

# Ege Hava Sahası Sorunları, Çözülmüş Olanlar ve Sorunların Geleceği

The Aegean Airspace Disputes,  
the Ones Already Resolved and the Future

Gökay BULUT\*

## Öz

*Ege hava sahası sorunları, Yunanistan ile Türkiye'nin gündemini yıllardır meşgul etmekte olan ve iki ülkeyi savaşın eşiğine getirme potansiyeline sahip bir sorun kümesidir. Bu sorunlar yaklaşık otuz yıldır çözüm adına statik bir seyir izlemiştir. Ancak sorunların tarihine kıyasla yakın sayılabilecek bir dönemde, 2004 Yaz Olimpiyatları dolayısıyla ortaya çıkan bir ihtiyaç neticesinde sorunların statik doğası harekete geçmiştir. Ayrıca yakın dönemde hayata geçmesi planlanan Tek Avrupa Hava Sahası Projesi ile de yeni hareketlenmeler yaşanabilecektir. Bu makalede, Ege hava sahası sorunları genel anlamda incelenecek ve 2004 yılında çözülmüş olanlar ile Tek Avrupa Hava Sahası Projesinin gelişimine bağlı olarak etkilenmesi beklenenler tartışılacaktır.*

**Anahtar Kelimeler:** Uluslararası Hukuk, Ege, Hava Sahası, Tek Avrupa Hava Sahası, FIR Limiti.

---

\* Hv.Plk.Kur.Bnb., Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Doktora Öğrencisi, E-posta: [gokaybulut@yahoo.com](mailto:gokaybulut@yahoo.com).

**Abstract**

*The disputes arising out of Aegean Airspace between Turkey and Greece have been occupying the agenda of both countries for many years and the said disputes have the potential for starting a war between two countries. For almost thirty years, the airspace disputes have remained static in terms of reaching a solution. However, in immediate past compared to the history of disputes, there have been some improvements due to the need for Greece to organize the Summer Olympic Games in 2004. In addition, the Single European Sky (SES) Project to be launched in near future may also faster new developments. This paper presents an overview of the Aegean airspace disputes and argues the disputes already settled in 2004 and the ones to be handled by virtue of SES Project.*

**Keywords:** *International Law, Aegean, Airspace, Single European Sky, FIR Limit.*

**Giriş**

Bu makalede, Ege Denizi'ne kıyıdaş iki ülke olan Türkiye ile Yunanistan arasında; bu deniz üzerindeki hava sahasının paylaşımı ve yönetiminden kaynaklanan, hazırlayan koşullar itibarıyla geçmiş 1931 yılına kadar uzanan, Ege hava sahası sorunlarının son durumu ve geleceği incelenecektir. Kıbrıs sorununa paralel olarak Doğu Akdeniz'de ortaya çıkan hava sahası sorunu da, sorunlar arasındaki büyük benzerlik nedeniyle bu kapsamda ele alınacaktır. Mevcut ulusal literatür incelendiğinde; 2004 yılında Yunanistan'da düzenlenen Yaz Olimpiyatları öncesinde Ege hava sahası sorunlarından bazılarının çözülmüş olduğuna literatürde hiç değinilmediği, Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL) tarafından başlatılan Tek Avrupa Hava Sahası Projesinin söz konusu sorunlara etkisine ise az miktarda değinildiği görülmektedir.

Ege hava sahası sorunları kaynaklarına bağlı olarak; Yunanistan Hava Sahasının Genişliği, Hava Trafik Hizmeti ile İlgili Sorunlar ve NATO Hava Savunma Sorumluluk Sahalarının Paylaşımı olmak üzere üç başlık altında ele alınabilir.

### Yunanistan Hava Sahasının Genişliği

Ulusal hava sahası, bir devletin ölkesi üstündeki hava sahasını belirtmektedir. Uygulanan uluslararası hukuka göre devletlerin hava sahası, bu devletlerin egemenliği altında bulunan kara ölkesi ile buna bitişik iç suların ve kara sularının üstünde bulunan hava sahasıdır. Bu durumda, bir devletin ulusal hava sahasının sınırı kara sularının bittiği çizgidir.<sup>1</sup>

Devletlerin uygulamalarında bu kurala aykırı<sup>2</sup> olduğu görölen tek örnek Yunanistan'ın ulusal hava sahasıdır. Ege Denizi'nde Yunan kara sularının sınırı, Yunanistan'ın tek taraflı olarak 6 deniz miline<sup>3</sup> çıkardığı 1936 yılına kadar 3 mildi.<sup>4</sup> Buna göre, o dönemde Yunan hava sahasının sınırının da kıyıdağan itibaren 3 mil olması gerekirdi. Ancak Yunanistan, 1931 yılında kabul ettiği bir kararname ile hava seyrüseferinin tanzimi ve hava polisliği amacıyla, kara sularının ve üzerindeki hava sahasının sınırını kıyıdağan itibaren 10 mile çıkarmıştır.<sup>5</sup> Bu durumda, 1936 yılından itibaren Yunan kara sularının genişliğinin 6 mil, hava sahasının genişliğinin ise 10 mil olduğu iddia edilmektedir. Uygulanan uluslararası hukukta bunun başka bir örneği yoktur.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> Ian Brownlie, *Principles of Public International Law*, Fourth Edition, Oxford University Press, New York, 1990, p. 119; Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk*, Güncelleştirilmiş 4. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara, 2006, s. 293.

<sup>2</sup> Melina Skouroliaou, "The Theory That Never Turned into Practice: Case Study from Eastern Mediterranean", *Paper for presentation at the ISA-South Conference, 3-5 November 2005*, Miami, p. 27.

<sup>3</sup> Bu makalede; "mil" ölçü birimi 1,8532 km.ye karşılık gelen "deniz mili" anlamında kullanılmıştır.

<sup>4</sup> Melina Skouroliaou, *a.g.m.*, p. 27; Aydoğan Özman, "Ege'de Karasuları Sorunu", *AÜ Siyasal Bilgiler Faköltesi Dergisi*, Cilt: XLIII, No: 3/4, Temmuz-Aralık 1988, 176-203, s. 176.

<sup>5</sup> "Decree of 6/18 September 1931 to Define the Extent of the Territorial Waters for the Purposes of Aviation and the Control Thereof" [http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/GRC\\_1931\\_Decree.pdf](http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/GRC_1931_Decree.pdf) (Erişim tarihi: 02.03.2011).

<sup>6</sup> Melina Skouroliaou, *a.g.m.*, p. 27; Sertaç H. Başeren, *Ege Sorunları*, Tüдав Yayınları No:25, Ankara, 2006, ss.171-173.

Yunanistan'ın tezini desteklemek amacıyla kullandığı argüman; Türkiye'nin bu duruma 1975 yılına kadar itiraz etmeyerek uygulamayı zımnen kabul ettiği iddiasıdır.<sup>7</sup> Ancak Yunanistan, bu durumu Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)'ne ilk kez 1974'te bildirmiştir. Bunun üzerine Türkiye, 1975 yılında Ege Denizi'nde icra ettiği bir tatbikat dolayısıyla konuya ICAO nezdinde itiraz etmiştir. Uygulamada da Türk savaş uçakları; Yunan kıyılarına 6 ila 10 mil mesafedeki noktalardan geçen seyrüsefer uçuşları yaparak, Ege Denizi'nin uluslararası sularının bir kısmını Yunan egemenliği altına alan bu hukuksuzluğun kabul edilmediğini göstermektedir.<sup>8</sup>

### **Hava Trafik Hizmeti İle İlgili Sorunlar**

#### ***Hava Trafik Hizmeti***

Chicago Sözleşmesi'nin "Hava Trafik Hizmetleri" başlıklı 11'inci Ekinin "Genel" başlıklı ikinci bölümündeki "Hava Trafik Hizmetlerinin Bölümleri" isimli paragrafta, hava trafik hizmetlerinin; hava trafik kontrol hizmeti, uçuş malumat hizmeti ve uyarı hizmetlerinden oluştuğu ifade edilmektedir.<sup>9</sup> Aynı dokümana göre Hava Trafik Kontrol Hizmeti; uçakların birbiriyle ve mâniyalarla çarpışmasını önleyerek, hava trafiğinin hızlı ve düzenli bir şekilde işlenmesini sağlamak amacıyla verilen hizmettir.<sup>10</sup> Uçuş Malumat Hizmeti ise uçuşların emniyetli ve etkin olarak yapılabilmesi için gerekli bilgileri vermek ve ihtiyaç duyulan konularda tavsiyelerde bulunmak suretiyle verilen hizmettir.<sup>11</sup> Uyarı Hizmeti, gerekli kuruluşların arama ve kurtarma yardımına ihtiyacı olan hava

**118**

Security  
Strategies

Year: 8

Issue: 16

<sup>7</sup> Melina Skouroliaou, *a.g.m.*, p. 27.

<sup>8</sup> Aynur Yüzbaşıoğlu, *Hava Hukuku Açısından Ege Hava Sahasına İlişkin Sorunlar*, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gazi Üniversitesi, Ankara, 1989, s. 114 (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

<sup>9</sup> Uluslararası Sivil Havacılık Hakkında Sözleşmeye 11. Ek, Hava Trafik Hizmetleri, 13. Baskı, Temmuz 2001, *Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation, Air Traffic Services, Thirteenth Edition, July 2001*, para 2.3.

<sup>10</sup> *A.g.e., idem.*

<sup>11</sup> *A.g.e.*, s. 1-5.

araçlarından haberdar edilmesini sağlamak ve bu kuruluşlara faaliyetlerinde yardımcı olmak üzere sunulan bir hizmettir.<sup>12</sup>

Sözleşmenin 11'inci Ekinde ayrı bir bölüm hâlinde ele alınan Uçuş Malumat Hizmeti, genel olarak şunları içerir:

- Seyrüsefer yardımcılarının hizmet verme durumundaki değişiklikler,
- Kar, buz veya belli miktardaki yağıştan etkilenen bölgeleri de içerecek şekilde havaalanları ve ilgili tesislerinin durumundaki değişiklikler,
- İnsansız serbest uçan balonlarla ilgili bilgi,
- Atmosfere salınan radyoaktif madde veya zehirli kimyasallarla ilgili bilgi,
- Yanardağ patlaması öncesi hareketlilikler, yanardağ patlaması ve volkanik kül bulutları hakkında bilgi,
- SIGMET<sup>13</sup> ve AIRMET<sup>14</sup> bilgisi,
- İniş ve kalkış meydanları ile yedek meydanlardaki mevcut ve beklenen hava durumu,
- Belirli hava sahalarında uçan hava araçları için çarpışma tehlikeleri,
- Su üstü uçuşlarda, uygulanabilirse, pilot tarafından istendiğinde bölgedeki gemilerin çağrı adı, pozisyon, yön, sürat vb. bilgileri,
- Görerek uçuş kurallarına göre yapılan uçuşlar için, uçuşun bu kurallara göre devam ettirilemeyeceği trafik ve hava durumları bilgisi ile emniyeti etkileyebilecek herhangi başka bilgi.<sup>15</sup>

<sup>12</sup> *A.g.e.*, s. 1-3.

