

EGE'DE TÜRK-YUNAN GERİLİMİNİN KAVRAMSAL HARİTASI VE TARAFLARIN TEZLERİ

Muhammed Veli Mercan*, Halis Esad Farımaz**



İNSAMER

İHH İNSANİ VE SOSYAL ARAŞTIRMALAR MERKEZİ
IHH HUMANITARIAN AND SOCIAL RESEARCH CENTER
مركز البحوث الإنسانية و الاجتماعية

Referans için: Mercan, M. V. & Farımaz, H. E. "Ege'de Türk-Yunan Geriliminin Kavramsal Haritası ve Tarafların Tezleri". İNSAMER Rapor 133. Ocak 2021.

Araştırma 133

Giriş

Ege Denizi'ne ilişkin meseleler, deniz yatağından gökyüzüne kadar çok boyutlu bir şekilde Türk-Yunan ilişkilerinde temel uyuşmazlık konularını oluşturmaktadır. Bu yönüyle Ege Denizi'ne dair bu çok boyutlu uyuşmazlık konuları, "Ege Sorunu" olarak adlandırılmaktadır. Türkiye açısından Ege'deki temel sorunlar; kara suları, kıta sahanlığı, hava sahası, FIR (*Flight Information Region*) hattı, adaların silahlandırılması, bazı Ege adalarının egemenliği konusu ve arama-kurtarma (*Search and Rescue-SAR*) faaliyetleri olarak sıralanabilir. Türkiye bu sorunların çözümü için karşılıklı müzakere zemininin oluşturulması gerektiğini savunmaktadır. Yunan tarafı ise müzakere edilecek bir Ege sorunu olmadığını, iki ülke arasında Ege Denizi'ne ilişkin var olan tek sorunun kıta sahanlığı ve egemenlik konusu olduğunu söylemektedir; dolayısıyla hukuki bir çözüm mekanizması oluşturulması

gerektiğini ileri sürmektedir. İkili ilişkilerde var olan diğer tüm uyuşmazlık konularında olduğu gibi, Ege sorunlarını derinleştiren en temel husus, tarafların çözüm yöntemiyle ilgili bir mutabakata varamıyor olmasıdır. Türkiye, birbirleri ile bağlantılı olan Ege sorunlarının bir paket hâlinde ele alınıp karşılıklı müzakereler yoluyla çözüme kavuşturulmasından yana iken Yunanistan, Uluslararası Adalet Divanı'nın (UAD) karar vermesini istemektedir. Özetle Ege sorunlarının neler olduğu ve bu sorunların hangi yöntemlerle çözüme kavuşturulacağı hususundaki görüş ayrılıkları, sorunların daha da derinleşmesine yol açmaktadır.

Tarafsız bir gözle ve tarihî gerçekler ışığında hazırlanan bu çalışma, ilişkileri uzun yıllara dayanan Türkiye ve Yunanistan arasındaki Ege Denizi'ne dair sorunların kavramsal haritasını çıkartarak, tarafların tezlerini ortaya koymayı



İNSAMER
İHH İNSANİ VE SOSYAL ARAŞTIRMALAR MERKEZİ
IHH HUMANITARIAN AND SOCIAL RESEARCH CENTER
مركز البحوث الإنسانية و الاجتماعية

amaçlamaktadır. Böylesi bir çalışmanın hazırlanmasının ardında yatan en temel gaye ise, ikili ve uluslararası ilişkilerde tarafların mütemadiyen gündeme getirdikleri sorunların neler olduğunu tarihî süreçle birlikte ortaya koymaktır. Bir başka deyişle yüzyıllardır etkileşim hâlinde olan iki toplum arasındaki anlaşmazlık konularının daha iyi anlaşılabilmesi için Ege Denizi'ne ilişkin sorunların kavramsal haritasını kamuoyuna sunmaktır. Çalışmada, sorunların kaynağında bulunan temel kavramlar ön plana çıkartılarak tarafların anlaşmazlık konusu olan meselelere yaklaşımları tarihî, siyasi ve hukuki perspektiften ele alınacaktır. Bu bağlamda, konuların tarihe belli bir açıdan bakmak yerine tarafsız ve gerçeklere dayanılarak ele alındığını belirtmek gerekir; zira tarihe bu şekilde bakmak, bir güven ortamı oluşturulmasına da önemli katkılarda bulunacaktır.

Bu itibarla çalışmada Türkiye ile Yunanistan arasındaki ikili ilişkilerin yakın tarihi ve Ege sorununun tarihçesi ile temel kaynakları ele alındıktan sonra, Ege Denizi'ne ilişkin temel meseleler müstakil bir şekilde; temel kavramlar, meselenin hukuki ve siyasi boyutu ve tarafların tezleri çerçevesinde değerlendirilecektir. Bu bağlamda; kıta sahanlığı, kara suları, egemenliği anlaşmalarla devredilmemiş ada, adacık ve kayalıklar sorunu, adaların silahsızlandırılmış statüsü, hava sahası-FIR hattı ve arama-kurtarma sorumluluk sahası sorunları ele alınacaktır. Çalışmanın sonuç bölümünde ise Ege sorunları ve ikili ilişkilerin seyri hakkında kısa bir değerlendirme yapıldıktan sonra öneriler sunulacaktır.

İkili İlişkilerin Tarihî Seyri

Uzun yıllar bir arada yaşamış olan iki toplum, süreç içinde komşu iki devlet olmuş ve tarihî deneyimler bu iki komşuyu düşman hâline getirmiştir. Kimi kaynaklar Türk-Yunan ilişkilerini bin yıllar öncesine dayandırmakla birlikte, bu çalışma açısından öne çıkan dönem, ikili ilişkilerin yakın tarihidir. Bu itibarla bin yıllar olmasa bile 178 yıllık bir tarihe dayanan ilişkiler ele alınacaktır.

Fransız Devrimi'nin milliyetçi ve egemenlikçi fikrî doktrinleri, 18. yüzyılın sonlarında gücünü kaybeden Osmanlı Devleti'ne de kısa sürede ulaşmıştır. Özellikle Balkan halkları arasında önemli bir yer edinen Fransız Devrimi ideolojisi, Yunan halkı arasında da bağımsızlık hareketlerini önemli ölçüde etkilemiştir. "Megali İdea"¹ fikrinde temellenen Yunan ayaklanması, 1829 yılında Yunanistan'ın bağımsız bir devlet oluşu ile sonuçlanmıştır.² Böylece Yunanistan'ın tarihî arzuları, bir politika ve ideoloji hâline gelmiştir. Yunanlıların Osmanlı'ya rağmen genişlemesi de bu politikanın bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır; dolayısıyla tarih, iki devleti düşman kılmıştır. Bunun sonucu olarak da iki ülke arasında kalan Ege Denizi'nde ciddi bir rekabet ve çatışma ortamı baş göstermiştir.

Türkiye ile Yunanistan arasındaki ilişkiler, Türk halkının verdiği Kurtuluş Savaşı ile birlikte farklı bir çizgiye kaymaya başlamıştır. Savaş sonrası dönemde Türk siyasiler Lozan Barış Anlaşması ile iki ülke arasında oluşturulan dengenin korunması için çaba göstermiştir. İki dünya savaşı arası dönemde ise, iki ülke arasında yakınlaşma sürecine girilmiştir. İkinci Dünya Savaşı sırasında kesintiye uğrayan ikili ilişkiler, savaş sonrası dönemde Batı sistemi içerisinde tekrar gelişme göstermiştir.³ İlişkilerin yeniden canlanmaya başlaması, elbette ki artık hiç sorun olmadığı anlamına gelmemektedir. Savaş sonrası dönemde Türk-Yunan ilişkilerinde en önemli değişimlerden biri, İtalya'ya devredilmiş olan On İki Ada'nın (Menteşe Adaları) 1947 Paris Barış Anlaşması ile Yunanistan'ın egemenliğine bırakılması olmuştur. Söz konusu bu değişim, Kıbrıs'ın statüsü tartışmalarını da gündeme getirmiş ve 1950'li ve 1960'lı yıllarda ikili ilişkilerin gündemini Kıbrıs sorunu meşgul etmiştir. 1970'li yılların ortasından itibaren Kıbrıs sorununun çözümüne ilişkin çabalar devam ederken, ikili ilişkilerde kıta sahanlığı ve kara suları konusunda krizler meydana gelmeye başlamıştır. Söz konusu krizler taraflar arasındaki görüş ayrılıkları sebebiyle derinleşmiş ve birbirlerini düşman olarak görmelerine ve karşılıklı tehdit algılarının güçlenmesine sebep olmuştur. Bununla birlikte, 1980'li yıllara kadar olan dönemde, her ne

kadar çözüme ulaşılamasa da taraflar arasındaki diyalog müzakereler yoluyla sürdürülmüş ve bu yaklaşım gerginliğin azaltılmasında önemli bir rol oynamıştır ancak 1980’li yıllar itibarıyla ikili ilişkilerde bir duraklama evresine girilmiştir. Bu dönemde taraflar arası görüşmeler de sekteye uğramıştır. Bunun sonucunda da zaman zaman ilişkilerin gerginleşmesine sebep olan gelişmeler yaşanmış ve meydana gelen krizler güçlükle aşılabilmektedir.⁴ Önemli küresel ve bölgesel gelişmelerin yaşandığı 1990’lı yıllarda da Ege sorunu, uluslararası ilişkilerini güçlendirmeye çalışan Türkiye’nin önünde ciddi bir engel oluşturmaya devam etmiştir. Bu dönemde de Türkiye ve Yunanistan arasındaki ikili ilişkilerde gerginliği artıran bazı gelişmeler yaşanmıştır. 1990’lı yılların sonları, NATO Genel Sekreterliği’nin arabuluculuğunda güven artırıcı önlemlerin sağlanmasına yönelik girişimlere sahne olmuştur. Türkiye, gerekli girişimlerin hayata geçirilmesinde kararlılığını ortaya koyarken, Yunanistan’ın tavrı bu girişimleri sekteye uğratmıştır. Türkiye’nin Avrupa Birliği (AB) aday üyelik sürecinde önemli gelişmelerin yaşandığı 2000’li yıllarda ise, Türk-Yunan ilişkilerinde görece bir yumuşama dönemine girilmiştir. Bu süreçte taraflar karşılıklı güveni zedeleyecek davranışlardan kaçınmışlardır. Ancak son zamanlarda her iki ülkenin de dış politika gündeminde birinci sırayı işgal eden Doğu Akdeniz ve Kıbrıs konusundaki anlaşmazlıklar, Yunanistan tarafından Ege’ye taşınarak gerginlik tırmandırılmaktadır. Yunanistan, Ege ve Akdeniz’i birbiri ile bağlantılı iki alan olarak görmekte ve böylece çözümsüzlük oluşturmaya çalışmaktadır.⁵

Ege Denizi’ne İlişkin Sorunların Tarihi ve Temel Kaynakları

Ege Denizi’ne ilişkin sorunlardan kaynaklanan Türk-Yunan çatışması, 1970’li yılların ikinci yarısından bu yana ikili ilişkilerin gündemini meşgul etmesine ve hatta kimi zaman tarafları silahlı çatışmanın eşiğine getirmesine karşın, hâlen çözüme kavuşturulamamıştır. Türkiye, Ege sorunlarının siyasi düzlemde müzakereler sonucunda bir paket hâlinde çözüme kavuşturulması gerektiğini savunurken,

Yunanistan ise sorunun sadece kıta sahanlığı ve Kardak kayalığının egemenliğinin belirlenmesi ile ilgili olduğunu iddia etmekte ve çözümünün de siyasi değil, hukuki zeminde gerçekleşebileceğini ve Türkiye’nin UAD’nin yargı yetkisini tanıması gerektiğini ileri sürmektedir.⁶

Ege’ye ilişkin uyuşmazlık konuları her ne kadar 1970’li yıllarda ikili ilişkilerin en sıcak gündemini oluştursa da sorunların başlangıcı daha erken tarihlere dayanmaktadır. Yunanistan’ın 1931’de hava polisliği ve sivil havacılık maksadıyla ulusal hava sahasını üç deniz mili⁷ olan kara sularının ötesinde 10 deniz miline çıkarması, Ege sorunlarının başlangıcı olmuştur. Bu tarihten itibaren Yunan tarafının kara sularının genişletilmesi, FIR hattının egemenlik alanı gibi kullanılması, adaların silahlandırılması, Türkiye’nin çıkar ve haklarını yok sayan kıta sahanlığı uygulaması ve Kardak kayalıkları krizi özelinde gündeme gelen egemenliği devredilmemiş adalarda egemenlik iddiası gibi tek taraflı eylemleri, Ege’de gerginliği artıran gelişmeler olmuştur. Bu süreçte yaşanan krizler de sorunları gündeme getirmekten ve uyuşmazlığı derinleştirmekten öteye gidememiştir.

Tüm bunların yanı sıra Ege sorunlarının kaynağında temel olarak Yunanistan’ın Lozan’da kurulmuş dengeyi Türkiye aleyhine bozma, Ege’yi “Yunan gölü” hâline getirme, anlaşmalarla kendisine devredilmemiş ada, adacık ve kayalıklar üzerinde egemenlik iddia etme girişimleri bulunmaktadır. Sorunların temelinde, tarihî süreç içerisinde Yunanistan’ın Ege Denizi’nde Megali İdea ideolojisi çerçevesinde izlediği politikalarla oluşan dengesizlik yatmaktadır. Söz konusu bu dengesizlik, asırlar boyu Osmanlı egemenliğinde olan adaların önemli bir kısmının dönemin büyük güçlerinin girişimleriyle Yunanistan’a devredilmiş olmasından kaynaklanmaktadır. Bu durum Ege’de açık deniz alanlarını daraltarak Yunanistan’a geniş bir hareket alanı sunmuştur.⁸ Daha önce de belirtildiği gibi, Ege Denizi’ne ilişkin birçok uyuşmazlık konusu bulunmakla birlikte, bunların en önemlileri egemenliği

devredilmemiş adalar ve kara suları sorunlarıdır. Bu iki sorunun çözüme kavuşturulması, diğer uyuşmazlık konularının çözüme kavuşturulmasına doğrudan etki edeceği için önem ve önceliğe sahiptir.

Ege Denizi'ne İlişkin Sorunların Hukuki Boyutu

Ege Denizi'ne ilişkin uyuşmazlık konularının en temel nedenlerinden bir tanesi, dar bir coğrafi yapıya sahip olan denizdeki sınırlandırmaların açık bir şekilde belirlenemiyor olmasıdır. Türkiye'ye göre, Ege münhasır özelliklere sahip yarı kapalı bir denizdir. Bu itibarla Ege sorunları çok taraflı uluslararası anlaşmalarla belirlenmiş ve genel hükümler içeren kural ve ilkelerin dışında özel çözüm mekanizmaları gerektirmektedir.⁹ Yunan tarafı ise Ege'nin münhasır özelliklerini göz ardı ederek burada uluslararası deniz hukukunun¹⁰ uygulanmasını istemekte ve meselenin UAD çatısı altında çözülmesi gerektiği konusunda ısrarcı davranmaktadır. Yunanistan bu yaklaşımıyla ikili görüşmelerin sonuçsuz kalmasına sebep olmaktadır.

