do u Akdeniz’de Ya anan Geli meler

Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY)’nin Türkiye ve KKTC’yi göz önünde bulundurmaksızın Do u Akdeniz’de MEB ilan etmesi ve Mısır, Lübnan, srail gibi kom u devletlerle münhasır ekonomik bölgelerin tespit edilebilmesine yönelik anlaşmalar yapması, Do u Akdeniz deniz yetki alanları sınırlandırılması sorununun ortaya çıkmasına neden olmu tur. Son yıllarda bölgede varlığı tespit edilen zengin petrol ve doğalgaz kaynakları uyu mazlıkları daha da arttırmaktadır. GKRY ve Mısır arasındaki MEB antlaşması 17 ubat 2003’te imzalanmış ve 2004 yılında BM tarafından tescil edilmiştir. GKRY-Lübnan arasındaki anlaşma 17 Ocak 2007’de imzalanmış ancak Lübnan tarafından halen onaylanmamıştır. GKRY ve srail arasındaki MEB antlaşması 17 Aralık 2010’da imzalanmış ve onaylanmıştır.

ekil 4.1. GKRY’nin Belirledi i Doğalgaz Arama Bölgeleri



(Ertürk, 2017, s.20)

Türkiye nota vererek bu antla maları tanımadı ı resmen bildirmi ve haklarının sahibi oldu unu göstermi tir. Türkiye'nin verdi i notalar GKRY'nin faaliyetlerini durduramamı tir. GKRY Parlamentosu, GKRY-Lübnan MEB sınırlandırma antla ması imzalandıktan sonra 26 Ocak 2007 tarihinde bir yasa kabul ederek Kıbrıs Adası'nın güneyinde, Mısır ve Lübnan ile çizdi i sınırların içerisinde 13 adet petrol arama ruhsat sahası ilan etmi tir. GKRY'nin ilan etti i 13 adet ruhsat sahasının toplam yüzölçümü 70.000 km²'dir. Bunlardan 1,4, 5, 6 ve 7 numaralı sahalar, Türkiye'nin haklarını saklı tuttu u Do u Akdeniz'deki kıta sahanlı ı alanlarının 7.000 km²'lik kısmına tecavüz etmi tir.¹³

ekil 4.2. Tarafların Do u Akdeniz'de Hak İddia Etti i Bölgeler



(Ertürk, 2017, s.20)

GKRY, Kıbrıs Adası do usunda Lübnan kıyıları ile Kıbrıs Adası kıyıları arasında kalan 3 ve 13 numaralı sahalar dı nda, Türkiye'nin haklarına tecavüz eden alanlar da dahil olmak üzere, geriye kalan 11 sahada ruhsat vermek için ihale açmı tir. Yapılan bu ihale sonucunda Ada'nın güneyinde parselde Amerikan Nobel irketi "Afrodit" adlı ara tırma gemisi ile çalı malarına ba lamı tir. GKRY'nin mevcut uygulamaları Kuzey Kıbrıs Türk

¹³ 2 Mart 2004 tarih ve 2004/Turkuno DT4739 sayılı Nota

Cumhuriyeti'nin (KKTC) haklarını da ihlal etmektedir. GKRY'nin ihaleye açtığı alanların yüzölçümü 55.000 km²'ye ulaşmaktadır. Türkiye'nin haklarına tecavüz eden 7.000 km²'lik alan çıktıktan sonra geriye kalan 48.000 km²'lik sahada KKTC'nin de hakları vardır. Bundan dolayıdır ki Rum tarafı 19 Eylül 2011 tarihinde sondaj faaliyetlerine başladığını açıklaması üzerine Türkiye ile KKTC arasında 21 Eylül 2011 tarihinde New York'ta "Kıta Sahaneli Sınırlandırma Antlaşması" imzalanmıştır.¹⁴ Antlaşmaya göre, Türkiye ile KKTC'nin Akdeniz'deki kıta sahanlıklarının bir bölümünü, uluslararası hukuka uygun olarak ve hakça ilkeler dikkate alınarak belirlenen 27 koordinatın birleştirilmesiyle elde edilen bir çizgi ile sınırlanmaktadır. Antlaşma Kıbrıs Türklerinin, aynen Kıbrıslı Rumlar gibi Adanın kıta sahanlıklarının tümü üzerindeki mülkiyet ve ayrılmaz haklarını da dikkate almaktadır. Antlaşma ayrıca ülkemizin ve KKTC'nin Kıbrıs meselesine kapsamlı çözüm bulunması çabalarını sürdüreceği de açık bir şekilde ifade edilmiştir. Yapılan bu antlaşma olarak 23 Eylül 2011 tarihinde "Piri Reis" adlı Türk sismik arama gemisi Kıbrıs Adası'nın güneyindeki "G" bölgesinde petrol sondajı için gerekli sismik araştırmalara başlamıştır. 4.000 km²'lik alanda sismik veri toplayan gemi çalışmaları 2 Kasım 2011 tarihinde tamamlanmıştır.(Kuran, 2016, s. 269)

Devletlerin karşılıklı restler ve meleriyile başlayan savaş söylentilerinin ortaya çıkmasına kadar devam eden sürecin, bir bakıma deyimle Doğu Akdeniz yetki alanı sınırlandırılması sorununun temelinde bir de il, birden çok sebep bulunmaktadır. Doğu Akdeniz Bölgesi'nde yaşanan yetki alanı uyuşmazlıklarının ana nedeni, münhasır ekonomik bölgelerinin iç içe geçmesi olması ve Akdeniz'in kapalı bir deniz olması yüzünden MEB sınırları arasında tartışmalar meydana gelmesidir. Bu ana neden haricinde birkaç hukuksal ve bölgesel özelliği de uyuşmazlık sebeplerine ekleyebiliriz. Bunlar; uluslararası hukuk kurallarının geçirdiği değişim, bölgenin karmaşık siyasi yapıları, bölge ülkeleri arasında çatışan menfaatler ve bölgede bulunan petrolün ve doğalgazın paylaşılması sorunudur. KKTC'nin durumu ise, yine farklı bir uyuşmazlık nedenidir. KKTC uluslararası arenadaki tanınırlığı tartışılmakta olduğu için MEB konularındaki hakları da doğal olarak tartışma konusudur.

¹⁴http://www.mfa.gov.tr/no_216_21-eylul-2011-turkiye_-kktc-kita-sahanligi-sinirlendirma-anlasmasi-imzalanmasina-iliskin-disisleri-bakanligi-basin-ac_tr.mfa (Erişim: 23.03.2018)

Diğer taraftan Yunanistan; Girit, Rodos, Meis hattını esas alarak doğu Akdeniz'in bu bölümünde tam yetki tanımak suretiyle, Meis ile Mısır kıyıları arasında Türkiye'yi dışılayarak MEB sınırlandırılması yapmayı amaçlamaktadır. Ayrıca Yunanistan, Libya ile arasında kıtasahaneli ve MEB sınırlarının belirlenmesi için görüşmeler yapmaktadır. Yunanistan, Rodos adası ile Türkiye arasındaki kıtasahaneli sınırını en doğudaki Ege adaları ile Türkiye arasında çizmektedir. Bu durumda, Türkiye'nin açık deniz alanlarına erişim imkanı kalmamaktadır. Yunanistan ve GKRY ortay hatları esas alarak Türkiye'yi Doğu Akdeniz'de Antalya Körfezi açıklarında dar bir deniz alanına mahkum edebilecek strateji ve politika izledikleri gözlemlenmektedir.

4.5. Tarafların Tezleri

Türkiye, Kıbrıslı Rumların Kıbrıs'ın tek hakimi gibi hareket ederek adanın güneyinde doğalgaz yataklarına ilişkin sondaj çalışması başlatmasının karşısında yer almaktadır. Türkiye'nin itirazlarının temelinde, Kıbrıslı Rumların adanın tamamını temsil etmemesi ve adanın güneyindeki doğalgaz yatakları üzerinde Kıbrıslı Türklerin de payının bulunması yatmaktadır. Zira uluslararası arenada Kıbrıs Cumhuriyeti resmi adıyla tanınan GKRY sondaj çalışmaları sonucunda ortaya çıkarılacak doğalgazdan oluşan gelirden Kıbrıslı Türklere hakkı olan payı vermeyi düşünmemektedir. Bunun yanı sıra Türkiye, KKTC'nin de MEB ilan ederek Doğu Akdeniz'de sondaj çalışması yapma hakkının bulunduğunu belirtmektedir. KKTC, Türkiye dışında hiçbir ülke tarafından tanınmadığı için MEB ilan etme hakkına sahip görülmemekte, Kıbrıslı Rumların yaptığına benzer bir sondaj çalışması yapamamakta, bu yönde uluslararası şirketler ile görüşmeler yürütememektedir. Başta Kıbrıslı Rumlar olmak üzere AB, Fransa, Rusya ve hatta ABD gibi aktörlerin yaptıkları siyasal ve ekonomik baskılar, uluslararası enerji şirketlerini KKTC ile birlikte hareket etmekten alıkoymaktadır.

Türkiye, Doğu Akdeniz'de en uzun kıyıya sahip ülkenin kendisi olduğunu belirterek, Güney Kıbrıs ve Fransa'nın girişimi sondaj çalışmalarının bölgedeki Türk çıkarlarına da aykırı olduğunu kaydetmekte ve müdahale etme hakkını saklı tuttuğunu belirtmektedir. GKRY ise BM tarafından Kıbrıs Cumhuriyeti adı altında egemen bir devlet olarak tanındıklarını ve aynı isimle AB üyesi sıfatına sahip oldukları gerekçesiyle Doğu Akdeniz'de

"devlet" olmasından kaynaklanan haklarını kullanmak istemektedir. Diğer taraftan Türkiye'nin KKTC ile imzaladığı MEB antlaşmasını da KKTC'nin BM Güvenlik Konseyi kararlarına göre illegal bir yapılanma olması nedeniyle "yok hükmünde" saymaktadır. Bütün bu gerekçelere dayanarak GKRY, Türkiye ile kıta sahanlığı sınırını Kıbrıs adası ile Anadolu arasından geçen ortay hat ile çizerek bölgedeki kıta sahanlığı/MEB alanlarını yine ortay hatlar esasında Mısır ve Yunanistan ile sınırlandırmak istemektedir. Böyle bir sınırlandırma ise, Türkiye'nin bölgedeki uzun kıyılarının açık deniz alanlarına azami erişimini engellemektedir. Türkiye bunun hakkaniyete uygun olmadığını, uluslararası hukuka göre batı kıyılarında Kıbrıs adasına ve bölgedeki adalarda Yunanistan'a karasuları dışında kıta sahanlığı verilmemesini, geniş kıta sahanlığı/MEB alanlarının bölgeye hakim iki kıyının sahibi Mısır ve Türkiye arasında sınırlandırılmasını savunmaktadır. Türkiye ayrıca GKRY'nin tek başına bütün Kıbrıs adına antlaşma yapma yetkisi bulunmadığını belirterek bölgede GKRY'nin yaptığı kıta sahanlığı/MEB sınırlandırması anlaşmalarını tanımamaktadır. Kaldı ki Rum kesiminin Türk kesimini dışarıda bırakan tavrı, dolaylı da olsa iki kesimli devlet modelini hatırlatan bir uygulama içine girmiş olduğunu göstermektedir. 1959-1960 Kıbrıs Cumhuriyeti'nin kuruluş antlaşmaları ve Annan Planı, Kıbrıs'ın deniz yetki alanları ile doğal kaynaklarını merkezi idarenin kontrolü altında kabul etmektedir. Rum kesiminin bu uygulamaları, tüm adayı temsil ettiği tezini çürütmekte, dolaylı olarak iki kesimlilik yaklaşımlarına katkıda bulunmaktadır. Bu sorunun çözümü için ise 26 Eylül 2011'de BM'de yapılan Genel Kurul Toplantısı sırasında, yapılacak ara tırmalar sonunda elde edilecek gelirlerin BM'nin açtığı bir havuzda toplanarak, Kıbrıs'ta toplumlar arası uzlaşma sağlanması durumunda hakkaniyet prensibine göre paylaşılması teklifi Türkiye tarafından BM Genel Sekreterine iletilmiştir.

GKRY'nin Türkiye ile ilişkilerinin gerilmesine neden olan MEB tesis etmesindeki amaçları neler olabilir diye baktığımızda birçok husus karşımıza çıkmaktadır. Bunlar; Doğu Akdeniz'de bulunan rezervlerden istifade ile kendi enerji ihtiyacını karşılamak, AB'nin tek petrol üreticisi konumunu kazanmak, AB'nin petrolde Ortadoğu'ya bağımlılığını azaltmak, yeni krizler yaratarak Kıbrıs görüşmelerini aksatmak, Türkiye'yi tepki göstermeye zorlayarak AB müzakerelerini tıkamak, Yunanistan ve sırasıyla de yanına alarak Doğu Akdeniz'de söz sahibi olmaktır. Diğer yandan Güney Kıbrıs'ın bu son girişiyle gerilen Türk-İsrailli ilişkilerinden kendi ulusal çıkarları açısından faydaya dönüştürerek ya da dışiçi siyasi ve ekonomik krizi daha az toplumsal tepkiyle aştırmayı hedeflediği de söylenebilir.

Anadolu kıyıları ile Mısır kıyıları arasında ortay hatla çizilecek alanın kıta sahanlığı ve üzerindeki MEB yüzölçümü 145.000 km²'dir. Yunanistan ve GKRY iddia ettikleri gibi, sadece ortay hat metodu esasında bir sınırlandırma yapılması durumunda, 145.000 km² kıta sahanlığı'nın 71.000 km² Yunanistan'a 33.000 km² Güney Kıbrıs'a gidecektir. Türkiye'ye kalan sadece 41.000 km² olacaktır. 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi ve örf ve adet hukuku kuralları hakkaniyete uygun çözüm öngörmektedir. Uluslararası deniz hukukunda temel prensip, sınırlandırmanın hakkaniyet ilkesine uygun tespit edilmesidir. Ortay hat ilkesi sınırlandırmada tek metod değildir ve uygulanma önceliği yoktur. Uluslararası hukuk hakkında bir çözüme ulaşılabilecek yöntemin uygulanmasını öngörmektedir. Bu da ancak, tespit edilecek ortay hatların hakkaniyete uygun hale getirilmesi ile mümkün olabilecektir.

Türkiye deniz alanlarının sınırlandırılmasında daha çok coğrafi unsurlara öncelik tanıyan hakkaniyet prensiplerinin uygulanmasını talep etmektedir. Türkiye ile Güney Kıbrıs arasında ortay hattın kıta sahanlığı ve MEB sınırını oluşturabilmesi için 32 16 18 boylamına kadar doğuya doğru çekilmesi hukuki açıdan bir zorunluluk olarak ortaya çıkmaktadır. Türkiye'de bu hukuki gerekliliğe istinaden 9 Ağustos 2007 tarihinde TPAO'ya dört bölgede petrol arama ruhsatı verilmiştir. Bu bölgelerden biri olan TPO/16/A sahası doğuda 32 16 18 meridyenine, güneyde Anadolu ve Mısır kıyıları arasındaki ortay hatla dayanmaktadır. Böylece Türkiye, Doğu Akdeniz'de Türk kıta sahanlığı ve MEB sınırlarını ilan etmiştir. Söz konusu sınırlandırma alanında Türkiye'nin batıya bakan kıyılarının uzunluğu 294 deniz mili, GKRY'nin ise 28 mildir. Bu nedenle, Türkiye'nin uzun kıyılarının açık denize ulaşımının engellenmemesi için Türkiye ile GKRY kıyıları arasında çizilecek ortay hattın Türkiye'nin kıyılarının önünü açacak şekilde doğuya doğru kaydırılması gerekir. Açık denize azami erişimin sağlanması hususu, UAD'nin Fransa ile Kanada arasında St. Pierre ve Miguelon Kıta Sahanlığı uyuşmazlığı (1992) ve Malta-Libya Kıta Sahanlığı Uyuşmazlığı (1985) kararında da belirtilmektedir.