<sup>13</sup> Bir meteoroloji gözlem ofisi tarafından yayımlanan, ilgili FIR veya kapsadığı daha küçük hava sahaları içinde daha önce alçak irtifa uçuşları için yayımlanan tahminlerde kapsamamış, rota üzerinde alçak irtifa uçuş emniyetini etkileyebilecek, mevcut veya beklenen hava durumu bilgisi. *A.g.e.*, s. 1-6.

<sup>14</sup> Bir meteoroloji gözlem ofisi tarafından yayımlanan, rota üzerinde uçuş emniyetini etkileyebilecek, mevcut veya beklenen hava durumu bilgisi. *A.g.e.*, *idem*.

<sup>15</sup> *A.g.e.*, para 4.2.

Uçuş Malumat Bölgesi (*Flight Information Region-FIR*) terimi ise içinde uçuş malumat ve uyarı hizmetlerinin sağlandığı, boyutları belirlenmiş hava sahasını ifade etmektedir.<sup>16</sup>

### ***İlgili Sorunlar***

Chicago Sözleşmesi'ne göre açık denizler üzerinde hava trafik hizmeti verilecek hava sahaları, bölgesel seyrüsefer antlaşmaları ile belirlenir.<sup>17</sup> Bölgesel antlaşmalar ise ICAO bölgesel konferanslarında alınan tavsiye kararlarının ICAO Konseyi'nce onaylanması ile gerçekleştirilir.<sup>18</sup>

Nihai olarak 1958 yılında Cenevre'de yapılan IV. Avrupa Bölgesel Hava Seyrüsefer Konferansı'nda, İstanbul-Atina FIR limitinin Finike güneyindeki 3605 K 3000 D noktasından 4200 K 2810 D noktasına kadar Türkiye'nin batı sınırını takip ettiği ifade edilmiştir.<sup>19</sup> Ancak genel hatlarıyla<sup>20</sup> belirlenmiş olan bu FIR limitinin; Türkiye'nin batı sınırı olarak nitelenen Güneyde 360456 K 295958 D noktasından, Kuzeyde Türk-Yunan kara sınırına kadar olan bölümü, hukuki olarak üzerinde anlaşılmış bir denizcilik bölgesi ya da kara suları sınırına dayanmamaktadır. Dolayısıyla FIR limitinin bu kısmı

120

Security  
Strategies

Year: 8

Issue: 16

<sup>16</sup> *A.g.e.*, s. 1-4.

<sup>17</sup> *A.g.e.*, s. 2-1, para 2.1.2.

<sup>18</sup> *A.g.e.*, s. 2-1, para 2.1.2., not 1.

<sup>19</sup> Sertaç H. Başeren, *a.g.e.*, s. 184-185.

<sup>20</sup> Moustakis ve Sheehan da 1952 ve 1958 yıllarında ICAO tarafından belirlenen, Atina ve İstanbul FIR'larını ayıran çizginin, Türk kara sularının dış çizgisini kabaca takip ettiğini ifade etmektedir. Fotios Moustakis, Michael Sheehan, "Democratic Peace and the European Security Community: The Paradox of Greece and Turkey", *Mediterranean Quarterly*, Winter 2002, 69-85, p. 80; Stergios Arapoglou ise 1952 ve 1958 yıllarındaki ICAO bölgesel konferanslarında, Türk sahilleri boyunca uzanan dar Türk ulusal hava sahası bandı haricinde, Ege üzerindeki kontrollü hava sahasının Atina FIR'ının bir parçası olduğuna karar verildiğini belirtmektedir. Stergios Arapoglou, *Dispute In The Aegean Sea The Imia/Kardak Crisis*, Air Command and Staff College, Air University, Maxwell Air Force Base, Alabama, April 2002, p. 11 (Yayımlanmamış Hava Komuta ve Kurmay Koleji Tezi).

yasal dayanaktan yoksundur ve geçersizdir.<sup>21</sup> ABD Millî Coğrafi Uzay İstihbaratı Ajansı tarafından yayımlanan L-12 hava yolu haritasında da İstanbul–Atina FIR limitinin teknik ve planlama amaçları için yaklaşık olarak çizildiği ve sadece hava trafik kontrol hizmetinin transferini gösterdiği ifade edilmektedir.<sup>22</sup>

Bu hâliyle FIR limiti, Ege uluslararası hava sahasını kullanan sivil hava trafiğinin kontrolünü Yunanistan'a bırakmaktadır. Bu kapsamda, FIR içinde verilecek hava trafik hizmeti ile ilgili olarak uygulamada birtakım sorunlar ortaya çıkmaktadır. Bu sorunlar üç alt başlık altında incelenebilir: FIR Limitinin Konumu, Hava Trafik Hizmeti Sorumluluğunun İstismarı, Nicosia FIR İhlali İddiaları.

### ***FIR Limitinin Konumu***

Sivil havacılık konusunda Ege uluslararası hava sahasında hava trafik kontrol hizmeti sağlayan Yunanistan zaman içinde yetkisini aşmış ve FIR limitinin Türkiye kıyılarına daha yakın olan konumunu istismar ederek bu limiti ülke sınırı olarak göstermeye çalışmıştır.<sup>23</sup> Bunun üzerine Türkiye, FIR limitinin konumunu değiştirmeye yönelik olarak çeşitli girişimlerde bulunmuştur.<sup>24</sup> Özellikle Kıbrıs Barış Harekâtı'ndan sonra FIR limitinin, Türkiye hava sahasına girecek uçakların yeterince önceden bilgi vermesine imkân vermemesi dolayısıyla<sup>25</sup> Ege'deki uçuşların iki ülke arasında karşılıklı olarak bildirilmesi konusu gündeme gelmiştir. Ancak Yunanistan'ın böyle bir

**121**  
Güvenlik  
Stratejileri  
Yıl: 8  
Sayı:16

<sup>21</sup> “Turkish Air Information Publication (AIP) Supplement (SUP ) No:27/05, (ENR)”, 29 Sep 2005, www.ssd.dhmi.gov.tr/ANSLogin.aspx?mn=41 (Erişim tarihi: 03.08.2012).

<sup>22</sup> *L-12 Hava Yolu Haritası*, DOD Flight Information Publication Enroute Low Altitude Europe North Africa and Middle East, US National Geospatial Intelligence Agency, St. Louis, Missouri, 10 March 2011.

<sup>23</sup> Hüseyin Pazarcı, 1986, *a.g.e.*, s. V.; Benzer şekilde; Doğu Ege Adalarını Yunanistan ve Avrupa'nın Doğu sınırı olarak gösteren bir makale için bkz. Dimitrios Dimitrou, “Dodecanese–The Pearls of Aegean”, *SHAPE Community Life*, Vol: 44, No.:8, 4 May 2011, p. 22.

<sup>24</sup> Melina Skouroliakou, *a.g.m.*, pp. 27-28; Hüseyin Pazarcı, 1986, *a.g.e.*, s. V.

<sup>25</sup> Stergios Arapoglou, *a.g.e.*, p. 12.

ihtiyacının olmaması sebebiyle 1975 yılında başlayan ve 5 yıl süren karşılıklı görüşmelerden bir sonuç alınamamıştır.<sup>26</sup>

Hâlen Türkiye, Yunanistan'ın hava trafik hizmeti sorumluluğunu kötüye kullanarak FIR içerisindeki teknik nitelikteki sorumluluklarını egemenlik yetkilerine dönüştürmek istemesi sebebiyle FIR limitinin yeniden belirlenmesini istemektedir.<sup>27</sup> Bu kapsamda; Tek Avrupa Hava Sahası Projesi bünyesinde gündeme gelen Tek Avrupa Uçuş Malumat Bölgesi'nin (SEFIR) oluşturulma sürecinde, Türkiye'nin bu hassasiyetlerinin dikkate alınması yönünde çaba sarf etmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.

### ***Hava Trafik Hizmeti Sorumluluğunun İstismarı***

Bu bölümde; Yunanistan'ın teknik sorumluluğunu kötüye kullanmasına ilişkin aşağıdaki konularda somut örnekler verilecektir: Ege uluslararası hava sahasında yapılması planlanan tatbikatlar öncesinde Yunanistan, Türkiye tarafından kendisine yayımlanması için iletilen NOTAM'ların<sup>28</sup> içeriğini kendi tezleri doğrultusunda değiştirmektedir. Yine Yunanistan, uluslararası hava sahasında kontrollü hava sahaları dışında uçacak olan Türk askerî uçaklarından uçuş planı istemektedir. Ancak ICAO kurallarına göre devlet uçakları sınıfına giren askerî uçakların uçuş planı doldurma zorunluluğu

122

Security  
Strategies

Year: 8

Issue: 16

<sup>26</sup> Sertaç H. Başeren, *a.g.e.*, s. 204.

<sup>27</sup> Hüseyin Pazarcı, "Ege Denizi'ndeki Türk Yunan Sorunlarının Hukukî Yönü", *Türk Yunan Uyuşmazlığı*, derleyen Vaner, S., Ankara 1990. s. 118; Türkiye'nin bu isteği hala ICAO'da beklemektedir. (Melina Skouroliakou, *a.g.m.*, p. 28).

<sup>28</sup> Uçuşla ilgili tüm personelin zamanında haberdar olması gereken bir havacılık tesisi, hizmeti, usulü veya tehlikesinin başlangıcı, durumu veya değişikliği ile ilgili bilgi içeren ve iletişim vasıtalarıyla yayınlanan bir duyuru (Annex 11, 2001, s. 1-5; Uluslararası Sivil Havacılık Hakkında Sözleşmeye 15. Ek, Havacılık Bilgi Hizmetleri, 12. Baskı, Temmuz 2004, Annex 15 to the Convention on International Civil Aviation, Aeronautical Information Services, Twelfth Edition, July 2004. p. 2-3); Havacıların uçuş planlamasında dikkate alması gereken bilgi anlamındaki "NOTice to AirMen" ifadesinin kısaltması.



yoktur.<sup>29</sup>

Ayrıca Yunanistan, yine ICAO kurallarına aykırı olarak, bölge ölkeleriyle koordine etmeden uluslararası hava sahasında kontrollü hava sahaları<sup>30</sup> tesis etmekte ve böylece uluslararası hava sahasının kullanımını kısıtlamaktadır.