Ege Denizi'nin bu özel durumu bağlamında Ege ile ilgili birkaç önemli anlaşmaya değinmekte fayda vardır. Ege'yi doğrudan ilgilendiren bu belgeler, Türk tarafının tezlerinin de temel dayanağını teşkil etmektedir. Yunanistan'ın kurulmasından Lozan'ın imzalanmasına kadar olan dönemde, 1829 Edirne Anlaşması sonucunda Batı Ege adaları Yunanistan'a bırakılmıştır. 1913 Londra Anlaşması'na göre Osmanlı'dan fiilen ayrılan Girit Adası'nın geleceğine Balkan devletlerinin; Yunanistan'ın işgal ettiği Doğu Ege adalarının geleceğine ise İngiltere, Fransa, Almanya, İtalya, Avusturya-Macaristan ve Rusya'nın karar vermesi konusunda uzlaşmıştır. 1913 Atina Anlaşması, 1913 Londra Anlaşması'nı teyit etmektedir. Avrupa devletleri, 1914 Tebligatları ile On İki Ada'yı İtalya'ya ve Doğu Ege adalarını da silahsızlandırılmış statü koşuluyla Yunanistan'a bırakma kararını taraflara bildirmişlerdir.¹¹

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucu metni sayılan Lozan Barış Anlaşması'nın 6, 12,

13, 14, 15 ve 16. maddeleri, doğrudan Ege'yi ilgilendirmektedir.¹²

6. maddeye göre, kıyı devletinin deniz sınırları kıyıya üç deniz milinden daha yakın ada ve adacıkları kapsamaktadır.

12. madde, 1913 Londra ve 1913 Atina anlaşmaları ve 1914 Tebligatları'nda yapılan düzenlemeleri teyit etmektedir; ayrıca Türkiye ana karasından üç deniz mili açıklıkta bulunan adalar Türkiye'ye bırakılmıştır.

13. madde Yunanistan'ın egemenliğinde bulunan Doğu Ege adalarının silahsızlandırılmasını öngörmektedir.

14. maddeye göre Bozcaada ve İmroz adaları için özel bir yerel yönetim öngörülmektedir ve bu adaların sakinleri nüfus mübadelesine dâhil edilmeyecektir.

15. maddede Türkiye'nin On İki Ada ve Meis Adası üzerindeki egemenlik haklarından feragat ettiği hükme bağlanmıştır.

16. madde, Türkiye'nin Lozan'da belirlenen sınırları dışında kalan topraklar ve bu anlaşma ile kendisine bırakılan adalar dışındaki alanlar üzerindeki egemenlik haklarından feragat ettiğini hükme bağlamaktadır. (Bu madde, egemenliği devredilmemiş adalar sorunda tarafların adaların egemenliğinin kime ait olduğu hakkındaki görüşmelerine olanak sağlamaktadır.)

Her ne kadar Türkiye imzacı devletler arasında olmasa da 1947 Paris Barış Anlaşması'nın kimi maddeleri Ege'yi doğrudan ilgilendirmektedir.¹³ Savaş sonrasında müttefik devletlerle İtalya arasında imzalanan bu anlaşmanın 14. maddesinde yer alan hükümle On İki Ada'nın egemenliği İtalya'dan Yunanistan'a devredilmiştir. Yine aynı anlaşmaya göre, bu adaların silahsızlandırılmış statüsünün devam edeceği hükme bağlanmıştır. Türkiye'nin bu anlaşmaya taraf olmamasından dolayı Yunanistan, adaların silahlandırılmasına Türkiye'nin itiraz edemeyeceğini ileri sürmektedir.

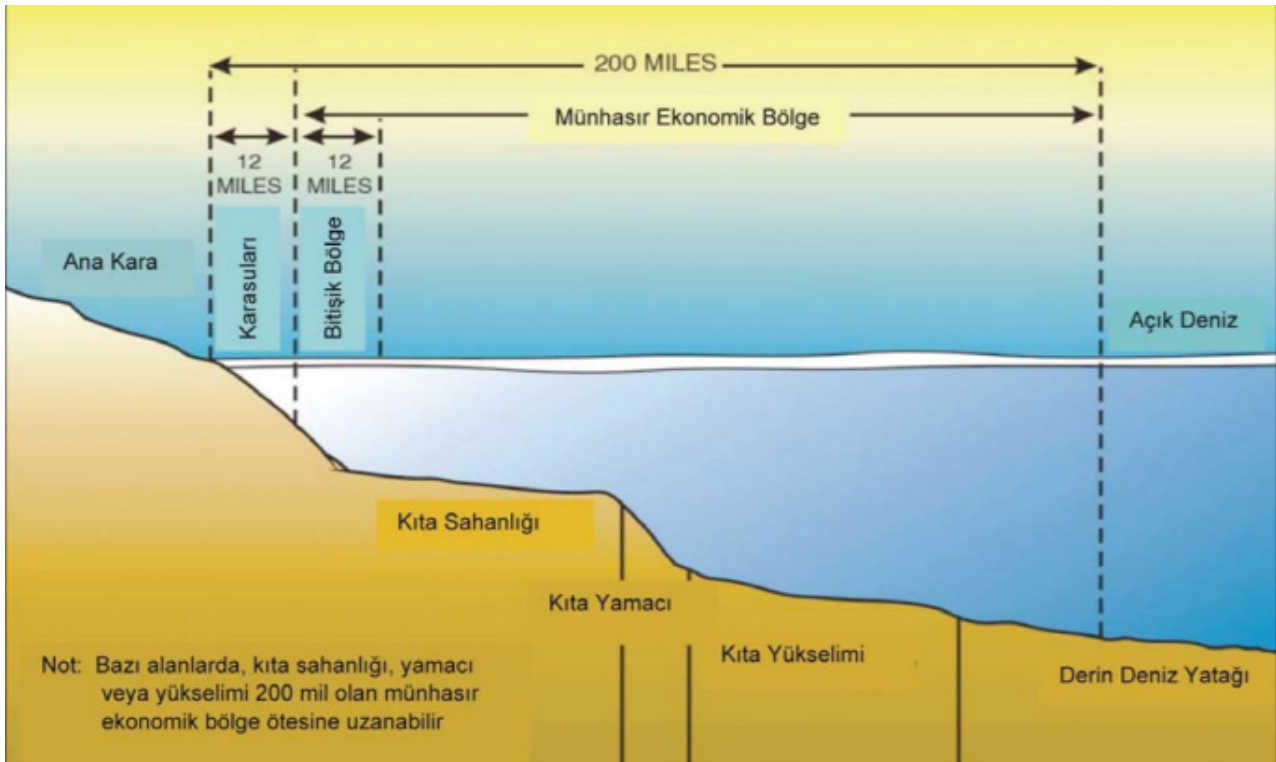
Bu özel anlaşmaların yanı sıra Ege sorunu açısından önemli uluslararası deniz hukuku

sözleşmeleri de bulunmaktadır. 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi,¹⁴ 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi¹⁵ ve 1982 Birleşmiş Milletler (BM) Deniz Hukuku Sözleşmesi¹⁶ bunlar arasındadır. Bu anlaşmalar bir yandan deniz hukukuna ilişkin temel kavramların tanımını ortaya koyarken bir yandan da deniz sınırlandırmalarında uygulanacak hükümleri düzenlemektedir.

BM Deniz Hukuku Sözleşmesi, her ne kadar Türkiye imzacı devletler arasında yer almasa da kara suları, kıta sahanlığı, adaların hukuki statüsü, bitişik bölge ve münhasır ekonomik bölge konularındaki genel düzenlemeleri bakımından Ege'yi doğrudan ilgilendirmektedir. Kara suları ve adaların statüsüne ilişkin kimi maddeler Türkiye'yi tedirgin ettiğinden söz konusu anlaşma imzalanmamıştır. Bu

maddedir.¹⁷ Ege'yi doğrudan ilgilendiren bu uluslararası metinler, sorunun hukuki boyutuna dayanak teşkil etmektedir; ancak bu metinler tarafların tezlerine göre önem kazanmaktadır. Türkiye, kimi düzenlemeleri konusunda çekinceleri olduğundan BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne taraf olmamıştır. Yunanistan ise bu düzenlemelerden dolayı sorunların BM Deniz Hukuku Sözleşmesi hükümleri gereğince çözülebileceğini savunmaktadır; dolayısıyla meselenin hukuki boyutundan ziyade siyasi boyutu (taraflar arasındaki görüş ayrılıkları) sorunların çözümü açısından mühimdir.

Çalışmanın müteakip kısımlarında Ege Denizi'ne ilişkin sorunlar müstakil bir şekilde ele alınarak meselenin hukuki ve siyasi boyutları ile tarafların tezleri temel kavramlar üzerinden açıklanmaya çalışılacaktır.



Şekil 1: 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne Göre Deniz Alanları

Kaynak: MTA Genel Müdürlüğü, Deniz ve Çevre Araştırmaları Dairesi

maddeler, kara sularının 12 deniz miline kadar genişletilebileceği hükmünü içeren 3. madde ile adaların da kara suları, kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölgesi, bitişik bölgesi, hava sahası olduğunu hükme bağlayan 121.

KITA SAHANLIĞI SORUNU

İki ülke arasında Ege Denizi kıta sahanlığına ilişkin ilk sorunların yaşandığı 1973 yılı, genel olarak Ege sorunlarının tarihi bakımından

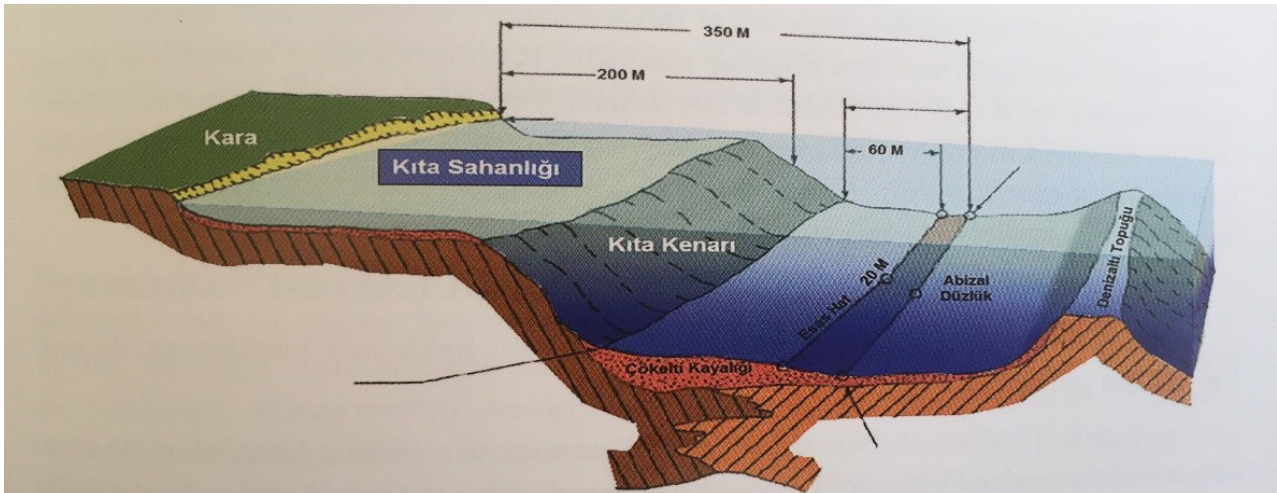
önemli bir kilometre taşıdır. Ayrıca Yunanistan açısından kıta sahanlığı meselesinin ikili ilişkilerdeki tek meşru ve hukuki sorun olarak görülmesi; 1976 ve 1987 yıllarında yaşanan kıta sahanlığı krizlerine kaynaklık etmiş olması bakımından da önemlidir.

Konunun detaylarına geçmeden önce kavramsal karışıklığın ortadan kaldırılabilmesi adına kıta sahanlığı teriminin ne ifade ettiğinin belirtilmesi faydalı olacaktır. Kıta sahanlığı, en temel tabiriyle denize kıyısı olan devletlerin ana karasının deniz altındaki uzantısıdır. Kıta sahanlığı kavramı ilk olarak ABD Başkanı Truman'ın 1945'te deklare ettiği doktrin ile ortaya çıkmış,¹⁸ kısa bir süre içerisinde de kullanımı yaygınlaşmış ve birçok devlet kıta sahanlıklarında farklı niteliklerde tek taraflı haklar iddia etmeye başlamıştır.¹⁹

metre derinlikten ötesinde ise 100 deniz milini geçmemesi²¹ koşulu vardır.²² Kıyı devleti, ana karasındaki egemenlik haklarından dolayı kendi doğal uzantısı olan kıta sahanlığında da egemen yetkilere sahiptir. Diğer devletlerin bu alanda yararlandığı açık deniz serbestliği çerçevesinde gerçekleştirecekleri faaliyetlerin nitelikleri, kıyı devletinin iznine tabidir.²³

Sorunun Tarihi Arka Planı

Kıta sahanlığı sorununun temelde deniz yatağında doğal kaynak arama faaliyetleri doğrultusunda ortaya çıktığını söylemek yanlış olmayacaktır. Yunanistan 1961 yılında Ege'de ilk petrol arama faaliyetlerini başlatmış ve 1968-1972 yılları arasında kimi özel şirketlere araştırma ve işletme izni vermiştir. Bu dönemde deniz hukuku henüz gelişme aşamasında



Şekil 2: Kıta Sahanlığı Sınırlandırması

Kaynak: Yaycı, Cihat. (2020). Yunanistan Talepleri Ege Sorunları Soru ve Cevaplarla, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 137.

Uluslararası hukuk bakımından kıta sahanlığı kavramı, kıyı devletinin kıyıya bitişik kara sularının ötesinde 200 deniz miline kadar olan su altı alanlarının deniz yatağı ve toprağın altındaki canlı ve cansız kaynakları araştırma ve onlardan yararlanma hususunda hakları bulunduğu deniz alanı anlamını taşımaktadır.²⁰ Kıyı devleti, kıta sahanlığı bölgesindeki haklarını bildirmesine gerek olmadan fiilen kullanabilir.

Kıta sahanlığı üzerindeki haklar sınırsız değildir. Kıta sahanlığı 200 deniz milinden fazla bir genişliğe sahipse 350 deniz milini ya da 2.500

olduğundan ve dolayısıyla çoğu uyumsuzluk konusu netleşmediğinden, Yunanistan'ın bu girişimleri gündem olmamıştır. Konu açısından en önemli gelişme ise, Yunanistan'ın 1972'de kendisinin de imzacısı olduğu 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'ne dayanarak, net bir şekilde ifade edilmese de "Kıta Sahanlığının Belirlendiği Petrol Kanunu"nu yürürlüğe koyması olmuştur. Yunanistan Ege'deki adaların da kıta sahanlığı olduğunu öne sürmüş ve yaptığı iç hukuk düzenlemeleri ile Ege'de kıta sahanlığı sınırlandırmasında, Türk kıta sahanlığı üzerinde

Bu süreçte, Türkiye bir yandan kararlılığını göstermek amacıyla sismik araştırma faaliyetlerine devam etmiş bir yandan da Yunanistan'a verdiği notalarla sorunun çözüme kavuşturulması için Yunanistan tarafından belirlenecek bir tarihte müzakerelere başlamaya hazır olduğunu bildirmiştir. Yunan tarafı ise Ege'de kıta sahanlığının belirlenmesinde



ile taraflar ilişkileri gelecek ve güvensizliği artıracak eylemlerden kaçınmayı üstlenmiştir.³³ Bern Anlaşması sorunun çözümüne yönelik müzakerelerin yeniden başlaması için zemin oluşturmuş ancak yapılan sayısız görüşmeden bir sonuç alınamamıştır.

