

ASKERİ ÜST UÇUŞLAR İLE SAHİL GÜVENLİK GEMİLERİNİN FALİYETLERİNİN GAYRİ ASKERİ STATÜDEKİ EGE ADALARI BAKIMINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

ASSESSMENT ON THE OVERFLIGHT OF MILITARY AIRCRAFTS AND THE ACTIVITIES OF THE COAST GUARD SHIPS WITHIN THE CONTEXT OF THE DEMILITARIZED STATUS OF AEGEAN ISLANDS

Ali İbrahim AKKUTAY*

Özet: Yunanistan'ın Ege Adalarının gayri askeri statüsünü aşındırmaya hatta uygulanamaz hale getirmeye çalıştığı artık herkes tarafından bilinen bir gerçektir. Yunanistan, bu amacını gerçekleştirmek için yalnızca adaların kara ülkesinde istihkâmda bulunmamakta, ülkenin üç boyutlu yapısını göz önünde bulundurarak hava ve deniz ülkesinde askeri unsurların bulunmasını sağlayacak faaliyetlere girişmektedir. İşte Yunanistan'ın bahse konu faaliyetlerinin konusunu oluşturabilecek iki hususa da dikkat çekilmesinde fayda bulunmaktadır. Bunlar adalar üzerinden gerçekleştirilen askeri üst uçuşlar ve sahil güvenlik gemilerinin faaliyetleridir. Her ikisi de Yunanistan'ın gayri askeri statüyle oluşturulan sınırlı egemenlik anlayışına bağlı hükümlerle uyumlu olmayıp uluslararası hukuka aykırı sonuçlar yaratmaktadır. Bu nedenle bu faaliyetlerin gayri askeri statüye etkisi incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Gayri Askeri Statü, Askeri Üst Uçuşlar, Sahil Güvenlik Gemileri

Abstract: It is now a well known fact that Greece has been trying to corrode and vanish the demilitarized status of the related Aegean Islands. With regard to this purpose Greece has been not only establishing fortification on the lands of these islands but also giving all her effort for the presentation of military components both in the airspace and territorial waters of the islands. Therefore it is important to pay attention on two points. These are the overflights of the military aircrafts through the airspace of these islands and the activities of coast guard ships in the territorial waters. Both of them are not in comply with the restrained sovereignty constituted by the demilitarized status, and they are causing the breach of international law. Thus the effects of these two issues are assessed.

Keywords: Demilitarized Status, Overflight of Military Aircrafts, Coast Guard Ships

* Dr., Gazi Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Milletlerarası Hukuk ABD, aakutay@gazi.edu.tr.

GİRİŞ

Gayri askeri statüdeki ege adalarının hukuki rejimi Altı Büyük Devlet Kararı, 1923 tarihli Lozan Barış Antlaşması, Lozan Boğazlar Sözleşmesi ve 1947 tarihli Paris Barış Antlaşması ile belirlenmiş olup, anılan antlaşmaların ilgili hükümleri uyarınca yasaklanan askeri faaliyetler ile bu faaliyetlerin istisnalarını sarih şekilde düzenlemiştir. Bununla birlikte zaman içerisinde Yunanistan'ın gayri askeri statüyü esneterek ortadan kaldırma çabası ortaya çıkmıştır. Yunanistan veya üçüncü devletler ile uluslararası örgütlerin bu adalar üzerinden gerçekleştirecekleri askeri üst uçuşlar ile aynı adaların karasularında sahil güvenlik gemileri aracılığıyla icra edecekleri faaliyetler askeri niteliktedir.

Yunanistan'ın, üçüncü devletleri ve uluslararası örgütleri de sürece dâhil ederek, bu statüye aykırı tutum ve eylemler içerisinde olduğu kamuoyuna yansımaktadır. Dolayısıyla konunun iki ayrı başlık altında askeri üst uçuşlar ve sahil güvenlik gemilerinin faaliyetleri bakımından ele alınması ve gayri askeri statü bakımından ortak bir şekilde değerlendirilmesi önem taşımaktadır.

Devleti oluşturan unsurlardan birisi olan ülkenin üç boyutlu özelliği dikkate alınarak, hava ülkesinde gerçekleştirilen faaliyetlerin de aynı kara ülkesinde gerçekleştirilen faaliyetler gibi sonuç doğuracağına ortaya konmasının yanı sıra sahil güvenlik gemilerinin ve bağlı unsurlarının 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)¹ ve uluslararası örf ve adet hukuku kuralları çerçevesinde savaş gemisi kapsamında olduğunun bilinciyle hareket edilmesi Türkiye'nin milli menfaatleri açısından hayati önem taşımaktadır.

Ayrıca insansız hava ve deniz araçlarının kullanımının yaygınlaşması ve söz konusu araçların gelişen teknolojiye bağlı olarak taşıdığı özelliklerin günden güne değişikliğe uğraması, Türkiye'nin ilgili uluslararası antlaşmaların hükümleriyle sahip olduğu hak ve yetkileri hiç bir esneklik olmaksızın kullanmasını zaruri kılmaktadır.

Bu sebeplerle Türkiye, askeri üst uçuşlar ve sahil güvenlik gemilerinin faaliyetleri bakımından, hukuki zemin kaybına uğramasını engelleyecek adımlar atmasını gerektiren bir dönemece girmektedir.

¹ United Nations Convention on the Law of the Sea, 10 December 1982, 1833 UNTS 396, No. 31363.

Çalışmada Türkiye'nin sahip olduğu hak ve yetkiler ile sergilemesi gereken tutum ve eylemler uluslararası hukuk çerçevesinde ortaya konmaktadır.

I. TERMİNOLOJİ SORUNU

Çalışmanın konusunun anlaşılabilmesi bakımından tesis edilen gayri askeri statüye ve bu statüye ilişkin gerçekleştirilen bir takım faaliyetlere yönelik terminolojik kullanımın açıklanması gerekmektedir.

1. Üst Uçuş

Üst uçuş, gerek sivil, gerekse askeri hava araçları bakımından, ilgili hava aracının tabiiyetinde olduğu devletin hava sahası üzerinden veya bu hava sahasından çıkarak uluslararası hava sahasından yahut bir başka devletin hava sahasından transit şekilde gerçekleştirilen uçuşları ifade etmektedir. Üst uçuşun kapsamına hava sahası ile uzay arasındaki sınırı belirleyen yüksekliğin altındaki uçuşlar girmektedir. Çok yüksek irtifadan gerçekleştirilen uçuşlar, üst uçuş kapsamında ele alınmamaktadır.² Bununla birlikte uluslararası hukukta hava ülkesi bakımından kesin bir yükseklik kriteri oluşturulamamaktadır. Ayrıca kesin bir sınır belirlense dahi devletlerin sahip oldukları ve hava araçlarının gelişen teknolojileri, söz konusu sınırın her zaman sorgulanmasına neden olabilecek etkiler doğurur. Bu nedenle hak kaybına uğramamak bakımından atmosferin içinde kalan hava kütlelerini üst sınır olarak belirlemek hem hak kaybını önler hem de uluslararası hukuka aykırı olmayan bir çözümü oluşturur.

Üst uçuşun bu özelliği taşımasının temel bir nedeni bulunmaktadır. O da bir başka devletin ulusal hava sahasından geçen hava aracının, o devletin ülkesine girdiğinin kabul edilmesidir. Bir başka ifadeyle bir hava aracı bir başka devlet hava sahasına girdiği andan itibaren

² Jan Wouters and Bruno Demeyere, "Overflight", in R. Wolfrum (ed), The Max Planck Encyclopedia of Public International Law, Oxford University Press, 2008 -, online edition, 2008, para. 1, 2. (Son erişim tarihi 15.08.2017) Ayrıca sivil havacılığa ilişkin düzenlenen üst uçuş hakkı için bkz. Isabella H. Philepina Diederiks-Verschoor, An Introduction to Air Law, Ninth Revised Edition, Pablo Mendes de Leon (Ed.), Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2012, s. 22. Hava sahasının üst sınırı bakımından kullanılabilir objektif yöntemler bakımından bkz. Ömer İlhan Akipek, Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu, Ankara: Güzel Sanatlar Matbaası, 1959, s. 11 - 14.

o devletin mutlak egemenlik alanı olan hava ülkesinde, yani geniş anlamıyla ülkesinde bulunmuş olur. Bu sebeple de devletin hava sahası olarak belirlenecek yüksekliğin altından veya üstünden uçuş ayrımı yapılmaktadır. Bu yüksekliğin ne şekilde tespit edileceğine dair bir kesinlik bulunmamaktadır. Bu nedenle bir hava aracının yabancı devlet hava sahasından transit geçişlerinin yükseklik kriterinden bağımsız olarak o devlet ülkesinde bulunulması anlamına geldiği uluslararası hukuktaki genel kabuldür.

2. Askeri Üst Uçuş

Askeri üst uçuş, bir devlete ait askeri nitelikteki hava aracının kendi hava sahasından yahut yabancı devlet hava sahasından geçişini ifade etmektedir. Bununla birlikte uluslararası hukukta askeri hava aracının niteliği tartışmalıdır.³ Öncelikle ortaya konması gereken husus bir hava aracının askeri hizmette kullanılıyor olmasının onun askeri hava aracı niteliğinde olup olmadığıdır. Askeri hizmette kullanılmanın da ne anlama geldiğinin ayrıca ortaya konması gerekmektedir. Buna göre askeri disipline tabi hava aracı ile herhangi bir hava aracının o anki kullanılışı itibariyle askeri kuvvetlere yardım etmesi ya da destek olması durumunda o hava aracının askeri hizmette kullanıldığı kabul edilir. Bu tür durumlarda sözü edilen askeri disiplin ve örgütlenme olmaz.

Bununla birlikte Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin (Chicago Sözleşmesi) 3(b) maddesi⁴ askeri hizmette kullanılan hava araçları bakımından anılan Sözleşmenin hükümlerinin uygulanamayacağını ortaya koymaktadır. Yani transit uçuşu gerçekleştiren hava aracı askeri hizmetin bir parçası olarak kullanılıyorsa askeri hava aracı olarak kabul edilmektedir.⁵ Bu nedenle de askeri üst uçuşlar belirlenirken uçuşu gerçekleştiren hava aracının uyruk devleti tarafından tesciliyle beraber, askeri hizmete ilişkin özellikler taşıyıp taşımadığının değerlendirilmesi gerekir.

³ Bkz. Nicholas Grief, *Public International Law in the Airspace of the High Seas*, Dodrecht/Boston/London: Martinus Nijhoff Publishers, 1994, s. 86 – 88.

⁴ Convention on International Civil Aviation, 7.12.1944, 15 UNTS 295, No. 102.

⁵ Berat Lale Akkutay, "Uluslararası Hukukta Sivil ve Devlet Hava Aracı Ayrımı", *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, Yıl 8, Sayı 31, Temmuz 2017, s. 327.

3. Gayri Askeri Statü

Gayri askeri statü, devletlerin egemenliğine getirilen bir kuraldışıdır.⁶ Gayri askeri statü kavramsal olarak, belirli bir coğrafi lokasyonda yer alan askeri varlığın ve silahlandırmanın azaltılmasını ya da tamamen ortadan kaldırılmasını ifade etmektedir. Söz konusu kavramın uygulanması durumunda silah, cephane ve askeri unsurların askeri amaçlarla kullanılmasının engellenmesi söz konusu olur.⁷ Yani gayri askeri statü tesis edilmesinin tek amacı bölgenin askeri unsurlardan veya silahtan arındırılması değil, söz konusu silah ve unsurların herhangi bir nedenle o coğrafyada kullanılmasının önüne geçmektir.

Gayri askeri statüdeki Ege adaları bakımından, Türk doktrininde “gayri askeri statü” ifadesi yerine başka terimlerin kullanıldığı görülmektedir. Bu konuda en yaygın iki kullanım “silahsızlandırılmış statü” ve “askerden arındırılmış statü”dür. Esas itibarıyla Türkçe literatürde kullanılan ve Türk doktrininde özü itibarıyla aynı kavramsal içeriği belirten ve uluslararası platformda “demilitarized” kelimesiyle nitelenen söz konusu statüyü ifade etmek için “gayri askeri statü” teriminin kullanılması iç hukukta ve uluslararası hukukta iki açıdan önem taşımaktadır.

