

EGE'DE BİTMEYEN SORUNUN BİR UNSURU OLARAK TÜRK VE YUNAN KARASULARI VE ULUSAL HAVA SAHALARI

Serhan YÜCEL*

Öz

Türkiye ile Yunanistan arasında Ege Denizi'nin istisnai yapısından kaynaklanan ve birbirleriyle zıtlanmış durumda bir dizi ihtilaf konusu bulunmakta olup, bu hususları "Ege Sorunu" ana başlığı altında toplamak mümkündür. İki ülke arasındaki bahse konu sorunlar, esas itibarı ile karasuları, kıta sahanlığı, hava sahası, adaların silah ve askerden arındırılması ile anlaşmalarla egemenliği devredilmemiş ada, adacık ve kayalıkların aidiyeti konularındaki şiddeti zaman içinde değişiklik arz eden ihtilaflardır. Bu sorunların en temeli ve dolayısıyla en mühiminin karasuları sorunu olduğu mütealaa edilmekte olup, mevcut çalışmanın konusunu teşkil eden ulusal hava sahası sorunu da, karasuları sorunuyla direkt olarak bağlantılıdır. Mevcut çalışma, "Türk ve Yunan Ulusal Hava Sahaları'nın Sınırlandırılması Sorununun Ege Sorunu İçindeki Yeri ve Önemi Nedir?" sorusunu cevaplamayı, yani Ege'de ulusal hava sahası sorununu tarafların tezleri ve tarihsel arka plan bağlamında ortaya koymayı ve anılan sorunun Ege Sorunu'nun bütünü içindeki yerini analiz etmeyi amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Karasuları, Hava sahası, Ege Denizi, Türkiye, Yunanistan.

Territorial Waters and National Air Spaces of Turkey and Greece as a Factor of the Neverending Problem of Aegean Sea

Abstract

Between Turkey and Greece, there are a number of questions which are based on the exceptional nature of the Aegean Sea and which are chained to each other. Those questions can be grouped under the name of the "Aegean Question". The abovementioned questions between the two countries whose intensity varies from time to time are principally the ones concerning the territorial waters, continental shelf, airspace, disarmament and demilitarisation of the islands and the state of belonging concerning the islands, islets and rockies. The essential and thus the most important of the abovementioned questions is to be considered as the territorial waters question, and so the airspace question which constitutes the subject of the present work is directly related to the territorial waters question. The present work aims to respond the following question: "What is the Place of the Question Concerning the Limitation of the Turkish and Greek Airspaces on the Aegean Question?" Thus, the aim of the present work will be the demonstration of the national airspace question in the Aegean Sea in the framework of the historical background and also the thesis of the parties, and finally to analyse the place of the abovementioned question in the totality of the Aegean Question.

* Harp Akademileri Komutanlığı, Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, Harp/Harekât Hukuku Yüksek Lisans Mezunu, E-posta:Syucelf@THY.com

Key Words: Territorial Waters, Air Space, Aegean Sea, Turkey, Greece.

Giriş

Ege sorunu, Ege Denizi'ni dünya coğrafyasının diğer denizlerinden ayıran istisnai yapısından kaynaklanan ve Türkiye ile Yunanistan arasında süregelen birbirleriyle zincirlenmiş durumdaki bir dizi ihtilaf konusuna yönelik olarak yapılan tanımlamadır. Türkiye ile Yunanistan arasındaki bahse konu sorunlar, esas olarak karasuları, kıta sahanlığı, hava sahası, adaların silah ve askerden arındırılması ile antlaşmalarla egemenliği devredilmemiş ada, adacık ve kayalıkların aidiyeti konularındaki şiddeti zaman içinde değişiklik arz eden ihtilaflardır. Bu sorunların en temeli ve dolayısıyla en mühimi, karasuları sorunu olup, mevcut çalışmanın konusunu teşkil eden ulusal hava sahası sorunu da, karasuları sorunuyla direkt olarak bağlantılı bir sorundur.

Mevcut çalışma, ulusal hava sahası sorununu tarafların tezleri ve tarihsel arka plan bağlamında ortaya koymayı ve anılan sorunun Ege Sorunu'nun bütünü içindeki yerini analiz etmeyi amaçlamaktadır. Bu noktada belirtilmesi gereken mühim bir husus, genel itibarı ile Ege; bahse konu sorunun unsurları olarak ise tüm diğer sorunların yanısıra karasuları ve bağlı sorun olan ulusal hava sahası sorununun, esas itibarı ile Yunanistan'ın uluslararası hukukun temel prensiplerinden olan hakkaniyet ve nispet prensiplerini ihlal eder mahiyetteki taleplerinden kaynaklandığı, Türkiye'nin ise tüm süreç boyunca kendi milli menfaatlerine hanel gelmesini bertaraf etmeye yönelik tasarruflarda bulunduğu hususudur.

Yunanistan, Osmanlı İmparatorluğu'ndan ayrılmasıyla neticelenen isyanı müteakiben, 1830 yılındaki kuruluşundan beri "Megali İdea" (Büyük Ülkü) olarak ifade edilen mefkuresinden vazgeçmemiş, bir anlamda savaş meydanlarında kazanmaya muaffak olamadığı zaferleri diplomatik müzakere masalarında kazanma yolundaki amacını sürdürmüştür. Buna bağlı olarak, komşuluk ilişkisiyle hiçbir surette bağdaşmayacak şekilde, Türkiye'nin milli menfaatlerine tamamen aykırı, hakkaniyet ve iyi niyetle bağdaşmayacak taleplerini agresif

suretle ve ısrarla dile getirmekten ve şartların uygun olduğunu düşündüğünde anılan talepleri uluslararası platforma dahi taşımaktan vazgeçmemiştir.