1981 yılında Yunanistan'da iktidar değişikliği yaşanmış ve yeni gelen iktidar diyalog çabalarını tamamen ortadan kaldırmıştır. 1984 yılında da Bern Anlaşması'nı tek taraflı olarak tanımadığını ilan etmiş ve Ege'de kıta sahanlığı iddiasında bulunduğu alanlarda yeniden petrol arama ruhsatları vermeye başlamıştır. Türk tarafı ise görüşmelerin devam ettirilmesi konusundaki ısrarını sürdürmüş fakat müzakere teklifleri Yunanistan tarafından geri çevrilmiştir. Bunun üzerine Türkiye'nin 1987 yılında Ege'de sismik araştırmalara başlamasıyla tarafları neredeyse savaşa götürecek bir kriz ortaya çıkmıştır. Kriz, NATO ve ABD'nin arabuluculuğunda aşılmış, bu andan itibaren de ilişkilerde gerginliğin azalmaya başladığı bir döneme girilmiştir. Özellikle 1990'lı yıllarda güven artırıcı önlemler alınmaya çalışılmış, taraflar arası görüşmeler kararlılıkla sürdürülmüştür.

Yunan Tarafının Kıta Sahanlığının Sınırlandırılmasına Yönelik Tezleri

Daha önce de belirtildiği gibi, Yunanistan Ege'de kıta sahanlığı sorununu tek meşru sorun olarak görmekte ve bu sorunun çözümü için de hukuki süreçlerin işletilmesi gerektiğinde ısrarcı davranmaktadır. Yunan tarafına göre en uygun çözüm mekanizması UAD'dir. Kıta sahanlığı sorununun çözümü hususunda da uluslararası deniz hukuku sözleşmelerini kendi lehine yorumlayan Yunanistan, bunların Türkiye tarafından kabul edilmesini, aksi takdirde sorunun UAD çatısı altında çözümlenmesini istemektedir. Yunanistan'ın bu ısrarcı tavrı hem ikili görüşmelerin yapılmasını engellemekte hem de gerçekleştirilen müzakerelerin de sonuçsuz kalmasına sebep olmaktadır.

Kıta sahanlığı sınırlandırmasının yapılması konusunda Yunanistan, 1958 tarihli Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nin 6. maddesini dayanak göstererek, karşılıklı kıyılara sahip olan devletler

arasında kıta sahanlığı sınırlandırmasının ortay hat kuralı ile belirlenmesinin paylaşımında eşitliği sağlayacağını savunmaktadır. Kendi egemenlik alanlarını ihlal ettiği gerekçesiyle Türkiye'nin verdiği petrol arama ruhsatlarını da tanımadığını belirtmektedir. Bu doğrultuda, yine 1958 Cenevre Sözleşmesi'nin 2. maddesinde düzenlenen hükümlere göre, söz konusu adalar üzerinde egemen ülke hak ve yetkilerine sahip olduğunu açıklamıştır.³⁴

Yunanistan ayrıca BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni dayanak göstererek adaların da kıta sahanlığı olduğunu, Yunan ana karası ile Yunan adalarının ülkesel bir bütünlük oluşturduğunu, dolayısıyla Ege'de kendi egemenliğinde olan adalar için de kıta sahanlığı uygulaması yapma hakkı bulunduğunu iddia etmektedir.³⁵ Bu çerçevede 1958 Sözleşmesi'ne dayanarak Türkiye ile Yunan adaları arasında yapılacak kıta sahanlığı sınırlandırmasında da eşit uzaklık metodunun esas alınması gerektiğini ileri sürmektedir.³⁶ Yunanistan egemenliğinde bulunan çoğu adanın Türkiye ana karasına çok yakın bir konumda olması, Yunanistan'ın tezinde iddia ettiği sınırlandırma yönteminin gerçekleştirilmesini güçleştirmektedir; dolayısıyla Yunanistan bu yaklaşımı ile Türkiye'ye kıta sahanlığı alanı bırakmamaya çalışmaktadır.

Yunan tarafına göre, kendisi kıta ülkesi ve buna bağlı takımadalardan³⁷ oluşan bir coğrafi yapıya sahip olmasından ötürü, takımadada teşkil eden adalar bir bütün olarak değerlendirilmelidir; dolayısıyla kıta sahanlığı sınırlandırması en doğudaki Yunan adalarından itibaren başlatılmalıdır. Yunanistan 1958 Cenevre Sözleşmesi'nin "Kıta sahanlığı sınırlandırması anlaşma ile gerçekleşir. Anlaşma sağlanamaması durumunda eşit uzaklık ilkesi esas alınır." hükmünü içeren 6. maddesinin kıta sahanlığı meselesini açık bir şekilde ortaya koyduğunu ileri sürmektedir.

Devletlerin süregelen uygulamaları ve uluslararası hukuk, Yunanistan'ın tezlerini çürütmek için yeterli veriyi sunmaktadır. Bu bağlamda UAD'nin Kuzey Denizi Kıta Davası kararı tek başına yeterli olmaktadır. Divan

kararında 1958 Cenevre sözleşmelerinin 1 ve 2. maddelerinin sınırlandırma ile bir ilgisi olmadığı, 1. maddenin yalnızca kıta sahanlığının karşıda başka bir devletin topraklarının bulunmadığı hâllerde denizin açıklarına doğru dış sınırı ilgilendirdiği, karşılıklı kıyısı bulunan devletler arasında uygulanamayacağı vurgulamıştır.

Yunanistan'ın ülkesel bütünlük ve takımda devleti iddiaları da 3. Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde yapılan takımda tanımı doğrultusunda hiçbir haklılık payı taşımamaktadır. Sözleşmenin 46. maddesindeki tanıma göre; takımda devleti, bir kıta (ana kara) ülkesine sahip olmayan, yalnızca takımadalardan oluşan devlettir. Bu düzenleme ile ana kara ve bazı adalara sahip olan devletlerin takımda iddiaları ile takımda devletlerine verilen haklardan yararlanmaya çalışmalarının engellenmesi amaçlanmıştır.³⁸

Türkiye'nin Kıta Sahanlığının Sınırlandırılmasına Yönelik Tezleri

Türkiye, söz konusu uyuşmazlıkta hakkaniyet ilkesi doğrultusunda bir sınır tespiti yapılmasından yana olduğunu belirtmektedir. Bu çerçevede, kıta sahanlığı sınırlandırması için doğal uzantı ilkesinin esas alınması gerektiğini savunmaktadır. Ege Denizi'ndeki adaların çok sayıda ve dağınık bir şekilde bulunuyor olması ise özel durum oluşturmaktadır. Türkiye Ege Denizi'nin, başka bir deyişle Adalar Denizi'nin yarı kapalı bir deniz olduğunu iddia etmektedir. Bu doğrultuda, meseleyi hukuki boyutuyla ele alma konusunda ısrar eden ve konuyu sürekli uluslararası mecralara taşıyan Yunanistan karşısında, ikili görüşmelerle bir anlaşmaya varılması gerektiği hususunda ısrarcı davranmaktadır.

Bu açıdan değerlendirildiğinde, kıta sahanlığı sınırlarının tespit edilmesi konusunda Türk tezlerinin genel itibarıyla üç noktada toplandığını söylemek mümkündür:

1. Sınırlandırma, doğal uzantı ilkesi doğrultusunda yapılmalıdır. Türkiye meselenin jeomorfolojik boyutuna vurgu yaparak doğal uzantı ilkesini savunmaktadır.

Bu teze göre Ege'de deniz yatağının önemli bir bölümü Anadolu ana karasının doğal uzantısıdır; dolayısıyla adaların müstakil kıta sahanlığı olması mümkün değildir.³⁹ Türkiye bu tezini UAD'nin Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davası kararına dayanarak temellendirmektedir. Karara göre, her devletin kıta sahanlığı, ülkesinin doğal uzantısı olmalıdır.

2. Sınırlandırma hakça ilkelere göre yapılmalıdır. Eşit uzaklık ilkesinin uygulanması durumunda Türkiye'nin kıta sahanlığı uygulaması yapamayacağı ileri sürülmektedir. Türkiye bu tezini de Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davası kararına dayandırmaktadır. BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne göre, kıyıları bitişik veya karşılıklı olan devletler arasında kıta sahanlığı sınırlandırması hakça bir çözümle uluslararası hukuka uygun olarak anlaşma ile yapılır. Uluslararası hukukta ağırlık hakça çözüme verilmektedir. Hakça ilkelerin uygulanmasını gerekli kılan husus da Ege'nin özel durumudur. Bir adalar denizi şeklinde olan Ege Denizi'nde genel hukuk kuralları uygulanamaz. Ege'nin bu özel durumu da sorunun taraflar arasında yapılacak müzakereler yoluyla çözülmesini zorunlu kılmaktadır.

3. Sınırlandırma Lozan ile iki ülke arasında kurulan denge dikkate alınarak gerçekleştirilmelidir. Türkiye Lozan Barış Anlaşması'nın iki ülke arasında bir denge kurduğunu, dolayısıyla Ege Denizi'nin iki devlet arasında hakkaniyetli bir şekilde paylaşılması gerektiğini belirtmekte ve bu dengenin mevcut sorunların çözümünde gözetilmesi gerektiğini savunmaktadır.

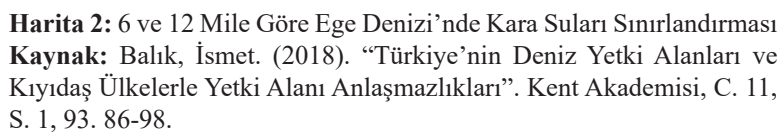
KARA SULARI SORUNU

Türkiye ve Yunanistan arasındaki kara suları sorununun tarihî seyrine ve tarafların tezlerine değinmeden önce, kara suları tanımının ne ifade ettiğini açıklamak gerekmektedir. Kara suları, en kısa açıklamasıyla kıyılara bitişik deniz kuşağı olarak tanımlanabilir.⁴⁰ Daha teknik bir tanıma göre ise; kıyı devletlerinin

ülkesi olması ile tarihî süreçte Yunanistan'ın olan adalar arasındaki mesafenin iki-üç deniz mili civarında olması, çözümsüzlüğü beraberinde getirmektedir. Bu durum ise hakkaniyet ilkesinin göz önünde bulundurulması yoluyla hakça paylaşım yapılmasının önemini gözler önüne sermektedir.⁴³ Verilen bilgiler ışığında, Türkiye ve Yunanistan ilişkilerinin tarihî seyrini ve tarafların tezlerini anlamlandırmak daha mümkün hâle gelecektir.

Türkiye ve Yunanistan arasındaki kara suları sorunu, Lozan Barış Anlaşması'nın imzalandığı dönemden itibaren gündemdeki yerini korumuştur. İki devletin kara sularının uzunluğu, başlangıçta, geleneksel deniz hukuku prensipleri çerçevesinde üç deniz mili olarak belirlenmiştir. 1936 yılına gelindiğinde Yunanistan, tek taraflı bir tutum sergileyerek kara sularını altı mile çıkarmıştır. 1930'lu yıllarda Türkiye ve Yunanistan arasındaki ilişkilerin olumlu havada seyretmesi ve Akdeniz bağlamında iki ülkenin de tehdit olarak İtalya'yı görmesi gibi nedenlerden ötürü, Türkiye bu artırımı kararına karşı çıkmamıştır. Ancak ilişkilerde Kıbrıs sorunu çerçevesinde yaşanan gerilim sebebiyle Türkiye de 1964 yılında, Ege Denizi'ndeki kara sularını altı mile çıkarmıştır. Türkiye bu kararı karşılıklılık/mütekabiliyet ilkesine binaen almıştır.

Kıbrıs sorunu kapsamında başlayan ve iki devlet arasında giderek artan 1970'li yıllarda da devam etmiştir. Bu gerçekleştirilen Uluslararası Deniz Konferanslarında, kara sularının deniz miline kadar uzatılabileceğine dair bir tutumun gelişmesi, Yunanistan kara sularına yönelik yeni bir söylem sını berabesinde getirmiştir. Söz önemde Yunanistan, kara sularını altı inden 12 deniz miline çıkartabileceği birtakım açıklamalarda bulunmuştur.



Devletlerin kara sularını 12 mile kadar genişletme hakkı, 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 3. maddesinde saklıdır. Yine devletlerin sözleşmeden doğan haklarını ve yükümlülüklerini hakkaniyet ve iyi niyet ilkelerinden hareketle kullanmaları gerektiği, bu sözleşmenin 300. maddesinde açıkça belirtilmiştir. Öte yandan Ege Denizi'nin kendine has yapısı, sorunu şekillendiren en önemli koşullardan biridir. Türkiye'nin kara

Bu açıklamalar üzerine Türkiye, böylesi bir kararın savaş nedeni (*casus belli*) olarak kabul edileceğini açık ve kesin bir dille ifade etmiştir.⁴⁴ Dönemin Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanı İhsan Sabri Çağlayangil, 1976 yılının 15 Nisan'ında ABD Dışişleri Bakanı Henry Kissinger'a gönderdiği mektupta, alınan bu kararı belirtmiştir.⁴⁵ Yunanistan 1982 yılında imzaladığı ve 1994 yılında yürürlüğe giren BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne taraf olarak, kara sularını 12 deniz miline çıkarmaya yönelik iddialarını çeşitli dönemlerde gündeme getirmekte ve Türkiye de böyle bir girişimi savaş nedeni sayacağını yinelemektedir. Bu konuda 1995 yılında Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından hükümete askerî yetkiler dâhil olmak üzere pek çok yetki verilmiştir. 1997 yılında gerçekleştirilen NATO Zirvesi'nde Yunanistan tarafından kara sularının tek taraflı olarak 12 deniz miline çıkarılmayacağını taahhüt edilmesiyle kuvvet kullanma tehdidi ortadan kalkmıştır.⁴⁶ İlişkiler her ne kadar inişli çıkışlı bir seyir içerisinde olsa ve bu konu eskisi kadar yoğun bir şekilde gündemi meşgul etmese de Türkiye'nin ulusal çıkarları açısından önem arz eden bu husus, savaş sebebi olarak görülmeyle devam edecektir.

Yunanistan Tarafının Kara Suları Sorununa İlişkin Tezleri

Yunan tarafının kara sularını 12 deniz miline çıkarabileceği konusunda ortaya koyduğu tezlerini temellendirdiği çeşitli argümanlar bulunmaktadır. Kara sularını belirlemenin bir devletin tartışılmaz egemenlik hakları kapsamında olduğunu savunan Yunanistan,⁴⁷ ayrıca 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 3. maddesi kapsamında 12 deniz milinin azami sınır olarak kabulünün bir teamül oluşturduğunu ve Türkiye'nin de Akdeniz ve Karadeniz'de 12 deniz mili kuralını uygulayarak bu teamülü kabul ettiğini ifade etmektedir.⁴⁸

Yunanistan'ın öne sürdüğü bir diğer tez, sahip olduğu adaların ve ana kara ülkesinin bir bütünlük ihtiva ettiği yönündedir.⁴⁹ Buna binaen adaların da ana kara gibi kara sularının olması gerektiğini öne sürmektedir. Söz konusu iddiasını da kendisine takımda rejimi uygulanması

gerektiği argümanı ile savunmaktadır. Takımda rejimlerinde, bütünlük oluşturan ana kara ve adaların arasına herhangi bir yabancı devletin deniz alanlarının girmemesi gerekmektedir.

Yunanistan, iki ülke kara sularının ortay hat veya eşit uzaklık ilkesine göre saptanması gerektiğine yönelik tezini, Yunanistan'ın bir takımda ülkesi olduğu tezine bağlayarak savunmaktadır.⁵⁰ Bunun yanında Yunanistan'a göre 12 deniz mili uygulaması, zararsız geçiş hakkı serbestisi nedeniyle yabancı gemilerin seyir haklarına yönelik bir engel de teşkil etmeyecektir.