İç hukuk bakımından kurumsal iletişim problemlerinin doğması ihtimalini ortaya çıkarmaktadır. Şöyle ki özellikle “silahsızlandırılmış statü” ifadesinin kullanımı uygulayıcılar bakımından hata yapma ihtimalini arttırmaktadır. Zira detayları üzerinde durulacak olan gayri askeri statü yalnızca silahsızlandırmayı kapsamamaktadır.⁸ Anılan statü bir devletin silahlı kuvvetlerine dair bütün unsurları kapsamı içerisine almaktadır. Çalışmanın konusunu oluşturan askeri üst uçuşlar bakı-

⁶ Seha L. Meray, Devletler Hukukuna Giriş Birinci Cilt, İkinci Baskı, Ankara: Ajans Türk Matbaası, 1960, s. 284.

⁷ Kees Kingma and Nico Schrijver, “Demilitarization”, in R. Wolfrum (ed), The Max Planck Encyclopedia of Public International Law, Oxford University Press, 2008 -, online edition, 2010, para. 1. (Son erişim tarihi 15.08.2017)

⁸ Gayri askeri statü, silahsızlandırmayı da kapsamaktadır. Dolayısıyla “silahsızlandırılmış statü” ifadesinin kullanılmasının tercih edilmesi durumunda gayri askeri statüye ilişkin diğer bütün olasılıklar denklem dışına çıkarılmış olur. Böyle bir durumda silahsız savaş gemilerinin adaları ziyareti ve aynı şekilde silahsız askeri hava araçlarının üst uçuşlarının bu statünün kapsamında görülmediği algısı yaratılmış olur. Dolayısıyla konuya ilişkin uluslararası antlaşmaların içeriklerinin sınırları bu uygulamalar çerçevesinde sorgulanır hale gelir.

mından dikkate alındığında silahsızlandırılmış ifadesinin kullanılması askeri amaçlarla kullanılmayan askeri hava araçlarının uçuşuna ve hatta ikametine müsaade verir bir nitelik kazanacaktır. “Askerden arındırılmış statü” ifadesiyse, sanki asker dışında bir devlete ait silahlı unsurların kapsam içinde olmayacağı izlenimi yaratmaktadır. Ege adalarının gayri askeri statüsüne ilişkin ilgili uluslararası antlaşmalar bu bakımdan tartışma yaratmayacak açıklıkta olsa da yine uygulayıcılar bakımından pek çok sorunu beraberinde getirebilme olasılığı bulunmaktadır. Bu sebeple amacı ve yabancı dillerdeki kullanımını doğrudan karşılayacak olması sebebiyle bahse konu statü bakımından “gayri askeri” statü ifadesinin kullanılması yerinde olacaktır.

Özman gayri askeri statüyü ifade etmek için “adaların askerden ve silahtan arındırılması” ifadesini kullanmaktadır.⁹ Söz konusu kullanım göstermektedir ki tek başına askersizleştirme ve tek başına silahsızlandırma terimlerinin kullanılması Ege Adaları bakımından tesis edilen statünün kapsamını karşılamamaktadır. O yüzden her iki terminolojiyi de içine alan “gayri askeri statü” ifadesinin kullanılması yerinde olacaktır.

Uluslararası hukuk bakımından, Türkçe literatürde kullanılan bir terminolojinin herhangi bir etkisinin olmayacağı düşünülebilir. Bununla birlikte ilgili uluslararası antlaşmaların yorumlanması bakımından özellikle Yunanistan’ın gayri askeri statüye ilişkin esaslı değişiklik iddiaları dikkate alındığında,¹⁰ her türlü bilgi, belge ve dokümanı Türkiye aleyhine bir yorum aracı ve delil olarak kullanacağı açıktır. Özellikle “silahsızlandırılmış” statü ifadesinin kullanılması bu anlamda Yunanistan’ın gayri askeri statüyü esnetme politikasına katkı sağlayacak bir sonuç doğurabilir. Zira Türkçe olarak yazılan eserlerin, yalnızca Yunan yazarlarca değil, uluslararası hukuk alanında çalışan pek çok araştırmacı tarafından detaylıca incelendiği görülmektedir. Dolayısıyla uluslararası hukuk bakımından doğabilecek olumsuzlukları da önlemek amacıyla “gayri askeri statü” ifadesinin kullanılması gerekir. Aksi takdirde Türk doktrininde ve uygulamasında gayri askeri statünün kapsamının sorgulanmasına neden olacak uygulamaların bulunduğu uluslararası kamuoyuna servis edilebilir.

⁹ M. Aydoğan Özman, “Lozan Andlaşmalarında Ege Adalarının Statüsü”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C. 43, S.3, 1988, s. 202. (197 - 206)

¹⁰ Bkz. Hüseyin Pazarcı, “Ege Adalarının Hukuksal Statüsü”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C. 43, S. 3, s. 153 - 162.

Bir de insansız hava ve deniz araçları bakımından da aynı sorun başka şekillerde ortaya çıkabilir. Savaş gemilerinin ve askeri hava araçlarının tanımlanmasındaki güçlükler dikkate alındığında insansız deniz ve hava araçlarının gerçekleştirebilecekleri faaliyetlerin nicelik ve nitelik olarak daha tehditkâr bir durum yaratabilecek olması nedeniyle “gayri askeri” statü ifadesinde ısrar edilmesi önem taşımaktadır.

II. İLGİLİ ULUSLARARASI BELGELERDE OLUŞTURULAN GAYRİ ASKERİ STATÜNÜN ASKERİ ÜST UÇUŞLAR BAKIMINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Gayri askeri statü ifadesinin kavramsal içeriğinin yanı sıra bir de uluslararası antlaşmalarla oluşturulan hukuki kapsamının ortaya konması gerekmektedir. Zira kelime anlamı bakımından daha geniş ya da dar bir kuraldışılık oluşturulması her zaman devletlerin elindedir. Ege’de de mevcut gayri askeri statü, uluslararası antlaşmalar ile oluşturulan düzene dayanmaktadır. Askeri üst uçuşlar ile sahil güvenlik gemilerinin gayri askeri statüyü ihlal edip etmediği de bu hükümler çerçevesinde değerlendirilmektedir.

Yunanistan, karasuları, kıta sahanlığı ve FIR hattına ilişkin sorunlarda yarattığı gerginliklerde olduğu gibi hava sahasının kullanımı bakımından da 1923 Lozan Antlaşması ve 1947 Paris Antlaşması’nın ilgili hükümlerini ihlal ederek Ege adalarının gayri askeri statüsünü aşındırmaya çalışmaktadır.¹¹ Türkiye’nin adalara askeri unsurların yerleştirilmesine karşı çıkmasına rağmen, Batı Avrupalı devletlerin de göz yummasıyla bu durumun çok fazla uluslararası kamuoyunun gündeminde tutulmamasını da sağlamaktadır.¹² Gayri askeri statüyü aşındırmanın en önemli örneklerinden birisini oluşturan, gayri askeri statüdeki adaların hava sahalarından gerçekleştirilen askeri transit uçuşlar meselesi, sahil güvenlik gemilerinin faaliyetleriyle birlikte önemli bir sorunu teşkil etmektedir. Sahil güvenlik gemilerinin uluslararası hukuk bakımından taşıdığı askeri nitelik nedeniyle bu adaların karasula-

¹¹ Söz konusu faaliyetler bakımından bkz. Hüseyin Pazarıcı, “Lozan Antlaşmasından 1974’e Kadar Ege’ye İlişkin Gelişmeler ve Yunanistan’ın Ege Politikası”, içinde Türk-Yunan İlişkileri, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1986, s. 30 - 32. (19 - 33.)

¹² Oral Sander, Türkiye’nin Dış Politikası, 3. Baskı, Ankara: İmge Kitabevi, 2006, s. 177. Bu süreçte Yunanistan bir yandan da silahlanmaya önem vermektedir. Söz konusu faaliyetler için bkz. Gülden Ayman, Neorealist Bir Perspektiften Soğuk Savaş Sonrası Yunan Dış Politikası: Güç, Tehdit ve İttifaklar, Ankara: SAEMK Yayınları, 2001, s. 37 - 41.

rında gerçekleştirdikleri faaliyetler de Yunanistan'ın mevcut statükoyu bozma çabasından başka bir anlama gelmemektedir.¹³ Bu sebeple ilgili uluslararası antlaşmalarla oluşturulan gayri askeri statünün bu tarz faaliyetler bakımından nasıl bir kapsam oluşturduğunun uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde değerlendirilmesi gerekmektedir.

1. Lozan Barış Antlaşması Uyarınca Tesis Edilen Gayri Askeri Statü

Ege Adalarından hangilerinin gayri askeri statüye tabi tutulduğuna dair, Lozan Barış Antlaşması'nın ilgili maddelerinin dikkate alınması gerekmektedir. Bu maddeler ile gayri askeri statü tesis edilerek Yunanistan'ın ülkesel egemenlik yetkisine kuraldışılık getirilmiştir.¹⁴ Söz konusu kuraldışılık hem Yunanistan'a ait adaların ülkesini bütün yönleriyle kapsamı bakımından hem de burada yer alacak askeri unsur ve faaliyetler bakımından etkilerini doğurmaktadır.

A. Lozan Barış Antlaşması'nın 12. Maddesi Uyarınca Gayri Askeri Statü

Lozan Barış Antlaşması'nın 12. maddesinin¹⁵, 1913 Londra

¹³ Statüko (Status Quo), belirli bir zamanda belirli bir yerde mevcut olan durumu ifade etmektedir. Normatif hukuk kurallarına başvurulmasını sağlayan hukuki bir gerçekliğin yanı sıra siyasi ve politik davranış biçimlerini de ifade eder. Uluslararası hukukta çok sınırlı bir alanda uygulanır ve BM sisteminde egemenlik yetkisinin sınırlandırılması bakımından dikkate alınır. (Susanne Wasum-Rainer, "Status Quo", in R. Wolfrum (ed), The Max Planck Encyclopedia of Public International Law, Oxford University Press, 2008 -, online edition, 2006, para. 4. (Son erişim tarihi 15.08.2017))

¹⁴ Dominik Zimmermann, "Lausanne Peace Treaty (1923)", in R. Wolfrum (ed), The Max Planck Encyclopedia of Public International Law, Oxford University Press, 2008 -, online edition, 2009, para. 4. (Son erişim tarihi 15.08.2017). Bir uluslararası antlaşmanın tarafı olmak, devletin kullanacağı egemenlik yetkisinin sınırlandırılması anlamına gelmektedir. Devletin o antlaşmadan kaynaklanan yükümlülüğüne uygun hareket etme zorunluluğu onun kullanacağı egemen yetkiler bakımından bir kuraldışılıktır. (James Crawford, Brownlie's Principles of Public International Law, Eighth Edition, Oxford: Oxford University Press, 2012, s. 450.) Lozan Barış Antlaşması başta olmak üzere Lozan Boğazlar Sözleşmesi ve Paris Barış antlaşması her uluslararası antlaşmada olduğu gibi, Yunanistan'ın egemenliğini sınırlandırmaktadır. Buradaki sınırlandırmanın niteliği ülkesel egemenliğe getirilen bir kuraldışılık olarak şekillenmiştir. Konu çok farklı mecralara çekilecek nitelikte değildir. Uluslararası antlaşmalara yönelik temel kural ve bulara dayanan yorumlar çok basit bir gerçekliği ortaya koymaktadır.

¹⁵ "İmbroz adası ile Bozcaada ve Tavşan Adaları dışında, Doğu Akdeniz Adaları ve özellikle Limni, Semadirek, Sakız, Sisam ve Nikarya Adaları üzerinde Yunan

Antlaşması'nın 5. ve 1923 Atina Antlaşması'nın 15. maddeleri uyarınca Altı Büyük Devlet kararına atıfta bulunması gayri askeri statüsünün tespit bakımından büyük önem taşımaktadır. Zira Altı Büyük Devlet kararı Lozan Antlaşması ile Yunanistan'a devredilen bütün adalara ilişkin bir statü tesis ettiği için, Lozan Antlaşması ile Yunanistan'a devredilen bütün adalar gayri askeri statüdedir.¹⁶

Ege Adalarının gayri askeri statüsü Yunanistan'ın egemenlik haklarına getirilen bir kuraldışılık olup, söz konusu kuraldışılık Türkiye bakımından farklı bir statü yaratan hükümlerle bir arada değerlendirilmesi, Yunanistan'ın uluslararası hukuka aykırı eylemi niteliğini taşıyacaktır.