Türkiye'nin bu durum karşısındaki tasarrufları ve Yunanistan'ın tezlerine karşı geliştirdiği tezler ise, hiçbir suretle talepkar olmayıp, uluslararası platform nezdinde iktisap ettiği haklarının savunmasından ibaret olmuştur. Uluslararası toplum nezdinde hakettiği hukuki desteği siyasi nedenlerle almaktan mahrum kalan Türkiye, Yunanistan'ın ısrarlı talepleri karşısında haklarını savunmak için, bir diğer ifade ile, Yunanistan'ı hukuk dairesine çekip, barışa zorlamak için silahlı kuvvet kullanabileceğini ilan etmiş (casus belli); bu ise paradoksal olarak Türkiye'yi haketmemesine rağmen agresif bir pozisyona sokmuştur. Yunanistan'ın, uluslararası platformda kuruluşundan itibaren "Avrupa Medeniyetinin Beşiği" ve "Avrupa'nın Şımarık Çocuğu" olarak ifade edilebilecek bir pozisyonda konumlandırıldığı dikkate alındığında, Türkiye'nin Ege'de Yunanistan'a karşı tek başına verdiği mücadelenin güçlüğü de anlaşılacaktır. Dahası, 1 Ocak 1981 tarihinden beri Avrupa Birliği (AB) üyesi olan Yunanistan, Ege sorununda Türkiye'nin karşısında tek başına değil, AB ile beraber çıkmaktadır. Türkiye, her ne kadar AB'ye tam üye adayı olsa dahi, AB'nin, bir üyesiyle tam üye adayları arasındaki ihtilafta kimin tarafında olacağını tahmin etmek güç değildir.

Yukarıda kayıtlı hususlardan yola çıkarak, uluslararası bir sorun kimliğindeki Ege Sorunu'nun temel unsuru olan karasuları ve buna bağlı olarak ulusal hava sahası sorunlarının analizi yapılmaya çalışılacaktır. Bu bağlamda, ilk olarak Ege'deki karasuları sorununun tarihsel arka planı ve tarafların soruna yönelik tezlerinin analizi; müteakiben ise, Ege'deki ulusal hava sahası sorununun tarihsel arka planı ve tarafların soruna yönelik tezlerinin analizi ortaya konulmaya çalışılarak çalışma sonuçlandırılacaktır.

Ege'de Karasuları Sorunu ve Tarafların Tezleri

Ege'de ulusal hava sahası sorunu bağlamındaki temel sorunlar, karasuları ve FIR (Flight Interruption Region - Uçuş Kesilme Bölgesi) sorunları olup, karasuları sorunu hava sahası sorununun esasını teşkil etmekte iken, FIR sorunu ise hava sahası sorununun ulusal hava sahası boyutunun yanısıra teknik boyutunu teşkil etmektedir. Dolayısıyla,

Ege'de ulusal hava sahası sorununu analiz edebilmek için, ilk olarak Ege karasuları sorununun tarihsel arka planının ortaya konulmasının, ardından konunun, sorunun tarafları olan Türkiye ile Yunanistan'ın tezleriyle birlikte tasvir edilmesinin uygun olacağı mütalaa edilmektedir.

Karasuları, kıyı devletinin kara ülkesini çevreleyen ve üzerinde egemen haklar kullandıkları deniz alanı olarak tanımlanmaktadır. (Arı, 1995, s. 51). Uluslararası hukuk, devletin karasuları üzerindeki egemenlik yetkisine zararsız geçiş hakkı ve yargı yetkisinin kullanılmasına getirilen sınırlamalar gibi bazı sınırlamalar getirmiş olup, (Kuran, 2006, s. 60) bunların haricindeki hususlarda devletin tam ve münhasır egemenliğinden söz edilmesi mümkündür.

Uluslararası hava ve deniz trafiğinin hukuki çerçevesini çizmeye yönelik temel sözleşme olan ve Ege sorununa taraf devletler Türkiye ve Yunanistan'ın da taraf olduğu 1944 Şikago Sözleşmesinin birinci maddesine göre, akit devletler, tüm devletlerin kendi ülkeleri üstündeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır hakimiyeti haiz olacaklarını kabul etmekte olup, bunun yanısıra, anılan sözleşmenin ikinci maddesine istinaden, devletin ülkesi olarak devletin hakimiyeti, hükümranlılığı, himayesi veya mandası altında bulunan arazi ile ona bitişik bulunan karasuları tarif edilmektedir (Chicago Convention, 2009). Buna ilaveten, karasularının belirlenmesinde yine temel uluslararası metinlerden olan, fakat ileride değinileceği üzere Türkiye'nin taraf olmayıp Yunanistan'ın taraf olduğu 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS) genel hükümleri düzenleyen ikinci maddesine göre de sahildar devletin egemenliği, karasuları üzerindeki hava sahasını ve bu suların deniz yatağı ile toprak altını da kapsamaktadır (UNCLOS, 2009). Bahse konu hukuki metinlerden hareketle, bir ülkenin hava sahasının, anılan devletin karasularının genişliğine eşit ve onun üzerindeki sahadan ibaret olduğu ifade edilebilecektir.

Bu bağlamda, bir devletin kara sularının genişliği ile hava sahasının genişliğinin aynı olması gerektiğinin bir uluslararası hukuk prensibi olduğu ve dolayısı ile karasuları ve hava sahası kavramlarının birbirlerinden bağımsız şekilde tanımlanmasının mümkün olmadığı

anlaşıldığından, Ege'deki ulusal hava sahası sorununun tam manasıyla analiz edilebilmesi için Ege karasuları sorununun ortaya konulmasının uygun olacağı düşünülmektedir. Bunun için de, ilk olarak karasularının genişliğinin uluslararası hukuka göre nasıl belirleneceği konusunun ele alınması uygun olacaktır.