Yunanistan tarafından ortaya konulan tezlerden biri de Ege Denizi'nin statüsüne ilişkindir. Yunan tarafının iddiaları kapsamında Ege Denizi, yarı kapalı bir deniz statüsüne sahip değildir ve 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 9. kısım, 122. maddesine göre, yapılan yarı kapalı deniz tanımı Ege Denizi için uygun değildir.⁵¹ Son olarak Yunanistan, Türkiye'nin Yunan kara sularının 12 deniz miline çıkarılmasını savaş sebebi olarak göreceğini ilan etmesinin BM Anlaşması çerçevesinde hukuka aykırı olduğunu savunmaktadır.

Türkiye Tarafının Kara Suları Sorununa İlişkin Tezleri

Türkiye, kara sularının uzunluğu/genişliği hususunda genel kabul gören ve herkesçe uygulanması gereken/uygulanabilecek bir kural bulunmadığını savunmaktadır. Böyle bir genel kabul söz konusu olsa dahi, Türkiye gibi bu kurala karşı ısrarlı bir şekilde muhalefet eden ve 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin imzacısı olmayan bir devlete karşı bu kural uygulanamaz denilmektedir. Deniz yetki alanlarına ilişkin sınırlandırmanın da tek taraflı bir iç hukuk kararı ile belirlenemeyecek kadar uluslararası bir konu olduğu ifade edilmektedir.⁵² Hakkaniyet ilkesine göre çözüm üretilmemesi ve Yunan tarafının tezlerinin uygulanması durumunda, Türkiye'nin ulusal çıkarlarına zarar gelecek ve Ege Denizi bir "Yunan Gölü" hâlini alacaktır. Böylece Türk kıta sahanlığı Yunan kara suları içerisinde kalacak ve Türkiye, en temel haklarından mahrum olacaktır. Bu da hakkaniyet ilkesiyle çelişen bir durumdur.

Türkiye'nin diğer bir tezi; Ege Denizi gibi kapalı ve yarı kapalı deniz alanlarında, kıyıdaş devletlerden birinin diğer devletin açık denizle bağlantısını kesecek şekilde kara sularını genişletmesi, hakkın kötüye kullanılması demektir.⁵³ Bu kapsamda 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 123. maddesi, tarafları bu koşullarda tek taraflı eylemlerden kaçınmaya davet etmektedir; dolayısıyla Yunanistan'ın kara sularını 12 deniz mili olarak saptaması, uluslararası hukuka uygun değildir. Kara sularının saptanması esnasında, her coğrafi bölgenin kendine has özellikleri söz konusu olabildiği için bu tür durumlarda, mevcut koşula uygun çözüm üretilmesi esastır.

Öte yandan Türkiye'nin tezine göre Yunanistan bir takımada ülkesi değildir. Ana karaya sahip olan ve ülkesi yalnızca adalardan meydana gelmeyen Yunanistan, uluslararası hukukta belirlenen esaslara göre bir takımada ülkesi olarak kabul edilemez; dolayısıyla da takımada statüsünden faydalanamaz.⁵⁴

Türkiye de Yunanistan gibi ortay hat ilkesinin uygulanmasını istemekle birlikte, Ege Denizi'nin kendine has statüsünün de göz önünde bulundurularak bir çözüme gidilmesinin hakça paylaşım ilkesi açısından gerekli olduğunu belirtmektedir. Doğu Ege Yunan Adaları'nın Türk kıta sahanlığı üzerinde bulunması dikkate alındığında, hakkaniyet ilkesine göre yapılmayacak bir paylaşımın Türkiye'nin çıkarlarına zarar vereceği belirtilerek, Türkiye'nin haklarının Yunanistan'ın keyfiyetine terk edilmesine karşı çıkmaktadır.

Türkiye'nin karşı çıkışının başlıca nedeni, Ege Denizi gibi kapalı ya da yarı kapalı bir denizde bu kararların uygulanmasının Türkiye'nin açık denizlere çıkışını engelleyici nitelikte oluşudur. Hâlihazırda altı deniz mili olarak belirlenmiş kara suları çerçevesinde, Ege'de Türk kara suları %9, Yunan kara suları %40 şeklindedir, geri kalan bölge ise açık deniz statüsündedir.⁵⁵ Yunanistan'ın kara sularını 12 deniz miline çıkarması, Ege Denizi'nde Yunan kara sularını %70'e çıkaracak, Türk kara sularını ise %10'da bırakarak Türkiye'nin açık denize çıkışını engelleyecektir.⁵⁶

EGEMENLİĞİ ANLAŞMALARLA YUNANİSTAN'A DEVREDİLMEMİŞ ADA, ADACIK VE KAYALIKLAR SORUNU

Doğu Ege adaları, On İki Ada gibi bazı adaların egemenliklerinin hangi devlete ait olacağı, yapılan anlaşmalarla isimleri zikredilerek belirlenmiştir. Osmanlı Devleti ve sonrasında Türkiye Cumhuriyeti bu adalar üzerindeki egemenliğinden açık irade beyanıyla feragat etmiştir. Kaydetmek gerekir ki, bu durum Ege'de bulunan diğer tüm ada, adacık ve kayalıkları kapsamamaktadır. Ne var ki 1995 yılında Yunanistan'ın tek taraflı uygulamaları bugünkü sorunu gündeme getirmiştir.

Meselenin özünün ve tarihî gelişiminin daha iyi anlaşılabilmesi için Yunanistan'ın kurulduğu günden bu yana elde ettiği toprak kazanımlarını incelemekte fayda vardır. Buna göre 1829 yılında imzalanan Osmanlı-Rus Barış Anlaşması ile Osmanlı Yunanistan'ın bağımsızlığını kabul etmiştir. 1830 tarihli Londra Protokolü ile Mora ve çevresindeki yaklaşık 48.000 kilometrekarelik bir alanda Yunanistan Devleti kurulmuştur. 1865 yılında Osmanlı ve İngiltere arasında imzalanan İstanbul Anlaşması ile Adriyatik'te bulunan yedi ada Yunanistan'ın egemenliğine bırakılmıştır. 1881 tarihli İstanbul Anlaşması ile de Teselya ve Epir'in Narda kısmı Yunanistan'a devredilmiştir. Mayıs 1913'te akdedilen Londra Barışı ile Selanik, Güney Makedonya'nın bir kısmı ve Girit Adası Yunanistan'a bırakılmıştır. Ağustos 1913'te imzalanan Bükreş Anlaşması ile de Drama, Kavala ve çevresi Yunanistan egemenliğine geçmiştir. 1914 yılında Londra Büyükelçiler Konferansı sonucunda Semadirek, Limni, Midilli, Sisam gibi Kuzey Ege adaları Yunanistan'a verilmiştir.⁵⁷ 1919 Neuilly Anlaşması ile Batı Trakya, Bulgaristan'dan Yunanistan'ın egemenliğine geçmiştir. Böylece 1912-1919 yılları arasındaki dönemde Yunanistan toprakları yedi kat genişlemiştir. Son olarak 10 Şubat 1947 tarihinde imzalanan Paris Barış Anlaşması ile On İki Ada, Rodos ve Meis Yunanistan'ın egemenliğine geçmiştir.⁵⁸

hükümlerinin taraflarca farklı şekillerde yorumlanması; yani Ege’de bir deniz sınırının belirlenememiş olmasıdır. Türkiye söz konusu anlaşmaların hükümlerinde adları açıkça belirtilerek egemenlik devrini kabul ettiği adalar dışında kalan ada, adacık ve kayalıklar üzerindeki egemenliğinin devam ettiğini savunurken, Yunan tarafı anlaşmada belirlenmiş hükümlerin, Türkiye’nin Anadolu sahillerinin üç mil dışında kalan deniz alanlarında hak iddia etmesi önünde engel teşkil ettiğini ileri sürmektedir.⁶⁷

Lozan Barış Anlaşması’nın 12. maddesinde egemenliği Yunanistan’a devredilen adalar isimleri ile belirtilmiştir. Bu adaların dışında kalan Zürafa, Koyun Adaları, Hurşit ve Girit çevresinde bulunan Bergitsi, Sıgri, Tokmakia ve Kasonisi gibi ada ve adacıklara ilişkin Türkiye’nin egemenliği sürmektedir. Aynı madde hükmüne göre, Lozan aleyhine bir hüküm bulunmadıkça Anadolu kıyılarının üç mili dâhilinde yer alan bütün ada, adacık ve kayalıklar üzerinde Türkiye’nin egemenliği bulunmaktadır. Üç millik mesafe vurgusu dönemin mevcut kara suyu genişliği doğrultusunda yapılmış olup, günümüzde de aksi bir hüküm bulunmadıkça altı millik kara suyu uygulaması dâhilinde kalan ada, adacık ve kayalıklarda Türkiye’nin egemenliği saklıdır.

Türk ve İtalyan yetkililer arasında 18 Haziran 1931’de gerçekleştirilen görüşmeler neticesinde Lozan Anlaşması’nın 15. maddesi⁶⁸ hükmüne göre, İtalya’ya devredilmiş olan Meis Adası çevresinde bulunan adacık ve kayalıkların egemenliğinin kime ait olduğu belirlenmiş ve yapılan toplantıda sağlanan mutabakata uygun şekilde hazırlanan toplantı tutanakları bir anlaşmaya dönüştürülerek 4 Ocak 1932 tarihinde taraflar arasında imza edilmiştir.⁶⁹ Anlaşmanın birinci ve ikinci maddesinde İtalya, ismi zikredilen adacık ve kayalıkların Türkiye’ye ait olduğunu tanımaktadır.

Paris Barış Anlaşması’nın 14. maddesi⁷⁰ ise isimleri zikredilen On İki Ada’yı İtalya’dan Yunanistan’ın egemenliğine devretmektedir.

Yunanistan’ın Tezleri

Yunanistan Lozan ve Paris Barış anlaşmalarının ilgili hükümlerini kendince yorumlayarak söz konusu adaların bu anlaşmalar sonucunda kendisine devredildiğini ve bu adalar üzerinde Türkiye’nin egemenlik iddia edemeyeceğini savunmaktadır. Yunanistan Gri Bölgelere ilişkin tezlerini Lozan Anlaşması’na, 1932 tarihli Türk-İtalyan dokümanlarına ve 1947 Paris Barış Anlaşması’na dayandırmaktadır. Bu doğrultuda Yunanistan’ın konu hakkındaki iddiaları şu şekilde sıralanabilir:

Kardak kayalıkları özelinde egemenliği tartışmalı Gri Bölgeler, 1932’de İtalya’ya ve 1947 Paris Barış Anlaşması ile de Yunanistan’ın egemenliğine devredilmiştir. Gri Bölgeler Meis Adası ve On İki Ada’ya bağlı adacık ve kayalıklardır; dolayısıyla bunların egemenlik devri gerçekleşmiştir.

Lozan’ın ilgili hükümleri (16. madde) gereğince Türkiye, Anadolu kıyısının üç millik kısmı içerisinde kalan adalar dışındaki tüm ada, adacık ve kayalıklar üzerindeki hak ve yetkilerinden feragat etmiştir; dolayısıyla Yunanistan, Anadolu kıyılarından üç mil dışarda kalan tüm ada, adacık ve kayalıkların kendi egemenliğinde olduğunu iddia etmektedir.

1932 Türk-İtalyan toplantılarına taraf olmamasına rağmen, Yunanistan kendisini İtalya’nın halefi olarak görmekte ve 1947 anlaşması ile İtalya’nın tüm haklarının kendisine devredildiğini iddia etmektedir.

Türkiye’nin Tezleri

Türkiye söz konusu ada, adacık ve kayalıkları Gri Bölgeler olarak tanımlamaktadır. Bu kara parçalarının hangi ülkeye ait olduğu tartışmalı olduğundan sorun, taraflar arasında müzakere ile çözüme kavuşturulmalıdır. Türkiye’nin konu hakkındaki tezleri şu şekilde sıralanabilir:

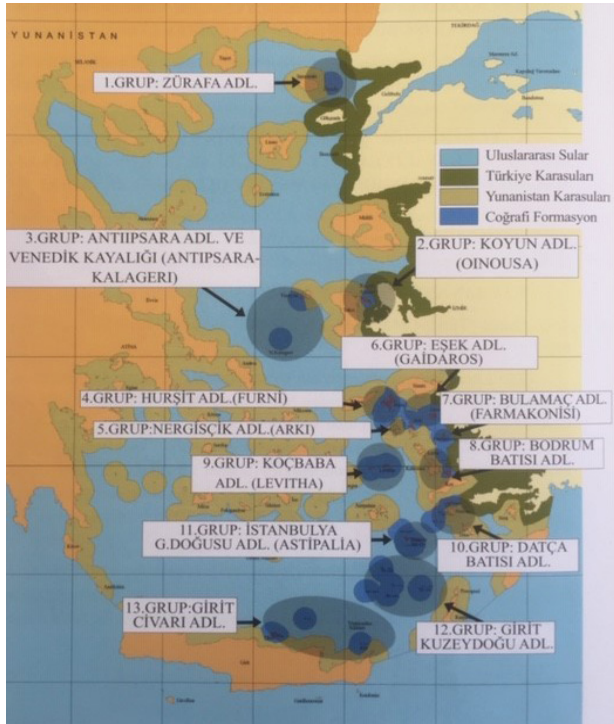
Türkiye’ye göre, Ege’de Yunanistan’a ait olan adalar yalnızca Osmanlı ve halefi Türkiye’den anlaşmalarla İtalya ve sonrasında Yunanistan’a verilen adalardır.

Lozan Barış Anlaşması ile Yunanistan ve İtalya'ya devredilen adaların isimleri açıkça belirtilmiştir. Lozan öncesinde Osmanlı egemenliğinde olan ve Lozan'da isimleri zikredilmeyen diğer tüm ada, adacık ve kayalıklar Osmanlı'dan halefi olan Türkiye'ye geçmiştir.

Yunanistan'ın üç millik kara suları sınırı iddiasına karşılık Türkiye, üç millik sınırlandırmanın dönemin kara suları sınırlandırma uygulamasına göre belirlendiğini, günümüzde Türkiye ve Yunanistan'ın Ege'de altı millik kara suları sınırına sahip olduğunu, dolayısıyla Anadolu kıyılarının altı mil açıklığında kalan ada, adacık ve kayalıkların Türkiye'ye ait olduğunu savunmaktadır.

Yunanistan'ın iddialarını temellendirdiği 1932 tarihli Türk-İtalyan toplantı tutanakları uluslararası anlaşma statüsü⁷¹ kazanmadığı için söz konusu maddelerin geçerliliği yoktur.

Söz konusu kara parçaları Türkiye ve Yunanistan'ı ilgilendirmektedir; dolayısıyla sorun taraflar arasında yapılacak müzakereler yoluyla çözülmelidir.



Harita 4: Egemenliği Yunanistan'a Devredilmemiş Ada, Adacık ve Kayalıklar

Kaynak: Yaycı, s. 26.

GAYRIASKERÎ STATÜDEKİ ADALARIN SİLAHLANDIRILMASI SORUNU

Türk-Yunan ilişkilerinde gerginliği artıran ve güvensizliğe neden olan bir başka önemli sorun ise, silahtan ve askerden arındırılmaları koşuluyla Yunanistan'ın egemenliğine verilen adaların Yunanistan tarafından ilk zamanlarda gizli, daha sonraki dönemlerde açıkça silahlandırılmasıdır.

İkili ve çok taraflı anlaşmalarla askerden ve silahtan arındırılmış bir statüde bulunması gereken Ege adalarının zaman içerisinde Yunanistan tarafından askerleştirilmesi Türk-Yunan ilişkilerinde uyuşmazlık ve gerilime sebep olmaktadır. Gayriaskerî statüleri anlaşmalarla belirlenmiş adaların silahlandırılması ve askerleştirilmesi girişimleri ile Yunanistan, Lozan'da kurulan dengeyi bozma ve 1947 Paris Anlaşması hükümlerini ihlal etme eğilimi içerisinde.