Lozan Barış Antlaşması'nın 12. maddesi hükmü gayri askeri statü bakımından hava ülkesini ve buradan gerçekleştirilecek askeri üst uçuşları ayrı bir hukuki rejime tabi tutmadığı için söz konusu adalar üzerinden devletler ve şartlara bağlı olarak diğer devlet dışı aktörlerin gerçekleştirecekleri askeri üst uçuşlar anılan statüyü ihlal edecek ve dolayısıyla uluslararası hukuka aykırılık sonucunu yaratacaktır.

B. Lozan Barış Antlaşması'nın 13. Maddesi Uyarınca Gayri Askeri Statü

Lozan Barış Antlaşması'nın 12. maddesinde öngörülen gayri askeri statü aynı antlaşmanın 13. maddesiyle, Midilli, Sakız, Sisam ve Nikarya adaları bakımından özel bir hükme tabi tutulmuştur.¹⁷ 13(1).

egemenliği konusunda 17/30 Mayıs 1913 tarihli Lozan Barış Antlaşması'nın 5. ve 1/14 Kasım 1923 tarihli Atina Antlaşması'nın 15. maddeleri uyarınca alınan ve 13 Şubat 1914 tarihinde Yunan hükümetine bildirilen karar, bu Antlaşmanın, İtalya'nın egemenliği altına konulan ve 15. maddede belirtilen adalara ilişkin hükümleri saklı kalmak üzere doğrulanmıştır. İşbu andlaşmada aykırı bir hüküm bulunmadıkça, Asya kıyısından 3 mil den az bir uzaklıkta bulunan adalar, Türk egemenliği altında kalacaktır." (Lozan Barış Antlaşmasının metni için bkz. Lozan Barış Konferansı - Tutanaklar-Belgeler İkinci Takım Cilt II, Cilt 8, 3. Baskı, Çeviren Seha L. Meray, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2001.

¹⁶ Sertaç Hami Başeren, Ege Sorunları, Ankara: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları, 2006, s. 78.

¹⁷ Barışın sürekli olmasını sağlamak amacıyla Yunan Hükümeti, Midilli, Sakız, Sisam ve Nikarya adalarında aşağıdaki tedbirlere uymayı yükümlenir:

1. Bu adalarda hiçbir deniz üssü kurulmayacak, hiçbir istihkâm yapılmayacaktır.
2. Yunan askeri uçaklarının Anadolu kıyısı toprakları üstünde uçmaları yasak olacaktır.

Buna karşılık, Türk hükümeti askeri uçaklarının bu adalar üstünde uçmalarını

maddede yer verilen bu adalarda hiçbir deniz üssü kurulamayacağına ve istihkam yapılamayacağına yönelik hükmün içeriğinin, gayri askeri statünün Yunanistan'ın Türkiye'ye karşı saldırgan nitelikte hazırlıklara kalkışmasını önlemek amacıyla tesis edildiğini gözeterek yorumlanması gerekmektedir.¹⁸ Bu nedenle deniz üssü ve istihkâm terimlerinin içerisine girebilecek her türlü saldırı hazırlığına yarayacak nitelikteki askeri araç, gereç ve istihkâmın adada bulundurulmasını gayri askeri statünün ihlali olarak değerlendirmek gerekmektedir.¹⁹ Gayri askeri statünün Türkiye'ye yapılacak hazırlıkların engellenmesi amacıyla tesis edildiği göz önünde bulundurulduğunda bu tür hazırlıkların adalarda kalıcı olmayan askeri kuvvetlerle de gerçekleştirilebileceği görülmektedir. Bu nedenle saldırı ve savunma amaçlı geçiş ayrımındaki zorluk askeri hava araçlarının da bu kapsamda değerlendirilmesi bakımından önemli bir veridir.²⁰ Bu nedenle hava ülkesinde devletler ve şartlara bağlı olarak devlet dışı aktörlerce gerçekleştirilecek askeri üst uçuşlar gayri askeri statüyü ihlal edecektir.²¹

C. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 4. ve 6. Maddesi Uyarınca Gayri Askeri Statü

Lozan Barış Antlaşması'nın 12. maddesinde tesis edilen gayri askeri statünün özel olarak düzenlendiği diğer hükümler Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 4. ve 6. maddelerinde yer almaktadır. Bu maddelerle boğaz önü adalarına ilişkin gayri askeri statünün içeriği tesis edilmektedir. Bu statüyle hem Yunanistan hem de Türkiye açısından egemenlik haklarına yönelik bir kuraldışılık getirilmekteydi.²² Daha

yasaklayacaktır.

3. Bu adalarda Yunan askeri kuvvetleri, askerlik hizmetine çağrılmış ve buldukları yerlerde eğitilebilecek normal asker sayısından çok olmayacağı gibi jandarma ve polis kuvvetleri de, bütün Yunan ülkesindeki jandarma ve polis kuvvetlerine orantılı bir sayıda kalacaktır.

¹⁸ Başeren, 2006, s. 81.

¹⁹ Hüseyin Pazarıcı, Doğu Ege Adalarının Askerden Arındırılmış Statüsü, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1986,, s. 13.

²⁰ Sevin Toluner, "Doğu Ege Adalarının Askersizleştirme Rejimi Çerçevesinde Kara, Deniz ve Hava Sahasından Askeri Geçiş ve Faaliyetlere Dair Bir Değerlendirme", içinde Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları, 2. Baskı, İstanbul: Beta, 2004, s. 117.

²¹ Başeren, 2006, s. 82.

²² Yüksel İnan, Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi, 2. Baskı, Ankara: Turhan Kitabevi, 1995, s. 38.

sonra bu kuraldışılık Türkiye bakımından Montreux Sözleşmesiyle ortadan kalkmış, ancak Lozan Boğazlar Sözleşmesi halen yürürlükte olduğu için Yunanistan bakımından hüküm ve sonuçların doğurmayaya devam etmektedir.²³ Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 6. maddesinin 1. paragrafında gayri askeri statüdeki adalar üzerinde hiçbir istihkâm yapılamayacağı hükmüne yer verilmektedir.

Anılan maddenin 3. paragrafı “askerlikten arındırılmış bölgelerin ve adaların karasularında denizaltı gemisinden başka, denizaltında işleyen hiçbir araç bulunmayacaktır”; 7. paragrafı ise “Türkiye ve Yunanistan, kendi ülkelerinin askerlikten arındırılmış bölgelerinde, her türlü telgraf, telefon ve optik araçlarla gözetleme ve haberleşme sistemi kurmaya yetkili olacaklardır. Yunanistan, askerlikten arındırılmış Yunan adalarının karasularından donanmasını geçirebilecek, fakat bu suları Türkiye'ye karşı hareket üssü olarak, ya da bu amaçla, kara ya da deniz kuvvetleri yığmak için kullanmayacaktır” şeklinde gayri askeri statüye istisna teşkil eden iki duruma yer vermiştir.

Yalnızca uluslararası hukuk değil, genel hukuk mantığı çerçevesinde, bir kural koyulduktan sonra o kuralın istisnaları belirtilmedikçe farklı bir uygulama gerçekleştirilemez. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 4. maddesinde zikredilen ve gayri askeri statü tanınan boğaz önü adaları gayri askeri statüye tabi tutulmuştur. Bu adalar için gayri askeri statünün kapsamında ele alınmayacak hususlar da 6. maddenin 1. ve 7. paragraflarında belirtilmiştir. Söz konusu istisnalar arasında askeri üst uçuşlar yer almamaktadır. Dolayısıyla askeri üst uçuşların gayri askeri statünün kapsamında olduğuna dair açık bir hüküm arayışında olmaksızın, ana kuralın söz konusu uçuşları kapsadığı, istisnai bir hüküm olmadıkça bu adalar üzerinde askeri üst uçuşların gerçekleştirilemeyeceğinin kabul edilmesi gerekir. Aksi takdirde istisnai durumların kural, kuralın da istisnai durum olduğunun kabul edilmesi gerekecektir ki; bu hususu hiçbir hukuk ilkesi, hukuki yorum yöntemi ve hukuk mantığı çerçevesinde açıklayabilmek mümkün değildir.

²³ Bkz. İnan, 1995, s. 54. Özman, 1988, s. 205. Sevin Toluner, Limni Adasının Hukuki Statüsü ve Montreux Boğazlar Konvansiyonu, İstanbul: Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler araştırma ve Uygulama Merkezi, 1987, s. 21 vd. Aslan Gündüz, Limni Adasının Hukuki Statüsü Üzerinde Türk - Yunan Uyuşmazlığı, İstanbul: Bayrak Yayıncılık, 1985, s. 54 vd. Hüseyin Pazarıcı, “Ege Denizi'ndeki Türk-Yunan Sorununun Hukuki Yönü, içinde Türk-Yunan Uyuşmazlığı, Semih Vaner (Der.), İstanbul: Metis Yayınları, 1990, s. 121.(106 - 126.)

Boğaz önu adalarının gayri askeri statüsünün içerisinde askeri üst uçuşların da yer almasının gerektiğine yönelik bir başka hüküm de anılan 6. maddenin 5. paragrafıdır. Bu hüküm uyarınca “Türk hükümetinin, Boğazlar’da uçaklar ve balonlarla, denizin yüzünü ve dibini gözetlemeye hakkı olacaktır. Türk uçakları Boğazlar’ın suları ve Türk ülkesinin askerlikten arındırılmış bölgeleri üzerinde, her zaman, uçabilecekler ve buraların her yerine, karaya ve deniz serbestçe inebileceklerdir.”. Bu hüküm iki açıdan önemlidir. Boğaz önu adalarının gayri askeri statüsünün kapsamını pekiştiren bir hükümdür. İkincisi bir uluslararası antlaşmada gayri askeri statünün askeri üst uçuşlar açıkça zikredilmese de söz konusu uçuşları kapsayacağıdır. İlk açıdan bakılacak olursa, Türk askeri hava araçlarına tanınan söz konusu ayrıcalığın Yunan hükümetine tanınmaması, Başeren’in de isabetle ifade ettiği üzere, hükmün mefhum-u muhalifinden yorumla bu hakkın Yunan askeri hava araçlarına tanınmadığını açık bir şekilde ortaya koymaktadır.²⁴ İkinci olarak da aşağıda incelenen Aaland Adaları örneğinde de olduğu gibi Aaland Adalarının gayri askeri statülerinin istisnası olarak askeri üst uçuşların açıkça düzenlenmesi hükmüyle, Lozan Boğazlar Sözleşmesi’nin 6 (5). maddesi aynı hareket tarzını benimsemektedir.²⁵ Bu sebeple görülmektedir ki bir statü oluşturulduğunda o statünün istisnaları açıkça belirtilmedikçe, hiçbir husus o statüden bağımsız bir şekilde ele alınarak istisnai bir uygulamanın oluşması sonucunu doğuramaz.

Kaldı ki Lozan Boğazlar Sözleşmesi’nin Lozan Konferansında akdedilen bir uluslararası antlaşma olduğu dikkate alındığında ve Lozan Antlaşmaları bir bütünü oluşturduğuna göre, Lozan Barış Antlaşması’nda öngörülen gayri askeri statü açıkça askeri üst uçuşlar bakımından sınırlandırılmadıkça, söz konusu statünün bu uçuşları da evleviyetle kapsayacağı çok net bir hukuki gerçekliktir.

Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile uluslararası seyrüseferin tehlikeye düşmesi bakımından hem Türkiye hem de Yunanistan’ın uygulamalarının tehdit oluşturabileceği düşünülmüştür. Bu kaygı Montreux Sözleşmesi ile Türkiye açısından ortadan kalkmışken Yunanistan ba-

²⁴ Başeren, 2006, s. 89.

²⁵ Detaylı bilgi için bkz. Andres Gardberg, Aaland Islands – A Strategic Survey, Helsinki: National Defence College, 1995, s. 47 vd.

kımından korunmuştur. Dolayısıyla bugün güncel uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde Yunanistan halen uluslararası kamuoyu tarafından Türk boğazlarında geçişi tehdit eden bir etken olarak görülmeye devam etmektedir.