Yunanistan, Ege kıta sahanlığı uyuşmazlığında adalarında (aynen kıta ülkesi gibi) tam kıta sahanlığı hakkına sahip olduklarını ve sınırlandırmanın Türkiye ile Yunan adalarının en doğuda bulunanları arasında eşit uzaklık ilkesine uygun olarak yapılması gerektiğini iddia etmektedir. Bu görüş Anadolu'nun Ege Denizi'ne bakan yüzünün, Yunan adalarının Ege

Denizi'ne bakan yüzlerinin toplamından daha fazla olmasına rağmen, Türkiye'nin kıta sahanlı ı ve MEB alanlarına sahip olmaması sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Bu durum 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde yer alan hükümlere ve do al uzantı ilkesi ile hakkaniyet ilkesine ters dü er.

Türkiye kıyılarına yakın Yunanistan'a ait Meis, Rodos, Sombeki, Herke, Nimos, Limoniya, İyaki, Askino ve Ka ot adaları mevcuttur. Söz konusu adalar sınırlandırmada Anadolu kıyıları ile Yunan ana karası arasında çizilecek ortay hattın ters tarafında yer almaktadır. Türkiye'ye göre bu adalara karasuları dı nda, MEB ve kıta sahanlı ı alanları tanınmaması gerekir. Türkiye'nin bu görüşünü Uluslararası Adalet Divanı ve Uluslararası Hakemlik kararları da desteklemektedir. Fransa ve İngiltere arasında Man Denizi Kıta Sahanlı ı sınırlandırması uyu mazlı ında Hakem Mahkemesi 1977 tarihli kararında, Fransa kıyılarının önünde bulunan İngiltere'ye ait Anglo-Normand adalarının özel durum te kil etti ini ve e it uzaklık ilkesinin de il, hakça ilkelere göre çözülmesi gerekti ini belirtmiştir. Mahkeme, sınır çizgisini iki ülke kıyıları arasında orta hat olarak kabul edip, adaların üstünden atlayarak arkalarında Fransa'ya kıta sahanlı ı hakları tanıdığı tır.

UAD'nin, Romanya ile Ukrayna arasındaki Karadeniz'de Yılan Adası Davası'nda verdi i kararda (2009) Türkiye'nin tezleri açısından önemlidir. Divan, Romanya-Ukrayna MEB-kıta sahanlı ı sınırının tespit edilmesinde uyu mazlı a neden olan Serpents (Yılan) adasının 12 mil karasuları dı nda MEB ve kıta sahanlı ına sahip olmadığını ve bir sınır hattı çizilmesinde esas nokta olarak kullanılamayacağını belirtmiştir.

Deniz alanlarının sınırlandırılması konusunda UAD'nin 1969 tarihli Kuzey Buz Denizi Kıta Sahanlı ı Davası'nda tespit etmiş oldu u hususlar büyük önem ta ımaktadır. Divan, e it uzaklık ilkelerinin bir örf ve adet kuralı niteli ini kazanmadığını, e it uzaklık ilkesinin ilgili taraflarca uygulanmasının zorunlu olmadığını ifade etmiştir. Divan'a göre, sınırlandırmasının "hakkaniyet ilkesi" ve "bütün ilgili durumlar" çerçevesinde yapılması gerekir.

Türkiye ile Mısır arasındaki MEB sınırlandırması ise hakkaniyet ilkesine uygun olarak ilgili durumlar dikkate alınarak e it uzaklık esasına göre tespit edilebilir. Bu sınırlandırmada 32 16 18 do u boylamının batısında kalan deniz alanında kar ılıklı kıyılar arasındaki e it

uzaklık hattının takip edilmesi gerekecektir. Ayrıca Türkiye 2003 yılında Mısır ile GKRY arasında imzalanan MEB sınırlandırma antlaşmasını tanımadığını ve deniz alanlarının sınırlandırılmasıyla ilgili tüm haklarını saklı tuttuğunu resmen bildirmiştir. Türkiye, bölgede kıta sahanlığı haklarına "ab initio - ipso facto" sahip olduğunu ilan etmiştir.

srail ve GKRY arasında 17 Aralık 2010 tarihinde imzalanan MEB antlaşması bölge devletleri arasında imzalanan diğer antlaşmalara nazaran Türkiye için özel önem arz etmektedir. Türkiye ve srail arasında yaşanan siyasi sorunlar, Türkiye'nin Rum-srail birliğine daha fazla önem vermesine yol açmıştır. srail ve GKRY arasında imzalanan MEB antlaşması ile iki devlet arasında deniz alanları sınırlandırılmıştır. Her iki devlet bölgede enerji kaynaklarını aratırmaya başlamışlardır. Bu antlaşma, Doğu Akdeniz bölgesindeki jeopolitik ve jeoekonomik dengelerin yeniden düzenlenmesi açısından da önem taşımaktadır. srail, MEB'î içerisindeki "Leviathan" adlı deniz parseli üzerinde doğalgaz arama çalışmalarına başlamıştır. GKRY-srail arasında yapılan MEB antlaşması ile paylaşılan bölge Türkiye için jeopolitik önem arz etmektedir. Bölgede bulunacak doğalgaz-petrol kaynaklarının, Avrupa Birliği'nin enerji güvenliği ile ilgili politikalarını, Akdeniz'deki MEB alanlarına kaydıracağını beklenmektedir.

Türkiye, bu MEB antlaşmasının KKTC'nin haklarını ihlal ettiğini ve Kıbrıs'ta barış müzakerelerini olumsuz yönde etkileyeceğini açıklamıştır. Türkiye antlaşmaya konu olan deniz alanında hak iddiası olmadığını ancak olaya Kıbrıs sorunu çerçevesinde yaklaştığını, antlaşmanın Kıbrıslı Türkleri yok saydığını, GKRY'nin adanın tek hakimi olduğunu kanıtlamaya yönelik bir hamle olduğunu belirtmiştir.

5. TÜRK YE LE YUNAN STAN ARASINDA HAVACILIK SORUNLARI

Tezin bu bölümünde, Ege Denizi'ne kıyıda iki ülke olan Türkiye ile Yunanistan arasında; bu deniz üzerindeki hava sahasının paylaşımı ve yönetiminden kaynaklanan, hazırlayan koullar itibarıyla geçmi i 1931 yılına kadar uzanan, Ege hava sahası sorunlarının son durumu incelenecektir. Kıbrıs sorununa paralel olarak Do u Akdeniz'de ortaya çıkan hava sahası sorunu da, sorunlar arasındaki büyük benzerlik nedeniyle bu kapsamda ele alınacaktır.

Ege Denizi üzerindeki havacılık sorunlarının temelinde Yunanistan'ın, uluslararası hukuktan do an yetkilerini kötüye kullanarak, Ege hava sahasını Türkiye'ye kapatma çabaları yatmaktadır. Tespit edilen sorunlar, tarihsel geli im süreciyle beraber ele alınarak incelenmiştir. Askerî teknik bir konu olup Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın uhdesinde olmayan Ege hava sahasında üzerindeki komuta kontrol sorunu ile 2004 Atina Olimpiyatları öncesinde, ICAO çatısı altında kurulan OLIMP Hava Sahası Düzenleme Çalışma Grubu (OLIMP Airspace Organization Working Group - OLIMP/AOG) Toplantılarında alınan kararlar ile çözüme kavuşmuş olan hava koridorları sorununa değ inilmemi tir.¹⁵

Ege Denizi ve Kıbrıs üzerinde varlığını sürdüren havacılık sorunları:

- Ege Hava Sahası Sorunu
- İstanbul-Atina FIR Hattı Sorunu
- NOTAM Sorunu
- Terminal Kontrol Sahası Sorunu
- Lefko a (Nicosia) FIR Sorunu

olmak üzere 5 ana başlık altında incelenmiştir. Hem Yunanistan, hem de GKRY ile yapılan Arama Kurtarma (Search and Rescue - SAR) sorumluluk sahası sorunlarına ise FIR konusu ile yakından alakalı oldukları için FIR sorunları ile ilgili başlıklar altında değ inilmiştir.

¹⁵ Hava koridorları sorununun tarihsel süreci için bkz. **BULUT, Gökay**, Ege Hava Sahası Sorunları, Çözümü Olanlar ve Sorunların Gelece ğ i, Güvenlik Stratejileri Dergisi, Yıl:8 Sayı:16, s.126-132

5.1.Ege Denizi Üzerindeki Hava Sahası Geni li i Sorunu

Türkiye ile Yunanistan arasındaki Ege hava sahası sorununun temelinde, Yunanistan'ın 6 millik karasuları dı na ta an 10 millik Yunan ulusal hava sahası iddiası bulunmaktadır. Uluslararası hukuka göre bir devletin hava sahası, egemenli inde olan kara ülkesi ile buna bitik olan karasularının üzerindeki hava sahasıdır. Buna göre, bir devletin ulusal hava sahasının bitti i yer, kara sularının bitti i dı çizgidir. (Brownlie, 1990, s. 119) Devletlerin uygulamalarında bu kurala aykırı oldu u görülen tek örnek Yunanistan'ın ulusal hava sahasıdır. (Skouroliaou, 2005, s.27.)

Yunanistan'ın 10 mil hava sahası iddiası, 1921 yılında onaylayarak taraf oldu u Hava Seyrüseferinin Düzenlenmesine li kin 1919 Paris Sözle mesi¹⁶ ve 5017 sayılı Sivil Havacılık Yasasına dayanarak çıkardı ı "6/18 Eylül 1931 tarihli Sivil Havacılık ve Kontrolü Amacıyla Karasularının Geni li inin Belirlenmesine Dair Kararname"den kaynaklanmaktadır. 5017 sayılı Sivil Havacılık Yasasına göre;

"Madde 2: Devlet, ülkesi üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemenli i haizdir. Bu Yasa veya bunun içinde yer alan düzenlemelerde adı geçen 'Yunanistan ülkesi' kavramı, karasularını ve bunun üzerindeki hava sahasını kapsayacaktır.

(....)

Madde 9: Hükümet, Havacılık Bakanının teklifi üzerine, hava seyrüseferinin tanzimim ve polisli ini bir Kraliyet Kararnamesi ile sa lamaya yetkilidir."

6/18 Eylül 1931 tarihli ve 325 sayılı Yunanistan Resmi Gazetesi'nde yayınlanan Sivil Havacılık ve Kontrolü Amacıyla Karasularının Geni li inin Belirlenmesine Dair Kararname u ekildedir;

"13.06.1931 tarih ve 158 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Sivil Havacılık, hakkındaki 5017 sayılı Kanununun 2. ve 9. maddeleri ile 26.04.1921 tarih ve 68 sayılı Resmi Gazete'de

¹⁶Paris Sözle mesi'ne göre devletin hava ülkesi, kara ülkesi ve karasuları üzerinde yer alan hava sahasıdır. Türkiye Lozan Barı Anla ması md. 100 ile co rafya açısından durumunun gerekli kıldı ı de i iklikler yapılmasını elde ederse anılan Sözle me'ye taraf olmayı kabul etti ini bildirmi ; ancak 1919 Paris Sözle mesi'ne hiçbir zaman katılmamı tır.

yayınlanan 'Milletlerarası Havacılık Anlaşmasının Tasdik Olunması Hakkındaki 19.04.1921 tarih ve 2569 sayılı Kanun'un 1'inci maddesi gereince ve Havacılık Bakanlığımızın teklifi üzerine a a idaki hususu kararla tırmı bulunuyoruz:

5017 sayılı Kanun'un 2'nci maddesinde bahsi geçen karasuları bölgesinin genişliğini, Devlet kıyılarından itibaren 10 deniz mili olarak tespit etmekteyiz.

Havacılık Bakanı, i bu Kanunu Resmi Gazete'de yayınlamak ve yürütmekle mükelleftir."(Başeren, 2003, s.172)

Yunanistan'ın o dönemde karasularının genişliği 3 mil iken, çıkarılan bu Kararname ile hava seyirüseferinin düzenlenmesi ve hava polisliği (5017 S.Y. m. 9) amaçlarıyla hava sahasının genişliğinin 10 mil olduğunu ilan etmiştir.

Yunan karasularını 6 deniz miline çıkaran 17 Eylül 1936 tarihli ve 230 sayılı Kanun şöyledir:

"Bakanlar Kurulunun teklifi üzerine, bir tek maddeden ibaret olan a a idaki kanunu kabul etmi bulunuyoruz:

*Bazı özel hallerde karasuları genişliğini 6 deniz milinden az veya fazla tespit eden yürürlükteki hükümler baki kalmak üzere, karasularının genişliğini kıyıdan itibaren 6 deniz mili olarak tespit etmi bulunuyoruz"*¹⁷

Konu ile ilgili olarak Yunanistan AIP'nin (Havacılık Bilgilendirme Yayını) Vol.1 RAC 0-1.2.1 sayfasında yer alan not şöyledir:

"In connection with civilaviation and airpolice, the territorial waters extended upto Ten (10) NM from the coast."

Yunanistan karasuları, 1936 tarihli Yasa'ya göre 6 mil olmasına rağmen, 1931 Kararnamesi ile "sivil havacılık ve hava polisliği" (AIP esas alınarak) amaçlarıyla hava sahası genişliğini kıyıdan itibaren 10 mile çıkarılmıştır. Yunanistan, Kararnameye göre 10 mil

¹⁷Burada geçerliliğini koruduğu belirtilen "yürürlükteki hükümlerden" kasıt, hava seyirüseferinin tanzimi ve hava polisliği amacıyla karasularının 10 mil olduğunu öngören 1931 Kararnamesi hükmüdür. (Başeren, 2003, s.173)

karasuları geni li i "sivil havacılık ve hava polisli i" maksadıyla tespit edildi i için, Yunan sahillerinden itibaren açık denize do ru olan son 4 mil içerisinde uluslararası hukuka göre kıyı devletinin karasularında ve üzerindeki hava sahasında sahip oldu u yetkilerden denize ili kin olanları bir yana bırakmakta, geriye gerçekte karasuları dı na 4 mil ta an egemen hava sahası kalmaktadır. (Sorgucu, 2015, s.114)

1940 yılında ngiltere bu duruma kar ı çıkan ilk ülke olmu tur, Türkiye'nin bu duruma herhangi bir reaksiyonu olmamı tır.(Dyke, 2001, s.188) Yunanistan, 1974 Haziran ayında ilk kez ICAO'ya ba vurmu ve ulusal hava sahasının geni li ini 10 mil olarak belirlendi ini bildirmi tir. Türkiye 1975 yılının Nisan ve Mayıs aylarında önce ICAO'ya ve daha sonra Yunanistan'a gönderdi i Nota'lar ile, Yunanistan'ın 10 millik hava sahası uygulamasını kabul etmedi ini bildirmi tir. (Aksu, 2001, s.105)

1975 yılının Mayıs ayında Ege açık denizinde yapılması planlanan Deniz Harekatı Taktik Hava Deste i (TASMO)¹⁸ tatbikatının gerçekleştirilece i alanlar Yunan kıyılarından 6-8 mil uzaklıkta belirlenmi tir. Türkiye, tatbikatla ilgili havacılara NOTAM (Notice to Airmen) yayınlanması için iste ini zamanında Yunanistan'a iletmi tir. Yunanistan yayınladı ı NOTAM'a¹⁹ 1931 Kararnamesi ve AIP'inde yer alan nota atıfta bulunarak "uçakların Yunan kıyılarına 10 milden daha fazla yakla mamalarını" içeren bir madde eklemi tir. Bunun üzerine Türkiye, ICAO'ya gönderdi i bir yazıyla Ege'de gerçekleştirilecek TASMO tatbikatında Türk uçaklarının Yunan kıyılarına 6 mile kadar yakla abileceklerini bildirmi tir. Böylece Türkiye, Yunanistan'ın 10 millik hava sahası iddiasına ICAO nezdinde resmen itiraz etmi tir. Türk uçakları tatbikat kapsamında, Yunan adalarına 6 mil mesafeye kadar yakla mı ve Yunanistan'ın 10 millik hava sahası iddiasını tanımadı nı göstermi tir.