### **NOTAM Sorunu**

Uluslararası hava sahasında hizmet veren bir uluslararası NOTAM ofisinin görevi, kendisine iletilen NOTAM'ları, ileten ölkenin yetkisi altında olduğunu açıkça belirterek yayımlamaktan ibarettir. NOTAM'ın içeriği ve uçuş emniyeti açısından doğuracağı sonuçlarla ilgili sorumluluk NOTAM'ı çıkaran, yani yayımlanmak üzere uluslararası NOTAM ofisine ileten makama aittir.<sup>31</sup> Ancak aşğıdaki örneklerde açıklandığı gibi Yunanistan; Ege uluslararası hava sahasında tatbikat yapılacak sahaların NOTAM'lanmasıyla ilgili olarak gönderilen metinler üzerinde değişiklik yapmakta, bazı durumlarda NOTAM'ı geç yayımlamakta, bazı durumlarda ise hiç

<sup>29</sup> Chicago Sözleşmesi'nin 3'üncü maddesinde, Sözleşme'nin sadece sivil hava araçlarına uygulanacağı ve devlet hava araçları olarak tanımlanan askerî hizmetler ile gümrük ve polis hizmetlerinde kullanılan hava araçlarına uygulanmayacağı ifade edilmektedir. Ancak Moustakis ve Sheehan, Türkiye'nin bu bahänenin arkasına sığınarak Atina FIR'ını ihlal ettiğini savunmaktadır (Fotios Moustakis and Michael Sheehan, *a.g.m.*, p. 81). Grigoriadis de Yunan FIR'ı ve hava sahası sınırlarının Türk askerî uçakları tarafından sistemli olarak ihlal edildiğini belirtmektedir (Ioannis N. Grigoriadis, "The Changing Role of the EU Factor in Greek-Turkish Relations", *Ist PhD Symposium on Modern Greece: "Current Social Science Research on Greece"*, London, 21st June 2003, London School of Economics And Political Science, Hellenic Observatory, Symposium Paper, p.5.). Coufoudakis'e göre ise bu ihlallerin arkasında yatan nedenler; Yunan savunmasının hazırlık durumunun test edilmesi, Türkiye'nin Yunan tezlerini kararlı bir şekilde reddettiğini ve kendi iddialarının ispatı için nereye kadar gideceğini Yunanistan'a ve uluslararası topluma göstermek istemesidir (Van Coufoudakis, "Greek-Turkish Relations, 1973-1983: The View from Athens", *International Security*, Vol: 9, No: 4, Spring 1985, 185-217, p.204)

<sup>30</sup> Bir FIR içinde yer alan kontrollü hava sahaları; hava koridoru, hava yolu, terminal kontrol sahası gibi içinde hava trafik kontrol hizmeti verilen hava sahalarıdır.

<sup>31</sup> *Annex 15*, 2004, p. 3-1, para 3.1.1.1.

yayımlamamaktadır. Ayrıca ilan ettiği uzun süreli NOTAM'larla, Türkiye'nin Ege uluslararası hava sahasını kullanımını kısıtlayabilmektedir.

Örnek olarak, Mart 1974'teki Daffodil Face 74 NATO tatbikatının genel harekât emrine dâhil ettirilen millî tatbikat ile ilgili NOTAM isteği reddedilince, NOTAM Türk makamları tarafından yayımlanmıştır. Aynı durum 20 Mart 1975'teki müşterek TASMO tatbikatında da tekrarlanmış, ancak Yunan makamları Türk makamlarının NOTAM'ı yayımlamasından bir gün sonra NOTAM'ı yayımlamış ve sorumluluğuna müdahale edildiği gerekçesiyle Türkiye'yi ICAO'ya şikâyet etmiştir.<sup>32</sup>

1975 yılında Ege'de yapılacak bir tatbikat için yapılan NOTAM isteği ile ilgili olarak ise, NOTAM metnine uçakların Yunan sahillere 10 milden fazla yaklaşmalarını isteyen bir madde eklenmiştir.<sup>33</sup>

1975 yılından sonra da Ege uluslararası hava sahasında icra edilen tatbikatlar ile ilgili olarak yapılan tüm NOTAM isteklerinde sorun çıkmıştır.<sup>34</sup>

#### ***Uçuş Planı Sorunu***

Uçuş planı, bir hava aracı için planlanan bir uçuşun tamamı ya da bir kısmı ile ilgili olarak hava trafik kontrol ünitelerine verilen belirli bilgileri ifade eden bir terimdir.<sup>35</sup> Plan, özellikle uçuş rotası ve zamanlamasına ilişkin bilgilerin ilgili hava trafik kontrol ünitesine

124

Security  
Strategies

Year: 8

Issue: 16

<sup>32</sup> Aynur Yüzbaşıoğlu, *a.g.e.*, ss. 98-99.

<sup>33</sup> Osman Gedikoğlu, *Ege Hava Sahası Sorunları*, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara Üniversitesi, Ankara, 1988, s. 30 (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

<sup>34</sup> Aynur Yüzbaşıoğlu, *a.g.e.*, s. 99. 2011 yılında yayınlanması talep edilen ancak Yunanistan makamları tarafından kabul edilmediğinden Türk makamları tarafından yayımlanan NOTAM'a ilişkin mesaj metinleri için bkz. Air Navigation Services of the Czech Republic, [http://ibs.rlp.cz/notam.do?id=notam\\_LGGG&anode=notam\\_LGGG](http://ibs.rlp.cz/notam.do?id=notam_LGGG&anode=notam_LGGG) (Erişim tarihi: 30.04.2011).

<sup>35</sup> Uluslararası Sivil Havacılık Hakkında Sözleşmeye 2. Ek, Uçuş Kaideleri, 10. Baskı, Temmuz 2005, *Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation, Rules of the Air, Tenth Edition, July 2005*. p. 1-4.

iletilmesi amacıyla doldurulur.<sup>36</sup>

ICAO kuralları kapsamı haricinde olan devlet uçaklarının ise uçuş planı doldurulmasını da içeren Chicago Sözleşmesi'nin 2'nci Eki'ndeki kurallara, pratikte mümkün olduğu ölçüde uyması ICAO Asamblesinin bir kararı ile tavsiye edilmiştir.<sup>37</sup>

Devlet uçaklarının uçuşları için uçuş planı doldurulması bir zorunluluk olmamasına rağmen, Türkiye Ege uluslararası hava sahasındaki askerî uçuşları için 1979 yılına kadar Yunanistan makamlarına uçuş planı vermiştir. Görölen lüzum üzerine, bu tarihten sonra anılan uygulamadan vazgeçilmiştir.<sup>38</sup> Ancak Yunanistan, Atina FIR'ı içindeki tüm uçuşlar için uçuş planı istemektedir.<sup>39</sup>

Uluslararası hava sahası üzerinde serbestlik ilkesi geçerlidir ve uluslararası hava sahasındaki kontrolsüz hava sahalarında yapılacak askerî uçuşların uçuş emniyeti ile ilgili sorumluluk, uçuşları yapan devlete aittir. Uçuş planı bahane edilerek devletlerin bu haktan mahrum edilmesi söz konusu olamaz. Buna göre, Yunanistan'ın askerî uçaklardan uçuş planı talep etmesinin arkasındaki gerçek nedenin, hava trafik hizmet sorumluluğunun bir hava savunma vasıtası olarak kullanılmak istenmesi olduğu anlaşılmaktadır.<sup>40</sup>

#### ***Usulsüz Kontrollü Saha İlanı***

#### ***Limni Terminal Kontrol Sahası (TMA)<sup>41</sup>***

Yunanistan, 9 Haziran 1975'de Limni meydanı çevresinde, büyük bir bölümü uluslararası hava sahasını içine alan yaklaşık 3000

<sup>36</sup> *Ag.e.*, s. 3-4, para 3.3.1.2.

<sup>37</sup> ICAO Doc. 9958, *Assembly Resolutions in Force* (as of 8 October 2010), ICAO, Montreal, 2011, p. II-17.

<sup>38</sup> Aynur Yüzbaşıoğlu, *a.g.e.*, ss. 106.

<sup>39</sup> AIP (Air Information Publication) Greece, Volume 1, 05 September 2002 /7, RAC 1-1-1, para 2.1.4.1., [hellasga.com/downloads/RAC\\_1.pdf](http://hellasga.com/downloads/RAC_1.pdf) (Erişim Tarihi: 03.08.2012).

<sup>40</sup> Sertaç H. Başeren, *a.g.e.*, ss. 190-192.

<sup>41</sup> Terminal Control Area, tanım için bkz. *Annex II*, 2001, p. 1-6, kısaltma için bkz. *Annex 15*, 2004, p. App. 1-11.

mil kare genişliğinde bir Terminal Kontrol Sahası (TMA) ilan etmiştir. Bölge ülkeleri ile koordine edilmeden ilan edilen Limni TMA, sivil terminal kontrol ihtiyaçları için gereksiz genişliktedir. Türkiye, Yunanistan'ın bu girişimine, hem bu ülke ve hem de ICAO nezdinde itiraz etmiş ve adı geçen TMA'yı tanımayacağını, askerî uçuşlarını da yeni TMA sınırlarını dikkate almadan yapacağını bildirmiş; ancak Yunanistan ve ICAO'dan herhangi bir tepki gelmemiştir.<sup>42</sup>

1975-1981 yılları arasında Türkiye ile Yunanistan arasında yapılan ikili görüşmelerde bu konu gündem maddelerinden birini teşkil etmiştir. Yunanistan, TMA genişliğine gerekçe olarak, askerî uçaklar için adada konuşlu bir seyrüsefer yardımcısı olan Taktik Hava Seyrüsefer (*Tactical Air Navigation-TACAN*) cihazı yardımıyla yapılan alçalmaları göstermiştir. Bu durum, uluslararası hukukun Doğu Ege adalarının silahsızlandırılmış statüsüyle ilgili olarak da ihlal edildiğini göstermektedir.<sup>43</sup>

1981 yılında Yunanistan, Limni TMA'yı % 57 oranında küçülterek 1300 mil kareye düşürmüştür. Ancak, bu durumda da Limni TMA, bölge ülkeleriyle koordineyi gerektirecek şekilde % 20 oranında uluslararası hava sahasına taşmaktadır. Türkiye'nin kabul etmemesine rağmen Limni TMA, 1981'deki hâliyle mevcudiyetini devam ettirmektedir.<sup>44</sup>

#### ***H-59 Hava Yolu***

Yunanistan, 1970 yılında Kuzey-Güney istikametinde Kavala'dan İstanköy yoluyla Rodos'a kadar uzanan W-14 (yeni adıyla H-59)<sup>45</sup> ulusal hava yolunu açmıştır. Ne Türkiye ne de ICAO ile koordine edilmeden ilan edilen hava yolu, Türkiye'nin batı sahillerine çok yakın mesafede, kısmen uluslararası hava sahasından ve kısmen de

<sup>42</sup> Aynur Yüzbaşıoğlu, *a.g.e.*, s. 124.