1982 BMDHS'nin 3. maddesi, kıyıdaş devletlere kara sularını 12 deniz mili üst limitine kadar genişletme hakkı vermekle birlikte, anılan sözleşmenin 300. maddesi, devletlerin sözleşmeden kaynaklı yükümlülüklerini iyi niyet (nisfet) çerçevesinde yerine getirmek durumunda olduğunu ve yine sözleşmeden kaynaklı hak, içtihat ve özgürlüklerini hakların suistimaline mahal vermeyecek şekilde (hakkaniyete uygun bir şekilde) kullanabileceğini öngörmektedir (UNCLOS, Good Faith, 2009). Bu durumda, Yunanistan'ın Ege'deki karasularının belirlenmesinde temel dayanağının bahse konu 3. madde olduğu, buna karşın, komşuluk ilişkileriyle ve uluslararası hukuk normlarıyla bağdaşmayacak şekilde ve bir anlamda hakkın kötüye kullanılması suretiyle çalıştırılmak istenen 3. maddenin önünde mezkur 300. madde engelini bulduğu anlaşılmaktadır. Bir diğer ifadeyle, 3. maddenin işletilebilmesi için ön koşul, anılan sözleşmenin 300. maddesinde yer alan hükümlere riayet olup, bahse konu ilk maddenin 300. maddeyi ihlal edecek surette uygulanması anlaşmanın lafzı ve ruhuna aykırılık teşkil edeceğinden gerek anılan sözleşme, gerekse uluslararası hukuk açısından mümkün değildir. Zira, anılan sözleşmede de kayıtlı olan ve hakkın kötüye kullanılmasını engellemeyi hedefleyen hakkaniyet ve nisfet, genel nitelikli bir uluslararası hukuk kuralıdır (Kuran, 2006, s. 78). Bu temel husus bile, Yunanistan'ın konuya yönelik tezlerinin hukuki dayanaktan yoksun olduğunu kanıtlamakla birlikte, buna ilaveten Türkiye'nin 12 mil sınırına yönelik bahse konu hükümden dolayı BDHS'ye taraf olmadığı ve bu hükmün kendisine karşı uygulanmasına baştan beri açıkça ve tutarlı bir biçimde itiraz ettiği tarihsel gerçeği ileride değinilecek Yunan tez ve taleplerinin mesnetsizliğini tebaruz ettiren bir husus olarak kayda değerdir. Zira, Türkiye'nin bahse konu itirazı, 12 deniz millik karasuları genişliğinin bir uluslararası teamül kuralı mahiyeti kazansa dahi kendisine karşı ileri sürülmesini olanaksız kılmaktadır (Kuran, 2006, s. 80).

Ege'de Türkiye ve Yunanistan'ın karasuları genişliğinin tarihçesi konusuna geçilmeden evvel, Ege Denizi'nin sorunu yaratan istisnai yapısına değinilmesinin uygun olacağı düşünülmektedir. Buna göre, Ege sorununun temeli, esasen çok dar olan denizdeki ülke sınırlarının tam anlamıyla belirlenememiş olmasıdır (Kut, 2004, s. 507). Ege Denizi'nde iki bine yakın ada, adacık ve kayalık bulunmakta olup, Yunanistan, çok büyük çoğunluğuna tarihsel ve coğrafi bir lütuf sonucunda sahip olduğu bahse konu adaların uluslararası hukuk nezdinde sahip olduğu haklardan, (Kut, 2004) Türkiye'nin haklarını haleldar kılmak ve dolayısıyla uluslararası hukukun temel prensiplerini ihlal etmek pahasına istifade etmek istemektedir. Bazı kaynaklara göre 2383 adet olan Ege Adaları'nın sadece 60 kadarı Türkiye'ye ait olup, kıyılarından 3 deniz mili içerisinde kalmakta ve bu husus da Ege Denizi'nin kendine has (sui generis) yapısını vurgulamaktadır (Pazarcı, 1990, s. 107).

Ege'nin birçok yerinde, Anadolu Yarımadası ile Yunan Adaları arasındaki mesafe 2-3 deniz milinden azdır (Kurt, 2003, 126). Yani Ege Denizi'nde karasularına yönelik olarak, kıyıdaş devletlerin hakkaniyet prensibi çerçevesinde onay vereceği bir düzenleme yapması dışında uluslararası hukuka uygun bir çözüm mümkün görünmez iken, Yunanistan'ın iyi niyetten uzak ve agresif olarak tanımlanabilecek tutumları bu sıkıntılı durumu daha da içinden çıkılmaz hale getirmektedir. Bu bağlamda, Türkiye'nin BMDHS müzakerelerinde ifade ettiği üzere, Ege denizi yarı kapalı bir deniz iken ve yarı kapalı denizlere uygulanacak hükümler anılan özleşmenin 122. ve 123. maddeleriyle tespit edilmiş ve anılan sözleşmenin 122. maddesinde yarı kapalı denizler tanımlandıktan sonra 123. maddede de kapalı veya yarı kapalı bir denize sahildar olan devletlerin, Sözleşme gereğince kendilerine ait olan hakların kullanılmasında ve yükümlülüklerin yerine getirilmesinde aralarında işbirliğinde bulunmalıdırlar denilmekte iken, Yunanistan'ın tek taraflı irade beyanıyla ve bir anlamda oldu bitti şeklinde uygulamaya koymayı planladığı tezlerinin Yunanistan tarafından ısrarla savunulan bahse konu sözleşmeyi anılan 300. madde'nin yanısıra bu yönüyle de ihlal ettiği aşıkardır (Arı, 1995, s. 57). Zira Yunanistan, karasularının belirlenmesi hususunda Türkiye ile işbirliğinde bulunmak bir yana, Türkiye'nin milli menfaatlerini açık

surette haleldar kılacak tasavvurlarını dile getirmekten çekinmemektedir.

Buna göre, Ege'nin birçok yerinde Anadolu Yarımadası ile Yunan adaları arasında 2-3 deniz milinden fazla bir mesafe bulunmamakta olup, BMDHS'ye istinaden adaların da karasularının bulunduğu düşünüldüğünde, 12 deniz mili uzunluğundaki karasuları genişliğine dayalı Yunan Tezi'nin kabulü durumunda, Anadolu'nun Ege Denizi kıyısının iki nokta dışında Yunan Adaları'nın kara suları ile çevrilmesi sonucunun doğacağı aşikardır (Kurt, 2003, 127). Bu durumda, açık deniz sahaları yok denecek kadar azalacak, Ege Denizi'nin tümüne yakın kaynakları Yunanistan'a kalacak, Türk Deniz Kuvvetleri'nin Ege'den Akdeniz'e geçişi imkansızlaşacak, Türk ticaret gemilerinin ise Yunanistan'dan izin almaksızın Ege'ye çıkması mümkün olmayacaktır. Özetle, Türkiye'nin batı kıyılarından açık denizlere çıkması olanaksız hale gelecektir.¹ (Ertürk, 2007, 108)