¹⁸TASMO:Tactical Air Support of Maritime Operation

¹⁹ (TASMO Tatbikat NOTAM'ı LGAT, 14 Mayıs 1975, Devlet Hava Meydanları Hava Enformasyon Müdürlü ü)

5.1.1. Türkiye ve Yunanistan'ın Konuya İlişkin Yaklaşımları

5.2.1.1. Yunanistan'ın Yaklaşımı

Yunan karasuları dışına taan 10 millik hava sahası sorunu, iki ülke arasında 1975-1981 yıllarında yapılan ikili müzakerelerde ele alınmış ancak Yunanistan'ın uzlaşmaya yanaşmayan tavrı nedeniyle olumlu bir sonuç alınamamıştır. Yunanistan, 10 millik hava sahasının 1931 yılında ilan edildiğini, 1974 yılına kadar süren bu uygulamaya Türkiye'nin de itiraz etmediğini ve zımnen kabullendiğini iddia etmiştir. Yunanistan'a göre, uluslararası toplum da Yunanistan'ın 10 millik hava sahasını kabul etmiş ve tanımıştır. (Syrigos, 1998, s.116) Yunanistan'ın bu uygulaması bir örf ve adet hukuku haline gelmiştir, Türkiye'nin itirazı istisna olmaktadır. Ayrıca Yunanistan'ın iddiasına göre, Türkiye-Atina FIR hattında askeri tatbikatlar yapmak isterse önceden Yunan makamlarından izin alması ve Yunanistan'ın 10 millik hava sahasını ihlal etmemesi gerekmektedir. (Cin, 2000, s.3)

Yunan görüşüne göre, Türkiye itirazını çok geç ileri sürmüştür, dolayısıyla Ege denizinde yıllar beri süren bu uygulama artık istikrar bulmuş ve örf-adet hukuku haline gelmiştir. Türkiye'nin daha önce zımnen tanıdığı bu durumu sonradan tanımadığını ileri sürmesi durumu değiştiremez. Eğer bir devlet, tutum ve davranışlarıyla bir başka devletin kanuni pozisyonunu kabul ederse bu tutum o devletin mevcut durumu kabullendiğini gösteren estoppel²⁰ prensibini doğurur. Türkiye Yunanistan'ın kanununu 40 yıldan beri bilmektedir ve Yunanistan'ın bu uygulamasını kabullenmiştir; bundan dolayı Türkiye artık Yunanistan'ın 10 millik hava sahası ilanını reddetme hakkı bulunmamaktadır. (Assonitis, 1998, s.117) Yunan görüşüne göre ayrıca, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 3. maddesine²¹ göre bir devletin karasularını 12 deniz miline çıkartmaya yetkisi olduğu için, uluslararası hukuk bakımından 10 deniz mili hava sahası ilan etmeye de yetkili olduğu ileri sürmektedirler. (Başeren, 2003, s.175)

²⁰**Estoppel:** Evvelce yapılan bir işin veya verilen ifadenin sonradan ileri sürülen bir iddiayı savunmaya engel olması. REDHOUSE İngilizce-Türkçe Sözlük, İstanbul, 1998, s.327

²¹**1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Madde 3 - Karasularının genişliği:** "Her Devlet karasularının genişliği tespit etme hakkına sahiptir; bu genişlik işbu sözleşmeye göre tespit edilen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini geçemez."

5.1.1.2. Türkiye'nin Yaklaşımı

Türkiye'nin görüşüne göre; Yunanistan, hava sahasını 10 mile çıkarma kararını 1931 yılında bir iç hukuk düzenlemesi ile almıştır, bu kararını ise ICAO'ya AIP ile 1974 yılında bildirmiştir. Dolayısıyla Türkiye'nin 1974 yılından önce Yunanistan'ın 10 millik hava sahası uygulamasından haberdar olduğunu iddiası ve buna bağlı olarak bu uygulamanın Türkiye ve dünya tarafından da zımnen kabul edildiği gerekçesiyle artık bir örf-adet hukuku haline geldiği iddiası yersizdir.

Yunanistan'ın, karasuları ve hava sahası genişliği bakımından farklı uygulamalarda bulunması temel hukuk prensiplerine aykırıdır. Devletlerin uygulamaları, özellikle boyutta karasuyu ve hava sahası eklenmiştir. Ayrıca deniz hukuku anlaşmaları da açık denizler üzerinde yer alan hava sahasında uçuş serbestliği ilkesini kabul ederek, karasuları dışında kalan hava sahasının hiçbir devletin egemenlik iddiasına konu olamayacağını benimsemiştir. (Pazarıcı, 2003, s.442-443)

13 Ekim 1919 tarihli Paris Hava Ulaştırması Sözleşmesi'nin 1. maddesinde, "Her devletin ülkesi üstündeki hava sahasında kısıtlamasız ve hükümlerine bir egemenliğe sahip olduğunu belirtmekte ve bir devletin hava ülkesi olarak da karasuları üzerinde yer alan hava sahası kabul edilmektedir." 1944 Tokyo Sözleşmesi²², 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi²³ ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi²⁴, ülkelerin tam ve münhasır egemenliklerinin sınırı olarak "ülkelerin kara parçaları ile bunların bitişik karasuları" olarak tarif etmiştir. Bir ülkenin egemenliği, karasularının bitişik çizginin ötesine geçemez.

²²bkz. Tokyo Sözleşmesi, Madde 1-2

²³**1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi**, Madde 2: Bir devletin egemenliği kara ülkesinin ve iç sularının ötesinde kıyısına bitişik ve karasuları olarak tarif edilen bir deniz kuşağına kapsar. Bu egemenlik, bu maddelerin hükümlerine ve milletlerarası hukukun diğer kurallarına tabi şekilde kullanılır. Bir Kıyı devletin egemenliği karasularının deniz yatağını ve toprak altını olduğu kadar, üzerindeki hava sahasını da kapsar.

²⁴**1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi**, Madde 2: Sahildar devletin egemenliği kara ülkesinin ve iç sularının ötesinde ve bir Takımda Devleti söz konusu olduğunda, takımda sularının ötesinde karasuları denilen bir bitişik deniz bölgesine kadar uzanır. Bu egemenlik karasuları, üzerindeki hava sahasını ve de bu suların deniz yatağı ile toprak altını da kapsar. Karasuları üzerindeki egemenlik bu Sözleşmenin hükümlerinde öngörülen şartlar ve uluslararası hukukun diğer kuralları dahilinde kullanılır.

Herhangi bir devlete ait olan ve güvertesinde bir helikopter bulunan bir gemi Yunan kıyılarından 7 mil açıkta seyrederken herhangi bir ihlal olu turmayacak ve Yunanistan'ın da bir itirazı olmayacaktır. Ancak geminin güvertesindeki helikopter havalandı ı an bu uçu Yunanistan tarafından hava sahasının ihlali olarak de erlendirilecektir.(Bargiacchi, 2000, s.188) Uygulanan uluslararası hukukta bunun ba ka bir örne i yoktur.

Yunanistan'ın amacı, Türkiye'nin Ege denizi üzerindeki egemenlik sahasını olabildi ince küçültmektir. Karasularını 3 milden 6 mile çıkarması ve hava sahasını ise 10 mil olarak ilan etmesi ile Ege Denizi'nin yaklaşık %40 oranında bölümüne sahip olmakta ve uluslararası suların oranı %75'ten %49'a dü mektedir. Karasularını 12 mile çıkarması durumunda ise, Ege Denizi'nin yaklaşık %63'üne sahip olacak, uluslararası suların oranı %20'ye dü ecektir. (Kurumahmut, 1998, s.23)

5.2. stanbul-Atina Fır Hattı Sorunu

FIR, genel bir tanımla uçu bilgi ve uyarı hizmetlerinin verildi i hava sahası olarak ifade edilmektedir. (Sorgucu, 2015, s.114) Uçu bilgi hizmetleri özellikle önemli meteorolojik bilgileri, ula ım kolaylıklarını, havaalanlarının durumunu, bölgede bulunan göçmen ku ların varlı ı gibi çe itli bilgileri bildirmeyi içermektedir. Uyarı hizmetleri ise kaybolan, kaza yapan ya da tehlikede olan hava araçlarına ili kin bilgilerin arama kurtarma faaliyetleri ile görevli birimlere bildirilmesi görevlerini kapsamaktadır. Bilgi ve uyarı hizmetlerinin sa landı ı sınırları belirlenmi bir hava sahası olan FIR, Türkiye ile Yunanistan arasında Ege Denizi'nde uzun yıllardan beri süregelen anla mazlık konularından birisini olu turmaktadır. Bu sorunun temelleri, Ege Denizi'nde FIR sorumlulu unun Yunanistan'a verilmesi ve stanbul FIR'ı ile arasındaki sınırın Anadolu sahilleri ile ona en yakın Yunan adaları arasından geçirilmesiyle atılmış tır. (Ba eren, 2003, s.183)

FIR hatlarının saptanmasında, ikago Sözleşmesi ve Eklerinde açıklanan bazı esaslar dikkate alınmaktadır. Buna göre, FIR'ların saptanmasında hizmetin en etkin ve ekonomik olarak yönetilmesi esas alınır. FIR hatları mümkün oldu u kadar dü z hatlar ekinde olmalıdır. FIR ulusal sınırlardan ziyade, hava trafik ve arama kurtarma hizmetlerinin en iyi ekilde sa lanması esasına dayanmalıdır.

FIR'lar yalnızca ulusal hava sahaslarını kapsayabilecekleri gibi, kimi bölgelerde uluslararası hava sahasını da kapsayabilmektedir. Bir devletin kendi hava sahasında yürütülecek FIR hizmetlerinin sorumluluğunu başka bir devlete devretmesi olanaklıdır. Açık denizlerde ve aidiyeti belli olmayan ülkeler üzerindeki FIR hizmetlerinin sorumluluğunun, bölgesel anlaşmalarla belirlenmesi gerekmektedir. Uçuş bölgeleri uluslararası hava sahasına ilişkin olduğu zaman, ki bu durum FIR'larla ilgili olarak ortaya çıkmaktadır, bu kurallara uyulmasının zorunlu olup olmadığı ortaya çıkmaktadır. Chicago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin 12. maddesi, Sözleşme ilkelerine uygun olarak konulacak kurallara uyulması gerektiğini bildirmektedir. Dolayısıyla, Sözleşme'nin 2. ve 11. sayılı ekleri çerçevesinde gerçekleştirilen düzenlemeler ve bunlara uygun kullanılacak yetkiler sivil hava araçları için bağlayıcıdır. (Sorgucu, 2015, s.126)

1944-1947 yılları arasında geçici olarak kurulan PICAO (Provisional International Civil Aviation Organization) tekilatı tarafından FIR sınırlarının tespiti çalışmaları 1946 yılında başlamıştır. Ekim 1946'da Ortadoğu ülkelerinin katılımı ile Kahire'de yapılan 1. Ortadoğu toplantısında Türkiye'ye kıta Yunanistan'ı içine alan geniş bir FIR bölgesi sorumluluğu verilmesi düşünülmüştü ve bunun Türk makamlarına önerilmesi kararlaştırılmıştır. 1946 yılında Türkiye'ye Yunan ulusal hava sahasını da içine alan ve merkezi Ankara'da bulunan bir FIR hattı önerildiği halde, Türkiye bu öneriyi o zamanki teknik güçlükler nedeniyle kabul etmemiştir.²⁵

Atina ile İstanbul FIR'ı arasındaki sınır 1950, 1952 ve 1958'de yapılan toplantılarda görüşme konusu olmuştur. Türkiye, Yunanistan, Kıbrıs ve Ortadoğu ülkeleriyle ilgili FIR sınırları, Kasım 1950 tarihinde İstanbul'da yapılan ICAO'nun ikinci Ortadoğu bölgesel toplantısında belirlenmiştir. Toplantı zabıtlarında yer alan kayıtlarda İstanbul FIR'ı (başlangıçta İstanbul FIR tüm sorumluluk sahasını kapsıyordu ve Ankara FIR kurulmamıştı) 3555N-3000E (Finike güneyi kıyılarımızın 20 deniz mili güneyinde bir nokta) noktası ile 4045N-2610E (Türk-Yunan kara sınırının denizde başladığı nokta) noktası arasında

²⁵Ege'de Türk Yunan Askeri Sorunları ve NATO, Güneydoğu Avrupa Müttefik K.K.K.'lı Yayınları, 1995, s.33

"Türkiye'nin batı sınırını takip eder" ekinde tarif edilmi tir.²⁶ "Türkiye'nin batı sınırını takip eder" ifadesinden Türkiye'nin o tarihlerde 3 deniz mili olan karasularımızın bitti i sınırın kastedildi i anla ılmaktadır, zabıtlarda Türkiye'nin bu konuda bir itirazına rastlanmamı tir. Konu, Mart 1952 tarihinde Paris'te yapılan Üçüncü Avrupa Bölgesel Hava Seyrüsefer Toplantısında tekrar ele alınmı ancak stanbul-Atina FIR sınırı, 1950'de öngöröldü ü ekliyle kalmı tir. Türkiye o tarihte güney ve güneydo udaki bazı toprakları üzerinde FIR sorumlulu unu Suriye ve Irak'a vermekte hiçbir sakınca görmemi tir. Konunun o tarihlerde hükümlanlık kavramı ile hiçbir ekilde ili kili görölmedi i anla ılmaktadır. Yunanistan ise kendisine önerilen Lefko a FIR sorumlulu unu kabul etmemi , bunun üzerine sorumluluk ngiltere'ye önerilmi tir. İlk toplantılarda tüm ölkelerin sorumluluk almaktan kaçındıkları, FIR i lemlerini ölkeleri üzerine bir yük olarak kabul ettikleri, FIR'ın anlamı ve gelecekteki önemini tam olarak kavrayamamı oldukları zabıtların incelenmesinden anla ılmaktadır. (Darcan, 2008, s.34)

1958 yılında Cenevre'de yapılan 4. Avrupa Bölgesel Hava seyrüsefer Toplantısında; Rodos ile Kıbrıs arasındaki hava koridorlarının konumu ileri sürölerek, Atina- stanbul ve Lefko a FIR'larının kesi ti i Finike güneyindeki 3555N-3000E noktasının 10 deniz mili kuzeye kaydırılmak suretiyle 3605N-3000E noktasına alınması ve böylece Atina ve Kıbrıs FIR'larının Türkiye aleyhine kuzeye do ru geni letilmesi yönelik tavsiye kararı alınmı tir. Ayrıca ba langıçta tek FIR olarak belirlenmi olan Türkiye FIR'ının günümüzde oldu u gibi, Ankara ve stanbul FIR'ı olmak üzere ikiye ayrılmasına yönelik tavsiye kararı alınmı tir.²⁷ Cenevre'de alınan tavsiye kararları, 1959 yılında Roma'da yapılan Ortado u-Uzakdo u (MID/SEA) Bölgesel Hava Seyrüsefer Toplantısında aynen onaylanmı ve Ankara ile stanbul FIR'larının bu düzenlemeye göre yeniden tarifleri yapılmı tir.²⁸

Türkiye ile Yunanistan arasında, 1963 yılına kadar FIR veya Ege'nin uluslararası hava sahasının Türk askeri uçakları tarafından kullanılması ile ilgili önemli bir sorun veya anla mazlık göze çarpmamaktadır. Türkiye ve Yunanistan, 1952 yılında NATO'ya dahil olduktan sonra, Ege'nin Hava Savunma ve Erken hbar (EW) sorumlulu u, iki ölkede arasında

²⁶ ICAO Final Report Of The Rules Of The Air and Air Traffic Control Committee, Montreal, February 1951, Doc. 7055, s.15-17

²⁷ ICAO Doc 7870, EUM IV/1958, 21 ubat 1958

²⁸ ICAO Doc 7697, MID/SEA/1959 7 Ocak-3 L ubat 1959

payla tırılmı tır. Sorumluluk sınırı, Ege'de kuzeyden güneye, oldukça düz bir hat ekinde 2540 E meridyeninden (Türk karasularına bazı noktalarda 40 deniz mili kadar batıdan) geçirilmı tır. Bir bakıma Türkiye'ye Ege'de hava savunma sorumlulu u verilmek suretiyle, FIR'a kar ı bir denge sa lanmı tır.