<sup>43</sup> Osman Gedikoğlu, *a.g.e.*, s. 25.

<sup>44</sup> *L-12 Hava Yolu Haritası*, 2011.

<sup>45</sup> *L-12, L-14 ve L-15 Hava Yolu Haritaları*, 2011.

adalar üzerinden geçmektedir.<sup>46</sup>

Ege'de yapılan askerî uçuşları kısıtlayan bu hava yoluna Türkiye o dönemde herhangi bir itirazda bulunmamış, W-14 hava yolu ilk kez 1975-1981 yılları arasındaki ikili müzakerelerde tartışılmıştır. Yunan temsilcilerin, yolun uluslararası hava sahasında kalan Limni-Sisam bölümündeki irtifa alt limitini yükseltebileceklerini ifade etmelerine karşılık Türk temsilciler W-14 hava yolunun tamamının iptalini istemiştir. Müzakerelerden sonuç alınamamış ancak 6 Mart 1981'de Yunanistan, hava yolunun alt irtifa ve kullanım zamanlarında tek taraflı olarak değişiklikler yapmıştır.<sup>47</sup>

Daha sonra H-59 adını alan ve Midilli-Pipen arasındaki kısmı Mesta'dan geçirilerek yaklaşık 12 mil batıya kaydırılan hava yolu hâlen varlığını sürdürmekte ve Sisam-Kopar hattı ile R-19 hava yolu üzerinden Rodos'a ulaşmaktadır.<sup>48</sup>

### ***G-18 Hava Yolu***

Yunanistan 1981 yılında eski Yugoslavya ile anlaşarak, Sarajevo ve Kumanova üzerinden Selanik'e gelen ve Bodrum-Datça mevkiinde 60 mil kadar Türk hava sahasından geçerek Rodos'a ve oradan da Tel Aviv'e uzanan G-18 uluslararası hava yolunun güzergâhını, Türkiye ile koordine etmeden Kumanova-Fiska-Limni-Mesta-Rodos şeklinde değiştirerek Limni üzerinden geçirmiş ve Türk sahillerinin önüne çekmiştir. Yunanistan, bu değişiklik için ICAO'ya başvurmuş ancak ICAO'nun cevabını beklemeden yayımladığı bir NOTAM'la G-18 hava yolunun yeni güzergâhını kullanıma açmıştır.<sup>49</sup>

Türkiye'nin, G-18 hava yolunun ulusal hava sahasından geçmesi ancak kendisiyle koordine edilmemesi nedeniyle bu değişikliğe yaptığı itiraz üzerine ICAO, iki devleti bir araya getirmeye çalışmış ancak

<sup>46</sup> Osman Gedikoğlu, *a.g.e.*, s. 23.

<sup>47</sup> *A.g.e.*, s. 24.

<sup>48</sup> *L-12, L-14 ve L-15 Hava Yolu Haritaları*, 2011.

<sup>49</sup> Sertaç H. Başeren, *a.g.e.*, s. 196.

Yunanistan buna yanaşmamıştır. Bunun üzerine konu 7-8 Şubat 1985 tarihlerinde yapılan Hava Seyrüsefer Komitesi Toplantısında ele alınmıştır. Toplantı sonucunda, Türkiye'nin isteklerine uygun olarak alınan kararda;

- G-18 hava yolu için Fiska-Mesta doğru hattının en uygun seçenek olduğu ve bölgesel hava seyrüsefer planında bu güzergâhın yer alması,

- Yunanistan'ın doğru hat uygulamasına en kısa zamanda geçmek için gerekli önlemleri alması,

- Yeni güzergâh uygulanıncaya kadar Limni üzerinden geçen yolun kullanılması,

- Ege hava sahasının sivil havacılık amaçlarıyla emniyetle kullanılmasına yönelik olarak, Türkiye ve Yunanistan'ın aralarındaki koordinasyon usullerini geliştirmeleri imkânlarının araştırılması tavsiye edilmiştir.<sup>50</sup>

20 Mart 1985 tarihli Konsey toplantısında, Hava Seyrüsefer Komitesinin tavsiye kararı görüşülerek onaylanmış; ancak yeni yol güzergâhı ile uygulamanın başlangıcı kesin bir tarihe bağlanmayarak, ICAO Genel Sekreterinin sonbahar toplantılarında Konseye rapor vermesi kararlaştırılmıştır.<sup>51</sup>

Uluslararası hava sahaları ile ilgili konsey kararları bağlayıcı olduğu hâlde Yunanistan; G-18 hava yolunun Fiska-Mesta hattını ancak bir yıl sonra özellikle gece 20.00 (Z) – 04.00 (Z) saatleri arasında sadece 8 saat süreyle trafiğe açmış, Fiska-Limni-Mesta hattını da J-60 adıyla 04.00 (Z) – 20.00 (Z) saatleri arasında kullanıma açık olarak muhafaza etmiştir. Türkiye, J-60 koridoruna ICAO nezdinde itiraz etmiş ancak ICAO, Yunanistan'ın tavrını kararların uygulanmaya başlaması olarak yorumlayarak memnuniyetle karşılamıştır.<sup>52</sup>

<sup>50</sup> Aynur Yüzbaşıoğlu, *a.g.e.*, ss. 129-130.

<sup>51</sup> Osman Gedikoğlu, *a.g.e.*, s. 28.

<sup>52</sup> Sertaç H. Başeren, *a.g.e.*, s. 198.

Yunanistan, daha sonra 1 Nisan 1988’de G-18 hava yolu kullanım saatlerinde sembolik bir değişiklik yaparak, hava yolunu 19.00 (Z) – 05.00 (Z) saatleri arasında (Cumartesi günleri 22.00 (Z) – 02.00 (Z)) kullanıma açmış, diğer zamanlarda J-60 hava yolunun kullanılmasını istemiştir.<sup>53</sup>

Bundan yıllar sonra Eylül 2001’de ICAO, Yunanistan’da düzenlenecek olan 2004 Yaz Olimpiyat Oyunları öncesinde, birtakım hazırlık faaliyetleri yapılmasına karar vermiştir. Ülkelerden gelen olumlu görüşler üzerine, konuyla ilgili ilk ICAO Olimpiyat Hazırlık Toplantısı (OLIMP/1) Eylül 2002’de yapılmıştır. Bu toplantıda, olimpiyatlar nedeniyle artması beklenen talebi karşılamak üzere, Güney Doğu Avrupa’daki hava trafik hizmet yapısının revize edilmesi gereği tespit edilmiş ve toplantıda alınan kararlar “2002-2004 OLIMP Eylem Planı”nın temelini oluşturmuştur. Ayrıca, konuya ilişkin çalışmalarını yürütmek üzere OLIMP Hava Sahası Düzenleme Çalışma Grubu (*OLIMP Airspace Organization Working Group-OLIMP/AOG*) kurulmuştur.<sup>54</sup>

Müteakip OLIMP ve OLIMP/AOG toplantıları sonucunda, hava sahası kullanıcıları tarafından hazırlanan yeni hava trafik hizmet yol ağı teklifinin pratik uygulamalarına yönelik olarak ICAO ve Uluslararası Hava Ulaştırması Kurumu (*-International Air Transport Association-IATA*) tarafından Türkiye ve Yunanistan’ın aktif katılımıyla yoğun bir eş güdüm çalışması yapılmıştır. 27 Ağustos 2003’te üzerinde anlaşılan yeni yol paketinin 25 Aralık 2003’ten itibaren hayata geçmesine karar verilmiştir. 10 Aralık 2003’te de ICAO çatısı altında ve EUROCONTROL’ün desteğiyle Türkiye ve Yunanistan’ın ilgili hava trafik hizmet üniteleri arasında yeni yol paketinin belirtilen tarihte (25 Aralık 2003) tamamıyla uygulamaya

129

Güvenlik  
Stratejileri

Yıl: 8

Sayı:16

<sup>53</sup> Aynur Yüzbaşıoğlu, *a.g.e.*, s. 134.

<sup>54</sup> Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Resmî İnternet Sitesi, “*Report of the Forty-Sixth Meeting of the European Air Navigation Planning Group*” Paris, 30 November to 2 December 2004, (**Report of the Forty-Sixth**) para. 5.1.1., [www.paris.icao.int/documents\\_open/files.php?subcategory\\_id=46](http://www.paris.icao.int/documents_open/files.php?subcategory_id=46) (Erişim tarihi: 06.08.2012).

konmasına imkân veren ilk anlaşma mektupları imzalanmıştır.<sup>55</sup>

ICAO Olimpiyat Hazırlık Toplantıları sonucunda hazırlanan ICAO Avrupa Hava Seyrüsefer Planı'na (*ICAO EUR Air Navigation Plan-Doc 7754*) değişiklik teklifi, uluslararası sivil havacılık ve hava sahası kullanıcıları ile ilgili devletlerin belirli ulusal ve uluslararası ihtiyaçlarını karşılamak üzere Güney Doğu Avrupa'da 13 yeni hava yolu oluşturmuş ve ikisini değiştirmiştir. Bu şekilde, 1985'ten beri süregelen G-18 hava yoluyla ilgili sorun da çözülmüştür.<sup>56</sup> Anılan hava yolu Valjevo, Budisavci, Fiska, Mesta, LARKI 3724N 02650E, Rodos (Ben Gurion) güzergâhını izlemektedir.<sup>57</sup> Hâlen, yolun Larki-Rodos kısmı kullanılmamaktadır.<sup>58</sup>

Böylece, G-18 hava yolu Limni üzerinden geçmemiş, J-60 hava yolu iptal edilmiş ve Yunanistan, Ege uluslararası hava sahasındaki hava trafik hizmeti konularıyla ilgili olarak bölgesel antlaşma gerekliliğini resmen kabul etmiştir.<sup>59</sup>

#### **B-7 Hava Yolu**

Bulgaristan, 1985 yılı sonbaharında, Avrupa Hava Seyrüsefer Planında öngörülen B-7 hava yolunun Romanya ile Yunanistan arasındaki bölümünün hizmete açılmasını teklif etmiştir. Teklif, usule uygun olarak ICAO Paris Ofisi tarafından 4 Kasım 1985'te bölge ülkelerine duyurulmuş ve görüş istenmiştir.<sup>60</sup>

130

Security  
Strategies

Year: 8

Issue: 16

<sup>55</sup> **Report of the Forty-Sixth**, para 5.1.2; Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Resmî İnternet Sitesi, "*Report of the Forty-Fifth Meeting of the European Air Navigation Planning Group*", Paris, 1 to 3 December 2003, para. 4.13., [www.paris.icao.int/documents\\_open/files.php?subcategory\\_id=45](http://www.paris.icao.int/documents_open/files.php?subcategory_id=45) (Erişim tarihi: 06.08.2012).