Ege'de denizin toplam alanı 213.016 km² iken, bahse konu alanda adaların alanı 22.894 km² olup, bir anlamda on birim denize karşı bir birim adanın bulunduğu bir adalar denizinden bahsedilebilmektedir. Mevcut 6'şar millik karasuları genişliği durumunda, Ege'de Türk karasuları alanı 14.322 km² (toplam deniz alanının %7,5'i), Yunan Karasuları alanı 79.007 km² (toplam deniz alanının %41,5'i) ve açık deniz alanı 96.703 km² (toplam deniz alanının %51'i) iken, 12 millik karasuları genişliği durumunda, Ege'de Türk karasuları alanı 18.209 km² (toplam deniz alanının %9,6'sı), Yunan Karasuları alanı 116.607 km² (toplam deniz alanının %61,3) ve açık deniz alanı 55.306 km² (toplam deniz alanının %29,1'i) olacaktır (Kurt, 2003). Bu durumda, Türk ve Yunan karasuları oransal olarak (%6) aynı seviyede artmakla birlikte, Türk karasularındaki toplam deniz oranı nisbetindeki artış oranı yaklaşık %2 olmakta iken, aynı oran Yunan karasuları için %20 seviyesinde olmaktadır. Bunun yanısıra, bahse konu durumda açık deniz alanındaki toplam deniz oranı nisbetindeki azalış oranı %22 seviyesinde olacaktır ki, bu da açık deniz oranındaki payın, karasularının artış oranı Türk

¹ Bahse konu kaynakta ticari gemilerin zararsız geçiş hakkına sahip olduğu hususu göz ardı edildiğinden, anılan gemilerin bu hakka sahip olduğunun dikkate alınması gerekmektedir.

karasuları artış oranına nisbetle 10 kat artmış bulunacak Yunanistan'ın hanesine aktarılacağı anlamına gelmektedir. Sonuç olarak, ileride değinileceği üzere, 12 millik karasuları genişliği, mevcut durumun Ege'de Yunanistan'ın anormal seviyede lehine gelişmesi manasına gelecek ve dolayısıyla hakkaniyete kesin suretle aykırılık teşkil edecektir. Zira, uluslararası ortamda bir statüko değişikliğinin hakkaniyete uygun şekilde meydana gelebilmesi için, taraflardan birine tanınacak hakkın karşı tarafın menfaatlerini haleldar kılmayacak ölçüde kullanılması elzemdir.

Ege'de tarafların karasularının genişliğinin kısa bir tarihçesi çıkarılmak istenildiğinde, aşağıda kayıtlı hususlar görülebilecektir. Buna göre, Türkiye ve Yunanistan, Lozan Antlaşması itibarı ile karasularını Ege'de 3 mil olarak belirlemiş iken, Yunanistan 17 Eylül 1936 tarih ve 230 sayılı olağanüstü durum yasası ile kara sularını 6 mile genişletmiştir (Arı, 1995, s. 55). Yani Lozan anlaşmasıyla kurulmuş olan siyasi-askeri denge, (Kuran, 2006, s. 130) Yunanistan'ın tek taraflı tasarrufu neticesinde fiilen bozulmuştur.

Türkiye, Yunanistan'ın Ege'deki karasularını 1936'da 6 mile çıkarmasının yaklaşık 30 sene sonrasında, 1964 yılında kabul ederek uygulamaya soktuğu 476 sayılı Karasuları Kanunu'yla karasularını prensip olarak 6 mil şeklinde saptamış ve ayrıca aynı kanunda karasuları daha geniş ülkelere karşı mütekabiliyet ilkesini uygulayacağını ve ayrıca Türk kara ülkesinin komşusu bir devlet kara ülkesine olan uzaklığının, bu her iki devletin karasuları toplamından az ise Türk karasularının dış sınırını her iki devlet kara ülkesi arasındaki orta hatın belirleyeceğini beyan etmiştir (Ertürk, 2007, s. 108). Bu noktada dikkat edilmesi gereken husus, anılan 476 sayılı kanunun, Ege'de mütekabiliyet öngörmesi nedeniyle, Yunanistan'ın olası 12 millik karasuları genişliği taleplerine karşı Türkiye açısından koruyuculuktan mahrum oluşudur. Zira anılan kanunla karasularının sınırlarını belirleme konusunda yürütmeye mukabil tasarrufta bulunma yetkisi tanınmakla birlikte, herhangi bir hakkaniyetli tasarruf zorunluluğu getirilmemiştir, bu da Yunanistan'a hareket serbestisi tanıyabilecek bir kanuni boşluk olarak görülebilir.

Yunanistan, 1982 tarihli mezkur BMDHS'yi, 16 Kasım 1994 tarihinde onaylayarak yürürlüğe sokmak istemiş ve 1 Haziran 1995'te Yunan parlamentosu tarafından anılan sözleşme onaylanmıştır. Fakat Yunanistan, zaruret olmadıkça karasularını 12 mile çıkarmama hususunda Birleşmiş Milletler (BM) ve NATO'ya güvence vermiş olup, Buna karşılık TBMM, 8 Haziran 1995'te, Yunanistan'ın bu tutumuna yönelik olası gelişmelerde hareket serbestliği sağlaması için hükümete askeri güç de dahil olmak üzere gerekli tedbirleri alma konusunda tam yetki vermiş ve böylece bu durumu savaş sebebi (casus belli) sayacağını ilan etmiştir (Arı, 1995).

1982 yılında BMDHS'nin imzalanmasını müteakip, Türkiye bahsedilen gerekçelerle BMDHS'ye taraf olmamakla birlikte, 20 Mayıs 1982 tarihinde çıkardığı 2674 sayılı yeni Karasuları Kanunu ile, karasularını yine prensip olarak 6 mil şeklinde saptamış fakat Bakanlar Kurulu'na belirli denizler için, o denizlerin özel durumlarını göz önünde tutmak ve hakkaniyet ilkesine uyulmak kaydıyla karasularını 6 milin üzerine çıkarma yetkisi tanımıştır. Dolayısıyla, anılan kanunla, Türk karasuları Karadeniz ve Akdeniz'de 12 mile çıkarken, Ege'de ise 6 millik genişlik değişikliğe uğramamıştır (Ertürk, 2007, 107). Bahse konu son kanunun, Yunanistan'ın 12 millik karasuları genişliğine hakkaniyet prensibi açısından hukuki bir fren sağladığı ifade edilebilecektir.

Ege'de karasularının tarihçesine bu suretle değinildikten sonra, tarafları teşkil eden Türkiye ve Yunanistan'ın konuya yönelik tezlerinin ortaya konulmasının uygun olacağı düşünülmektedir. Buna göre, yukarıda değinildiği üzere, Ege'de ulusal hava sahası sorunu bağlamında tarafların karasuları genişliği tezleri, ilkin Yunanistan'ın tezleri, ardından Türkiye'nin savunma mahiyetindeki karşı tezleri ortaya konulmak suretiyle ifade edilmeye çalışılacaktır.