D. Paris Barış Antlaşması XIII. Ekinin D Kısım Uyarınca Gayri Askeri Statü

Lozan Barış Antlaşması'nın 15. maddesi uyarınca İtalya'ya devredilen adalar, 1947 Paris Barış Antlaşması'yla Yunanistan'a devredilmiştir.²⁶ 1947 Paris Barış Antlaşması'nın getirdiği gayri askeri statü, objektif bir statü yarattığı için, anılan antlaşma ile söz konusu statünün tesis edildiği adaların gayri askeri statü Türkiye tarafından ileri sürülebilmektedir.²⁷ İtalya ile imzalanan Barış Antlaşması'nın (Paris Barış Antlaşması) 14. maddesinin 1. paragrafı Yunanistan'a devredilen adaları sayarken, 2. paragrafı bu adaların gayri askeri nitelikte olduğunu ve bu şekilde kalacağını hüküm altına almaktadır.²⁸ Aynı antlaşmanın XII. ekinin D kısmında ise gayri askeri statü tanımlanmış ve her türlü istihkâm yasaklanmıştır. Söz konusu hükümde ülkenin gayri askeri statüye tabi tutulması bakımından kara ülkesi ile hava ülkesi bir ayrıma tabi tutulmamıştır. Yukarıda bahsedildiği üzere devlet ülkesinin üç boyutlu niteliği göz önünde bulundurularak bahse konu statünün hava ülkesinden geçiş yapan askeri hava araçlarını da kapsayacağı ve bu nedenle askeri üst uçuşlar bakımından ayrı bir hüküm arayışında bulunulmaması gerektiği görülmektedir.

E. Lozan Konferansı Tutanakları Çerçevesinde Askeri Üst Uçuşlar

Askeri üst uçuşlar bakımından gayri askeri statüye ilişkin ilgili antlaşma hükümleri ve belgeler incelendiğinde, 1923 tarihli Lozan Barış Antlaşması konferans tutanak ve belgelerinde uzmanlar alt komisyono-

²⁶ Söz konusu adaların Yunanistan'a devrine ilişkin detaylı bilgi için bkz. Cemalettin Taşkıran, *On İki Adanın Dünü ve Bugünü*, Ankara, Genelkurmay Basımevi, 1996.

²⁷ Hüseyin Pazarıcı, *Türk Dış Politikasının Başlıca Sorunları*, Ankara: Turhan Kitabevi, 2015, s. 127.

²⁸ Bu adaların gayri askeri statüsünün aşındırılması için 1947 yılından sonra yaşanan gelişmeler bakımından bkz. Celalettin Yavuz, *Antlaşmalarla Yunanistan'a Devredilmemiş Ada, Adacık ve Kayalıkların Hukuki Statüsü de Dâhil Menteşe Adaları (Oniki Ada)'nın Tarihi*, İstanbul: Deniz Harp Okulu Basımevi, 2003, s. 56 - 60.

nunun 29 Kasım 1922 tarihli oturumunda adaların gayri askeri statüsü ile ilgili temel hareket noktasının Türkiye'nin güvenliği olduğunun ortaya konduğu görülmektedir. Türk heyeti, Lozan Barış Antlaşması'nın 13. maddesine ilişkin müzakereler esnasında bu adalarda hiçbir kara, deniz veya hava vasıtası bulundurulmamasına ilişkin görüşlerini beyan etmiştir. Yine Komisyon başkanı General Weygand, gayri askeri statünün oluşturulmasında askeri hava araçlarının adalarda bulunmasına hava araçlarının hareket alanının genişliği ve buna bağlı ortaya çıkabilecek sakıncalar nedeniyle karşı çıkmıştır²⁹. Lozan Barış Antlaşması da Türk heyetinin görüşleri ve General Weygand'ın dikkat çektiği hususlar dikkate alınarak şekillenmiştir. Bu nedenle Lozan Barış Antlaşması'nın 13. maddesinin uygulanmasında bahse konu görüşme ve tartışmaların dikkate alınmaması mümkün değildir.

F. Türkiye'nin Güvenliği

Türkiye'nin güvenliğini tehdit eden yalnızca bu adalarda hava üssü bulundurulması ile söz konusu adalara askeri hava aracı konuşlandırılması, indirilmesi ve kaldırılması değildir. Söz konusu adalar üzerinden transit uçuşlar gerçekleştirilmesi de Türkiye'nin güvenliği açısından bir tehdit niteliğindedir. Dolayısıyla anılan uluslararası antlaşmaların hükümleri çerçevesinde gayri askeri statüdeki adalar üzerinde askeri üst uçuş gerçekleştirilmesi uluslararası hukukun ihlalini oluşturur.

Lozan Barış Antlaşması'nın 12. maddesi Türkiye'nin güvenliğini gözeterek bir gayri askeri statü tesis etmiştir. Lozan Barış Antlaşması'nın 13. maddesinin 1. paragrafında gayri askeri statüdeki adalar üzerinde hiçbir istihkâm yapılmaması ve hiçbir deniz üssünün kurulmaması hükmüne yer verilmiştir. Tutanakların incelenmesinde de ifade edildiği üzere gayri askeri statü Türkiye'nin güvenliği bakımından, Türkiye'ye yönelik her türlü saldırgan nitelikte hazırlık ve faaliyetin önlenmesi amacıyla tesis edilmiştir.³⁰ Dolayısıyla istihkâm,

²⁹ Lozan Barış Konferansı - Tutanaklar-Belgeler Takım I Cilt I Kitap I, Çeviren Seha L. Meray, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1971, s. 112.

³⁰ Yüksel İnan ve Yücel Acer, "The Aegean Disputes", Ankara: Foreign Policy Institute, www.foreignpolicy.org.tr/documents/251202.pdf, s. 12. (Son erişim tarihi 15.08.2017)

her türlü askeri eylem ve faaliyeti kapsayacak bir kavramsal çerçeveyi oluşturmaktadır. Anılan hüküm gayri askeri statü kapsamında bu adaların kara ve deniz ülkesinde hiçbir hava üssü bulundurulamayacağını ve hiçbir askeri hava aracının iniş ve kalkışı ile geçici konuşlanmasına izin verilemeyeceği konusunda herhangi bir tereddüt yaratmamaktadır. Bununla birlikte tereddüt transit askeri uçuşlar bakımından yaşanmaktadır. Oysa söz konusu transit geçişler askeri uçuşların bahse konu adaların hava ülkesinden geçişleri şeklinde gerçekleşmektedir. Aynı tespitler yukarıda irdelendiği üzere diğer ilgili uluslararası antlaşma hükümleri bakımından da yapılmaktadır.

G. Devletin Kurucu Unsuru Olan “Ülke”nin Üç Boyutlu Yapısı Çerçevesinde Askeri Üst Uçuşların Gayri Askeri Statüyü İhlali

Ülke kavramı, kara ülkesi, karasuları (deniz/su ülkesi) ve her ikisi üzerindeki hava sahasını (hava ülkesi) kapsamaktadır.³¹ Dolayısıyla hava ülkesi sanki ülkenin hiçbir unsurunu oluşturmuyormuş gibi yalnızca kara ve deniz ülkesi dikkate alınarak gayri askeri statünün yorumlanması konunun özü bakımından yanlış değerlendirmeler yapılmasına neden olur.

Hava sahası, yeryüzünden uzaya doğru uzanan, ancak yalnızca bir kütleyle değil, o kütlede içinde yapılan bir faaliyetin ya da olayın geçtiği ve hukuki statüsü olan bir alanı ifade etmektedir. Söz konusu hava sahasının uluslararası değil de bir devlete ait olması durumunda hava ülkesi terimi kullanılmaktadır. Dolayısıyla bir devletin hava sahası o devletin ülkesidir.³² Devletin hava sahasında egemenliği bulunmaktadır.³³

Ülkenin sahip olduğu bu üç boyutlu yapı, gayri askeri statüdeki Ege adalarının kara ve deniz ülkesinde askeri hava araçlarının konuşlanması, iniş ve kalkış yapması ile aynı araçların anılan adalar üzerinden transit geçiş yapması arasında uluslararası hukuk bakımından herhangi farklı bir hukuki etki yaratmayacağını ortaya koymaktadır.

³¹ Detaylı bilgi için bkz. Hüseyin Pazarıcı, Uluslararası Hukuk Dersleri 2. Kitap, 10. Bası, Ankara Turhan Kitabevi, 2014, s. 11 - 15.

³² Reşat Volkan Günel, Uluslararası Havacılık Hukuku, İstanbul: Beta, 2010, s. 9. Edip F. Çelik, Milletlerarası Hukuk İkinci Cilt, İstanbul: Filiz Kitabevi, 1982, s. 252.

³³ Bin Cheng, The Law of International Air Transport, London: Stephens & Sons Limited/ New York: Oceana Publications, 1962, s. 3.

H. Gayri Askeri Statüdeki Adalardan Askeri Üst Uçuşlara Açıkça İzin Verilmemesi Durumunda Söz Konusu Uçuşların Gerçekleştirilmesinin Uluslararası Hukuka Aykırılığı: Aaland Adaları Örneği

Gayri askeri statüdeki bir ülkenin, bu statüden ne kadar etkileneceği ve hava sahasının bu kapsamda ne şekilde değerlendirilebileceğine yönelik genel uluslararası hukuk kuralları ülkenin üç boyutlu yapısı dikkate alınarak ortaya konmuştur. Gayri askeri statüye sahip tek örneğin Ege adaları olmadığı dünyamızda, bu statünün ne şekilde algılanması gerektiğine yönelik örnekler bulmak da mümkündür. Bunlardan çalışmanın konusuyla ilgisi bakımından en önemlisi Aaland Adalarının gayri askeri statüsüdür.³⁴

Ege Adalarında Türkiye'nin güvenliği esas alınarak tesis edilen gayri askeri statüde olduğu gibi Finlandiya'nın güvenliğini gözeterek "1921 tarihli Aaland Adası'nın Tarafsızlaştırılmasını Düzenleyen Sözleşme"nin 7. maddesi uyarınca Finlandiya Hava Kuvvetleri bakımından öngörülen "askeri hava araçlarının gayri askeri statüdeki ada hava sahasından uçuşu imtiyazı", söz konusu sözleşmeyle oluşturulan gayri askeri statüye açıkça izin verilen durumu ortaya koymaktadır. Görüldüğü üzere söz konusu uluslararası antlaşma ile Aaland Adaları bakımından bir gayri askeri statü tesis edilmiş, bu statünün söz konusu adaların üç boyutlu bir şekilde kara, deniz ve hava ülkelerini kapsamaması bakımından herhangi bir tartışma ya da tereddüt bulunmamış, yalnızca bu statünün içinde üst uçuşlar bakımından ne şekilde bir istisnai durum yaratılabileceği üzerinde mutabakata varılmıştır. Aaland Adaları bakımından tesis edilen statü göstermektedir ki gayri askeri statü üzerinden gerçekleştirilecek üst uçuşlar açıkça aksine bir hüküm bulunmadıkça gayri askeri statüyü ihlal eder niteliktedir. Söz konusu durum genel nitelikli olup gayri askeri statüdeki Ege adaları bakımından da esas alınması gereken uygulamayı ortaya koymaktadır.

³⁴ Aaland adalarının statüsüne ilişkin detaylı bilgi için bkz. Sten Harck, "Aaland Islands", in R. Wolfrum (ed), The Max Planck Encyclopedia of Public International Law, Oxford University Press, 2008 -, online edition, 2008. (Son erişim tarihi 15.08.2017.)

2. Kara ve Deniz Ülkesi ile Hava Ülkesinde Gerçekleştirilebilecek Askeri Faaliyetler Bakımından Gayri Askeri Statünün Önemi: Amaçsal Yorum Yöntemi Çerçevesinde Bir Değerlendirme

Gayri askeri statünün hava ülkesinden gerçekleştirilecek askeri üst uçuşları kapsamayacağı yönündeki yaklaşımın uluslararası hukukta yer alan yorum araçları bakımından da değerlendirilmesi mümkündür.

Öncelikle askeri hava araçlarının adaların kara ülkesinde ya da karasularında üslenmeleri ya da konuşlanmaları ile hava ülkesinden geçiş yapmaları arasında herhangi bir fark bulunmamaktadır.³⁵ Askeri hava araçlarının üslenmesinin gayri askeri statünün ihlali niteliğinde olduğunun kabul edilmesinin nedeni buraya iniş yapan uçakların sürekli bir tehdit oluşturacak olması ya da ikmal ve bakım gibi ihtiyaçları gidererek faaliyete geçebilecek olmasıdır. Oysa hava ülkesinden transit geçiş yapan hava araçları da sahip oldukları manevra kabiliyetleri bakımından aynı tehdidi oluşturmaktadır.