<sup>56</sup> Report of the Forty-Sixth, para. 5.1.3.

<sup>57</sup> Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Resmî İnternet Sitesi, "**EUR ANP**, Volume I, Basic ANP Part V - ATM Appendix Table ATS-1—Basic ATS Route Network in the lower and upper Airspace, lower Airspace, Working Copy", May 2007, p. V-A-23, [www.paris.icao.int/documents\\_open/files.php?subcategory\\_id=35](http://www.paris.icao.int/documents_open/files.php?subcategory_id=35) (Erişim tarihi: 06.08.2012).

<sup>58</sup> *L-15 Hava Yolu Haritası*, 2011.

<sup>59</sup> *L-12 Hava Yolu Haritası*, 2011.

<sup>60</sup> Sertaç H. Başeren, *a.g.e.*, s. 199.



Türkiye, Ege uluslararası hava sahasında tatbikat icrasını kısıtlayacağı gerekçesiyle 6 Aralık 1985'te Bulgar teklifinin Kavala-Limni-Mesta arasında kalan Ege'deki bölümüne ICAO Paris Ofisi nezdinde itiraz etmiştir.<sup>61</sup>

ICAO Paris Ofisinde Bulgaristan, Romanya, Yunanistan, Türkiye ve IATA'nın katılımıyla 11 Haziran 1986'dan 27 Şubat 1987'ye kadar olan dönemde dört toplantı yapılmış, ancak sonuç alınamayıarak konu Hava Seyrüsefer Komisyonuna devredilmiştir.<sup>62</sup>

Hava Seyrüsefer Komisyonunun, Konsey'ce onaylanan tavsiye kararında genel olarak, ilgili ölkelerin aralarındaki koordinasyonu artırarak öneriler geliştirmesi vurgulanmıştır. Bunun üzerine, 1987-1988 yıllarında sonuçsuz üç toplantı daha yapılmıştır.<sup>63</sup>

Türk ve Yunan Başbakanlarının Davos ve Brüksel'de başlattıkları sürecin bir sonucu olarak 24-26 Mayıs 1988 tarihlerinde yapılan görüşmelerde imzalanan Atina Mutabakat Muhtırasında, iki tarafın Temmuz ve Ağustos aylarında Ege'de tatbikat yapmayacakları kayıt altına alınmıştır. Bunun üzerine, 21 ve 27 Haziran'da ICAO'da gayrıresmî toplantılar yapılmış, 30 Haziran'da yapılan Konsey toplantısında da konu tekrar ele alınmıştır. Son olarak 17-19 Mayıs 1989'da ICAO Paris Ofisinde bir toplantı daha yapılmış, ancak Yunanistan'ın Türk tekliflerini Limni-Mesta arasında bir hat içermediğinden dolayı reddetmesi nedeniyle bir anlaşma sağlanamamıştır.<sup>64</sup>

Daha sonra Yunanistan makamlarının, 2004 yılında ölkede düzenlenen Yaz Olimpiyat Oyunlarının güvenliğiyle ilgili olarak Ege uluslararası hava sahasındaki hava yollarında değişiklik yapma arzusunu ICAO nezdinde dile getirmesi üzerine, J-60 hava yolu konusunda olduğu gibi bölgesel antlaşma gerektiren bu duruma ilişkin

<sup>61</sup> Aynur Yüzbaşıoğlu, *a.g.e.*, s. 136.

<sup>62</sup> *A.g.e.*, ss. 137-139.

<sup>63</sup> *A.g.e.*, ss.140-145.

<sup>64</sup> *A.g.e.*, ss.147-156.

Türkiye'nin ön şartlarından biri olan Limni-Mesta hattının iptal edilmesiyle sorun çözülmüştür.<sup>65</sup> Hâlen Avrupa Bölgesel Hava Seyrüsefer Planında yolun son güzergâhı; Kartuzy, Gruda, Lodz, Jedow, Lenov 4920N 02101E, Kosice, Keked 4831N 02117E, Rodop 4135N 02411E, Khrisoupolis şeklinde geçmektedir.<sup>66</sup>

### ***Nicosia FIR İhlali İddiaları***

İngiltere'ye ait olan Doğu Akdeniz'deki FIR yönetim sorumluluğu, fiilen Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'ndeki (GKRY) Nicosia Saha Kontrol Merkezi (*Area Control Center-ACC*) tarafından kullanılmaktadır.<sup>67</sup> Ancak Nicosia ACC; 1974 yılındaki Kıbrıs Barış Harekâtı dolayısıyla, bölgenin kuzeyine yönelik olarak verdiği hava trafik kontrol hizmetini durdurmuştur. Bunun üzerine, ortaya çıkan hizmet boşluğunun doldurulması amacıyla, 1977 yılında Kuzey Kıbrıs'ta Ercan Tavsiyeli Hava Sahası ilan edilmiştir. Geline nokta hava trafiğinin takibi konusunda, Nicosia ACC Ercan ACC ile Ankara ACC de Nicosia ACC ile temas kurmayı reddetmektedir. Bu durumu bahane eden GKRY ve Yunanistan, Ercan Tavsiyeli Hava Sahasında verilen hava trafik hizmetinin yetersiz olduğunu ve bölgede uçuş emniyet zafiyeti yaşandığını iddia etmektedir.<sup>68</sup>

Diğer taraftan, Tek Avrupa Hava Sahası Projesi kapsamında kurulması planlanan Blue Med FAB (*Functional Airspace Block*)'ın faaliyete geçmesi hâlinde, Doğu Akdeniz'de Ercan Tavsiyeli Hava Sahasının görmezden gelinerek bölgenin pratikte Nicosia Saha Kontrol Merkezinin sorumluluğuna verilmesi ihtimal dâhilindedir. Ayrıca, FAB'ın mevcut ülke sınırlarından bağımsız olarak oluşturulması dolayısıyla bir ülkenin kendi bölgesinde hava trafik hizmeti sağlama sorumluluğunu başka bir ülkeye devretmesi konsepti<sup>69</sup>, Nicosia FIR'ın

<sup>65</sup> *L-12 Hava Yolu Haritası*, 2011.

<sup>66</sup> **EUR ANP**, 2007, p. V-A-14.

<sup>67</sup> Hüseyin Pazarıcı, 2006, *a.g.e.*, s. 299.

<sup>68</sup> Sertaç H. Başeren, *a.g.e.*, s. 206; Hüseyin Pazarıcı, 1999, *a.g.e.*, s. 370.

<sup>69</sup> EUROCONTROL, "EUROCONTROL Final Report on European Commission's

doğrudan Yunanistan tarafından kontrol edilebilmesine de olanak tanıyacaktır.

### **NATO Hava Savunma Sorumluluk Sahalarının Paylaşımı**

Aslen bir kolektif savunma örgütü olan NATO’da, Türkiye’yi de içine alan güney bölgesinde hava savunma sorumlulukları ilk olarak 1962 yılında Güney Bölgesi Hava Komutanlığı (*COMAIRSOUTH*) tarafından belirlenmiştir.<sup>70</sup>

O dönemde *COMAIRSOUTH*; güney bölgesinin hava savunma sorumluluğunu, sorumluluk sahasını erken ihbar (*early warning*) bölgelerine ayırmak ve bu bölgeleri ilgili Taktik Hava Kuvvetlerine tahsis etmek suretiyle yerine getirmiştir. Bu kapsamda Türkiye ve Yunanistan’ı kapsayan erken ihbar bölgeleri de; Ege’nin ortasından geçen bir hatla, 6. Müttefik Taktik Hava Kuvvetleri’ne (*6th Allied Tactical Air Force–6th ATAF*) bağlı olan Türk ve Yunan Taktik Hava Kuvvetleri arasında paylaştırılmıştır.<sup>71</sup>

1964’te Yunanistan’ın girişimiyle FIR limiti ile çakıştıran bu hat, Yunanistan’ın Kıbrıs Barış Harekâtı sonrasında NATO’dan ayrılmasına kadar varlığını sürdürmüştür.<sup>72</sup>

1977’den itibaren Türkiye, hattın eskisi gibi Ege’nin ortasından geçmesini ön şart koşmuş ve kabul edilmeyince Yunanistan’ın NATO’nun askerî kanadına dönüşünü veto etmiştir. Ancak NATO Yüksek Komutanları Alexander Haig ve Bernard Rogers’ın çabalarıyla, 1980 ihtilali sonrasında veto geri çekilmiş<sup>73</sup> ve Yunanistan, 1981 yılında Rogers Planı’yla NATO’ya geri dönmüştür. Planda,

---

Mandate to Support the Establishment of Functional Airspace Blocks (FABs)”, May 2005, Released Version, p. 65,. [www.skybrary.aero/bookshelf/books/1351.pdf](http://www.skybrary.aero/bookshelf/books/1351.pdf) (Erişim tarihi: 06.08.2012).

<sup>70</sup> Aynur Yüzbaşıoğlu, *a.g.e.*, ss. 92.

<sup>71</sup> Osman Gedikoğlu, *a.g.e.*, s. 36.

<sup>72</sup> Van Coufoudakis, *a.g.m.*, s. 185; Aynur Yüzbaşıoğlu, *a.g.e.*, s. 92.