On İki Ada ve onunla bağlantılı adacık ve kayalıkların bir kısmı da silahlandırma faaliyetlerinin gerçekleştirildiği kara parçaları arasındadır ve bu adaların bölgenin savunması açısından stratejik önemi bulunmaktadır. Coğrafi açıdan Anadolu ana karasının bir uzantısı olan On İki Ada; Ege, Akdeniz ve Anadolu'nun gelebilecek bir saldırıya karşı korunması için ilk cepheyi teşkil etmesi sebebiyle stratejik önemlidir; dolayısıyla burası birçok devletin egemenlik kurmak istediği bir bölgedir.

Sorunun Tarihî Arka Planı

Yunanistan, 1960'lardan itibaren Anadolu kıyılarına yakın adaları, adaların statüsünün belirlendiği anlaşmalara aykırı bir şekilde silahlandırmaktadır. Türkiye Yunanistan'ın bu uygulamalarına ilk defa 1964 yılında bir nota ile karşılık vermiştir. Yunanistan ise adaları silahlandırma faaliyeti içinde olmadığını açıklamıştır. Türkiye'nin 1969 yılında verdiği notaya karşılık Yunanistan bu defa iddiaları doğrulamış ve buna hakkı olduğunu belirtmiştir. 1970'li yıllarda, özellikle 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı sonrasında Yunanistan, Ege'de Türk tehdidi söylemini öne sürerek adaları silahlandırma faaliyetlerine devam etmiştir.⁷²

Gayriaskerî statülerinin sürdürülmesi koşuluyla Yunanistan'a devredilen adaların toplam sayısı 23'tür. Bu adalar; Taşoz, Bozbaba, İpsara, Semadirek, Limni, Midilli, Sakız, Ahikerya, Sisam, İstanbulya, Rodos, Herke, Kerpe, Çoban, İleki, İncirli, Kelemez, İleryöz, Batnoz, Lipso, Sömbeki, İstanköy ve Meis'tir.

Adaların gayriaskerî statüye tabi kılınmasının sebebi, Türkiye ana karasına yakınlıkları dolayısıyla Türkiye'nin güvenliği açısından sahip oldukları önemdir. Adaların Yunan egemenliğinde olmasına karşın, Türkiye'nin ulusal güvenlik endişeleri, söz konusu adaların silahtan ve askerden arındırılması ile dengelenebilmektedir.

Tarafların Soruna İlişkin Tezleri

Tarafların tezlerini detaylandırmaya geçmeden önce, sorunu doğrudan ilgilendiren ve iki ülkenin tezlerine dayanak gösterdiği hukuki metinleri kısaca incelemekte fayda vardır.

Yunanistan'a devredilen adaların silahsızlandırılmış statüsü 1914 tarihli Altı Büyük Devlet Kararı,⁷³ Lozan Barış Anlaşması,⁷⁴ Lozan Boğazlar Sözleşmesi⁷⁵ ve 1947 Paris Barış Anlaşması⁷⁶ ile belirlenmiştir. Bunlar dışında Yunanistan, tezlerini Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne de dayandırmaktadır.⁷⁷

Yunanistan'ın Soruna İlişkin Tezleri

Yunanistan söz konusu anlaşmaların yapıldığı dönemdeki şartların büyük ölçüde değiştiğini iddia ederek bu anlaşmaların geçerli olmadığını, dolayısıyla adalar üzerinde bir sınırlandırma yapılamayacağını savunmaktadır.⁷⁸ Bunun yanı sıra boğazların ve civarındaki adaların asker ve silahtan arındırılmasını öngören Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin de 1936 yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalanmasıyla geçerliliğini yitirdiğini iddia etmektedir. Bu sözleşme ile boğazlar yeniden silahlandırılmaya başladığı için adaların da silahlandırılabilceğini savunmaktadır.⁷⁹

Yunanistan, On İki Ada'nın silahlandırılmasına ilişkin olarak da Türkiye'nin -anlaşmaya taraf olmaması dolayısıyla- Paris Anlaşması

hükümlerine dayanarak Yunanistan'ın silahlandırma faaliyetlerine karşı çıkamayacağını ileri sürmektedir.

Son olarak Yunanistan, BM Şartı 51. maddesinde tanınan meşru müdafaa hakkını⁸⁰ dayanak göstererek, özellikle 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı'ndan sonra Ege'nin doğusunda bulunan adalarına karşı Türk tehdidi söylemiyle tezini temellendirmeye çalışmaktadır. Özetle meşru müdafaa hakkına istinaden Yunanistan, böyle bir tehdit algısı karşısında adaları silahlandırma hakkına sahip olduğunu iddia etmektedir.⁸¹

Türkiye'nin Soruna İlişkin Tezleri

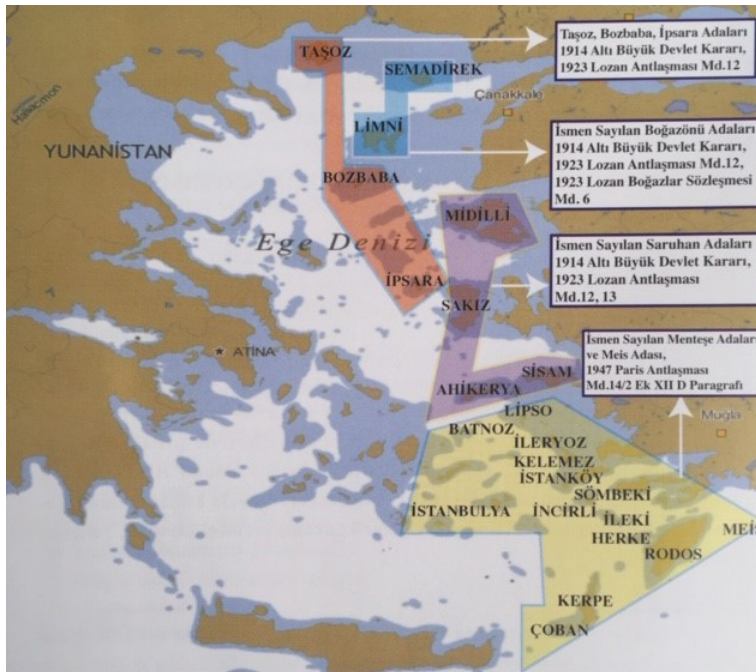
Türkiye, Yunanistan'ın Montrö Sözleşmesi'nin Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni geçersiz kıldığı iddialarına karşılık olarak, Montrö'de yeniden silahlandırma düzenlemesinin net bir şekilde Türk egemenliğinde bulunan boğazlar bölgesini kapsadığını; dolayısıyla Yunanistan'ın Montrö Sözleşmesi'ne dayanarak tüm Ege adalarında ve boğaz önü adalarda silahlandırma faaliyetlerinde bulunamayacağını belirtmektedir. İlâveten Montrö Sözleşmesi, Yunanistan egemenliğindeki adaların silahlandırılabilceği yönünde açık veya üstü kapalı hiçbir hüküm içermemektedir. Bu bağlamda, Yunanistan'ın özellikle Kuzey Ege adalarını silahlandırma faaliyetlerini Montrö Sözleşmesi'yle temellendirmesinin hiçbir hukuki geçerliliği yoktur.⁸²

Türkiye'nin tezine göre, Lozan Anlaşması'nın 12 ve 13. maddeleri söz konusu adaların silah ve askerden arındırıldığını doğrulamaktadır. Yunanistan, Türkiye'nin 1947 Paris Anlaşması'na taraf olmamasından ötürü silahlandırma faaliyetlerine karşı çıkamayacağını iddia ederken buna karşılık Türkiye, taraf olmasa da söz konusu anlaşmanın bir "objektif statü"⁸³ oluşturduğunu ileri sürmektedir; dolayısıyla Paris Anlaşması'nın ilgili hükümlerinin Türkiye'nin çıkarlarını da ilgilendirdiğini savunmaktadır.⁸⁴

Türkiye Yunanistan'ın iddia ettiği üzere, anlaşmaların yapıldığı dönem koşullarının köklü değişikliğe uğradığı görüşünü reddetmektedir. Türkiye'nin yaklaşımına göre, uluslararası

hukukun ahde vefa ilkesi gereği, yapılan anlaşmalara sadık kalmak gerekmektedir. Dahası Yunanistan'ın iddialarını dayandırdığı hukuk ilkesi olan; şartların köklü değişikliğe uğradığı durumlar ilkesinin tek taraflı olarak kendi çıkarına hizmet edecek şekilde yorumlanmasının da hiçbir hukuki temeli olmadığını vurgulamaktadır.⁸⁵

Son olarak Türkiye, Yunanistan'ın BM Şartı 51. madde düzenlemesinde tanınan meşru müdafaa hakkından dolayı adaları silahlandırabileceği iddiasına karşılık, söz konusu düzenlemenin fiilî bir saldırı durumunu şart koştuğunu belirterek, bu maddenin Yunanistan'a adaları silahlandırma hakkı ve yetkisi vermediğini savunmaktadır.⁸⁶



Harita 5: Anlaşmalarla Askerden ve Silahtan Arındırılmış Ege Adaları
Kaynak: Yaycı, s. 125.

HAVA SAHASI VE FIR HATTI SORUNU

1974 yılından itibaren Türk-Yunan ilişkilerindeki sorunlar sıklıkla gündemi meşgul eder hâle gelmiştir. Bunlardan biri de ulusal hava sahasına ilişkin sorundur. Uluslararası hukuk çerçevesinde belirlenen kurallara göre, bir devletin ulusal hava sahası ülke toprakları ve sahip olunan kara suları üzerindeki hava alanını

kapsamakta ve devletin bu alanda münhasır egemenliği söz konusu olmaktadır;⁸⁷ dolayısıyla bir devletin kara suları ve ulusal hava sahası eşit genişlikte olmalıdır. Bu çalışma kapsamında öncelikle ulusal hava sahası sorunu, ardından FIR (*Flight Information Region*) hattı sorunu incelenecektir.

Hava Sahası Sorununun Tarihî Arka Planı

Kara suları konusunda bahsedildiği üzere, Yunanistan'ın Ege Denizi'ndeki kara suları altı deniz mili olarak saptanmıştır. Ne var ki Yunanistan, 1931 yılında (henüz Yunan kara suları üç deniz mili iken) havacılık ve polis sorunları kapsamında çıkardığı kararname ile hava sahasını 10 mil genişliğe sahip olarak ilan etmiştir.⁸⁸

Kıbrıs Barış Harekâtı ile gerginleşen ilişkiler de Ege sorunlarını tekrar gündeme getirmiştir. Türkiye, Yunanistan'ın ulusal hava sınırı olarak belirlediği ve uluslararası hukuka açık bir şekilde aykırı olan 10 mil genişliğe tepki göstermiştir. Zira bir ülkenin kara suları ve ulusal hava sahası arasında artı yönde bir tutarsızlık bulunması hukuken meşru değildir.

Yunanistan, 1974 yılında Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne (*International Civil Aviation Organization-ICAO*) yaptığı başvuru ile ulusal hava sahasını 10 mil olarak belirlediğini açıklamıştır. Türkiye, bu karara ilişkin hem ICAO'ya

hem de Yunanistan'a, 10 mil olarak belirlenen hava sahasını kabul etmediğini belirtmiştir.⁸⁹ Bu tarihten itibaren Türkiye, düzenli olarak bu kararı tanımadığını ilan etmek maksadıyla Yunanistan tarafından ulusal hava sahası olarak ilan edilen alanda askerî tatbikat kapsamında uçuşlar düzenlemektedir. Yunanistan bu faaliyeti ulusal hava sahasının ihlali olarak görmekte ve protesto etmekte, Türkiye ise bu protestoları geri çevirmektedir.

Tarafların Hava Sahası Sorununa İlişkin Tezleri

Yunanistan'ın konuya ilişkin ilk tezi, kendi kara suları henüz üç deniz mili iken 1931 yılında almış olduğu kararın Türkiye tarafından 40 yıl boyunca bir itirazla karşılaşmaması nedeniyle zımnen kabul edildiği ve bu uygulamanın bir teamül hâline gelmiş olduğudur.⁹⁰ Türkiye bu duruma şiddetle karşı çıkmakta, uluslararası hukuka göre bir devletin kara suları ve ulusal hava sahası arasında tutarsızlık olmasının mümkün olmadığını savunarak sözde Yunan hava sahası olarak ilan edilen alanı ihlal ederek tutumunu ortaya koymaktadır. Bu noktada Türkiye, ulusal sivil havacılık faaliyetlerini düzenleyen Chicago Sözleşmesi'ne atıfta bulunmaktadır. Zira sözleşmenin 1 ve 2. maddelerine⁹¹ göre, bir devletin kara suları ve ulusal hava sahası eşit olmak zorundadır.⁹²

Öte yandan, Yunanistan'ın iç hukukta aldığı kararı uluslararası alanda 1974 yılında bildirmesiyle birlikte, Türkiye hem ICAO'ya hem de Yunanistan'a bu kararı tanımadığını ve ulusal hava sahasının altı mil olarak yeniden bildirmesinin gerekliliğini iletmıştır. Dolayısıyla Yunanistan'ın iddia ettiği gibi Türkiye'nin 40 yıl sessiz kalması ve zımnen kabulü gibi bir durum, Türk tarafının tezine göre geçersiz ve asılsızdır.⁹³

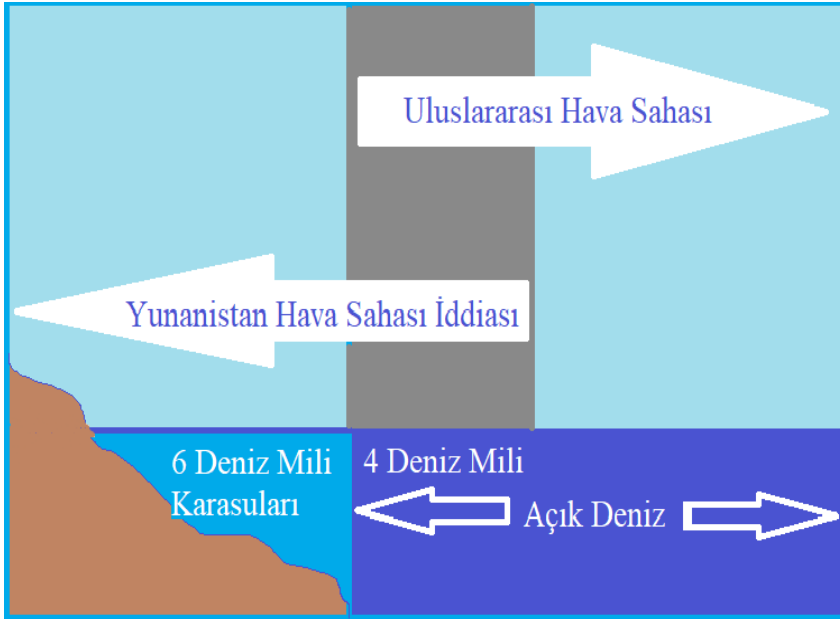
FIR Hattı Sorunu

Dünyadaki hava sahaları çeşitli hava seyir bölgelerine bölünmüş, bu bölgeler de uçuş bildirim bölgelerine ayrılmıştır. Bu bildirim bölgeleri, FIR olarak isimlendirilmektedir.⁹⁴ Söz konusu bölgeler, 1944 Chicago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi ve ek belgeler kapsamında belirlenmiş uçuş bilgi bölgeleri, uyarı hizmetleri bölgeleri ve rapor verme hatları olup, hizmet veren devlete herhangi bir egemenlik hakkı sağlamamaktadır.⁹⁵