Oppenheim, bir savaş uçağının bir başka devlet hava sahasından üst uçuş gerçekleştirmesinin ve iniş yapmasının geçiş yapılan devletin izni olmaksızın gerçekleştirilemeyeceğini belirtirken devlet hava sahasının, o devletin ülkesi olması çerçevesinde bir değerlendirmede bulunmaktadır.³⁶ Dolayısıyla bir devletin hava ülkesinden üst uçuş yapan askeri hava aracının o devletin ülkesinde bulunduğunu kabul etmenin gerektiği görülmektedir.

Uygulayıcılar zaman zaman karasularında deniz araçları bakımından öngörülen zararsız geçiş hakkının askeri hava araçları bakımından da uygulanabileceği yanılışına düşmektedirler. Söz konusu yanılış da askeri transit üst uçuşların gayri askeri statüyü bozmayacağı yönünde son derece hatalı bir değerlendirmede bulunulmasına yol açabilmektedir. BMDHS'nin 17. maddesiyle tanınan zararsız geçiş hakkı istisnai olarak deniz araçları bakımından tanınmıştır. Bu sebeple zararsız geçiş

³⁵ Michael Milde, *International Air Law and ICAO*, Utrecht/Portland: Eleven International Publication, 2008, s. 36.

³⁶ L. Oppenheim, *International Law – A Treatise Vol. I – Peace*, Eighth Edition, H. Lauterpacht (Ed.), London/New York/Toronto: Longmans, Green and Co., 1955, s. 521.

hakkını doğrudan, yorumla ya da kıyasla hava hukuku bakımından uygulayabilmek mümkün değildir. Transit uçuşlar bakımından tanıyan tek istisna BMDHS'nin 37. ve 38. maddeleri hükümlerince açık denizin veya MEB'in bir bölümü ile açık denizin veya MEB'in diğer bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlara tanınmıştır.³⁷ Buna göre bu nitelikteki boğazlarda bütün hava araçları engelleme olmaksızın transit geçiş hakkından faydalanırlar. Bunun dışında transit üst uçuşu serbest bırakan bir hüküm BMDHS'de yer almamaktadır. Bunun da nedeni açıktır, hava aracı uyuğu dışındaki bir devlet ülkesinin hava sahasına girdiği andan itibaren o ülke sınırlarında bulunacaktır. Dolayısıyla hem transit geçişler bakımından hem de zararsız geçiş bakımından getirilen birbirinden bağımsız ve iki ayrı rejimi bir araya getirerek karasularının hava sahasından transit geçişin yapılabileceği yönünde oluşturulan görüşlere itibar edilmemelidir.

Ayrıca hava araçlarının sahip oldukları özelliklerdeki teknolojiye bağlı değişimler de konuya ne kadar hassasiyetle yaklaşılması gerektiğini göstermektedir. Özellikle elektronik harp araçlarının veya istihbarat uçaklarının vb. diğer hava araçlarının gerçekleştirdikleri askeri faaliyetler Türkiye'nin güvenlik zafiyetine uğramasına ya da güvenlik önlem ve açıklarının tespit edilmesine neden olabilecek niteliktedir. Dolayısıyla ilgili uluslararası antlaşmaların amacı Türkiye'nin güvenliğinin sağlanması olduğuna göre, her türlü askeri faaliyetin güvenliği tehdit edebilecek nitelikte olduğunun kabul edilmesi gerekir. Bir başka ifadeyle konuya yalnızca fiili askeri saldırı çerçevesinde bakmamak ve her türlü askeri faaliyeti bu minvalde yorumlamak gerekmektedir. Aksi takdirde gelişen teknolojiyle birlikte her türlü askeri faaliyet ve askeri unsurun tek tek ele alınarak yorumlanması gerekir. Bu sebeple Türkiye'nin güvenliğinin sağlanması amacı çerçevesinde bağlayıcı niteliğe sahip ve halen yürürlükte olan söz konusu uluslararası antlaşmaların her türlü askeri unsur ve faaliyeti engelleyecek şekilde ele alınması hukuki gerçekliğe dayanan bir zorunluluktur.

Hava ülkesini yukarıda üzerinde durulan gerekçelerle gayri askeri statü bakımından ayrı bir hukuki rejime tabi tutmak özellikle

³⁷ Donald R. Rothwell and Tim Stephens, *The International Law of the Sea*, Second Edition, Oxford/Portland: Hart Publishing, 2016, s. 303 - 305. Paul Stephen Dempsey, *Public International Air Law*, Montreal: McGill University, 2008, s. 44.

geçici konuşlanma dışında adaların hava ülkesinde faaliyet gösteren insansız hava araçları bakımından da sorun yaratır. Zira gelişen teknolojiyle yüksek irtifada uçan uçaklardan farklı olarak, söz konusu irtifada konuşlandırılabilir insansız hava araçlarıyla karşılaşılabilmesi mümkündür. Söz konusu hava araçlarının transit uçuş gerçekleştiren hava araçları bakımından kabul edilmeyecek bir gayri askeri statü rejiminde ne kapsamda ele alınacağı ayrı bir tartışma yaratır. Bu sebeple Türkiye'nin ilgili uluslararası antlaşmalardan kaynaklanan haklarını hiçbir ayırım gözetmeksizin her türlü hava aracının gayri askeri statüdeki adaların hava ülkesinde gerçekleştirdiği üst uçuşlar bakımından ileri sürmesi uluslararası hukuktan kaynaklanan bir hakkıdır. Bu hakkın ileri sürülmesinde ısrar edilmesi önem taşımaktadır.

Gayri askeri statüdeki adalar üzerinden gerçekleştirilen askeri üst uçuşlar bakımından askeri tatbikatlar çerçevesinde de dikkate alınması gereken yönler bulunmaktadır. Adaların gayri askeri statüsü bu adalarda gerçekleştirilecek askeri tatbikatlar bakımından da bir kuraldışılık getirmektedir. Askeri üst uçuşların gayri askeri statüyü etkilemediğinin kabul edildiği durumlarda askeri tatbikatlar esnasında ana karadan kalkarak intikal ve geri intikal gerçekleştiren hava araçlarının da bu statüyü bozmadığının kabul edilmesi gerekecektir. Hâlbuki intikal ve geri intikalın, gayri askeri statüdeki adalardan kalkan askeri hava araçlarıyla yapılması ve tatbikata katılması ile transit uçuşlarla tatbikata katılım sağlanması arasında herhangi bir farklılık bulunmamaktadır. Bu durum tatbikata katılan hava araçları arasında bir ayırım yapılarak gayri asker statünün aşındırılması anlamına gelecektir.

3. Silahsız – Silahlı Hava Aracı Ayrımı ve Sivil Hava Araçlarının Askeri Amaçlarla Kullanımı ile Askeri Hava Araçlarının Sivil Amaçlarla Kullanılmasının Gayri Askeri Statü Bakımından Yorumlanması

Yukarıda terminolojiye ilişkin açıklamalar yapılırken, "gayri askeri statü" teriminin kullanılmasının önemine özellikle vurgu yapılmıştı. Zira bu kelime yerine "silahsızlandırılmış" adalar ifadesinin kullanılması askeri uçuşlar bakımından sorun yaratmaya aday niteliktedir. Şöyle ki adanın statüsünün silahsızlandırılmış kabul edilmesi durumunda, zaten ilgili uluslararası antlaşmaların bütün hükümlerinin bu çerçevede değerlendirilmesi ve askeri unsurdan arındırmanın dar yo-

rumlanarak, askeri üst uçuşlara izin verilmesi gerekir. Bununla birlikte ilgili metinler özellikle “gayri askeri” statüye vurgu yaptığı için ister silahlı olsun ister silahsız her türlü askeri hava aracının gayri askeri statüdeki adalar üzerinde geçiş yapması yasaklanmıştır.

Konunun bir başka tartışmalı boyutu da ilgili hava aracının sivil – devlet hava aracı ayrımı çerçevesinde askeri nitelikte bir hava aracı olduğunun kabul edilmesi hususunda yaşanmaktadır. Burada önemli olan hava aracının niteliğinin ortaya konmasıdır. Bir hava aracı sivil nitelikte olup askeri amaçla kullanılabilir.³⁸ Bir devletin silahlı kuvvetlerinin envanterine kayıtlı askeri bir hava aracı, askeri nitelikte bir faaliyette bulunmadığını iddia ederek adalar üzerinden geçiş yapmak isteyebilir. Bu husus uluslararası hukukta da çok farklı tartışmaların doğmasına neden olmaktadır. Zira askeri statüde olmayan hava araçlarının askeri amaçlarla kullanılması ve askeri bir hava aracının gayri askeri amaçlarla kullanılması durumunda söz konusu hava aracının hangi statüde değerlendirileceği tartışmalıdır. Bu nedenle bu tartışmaların içinde kaybolmadan, hava aracının askeri hava aracı olarak kayıtlı bir hava aracı ile askeri amaçla kullanıldığı tespit edilen sivil hava araçlarının adalar üzerinden geçiş yapmasının uluslararası hukukun ihlali olduğunun kabul edilmesi gerekir. Özellikle askeri hava araçlarına ikmal yapan sivil hava araçlarının bu kapsamda askeri nitelikte olduğu açıktır.

Silah taşımayan askeri hava araçlarının, silah taşımak dışında da askeri amaçlarla kullanılması mümkündür. Elektronik taarruzda bulunma, olası bir saldırı öncesi taktik resmin oluşturulmasına katkıda bulunma, askeri unsurları aldatma vb. faaliyetler de askeri niteliktedir. Dolayısıyla bu tarz ihtimallerin ilk düşünce anında akla gelmeyecek kadar çok olması nedeniyle hava aracının silah taşımaya; sivil ya da askeri faaliyet gösterip göstermediğine bakılmaksızın gayri askeri statünün ihlali olduğunu kabul etmek ve buna karşı çıkmak gerekmektedir.

³⁸ Konuya ilişkin uygulamada ortaya çıkabilecek sorunlar bakımından bkz. Berat Lale Akkutay, “Uluslararası Hukuk Kuralları Çerçevesinde Sivil Hava Araçlarının Askeri Amaçlarla Kullanılması”, içinde Hava Hukuku Sempozyumu, Hasan Tahsin Fendoğlu ve Banu Şit Köşgeroğlu (Editörler), Ankara: Adalet Yayınevi, 2017, s. 66 – 68.

Gelişen siyasi ve ekonomik ilişkilerle birlikte devlet dışı aktörlerin artışının da dikkate alınması uluslararası toplumda ve uluslararası hukuktaki etkinlikleri göz önünde bulundurulduğunda bir gereklilik olarak ortaya çıkmaktadır.³⁹ Bu sebeple yalnızca Yunanistan'a ve diğer devletlere ait askeri hava araçlarını değil aynı zamanda uluslararası örgütlerin askeri hava araçlarının da geçişine karşı çıkmak gerekmektedir. Hatta askeri şirketlerin gösterdiği faaliyetlerin niteliği göz önünde bulundurulduğunda bu şirketlere ait hava araçlarının uçuşlarına dahi ihtiyatla yaklaşmak gerekmekte olup, söz konusu uçuşların da gayri askeri statüyü bozduğunun ileri sürülmesinin geleceğe yönelik hak kayıpları bakımından faydalı olacağı görülmektedir.

4. Gayri Askeri Statüdeki Ege Adalarının Üzerinden Gerçekleştirilen Askeri Üst Uçuşların Uluslararası Hukuk Bakımından Etkileri

İlgili uluslararası antlaşmalar ile tesis edilen gayri askeri statü, Yunanistan'ın kullandığı egemen yetkilere kuraldışılık getirmiş ve Türkiye'nin güvenliğine yönelik tehditleri ortadan kaldırarak bölgede belirli bir denge ve istikrarı sağlamıştır.⁴⁰ Gayri askeri statüdeki Ege Adaları üzerinden gerçekleştirilen askeri üst uçuşlar, uluslararası antlaşmalardan kaynaklanan bir yükümlülüğe aykırı davranılması olduğu için, açıkça uluslararası hukukun ihlalidir ve Yunanistan'ın doğrudan adaların kara ülkesinde gerçekleştirdiği istihkâm faaliyetlerinden bir farkı yoktur.

³⁹ Bununla birlikte devlet dışı aktör kavramına dikkatle yaklaşmak gerekmektedir. Zira liberal yaklaşım devlet dışı aktörlere koşulsuz şekilde hak ve yetkilerin tanınmasını sağlama çabası içerisindedir. Oysa terör örgütlerinin özgürlük mücadelesi veren gruplar olarak nitelendirilmeye çalışıldığı örnekler göz önünde bulundurulurken söz konusu devlet dışı aktörlerinin kapsamlarının ortaya konması gerekmektedir.