1963 yılı içinde Kıbrıs'ta patlak veren olaylar nedeniyle, Türk askeri uçakları Ege'de belirli yo unlukta uç u yapmaya ba lamı lardır. Yunanistan, 1964 yılında, Türk uçaklarının Atina FIR'ı içinde büyük kar ıklıklara neden olduklarını ileri sürerek, Erken hbar (EW) hattının, Atina FIR üzerine kaydırılması için NATO makamları nezdinde yo un ve ısrarlı bir giri im ba latmı tır. Sonuç kısa zamanda alınmı , NATO'nun de i ik kademelerinde de erlendirilen mesajlar sonunda SACEUR, 22 ubat 1964 tarihinde, 2540E meridyeninden geçen Erken hbar hattını Atina- stanbul FIR sınırı ile çak ı tırmı tır. Türk makamlarının bu geli meye bir itirazda bulundu una ili kin bir bilgiye rastlanmamı tır. (Sorgucu, 2015, s.132)

Yunanistan, 1964 yılına kadar Türkiye'nin Ege'de yaptı ı yo un uç u lara ve tatbikatlara hiçbir ekinde itirazda bulunmamı tır. Türkiye'nin de rızası ile Türk karasuları dı ında kalan bütün Ege hava sahasını sivil havacılık konusunda teknik denetim yetkisi altına alan Yunanistan, zaman içinde FIR hattını siyasal bir egemenlik sınırı olarak kabul ettirme çabalarına ba lamı tır. (Pazarıcı, 1986, s.34)

Kıbrıs Bar ı Harekatı esnasında Türkiye, 6 A ustos 1974 tarihinde, 714 sayılı NOTAM ile Ege ve Akdeniz'de oldukça geni (kıyılarımızdan ortalama 50 deniz mili) bir sahayı içine alan bir hattın do usuna geçen uçaklardan Türk ATC (Hava Trafik Kontrol) birimlerine rapor vermelerini istemi tir. Türkiye 714 sayılı NOTAM'la bir taraftan ülkesine yönelik uç u lardan bilgi sahibi olmayı, di er taraftan ise FIR i levinin bir bölümünün Türk ATC birimlerine devralmayı amaçlamı tır. (Cin, 2000, s.3) Bu düzenleme Türkiye'ye yakla an sivil ve askeri uçaklar arasında bir ayırım gözetme imkanı sa lamak üzere yapılmı tır. Böylece kendini rapor etmeyen uçaklar geçici olarak askeri uçak sınıfında tanımlanabilecekti.²⁹

²⁹**bkz.** ikago Sözle mesi, madde 3/a

Türkiye'nin 714 sayılı NOTAM'ı yayınlamasından bir gün sonra, Yunanistan 1018 sayılı NOTAM'ını yayınlarak, Türk NOTAM'ını yetkisiz ve ICAO kurallarına aykırı olarak nitelemi ve bir diplomatik protesto çekerek Türk NOTAM'ının geçersiz ve sivil havacılık için tehlikeli olduğunu beyan etmiştir. Yunanistan daha sonra 1157 sayılı NOTAM'ı yayınlarak birkaç küçük istisna dışında tüm Ege'yi tehlikeli saha ilan etmiştir. Bu gelişmeler üzerine uluslararası havayolları Yunanistan ile Türkiye arasındaki hava yollarını kullanmayı durdurmuşlardır. Türkiye bu dönemde 10 millik Yunan hava sahasını protesto etmeye başlayarak silahsızlandırılması gereken adalar üzerinde askeri uçulmasına izin vermemiştir.

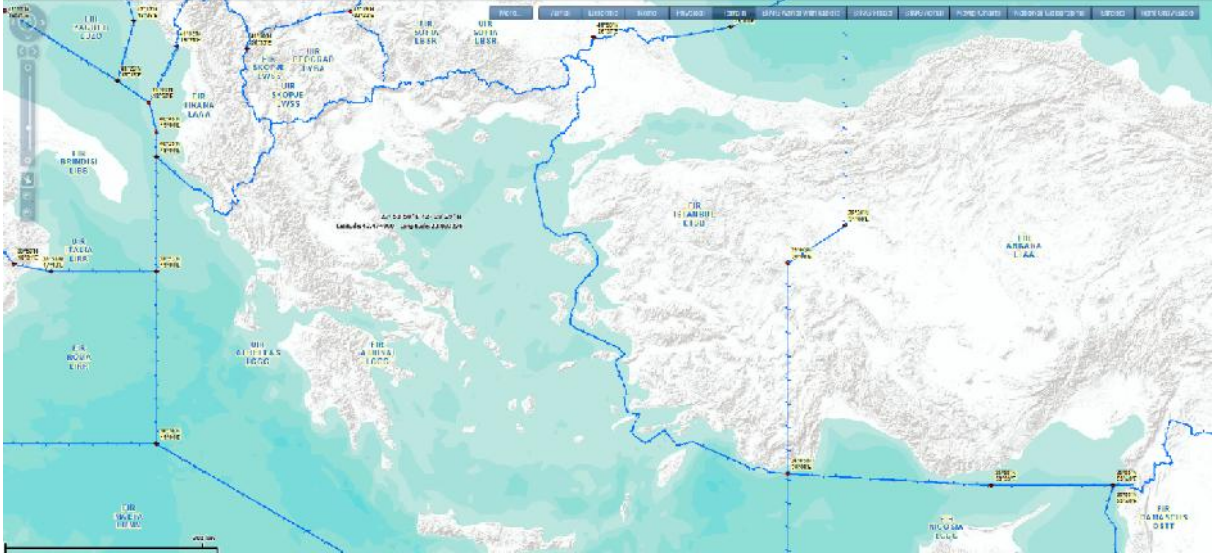
1980 yılına kadar devam eden bu süreç, iki tarafın karşılıklı uzlaşma arayışları neticesinde anlaşma ile sonuçlanmış ve Türkiyeubat 1980'de 714 sayılı NOTAM'ı kaldırmıştır. Türkiye'nin konuyla ilgili NOTAM'ı kaldırmasının sebepleri; Türkiye ve Yunanistan'ın NOTAM'ları sonucunda altüst olan tüm dünya hava trafiğini yeniden düzenlemek gereğinin doğması (uçak bilet fiyatlarının artması ve şirketlerden tepkiler gelmesi), Yunanistan'ın bütün uluslararası ilişkileri Batı'ya doğru oldu undan bu uygulamadan daha az zarar görüyor olması ve Türkiye açısından Yunanistan'dan gelebilecek askeri saldırı tehlikesinin sona ermesi olmasıdır. Türkiye'nin hareketine Yunanistan'ın 1157 sayılı NOTAM'ını kaldırmasıyla karşılık vermesi sonucu, Ege'de eski hale dönmüştür.

Kıbrıs olayları ile ortaya çıkan kriz dönemi aklısı olmasına rağmen, Yunanistan İstanbul-Atina FIR hatını Türkiye'nin batı, kendisinin ise doğu sınırı olarak göstermeye devam etmektedir. Yunanistan'ın buradaki amacı, Ege Denizi'ni sahiplenmek ve Ege Denizi'ni bir Yunan gölü haline getirmektir. Türkiye ise bir süreden beri FIR sınırının yeniden belirlenmesini istemektedir.

Yunanistan, Türk uçaklarının devamlı olarak Yunan hükümler hava sahasını ihlal ettiğini, Atina ve Lefkoşa FIR kurallarına riayet etmediğini iç kamuoyuna yansıtmakta ve uluslararası platformlara da ta imaktadır.³⁰ Yunanistan'ın hukuk dışı çabalarının bir yansıması olarak, ICAO nezdinde sunulan haritalarda İstanbul-Atina FIR hattı Türk-Yunan sınırı olarak gösterilmektedir.

³⁰ <http://www.mfa.gr/en/issues-of-greek-turkish-relations> (Erişim Tarihi: 31.01.2018)

ekil 5.1.:Atina- stanbul FIR Hattının Günümüzdeki Hali



<http://gis.icao.int/flexviewer/>

Yunanistan'ın, Atina- stanbul FIR hattını, egemenlik bölgesinin sınırı olarak görmesinin bir etkisi de Ege Denizi'nde Arama Kurtarma (AK) sorumluluk sahasının belirlenmesinde ortaya çıkmaktadır. AK, hava ve deniz vasıtalarındaki kazazedelerin karada, havada, su üstünde ve su altında tehlikeye maruz kalması, kaybolması veya kazaya u raması hallerinde, her türlü araç, özel teçhizat veya kurtarma birlikleri kullanılarak aranması ve kurtarılması hizmetleridir. AK hizmeti; i birli i yapan hava ve deniz araçları ile di er vasıtalar dahil kamu ve özel kaynakların kullanımı yoluyla, tehlike mesajlarını izleme, muhabere, e güdüm, tıbbi danı manlık ve ilk yardım dahil AK faaliyetlerinin yapılmasını kapsar. (Ba eren, 2003, s.207)

Arama ve kurtarma konusu ile ilgili, uluslararası iki temel sözleşme vardır. Bunlar; 7 Aralık 1944'te imzalanan i kago Sözleşmesi ve 1979 tarihli Hamburg Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi'dir.³¹ Yunanistan 1980 yılında Hamburg Sözleşmesi'ni imzalamı ve Sözleşme'yi 20 Mart 1989 tarihli Yasa ile onaylamı tır. Yunanistan, Sözleşme'nin "her arama kurtarma bölgesi, ilgili taraflar arasında anlaşma yoluyla tesis edilecektir" hükmünü ihtiva eden 2.1.4 ve "ilgili taraflar arasında, bir arama kurtarma bölgesinin kesin boyutları konusunda anlaşmaya varılamaması halinde, bu taraflar, bu alan

³¹ Bakanlar Kurulu'nun 22 Ocak 1986 tarihli ve 86/10311 sayılı kararıyla onaylanmı tır.

içerisinde arama kurtarma hizmetlerinin etkin ve kapsamlı bir koordinasyon sağlayacak uygun düzenlemeleri kabul konusunda anlaşmaya varmak için mümkün olan bütün çabayı gösterecektir" hükmünü taşıyan 2.1.5 ek maddelerini çekince ile imzalamıştır. Arama Kurtarma sorumluluk bölgelerinin belirlenmesinde FIR sınırının esas alınmasını öngören Yunan rezervasyonlarına Türkiye zamanında itiraz etmiştir.

5.2.1. Türkiye ve Yunanistan'ın Konuyla İlgili Yaklaşımları

5.2.1.1. Yunanistan'ın Yaklaşımı

Yunanistan'ın görüşüne göre, ICAO kuralları gereğince, bölgede işletilen sivil uçaklar için uçuş planları ve uçuş bilgileri, girdikleri bölgenin Hava Trafik Kontrol (Air Traffic Control - ATC) unsurlarına verilmektedir. Bunun amacı, FIR içinde hava trafik, arama ve kurtarma hizmetlerini yürütmek suretiyle uçuşların güvenliğini sağlamaktır. Askeri uçaklar için de aynı uçuşlar söz konusu olduğuna göre, askeri uçakların bu uygulamaların dışında bırakılmaması gerekir. ICAO kuralları ve uluslararası uygulamalara uygun olarak, sivil ve askeri tüm uçakların FIR hattını geçmeden önce gerekli haberi vermeleri gerekir. Yunan Hava Kuvvetleri, ICAO sınırlamalarına uygun olarak, yukarıda belirtilen uygun beyanı olmaksızın Atina FIR hattına giren bilinmeyen her uçuşa kimlik belirleme maksadı ile önleme yapar.

Arama Kurtarma sorumluluk sahası ile ilgili olarak ise, Yunan görüşüne göre, Chicago Sözleşmesi Ek 12'de AK sahaslarının FIR sahaslarının çakıştırmaması tavsiye edilmektedir.³² Dolayısıyla Yunanistan, ICAO'nun kabul ettiği FIR sahası içinde Arama Kurtarma hizmetlerini yürütmeye devam edecektir. Türkiye müteceviz şekilde, tek taraflı olarak Ege'nin neredeyse yarısını kendi AK sorumluluk sahası olarak belirlemiştir. Türkiye'nin böylesi geniş bir alanda AK hizmeti verebilecek teknik kapasitesi bulunmamaktadır.

³² ICAO Annex-12, para. 2.2.1.1 (Recommendation: Boundaries of search and rescue regions should, in so far as practicable, be coincident with the boundaries of corresponding flight information regions)

5.2.1.2. Türkiye'nin Yaklaşımı

Türkiye'nin görüşüne göre, FIR hattı Türk-Yunan sınırı gibi işlem görmemelidir. Atina FIR Sözleşmesi hükümlerine göre, FIR düzenlemesi sadece sivil uçaklar için bir teknik hizmet niteliindedir. Yunanistan'ın bu işleme kabul edilirse, Türkiye'nin açık denizler üzerinde emtiaz ve serbest kullanım hakkı kısıtlanacaktır.³³ Ayrıca 1952 yılında basiresiz olarak yapılan FIR hattının düzeltilmesi ve daha batıya kaydırılması gerekmektedir. (Pazarcı, 1999, s.450)

Yunanistan FIR konusunu daha da ileri götürerek ulusal savunma bölgesi içinde telakkî etmeye başlamıştır. Yunan Milli Savunma Bakanı Akis Tsohatzopoulos'un bir gazeteyle verdiği demeçte; "Atina FIR'ı 1999 yılından itibaren bütün Ege'yi kapsayacak şekilde orta ve uzun menzilli hava savunma füzeleri ile korunacaktır" şeklindeki ifadeleri, Yunanistan'ın Atina FIR hattını hükümler sınırları olarak göstermesinin bir göstergesidir.³⁴ Bu hattın Türk-Yunan sınır hattı olarak gösterilmesi kabul edilemez bir durumdur.

Uluslararası hava sahasında geçerli olan hukuksal rejim serbestlik rejimidir. Gerek 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi³⁵, gerek 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi³⁶ açık deniz üstünde bulunan hava sahasında bütün devletlerin uçuş serbestliğine sahip olduğunu bildirmektedir. Aynı kural, bitirilmiş bölge ve münhasır ekonomik bölgelerin de açık denizlerin bir parçası sayılmasından ötürü, bu bölgelerin üstündeki hava sahası için de geçerlidir.

³³ <http://www.mfa.gov.tr/baslica-ege-denizi-sorunlari.tr.mfa>

³⁴ 2 Aralık 1998 tarihli Bulletin Gazetesi

³⁵ **1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi**, madde 1 - "Açık Deniz" terimi, bir devletin karasularına ve içsularınadahi olmayan bütün deniz kısımları manasına gelir. (Ayrıca, madde 2.1 açık denizlerde seyrüsefer hürriyetinden bahseder)

³⁶ **1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi**, madde 87 - Açık denizler, sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletlere açıktır. Açık denizlerin serbestliği, bu Sözleşmede yer alan şartlar ve diğer uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde kullanılır. Bu serbesti, sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletler için, inter alia, aşağıdakileri kapsar: a) Seyrüsefer serbestisi, b) Açık deniz üzerinden uçuş serbestisi,

Ayrıca ICAO, Chicago Sözleşmesi Ek 2'nin önsözünde³⁷, Chicago Sözleşmesi'nin "Uçuş Kaideleri" başlıklı 12. maddesinin³⁸ açık deniz üstünde bulunan hava sahasında da aynen geçerli olduğunu kabul etmiştir.