FIR Hattı Sorununun Tarihî Arka Planı

Ege bölgesindeki FIR hatları, 1950 yılında ICAO üyesi bölge devletleri tarafından İstanbul'da düzenlenen toplantıda saptanmış ve 1952 yılında Paris'te Üçüncü Avrupa Bölgesel Seyrüsefer Anlaşması ile onaylanmıştır. Böylelikle Türkiye kara suları ve Doğu Ege'de bulunan Yunan adalarının batısında kalan bölgenin denetimi Yunanistan'a bırakılmıştır. Atina FIR'ı olarak adlandırılan bu bölge, Ege'de açık denizin neredeyse tümünü kapsamakta ve dolayısıyla Türkiye açısından sorun teşkil etmektedir.⁹⁶ Türkiye'den kalkarak batıya seyahat eden tüm uçaklar Atina'ya; batıdan doğuya seyahat eden tüm uçaklar da Türkiye'ye bildirim yapmak zorundadır. 1974 yılında Türkiye, yayımladığı

NOTAM (*Notice to Airmen-Havacılara Uyarı*) 714 ile Yunan FIR hattının Yunan adalarının dışarıda bırakılması ve ortay hat uygulanması ile yeniden düzenlenmesi şeklinde görüş ortaya koymuştur. Bu kararın üzerine Yunanistan da bir NOTAM yayınlamış ve Ege Denizi'ni tamamen tehlikeli bölge ilan ederek uçuşa kapatmıştır. Yunanistan'ın şiddetli itirazı ve devam eden çözümsüzlük nedeniyle Türkiye tarafından bu uygulama sona erdirilmiş, ardından Yunan



Şekil 3: Yunan Tezleri ve Uluslararası Uygulamaların Karşılaştırması

tarafı da NOTAM'larını kaldırmış ve bölge 1980 yılında uçuşlara açılmıştır.⁹⁷

Tarafların FIR Hattı Sorununa İlişkin Tezleri

Yunanistan, Atina FIR'ı kapsamında ortaya çıkan teknik sorumluluğunu egemenlik hakkı olarak addetmektedir. Bu kapsamda yalnızca sivil hava araçlarına uygulanması mümkün olan denetim hakkını Türkiye'nin askerî uçaklarına da uygulamak istemektedir. Türk askerî uçaklarından uçuş planı istenmesi, Türkiye tarafından aşırılık ve hukuksuzluk olarak görülmektedir. Bu çerçevede Türkiye, FIR hattının Doğu Ege Yunan Adaları'nı dışarıda bırakacak bir ortay hattın belirlenmesi ile hatların yeniden tespit edilmesini istemektedir.⁹⁸ Yunanistan ise 1952 yılında kendisine bırakılan düzenleyici yetkiye Türkiye'nin 22 yıl boyunca itiraz etmemesini ve 1974 yılında NOTAM yayınlamasını hukuksuz bir girişim olarak addetmektedir.⁹⁹ Bu durum Yunanistan'ın FIR hattı sorumluluklarından doğan düzenleyici yetkiyi yanlış yorumladığını ve bu yetkiyi bir egemenlik hakkı gibi kabul edip Ege Denizi'nde de facto (kanuna karşı) bir egemenlik kurma çabası içerisinde olduğunu göstermektedir. Zira Türk askerî uçaklarının uluslararası hukuka ve anlaşmalar hukukuna göre bir başka devletin iç hukuk düzenlemesine tabi tutulması söz konusu değildir.¹⁰⁰



Harita 6: Mevcut FIR Hattı Uygulamasını Gösteren Harita

Kaynak: <http://arsiv.linehaber.com.tr/fir-hatti-nedir-fir-hatti-ne-demek/>

ARAMA-KURTARMA (SAR) SORUMLULUK SAHASI SORUNU

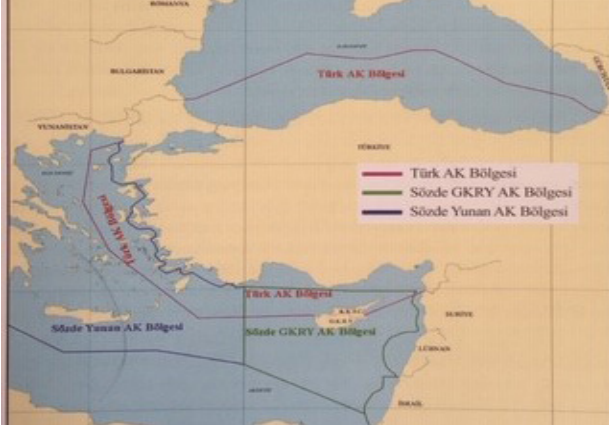
Arama-kurtarma faaliyetleri, deniz ve hava araçlarında meydana gelen kazalar sonucu yolcuların karada, havada, denizin altında veya üstünde karşılaştığı tehlikeli durumlar sürecinde çeşitli araç, teçhizat ve birlikler yoluyla aranması ve kurtarılması hizmetlerini kapsamaktadır.¹⁰¹ Bu faaliyetler içerisinde; tehlike mesajlarının izlenmesi, danışmanlık, ilk yardım, muhaberat gibi uygulamalar yer almaktadır.

Arama-Kurtarma Sorununun Tarihî Arka Planı

1944 Chicago Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması ile ortaya çıkan ICAO Sözleşmesi, arama-kurtarma kavramının ihtiva ettiği güncel anlamı barındırmaktadır. Bunun yanında 1974 yılında imzalanan Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi'nin (*Safety of Life at Sea-SOLAS*) ilgili maddeleri, imzacı devletlerin kendi kıyıları etrafında arama-kurtarma faaliyetlerinde üstlendikleri misyon ve yükümlülükleri belirtmektedir. Öte yandan 1979 yılında Uluslararası Denizcilik Örgütü (*International Maritime Organization-IMO*) tarafından toplanan konferans çerçevesinde hem Türkiye hem de Yunanistan'ın taraf olduğu Denizde Arama-Kurtarmaya İlişkin Uluslararası Sözleşme (Hamburg Sözleşmesi)

kabul edilmiş ve sözleşme 1985 senesinde yürürlüğe girmiştir.¹⁰² Sorunun Türk-Yunan ilişkilerindeki izdüşümü, tarafların arama-kurtarma bölgelerine ilişkin yaklaşımından kaynaklanmaktadır. Yunanistan, arama-kurtarma bölgesini FIR hattı olarak belirlenen Atina FIR'ına dayandırmaktadır. Buna karşın Türkiye, 1979 yılında

imzalanan Hamburg Sözleşmesi çerçevesinde 1992 yılında IMO'ya deklare ettiği arama-kurtarma bölgesini esas almaktadır. Yunanistan ise, ICAO Sözleşmesi'ne ek olarak imzaladığı sözleşme ile arama-kurtarma hizmetlerinin verilmesini öngören maddeleri kabul etmiş ve arama-kurtarma faaliyetlerinde bu sözleşmeyi temel almıştır. Ayrıca 1989 yılında Hamburg Sözleşmesi'ne de çeşitli maddelere çekince koyarak taraf olmuştur.¹⁰³



Harita 7: Mevcut Türk ve Yunan SAR Sorumluluk Sahaları

Kaynak: Yayıncı, s. 173.

Tarafların Arama-Kurtarma Sorununa İlişkin Tezleri

Yunanistan, Hamburg Sözleşmesi'ni imzalarken iki maddesine çekince koymuştur. İlki; her arama-kurtarma bölgesinin taraflar arasında anlaşma yoluyla tesis edileceğine ilişkin maddedir.¹⁰⁴ İkincisi; ilgili taraflar arasında arama-kurtarma bölgesinin kesin boyutu hakkında anlaşmaya varılmaması durumunda, tarafların bu alanda arama-kurtarma hizmetlerini eşit ve kapsamlı bir eşgüdümle belirleyecek düzenlemelerde anlaşması için mümkün olan bütün çabayı göstereceklerine ilişkin maddedir.¹⁰⁵

Yunanistan, arama-kurtarma faaliyetlerinin FIR hatları ile uyumlulaştırılmasını öngörmektedir. Yunanistan'ın FIR hattını egemenlik alanı kapsamında değerlendirdiği göz önüne alındığında, arama-kurtarma bölgesine ilişkin sorunu da bu kapsamda değerlendirdiği

sonucuna ulaşmak mümkündür. Öte yandan Türkiye, arama-kurtarma sahalarına ilişkin sınırları Yunanistan ile müzakere ederek bir sonuca ulaşma noktasındaki isteğini çeşitli platformlarda sıklıkla dile getirmiştir. Zira Türkiye, insan hayatının söz konusu olduğu bu hususa ilişkin faaliyetlerin yapıldığı sahayı bir egemenlik sahası olarak değil, insanlığa ve insan güvenliğine hizmet sahası olarak görmektedir.¹⁰⁶

Türkiye, FIR hatlarının ve arama-kurtarma bölgelerinin iki farklı konu olmasından dolayı entegre edilmelerinin mümkün olmadığını savunmaktadır. Arama-kurtarma faaliyetlerine ilişkin Hamburg Sözleşmesi'nin kara, deniz ve hava olarak üç sahayı kapsıyor olmasının bu uyumlulaştırmayı mümkün olmayan bir hâle getirdiği belirtilmektedir. Bununla beraber, Yunanistan tarafından çekince ile imzalanan ek maddeleri hatırlatarak, Yunanistan'a iş birliği çağrısında bulunmayadevametmektedir. Türkiye, Yunanistan'ın esas aldığı Chicago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin deniz alanlarını kapsamaması nedeniyle bu ülkenin Hamburg Sözleşmesi'ne koyduğu çekincenin sözleşmeye taraf olan devletlerin hakkını ihlal etmesine meydan vermemesi gerektiğini belirtmektedir.¹⁰⁷ Türkiye, Yunanistan'ın uzlaşmaz tutumuna dikkat çekerek, Hamburg Sözleşmesi'nin 2.1.7 paragrafına işaret etmekte ve Yunanistan'ın tutumuna karşın arama-kurtarma sahalarının bir egemenlik hakkı doğurmadığı vurgusunu yapmaktadır.¹⁰⁸

Türkiye 2004 yılında, Yunan tezinin temelini oluşturan ICAO Sözleşmesi'nin 12 numaralı ek belgesine; "arama ve kurtarma bölgeleri uygulanabilir olduğu ölçüde, karşılık gelen uçuş bilgi bölgeleri (FIR) ile ve açık denizler üzerindeki bu alanlarla ilgili olarak, deniz arama ve kurtarma bölgeleri ile çakışmalıdır" ifadesini ekleterek Yunan tezini zayıflatmıştır.¹⁰⁹ Türkiye, arama-kurtarma bölgeleri ile kıta sahanlığı/münhasır ekonomik bölge sınırlarının örtüşmesi gerektiği tezini savunmakta, Karadeniz için geçerli olan uygulamanın Ege ve Akdeniz için de uygulanmasını gerekli görmektedir.



Harita 8: Olması Gereken Türk SAR Sorumluluk Sahaları
Kaynak: Yayıcı, s. 176.

SONUÇ

Ege Denizi'ne ilişkin sorunlar, deniz yatağından gökyüzüne kadar çok boyutlu bir şekilde Türk-Yunan ilişkilerinde temel uyuşmazlık konularını oluşturmaktadır. Bu yönüyle Ege Denizi'ne ilişkin bu çok boyutlu uyuşmazlık konuları, "Ege Sorunu" olarak adlandırılmaktadır. Türkiye açısından Ege'deki temel sorunlar; kara suları, kıta sahanlığı, hava sahası, FIR hattı, adaların silahlandırılması, bazı Ege adalarının egemenliği konusu ve arama-kurtarma faaliyetleri olarak sıralanmaktadır. Türkiye bu sorunların çözümü için karşılıklı müzakere zemininin oluşturulması gerektiğini savunmaktadır. Yunan tarafı ise müzakere edilecek bir "Ege Sorunu" olmadığını, iki ülke arasında Ege Denizi'ne ilişkin var olan tek sorunun kıta sahanlığı ve egemenlik konusu olduğunu iddia etmektedir; dolayısıyla hukuki bir çözüm mekanizması oluşturulması gerektiğini ileri sürmektedir.

İkili ilişkilerde var olan diğer tüm uyuşmazlık konularında olduğu gibi, Ege'deki sorunları derinleştiren en temel husus ise, tarafların çözüm yönteminin ne olacağı konusunda mutabakata varamıyor olmalarıdır. Türkiye, birbirleriyle bağlantılı olan Ege sorunlarının bir paket hâlinde ele alınmasından ve karşılıklı müzakereler yoluyla çözüme kavuşturulmasından yana iken, Yunanistan UAD'nin karar vermesini istemektedir; dolayısıyla Ege sorunlarının neler olduğu ve bu sorunların hangi yöntemlerle

çözüme kavuşturulacağı hususundaki görüş ayrılıkları, sorunların derinleşmesine yol açmaktadır.

Tarihi, Yunanistan'ın bağımsızlığını kazanması ile iki devlet olarak ilişkilerin başladığı dönemlere dayanan, ancak 1970'lerden itibaren ikili ilişkilerde meydana gelen krizlerin çoğunun kaynağı olan Ege sorunları, iki devletin de ekonomik ve güvenlik endişeleri nedeniyle doğrudan egemenliğe ilişkin bir konu olarak gördükleri sorunlardır. Söz konusu uyuşmazlık konuları, anlaşıldığı üzere karmaşık olmakla birlikte, kolaylıkla kalıcı bir çözüme ulaştırılabilecek sorunlardır. Ege sorunları her iki ülkenin de siyasi iradelerinin kararlılığına bağlı olmasının yanı sıra, siyasi ve hukuki açıdan çözülebilecek "teknik" sorunlardır. Bu anlamda, ilk aşamada siyasi mekanizmaların uygulamaya geçirilmesi önem arz etmektedir. Başka bir deyişle sorunların çözümü büyük oranda tarafların müzakereleri kabul edip, meselenin siyasi boyutunu nihayete erdirmeleri ile mümkün görünmektedir.

Bu noktada, Ege'ye ilişkin uyuşmazlık konularının her iki ülke açısından da biregemenlik meselesi olduğunu kaydetmek gerekmektedir. Bu bağlamda, sorunların çözümünün belli oranda taraflardan birinin ya da her ikisinin taviz vermesine bağlı olduğu ortadadır; ancak sorunlar egemenlik meselesi olarak algılandığı için ne Türkiye ne de Yunanistan ödün veren taraf olmaya yanaşmaktadır.

Ege'ye ilişkin sorunlar çerçevesinde değerlendirildiğinde, Yunanistan açısından Ege'de var olan tek meşru hukuki sorun, kıta sahanlığının saptanması sorunu olarak ortaya konmaktadır. Bunun dışındaki diğer tüm sorunlar, sorun teşkil etmeyecek kadar Yunanistan'ın egemenlik konuları ile ilgilidir. Yunanistan'a göre Türkiye Ege Denizi'nde Yunanistan'a tehdit oluşturmaktadır ve kıta sahanlığı dışındaki sorunlar Türkiye'nin asılsız iddialarından ibarettir. Hâl böyle olunca da Yunanistan sorunların çözümü için görüşmelere yanaşmamakta, bir şekilde düzenlenmiş olan görüşme ve müzakereler de her defasında

sonuçsuz kalmaktadır. Bu durum da taraflar arasındaki gerginliği tırmandırmakta ve anlaşmazlığı derinleştirmektedir.