<sup>73</sup> Ronald R. Krebs, “Perverse Institutionalism: NATO and the Greco-Turkish Conflict”, *International Organization*, Vol: 53, No. 2, Spring, 1999, 343-377, p. 365.

Yunanistan'da bir 7. ATAF kurulması ve Ege'deki hava savunma sorumluluk sahalarının 6 ve 7. ATAF'lar arasında COMAIRSOUTH gözetimindeki müzakerelerle belirlenmesi öngörülmüş olmasına rağmen bu hüküm hiçbir zaman uygulanmamıştır.<sup>74</sup>

Soğuk Savaş'ın sonlanmasını takip eden dönemde, 1996 yılında NATO yeni bir stratejik konsept belirlemiş ve buna uygun bir komuta yapısına geçmiştir. Bu komuta yapısına göre Güney Bölge Komutanlığı hava sahasını kontrol etmek üzere beş adet Birleştirilmiş Hava Harekât Merkezi (*Combined Air Operations Centre-CAOC*) oluşturulmuş; ancak birer tanesi de Türkiye ve Yunanistan'da kurulmuş olan bu CAOC'lara barış zamanında sabit sorumluluk sahası tahsis edilmemiştir. Böylece, NATO çatısı altında bu sorunun gündeme gelmesi engellenmiştir.<sup>75</sup>

Öte yandan, yürütülmekte olan NATO harekâtlarının daha iyi finanse edilmesi amacıyla, statik karargâhların sayısının azaltılmasına yönelik olarak son dönemde üzerinde çalışılan NATO komuta yapısı reformu kapsamında, NATO Güney Bölgesi'ndeki CAOC'ların sayısının azaltılması ve Yunanistan'daki Birleştirilmiş Hava Harekât Merkezi (CAOC 7) muhafaza edilirken, Türkiye'de bulunan Birleştirilmiş Hava Harekât Merkezi'nin (CAOC 6) kapatılması kararlaştırılmıştır. Buna karşılık, bir üst seviye karargâh olan Güney Bölgesi Hava Unsur Komutanlığı (*Air Component Command-ACC*) İzmir'de kurulmuş, Ege ve Türkiye'yi de kapsayan bölgenin hava savunmasını üstlenecek olan Yunanistan'daki harekât merkezinin (CAOC 7), Türkiye'deki Hava Unsur Komutanlığı (ACC) karargâhına bağlı olarak görev yapması öngörülmüştür.<sup>76</sup> Ancak CAOC 6'nın yokluğunda Ege'de yapılacak askerî uçuşların koordinasyonu sıkıntılara yol açabileceğinden Türkiye, CAOC 6'yı kapatmak için Ege kıyılarındaki Türk radarları ile Yunan radarları arasındaki veri

**134**

Security  
Strategies

Year: 8

Issue: 16

<sup>74</sup> Osman Gedikoğlu, *a.g.e.*, ss. 38-42.

<sup>75</sup> Sertaç H. Başeren, *a.g.e.*, ss. 205-206.

<sup>76</sup> NATO Resmî İnternet Sitesi, [http://www.nato.int/nato\\_static/assets/pdf/pdf\\_2011\\_09/20110921\\_aco-pre-reform-struct.pdf](http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2011_09/20110921_aco-pre-reform-struct.pdf) (Erişim tarihi: 14.04.2011)

bağlantılarının tesis edilmesini Şart koŐmuŐtur. Fakat Yunanistan buna yanaŐmamıŐ, EskiŐehir'deki CAOC 6 da bir kısım ülkenin personelini çekmiş olmasına rağmen fiilen varlığını sürdürmüştür. Bu sorun uzun süre NATO'nun yeni komuta yapısına geçiŐini engellemiŐ; ancak önce CAOC'ların çalışma kapsamından çıkarılması, sonra da Yunanistan ve Türkiye'deki NATO hava karargâhlarının kapatılmasıyla, Haziran 2011'deki NATO Savunma Bakanları Toplantısında yeni yapı üzerinde görüş birliğine varılabilmüŐtir.<sup>77</sup>

### Sorunların Geleceği

Sorunların statik doğasını, çözüme yönelik olarak harekete geçirecek tek unsurun, Yunanistan'ın bu yönde bir ihtiyacının ortaya çıkması olduğu, 2004 yılındaki Yaz Olimpiyatları'nın doğurduğu güvenlik ihtiyaçları kapsamında sorunların bazılarında yaşanan iyileŐmelerle görölmüŐtür. Tek Avrupa Hava Sahası Projesi de bu alanda yeni ihtiyaçlar doğurabilecek ve Ege hava sahası sorunlarının geleceğini etkileyebilecektir.

Tek Avrupa Hava Sahası Projesinin, ihtiyaçları tetikleyebilecek üç önemli konsepti; Tek Avrupa Uçuş Malumat Bölgesi (*Single European Flight Information Region - SEFIR*), Fonksiyonel Hava Sahası Blokları (*Functional Airspace Blocks - FAB*) ve Hava Sahasının Esnek Kullanımı'dır (*Flexible Use of Airspace - FUA*).<sup>78</sup>

Proje kapsamında Avrupa Komisyonu tarafından 2009'da onaylanan mevzuat paketine göre Avrupa Topluluğu ve üye ülkeler ICAO'dan bir Tek Avrupa Uçuş Malumat Bölgesi (SEFIR) kurmasını

**135**  
Güvenlik  
Stratejileri  
Yıl: 8  
Sayı:16

<sup>77</sup> NATO Resmî İnternet Sitesi, [http://www.nato.int/cps/en/SID-AEB16047-2D452563/natolive/news\\_75280.htm?selectedLocale=en](http://www.nato.int/cps/en/SID-AEB16047-2D452563/natolive/news_75280.htm?selectedLocale=en) (Erişim tarihi: 27.06.2011); [http://www.nato.int/nato\\_static/assets/pdf/pdf\\_2011\\_06/20110609-Backgrounder\\_Command\\_Structure.pdf](http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2011_06/20110609-Backgrounder_Command_Structure.pdf) (Erişim tarihi: 27.06.2011).

<sup>78</sup> Turgut Atman, "Tek Avrupa Hava Sahası ve Etkileri", *Dördüncü Uluslararası Sempozyum Bildirileri - Güvenliğin Yeni Boyutları ve Uluslararası Örgütler*, İstanbul, 31 Mayıs - 01 Haziran 2007, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2007, 285-290, ss. 287.

ve tanınmasını isteyecektir.<sup>79</sup>

SEFIR'ın kurulması durumunda Türkiye, Yunanistan hava sahasının genişliğine ilişkin sorunun muhatabı olarak karşısında AB'yi bulabilir.<sup>80</sup> Ancak ICAO kurallarına göre yeni bir FIR düzenlemesi yapılması için konunun bir bölgesel hava seyrüsefer konferansında ele alınarak bölgesel antlaşma yapılması ve bunun ICAO Konseyince onaylanması gerekmektedir.<sup>81</sup> Bu süreçte Türkiye'nin, SEFIR'ın kendi tezleri doğrultusunda şekillenmesini sağlayabileceği değerlendirilmektedir.

Diğer taraftan; Tek Avrupa Hava Sahası Projesi kapsamında, birden fazla ülkenin FIR'larla ayrılmış olan hava sahasını birleştirerek kapsayacak ve trafiğin doğrudan inilecek meydana doğru akmasını sağlayacak şekilde<sup>82</sup> fonksiyonel hava sahası bloklarının (*Functional Airspace Blocks-FAB*) oluşturulması planlanmaktadır.<sup>83</sup> Bu çerçevede; İtalya öncülüğünde Yunanistan, GKRY ve Malta arasında geliştirilen Blue Med FAB'ın, Ege uluslararası hava sahasını da içermesi öngörülmektedir.<sup>84</sup> Bu durumda Yunanistan, Ege'deki hava trafik hizmet sorumluluğunu, bu fonksiyonel hava sahası bloğunun yönetimini yapacak olan Hava Trafik Kontrol Ünitesine devredebilecektir. Buna göre, bu ünitenin bulunacağı ülke veya

### 136

Security  
Strategies

Year: 8

Issue: 16

<sup>79</sup> Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin (EC) 1070/2009 sayılı düzenlemesi, *Official Journal of the European Union*, L 300 / 36, 14.11.2009.

<sup>80</sup> Özgül Eren, "Ege Sorunlarında Muhatap Değişikliği: Avrupa Birliği'nin Ege Sorunları", *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Şubat 2007, Sayı 9, 1-17, s. 11; Atman, *a.g.e.*, s. 289.

<sup>81</sup> *Annex II*, 2001, para 2.1.2.

<sup>82</sup> Niels van Antwerpen, *Cross-border Provision of Air Navigation Services with Specific Reference to Europe: Safeguarding Transparent Lines of Responsibility and Liability*, Leiden University International Institute of Air and Space Law, Leiden, 2007, p. 63. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

<sup>83</sup> Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin (EC) 1070/2009 sayılı düzenlemesi, *Official Journal of the European Union*, L 300 / 35, 14.11.2009.

<sup>84</sup> EUROCONTROL Performance Review Commission, "Evaluation of Functional Airspace Block (FAB) Initiatives and their Contribution to Performance Improvement", EUROCONTROL, Brussels, 2008, p. 33.

ünitenin ilgili birimlerinde çalışacak personelin uyruğuna bağlı olarak, hava trafik hizmet sorumluluğunun Yunanistan tarafından istismarının söz konusu olmayabileceği değerlendirilmektedir.

Ayrıca, Tek Avrupa Hava Sahası Projesi kapsamında geliştirilen Hava Sahasının Esnek Kullanımı (*Flexible Use of Airspace-FUA*) konseptine göre hava sahaları sivil ya da askerî hava sahası olarak sınıflandırılmayıp bir bütün olarak düşünölecek ve günlük ihtiyaca göre kullanım esnekliği olacaktır. Bunun sonucu olarak tüm sınıflandırmalar geçici bir süre için yapılacaktır.<sup>85</sup> Bu açıdan FUA konseptinin Yunanistan'ın uzun süreli NOTAM'lı sahalar ilan ederek, Türkiye'nin askerî amaçlarla Ege uluslararası hava sahasını kullanmasını engelleme girişimlerini boşa çıkarabileceği değerlendirilmektedir.