Yunanistan'ın ilk tezi, 12 mil kuralının, 1982 BMDHS ile (3. madde) bir uluslararası örf niteliği kazanarak norm mahiyetinde bir kural olduğu ve Yunanistan'ın 12 millik artışa gidilmesi yönündeki hakkını, bahse konu kurala dayalı olarak kullanabileceği şeklindedir (Pazarıcı, 1986, s 89).

Bahse konu teze karşı geliştirilen Türk (karşı) tezi ise, 12 mil kuralının, bir genel kural oluşturamayacağı, bunun 1982 BMDHS ile

belirlenen azami sınır olduğu ve her durumda otomatik olarak uygulanamayacağı yönündedir. Bunun yanı sıra, yukarıda değinildiği üzere, anılan sözleşmenin 300. maddesinin, bu hakkın kötüye kullanılmasını engellediği savunulmaktadır. Yine yukarıda değinildiği üzere, Türkiye 12 mil hükmünden dolayı BMDHS'ye taraf olmamış ve bu hükmün kendisine karşı uygulanmasına baştan beri açıkça ve tutarlı bir biçimde itiraz etmiştir. Bu sebeple, anılan sözleşmenin, içindeki hükümler bir uluslararası norm mahiyeti kazansa dahi Türkiye'ye karşı tezlerin savunmasında argüman olarak kullanılması hukuken mümkün değildir (Kuran, 2006, 122-123).

Yunanistan'ın ikinci tezi, karasularının genişliğinin saptanmasının kıyı devletinin sadece kendisini ilgilendiren, iç hukuk düzenlemesiyle gerçekleştirilebilen ve başka devletleri bağlamayan egemenlik yetkisinde olduğu yönündedir. Bahse konu teze karşı geliştirilen Türk (karşı) tezi ise, devletlerin karasularının genişliğini belirlemedeki egemenlik haklarının sınırsız olmadığına, anılan hakların, objektif surette, hakkaniyete ve nüsfe dayalı şekilde kullanılması gerektiğine dayanmaktadır. Zira yukarıda değinildiği üzere, Yunanistan'ın bahse konu tezinin kabulü durumunda, Ege Denizi bir "Yunan Gölü" haline gelecek ve Türkiye'nin milli menfaatleri haleldar kılınacaktır. Bu suretle de, hakkın Türkiye aleyhine kullanılması durumu söz konusu olacaktır. Bunun yanı sıra, Yunanistan'ın sorunu bir iç hukuk meselesi olarak görmeye hakkı bulunmamaktadır, zira deniz alanlarının sınırlandırılmasının her zaman uluslararası yönü vardır ve bahse konu sınırlandırmaların üçüncü devletler bakımından etkisi uluslararası hukukun konusudur (Kuran, 2006, 120-129).

Yunanistan'ın konuya yönelik üçüncü tezi, Yunan adaları ve anakarasının siyasi ve ülkesel bir bütünlük oluşturduğu, adaların da tıpkı kıta ülkesi gibi karasularının olduğu, bunların sınırlarının da 6 milin üzerine çıkarılmasının kıyı devletinin egemenlik yetkisinde olduğu ve dolayısıyla Ege'deki Yunan adalarının karasularının da anakaradan ayrılmaksızın 12 mil genişliğine sahip olduğu yönündedir (Çoban, 2008, s. 28). Yunanistan, bu bağlamda, bahse konu bütünlüğün arasına yabancı deniz alanlarının girmemesi gerektiğini ve adalara ülkesel bütünlük esasına dayalı takımada rejiminin uygulanması gerektiğini savunmaktadır (Kuran, 2006, s. 119-120). Bu talebin hayata

geçirilmesinin, Ege Denizi'nin tam manasıyla bir Yunan Gölü olması sonucunu doğuracağı aşıkardır. Bahse konu teze karşı geliştirilen Türk (karşı) tezi ise, takımada ilkelerinin Ege'de uygulanmasının mümkün olmadığını, Yunanistan gibi ada ülkesi yanında kıta ülkesine de sahip devletlerin bu ilkeleri uygulayarak deniz alanlarını saptama hakkının bulunmadığını, (Toluner, 2004, s. 19-22), anakaraya sahip olan ve ülkesi sadece adalardan meydana gelmeyen Yunanistan'ın takımada statüsünden yararlanma talebinin uluslararası hukuka aykırı olduğunu savunmaktadır (Kuran, 2006, s. 126).

Mezkur Türk tezlerinde detaylı şekilde ifade edilen bir diğer husus ise, karasularının genişliği belirlenirken, Ege denizinin coğrafi özelliği ve özel durumu dikkate alınması gerektiği hususudur. Yunan adaları, Anadolu'nun doğal uzantıları üzerinde olup, bunların karasuları ve kıta sahanlığı Türkiye'nin milli menfaatlerini haleldar kılacak surette ve hakkaniyetle nısfete aykırı olacak şekilde belirlenemez. Ege Denizi'nin yarı kapalı bir deniz özelliğinde oluşu, tarafların birbirleriyle iyi komşuluk ilişkilerine girişmeksizin ve iş birliğinde bulunmaksızın Ege'de yapacakları tek taraflı tasarruflarının, uluslararası hukukun temel ilkelerinden olan hakkaniyet ve nısfet ilkelerinin haleldar kılınmasını zorunlu hale getirmesi sonucunu doğurmaktadır.

Sonuç olarak, mevcut durumda Türkiye ve Yunanistan'ın Ege'deki karasularının 6 deniz mili olarak tespit edilmesi uygulaması halen devam etmekte olup Türkiye, Yunan tezlerine karşı geliştirdiği argümanlarını uluslararası platformda savunmayı sürdürmekte, fakat Yunanistan'ın AB'ye tam üye olması, sorunun yakın gelecekte sadece iki ülke arasında kalmasının mümkün olamayacağına işaret etmektedir.