Diğer yandan Yunanistan, anlaşmazlıkların hukuki yöntemlerle uluslararası mecralarda çözüme kavuşturulması gerektiği konusunda ısrarcı davranmaktadır. Türkiye ise sorunların çözümünün taraflar arasında yapılacak ikili görüşmelere bağlı olduğunu savunmaktadır. Zira Türkiye'ye göre, Yunanistan Lozan Anlaşması ile iki devlet arasında kurulan denge aleyhine hareket etmekte ve Ege'yi doğrudan ilgilendiren diğer uluslararası anlaşmalara aykırı davranmaktadır. Anlaşma metnlerinin yorumlanmasındaki farklılıklardan ötürü de Türkiye ikili görüşmeler yapılmasını teklif etmektedir. Taraflar arasındaki bu anlaşmalara ve sorunların çözüm yöntemine dair görüş ayrılıkları, sorunları derinleştiren en önemli etkenlerden biridir. Türkiye'nin müzakerelerin yapılması konusunda ısrarcı olması hukuk dışı değildir; tam tersine, müzakereler uluslararası anlaşmazlıkların çözümünde hukuki bir yöntemdir; hatta anlaşmazlık durumlarında ilk olarak gerçekleştirilmesi gereken yöntemlerden biridir.

Bu doğrultuda, sorunların çözümü öncelikle taraflararasındabirgüvenortamınınınsağlanmasına bağlıdır. Geçmişte, geçici de olsa, iki ülkenin güven tazelediği dönemler olmuştur. 1990'lı yıllar bunun en bariz örneklerindendir. Bunun yanı sıra, sorunların çözümü için her iki tarafın da sorunları çözüme kavuşturmak adına kararlı siyasi iradelerini aynı anda ortaya koymaları gerekmektedir. Tarihî sürece baktığımızda, bu karşılıklı iradelerin ortaya konulduğu dönemler olduğu görülmektedir. Örneğin iki ülkenin de ortak düşman/tehdit algılamasının olduğu İkinci Dünya Savaşı öncesi ve sonrası dönemde, taraflar yakınlaşabilmiştir. Bu örnekte olduğu gibi özellikle Ege ve Akdeniz'de ortak düşman/

tehdit algılaması, sorunların çözümüne yönelik karşılıklı siyasi iradenin ortaya konulabilmesini sağlayabilecektir. İki ülke arasındaki sorunların çözüme kavuşturulamamasının en önemli nedenlerinden bir diğeri de iktidarda olan liderlerin sorunlara ve ikili ilişkilere bakış açılarındaki farklılıktır. Her iki ülkede de sorunların çözümü için irade gösteren siyasi iktidarların görevde bulunması, sorunların çözümünü kolaylaştırabilecek etmenlerdendir. Taraflar arasında meydana gelen krizlerin nasıl yatıştığına bakıldığında, üçüncü bir gücün devreye girdiği görülmektedir; dolayısıyla uyuşmazlık konularının çözüme kavuşturulması için üçüncü bir aktörün devreye girmesi de çözüm sürecini kolaylaştıracak bir faktör olabilir.

Bütün bunların ötesinde kültürel, toplumsal, ekonomik ilişkilerin güçlendirilmesi ve bu ilişkileri sağlayacak kanalların çeşitlendirilmesi de hiç şüphesiz, ilişkilerde olumlu havanın gelişmesine, güven ortamının sağlanmasına ve yumuşamaya katkıda bulunacak önemli unsurlardır. Ayrıca günümüzde kamuoyu, devletler arası ilişkilerde önemli bir etkiye sahiptir; dolayısıyla iki ülke liderlerinin sorunların çözümüne yönelik üzerlerinde hissedecekleri kamuoyu baskısı ve desteği de kolaylaştırıcı bir etken olacaktır. Ancak var olan gerçeklik üzerinden değerlendirildiğinde, Ege Denizi'ne ilişkin sorunların, ne yazık ki uzun yıllar boyunca ikili ilişkilerin en mühim meselesi olmayı sürdüreceğini ve bu sorunlar çözülmedikçe de iki ülke arasında kalıcı bir uzlaşının sağlanamayacağını tahmin etmek çok da zor değildir.

Son olarak belirtmek gerekir ki, her iki devlet de sorunlara ulusal çıkar bağlamında yaklaşırsa da çözümsüzlük her iki devletin ulusal çıkar olarak addettiği unsurlara erişmesi önündeki en büyük engeldir.

Sonnotlar

* YL öğrencisi, Marmara Üniversitesi, Ortadoğu ve İslam Ülkeleri Araştırmaları Enstitüsü, Ortadoğu Siyasi Tarihi ve Uluslararası İlişkileri Anabilim Dalı, mvelimercan02@gmail.com

** YL öğrencisi, Milli Savunma Üniversitesi, ATASAREN, Uluslararası İlişkiler ve Bölgesel Çalışmalar Anabilim Dalı, halisesadfarimaz@gmail.com

¹ Megali İdea terimi Yunanca “Büyük Ülkü” demektir. Yunan hedefleri anlamına gelen bu kavram, esas itibarıyla 1798’den itibaren bu ülkü peşinde koşan Yunanlıların emperyalist politikalarının temel hedefidir. Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Cihat Yayıncı, Yunanistan Talepleri Ege Sorunları Soru ve Cevaplarla, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2020, s. 5-10; Oğuz Kalelioğlu, “Türk-Yunan İlişkileri ve Megali İdea”, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, S. 41 (Mayıs 2008): 105-123.

² Ergün Aybars, “Türk-Yunan İlişkileri”, Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, C. 1, S. 3 (Ocak 1993): 3.

³ Fuat Aksu, “İkili İlişkilerin Genel Görünümü”, Türk-Yunan İlişkileri, <http://www.turkishgreek.org/ikili-iliskilerin-genel-goeruenuemue> [21.12.2020].

⁴ Aksu, “İkili İlişkilerin Genel...”

⁵ Yayıncı, s. 3.

⁶ Gülten Ayman, “Türk-Yunan İlişkilerinde Güç ve Tehdit”, XX. Yüzyılda Türk Dış Politikasının Analizi, 4. Baskı, Faruk Sönmezoğlu (Der.) içinde, İstanbul: DER Yayınları, 2016, 477.

⁷ Bir deniz mili, başlangıçta dünya yüzeyinde bir meridyen boyunca bir dakikalık yay uzunluğu olarak tanımlanmıştır. Kutup enlemlerinde dünyanın hafif düzleşmesi nedeniyle ancak bir deniz mili ölçümü kutuplara doğru hafifçe artmaktadır. Uzun yıllar boyunca İngiliz deniz mili 6.080 fit (1.85318 km), ABD deniz mili ise 6.080.20 fit (1.85324 km) olarak belirlenmiştir. 1929’da Monako’da düzenlenen uluslararası bir konferansta deniz mili tam olarak 1.852 km olarak yeniden tanımlanmıştır.

⁸ Yayıncı, s. 10.

⁹ Ege Denizi’nin coğrafi özellikleri için bk. Sırrı Erinc ve Talip Yüksel, Ege Denizi: Türkiye ile Komşu Ege Adaları, Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, 1978.

¹⁰ BM Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne göre, insan yerleşimine elverişli olup olmadığına bakılmaksızın tüm ada, adacık ve kayalıkların kara suyu ve hava sahası vardır. Yerleşime uygun olanların ise kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgeleri de vardır. Yunanistan buna dayanarak adaların önemli bir kısmına sahip olmasından dolayı bu adalarda uluslararası hukukun tanıdığı haklardan sonuna kadar faydalanmak istemektedir.

¹¹ Şule Kut, “Türk Dış Politikasında Ege Sorunu”, XX. Yüzyılda Türk Dış Politikasının Analizi, Faruk

Sönmezoğlu (Der.) içinde, İstanbul: DER Yayınları, 2016, 493.

¹² İsmail Soysal, Türkiye’nin Siyasal Andlaşmaları, C. 1. (1920-1945), 3. Baskı, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2000, 85-139.

¹³ Anlaşmanın ilgili maddelerinin ayrıntıları için bk. Ali Karamahmut, Ege’de Temel Sorun: Egemenliği Tartışmalı Adalar, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1998, Ek-17.

¹⁴ Ayrıntılı bilgi için bk. “1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri: Kara Suları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi”, Türk-Yunan İlişkileri, <http://www.turkishgreek.org/kuetuephane/item/134-1958-cenevre-deniz-hukuku-soezlesmeleri-kara-sulari-ve-bitisik-boelge-soezlesmesi> [21.12.2020].

¹⁵ Ayrıntılı bilgi için bk. “1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri: Kıta Sahanlığı Sözleşmesi”, Türk-Yunan İlişkileri, <http://www.turkishgreek.org/kuetuephane/item/136-1958-cenevre-deniz-hukuku-soezlesmeleri-kita-sahanligi-soezlesmesi> [21.12.2020].

¹⁶ Ayrıntılı bilgi için bk. Aydoğan Özman, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İstanbul: İstanbul Deniz Ticaret Odası Yayınları, 1984.

¹⁷ Kut, “Türk Dış Politikasında...”, s. 494.

¹⁸ Tayyar Arı, “Kıta Sahanlığı Sorunu ve Türk-Yunan İlişkileri”, Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, C. 13, S. 1-2 (Mart-Kasım 1992): 168.

¹⁹ Şafak Eren, “Ege Denizi Temelinde Türk-Yunan İlişkileri”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kadir Has Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008), 77-78.

²⁰ Nuray Karapınar, “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Alanlarına İlişkin Bazı Kavramlar”, Doğal Kay. ve Eko. Bült., S. 20 (2015): 17.

²¹ Eğer karşı tarafta başka bir ülkenin toprağı yoksa ya da iki ülke arasındaki mesafe buna müsaade ediyorsa kıta sahanlığı -ilan edilmek koşuluyla- 350 deniz mili genişliğe uzatılabilir ya da 2.500 metre derinliğin ötesinde en fazla 100 deniz mili kadar uzatılabilir.

²² United Nations, Convention on the Law of the Sea, Part VI Article 76, 1983, 53 https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf [22.12.2020].

²³ Serhat H. Başeren, “Kıta Sahanlığı: Doğal Uzantı ve Mesafe İlkesi İlişkileri”, Dış Politika Dergisi, C. 6, S. 1 (1995): 53.

²⁴ Yayıncı, s. 139.

²⁵ A. Oğuz Çelikkol ve Sibel Karabel, “Türkiye-Yunanistan İlişkileri ve Denizden Kaynaklanan Uluslararası Sorunlar”, Bilge Strateji, C. 9, S. 16 (Bahar 2017): 16-17.

²⁶ Bu adalar, Anadolu ve Trakya kıyısına yakın Limni, Semadirek, Midilli, Sakız, Bozbaba, Sisam İspara ve Antiipsara adalarıdır.



- ²⁷ Yayıcı, s. 140.
- ²⁸ Nota, önemli bir konu hakkında, çoğunlukla da bir durumu protesto için bir devletin dışişleri bakanlığı tarafından diğer devletin bakanlığına iletilen resmî belge olarak tanımlanabilir. Ayrıntılı bilgi için bk. Ahmet Emin Dağ, Uluslararası İlişkiler ve Diplomasi Sözlüğü, 4. Baskı, İstanbul: Vadi Yayınları, 2016, 276.
- ²⁹ Kut, “Türk Dış Politikasında...”, s. 502.
- ³⁰ Kuzey Denizi’nde Hollanda, Almanya ve Danimarka arasında kıta sahanlığının eşit uzaklık metoduna göre belirlenmesi gerektiğini savunan Almanya, iki komşusu Hollanda ve Danimarka’ya karşı açtığı davalarda, UAD’dan kıta sahanlığına esas olması gereken ilkeleri ortaya koymasını istemiştir. Söz konusu coğrafi bölgede kıyının yapısı gereği eşit uzaklık ilkesinin uygulanması Almanya aleyhine bir sonuç doğurabileceğinden Almanya bu metodun uygulanmasının uluslararası hukuk çerçevesinde zorunlu olmadığını, bu ilkenin bir teamül kuralı olmadığını savunmuştur. UAD de Almanya’yı haklı bularak 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi 6. maddede geçen eşit uzaklık ilkesinin teamül kuralı olması için gerekli şartları taşımadığını ileri sürmüştür. Ayrıntılı bilgi için bkz. International Court of Justice, “North Sea Continental Shelf (Federal Republic of Germany/Denmark)”, <https://www.icj-cij.org/en/case/51> [23.12.2020]; International Court of Justice, “North Sea Continental Shelf (Federal Republic of Germany/ Netherlands)”, <https://www.icj-cij.org/en/case/52> [23.12.2020].
- ³¹ Fuat Aksu, “Ege Denizi’ne İlişkin Sorunlar: Kıta Sahanlığının Saptanması Sorunu”, Türk-Yunan İlişkileri, <http://www.turkishgreek.org/iki-uelke-arasindaki-temel-sorunlar-ve-taraflarin-yaklasimlari/ege-denizi-ne-iliskin-sorunlar/k-ta-sahanl-g-n-n-saptanmas-sorunu> [22.12.2020].
- ³² Aydın Şihmantepe, “1974-1976 Kıta Sahanlığı Krizi”, Türk Dış Politikası Kriz İncelemeleri, <https://tdpkrizleri.org/index.php/1974-1976-ege-denizi-krizi> [22.12.2020]; ayrıca bk. Leo Gross, “The Dispute Between Greece and Turkey Concerning the Continental Shelf in the Aegean”, The American Journal of International Law, Vol. 71, No. 1 (January 1977): 34.
- ³³ Arı, “Kıta Sahanlığı Sorunu...”, s. 173.
- ³⁴ Aksu, “Ege Denizi’ne İlişkin...”.
- ³⁵ Yaşar Ertürk, Adalar (Ege) Denizinde Türk-Yunan Mücadelesi, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2007, 113.
- ³⁶ Hüseyin Pazarcı, “Kıta Sahanlığı Konusunda Hukuksal Görüşler”, Ege Deniz Sorunları Semineri, Ankara: AÜSBFY, 1986, 80.
- ³⁷ Takımadada, birbirleri ile olan bağları coğrafi, ekonomik ve politik bir bütün oluşturacak derecede sıkı olan veya tarihî açıdan bu şekilde kabul edilen ada kısımları, bunları bağlayan sular ve diğer doğal unsurlar da dâhil olmak üzere, adalar grubu anlamına gelir.
- ³⁸ Arı, “Kıta Sahanlığı Sorunu...”, s. 181.
- ³⁹ Pazarcı, “Kıta Sahanlığı Konusunda...”, s. 86.
- ⁴⁰ Ömer Göksel İşyar, Türk Dış Politikası: Sorunlar ve Süreçler, Bursa: Dora Yayıncılık, 2017, 410.
- ⁴¹ Tayyar Arı, “Ege Sorunu ve Türk-Yunan İlişkileri: Son Gelişmeler Işığında Kara Suları ve Hava Sahası Sorunları”, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, (1995): 51. 51-68.
- ⁴² Zararsız geçiş hakkı, yabancı gemilerin başka bir devletin kara sularından geçişini düzenleyen bir uluslararası deniz hukuku kavramıdır. BM Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin 19. maddesine göre, geçiş, sahildevletinin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır. Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Özman, age.
- ⁴³ Serhan Yücel, “Ege’de Bitmeyen Sorunun Bir Unsuru Olarak Türk ve Yunan Karasuları ve Ulusal Hava Sahaları”, Güvenlik Stratejileri Dergisi, C. 6, S. 12(2010): 88. 83-102.
- ⁴⁴ Fuat Aksu, “Ege Sorunlarının Geleceği ve Türkiye: AB Üyelik Sürecinde Türkiye’nin Seçenekleri”, Stratejik Araştırmalar Dergisi, Y. 3, S. 5(2005): 276. 261-286.
- ⁴⁵ Mektubun tam metni için bk.; Şükrü Elekdağ, “Ege’de Kriz Belgeleri”, Milliyet, 11 Şubat 1996, 19.
- ⁴⁶ Muzaffer Ercan Yılmaz, “Soğuk Savaş Sonrası Dönemde Türk-Yunan İlişkileri ve Ege Sorunu”, Sosyal Bilimler Dergisi, C. 5, S. 2(2008): 32. 27-44.
- ⁴⁷ age., s. 272.
- ⁴⁸ age., s. 273.
- ⁴⁹ Yücel, “Ege’de Bitmeyen...”, s. 92.
- ⁵⁰ Melih Başdemir, “Türkiye’nin Avrupa Birliği Müzakere Sürecinde Yunanistan ile Olan Karasuları Sorunu”, Güvenlik Stratejileri Dergisi, C. 3, S. 6(2007): 110. 93-22.
- ⁵¹ Faruk Sönmezoğlu, Son Onyıllarda Türk Dış Politikası: 1991-2015, İstanbul: DER Yayınları, 2016, 274.
- ⁵² M. Aydoğan Özman, “Ege’de Karasuları Sorunu”, Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, C. 43, S. 3(1988): 178-179. 173-194.
- ⁵³ Sönmezoğlu, s. 275.
- ⁵⁴ Yücel, “Ege’de Bitmeyen...”, s. 93.
- ⁵⁵ Sönmezoğlu, s. 271.
- ⁵⁶ age., s. 271-272.
- ⁵⁷ Gökçeada, Bozcaada, Menteşe Adaları, Rodos ve Meis bu devredilen adaların dışındadır.
- ⁵⁸ Bilal Şimşir, “Kıbrıs, Kıbrıs!”, Mükkiye, C. XXVIII, S. 242 (2004): 294-295; 298.
- ⁵⁹ Çalışmanın bundan sonraki kısımlarında bu sorun “Gri Bölgeler” olarak adlandırılacaktır.
- ⁶⁰ Nizamettin Nazif Tepedelenlioğlu, Ordu ve Politika, İstanbul: Bedir Yayınları, 1967, 371-377’den aktaran; Yayıcı, s. 54.