Arama Kurtarma sorumluluk sahaları ile ilgili olarak ise, Türkiye'ye göre, her ne kadar ICAO Ek 12'de AK sorumluluk sahaları ile FIR sahalarının çakışması tavsiye edilmiş olsa da, bölgesel bir anlaşma ile sorumluluk sahalarını belirlemeden Arama Kurtarma ve FIR aynı olacağını iddia etmek yanlıştır. Türkiye, Arama Kurtarma sahalarını müzakere etmeye hazır olduğunu birçok kez uluslararası platformda açıklamış olmasına rağmen Yunanistan bunu kabul etmemiştir.

5.3. Notam Sorunu

NOTAM, Notices To Airmen (havacılara uyarılar) kelimelerinin kısaltılmasından ortaya çıkmış bir deyimdir. NOTAM, "uçuş hareketi ile ilgili personelin zamanında bilmesinde gerek olan; havacılıkla ilgili herhangi bir kolaylığın, hizmetin, usulün yeniden teessüsü, durumu, değişikliği veya bir tehlikeyle ilgili bilgilerin duyurulması" olarak ifade edilmiştir.³⁹

NOTAM isimleri, AIS⁴⁰ (Havacılık Enformasyon Hizmetleri) kapsamında ele alınmaktadır. AIS'in sağlanması görevi, Chicago Sözleşmesi 15 sayılı Ek'i ile FIR'dan sorumlu ülkeye verilmiştir. Buna göre İstanbul ve Ankara FIR'ları için NOTAM hizmetlerini Türkiye, Atina FIR'ı için NOTAM hizmetlerini ise Yunanistan yerine getirecektir. Havacılık Enformasyon

³⁷ **Chicago Convention Annex 2, Foreword- Applicability: Flight over the high seas.** It should be noted that the Council resolved, in adopting Annex 2 in April 1948 and Amendment 1 to the said Annex in November 1951, that the Annex constitutes Rules relating to the flight and manoeuvre of aircraft within the meaning of Article 12 of the Convention. Over the high seas, therefore, these rules apply without exception.

³⁸ **Chicago Sözleşmesi, madde 12 - Uçuş Kaideleri:** Âkid Devletlerden her biri, ülkesi üzerinden uçan veya ülkesi dâhilinde manevra yapan her nakil vasıtasıyla, nerde bulunursa bulunsun kend' tâbiyetini taşıyan her nakil vasıtasının, hava nakil vasıtalarının uçuş ve manevralarına müteallik olup orada yürürlükte bulunan kaide ve nizamlara riayet edeceğini teminat altına alacak tedbirler ittihamını taahhüt eder. Âkid Devletlerden her biri bu husustaki nizamlarını zaman zaman bu konvansiyona müsteniden vazolunacak nizamlara mümkün olduğu kadar benzetmeyi taahhüt eder. Âkid Devletlerden her biri tatbiki icab eden nizamlara riayet etmiyen şahısları cezalandırmayı taahhüt eder.

³⁹ ICAO Annex 11 Chapter 1. Definitions 1.5

⁴⁰ **AIS (Aeronautical Information Service);** uluslararası hava seyrüseferinin güvenliğini, intizamını ve etkinliğini için lüzumlu olan bilgilerin akışımının sağlanması.

Hizmetleri (AIS) için, ICAO'ya ba lı özel ofisler kurulmu tur. Türkiye'de bu görevi Devlet Hava Meydanları letmesi Genel Müdürlü ü'ne (DHM) ba lı NOTAM Ofisi yürütmektedir.⁴¹

Türkiye'nin Ege denizinde Atina FIR'ı içinde yapaca ı askeri tatbikatlar ile ilgili NOTAM'lama i lemleri, Türk NOTAM Ofisinin zamanında tam ve do ru bilgiler göndererek yapaca ı talep üzerine Yunan NOTAM ofisinin bunları yayınlaması ile gerçekte tirilecektir. Yunanistan, Atina FIR'ı içindeki açık denizlerde Türk makamlarının öngördü ü bir faaliyet için yayımlayaca ı NOTAM'ı, Türkiye'nin verdi i yetkiyle yerine getirmektedir. ikago Sözleşmesi'nin 15 Sayılı Ek'i "di er bir ülke adına yayımlanan havacılık bilgilerinde, o ülkenin yetkisi altında yayımlandı ı açıkça belirtilecektir" hükmü yer almı tır.⁴²

Yunan NOTAM Ofisi, Türk NOTAM Ofisinin yayınlanmak üzere gönderdi i NOTAM metinlerinde yetkisi olmamasına ra men de i iklik veya ilaveler yapmakta ya da zamanında yayınlamamaktadır. Yunan NOTAM Ofisi, "tatbikat uçaklarının Yunan kıyılarına 10 milden daha fazla yakla mamaları ve Yunan ATC (Air Traffic Control - Hava Trafik Kontrol) birimlerine uçu planı vermeleri" ekinde de i iklik veya ilaveler yapmaktadır. Yunanistan buna ilave olarak, tatbikat ve e itim faaliyetlerini bahane ederek Ege denizinin uluslararası açık deniz ve hava sahasında ilan etti i uzun süreli NOTAM'larla Ege'yi Türkiye'ye kapatmaya çalı maktaki, sadece Türkiye'nin hava ve deniz ticaret yollarını de il, aynı zamanda uluslararası ula ımı da aksatacak ekilde uygulamalarına devam etmektedir.

5.3.1 Türkiye ve Yunanistan'ın Konuya li kin Yakla ımları

5.3.1.1. Yunanistan'ın Yakla ımı

Yunanistan'a göre, Türkiye tarafından NOTAM yayımlanması istenen bölgeler, zaman zaman Yunan karasularına 10 deniz milinden daha yakın, Türk askeri uçaklarının hareket görevi icra edece i bölgelerdir. Yunanistan'a göre, Türkiye 1975 yılından beri sürekli olarak

⁴¹ Bu görevi Yunanistan'da Ekonomi, Altyapı, Denizcilik ve Turizm Bakanlığı na ba lı olan Sivil Havacılık Kurumu'nun bünyesindeki Hava Seyrüsefer Hizmetleri Sa lama Genel Müdürlü ü (Directorate General of AirNavigation Service Provider) yürütmektedir.

⁴² ICAO Annex 15 Chapter 3. General 3.1.3

Yunanistan'ın Ege'deki egemenlik haklarını zedeleyecek biçimde ve karasuları ile hava sahasını on iki deniz miline çıkarma hakkını kullanmasını engelleyecek ekilde askeri tatbikatlar yapmaktadır ve Atina FIR'ını ihlal etmektedir. Van Coufoudakis'e göre bu ihlallerin arkasında yatan nedenler; Yunan savunmasının hazırlık durumunun test edilmesi, Türkiye'nin Yunan tezlerini kararlı bir ekilde reddetti ini ve kendi iddialarının ispatı için nereye kadar gidece ini Yunanistan'a ve uluslararası topluma göstermek istemesidir. (Coufoudakis, 1985, p.204)

5.3.1.2. Türkiye'nin Yaklaşımı

Yunanistan uluslararası anlaşmalar ve kurullarla kendisine verilmiş olan NOTAM yayınlama görevini kendi egemenlik iddiaları doğrultusunda kullanmaktadır. Türk NOTAM Ofisi ise bir Uyarı-Warning NOTAM yayınlamak suretiyle, Yunanistan'ın bu kural ve hukuk dışı taleplerine Türk uçaklarının uymayacaklarını ilan etmektedir. Türkiye'ye göre, Yunanistan'la NOTAM yetkisini istismar ederek, Ege Denizi'nde hem Türk askeri uçaklarının emniyet ve tatbikat uçuşlarını önlemek, hem de hava ve deniz ticaret yollarını engelleyerek ulaşımı aksatmak istemektedir. Sözleşmenin 3. maddesine göre, devlet uçakları sınıfına giren askerî uçakların uçuş planı doldurma zorunluluğu yoktur. (Bulut, 2012, s.123)

Sözleşme'nin 3. maddesinde, Sözleşme'nin sadece sivil hava araçlarına uygulanacağı ve devlet hava araçları olarak tanımlanan askeri hizmetler ile gümrük ve polis hizmetlerinde kullanılan hava araçlarına uygulanmayacağı ifade edilmektedir.

5.4. Terminal Kontrol Sahası Sorunu

Terminal Kontrol Sahaları (TMA), belirli hava meydanı veya meydanlarını içine alan ve hava yollarıyla bağlantısı olan, civarında meydana yaklaşan, havada bekleyen, iniş için yaklaşan veya kalkış takibinden tırmanan uçuşların kontrol ve tanzimi için öngörülen belirli boyutlardaki kontrollü hava sahalarıdır.⁴³ Terminal Kontrol Sahalarının genişliği ve boyutunu, meydana inen ve kalkış uçaklarının sayısı ve özelliği, pist veya pistlerin durumu ile hava koridorlarının pozisyonu tayin etmektedir. Uluslararası trafiğe açık her meydan için bir TMA kurulması ICAO tarafından tavsiye edilmiştir. (Yüzbaşıoğlu, 1989, s.89)

⁴³ ICAO Annex 11, Chapter 1,2, s.2

Yunanistan, bölgesel ve ilgili ülke olan Türkiye ile herhangi bir e güdüme gerek görmeden, tek taraflı bir uygulama ile 9 Haziran 1975 tarihinde Limni Meydanı çevresinde ve büyük bir bölümü uluslararası hava sahasını içine alan yaklaşık 3.000 deniz mili kare genişliğinde bir TMA ilan etmiştir. (Gedikolu, 1988, s.32)

Türkiye'nin görüşüne göre, bütün uçakların önceden izin alınarak uçabilecekleri iddia edilen Limni kontrol bölgesi, ICAO kurallarını ihlal etmekte ve sivil terminal kontrol istekleri için gereksiz genişliktedir. Türkiye, hem Yunanistan hem de ICAO nezdinde itiraz etmiş ve bu TMA'yı tanımadığını bildirmiştir.

1975-1981 yılları arasında iki ülke arasında yapılan ikili görüşmelerde bu konu da ele alınmıştır. Yunanistan, askeri uçakların meydana inebilmesi için kullanılan TACAN (Tactical Air Navigation - Taktik Hava Seyrüseferi) cihazı için geniş bir TMA'ya ihtiyaç duyulduğunu belirtmiştir. Adanın silahlardan arındırılması statüsünün açık ihlali olan bu duruma Türkiye itiraz etmiştir.⁴⁴

Yunanistan, 714 sayılı NOTAM'ın kaldırılmasından sonra Mart 1981'de tek taraflı olarak Limni TMA'yı %57 oranında küçülterek 1300 mil kareye düşürmüştür. Limni TMA bu yeni boyutlarıyla bile %20 oranında uluslararası hava sahasına tahsis için Türkiye tarafından kabul edilmemektedir.

5.5.Lefkoşa (Nicosia) FIR Sorunu

Kıbrıs Cumhuriyeti, 20 Eylül 1960 tarihinde Birleşmiş Milletler üyesi olmuştur. Bugün Birleşmiş Milletler'in ve ICAO gibi bazı diğer kuruluşların da üyesi konumundadır. Bu tarihten önce 1950'lerde yapılmış olan ICAO bölgesel toplantılarında Kıbrıs adası üzerindeki Lefkoşa (Nicosia) FIR hattı sorumluluğu önce İngiltere'ye, kuruluşundan sonra da Kıbrıs Cumhuriyeti'ne verilmiştir.

⁴⁴ Lozan Anlaşmasınının 12. maddesi; Limni, Semadirek, Midilli, Sakız, Sisam ve Ahikerya adalarının silahsızlandırılması konuluyla Yunanistan'a bırakan 1914 tarihli altı büyük devlet kararını teyit etmektedir.

Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Temmuz 1974 Kıbrıs Barış Harekati'ndan hemen sonra yayınladığı 1011 no'lu NOTAM ile Kıbrıs'ın kuzey kesiminde FIR sorumluluğunu yerine getirmeyeceğini ilan etmiştir. Böylece Lefkoşa (Nicosia) FIR'ının kuzey bölümünde hava trafik hizmetleri (ATS) tamamen durmuştur. Bu durum 1977 yılına kadar sürmüştür, bu süreçte Kıbrıs Türk toplumunun hava ulaşımı ihtiyaçlarını karşılamak üzere Ercan Havaalanı inşaat edilmiştir. Ercan meydanında ve Kıbrıs'ın kuzeyindeki bölgede hava trafik hizmetlerini yürütmek üzere 21 Mart 1977 yılında yayınlanan bir NOTAM ile Ercan tavsiyeli hava sahası ilan edilmiştir. Bu gelişme, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ve ICAO tarafından olumsuz karşılanmıştır; buna karşılık Türkiye, hizmetin bir bölümünü doldurduğunu, tamamen tavsiye niteliğinde ve uçuş güvenliğini gibi insancıl amaca yönelik olduğunu belirtmiştir.

Hava trafik düzenlemeleri ile ilgili "tavsiye hizmetleri" kesin talimatlar değildir. Bu tavsiyelere uyup uymama veya bunları dikkate alıp almama kullanıcının isteğine bağlıdır. Ercan Tavsiyeli Hava Sahasından geçen Türkiye ile bağlantılı hava koridorlarını kullanan uçakların yaklaşık %90'ı, Türkiye ile bağlantılı olmayan koridorları kullanan uçakların %20'si Ercan ile temas ederek bu tavsiye hizmetinden faydalanmaktadır. (Bakır, 2003, s.205-206)

Gelinen noktada, hava trafiğinin takibi konusunda Ankara Hava Trafik Kontrol Merkezi (ACC) GKRY'ye bağlı Nicosia ACC ile temas kurmamaktadır. Nicosia ACC de, Ercan ACC ile temas kurmamaktadır. Bu durumu bahane eden GKRY ve Yunanistan, Ercan Tavsiyeli Hava Sahasında verilen hava trafik hizmetinin yetersiz olduğunu ve bölgede uçuş emniyet zafiyeti yarandığını iddia etmektedir. (Pazarıcı, 1999, s.370)

6. AVRUPA BİRLİĞİ'NİN EGE VE KIBRIS SORUNLARINA YAKLAŞIMI

6.1. AB'nin Sorunların Çözümünü Üyelik için Önartı Olarak Belirlemesi

Uluslararası hukukta Avrupa Birliği, Ege Denizi'nde Türkiye ve Yunanistan arasındaki anlaşmazlıkların tarafı konumunda değildir. En azından Türkiye tarafından tanınmadıkça "ilgili taraf" sıfatı olamaz. Ancak, Yunanistan 1 Ocak 1981'de AB'ye üye olmasından sonra, AB'yi Ege ve Kıbrıs sorunlarının bir tarafı haline getirmek için çaba göstermiş ve AB'yi yanına alarak üyelik yolundaki Türkiye karşısında engeller çıkarmak suretiyle Türkiye'yi sıkı tırmaya çalışmıştır.

Yunanistan'ın AB'ye üyeliğini müteakip Ege sorunlarına yönelik olarak Avrupa Birliği çerçevesinde yaşanan ilk önemli gelişme, 18 Eylül 1981 tarihinde Avrupa Parlamentosu'nda oylanıp kabul edilen Fourcade Raporu'dur. Raporda Ege sorunlarının çözümüne ilişkin bazı görüşlere yer verilmiştir. Raporun 6. maddesinde, "Korsika, Sicilya, Sardunya ve Yunan Adaları gibi üye devletlere ait adaların da karasuları, kıta sahanlığı ve ekonomik bölgelerinden yararlanmaları gerektirir" dikkat çekilmiş, raporun 62, 63 ve 65. paragraflarında sırasıyla aşağıdaki görüşlere yer verilmiştir:

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

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

Akdeniz için do ru olan Ege Denizi için de do rudur. Türkiye tarafından tartı lılmakla birlikte, gerçek bir takımada olu turan Yunan Adaları e it uzaklık metodu uyarınca kıta sahanlı na sahip olmalıdır." (Cesur, 2005, s. 102)

Kıta sahanlı ı ve karasuları sorunlarını ele alırken inceledi imiz üzere, Yunanistan'ın iddia etti i "ülkesel bütünlük", "e it uzaklık ilkesi" ve "tam kıta sahanlı ı" tezleri Avrupa Parlamentosu tarafından bu raporda do rudan destek bulmu tur. Parlamento'nun bu kararındaki asıl niyeti, ortadaki uyu mazlı ın çözümü do rultusunda objektif bir adım atmak de il, bilakis Yunanistan'ın yanında yer aldı nı vurgulamaktır. Her ne kadar metnin ba layıcı bir özelli i olmasa da, Yunan tezlerinin AB bünyesinde destek bulmaya ba ladı nın ilk göstergesi olmu tur.