Ege'de Ulusal Hava Sahası Sorunu ve Tarafların Tezleri

Yukarıda değinildiği üzere, bir ülkenin hava sahasının, anılan devletin karasularının genişliğine eşit ve onun üzerindeki sahadan ibaret olduğu ifade edilebileceğinden, Ege'de karasuları konusunun ardından, bu noktada da Ege'de hava sahası konusu incelenecek olup, esasen "ulusal hava sahası" konusuna değinilecektir. Bunun için de, tarafların konuya yönelik tezlerine değinilmeden evvel, ilk olarak sorunun tarihsel arka planına değinilmesinin uygun olacağı düşünülmektedir. Mevcut çalışmada ifade edilmeye çalışıldığı üzere,

karasularıyla hava sahasının genişliğinin özdeşliği prensibinden yola çıkıldığında, Ege'de karasuları 6'şar deniz mili genişliğinde olan hem Türkiye, hem de Yunanistan'ın ulusal hava sahalarının hukuken 6'şar deniz mili olmasının gerekeceği aşikârdır. Bu durumda, bahse konu prensibin ihlali, uluslararası hukukun da ihlali manasına geleceğinden, sorunun tüm vehametiyle kavranabilmesi için, Yunanistan'ın hukuki dayanaktan yoksun bulunan tez ve taleplerinin, tarihsel arka plana dayalı şekilde ortaya konulmasının uygun olacağı düşünülmektedir.

Ege'de ulusal hava sahası sorununun, Yunanistan'ın Ege'de karasularını 6 mil, hava sahasını ise 10 mil olarak ilan etmesine bağlı olarak, Yunan karasuları ile Yunan ulusal hava sahası arasındaki 4 millik genişlik farkından doğduğu ifade edilebilir. Bu durumun dünya üzerinde başka bir örneği olmayıp, (Pazarıcı, 1990, s. 116) Türkiye tarafından da kabulü söz konusu olmamaktadır. Türkiye, bu çerçevede, ilgili uluslararası hukuk metinleri olan 1944 Chicago Sözleşmesi ve 1982 BMDHS'ye dayanarak Yunan karasuları ile Yunan ulusal hava sahasını birbirine özdeş genişlikte ve 6'şar deniz mili olarak kabul etmektedir. Türkiye, hava sahasının genişliğiyle, karasularının genişliğinin özdeş olması yönündeki bahse konu uluslararası hukuk prensibinden yola çıkarak, Yunanistan'ın hukuk dışı tasarrufunu muhtelif zamanlarda Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)'ne bildirmişse de, halen herhangi bir netice alabilmiş değildir (Apatay, 2007, s. 399).

Sorunun tarihsel arka planına dönülecek olursa, Yunanistan'ın hava sahası, Lozan Antlaşmasıyla kurulan denge durumuyla oluşan dönemde 3 deniz mili olduğu halde, 1931 yılında Sivil Havacılık ve Hava Polisliği Amacıyla Kraliyet Kararnamesi adıyla hava sahasını 10 deniz miline çıkararak ulusal bir düzenleme yaptığı görülecektir. Yunanistan'ın anılan kararı kendi Resmi Gazete'sinde 1931 tarihinde yayınlanmış olup, Türkiye bu duruma Yunanistan ile o dönemde oluşan iyi ilişkilere bağlı olarak (muhtemelen anılan kararın dünyaya duyurulmayıp bir iç hukuk düzenlemesiyle sınırlı kalmasından kaynaklanan bilgi eksikliğine de bağlı olarak) bir tepki vermemiştir (Ertürk, 2007, s. 122).

Yunanistan, bahse konu iç hukuk düzenlemesini ancak 44 yıl sonra 1975 yılında Havacılık Bilgi Yayını (Aeronautical Information

Publication -AIP) ile dünyaya ilan edip uyulmasını talep etmiştir. Yunanistan'ın hava sahasını 4 deniz mili artıran bu uygulamayı Türkiye kesin olarak reddetmiş ve 1975 Nisan ayında göndermiş olduğu bir teleks mesajı ile ICAO'ya, Yunanistan tarafından ilan edilen 10 millik hava sahası uygulamasını kabul etmediğini açıklamıştır. Türkiye, bunun yanısıra, 5 Mayıs 1975 tarihinde Yunanistan'a göndermiş olduğu bir diğer teleks mesajı ile de ilan edilen 10 millik hava sahasını kabul etmediğini bildirmiştir (Önel, 2008, s. 98-99). Buna karşın Yunanistan, karasularının 10 ile 6 mil arasında görev icra eden Türk uçaklarını Yunan "ulusal hava sahasını ihlal ettiği" iddiasıyla devamlı olarak protesto etmekte ve Türkiye ise, 10 millik hava sahasını tanımadığını göstermek için askeri tatbikatlar sırasında Yunan karasuları ile iddia edilen 10 millik hava sahası arasındaki 4 millik bölgelerde uçaklarını uçurmakta ve Yunanistan'ın bahse konu protestolarını geri çevirmektedir (a.g.y.). Yunanistan, bunun yanısıra, 6 mil ile 10 mil arasındaki dört millik hava sahasında Türkiye dahil hiçbir devletin savaş uçaklarının uçuşuna izin vermemektedir (Odman, 1994). Bu bağlamda, Türk Silahlı Kuvvetleri'nin, Ege'de hava sahası sorununa bağlı olarak, Türk tezini savunma amaçlı uzun yıllardır önleyici faaliyetlerde bulunmasına ve 10 millik hava sahası arasındaki bölgelerde uçaklarını uçurmasına rağmen, ülkedeki siyasi iktidarlar, medya ve akademik kesimin, Türk tezini aynı kararlılık ve dirayetle layıkıyla savunabilmekten uzak kaldığı ve dolayısıyla Türk Silahlı Kuvvetleri'nin attığı kararlı, ısrarlı ve somut adımları destekleyemediği düşünülmektedir.

Konuyla ilgili tarafların tezlerine değinilmeden evvel, Yunanistan'ın hava sahasına yönelik bahse konu uygulama talebinin mantıksal dayanak ve pratikten yoksunluğunu bir örnek yardımıyla ifade etmenin uygun olacağı düşünülmektedir. Buna göre, Yunanistan, üzerinde helikopter bulunan bir geminin sözde 10 deniz mili genişliğindeki bölge içerisine girmesini ihlal saymazken, bu bölge içerisinde, gemideki helikopterin havalanması durumunu ihlal olarak kabul etmektedir (Işıklar, 2009, s. 141).

Ege'de hava sahası sorununun tarihçesine bu suretle değinildikten sonra, tarafları teşkil eden Türkiye ve Yunanistan'ın konuya yönelik tezlerinin ortaya konulmasının uygun olacağı düşünülmektedir. Buna

göre, Ege'de ulusal hava sahası sorunu bağlamında tarafların hava sahasının genişliği tezleri, ilk olarak Yunanistan'ın tezleri, ardından Türkiye'nin savunma mahiyetindeki karşı tezleri ortaya konulmak suretiyle ifade edilmeye çalışılacaktır.