- ⁶¹ 25 Aralık 1995'te Figen Akat isimli Türk yük gemisi Kardak kayalıklarında karaya oturmuş ve olay yerine gelen Yunan Sahil Güvenliği geminin Yunan kara sularında olduğunu belirterek kurtarma teklif etmiş ancak gemi kaptanı Türk Sahil Güvenlik Komutanlığı'ndan yardım talebinde bulunduğunu belirtmiştir. Gemi Türk kurtarma gemisi tarafından Güllük Limanı'na çekilmiştir. Krizin ilk günlerinde iki taraf da kayalıkların kendi egemenliğinde olduğunu belirten notalar yayınlamıştır. Bu tarihten itibaren Gri Bölgeler sorunu gündeme gelmiş ve taraflar tezlerini birbirlerine verdikleri nota ile ortaya koymuştur. Tarafların tezleri müstakil bir başlık altında incelenecektir. Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Aydın Şihmantepe, "1996 Kardak Krizi", Türk Dış Politikası Kriz İncelemeleri, <https://tdpkrizleri.org/index.php/1996-kardak-crisis> [24.12.2020].
- ⁶² Kut, s. 497.
- ⁶³ Lozan Barış Anlaşması'na göre Ege adalarının hukuki statüsü hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Fuat İnce, "Lozan Barış Antlaşması ve Ege Adaları", Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, S. 53 (2013): 120-124.
- ⁶⁴ "... İşbu Andlaşmada tersine bir hüküm olmadıkça, deniz sınırları kıyından üç milden aşağı uzaklıktaki ada ve adacıkları kapsar."
- ⁶⁵ Lozan Anlaşması'nın 12. maddesine göre; "İmroz ve Bozca Adalar ile Tavşan Adaları dışında Doğu Akdeniz Adaları ve özellikle Limni, Semadirek, Midilli, Sakız, Sisam ve Nıkarya Adaları üzerinde Yunan egemenliğine ilişkin 17/30 Mayıs 1913 günlü Londra Andlaşmasının beşinci ve 1/14 Kasım 1913 günkü Atina Andlaşmasının on beşinci maddeleri hükümleri uyarınca 13 Şubat 1914 günkü Londra Konferansında alınıp 13 Şubat 1914 günü Yunan Hükümetine bildirilen karar, işbu Andlaşmanın İtalya'nın egemenliği altına konulan ve on beşinci maddede yazılı olan Adalara ilişkin hükümleri saklı kalmak koşulu ile doğrulanmıştır. Asya kıyısından üç milden az uzaklıkta bulunan Adalar, işbu Andlaşmada tersine hüküm olmadıkça, Türkiye egemenliği altında kalacaktır."
- ⁶⁶ "Türkiye işbu Andlaşmada belirlenen sınırları dışındaki tüm topraklar ile bu topraklardan olup gene bu Andlaşma ile üzerinde kendi egemenlik hakkı tanınmış bulunanlar dışındaki Adalarda -ki bu toprak ve Adaların geleceği ilgililerce saptanmış ya da saptanacaktır- her ne nitelikte olursa olsun, sahip olduğu hak ve senetlerden vazgeçtiğini açıklar."
- ⁶⁷ Fuat Aksu, "Ege Denizi'ne İlişkin Sorunlar: Egemenliği Antlaşmalarla Yunanistan'a Devredilmemiş Ada, Adacıklar ve Kayalıklar Sorunu", Türk-Yunan İlişkileri, [http://www.turkishgreek.org/iki-uelke-arasindaki-temel-sorunlar-ve-taraflarin-yaklasimlari/](http://www.turkishgreek.org/iki-uelke-arasindaki-temel-sorunlar-ve-taraflarin-yaklasimlari/ege-denizi-ne-iliskin-sorunlar/egemenligi-antlasmalarla-yunanistan-a-devredilmemis-ada-adaciklar-ve-kayal-klar-sorunu) ege-denizi-ne-iliskin-sorunlar/egemenligi-antlasmalarla-yunanistan-a-devredilmemis-ada-adaciklar-ve-kayal-klar-sorunu [24.12.2020].
- ⁶⁸ Lozan Anlaşması'nın 15. maddesine göre; "Türkiye aşağıda sayılan Adalar üzerindeki tüm hak ve senetlerden İtalya yararına vazgeçer: Bugün İtalya'nın işgali altına bulunan Astampalya (Astropalia), Rodos (Rhodes), Kalki (Calki), Skarpanto, Kazos (Casso), Pskopis (Tilos), Misiros (Misyros), Kalimnos (Kalymnos), Leros, patmos, Lipsos (Lipso), Sombeki (Simi) ve istanköy (Kos) Adaları ile bunlara bağlı olan adacıklar ve Meis (Castelerizo) Adası."
- ⁶⁹ Anlaşmanın ayrıntıları için bk. İsmail Soysal, Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları, 1. Cilt (1920-1945), 3. Baskı, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2000, 343-351.
- ⁷⁰ "İtalya işbu Andlaşma ile aşağıda belirtilen Onikiada'yı tüm egemenliği ile Yunanistan'a terkeder; yani, Stampalia (Astropalia), Rhodes (Rhodos), Calki (Kharki), Scarpanto, Cassos (Casso), Piscopis (Tilos), Misiros (Nisisros), Calimnos (Kalymnos), Leros, Patmos, Lipsos (Lipso), Simi (Symi), Cos (Kos) ve Castellorizo ve bitişik adacıklar."
- ⁷¹ Uluslararası hukuka göre, devletler arası anlaşmalar; imza, onay ve tescil aşamalarından geçtiği takdirde resmîyet kazanmaktadır.
- ⁷² Kut, s. 495-496.
- ⁷³ Almanya, Avusturya-Macaristan, İtalya, Rusya, Fransa ve İngiltere'nin ortak aldıkları karar doğrultusunda ismi zikredilen adaların gayriaskerî statüsü saklı kalmak koşuluyla Yunanistan'a verilmiştir.
- ⁷⁴ Lozan Anlaşması madde 12 Yunanistan'a bırakılan adaları belirtmektedir. Anlaşmanın 13. maddesi ise bu adaların gayriaskerî statüde kalacaklarını hükme bağlamaktadır. Anlaşma hükümleri için bk. Soysal, s. 97-98.
- ⁷⁵ Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 4. maddesine göre, "... Ege Denizi'nde Semadirek, Limni, Gökçeada, Bozcaada ve Tavşan adaları askerden arındırılacaktır." 6. madde ise askerden arındırma şartlarını ve adaların statüsünü belirlemektedir. Sözleşme hükümleri için bk. Soysal, s. 154-155.
- ⁷⁶ Türkiye taraf olmasa bile Yunan egemenliğindeki adaların statüsü hakkında hükümler içerdiği için Paris Anlaşması da sorunu doğrudan ilgilendirmektedir. Anlaşmanın 14. maddesi ile 13. Eki On İki Ada'nın askerden arındırılmasını hükme bağlamaktadır. Söz konusu hükümlere göre, bu adalarda her türlü askerî üs, tesis ve tahkimatın yanı sıra askerî eğitim ve silah üretimi yasaklanmaktadır.
- ⁷⁷ Fuat Aksu, "Adaların Silahlandırılması Sorunu", Türk-Yunan İlişkileri, <http://www.turkishgreek.org/ikili-iliskiler/uyusmazliklar/eger-denizi-ne-iliskin-uyusmazliklar/adalar-n-silahland-r-lmas-sorunu> [26.12.2020].
- ⁷⁸ Hüseyin Pazarcı, "Ege Adalarının Hukuksal Statüsü", Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, C. 43, S. 3 (Temmuz-Aralık 1988): 153-157.
- ⁷⁹ Hüseyin Pazarcı, "Ege Adalarının Lozan ve Paris Andlaşmalarıyla Saptanan Askerden Arındırılmış Statüsü Değişmiş midir?", Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, C. 43, S. 3 (Temmuz-Aralık 1988): 216.
- ⁸⁰ BM Şartı 51. maddesine göre, "İşbu yasanın hiçbir hükmü, Birleşmiş Milletler üyelerinden birinin silahlı bir saldırıya uğraması durumunda, Güvenlik Konseyi, uluslararası barış ve güvenliğin korunması için gerekli önlemleri alıncaya değin, bu üyenin doğal olan kendi başına ya da toplu olarak meşru savunma hakkını

zedelemez. Bu meşru savunma hakkını kullanarak üyelerin aldığı önlemler gecikilmeksizin Güvenlik Konseyine bildirilir; bu önlemler Konseyin, işbu yasaya dayanarak uluslararası barış ve güvenliğin korunması ya da yeniden kurulması için gerekli göreceği herhangi bir anda eyleme geçme yetki ve görevini hiçbir biçimde etkilemez.” Anlaşma hükmü için bk. İsmail Soysal, Türkiye’nin Uluslararası Siyasal Bağlıtları, Cilt II (1945-1990) Kesim A (Çok Taraflı Bağlıtlar), 2. Baskı, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2000, 50.

⁸¹ Pazarcı, “Ege Adalarının Hukuksal...”, 160.

⁸² Kut, s. 496.

⁸³ Objektif statü, yapılan anlaşmaların üçüncü taraflar açısından etki oluşturduğu durumlara verilen addır. Anlaşma hükümleri üçüncü tarafları, üçüncü taraflar lehine haklar doğurması veya üçüncü taraflara borçlar ve yükümlülükler getirebilmesi nedeniyle etkileyebilmektedir.

⁸⁴ Yayıcı, s. 132.

⁸⁵ Muzaffer Ercan Yılmaz, “Soğuk Savaş Sonrası Dönemde Türk-Yunan İlişkileri ve Ege Sorunu”, Sosyal Bilimler Dergisi, C. 5, S. 2 (Aralık 2008): 38.

⁸⁶ Pazarcı, “Ege Adalarının Hukuksal...”, 155; 160.

⁸⁷ Anlaşmaya taraf olan devletler, devletlerin ülkeleri (kara ve deniz ülkeleri) üstündeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır hâkimiyete haiz olduklarını kabul ederler. Söz konusu hava hâkimiyeti bölgesi, devletlere egemenlik hakkı tanır ve ulusal hava sahasını teşkil eder. Ayrıntılı bilgi için bk. Chicago Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması (1944), Madde 1. http://mevzuat.shgm.gov.tr/umevzuat/kanun/4749_Sayili_Kanun_sikago.pdf [25.12.2020].

⁸⁸ Gökay Bulut, “Ege Hava Sahası Sorunları, Çözölmüş Olanlar ve Sorunların Geleceği”, Güvenlik Stratejileri Dergisi, C. 8, S. 16(2012): 117. 115-147.

⁸⁹ agm., s. 118.

⁹⁰ Sönmezoğlu, s. 283. Flight Information Region(FIR): Uçuş bilgi hizmeti ve uyarı hizmetinin sağlandığı, tanımlanmış boyutlarda bir hava sahası.

⁹¹ Bu tezin temeli olan ilgili madde için bk. Chicago Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması (1944), Madde 1-2. http://mevzuat.shgm.gov.tr/umevzuat/kanun/4749_Sayili_Kanun_sikago.pdf [25.12.2020]

⁹² Ölkü Halatçı Ulusoy, “Uluslararası Hukuk Açısından Ege Hava Sahasında Türkiye ve Yunanistan Arasındaki Sorunlar”, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, C. 26, S. 109(2013): 309. 303-334.

⁹³ Yücel, “Ege’de Bitmeyen...”, s. 94-95.

⁹⁴ İslam Safa Kaya, “Chicago Sözleşmelerinin Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi”, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 7, S. 2(2016): 196-197. 187-200.

⁹⁵ Sönmezoğlu, s. 284.

⁹⁶ Ulusoy, “Uluslararası Hukuk...”, s. 322.

⁹⁷ Sönmezoğlu, s. 284.

⁹⁸ agm., s. 285.

⁹⁹ agm., s. 285.

¹⁰⁰ Ulusoy, “Uluslararası Hukuk...”, s. 323-324. Bu tezin temeli olan ilgili madde için bk. Chicago Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması (1944), Madde 3. http://mevzuat.shgm.gov.tr/umevzuat/kanun/4749_Sayili_Kanun_sikago.pdf [25.12.2020].

¹⁰¹ Yayıcı, s. 169.

¹⁰² age., s. 170.

¹⁰³ age., s. 172.

¹⁰⁴ İlgili ek madde için bk. International Convention On Maritime Search And Rescue, 1979, 2.1.4. <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/1979-International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue.pdf> [26.12.2020]

¹⁰⁵ İlgili ek madde için bk. International Convention On Maritime Search And Rescue, 1979, 2.1.5. <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/1979-International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue.pdf> [26.12.2020]

¹⁰⁶ “Başlıca Ege Denizi Sorunları”, <http://www.mfa.gov.tr/baslica-ege-denizi-sorunlari.tr.mfa> [26.12.2020].

¹⁰⁷ Yayıcı, s. 174-175.

¹⁰⁸ Sözleşmeye göre arama ve kurtarma bölgelerinin sınırlandırılması, devletler arasındaki herhangi bir sınırın sınırlandırılması ile ilgili değildir ve bu sınırlara hâlel getirmeyecektir. İlgili ek madde için bk. International Convention On Maritime Search And Rescue, 1979, 2.1.7. <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/1979-International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue.pdf> [26.12.2020]

¹⁰⁹ Annex 12 to the Convention on International Civil Aviation: Search and Rescue, 2004. <https://www.pilot18.com/wp-content/uploads/2017/10/Pilot18.com-ICAO-Annex-12-Search-and-Rescue.pdf> [26.12.2020].