⁴⁰ Fuat Aksu, "Preservation of Demilitarized Status of the Aegean Islands for the National Security of Turkey", *Turkish Review of Balkan Studies*, Vol. 7, 2002, s. 117. Her uluslararası antlaşma ile egemen yetkilerinin kullanımı sınırlandırılan devletler, aralarındaki işbirliğini ve anlayışı geliştirerek ilişkilerinde belirli bir denge oluştururlar. Bu dengenin bozulması ile devletlerarası ilişkilerin ne seyirde gerçekleşeceği belirsizleşir ve uluslararası barış ve güven ortamını tehdit eder hale gelir. (Egemenliğin sınırlandırılması ile uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde uluslararası toplumda dengenin oluşturulması hakkında ilişki bakımından bkz. Aydoğan Özman, "Devletlerin Egemenliği ve Milletlerarası Teşekküller", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 21, S. 1, 1964, s. 54.)

Bu uçuşlar, Türkiye'nin güvenliği ön planda tutularak söz konusu antlaşmaların gelişen teknolojiye bağlı olarak yeniden yorumlanması anlamına gelmemektedir. İlgili antlaşmalar halen yürürlükte olup, yürürlüğe girdiği ilk günden itibaren doğurduğu hukuki sonuçlar çerçevesinde uygulanmaya devam etmektedir.⁴¹ Yalnızca gelişen teknolojiye bağlı olarak hava araçlarının türlerinde ve sahip oldukları özelliklerde meydana gelen değişikliklerle söz konusu yükümlülüklerin daha çok gündeme getirilmesi ihtiyacı zuhur etmektedir. Yunanistan'ın gayri askeri statüdeki adalara yönelik istihkâm faaliyetleri göz önünde bulundurulduğunda üst uçuşlar bakımından uluslararası antlaşmaları çok daha fazla aşındıracak uygulamalar yaratacağı aşikârdır.

III. SAHİL GÜVENLİK GEMİLERİNİN ULUSLARARASI HUKUK BAKIMINDAN NİTELENMESİNİN GAYRİ ASKERİ STATÜYE ETKİSİ

Sahil güvenlik gemilerinin gayri askeri statüyü aşındırmasına ilişkin olarak yaşanan tartışma, bu gemilerin askeri nitelikte, yani savaş gemisi niteliğinde olup olmadığı noktasında yaşanmaktadır. Eğer bu gemilerin askeri nitelikte olmadığı kabul edilirse, gayri askeri statünün tesisine temel teşkil eden uluslararası antlaşmaların ilgili hükümlerinin uygulama alanı bulmaması ve bu gemilerin adaların karasularında serbestçe bulunma ve faaliyet gösterme hakkına sahip olması gerekir. Oysa söz konusu gemiler, uluslararası örf ve adet hukuku kuralları ve 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi (CADS)⁴² ile 1982 BMDHS'nin ilgili hükümleri çerçevesinde savaş gemisi niteliğinde olup, bu gemilerin faaliyetlerinin gayri askeri statüdeki adaların karasularında gerçekleştirecekleri faaliyetler bakımından diğer savaş gemileri ile aynı uygulamaya tabi tutulmaları gerekir.

1. 1958 CADS ile 1982 BMDHS Hükümleri Uyarınca Savaş Gemisi

BMDHS'nin 29. maddesi uyarınca savaş gemisi, BMDHS'nin amaçları uyarınca bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olan ve kendi ta-

⁴¹ Bkz. Hüseyin Pazarcı, "Ege Adalarının Lozan ve Paris Andlaşmalarıyla Saptanan Askerden Arındırılmış Statüsü Değişmiş midir?", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C. 43, S. 3, 1988, s. 207 - 220.

⁴² Convention on the High Seas, 29 April 1958, 450 UNTS 82, No. 6465.

biiyetindeki askeri gemilerin belirgin dış işaretlerini taşıyan; bu devlet tarafından usulüne uygun bir şekilde yetkilendirilmiş ve adı subaylar listesi veya dengi bir belgede kayıtlı bulunan bir deniz subayının kumandası altında bulunan ve mürettebatı askeri disiplin kurallarına tabi olan gemi anlamına gelmektedir. CADS'nin 8 (2). maddesi uyarınca savaş gemisi bir devletin deniz kuvvetlerine ait olan; kendi tabiiyetindeki askeri gemilerin belirgin dış işaretlerini taşıyan bu devlet tarafından usulüne uygun bir şekilde yetkilendirilmiş; adı deniz kuvvetlerinin listesinde bulunan ve deniz kuvvetleri disiplinine tabi olan gemidir. CADS'de yer alan tanım daha önce çeşitli şekilde gerçekleştirilen tanımlarla örtüşmektedir.⁴³ Bu da göstermektedir ki BMDHS ile savaş gemisi tanımında gelişen teknolojiye bağlı çok fazla sorunla karşılaşılmasına istinaden yeni bir kavramsal içerik arayışında olunmuştur.

Her iki tanımın da zor kullanma (silah kullanma) koşulunu aramadığı görülmektedir.⁴⁴ Bu anlamda BMDHS'nin CADS'den farklarının yanı sıra ortak bir özelliğinin savaş gemisinin silahlı askeri faaliyetlere bağlı şekilde tanımlanmamış olmasıdır.

A. BMDHS'nin 29. Maddesinde Savaş Gemisi Tanımının Yeniden Yapılmasının Nedenleri

1958 CADS'de yapılan tanımın deniz kuvvetlerine ait olma ve deniz kuvvetlerinin askeri disiplinine vurgu yapmasına rağmen 1982 BMDHS'nin bir devletin genel olarak silahlı kuvvetlerine ait olma ve askeri disiplin kurallarını ön planda tutması sıradan bir değişiklik değildir.⁴⁵ Zira uygulamada deniz kuvvetlerine ait olmayan; ancak silahlı kuvvetlere ait bir geminin, askeri gemi olarak nitelendirilmemesi nedeniyle ortaya çıkan sonuçlar böyle bir çözüm arayışı içinde bulunmayı gerekli kılmıştır. Zira bir askeri hizmete tahsis edilmemiş bir devlet gemisinin askeri amaçla kullanılması bir yana askeri bir geminin

⁴³ D. P. O'Connell, *The International Law of the Sea Vol. II*, London/Glasgow New York: Oxford University Press, 1984, s. 1106.

⁴⁴ Aydoğan Özman, *Deniz Hukuku I - Kaynaklar, Kişiler, Nesnelere, Ulusal Deniz Alanları*, Ankara: Turhan Kitabevi, 2006, s. 179.

⁴⁵ Bu değişiklik savaş gemilerinin hukuki statülerinin belirlenmesinde fonksiyonel bir değerlendirme yapılacağını ortaya koymaktadır. (Bkz. René Jean Dupuy and Daniel Vignes, *A Handbook on the Law of the Sea Vol. 2*, Dordrecht/Boston/Lancaster: Martinus Nijhoff Publishers, 1991, s. 1250.)

sırf deniz kuvvetlerinin envanterine kayıtlı olmaması nedeniyle savaş gemisi statüsünden çıkarılmasına yönelik kötü niyetli uygulamalarla karşılaşmıştır.

Yalnız yapılan bu değişikliği de tamamen devletlerin silahlı kuvvetlerin içindeki bir envanter kayıt sisteminin uluslararası hukuka yansımaları şeklinde de değerlendirmemek gerekir. Zira uluslararası hukukta deniz hukukuna ilişkin uygulanacak hukuk yalnız 1958 CADS ve 1982 BMDHS ile sınırlı değildir. Uluslararası örf ve adet hukuku da uluslararası hukukun asli kaynağı olarak etkinlik doğurmaktadır. Bu sebeple ilgili Sözleşmelere taraf olmayan devletler bakımından, başta Türkiye, olmak üzere ilgili hükümleri uluslararası örf ve adet hukuku kuralları ile bir arada yorumlamak gerekecektir.

Bu çerçevede III. Deniz Hukuku konferansına katılan ve BMDHS'nin oluşturulmasına katkı sunan devletlerin amacının savaş gemisi tanımını daha geniş yorumlayacak bir sistematik oluşturmak olduğu rahatlıkla söylenebilir. Zira 1958 CADS döneminde askeri hizmete tahsis edilmemiş gemilerin bile fonksiyonel olarak savaş gemisi olarak nitelendirilebilecek faaliyetlerde bulunabileceği, bu sebeple de 1982 BMDHS'de bunun önüne geçilmesinin amaçlandığı üzerinde duruldu. Bu yaklaşım ele alındığında savaş gemisi tanımının sahip olacağı imtiyazlar bakımından dar bir yoruma tabi tutulacağı düşünülse bile, gerçekleştirilebileceği faaliyetler bakımından ikinci devletlerin zarara uğramaması anlamında dar yoruma tabi tutulmaması gerektiği, deniz hukukuna ilişkin yaşanan gelişmelerin olağan bir sonucudur.⁴⁶ Bununla birlikte her iki sözleşmeye de taraf olan devletler bakımından sözleşmesel ve bağlayıcı bir yükümlülüğün olduğu da yadsınamaz. Ancak, 1982 BMDHS'nin 29. maddesinin lafzının teknolojik gelişmelere ve değişen sosyopolitik koşullara uyum sağlamasındaki zorluk karşısında sözleşmeye taraf devletler tarafından da yorumlanmaya çalışıldığı görülmektedir.

⁴⁶ Budislav Vukas, "Military Uses of the Sea and the United Nations Law of the Sea Convention", in *Essays on the Law of the Sea*, Budislav Vukas (Ed.), Zagreb: Sveucilisna Naklada Liber, 1990, s. 407. (401 - 427.)

B. BMDHS'nin 29. Maddesinin Türkiye Bakımından Etkileri

Yukarıdaki hükümler ve gelişmeler karşısında gayri askeri statüdeki adaların karasularında gerçekleştirilecek faaliyetler bakımından Türkiye ile ilgili bazı hukuki temellendirmelerin yapılmasının mümkün olduğu görülmektedir.

BMDHS'nin 29. maddesi, savaş gemisini tanımlarken bu tanımın BMDHS'nin amaçları çerçevesinde yapıldığı hükmüne yer vermektedir. BMDHS'nin giriş bölümünde devletlerin egemenliğine saygı göstererek denizlerin ve okyanusların barışçıl amaçlarla kullanılacağı belirtildikten başka 301. maddede söz konusu sözleşme çerçevesinde devletlerin haklarını kullanırken ve yükümlülüklerini yerine getirirken bir başka devlete karşı kuvvet kullanamayacağını ya da kuvvet kullanma tehdidinde bulunulamayacağını; Birleşmiş Milletler Şartında ifade edildiği üzere uluslararası hukukun temel ilkelerine aykırı davranışlar sergileyemeyeceğini ifade etmektedir. Bu çerçevede BMDHS girişi, ekleri ve hükümleriyle bir bütün olduğuna göre sözleşmeye taraf devletler savaş gemisi niteliğinde olan bir geminin BMDHS'nin sıkı sıkıya lafzına bağlı bir yorumla amacına aykırı bir şekilde savaş gemisi niteliğinde olmadığını iddia edemeyeceklerdir. Bu kapsamda denizlerin barışçıl amaçlarla kullanılması ilkesi, savaş gemilerinin tespitinde hukuki yorum araçlarından olan amaçsal yorum aracının burada uygulanmasına cevaz verir nitelikte olup, söz konusu hususun dar yorumlanmasının önünde engel teşkil etmektedir. Hatta BMDHS'nin 29. maddesinin uluslararası örf ve adet hukukundan kaynaklanan uygulamaya paralel olarak geminin silahlı olması koşulunu aramadığı göz önünde bulundurulduğunda, ikmal gemilerinin dahi BMDHS'ye taraf olmayan devletlerce savaş gemisi kapsamında değerlendirilmesi mümkündür.

İkinci olarak da deniz hukukuna ilişkin uygulamalar dikkate alındığında, 1982 tarihli BMDHS'nin bir referans metni olarak alındığı ve taraf olmayan devletlerin de BMDHS'nin hükümlerini yorumlayarak bir hukuki sonucu ortaya koyduğu görülmektedir. Anılan sözleşmeye taraf olmayan devletler de sahil güvenlik gemilerinin hukuki statüsünün tespitinde BMDHS'nin 29. maddesinin lafzına bağlı kalmaksızın amaçsal yorum yöntemine başvurabilecek olup, dar yorumla haklarından mahrum bırakılmaları uluslararası hukuka aykırı teşkil edecektir.