Yunanistan'ın ilk tezi, karasularının genişliği 6 mil olmakla birlikte, 10 millik bir hava sahasının ilanının uluslararası hukuka 1944 Chicago Sözleşmesi bağlamında uygun olduğu yönündedir. Yunanistan'ın iddiasına göre, bahse konu sözleşme, hava sahası genişliğini belirleme değil, hava sahası üzerinde de karasuları üzerinde olduğu üzere hükümranlık kurulmasına dayanmaktadır (Fırat, 2002, s. 759). Bahse konu teze karşı geliştirilen Türk (karşı) tezi ise, Yunanistan'ın söz konusu uygulamasının uluslararası hukuka uygunluğunu reddetme yönündedir. Türkiye, 1944 Chicago Sözleşmesi'nin 1. ve 2. maddelerine dayanarak, hava sahası ile karasularının genişliklerinin birbirlerine özdeş olduğunu (Pazarcı, 1990, s. 117) ve bunun dışındaki uygulamaların uluslararası hukuku ihlal etmek manasına geleceğini ve dolayısıyla Yunanistan'ın karasuları sınırları ötesine taşan bir ulusal hava sahası saptayamayacağı görüşünü savunmaktadır. Yukarıda değinildiği üzere, 1944 Chicago Sözleşmesi'nin birinci maddesine göre, akit devletler, tüm devletlerin kendi ülkeleri üstündeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır hakimiyete haiz olacaklarını kabul etmekte olup, bunun yanısıra, anılan sözleşmenin ikinci maddesine istinaden, devletin ülkesi olarak devletin hakimiyeti, hükümranlığı, himayesi veya mandası altında bulunan arazi ile ona bitişik bulunan karasuları tarif edilmektedir (Chicago Convention, 2009). Bu durumda, Yunanistan'ın söz konusu tasarrufunun uluslararası hukuku ihlal eder mahiyette olduğu su götürmez bir gerçek olarak tebaruz etmektedir.

Yunanistan'ın konuya yönelik ikinci tezi, Türkiye'nin, 1931'den 1975'e kadar geçen süre zarfında Yunanistan'ın tasarrufuna yönelik hiçbir itirazda bulunmamış ve zımnen kabul etmiş olduğu yönünde olup, Yunanistan bu hususu kendi tezinin haklılığının kanıtı olarak ileri sürmektedir (Fırat, 2002, s. 759). Bahse konu teze karşı geliştirilen Türk (karşı) tezi ise, Yunanistan'ın 1931 yılındaki iç hukuk düzenlemesinin, yalnızca kendisini bağlar nitelikte olduğu yönündedir. Türkiye'nin soruna 1975 yılında itiraz etmesi, Yunanistan'ın sorunu ilk kez 1974

yılında ICAO'ya bildirip uluslararası boyuta taşınması nedeniyle olmuştur ve geliştirdiği karşı tez de izlediği tutumu açık suretle yansıtır mahiyettedir (Pazarıcı, 1990, s. 17).

Sonuç ve Değerlendirme

Ege sorunları incelendiğinde, hem karasuları hem de buna bağlı hava sahası sorunlarında Yunanistan'ın uluslararası hukuk kurallarına aykırı talep ve tasarruflarının sorunların kaynağını oluşturduğu görülmektedir. Bu bağlamda, Türk tez ve tasarruflarının, Yunan tarafının hukuk ihlallerini bertaraf amacıyla sınırlı kaldığı anlaşılmaktadır. Ulusal hava sahası sorununda da benzer bir durum söz konusu olup, Yunanistan'ın uluslararası hukuku tüm dünyanın gözü önünde ihlal eder mahiyetteki talep ve tasarrufları karşısında dahi Türkiye; siyasi iktidarlar, medya ve akademik kesimiyle birlikte, Türk Silahlı Kuvvetleri'nin Ege'de attığı kararlı, ısrarlı ve somut adımlar haricinde siyasi ve hukuki alanlarda haklılığını yeterince vurgulayamamaktadır. Yunanistan'ın AB üyesi olması hususunun da, sorunun Türkiye aleyhine ivme kazanmasında ve Türkiye'nin Ege'de bir anlamda Yunanistan'ın yanısıra tam üyelik için başvuru yaptığı AB'yi de taraf olarak karşısına almasında etkili olacağı düşünülmektedir.

Ege'de hava sahası sorununun, Türkiye'nin milli menfaatleri açısından temel bir sorun olduğu, Yunanistan'ın Ege'deki statükoyu değiştirmeye yönelik tüm talep ve tasarruflarının Türkiye açısından bir tehdit oluşturduğu ve mutlaka önlenmesi gerektiği mütalaa edilmektedir. Bu durumda, Türkiye'nin geçici siyasi hedeflerden uzak durmak suretiyle, Ege'de milli politikasını sağlam temellere oturtması zaruri olacaktır. Türkiye'nin tez ve tasarrufları bir savunma refleksinden ibaret kalmamalı, Türkiye gerektiğinde karşı taleplerle Yunanistan'ın karşısına çıkmalıdır. Ege'de karasularının 12 mile çıkması durumunda oluşacak adaletsiz durum, mevcut 6 millik karasuları ve dolayısıyla hava sahası genişliğinin de Türkiye açısından adaletsiz olabileceğini düşündürmektedir. Dolayısıyla, Türkiye'nin Ege'de daha aktif politikalar sürdürmesinin çekinilmesi gereken bir husus olmadığı ve talepkar olduğu her durumun Türkiye açısından agresif Yunan talepleri karşısında savunmada kalmaktan daha olumlu sonuçlar verme ihtimalinin bulunduğu düşünülmektedir. Bu bağlamda, Türk Silahlı

Kuvvetleri'nin Ege'deki faaliyetlerinin siyasi otoriteler, medya ve akademik kesim tarafından desteklenmesinin önem arz ettiği bir kez daha ifade edilmelidir.