Yunanistan'ın AB üyeli inin ardından Türkiye de 1987'de üyelik ba vurusunu yapmı tır. Yunanistan, GKRY'nin AB'ye üyeli ini sa lamayı hedef olarak belirlemi , Türkiye ise, kendi tam üyeli i gerçekle mese bile Gümrük Birli i çerçevesinde bir üyelik sürecinin ba latılmasını sa lamaya çalı mı tır. Bu durum, Türk – Yunan ili kileri ve AB dengesi bakımından 1990'larda Ege ve Kıbrıs sorunlarının çözümü, Türkiye'nin üyelik yolunda Kopenhag kriterlerinden ba ımsız birer ön-ko ul haline getirilmesinin somutla aca ı bir geçi dönemi olmu tur. Gümrük Birli i antla masının ve GKRY ile üyelik müzakerelerine ba lanması, AB'nin Türk – Yunan ili kilerine bakı nda bir dönüm noktası olarak de erlendirilebilir. Nitekim 1996 yılında ya anan Kardak Kayalıkları bunalımı sırasında Avrupa Parlamentosu'nun 15 ubat 1996 tarihinde aldı ı karar ve AB Genel ler Konseyi'nin 15 Temmuz 1996 tarihinde yayınladı ı deklarasyon ile AB'nin Yunanistan'ın yanında yer alması bu bakı ı yansıtmı tır.

15 ubat 1996 tarihinde Avrupa Parlamentosu'nun yayınladı ı bildiri u ekildedir:

"Avrupa Parlamentosu, Do u Ege'de Kardak Adası ile ilgili olarak Türkiye'nin provokatif askeri operasyonlarından kaygı duymaktadır. Kardak Adası 1923 yılındaki Lozan Antla ması, 1932 yılında talya ve Türkiye arasındaki Protokol ve 1947 Antla ması'na göre Oniki Adalar grubuna dahildir ve 1960'lı yıllardaki Türk haritaları bile bu adaları Yunan topra ı olarak göstermektedir. Avrupa Parlamentosu Türkiye'nin, bir AB üyesi olan Yunanistan'ın egemenlik

haklarını tehlikeli bir biçimde ihlal etmesinden ve Ege'deki askeri gerginli in artmasından ciddi biçimde kaygı duymaktadır. Yunanistan'ın sınırlarının aynı zamanda AB'nin dı sınırlarının parçası oldu unu vurgular. Avrupa Parlamentosu Türkiye'den, Ege'deki, özellikle Kardak Adasına ve kıta sahanlı ının sınırlarının belirlenmesine ili kin olarak, farklılıkların giderilmesine çalı ılmasında uluslararası hukuk ilkelerine saygı göstermesini istemektedir."⁴⁵

Parlamento bu kararında, aidiyeti tartı malı olan adalar konusunda açıkça Yunan tezlerini savunmaktan kaçınmamı , kıta sahanlı ının sınırlandırılması konusunda uluslararası hukuka saygılı olmak bakımında sadece Türkiye'ye telkinde bulunmu ve Türkiye pe inen uluslararası hukuku çi neyen ülke konumuna sokulmu tur.

Bir süre sonra, AB'nin Türkiye'nin üyeli e ehil oldu unu açıkladı ı 12-13 Aralık 1997 tarihli AB Konseyi Lüksemburg Zirvesi Sonuç Belgesi'nin 35. maddesinde Türkiye'nin üyelik ko ulları sıralanırken sınır sorunlarına, Kıbrıs sorununa da vurgu yapılmı tır. Türkiye ise, üyelik süreciyle ilgili olarak di er adaylarla kendisi arasında bir ayırım gözetildi ini ileri sürmü ve AB ile siyasi diyalo unu askıya aldı ını açıklayarak Kıbrıs sorunu arasında bir ba kurulmasına tepki göstermi tir. Ankara, Avrupa Konferansı'na katılmayaca ını ve Birlik ile politik diyalo u askıya aldı ını, dolayısıyla Yunanistan ve Türkiye arasındaki ili kiler gibi konuları Birlik ile tartı mayı artık istemedi ini açıkça bildirmi tir. Türkiye'ye göre, AB-Türkiye ili kileri bundan böyle mevcut metinler (Ortaklık Anla ması, Katma Protokol ve Gümrük Birli i) temelinde yürütülecektir.

Yunanistan'ın AB'nin geni lemeye ili kin politikaları ile Türkiye'nin üyeli i arasında bir paralellik kurarak Türkiye ile olan uyu mazlıklarının çözümünü AB yapısı içerisinde dengelemek istemesi ve bu görüşü AB'ye de kabul ettirmesi, 1999 Helsinki Zirvesi öncesindeki zorlu pazarlıklarla olmu tur. Bu bakımdan, 1999 Helsinki Zirvesi öncesinde, Yunanistan'ın, Türkiye'nin adaylı ma ili kin olarak yapmı oldu u açıklama dikkat çekicidir. 29 Aralık 1999 tarihinde Finlandiya'nın elinde bulundurdu u AB dönem ba kanlı ma gönderilen memorandumda Yunanistan a a ıdaki görüşleri dile getirmi tir.

⁴⁵ "Avrupa Birli i Türkiye'den Ne stiyor?" Stratejik Analiz Dergisi, ASAM yayını, sayı 21, Ocak 2002, s. 25.

“1. Kıbrıs sorununa çözüm bulunamayı Kıbrıs Cumhuriyeti'nin tam üyeli ini engellememelidir,

2. Üyeli e aday herhangi bir devlet belirli bir zaman dilimi içerisinde (yaklaşık olarak 2000 yılı sonuna kadar) Uluslararası Adalet Divanı'nın yargı yetkisini tanıması olmalıdır. Bu istem halihazırda Gündem 2000'de de yer almakla birlikte, şu an için yasal olarak bağlayıcı değildir. Açıkça Yunanistan, Avrupa Konseyi'nden, belirlediği şartlara daha fazla açıklık getirmesini istemektedir.

3. Yunan Hükümeti, Türkiye'nin adaylığını, gerçekleştirebilir bir olasılık değil bir gerçek olarak görmek istemektedir. Bir bağda deyile, Türkiye için, adayın hakları ve sorumluluklarını karara bağlayan gerçekçi bir yol haritası olmalıdır.” (Aksu, 2004, s.9)

Yunanistan'ın yukarıda dile getirdiği oldu u görüşlerinin Helsinki Zirvesi Sonuç Belgesi'ne büyük ölçüde yansımaları oldu u görülmektedir. 1999 Helsinki Zirvesi'nde Türkiye'nin aday olarak kabul edilmesi ve adaylık sürecine katılımı olmasına Yunanistan'ın kararlı çıkmasını olmasının doğrudan sonucu, Yunanistan'ın gerek Kıbrıs sorununu, gerekse Türkiye ile Yunanistan arasındaki Ege Denizi'ne ilişkin sorunları Avrupalıların tırmayı ve AB'yi sorunun bir parçası haline getirmeyi bağlamı olmasıdır. Gerçekten de Türkiye ile Yunanistan arasındaki Ege Denizi'ne ilişkin sorunlarda olduğu gibi, Kıbrıs konusundaki görüş ayrılıkları da büyük ölçüde Türkiye'nin Avrupa Birliği ile olan üyelik müzakerelerinde köullük temeline oturmuş ve ilerleyen dönemlerde Katılım Ortaklığı Belgesi'nde ve yıllık ilerleme raporlarında bu köullük çerçevesinde ne tür ilerlemeler kaydedildiği, AB'nin Türkiye'ye ilişkin stratejisinde göz önünde tutulmaya bağlanmıştır. Türkiye ise, Kıbrıs ve Yunanistan ile olan uyuşmazlık konularının Katılım Ortaklığı Belgesi hazırlanırken "Öncelikler ve Orta Vadeli Hedefler" başlığı altında siyasi kriter olarak yer almasına tepki göstermiştir. Her ne kadar Helsinki Zirvesi sonrasında Türkiye, Kıbrıs ve Yunanistan ile olan uyuşmazlıklarını üyelik sürecinde bir “ön şart” olarak kabul ettirilmesine kararlı çıkmış olsa da, Katılım Ortaklığı Belgesi'nin son halinde bu konular diplomatik bir dille metne konulmuştur.

Avrupa Parlamentosu, 28 Eylül 2005 tarihinde, Türkiye ile müzakerelerin açılması konusunda verdiği kararında aşağıdaki görüşleri dile getirmiştir:

"Avrupa Parlamentosu,

(...)

4. Türk limanlarına erişimin, Türk hava sahasının kullanılmasının, Türk havalimanlarına inisi haklarının reddedilmesi suretiyle Kıbrıs bandıralı gemiler ve Kıbrıs Cumhuriyeti limanlarından gelen gemilere veya Kıbrıs uçaklarına yönelik kısıtlamaları devam ettirerek, bu uygulamanın malların serbest dolaşımı ilkesine aykırılığı çerçevesinde, Türkiye'nin Protokol'den bağımsız olarak Ankara Anlaşması ve ilgili Gümrük Birliği'ni ihlal ettiği için Türkiye'ye hatırlatır; bu çerçevede Protokol'ün tüm hükümlerini bütünüyle uygulaması yönünde Türkiye'ye çağrıda bulunur.

(...)

8. Türkiye'nin Kıbrıs Cumhuriyeti'ni tanıması dahil, Türkiye ve tüm üye ülkeler arasındaki ilişkilerin hızlı bir şekilde normale getirilmesinin katılım sürecinin zorunlu bir parçası olduğunu belirtir; Türkiye'nin Kıbrıs Cumhuriyeti'ni tanımasının hiçbir şekilde müzakere konusu olamayacağını vurgular; Türk makamlarına Türkiye ve tüm üye ülkeler arasındaki ilişkilerin normale getirilmesi ve Kıbrıs Cumhuriyeti'nin en kısa sürede tanınması yönünde çağrıda bulunur ve bunun gerçekleşmesi müzakere süreci üzerinde önemli sonuçları olacaktır ve hatta müzakere sürecinin durdurulmasına yol açabileceğini belirtir."

Bu kararla Avrupa Parlamentosu, GKRY'den gelen gemilere ve uçaklara uygulanan kısıtlamaların Gümrük Birliği kurallarını ihlal ettiği için belirtmekte ve bu uygulamalara son verilmesi çağrısında bulunmaktadır. GKRY'nin Türkiye tarafından tanınmasını bir üyelik artışı olarak ileri süren ve bu konunun müzakere dahi edilmeyeceğini vurgulayan Parlamento, yine tamamen Türkiye aleyhtar bir tutum takınmıştır.

AB, Türkiye'nin tam üyelik için yaptığı başvuruları değerlendirirken büyük ölçüde ekonomik, siyasi ve sosyal açıdan var olan uyumsuzluklardan hareketle Türkiye'nin üyeliğine karşı çıkmıştır. Bu karşı çıkışlar ve Türkiye'nin üyelik konusundaki ısrarı ise giderek AB ile Türkiye arasındaki ilişkilerde Kopenhag Kriterleri'nden farklı "kriter"lerin uygulandığı bir "koşulluluk ilişkisi" ortaya çıkarmıştır. Türkiye'nin üyeliğinin kabul

edilebilmesi için, sürekli olarak, dile getirilen kriterlerdeki ilerlemeler her yıl düzenli olarak yayınlanan Parlamento ve Komisyon raporlarında dikkate alınmış ve bu bağlamda, özellikle Türkiye'nin Yunanistan ile olan uyuşmazlık konuları ve Kıbrıs sorununda izlemi olduğu siyaset eleştirilmiştir.

Yunanistan, Türkiye ile olan uyuşmazlıkların çözümünde tezlerini, veto yetkisini kullanarak genelleme sürecini sekteye uğratabileceği tehdidiyle güvenceye almak istemektedir, ancak, AB'nin Yunanistan'ın hassasiyetleri ile Türkiye'nin gerekçeleri arasında bir denge oluşturamaması ya da çekişmelerin kalması Türkiye'nin tam üyeliğinin AB tarafından istenmediğini düşünmesine yol açmaktadır. Bir yönüyle, AB'nin Yunanistan'ın veto yetkisini kullanacağı endişesiyle hareket yeteneğini sekteye uğratmakta olduğu inancı varken, diğer yandan, AB'nin Yunanistan engelini bilinçli bir tercih olarak ön planda tutmakta olduğu görüldüğünden daha fazla paylaşılmaktadır.

AB'nin genellemeye ilişkin temel metinlerini de aday ülkeler açısından farklı değerlendirmekte olduğu görülmektedir. Özellikle GKRY'nin Kıbrıs'ın tek yasal temsilcisi olarak AB'ye tam üyelik başvurusunu kabul ederek var olan uyuşmazlığın üyelik süreci için bir engel oluşturmadığını kabul etmesi kendi kriterleri ile çelişen bir durum yaratmaktadır. Bu çelişki aynı zamanda Kıbrıs Cumhuriyeti'nin kuruluşunu sağlayan 1960 Antlaşmaları çerçevesinde oluşturulan statünün de açıkça ihlal edilmesi anlamını taşımaktadır. Genellemeye ilişkin ilkeler çerçevesinde, diğer adaylardan istenen sınır uyuşmazlıklarının çözümüne ilişkin koşullar GKRY'den istenmemiştir. Aynı süreçte iki farklı adaya farklı öncelikler davranılmakta olduğu AB'nin tam üyelik sürecini siyasi önceliklerle değerlendirmekte olduğunu düşündürmektedir.

6.2. Avrupa Parlamentosu'nun ve Avrupa Komisyonu'nun İlerleme Raporlarındaki Tutumları

Avrupa Parlamentosu, Avrupa halklarının çıkarlarının temsil edildiği organdır. (Bilici, 2013, s.50) Başta bir danışma organı olarak düşünülen Parlamento, gittikçe karar organı olma yolunda yetkilerini genişletmiştir. Birliğin yeni üye alınması, AB bütçesinin kabulü, iktisadın serbest dolaşımı, iç pazar, eğitim, çevre, tüketicinin korunması gibi konularda karar alma

yetkileri bulunmaktadır. Lizbon Antlaşması'nın yürürlüğe girmesi ile beraber AB Konseyi ile birlikte birçok konuda (bu alanlar AB mevzuatının %95'ini kapsar hale gelmiştir (Fontaine, 2010, s.24)) etkin yasama yetkisine kavuşmuştur.

Parlamento her yıl düzenli olarak yayınladığı Türkiye ile ilgili raporları ve zaman zaman kaleme aldığı bildirimlerle Ege ve Akdeniz üzerindeki sorunlarla ilgili görüş beyan etmektedir. Parlamento'nun kararları her ne kadar bağlayıcı olmayıp sadece tavsiye niteliğinde olsa da, Parlamento'nun Avrupa Birliği karar alma ve denetim mekanizmaları içindeki ağırlığını göz önüne aldığımızda, Parlamento'nun kararlarının ve tutumunun hafife alınmaması gerekmektedir.

Her yıl düzenli olarak yayınlanan bu raporlar, zaman içinde Parlamento'nun Ege Denizi'ndeki Türk-Yunan çıkar çatışmalarına ilişkin görüşlerinin nasıl şekillendiğini analiz etmek bakımından birincil derecede önemlidir. Avrupa Parlamentosu'nun Türkiye'ye ilişkin ile ilgili raporlarını incelediğimizde, objektif bir tutumun var olmadığını, Türk tezlerine karşı Yunan tezlerinin desteklendiğini görüyoruz.