C. Sahil Güvenlik Gemilerinin Hukuki Statüsü Bakımından BMDHS'ye Taraf Devletlere Anılan Sözleşmeye Taraf Olmayan Devletlerce Amaçsal Yorum İlkesi Çerçevesinde ve Dar Yorumla Bağlı Olmaksızın Talepte Bulunulabilmesi

BMDHS'nin 29. maddesinin, 1958 CADS'nin 8(2). maddesinden farklı bir şekilde kaleme alınmasının temel dinamiğinin fonksiyonel anlamda savaş gemisi olarak kullanılan bir takım gemilerin bu statüye sahip değilmiş gibi hareket etmeleri olduğu savaş gemilerine ilişkin açıklamaların yapıldığı ilk kısımda ifade edildi. Devletlerin bu yöndeki iradeleri savaş gemisi tanımının, dar kapsamlı anlayışından çıkarılıp daha işlevsel bir hale getirilmesi ihtiyacından kaynaklanmıştır. İşte devletler 1958 CADS'nin 8(2). maddesinde yer aldığı şekliyle bir savaş gemisi tanımının olmaması gerektiğini ortaya koyarken, BMDHS'ye taraf olarak savaş gemisi tanımının dar anlamda kullanılmaması gerektiği yönündeki iradelerini ortaya yansıtmuşlardır. Bu anlamda BMDHS'ye taraf devletler savaş gemisinin dar yorumlanmaması gerektiği yönünde hem bir devlet uygulaması oluşturmuşlar, hem de anılan sözleşmeye taraf olarak bu yaklaşımı benimsediklerine dair hukuki inançlarını göstermişlerdir. Dolayısıyla bu devletler kendi aralarındaki uygulamalar bakımından kendilerini Sözleşme'nin lafzına bağlı yorumla bağlı tutmuş olsalar da, üçüncü devletler bakımından BMDHS'nin 29. maddesi çerçevesinde kendilerine amaçsal yorumla ve dar yorumdan kaçınarak ileri sürülebilecek bir uluslararası örf ve adet hukuku kuralına da vücut vermişlerdir. Bir başka ifadeyle üçüncü devletler BMDHS'ye taraf devletlere karşı BMDHS'nin lafzına dayanarak bir takım taleplerde bulunabileceklerdir. Türkiye'de bu anlamda söz konusu uluslararası örf ve adet hukuku kuralı çerçevesinde ikinci devletlerin sahil güvenlik gemilerinin faaliyetlerinin gayri askeri statüdeki Ege adalarının, bu statüsünü bozucu nitelikte olduğunu, savaş gemisi tanımının amaçsal yorumu çerçevesinde ve dar yorumun uygulanamaz olması nedeniyle ileri sürebileceklerdir. Bu sebeple BMDHS'ye taraf olan devletler, kendi aralarında uygulayacakları sözleşmesel yükümlülüklerin dışında, üçüncü devletler bakımından aynı zamanda bir objektif hak yaratmıştır. Yapılan bu tespitler çerçevesinde BMDHS'ye taraf olan devletler, üçüncü devletlerle olan ilişkilerinde, savaş gemisi tanımının hukuki statüsünün uluslararası örf ve adet hukukunda dar yorumlanması gerektiği yönünde bir iddiada bulunamayacaklardır.

2. 1982 BMDHS'nin 29. maddesi Çerçevesinde Sahil Güvenlik Gemilerinin Savaş Gemisi Statüsü

1982 BMDHS'nin 29. maddesinin lafzı hangi tür gemilerin savaş gemisi kapsamı içerisinde değerlendirilebileceğine ilişkin tereddüt yaratmaktadır. Sahil güvenlik gemilerinin hukuki statüsü de bu anlamda zaman zaman tartışılabilir. Zira sahil güvenlik gemilerinin devletlerin hangi birimlerine bağlı çalışacakları belli değildir. Bununla birlikte 1958 CADS'nin 8(2). maddesinde yer alan hükümden 1982 BMDHS'nin 29. maddesi hükmüne geçiş süreci dikkate alındığında bir devletin silahlı kuvvetlerine bağlı olmayan gemilerin askeri nitelikte hizmet göstermesinden duyulan kaygılar ön plana çıkmıştır.

Sahil güvenlik gemileri, uluslararası hukukta askeri niteliği üzerinde çok fazla tartışma bulunan bir gemi türü değildir. Zira uluslararası toplumun neredeyse tamamı söz konusu gemilerin savaş gemisi olduğunu kabul etmektedir. Bununla birlikte gayri askeri statüdeki adaların söz konusu statülerini aşındırma çabasında olan Yunanistan, ilgili uluslararası antlaşmalarla kendisine kolluk yetkisi altında tanıyan istisnai yetkileri kötüye kullanarak, bölgede sahil güvenlik gemilerinin faaliyetlerini arttırmaya çalışmaktadır. Hatta düzensiz göçle mücadele kapsamında bu niyetini daha da ileriye götürmekte, üçüncü devlet sahil güvenlik gemilerini de bu anlamda kasıtlı bir şekilde gayri askeri statüyü ihlal edecek şekilde yönlendirmektedir.

Bu sebeple, Yunanistan'ın gayri askeri statüyü aşındırma arzusu göz önünde bulundurularak, maalesef uluslararası toplumda savaş gemisi olarak kabul edilen sahil güvenlik gemilerinin neden kolluk gemisi değil de savaş gemisi olduğunun ve bu gemilerin faaliyetlerinin gayri askeri statüyü aşındırdığının ortaya konması gerekmektedir. Sahil güvenlik gemilerinin savaş gemisi olarak kabul edilmesi gerektiğine yönelik en temel saptama BMDHS'ye ilişkin şerhte yer almaktadır. İlgili şerhte BMDHS'nin 29. maddesinin yorumlanmasında farklı tip gemilerin savaş gemisi statüsünde olup olamayacağı tartışılmaktadır.⁴⁷ Özellikle sahil güvenlik gemileri ile birlikte önleyici kolluk ya

⁴⁷ Center for Oceans Law and Policy (University of Virginia), United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 - A Commentary Vol. II, Myron H. Nordquist (Ed. in Chief); Satya N. Nandan and Shabtai Rosenne (Volume Eds.), Dordrecht/Boston/London: Martinus Nijhoff Publishers, 1993, s. 252.

da önleyici polis (frontier police) gemilerine vurgu yapılmakta ve bu gemilerin uygulanan uluslararası hukukta savaş gemisi niteliğinde olduğu kabul edilmektedir. Bu aşamada sahil güvenlik gemileri kadar etkin bir savaş aracı olmayan söz konusu gemilerin savaş gemisi statüsünde bir tereddüt olmayışı sahil güvenlik gemilerinin statüsünün tartışılmasını anlamsız hale getirmektedir. İlgili yorum göstermektedir ki devletlerin karasularında gerçekleştirdikleri kolluk görevinin, askeri niteliği haiz olmayan salt bir kolluk gücüyle gerçekleştirildiği iddiası istisnai ve ispatı gereken bir husustur. Sahil güvenlik gemilerinin statüsünün bu kapsamda ele alındığına dair uluslararası hukukta yerleşik bir uygulama bulunmamaktadır. Hatta yerleşik uygulama tam tersi yöndedir.. Bu sebeple sahil güvenlik gemilerinin faaliyetleri önleyici kolluk kapsamında gerçekleştirilse bile, o gemilerin savaş gemisi niteliği değişmeyecektir. Dolayısıyla BMDHS'nin belirli tip gemiler dışında kalan gemilerin hukuki statüsü bakımından 29. madde hükmüne yer verdiği de savunulabilir. Zira ister BMDHS'ye taraf olsun ister olmasın uluslararası örf ve adet hukuku kuralları ile genel uygulamanın oluşturduğu çerçeve göstermektedir ki sahil güvenlik gemileri ve önleyici kolluk hizmeti gören gemiler vb. savaş gemisi statüsünde kabul edilmektedir. BMDHS'ye taraf devletlerin sözleşmesel yükümlülükleri çerçevesinde, kendi aralarında, şerhte yer alan yorumu da aşacak şekilde sahil güvenlik gemilerinin alelade bir devlet gemisi olduğunu kabul etmeleri durumunda dahi, söz konusu iddiayı taraf olmayan devletler bakımından ileri sürebilmeleri hukuken mümkün değildir. Ayrıca taraf devletlerin, kendi ulusal hukukları çerçevesinde hangi kurumsal yapının içine yerleştirilirse yerleştirilsin (ki genellikle silahlı kuvvetler içerisinde yer alır), sahil güvenlik gemilerinin savaş gemisi statüsünde olduğu açıktır. Bununla birlikte bu saptamanın tartışmalı olduğu kabul edilse bile, uluslararası örf ve adet hukuku kuralları ve BMDHS'nin ilgili hükümlerinin yorumu yoluyla, sahil güvenlik gemilerinin savaş gemisi niteliği yine de ortaya konabilir.

3. İzleme (Sıcak Takip) Hakkı Çerçevesinde Sahil Güvenlik Gemilerinin Savaş Gemisi Niteliği

BMDHS'nin 111(5). maddesi hükmüne göre izleme hakkı, ancak savaş gemileri veya askeri uçaklar veya ayırt edici dış işaretlerle bir kamu hizmetine tahsis edilmiş oldukları ve bu konuda yetkili kılın-

dıkları belli olan, diğer gemiler veya uçaklar tarafından kullanılabilir.⁴⁸ Bu durumda savaş gemisi olmayıp da izleme hakkının kullanılması esnasında kullanılacak devlet gemilerinin hangileri olduğu sorusu ortaya çıkar. BMDHS'nin şerhinde yine bu husus üzerinde durulmuştur. Buna örnek olarak da polis devriye botlarının askeri yetki ve imtiyazlarla donatılması gösterilmiştir. Bu durumda şerhte yer alan ifadenin mefhum-u muhalifinden uluslararası örf ve adet hukuku kurallarına dayanan uluslararası hukuk uygulamasında polis devriye botları dışındaki diğer kolluk gemileri savaş gemisi niteliğindedir. Zaten önleyici kolluk (polis) faaliyeti gösteren gemilerin savaş gemisi niteliğinde olduğu yukarıda ifade edildi. Bu şartlar altında BMDHS'nin sözleşmesel hükümlerinden bağımsız mevcut uluslararası hukuk uygulaması çerçevesinde 29. ve 111. maddeleri yorumlayan şerh, polis gemileri arasında dahi bir ayrıma gidildiğini, polis devriye botu olarak belirlenen gemiler dışında diğer kolluk gemilerinin savaş gemisi niteliğinde olduğunu açık şekilde ortaya koymaktadır. Dolayısıyla sahil güvenlik gemisi olarak adlandırılan gemilerin zaten hiçbir yetkilendirmeye ihtiyaç olmaksızın sıcak takip hakkını kullandığı göz önünde bulundurulursa, sahil güvenlik gemilerinin hem BMDHS'nin 111. maddesinin lafzı hem de uluslararası örf ve adet hukuku kuralları çerçevesinde savaş gemisi statüsünde olduğu görülecektir.

Sahil güvenlik gemilerinin, polis devriye botlarıyla bir ilgisinin olmadığını ortaya konduğu bu yorum ayrıca polis devriye botları ile önleyici kolluk (polis) gemileri arasında farklılık bulunduğu gerçeğini göstermiş, istisnai ve sınırlı olarak askeri nitelikte olmayan, ama her an askeri nitelikte bir faaliyet için kullanılabilir devlet (polis) gemisi statüsünden bahsedilmiştir. Dünyadaki genel kabul polis devriye botları da dâhil bu tarz gemilerin istisnai olarak askeri nitelikte olmaması yönündedir. Görüldüğü üzere sahil güvenlik gemileri bakımından böyle bir tartışma gerçekleştirilmemektedir.⁴⁹

⁴⁸ Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea*, Cambridge: Cambridge University Press, 2015, s. 169.

⁴⁹ Center for Oceans Law and Policy (University of Virginia), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 - A Commentary Vol. III*, Myron H. Nordquist (Ed. in Chief); Satya N. Nandan and Shabtai Rosenne (Volume Eds.), Dordrecht/Boston/London: Martinus Nijhoff Publishers, 1995, s. 258.