Tek Avrupa Hava Sahası Projesi ile ilgili olarak yukarıda bahsedilen hususlardan, Ege uluslararası hava sahasının yönetimine değişiklikler getirmesi planlanan SEFIR ve FAB konseptlerinin uygulanabilmesi için bir bölgesel antlaşma yapılması gerekliliğine<sup>86</sup> işaret edilmişti. Türkiye'nin de taraf olacağı bu bölgesel antlaşmanın yapılması aşamasında ulusal hassasiyetlerinin dikkate alınmasının sağlanabileceği düşünölmektedir. Bu aşamanın öncesinde de AB ile bir anlaşma yapılarak, Tek Avrupa Hava Sahası Projesine uygun koşullarda katılım sağlanabilir. Bu kapsamda, alınacak kararların Türkiye açısından bağlayıcılığı olmamasını sağlayacak ve gözlemci statüsünde projeye katılıma imkân verecek özel koşullarda, AB ile yapılacak bir anlaşmanın içeriğinde řu hususların bulunmasının uygun

<sup>85</sup> EUROCONTROL, *European Network Improvement Plan Part 3 Airpace Management Handbook Guidelines for Airspace Management*, Edition June 2012, p. xxiii, [www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/nm/airspace/ernip-part-3-asm-handbook.pdf](http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/nm/airspace/ernip-part-3-asm-handbook.pdf) (Erişim tarihi: 06.08.2012).

<sup>86</sup> Serhan Yöcel, *AB Tarafından Uygulanması Planlanan Tek Avrupa Hava Sahasına Katılmanın, Mevcut Uluslararası Anlaşmalar ve Yunanistan ile Yaşanan Sorunlar Bağlamında İncelenmesi*, Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü Müdürlüğü, Harp/Harekât Hukuku Ana Bilim Dalı, İstanbul, 2010, ss. 5-8 (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

olacağı değerlendirilmektedir:

- Ege uluslararası hava sahasında yapılacak düzenlemeler için en kısa zamanda ICAO çatısı altında bir bölgesel antlaşma yapılması,

- Açık denizler üzerinde askerî uçakların harekât uçuşu kapsamında yaptıkları uçuşların mevcut ve yapılacak düzenlemelerle kısıtlanmaması,

- FUA konseptine uygun olarak uluslararası hava sahasında uzun süreli olarak NOTAM'lı bölgeler ilan edilmemesi,

- ICAO kuralları kapsamında, bölge ülkeleri ile koordine edilmeden uluslararası hava sahasında kontrollü hava sahaları teşkil edilmemesi,

- NOTAM mesajları içeriğine, NOTAM talebinde bulunan ülke ile koordine edilmeden müdahale edilmemesi,

- Projenin gerçekleşmesine yönelik yeterli hava trafik hizmet altyapısı oluşturulana kadar, Ege ve Doğu Akdeniz hava trafiğinin yönetiminde bölge ülkelerinin hava trafik hizmet ve arama kurtarma yeteneğine uygun bölgesel paylaşımın yapılması,

- Yeterli altyapı oluştuğunda Ege ve Doğu Akdeniz uluslararası hava sahasının yukarıda bahsedilen koşullara hassasiyetle uyacak üçüncü bir ülke hava trafik kontrol merkezi tarafından kontrol edilmesi.

Projeye istenen şartlarda katılım sağlanması gerçekleşinceye kadar ise AB bağlamında görüşlerimiz ve çekincelerimiz savunulmaya devam edilirken, sorunların ICAO çerçevesinde ele alınması yönünde çaba sarf edilmesinin uygun olacağı düşünülmektedir.

### **Sonuç**

Ege hava sahası sorunları incelendiğinde, sorunların esas itibarıyla statik olduğu ve zaman içerisinde bir ilerleme kaydedilemediği görülmektedir. Gerçekleşen sınırlı alandaki ilerleme, ancak değişen konjonktür ve ortaya çıkan yeni ihtiyaçlar sayesinde meydana gelebilmiştir. Bu kısıtlı ilerlemeye örnek olabilecek ilk gelişme Ege uluslararası hava sahasında Türkiye ile koordine edilmeden oluşturulan hava yollarının yeniden düzenlenmesidir. 1981



yılında Yunanistan'ın, Limni üzerinden geçecek şekilde güzergâhını değiştirerek Türk sahillerinin önüne çekmiş olduğu G-18 hava yolu ile 1985 yılında ICAO'ya teklif edilen ve yine Limni üzerinden geçen B-7 hava yolu sorunları, 2004 yılında Yunanistan'da düzenlenen Yaz Olimpiyatları öncesinde hava trafiğinin artacak olması nedeniyle duyulan ihtiyaç sonucunda, ICAO gündemine alınmış ve ICAO Olimpiyat Hazırlık Toplantılarını takiben ICAO Avrupa Hava Seyrüsefer Planı'nda (ICAO EUR Air Navigation Plan-Doc 7754) değişiklik yapılarak çözülmüştür.

Ege hava sahası sorunlarının statik tabiatını değiştirebilecek bir diğer gelişme ise Tek Avrupa Hava Sahası Projesidir. Bu projenin üç önemli konsepti olan Tek Avrupa Uçuş Malumat Bölgesi (*Single European Flight Information Region-SEFIR*), Fonksiyonel Hava Sahası Blokları (*Functional Airspace Blocks-FAB*) ve Hava Sahasının Esnek Kullanımı'nın (*Flexible Use of Airspace-FUA*) Ege hava sahası sorunlarını etkilemesi beklenmektedir.

Tek Avrupa Hava Sahası Projesi kapsamında oluşturulması planlanan Tek Avrupa Uçuş Malumat Bölgesinin (SEFIR) hayata geçebilmesi için, bir bölgesel antlaşma yapılması ve antlaşmanın ICAO Konseyince onaylanması gerekmektedir. Bu aşamada, Atina-İstanbul FIR'ı yeniden ele alınabilecek ve FIR'ın konumundan kaynaklanan sorunlarla ilgili olumlu gelişmeler yaşanabilecektir.

Benzer şekilde, Tek Avrupa Hava Sahası Projesi'nin bir diğer konsepti olan Fonksiyonel Hava Sahası Blokları (FAB) çerçevesinde, Ege uluslararası hava sahasını da içerecek şekilde, "Blue Med" ismiyle bir FAB oluşturulması planlanmaktadır. Bu fonksiyonel hava sahası bloğunu kontrol edecek merkezin, projenin öncülüğünü yapan İtalya'da kurulması hâlinde, Ege hava sahası sorunlarının önemini kaybetmesi beklenebilir. Blue Med FAB hava sahası kontrol merkezinin Yunanistan'da veya Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nde kurulması durumda ise sorunların büyümesi ve Türkiye'nin karşısına muhatap olarak AB'nin çıkma riski mevcuttur.

Ayrıca, yine Tek Avrupa Hava Sahası Projesi kapsamında geliştirilen Hava Sahasının Esnek Kullanımı (Flexible Use of Airspace

-FUA) konseptiyle de hava sahalarının günlük ihtiyaca göre kullanım esnekliği sağlayacak şekilde sivil ya da askerî kullanıma tahsis edilecek olması, Yunanistan'ın uzun süreli NOTAM'lı sahalar ilan ederek Türkiye'nin Ege'ye çıkışını engelleme girişimlerinin önüne geçebilecektir.

Görüldüğü gibi Ege hava sahası sorunlarının bundan sonraki seyrinde Tek Avrupa Hava Sahası Projesinin gelişimi önemli rol oynayacaktır. Genel itibarıyla bu seyrin izleyeceği yön çok belirli olmamakla birlikte, olumlu olma ihtimalinin nispeten yüksek olduğu değerlendirilmektedir. Bu ihtimali kuvvetlendirmek için şöyle bir yol izlemek uygun olabilir:

Projenin temel konseptlerinin uygulanabilmesi için gerekli olan bölgesel anlaşmanın yapılması aşamasında, AB ile imzalanacak özel bir anlaşma ile projeye dâhil olunabilir. Tek Avrupa Hava Sahası Projesinin, tüm çabalara rağmen Yunanistan'ın görüşleri doğrultusunda şekillenmesi hâlinde, bu durumdan etkilenmemek için projeye gözlemci statüsünde dâhil olunmalıdır. Bu kapsamda yapılacak özel anlaşmanın içeriği, yukarıda detaylı olarak belirtildiği üzere Türkiye'nin hassasiyetlerini dikkate alarak şekillendirilebilir. Yunanistan'ın, 2004 yılında Yaz Olimpiyatları dolayısıyla ortaya çıkan ihtiyaçlarının bazı sorunların çözülmesini sağlamasına benzer şekilde önerilen bu hareket tarzının da Tek Avrupa Hava Sahası Projesi kapsamında ortaya çıkan Yunan ve AB ihtiyaçlarının, Ege hava sahası sorunlarının geleceğine etkilerinin belirleneceği sürecin etkin yönetimine imkân sağlayacağı düşünülmektedir.

Bahse konu özel anlaşmayla projeye katılım gerçekleşinceye kadar geçecek sürede de; gerektiğinde AB nezdinde görüşlerimiz ifade edilmeye devam edilirken, sorunların esas olarak ICAO çatısı altında ele alınmasına yönelik çalışma yapılması gerekmektedir.

## SUMMARY

This article studies the current and future state of the Aegean airspace disputes, which originate from management and sharing of the airspace over the Aegean between the two countries on each side of the shore: Turkey and Greece. The disputes can be classified into three broad categories: the width of the Greek airspace, the disputes related to the air traffic service and sharing of the NATO air defense responsibility areas.

The nature of these Aegean air space disputes is generally static. Limited advancement was only possible through emerging new requirements.

The example for this limited advancement is the restructuring of the air routes that were established over the international waters of the Aegean without prior coordination with Turkey. The disputes on the air route G-18, that was pulled over towards the Turkish coast by redesigning to pass over Limnos in 1981 by Greece and the also-over-Limnos-stretched air route B-7, proposed to ICAO in 1985, have been resolved by identifying the air transport need for the 2004 Summer Olympic Games held in Greece and changing the ICAO EUR Air Navigation Plan–Doc 7754 after a series of ICAO Olympics Preparation Meetings.

Another development having the potential of changing the static nature of the disputes is the Single European Sky (SES) Project. The three pillars of the Project, namely the Functional Airspace Blocks (FABs), the Single European Flight Information Region (SEFIR) and the Flexible Use of Airspace (FUA), are expected to affect the Aegean airspace disputes.

According to the FAB concept of the SES Project, the “Blue Med FAB” is planned to be established over the international waters of the Aegean. In order to establish the Blue Med FAB and also the SEFIR, a regional agreement must be signed, and the agreement must be approved by the ICAO Council. This procedure may involve discussions on the unique 10-mile-wide Greek airspace and the Athens-Istanbul FIR limit, which does not reflect Turkey’s search and

rescue capabilities.