Parlamento'nun Türkiye'ye ilişkin yayınladığı ile ilgili raporlarının en çok dikkat çeken yönü, her bir raporun bir önceki raporla neredeyse birebir aynı olmasıdır. İlerleme raporlarında her yıl istisnasız yinelenen unsurlardan biri Türkiye'nin 1995 yılında yaptığı "casus belli" ilanıdır. Parlamento, Türkiye'nin komşu ülkeleriyle iyi ilişkiler içinde bulunmasını ve komşu ülkelere karşı herhangi bir tehdit yönelmemesi konusunda telkinlerde bulunmaktadır. Yunanistan ile ilişkilerin normalleştirilmesi adına TBMM'nin "casus belli" ilanını mutlaka geri çekmesi gerektiği her ilerleme raporunda ifade edilmektedir.

İlerleme raporlarında her yıl tekrarlanan hususlardan biri de, Yunanistan'ın kendi ulusal hava sahası olarak gördüğü, Türkiye'nin ise uluslararası hava sahası olarak nitelendirip tezlerini hukuksal temele dayandırdığı alanlarda yapılan uçuşların Parlamento tarafından Türkiye'nin yaptığı ihlaller olarak değerlendirilmesidir. Ege Denizi üzerindeki hava sahası iki ülke arasında hala gri bir konu olup hukuki çözüm sağlanabilmesi zordur. Bu tutum, Parlamento'nun nötr bir tavır almamak yerine Yunan tezlerini açıkça desteklediğinin bir başka göstergesidir.

Parlamento ilerleme raporlarının kendini tekrar eden bir ba ka noktası ise, tarafların sorunlarını Uluslararası Adalet Divanı'nda çözmeye yönelik yapılan ça rıdır. Parlamento'ya göre, kıta sahanlı ı ve hava sahası gibi çözümünde ba arısız olunan konularda ve sınırlama konularında nihai sonuç elde etmek için Divan'a ba vurulmalıdır. Daha önce de inildi i gibi, Türkiye Divan'ın bu konuda yetkili olmadı ını belirtmi ve siyasal yönü daha a ır basan bu sorunun iki ülke arasında görü melerle çözümlenmesi gerekti ini ileri sürmü tür.

Parlamento'nun Yunan tezlerini savundu u bir ba ka konu da, Birlik üyesi 28 devletin taraf oldu u ve AB müktesebatının bir parçası olarak bütün aday ülkelerin de imzalamı oldu u 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin Türkiye tarafından imzalanması gerekti i yönündeki telkinidir.

Parlamento'nun tarafsızlı ı ve adilli i konularında ele tiriler ve tartı malar oldu u gibi, Avrupa Komisyonu'nun yayınladı ı ilerleme raporları için de benzer tartı malar yürütülmektedir. Genel e ilim Komisyon raporlarının, Parlamento raporlarına nazaran daha objektif ve adil oldu u yönündedir. (Yazgan, 2004, s.30)

Komisyon'un 1998 yılında yayınlanan ilk raporu ile sonraki yıllarda yayınlanan raporlar arasında kullanılan üslup ve ton bakımından ciddi bir fark bulunmaktadır. 1998 yılındaki raporda yer alan sert ifadeler sonraki yıllarda rastlanmamaktadır. Komisyon bu raporunda, Türkiye ve Yunanistan arasında Ege Denizi'nde çok sayıda ihtilafli konunun bulundu u vurgulanmı ve genel olarak Türkiye'yi suçlayıcı bir üslup kullanılmı tır. Komisyon'un 1998 raporunda, sıklıkla Yunanistan'ın AB üyesi bir devlet oldu una vurgu yapılmı ve Yunanistan'ın Avrupalı kimli i özellikle öne çıkarılmak istenmi tir. Sonraki yıllarda yayınlanan rapordaki Ege Denizi kaynaklı sorunlardan bahsederken bu vurgudan kaçınılmı ve daha yumu ak bir üslup tercih edilmi tir.

Komisyon raporlarının Parlamento raporları ile benzer bir yönü ise, her yıl yayınlanan raporların bir önceki yıllara ait raporlar ile aynı özellikleri ve aynı ifadeleri ta ımasıdır. Bu durum Parlamento'da oldu u gibi, Komisyon'da da statik bir havanın hakim oldu unu göstermektedir. Birçok raporda kullanılan ifadeler, neredeyse noktalama i aretleri bile de i meden aynı ifadelerden ibarettir.

Komasyon raporlarında tekrar edilen hususlardan biri, 1995 yılında TBMM tarafından ilan edilen "casus belli" tehdidinin hala devam etti inin belirtilmesidir. Bu açıdan Konsey, her türlü tehditten, iyi kom uluk ili kilerine ve sorunların barı ıl yollardan çözümüne zarar verebilecek hareketlerden kaçınılması gerekti ini belirtmektedir. Aynı ekilde, Türkiye'nin 1982 BM Deniz Hukuku Sözle mesi'ne taraf olması ve Sözle me ile uyumlu olarak sorunların barı ıl yollarla çözümü, iyi kom uluk ili kilerinin geli tirilmesi için çaba harcaması ve özüksüzlük durumunda Uluslararası Adalet Divanı'na ba vurması gereklili i vurgulanmaktadır.

Komasyon raporlarında tekrar edilen bir di er konu, Yunanistan tarafından Türkiye'nin Yunan ulusal hava sahasını ve karasularını ihlal etti i yönünde dikkate de er sayıda ikayetlerde bulundu unun belirtilmesidir.

AB'nin temel organları olan Komasyon ve Parlamento'nun Ege sorunlarına yakla ımları çerçevesinde, üslup açısından en belirgin ortak özellik, her iki organın raporlarında aynı ifadelerin her yıl tekrar edilmesidir. Bu durum Türkiye için bir enerji ve heves kaybına yol açmaktadır. Her yeni raporun, bir öncekinin tekrarı ekinde olması, kamuoyunda sorunların kronikle ti i ve çözümünün imkansız oldu u yönünde bir algı olu masına yol açmaktadır. Kamuoyunu ve basın yayın kurulu larını inceledi imizde, ilerleme raporlarına yönelik ilginin azaldı ını ve eskisi kadar ülke gündemini me gul etmedi i görölmektedir. Komasyon raporları genel olarak var olanı ortaya koymakta ve geli meleri dı arıdan üçüncü göz olarak izleyerek raporlarında buna yer vermekteyken, Parlamento raporları ise daha çok ne olması ve ne yapılması gerekti i yönünde görü beyan etmektedir.

Parlamento kararlarının analizi, Parlamento'nun tarafsız olmadı ını, Yunan Parlamenterlerin etkisinde kaldı ını açıkça göstermektedir. Böyle bir taraf olma durumu Komasyon raporlarında görölmemektedir. Örnek vermek gerekirse, karasularının geniletilmesi sorunu gibi çözüme ula mamı bir konu, Parlamento kararlarında "Yunanistan'ın karasularının geniletilmesi hakkı" ekinde güçlü bir ifadeyle belirtilirken Komasyon raporlarında "Yunanistan'ın karasularını geniletilme olasılı ı" ekinde ifade edilmektedir. Parlamento'nun aksine Komasyon'un kullandı ı üslup daha yumu aktır.

7. SONUÇ

1981 yılında Yunanistan'ın AB'ye üye olmasına kadar, Türk-Yunan sorunları konusunda AB'nin tutumu tarafsız kalmak yönünde olmuştur. Bunun sebebi, AB'nin ortak dış politikası kurma mekanizmalarından yoksun olmasıdır. Her ne kadar "Ortak Güvenlik Politikası Programı" 1973 yılında başlatılmış olsa da AB, üye ülkelerin dış politikası çıkarlarını harmonize etmek konusunda uzun süre başarısız olmuştur. Bunun sebebi Birlik üyesi ülkelerin ortak bir dış politikası belirlenmesi konusunda çatışan çıkarlarıdır. Ayrıca, AB'nin dış politikası sorunlarına yapıcı yaklaşımının nasıl tayin edileceği konusundaki formülasyonun belirlenememesi olmuştur.

1981 yılında Yunanistan'ın AB'ye üye olmasıyla beraber AB'nin genel yaklaşımı, dördüncü bölümde de detaylı olarak ele alındığı gibi, Yunan tezlerinin lehine değişmeye başlamıştır. Yunanistan, Avrupa Birliği'nin kararlarını etkilemek için yoğun faaliyet göstermiş ve Türkiye'nin AB'ye giriş sürecini istismar yoluyla bu sorunları kendi çıkarları lehine sonuçlandırmaya çalışmıştır. Yunanistan, Ege ve Kıbrıs sorunlarının çözümünü Türkiye'nin üyesi olduğu için bir ön-koşul haline getirebilirse, Türkiye'den taviz kopararak bu sorunları çözebileceğini düşünmüştür. Türkiye'nin o yıllarda ne pahasına olursa olsun AB'ye üye olabilmek için çabalaması, Yunanistan'a, Türkiye ile olan sorunlarında AB'yi yanına çekmek ve Türkiye ile AB arasında, Kıbrıs ve Ege Denizi sorunlarına yönelik Kopenhag Kriterleri'nden bağımsız bir koallitasyon oluşturmak için uğraşması yönünde cesaret vermiştir.

AB'nin Yunan tezlerini savunur hale gelmesi hemen olmamıştır. Özellikle Komünist Doğu Bloku'nun yıkılması ve Soğuk Savaşın sona ermesiyle 90'lı yıllarda, Avrupa için stratejik önemi azalan Türkiye karşısında AB'nin tamamen Yunan tezlerini sahiplendiği ve Türkiye'yi dışları bir politikası benimsediği görülmektedir. Bugün, Ege Denizi ve Kıbrıs sorunları, Türkiye'nin AB'ye üyelik sürecinde önünde engel teşkil eder bir hale gelmiştir. Sınır sorunlarının çözülmeden Türkiye'nin AB'ye üye olamayacağı Aralık 1997 Lüksemburg Avrupa Konseyi Zirvesi Bildirgesi, 1999 Helsinki Avrupa Konseyi Zirvesi Bildirgesi, Katılım Ortaklığı Belgeleri, Avrupa Parlamentosu 2005 Bildirgesi gibi pek çok metinde defalarca AB tarafından açıkça ifade edilmiş ve Türkiye'ye başkaları bir hiçbir aday ülkeye uygulanmamış olan

sui generis ön artlar ileri sürülmü tür. Bu ba lamda Yunanistan, Ege ve Kıbrıs sorunlarının çözümünü, Türkiye'nin AB'ye üyeli i yolunda bir ön-ko ul haline getirmeyi ba armı ve AB'yi bu sorunlarda taraf haline getirerek yanına çekme amacını gerçekle tirmi tir.

Yunanistan'ın ve GKRY'nin tüm eylemleri, Türkiye'nin AB üyeli i yoluna "ta koymak" suretiyle Türkiye'den Ege ve Kıbrıs sorunlarında taviz koparmaya yönelik olmasına ra men Yunan liderlerinin açıklamaları daima Türkiye'nin AB'ye üyeli ini destekler niteliktedir. Bir örnek vermek gerekirse, Mart 1997'de Brüksel yapılan muhafazakar parti liderleri toplantısından sonra yapılan açıklamada, Türkiye'nin dini ve kültürel gelenekleri itibariyle AB ülkelerinden farklı oldu u ve dolayısıyla Türkiye'nin AB'ye üyeli inin çok zor, hatta imkansız oldu u açıkça ifade edilmesinin ardından Yunan yetkililer tarafından derhal bu açıklamaya zıt bir açıklama yapılmı ve zirvedeki di er ülkelerin genel kanaatinin aksine Osmanlı mparatorlu u'ndan bu yana Türklerin Avrupa'daki varlı ı ve Türklerin Avrupa kıtasıyla mevcut ili kileri dolayısıyla Yunan tarafının Türkiye'nin daima Avrupa'nın bir parçası oldu una inandı ı ve Türkiye'nin üyelik sürecine Yunanistan'ın tam destek verdi i ifade edilmi tir. Yunan liderlerin eylem ve söylemleri arasındaki bu tutarsızlı ın birincil nedeni, Türkiye'nin AB'ye sırtını dönmesi ve üyelik yönünde güçlü bir istekle sürdürdü ü AB'ye üyelik çabalarından vazgeçmesi ihtimaline yönelik Yunan tarafında hakim olan endi edir. Zira AB'yi arkasına almı olan Yunanistan, hevesli bir ekilde AB'ye üyelik yolunda çabalayan Türkiye'den tavizler koparabilecekken, Türkiye'nin AB'ye sırtını dönmesi durumunda ise bu büyük kozunu yitirmi olacak ve Türkiye'den taviz koparma ansı azalacaktır. Dolayısıyla Türkiye'nin AB'ye üyelik sürecinden kopması Yunanistan tarafından asla istenmeyen bir durumdur.

AB'nin, Türkiye'nin üyeli i için ileri sürdü ü bu ön-ko ullar ba ka hiç bir ülkeden adaylıkları süresince talep edilmemi tir. AB'nin Türkiye'ye uyguladı ı çifte standardın doruk noktasına ula tı ı an, açıkça kendi tezleriyle de çeli mi oldu u, GKRY'nin 2004 yılında AB'ye üye olarak kabul edilmesi olayıdır. AB bir yandan sınır sorunlarının çözülmeden Türkiye'nin aday olamayaca ını belirtirken, sorunun muhatabı olan GKRY'yi 2004 yılında üyeli e kabul etmi tir. Aynı ekilde, Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Komisyonu'nun her yıl düzenli olarak yayınladı ı ilerleme raporlarında Türkiye'nin GKRY bandıralı gemilere ve GKRY limanlarından gelen gemilere limanlarını açması hususu Türkiye için bir üyelik artı

olarak öne sürülürken; Türkiye'yi resmi olarak tanımayan, adanın kuzeyinde FIR hizmeti vermeyi reddeden GKRY AB üyesi olabilir.

Birçok müzakere faslının açılmasını engelleyen GKRY'nin bu tavrı, öngörülebilir bir tavır oldu u halde AB tarafından üye olarak kabul edilmesi, AB'nin Türkiye'nin üyesi olma konusunda tamamen kararlı oldu u yönündeki tezleri güçlendirmektedir. AB'nin bu tavrı, ABD ve Rusya'nın, Ege Denizi karasuları genişliği sorundaki tavrına çok benzerdir.

öyle ki, ikinci bölümde anlatılan karasuları genişliği sorunda, ABD'nin ve Rusya'nın çıkarları Ege Denizi'nin olabildi ince açık deniz statüsünde olması ve herhangi bir ülkenin karasuları bölgesinden "zararsız geçi " rejimi içerisinde geçi yapmaya muhtaç olmadan açık denizlere ulaşımın mümkün olması yönündedir. Bu bağlamda, ABD ve Rusya, Yunanistan'ın karasularını 12 deniz miline çıkarmasına karıdır. Ancak Türkiye'nin halihazırda, Yunanistan'ın karasularını genişletme iste ine çok iddetli bir biçimde kararlı çıkıyor olması ve hatta bunu bir savaş sebebi (casus belli) saydığı yönündeki 1995 TBMM kararını hala aktif tutuyor olması karısında ne Rusya ne de ABD, Türkiye'nin tezlerinin güçlü bir şekilde arkasında olduğunu beyan etme gere i duymamı tır. Bu ülkeler, kendi ulusal çıkarlarına uygun olan Ege Denizi'ndeki mevcut durumun devamını, Türkiye'nin iddetli tepkisi sayesinde Yunanistan'la diplomatik olarak kararlı karıya gelmeden ve ilişkilerini bozmadan sürdürmektedirler.

te AB'nin bu yaklaşımı, Rusya ve ABD'nin Ege Denizi karasularının genişliği sorundaki bu tutumu ile benzerdir. GKRY'nin halihazırda Türkiye'nin üyelik yolundaki müzakere süreçlerini tıkayan tavrı, Türkiye için üyelik yolunda açılması neredeyse imkansız bir sorun yarataca ından dolayı, bu durumda Türkiye'nin üyesi i gerçekle emeyecektir. AB ile yürütülen 33 müzakere faslından 6 tanesi (2-15-23-24-26-31. fasıllar) GKRY'nin tek taraflı blokesi nedeniyle kapalıdır.