Bu noktada ifade edilmesi uygun bulunan bir diğer husus daha mevcuttur. Buna göre, Yunanistan'ın 10 millik hava sahasının kabulü, Ege'deki tüm devletlerin sivil ve askeri uçuşuna açık bulunan ve Türkiye ile Yunanistan'ın 6'şar millik karasularının dış sınırından itibaren başlayan tüm devletlerin uçuşuna açık uluslararası hava sahasının Yunanistan lehine olacak surette fiilen iptal edilmesi anlamına gelecek olup, bu durum yalnız Türkiye açısından değil, tüm üçüncü ülkeler açısından da kabul edilemez mahiyette olacaktır. Zira, uluslararası sivil havacılığı düzenleyen Chicago Sözleşmesi'ne göre, uluslararası hava sahası tüm devletlerin sivil uçuşlarına açık iken, ulusal hava sahalarında transit geçişler bile devletlerin münhasır egemenliğinin uhdesindedir ve deniz hukukunda yer alan zararsız geçiş hakkı dahi üçüncü ülkelere bahşedilmiş değildir. Bu hususa, askeri uçuşların devletin tam ve münhasır egemenliğinin uhdesinde bulunduğu hususu, yani uluslararası hava sahasının daraltılmasını devlet ve askeri uçuşları da bağlayacağı hususu da ilave edilmelidir. Bu durumda, Ege'deki uluslararası hava sahasının Yunanistan ve dolayısıyla adı geçen üyesi bulunduğu AB lehine olacak surette daralmasının yalnız sorunun direkt muhatabı olan Türkiye'yi değil, diğer tüm dünya ülkelerini bağladığı aşikardır. Dolayısıyla, üçüncü ülkelere kendi milli menfaatlerinin de Yunanistan'ın tasarrufu dolayısıyla haleldar kılındığı açıkça ifade edilmek suretiyle sağlam şekilde gerekçelendirilecek Türk tezlerinin uluslararası platformda kabul görmesi olasılığının yüksek olduğu mütalaa edilmektedir.

Summary

On the Aegean Sea, there are a number of questions between Turkey and Greece, questions which are based on the exceptional nature of the Aegean Sea and which are chained to each other. Those questions can be grouped under the name of the "Aegean Question". The mentioned questions between the two countries which the intensity varies form time to time are principally the ones concerning the

territorial waters, continental shelf, airspace, disarmament and demilitarisation of the islands and the state of belonging concerning the islands, islets and rockies. The essential and thus the most important of the mentioned questions is to be considered as the territorial waters question, and so the airspace question which constitutes the subject of the present work is directly related to the territorial waters question.

One can see that the main source of all the mentioned questions is the demand and actions of Greece which are against the international law. In this respect, all the counter demands and actions of Turkey are limited to the prevention of the international law violations of Greece. This is also valid concerning the national air space question. One can also think that, the political authorities, the media and the universities in Turkey are not fully able to support the preventive actions of Turkish Armed Forces in that issue. As the Aegean question is a vital one for Turkey, the policies of this land on that issue must be more active and claimant against the ones of Greece. One must remind that as the national airspace of 10 miles in the Aegean Sea for Greece will not be acceptable for Turkey, it is clear that there is also a problem concerning the territorial waters of 6 miles. Turkey must also consider the membership of Greece to the European Union, as the mentioned one could become the party of the Aegean Question in the near future.

Lastly, as the international airspace in the Aegean Sea is not only a problem for Turkey and Greece and is a binding one for all the third countries, Turkey has to develop the relevant arguments indicating that Greece violates the rights of all the third countries and has to seek the support of the mentioned third countries on the international platform.

Kaynakça

Apatay, Ç. (2007). Ege'de Olup Bitenler. Ankara: Ankara Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi Amirliği.

Arı, T. (1995, Haziran). Ege Sorunu ve Türk-Yunan İlişkileri: Son Gelişmeler Işığında Kara Suları ve Hava Sahası Sorunları. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, s. 51-68.

Chicago Convention. (2009, Aralık 29). Aralık 29, 2009 tarihinde http://www.icao.int/icaonet/dcs/7300_cons.pdf: http://www.icao.int/icao.net/dcs/7300_cons.pdf adresinden alındı

Çoban, B. (2008). Karasuları Sorunu. İ. K. Ülger içinde, Türk-Yunan İlişkilerinde Ege Sorunları (s. 28). İstanbul: Derin Yayınları.

Ertürk, Y. (2007). Adalar (Ege) Denizinde Türk-Yunan Mücadelesi. İstanbul: IQ Sanat Yayıncılık.

Fırat, M. (2002). Hava Sahası Konusunda Yunan ve Türk Tezleri. B. Oran içinde, Türk Dış Politikası (s. 759). İstanbul: İletişim Yayınları.

Işıklar, H. C. (2009). Ege'de Çözülemeyen Türk-Yunan Sorunları ve Casus Belli. İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.

Kuran, S. (2006). Uluslararası Deniz Hukuku. S. Kuran içinde, Uluslararası Deniz Hukuku (s. 78). İstanbul: Arıkan Yayınları.

Kurt, B. (2003, Şubat). Ege'de Türk-Yunan İlişkilerinin Deniz Yetki Alanları Yönüyle Tartışılması ve Özel Koruma Alanları. Stratejik Araştırmalar Dergisi , s. 126.

Kut, Ş. (2004). Türk Dış Politikasında Ege Sorunu. F. Sönmezoğlu içinde, Türk Dış Politikasının Analizi (s. 22). İstanbul: Der Yayınları.

Odman, M. T. (1994, Ekim). Ege Denizinde Hava Sahası Uyuşmazlığı. Silahlı Kuvvetler Dergisi, s. yoktur.

Önel, M. (2008). Hava Sahası ve FIR Hattı. İ. K. Ülger içinde, Türk-Yunan İlişkilerinde Ege Sorunları (s. 98-99). İstanbul: Derin Yayınları.

Pazarcı, H. (1990). Ege Denizi'ndeki Türk-Yunan Sorunlarının Hukuki Yönü. S. Vaner içinde, Türk-Yunan Uyuşmazlığı (s. 107). İstanbul: Metis Yayıncılık.

Pazarcı, H. (1986). Hukuki Açından Ege'deki Deniz Sorunlarında Türk ve Yunan Görüşleri. Ege'de Deniz Sorunları (s. 89). Ankara: AÜSBF Yayınları.

Toluner, S. (2004). Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları. İstanbul: Beta Yayınları.

UNCLOS. (tarih yok). Aralık 25, 2009 tarihinde UN:

*EGE'DE BİTMEYEN SORUNUN BİR UNSURU OLARAK TÜRK VE YUNAN KARASULARI
VE ULUSAL HAVA SAHALARI*

http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part2.htm adresinden alındı

UNCLOS GOOD FAITH. (tarih yok). Aralık 24, 2009 tarihinde UN:

http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/UNCLOS-TOC.htm adresinden alındı.