The FUA concept of the Project dictates that the airspaces will be allocated to civilian and military use according to daily needs. This will also affect how the airspace over the Aegean is allocated.

This picture shows that the SES Project will play an important role on the future of the Aegean airspace disputes. Although it is hard to clearly identify, it is assessed that this effect may be positive.

## KAYNAKÇA

### Kitaplar:

BAŞEREN Sertaç H., *Ege Sorunları*, Tüdev Yayınları No:25, Ankara, 2006.

BROWNLIE Ian, *Principles of Public International Law*, Fourth Edition, Oxford University Press, New York, 1990.

EUROCONTROL Performance Review Commission, *Evaluation of Functional Airspace Block (FAB) Initiatives and their Contribution to Performance Improvement*, EUROCONTROL, Brussels, 2008.

PAZARCI Hüseyin, *Doğu Ege Adalarının Askerden Arındırılmış Statüsü*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları: 550, AÜSBF ve Basın Yayın Yüksekokulu Basımevi, Ankara, 1986.

PAZARCI Hüseyin, *Uluslararası Hukuk Dersleri*, II. Kitap, AÜSBF ve Basın Yayın Yüksekokulu Basımevi, Ankara, 1999.

PAZARCI Hüseyin, *Uluslararası Hukuk*, Güncelleştirilmiş 4. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara, 2006.

### Makaleler:

ATMAN Turgut, "Tek Avrupa Hava Sahası ve Etkileri", *Dördüncü Uluslararası Sempozyum Bildirileri - Güvenliğin Yeni Boyutları ve Uluslararası Örgütler*, İstanbul, 31 Mayıs-01 Haziran 2007, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2007.

Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin (EC) 549/2004, 550/2004, 551/2004 ve 552/2004 Sayılı Düzenlemelerine Değişiklik Getiren (EC) 1070/2009 sayılı ve 21 Ekim 2009 tarihli Düzenlemesi, Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulations (EC) No 549/2004, (EC) No 550/2004, (EC) No 551/2004 and (EC) No 552/2004 in order to improve the performance and sustainability of the European aviation system, *Official Journal of the European Union*, L 300 / 34, 14.11.2009.

COUFOUDAKIS Van, "Greek-Turkish Relations, 1973-1983: The View from Athens", *International Security*, Vol: 9, No. 4, (Spring, 1985).

DIMITROU Dimitrios, "Dodecanese–The Pearls of Aegean", *SHAPE Community Life*, Vol: 44, No. 8, 4 May 2011.

EREN Özgöl, "Ege Sorunlarında Muhatap Değişikliği: Avrupa Birliği'nin Ege Sorunları", *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Şubat 2007, Sayı 9.

GRIGORIADIS N. Ioannis, "The Changing Role of the EU Factor in Greek-Turkish Relations", *1st PhD Symposium on Modern Greece: "Current Social Science Research on Greece"*, London School of Economics and Political Science, Hellenic Observatory, London, 21st June 2003, Symposium Paper.

KREBS R. Ronald, "Perverse Institutionalism: NATO and the Greco-Turkish Conflict", *International Organization*, Vol: 53, No. 2, Spring 1999.

MOUSTAKIS Fotios, SHEEHAN Michael, "Democratic Peace and the European Security Community: The Paradox of Greece and Turkey", *Mediterranean Quarterly*, Winter 2002.

ÖZMAN Aydoğan, "Ege'de Karasuları Sorunu", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C.XLIII, No. 3/4, Temmuz-Aralık 1988.

PAZARCI Hüseyin, "Ege Denizi'ndeki Türk Yunan Sorunlarının Hukukî Yönü", *Türk Yunan Uyuşmazlığı*, derleyen Vaner, S., Ankara 1990.

SKOUROLIAKOU Melina, "The Theory That Never Turned into Practice: Case Study from Eastern Mediterranean", *Paper for presentation at the ISA-South Conference*, 3-5 November 2005, Miami.

**Tezler:**

ANTWERPEN Niels van, *Cross-border Provision of Air Navigation Services with Specific Reference to Europe: Safeguarding Transparent Lines of Responsibility and Liability*, Leiden University International Institute of Air and Space Law, Leiden, 2007 (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

ARAPOGLOU Stergios, *Dispute in the Aegean Sea the Imia/Kardak Crisis*, Air Command and Staff College, Air University, Maxwell Air Force Base, Alabama, April 2002 (Yayımlanmamış Komuta ve Kurmay Koleji Tezi).

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

YÜCEL Serhan, *AB Tarafından Uygulanması Planlanan Tek Avrupa Hava Sahasına Katılmanın, Mevcut Uluslararası Anlaşmalar ve Yunanistan ile Yaşanan Sorunlar Bağlamında İncelenmesi*, Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü Müdürlüğü, Harp/Harekât Hukuku Ana Bilim Dalı, İstanbul, 2010(Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

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

**İnternet Kaynakları:**

AIP (Air Information Publication) Greece, Volume 1, 05 September 2002 /7, RAC 1-1-1, para 2.1.4.1., hellasga.com/downloads/RAC\_1.pdf (Erişim Tarihi: 03.08.2012).

Air Navigation Services of the Czech Republic, [http://ibs.rlp.cz/notam.do?id=notam\\_LGGG&anode=notam\\_LGGG](http://ibs.rlp.cz/notam.do?id=notam_LGGG&anode=notam_LGGG) (Erişim tarihi: 30.04.2011).

“Decree of 6/18 September 1931 to Define the Extent of the Territorial Waters for the Purposes of Aviation and the Control Thereof” [http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/GRC\\_1931\\_Decree.pdf](http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/GRC_1931_Decree.pdf) (Erişim tarihi: 02.03.2011).

EUROCONTROL, *EUROCONTROL Final Report on European Commission's Mandate to Support the Establishment of Functional Airspace Blocks (FABs)*, May 2005, Released Version, [www.skybrary.aero/bookshelf/books/1351.pdf](http://www.skybrary.aero/bookshelf/books/1351.pdf) (Erişim tarihi: 06.08.2012)

EUROCONTROL, *European Network Improvement Plan Part 3 Airspace Management Handbook Guidelines for Airspace Management*, Edition June 2012, [www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/nm/airspace/ernip-part-3-asm-handbook.pdf](http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/nm/airspace/ernip-part-3-asm-handbook.pdf) (Erişim tarihi: 06.08.2012)

ICAO Doc. 9958, Yürürlükteki Asamble Kararları (8 Ekim 2010 Tarihi İtibarıyla), *Assembly Resolutions in Force (as of 8 October 2010)*, ICAO, Montreal, 2011.

*L-12 Hava Yolu Haritası*, DOD Flight Information Publication Enroute Low Altitude Europe North Africa and Middle East, US National Geospatial Intelligence Agency, St. Louis, Missouri, 10 March 2011.

NATO Resmî İnternet Sitesi, [http://www.nato.int/nato\\_static/assets/pdf/pdf\\_2011\\_09/20110921\\_aco-pre-reform-struct.pdf](http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2011_09/20110921_aco-pre-reform-struct.pdf) (Erişim tarihi: 14.04.2011)

NATO Resmî İnternet Sitesi, [http://www.nato.int/cps/en/SID-AEB16047-2D452563/natolive/news\\_75280.htm?selectedLocale=en](http://www.nato.int/cps/en/SID-AEB16047-2D452563/natolive/news_75280.htm?selectedLocale=en) (Erişim tarihi: 27.06.2011); [http://www.nato.int/nato\\_static/assets/pdf/pdf\\_2011\\_06/20110609-Backgrounder\\_Command\\_Structure.pdf](http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2011_06/20110609-Backgrounder_Command_Structure.pdf) (Erişim tarihi: 27.06.2011).

“Turkish Air Information Publication (AIP) Supplement (SUP) No:27/05, (ENR)”, 29 Sep 2005, [www.ssd.dhmi.gov.tr/ANSLogin.aspx?mn=41](http://www.ssd.dhmi.gov.tr/ANSLogin.aspx?mn=41) (Erişim tarihi: 03.08.2012).

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Resmî İnternet Sitesi, *Report of the Forty-Fifth Meeting of the European Air Navigation Planning Group* (Paris, 1 to 3 December 2003), [www.paris.icao.int/documents\\_open/files.php?subcategory\\_id=45](http://www.paris.icao.int/documents_open/files.php?subcategory_id=45) (Erişim tarihi: 06.08.2012)

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Resmî İnternet Sitesi, **Report of the Forty-Sixth Meeting of the European Air Navigation Planning Group** (Paris, 30 November to 2 December 2004), [www.paris.icao.int/documents\\_open/files.php?subcategory\\_id=46](http://www.paris.icao.int/documents_open/files.php?subcategory_id=46) (Erişim tarihi: 06.08.2012).

Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Chicago Sözleşmesi) 7 Aralık 1944 tarihinde kabul edilmiş ve yeterli sayıda ülke tarafından onaylanarak 4 Nisan 1947’de yürürlüğe girmiştir. Metin için bkz., **Resmî Gazete** 12 Haziran 1945, Sayı 6029.

Uluslararası Sivil Havacılık Hakkında Sözleşmeye 2. Ek, Uçuş Kaideleri, 10. Baskı, Temmuz 2005, **Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation, Rules of the Air, Tenth Edition, July 2005.**

Uluslararası Sivil Havacılık Hakkında Sözleşmeye 11. Ek, Hava Trafik Hizmetleri, 13. Baskı, Temmuz 2001, **Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation, Air Traffic Services, Thirteenth Edition, July 2001.**

Uluslararası Sivil Havacılık Hakkında Sözleşmeye 15. Ek, Havacılık Bilgi Hizmetleri, 12. Baskı, Temmuz 2004, **Annex 15 to the Convention on International Civil Aviation, Aeronautical Information Services, Twelfth Edition, July 2004.**

**Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Resmî İnternet Sitesi**, “EUR ANP, Volume I, Basic ANP Part V - ATM Appendix Table ATS-1—Basic ATS Route Network in the lower and upper Airspace, lower Airspace, Working Copy”, May 2007, p. V-A-23, [www.paris.icao.int/documents\\_open/files.php?subcategory\\_id=35](http://www.paris.icao.int/documents_open/files.php?subcategory_id=35) (Erişim tarihi: 06.08.2012).



**147**

Güvenlik  
Stratejileri

Yıl: 8

Sayı:16