31 Mart 2004 tarihinde son eklini alan Annan Planı'na KKTC tarafı onay verirken GKRY planı reddetmi , buna rağmen AB'nin sorunlara yönelik yaklaşımında Türkiye lehine hiç bir önemli gelişme ya anmamı tır. Üstelik, planın reddedilmesinin GKRY'nin AB'ye üyesi i yolunda hiç bir engel tekil etmeyece i yolundaki AB açıklaması, Kıbrıslı Rumların

endi elerini gidermi ve GKRY’de yapılan oylamada planın reddedilmesi yönünde oy çoklu u çıkımı olmasında birincil derecede etkisi olmu tur. Ya anan bu geli meleri gözönüne aldı mızda, AB’nin Yunanistan’a ve GKRY’ye, Türkiye ile olan sorunlarında deste inin devam edece i Türkiye tarafından öngörülmalıdır. Türkiye Ege Denizi ve Kıbrıs kaynaklı sorunlarda, üyelik yolunda ba ka hiç bir adaydan talep edilmeyen bu çifte standartlı ko ullar altında AB’yi sorunun bir muhatabı olarak asla kabul etmemelidir.

AB sorunların iki ülke arasında çözülememesi durumunda, çözüm yeri olarak Uluslararası Adalet Divanı’nı göstermektedir. Türkiye’nin çözüm yolunda atması gereken en önemli adım, Türk literatürüne hakim olan görüşün aksine, Uluslararası Adalet Divanı’nın veya taraflarca ortakla a belirlenecek bir hakem mahkemesinin yargı yetkisini kabul etmektir. Sorunları ele alırken de gördü ümüz üzere, bu sorunların tamamında Türkiye’nin hukuki gerekçeleri daha sa lamdır. Türkiye’nin tezlerini dayandırdı ı uluslararası anla ma hükümlerini yorumlayı biçimi de uluslararası mahkemelerin yargı içtihatları ile uyumludur.

Yunanistan’ın sorunlara hukuki yakla ımı, ba ta 1982 BM Deniz Hukuku Sözle mesi olmak üzere ilgili uluslararası anla ma hükümlerini yorumlayı biçimi, gerçeklikten uzak ve yargı içtihatları ile uyumsuzdur. Örne in, Yunanistan’ın Ege Denizi kıta sahanlı ı alanları belirlenirken çizilecek dı sınırın, Yunanistan’ın en do udaki Ege Adaları ile Türkiye kıta ülkesi arasında çizilmesi gerekti ine dair görüşü, uluslararası mahkemeler ve hakem mahkemeleri tarafından benzer davalarda defalarca reddedilmi tir.

Türkiye sorunların ortaya çıktı ı 1970’li yıllardan beri, bu sorunları uluslararası yargı önüne ta ıtmaktan çekinmekte ve akademik literatürde bu tavır hala desteklenmektedir. Uluslararası yargı içtihatlarında Ege Denizi’ndeki mevcut duruma benzer uyu mazlıklara yönelik Türk tezlerini destekleyecek nitelikte henüz yeteri kadar kararın bulunmadı ı yıllarda, Türkiye’nin sorunları uluslararası yargı önüne ta ıtmaktan çekinmesi anla ılabilir bir tavır olmakla birlikte günümüzde artık Türkiye’nin sorunlarını yargı önüne ta ıtmaktan sakınmasını gerektiren bir durum bulunmamakta ve Türk tezlerini destekleyen çok sayıda yargı kararı bulunmaktadır. Özellikle Ege Denizi’ndeki kıta sahanlı ı sorunu ile ilgili Türkiye’nin tezleri çok güçlü durumdadır.

Türkiye'nin tezlerinin hukuki dayanakları Yunanistan'ın tezlerinden daha güçlü olmasına ve uluslararası yargı içtihatlarının Türkiye'nin lehine olmasına rağmen Türkiye'nin statik bir davranışla sorunları mahkeme önüne taşımaktan çekinmesi, Yunanistan'ın elini güçlendirmekte ve Türkiye'yi haksız olduğu için uluslararası yargıdan çekinen bir ülke konumuna sokmaktadır.

Türk literatüründe, Türkiye'nin Uluslararası Adalet Divanı'nın Ege sorunlarına yönelik yargı yetkisini neden kabul etmemesi gerektiğine yönelik ciddi bir çalı ma yoktur. Yazılan tez ve makaleler genellikle, Divan'ın yargı yetkisini kabullenmenin sorunları uluslararasıla tıraca ı vurgusunu yapmakta, AB'nin bu dayatmasını kabul etmenin AB'nin sorunlara taraf olmasının kabullenilmesi anlamına gelece inden hareketle, Türkiye'nin sorunları uluslararasıla tırmadan çözmeye çabalaması tavsiye edilmektedir. Hatta bazı çalı malar, BM bünyesinde yer alan Uluslararası Adalet Divanı'nın yargı yetkisinin Türkiye tarafından reddedilmesi gerekti ini iddia ederken sorunun çözüm adresi olarak yine BM'yi i aret etmektedir.

Esasen, uluslararası mahkemelerden alınacak bir kararın Türkiye'yi tatmin etmeyecek bir karar olma olasılı ı vardır. Literatürde adı konulmamı endi eler içerisinde yer alan, hakimlerin Türkiye aleyhtarı önyargılar içinde olması veya hakimlerin kar ı tarafça etki altına alınabilme ihtimali gibi, mahkeme tarafından verilecek kararı etkileyebilecek hukuk dı ı faktörlerin gerçekleş me olasılı ı her zaman mevcuttur. Ancak sözkonusu hukuk dı ı faktörlerin etki payının, özellikle uluslararası hukuk yargısındaki payı çok daha küçüktür; çünkü uluslararası yargıda verilecek bir karar, dünyada benzer di er davalar için de emsal te kil eden bir içtihat olaca ı için sadece uyu mazlı ın taraflarını de il, tüm ülkeleri ilgilendiren bir karardır ve hukuk güvenli i bu alanda daha yüksektir.

Türkiye'nin bu sorunlarda tezlerinin güçlülü ü kadar, benzer konularda daha önce verilmi uluslararası yargı kararlarında Türkiye'nin tezlerine benzer tezler ileri süren devletlerin mahkemece haklı görülmü olması, Türkiye'nin endi elerini yatı tırması gereken geli melerdir. Örne in 1977 tarihli Man Denizi Kıta Sahanlı ı Davası'nda, Fransa'nın tezleri, Türkiye'nin kıta sahanlı ı sorununa yönelik ileri sürdü ü tezlerle neredeyse birebir aynıdır ve

mahkeme Fransa'yı haklı bularak Fransa kıta ülkesine çok yakın konumda bulunan İngiliz adalarının kıta sahanlığını kısıtlamıştır.

1926 yılında Ege Denizi'nde Türk bandıralı Bozkurt ve Fransız bandıralı Lotus gemilerinin çarpışması hadisesinden sonra, konuyu Uluslararası Adalet Divanı'na taşıyıp bir hukuk zaferi elde eden ve deniz kamu hukukuna yön veren Türkiye'nin, zaten haklı olduğu konularda yine aynı yolu tercih etmesi gerekmektedir.

KAYNAKÇA

- AKSU, F. (2001): Türk-Yunan İlişkilerinin Yönelimini Etkileyen Faktörler Üzerine Bir İnceleme, Ankara.
- AKSU, F. (2004): Ege ve Kıbrıs Sorunlarının Çözümünde Avrupa Birliği'nin Tutumu, Stratejik Araştırmalar Dergisi, 2(3), Şubat 2004, s. 103-132.
- ARI, T. (1992): Kıta Sahanlılık Sorunu ve Türk-Yunan İlişkileri, Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 13(2).
- ASSONITIS, G. (1998): The Greek Airspace: The Legality of a Paradox, United States Air Force Academy Journal of Legal Studies.
- BARGIACCHI, P. (2000): The Freedom of Overflight in the High Seas, The Aegean Sea Symposium, İstanbul, TÜDAV Yayınları.
- BAĞEREN, S. H. (1995): Kıta Sahanlılık; Doğu ve Batı Üzantı ve Mesafe İlişkileri, Dış Politika Dergisi, 6(1).
- BAĞEREN, S. H. (2003): Ege Sorunları, İstanbul, TÜDAV Yayınları.
- BAYER, D. (2013): Türk-Yunan İlişkilerinde NATO'NUN Tutumu Ve Bunun Türkiye-NATO İlişkilerine Yansımaları, Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- BAYKAL, F. H. (1998), Deniz Hukuku Çalışmaları, İstanbul, Alfa Yayınları.
- BEHUNIAK, T. E. (1978), Law Of Unilateral Humanitarian Intervention By Armed Force: A Legal Survey, Military Law Review, 79.

BOZKURT, E. (2007): Uluslararası Hukukta Kuvvet Kullanımı, Ankara, Asil Yayın Da ıtım.

BOZKURT, E., KÜTÜKÇÜ, M. A., POYRAZ Y., (2012): Devletler Hukuku, Ankara, Yetkin Yayınevi.

BROWNLIE, I. (1990), Principles of Public International Law, New York, Oxford University Press.

BULUT, G. (2012): Ege Hava Sahası Sorunları, Çözümü Olanlar ve Sorunların Gelece i, Güvenlik Stratejileri Dergisi, Yıl:8 Sayı:16.

CESUR, O. (2005): Avrupa Birli i'ne Giri Sürecinin Ege Denizindeki Türkiye – Yunanistan Sorunlarına Etkilerinin ncelenmesi Ve Türkiye'nin Çıkarlarına Uygun Çözüm Yollarının De erlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, stanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, stanbul.

C N, T. (2000): Ege'de Türkiye ve Yunanistan Bakımından FIR Hattı Sorunu, Kayseri Barosu Dergisi, Yıl: 7, Sayı: 19.

COUFOUDAK S V. (1985): Greek-Turkish Relations, 1973-1983: The View from Athens, The MIT Press.

DA İSTANLI, H. (2006): Ege Kıta Sahanelığı Uyusmazlığı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

DARCAN, A. . (2008): Türk Yunan li kilerinin Psikopoliti i ve Hava Sahası Sorunları, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

DEM RSOY, S. (1975): Yunanistan Ve Türkiye Arasında, Ege Denizi Kıta Sahanelı ı Üzerindeki Hak ddiasından Do an Tartı ma, Madencilik Dergisi, 14(1). Dergisi, 6(1), s. 75-95.

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

ERTÜRK, M. (2017): Doğu Akdeniz’de Türk-Yunan Enerji Uyuşmazlığı, Journal of Current Researches on Social Sciences, 7(2).

FIRAT, M. (2001): 1919-1923 Yunanistan’la İlişkiler, Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşı’ndan Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar C.I, İstanbul, İletişim Yayınları.

FONTAINE, P. (2010): AB Nedir?, Avrupa Komisyonu Basım-Yayın ve İletişim Genel Müdürlüğü, Brüksel.

GEDİKLİ, O. (1988): Ege Hava Sahası Sorunları, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

GÜLER, E. (2005): Uluslararası Hava Hukuku Bakımından Türk-Yunan Hava Sahası Sorunu, Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

GÜNDÜZ, A. (1990): The Concept of the Continental Shelf in Historical Evolution, İstanbul, Marmara Üniversitesi Yayınları.

GÜNEŞ, İ. (1995): 12 Mil Sorunu ve Ege’nin Yarı - Kapalı Statüsü, Dış Politika

GÜRDENİZ, C. (2013), Hedefteki Donanma, Kırmızı Kedi Yayınları.

GÜREL, İ. S. (1993): Tarihsel Boyutları İçinde Türk-Yunan İlişkileri 1821-1993, Ümit Yayıncılık.

HAKGÜDEN, F., ÖZTÜRK, O. M. (1995): Türkiye’nin Ege Karasuları Üzerine, Silahlı Kuvvetler Dergisi, 114(343), Ankara, Genelkurmay Başkanlığı Yayınları.

KABAAL O LU, H. (1979): Ege Kıta Sahanlı ı Uyu mazlı ında Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar, Danı tay Dergisi, 34, s.107-108.

KARATA , S. (2015): Münhasır Ekonomik Bölge Üzerinde Üçüncü Devletlerin Hak Ve Yetkileri, Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 23(2).

KURAN, S. (2016): Uluslararası Deniz Hukuku. stanbul, Beta Yayınları.

KURUMAHMUT, A. (1998): Ege'de Temel Sorun, Ankara, TTK Yayınları.

MERAY, S. L. (1955): Devletler Hukukunda Kıta Sahanlı ı Meseleleri, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, 10(1).

NAMIK, T. (1986): Ege'de Deniz Sorunları Semineri, A.Ü.S.B.F. Yayınları, Ankara.

NAMIK, T. (1986): Ege'de Deniz Sorunları Semineri, Ankara, , A.Ü.S.B.F. Yayınları.

NATO. (1995): Ege'de Türk Yunan Askeri Sorunları ve NATO, Güneydo u Avrupa Müttelik K.K.K.'lı ı Yayınları.

ODMAN, T. (2012): Ege'de Türk-Yunan Karasuları Geni li i Sorunları, Deniz Hukuku Sempozyumu, Ça Üniversitesi Yayınları No:18.

ÖNDER, A. (2008): Türk Yunan li kileri (Kıta Sahanlı ı Meselesi), Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne.

ÖZMAN, A. (2006): Deniz Hukuku I, Ankara, Turhan Yayınevi.

ÖZÜERMAN, T. (1988): Ege'de Karasuları ve Kıta Sahanlı ı Sorunu, Dü ünceler, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 1.

PAZARCI, H. (1986): Do u Ege Adalarının Askerden Arındırılmı Statüsü, Ankara, Ankara Üni. SBF Yayınları.

PAZARCI, H. (1999): Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap, Ankara, Turhan Kitabevi.

PAZARCI, H. (2003): Uluslararası Hukuk, Ankara, Turhan Kitabevi.

SKOUROLIAKOU, M. (2005): The Theory That Never Turned into Practice: Case Study from Eastern Mediterranean, Paper for presentation at the ISA-South Conference, Miami.

SORGUCU, A. (2015): Hava ve Uzay Hukuku, Adalet Yayınları, Ankara.

Sorunları, stanbul, Beta Yayıncılık

SUR, M. (2015): Uluslararası Hukukun Esasları, Beta Yayınları, 9. Baskı, stanbul.

SYRIGOS, A. M. (1998): The Status of the Aegean Sea According to International Law, Athens.

TOLUNER, S. (1996): Milletlerarası Hukuk Dersleri, Beta Yayınları.

TOLUNER, S. (2000): Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dı Politika Sorunları, stanbul, Beta Yayıncılık

UN Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea, (1992), National Claims to Maritime Jurisdiction. New York.

YAZAN, Y. (2004): Türk-Yunan Ege Denizi Sorunlarının Avrupa Birli i Komisyonunun ve Parlamentosunun Bakı Açıları Çerçevesinde ncelenmesi, Kahramanmara Sütçü mam Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2(1), s.191-219.

YÜZBA IO LU, A. (1989): Hava Hukuku Açısından Ege Hava Sahasına li kin Sorunlar, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

ÖZGEÇM

Adı : U ur
Soyadı : Biçiçi
Do um Tarihi : 21.12.1988
Do um Yeri : stanbul/Kadıköy
Lise : (2003-2008), Kadıköy Anadolu Lisesi
Lisans : (2008-2014), Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi
Yüksek Lisans : (2015- devam ediyor), Ankara Üniversitesi AB Hukuku
Çalı tı ı Kurumlar : stanbul Barosu (2014-2015)
Ula tırma, Denizcilik ve Haberle me Bakanlı ı (2015 - devam ediyor)