4. İnsansız Deniz Araçları Çerçevesinde Yorum

BMDHS'nin 29. maddesinin amaçsal yorumu fonksiyonel bir şekilde değerlendirilmemesi ve dar yorumla lafzi bir uygulamanın tercih edilmesi durumunda bugün için tahmin edilemeyen pek çok sorun teknolojinin gelişmesi ve devletlerarası ilişkilerin daha da çeşitlenmesiyle meydana gelebilecektir. Devletlerin silahlı kuvvetlerine ait çeşitli gemilerin savaş gemisi statüsünde olmadıkları kabul edilecektir. Özellikle insansız araçların kullanılmasının yaygınlaşmasına bağlı olarak denizlerde insansız deniz araçlarının da kullanıldığı görülmektedir. Bugün için bunlar daha çok deniz altında faaliyet gösteren deniz araçlarıdır. Bununla birlikte savaş gemileri bakımından da su üstünde hareket kabiliyetini haiz ve manevra kabiliyeti gelişmiş donanımlı gemilerin faaliyet göstermesi an meselesidir. Bu çerçevede söz konusu insansız gemilerin fonksiyonel anlamda açık bir şekilde savaş gemisi statüsünde olmalarına rağmen, lafzi yorumla savaş gemisi statüsüne sokulmaması konuyu çok tartışmalı bir noktaya taşıyacaktır.

5. San Remo Manüeli Çerçevesinde Silahlı Çatışmalar Hukuku Bağlamında Bir Değerlendirme

Uluslararası hukuk bakımından savaş gemilerinin statüsünün belirlenmesinde en önemli kaynak olmakla birlikte, BMDHS bu konuda dikkate alınacak tek hukuk kaynağı da değildir. Uluslararası örf ve adet hukuku kuralları da bu anlamda kaynak niteliğindedir. Ayrıca söz konusu kuralların yorumlanmasında ve uygulanmasında dikkate alınabilecek başka belgelere de rastlamak mümkündür. 12 Haziran 1994 tarihli Denizdeki Silahlı Çatışmalarda Uygulanacak Uluslararası Hukuk Hakkında San Remo Manüelinin 112. paragrafı, ticaret gemilerinin dahi amaçsal yorumla savaş gemisi olarak kabul edilmesini mümkün kılmaktadır. Anılan manuel 13(g) paragrafında savaş gemisini BMDHS'nin 29. maddesiyle aynı şekilde tanımlamaktadır. Ancak söz konusu tanımın benimsenmiş olmasına rağmen ticaret gemilerinin ve bu gemilerdeki mürettebatın savaşan statüsüne bağlı hak ve imtiyazların muhatabı olabileceği ortaya konmaktadır. San Remo Manüeli bir başka devlet gemisine müdahalede bulunma yetkinliğine sahip her türlü geminin savaş gemisi olabilme ihtimalini ortaya koymaktadır. BMDHS uyarınca askeri gemilere tanınan imtiyazların dar yorumlandığı göz önünde tutulursa, savaş zamanı bakımından ticaret gemilerinin savaş gemisi statüsünde

faaliyet gösterebilme ihtimali sahil güvenlik gemilerinin savaş gemisi niteliğinin sorgulanmasını anlamsız kılmaktadır.

6. Sahil Güvenlik Gemilerinin Savaş Gemisi Niteliği Çerçevesinde Yapılabilecek Bazı Tespitler

Yukarıda yapılan açıklamalar çerçevesinde uluslararası hukukta yarattığı etkiler bakımından sahil güvenlik gemilerinin savaş gemisi niteliğine bağlı olarak bazı tespitler yapılabilir.

Sahil güvenlik gemileri devletlerin neredeyse tamamı tarafında savaş gemisi olarak kabul edilmektedir. Bazı devletlerin zaman zaman polis faaliyeti adı altında sahil güvenlik unsurlarını kullanmaları bu gerçeği değiştirmemektedir. Kaldı ki polis gücü anlamında kullanımda dahi ayrımlar yapılmakta önleyici kolluk faaliyetleri, fonksiyonel yorumla bu kapsamın dışında tutulmaktadır. Bu sebeple kolluk faaliyetleri bazlı bir yaklaşımla sahil güvenlik gemilerinin gayri askeri statüyü ihlal etmediği yönündeki iddia ve bu iddialara bağlı uygulamalar uluslararası hukukun açık ihlali niteliğinde olacaktır.

İkinci olarak izleme hakkı savaş gemilerinin tespit bakımından çok önemli bir katkı sağlamaktadır. Sahil güvenlik gemilerinin hükümet tarafından özel olarak yetkilendirilmeden izleme hakkını kullanması sahil güvenlik gemilerinin statüsünün savaş gemisi olduğunu göstermektedir.

Başta insansız deniz araçları olmak üzere teknolojiye yaşanan gelişmeler, devletlerin silahlı kuvvetlerine bağlı unsurların çok farklı faaliyetlerde bulunabileceklerini ortaya koymaktadır. Bu nedenle savaş gemisi tanımının fonksiyonellik çerçevesinde amaçsal yorum çerçevesinde ele alınması olası hak kayıplarının da önüne geçecektir. Söz konusu yorumun yapılması Türkiye tarafından BMDHS'ye taraf devletlere karşı ileri sürülebilecek bir hak niteliğindedir.

SONUÇ

Gayri askeri statüdeki adaların ülkelerinde gerek askeri üst uçuşlar ve gerekse sahil güvenlik unsurlarının gerçekleştirdikleri faaliyetler, anılan statüyü ihlal edici niteliktedir. Bu sebeple ülkenin üç boyutlu yapısı göz önünde bulundurularak söz konusu adalardaki gayri

askeri statünün kara, deniz ve hava ülkesinde aynı şekilde hüküm doğurduğunun ön plana çıkarılması gerekmektedir. Gelişen teknolojiye bağlı olarak gayri askeri statüyü aşındırıcı çok fazla sayıda faaliyet gösterilmesi ihtimali bulunmaktadır. Dolayısıyla gayri askeri statünün tesisine temel teşkil eden uluslararası antlaşmaların şartlarında esaslı bir değişiklik olmadığı tezinden hareketle, ilgili antlaşmaların imzalandığı ilk günkü anlayışın devamlılığıyla hareket edilmesini gerekli kılmaktadır. Aksi takdirde teknolojiye bağlı olarak ortaya çıkan her bir yeni faaliyet için hükümleri tekrar yorumlayıp yeni bir uygulamaya çalışmak Yunanistan'ın anılan antlaşmaların yeniden değerlendirilmesi gerektiği yönündeki savının güçlenmesine neden olur. Çalışmada ortaya konan veriler ışığında, konuyla ilgili antlaşmaların ilgili hükümlerinin uygulanmasındaki devamlılığın ortaya konması ve bu çerçevede yeni olaylarla karşılaşıldığında mevcut hükümlerin lafzına bağlı yeni önlemlerin alınması gerekliliği kendisini göstermektedir.

Kaynakça

- Akipek Ömer İlhan, Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu, Ankara: Güzel Sanatlar Matbaası, 1959.
- Akkutay Berat Lale, "Uluslararası Hukukta Sivil ve Devlet Hava Aracı Ayrımı", *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, Yıl 8, Sayı 31, Temmuz 2017, s. 315 - 348.
- Akkutay Berat Lale, "Uluslararası Hukuk Kuralları Çerçevesinde Sivil Hava Araçlarının Askeri Amaçlarla Kullanılması", içinde Hava Hukuku Sempozyumu, Hasan Tahsin Fendoğlu ve Banu Şit Köşgeroğlu (Editörler), Ankara: Adalet Yayınevi, 2017, s. 61 - 69.
- Aksu Fuat, "Preservation of Demilitarized Status of the Aegean Islands for the National Security of Turkey", *Turkish Review of Balkan Studies*, Vol. 7, 2002, s. 107 - 133.
- Ayman Gülден Neorealist Bir Perspektiften Soğuk Savaş Sonrası Yunan Dış Politikası: Güç, Tehdit ve İttifaklar, Ankara: SAEMK Yayınları, 2001.
- Başeren Sertaç Hami, Ege Sorunları, Ankara: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları, 2006.
- Center for Oceans Law and Policy (University of Virginia), United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 - A Commentary Vol. II, Myron H. Nordquist (Ed. in Chief); Satya N. Nandan and Shabtai Rosenne (Volume Eds.), Dordrecht/Boston/London: Martinus Nijhoff Publishers, 1993.
- Center for Oceans Law and Policy (University of Virginia), United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 - A Commentary Vol. III, Myron H. Nordquist (Ed. in Chief); Satya N. Nandan and Shabtai Rosenne (Volume Eds.), Dordrecht/Boston/London: Martinus Nijhoff Publishers, 1995.
- Cheng Bin, The Law of International Air Transport, London: Stephens & Sons Limited/ New York: Oceana Publications, 1962.
- Crawford James, Brownlie's Principles of Public International Law, Eighth Edition, Oxford: Oxford University Press, 2012.
- Çelik Edip F., Milletlerarası Hukuk İkinci Cilt, İstanbul: Filiz Kitabevi, 1982.

- Dempsey Paul Stephen, *Public International Air Law*, Montreal: McGill University, 2008.
- Diederiks-Verschuur Isabella H. Philepina, *An Introduction to Air Law*, Ninth Revised Edition, Pablo Mendes de Leon (Ed.), Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2012.
- Dupuy René Jean and Vignes Daniel, *A Handbook on the Law of the Sea Vol. 2*, Dordrecht/Boston/Lancaster: Martinus Nijhoff Publishers, 1991.
- Gardberg Andres, *Aaland Islands - A Strategic Survey*, Helsinki: National Defence College, 1995.
- GRief Nicholas *Public International Law in the Airspace of the High Seas*, Dordrecht/Boston/London: Martinus Nijhoff Publishers, 1994.
- Gündüz Aslan, *Limni Adasının Hukuki Statüsü Üzerinde Türk - Yunan Uyuşmazlığı*, İstanbul: Bayrak Yayıncılık, 1985.
- Günel Reşat Volkan, *Uluslararası Havacılık Hukuku*, İstanbul: Beta, 2010.
- Harck Sten, "Aland Islands", in R. Wolfrum (ed), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Oxford University Press, 2008 -, online edition, 2008. (Son erişim tarihi 15.08.2017)
- İnan Yüksel, *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi*, 2. Baskı, Ankara: Turhan Kitabevi, 1995.
- İnan Yüksel ve Acer Yücel, "The Aegean Disputes", Ankara: Foreign Policy Institute, www.foreignpolicy.org.tr/documents/251202.pdf. (Son erişim tarihi 15.08.2017)
- Kingma Kees and Schrijver Nico, "Demilitarization", in R. Wolfrum (ed), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Oxford University Press, 2008 -, online edition, 2010, para. 1. (Son erişim tarihi 15.08.2017)
- Lozan Barış Konferansı - Tutanaklar-Belgeler İkinci Takım Cilt II, Cilt 8, 3. Baskı, Çeviren Seha L. Meray, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2001.
- Lozan Barış Konferansı - Tutanaklar-Belgeler Takım I Cilt I Kitap I, Çeviren Seha L. Meray, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1971.
- Meray Seha L., *Devletler Hukukuna Giriş Birinci Cilt*, İkinci Baskı, Ankara: Ajans Türk Matbaası, 1960.
- Milde Michael, *International Air Law and ICAO*, Utrecht/Portland: Eleven International Publication, 2008.
- O'Connell D. P., *The International Law of the Sea Vol. II*, London/Glasgow New York: Oxford University Press, 1984.
- Oppenheim L., *International Law - A Treatise Vol. I - Peace*, Eighth Edition, H. Lauterpacht (Ed.), London/New York/Toronto: Longmans, Green and Co., 1955.
- Özman Aydoğan, *Deniz Hukuku I - Kaynaklar, Kişiler, Nesnelere, Ulusal Deniz Alanları*, Ankara: Turhan Kitabevi, 2006.
- Özman M. Aydoğan, "Lozan Andlaşmalarında Ege Adalarının Statüsü", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C. 43, S.3, 1988, s. 197 - 206.
- Özman Aydoğan, "Devletlerin Egemenliği ve Milletlerarası Teşekküller", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 21, S. 1, 1964, s. 53 - 121.
- Pazarıcı Hüseyin, *Türk Dış Politikasının Başlıca Sorunları*, Ankara: Turhan Kitabevi, 2015.
- Pazarıcı Hüseyin, *Uluslararası Hukuk Dersleri 2. Kitap*, 10. Bası, Ankara: Turhan Kitabevi, 2014.
- Pazarıcı Hüseyin "Ege Denizi'ndeki Türk-Yunan Sorunlarının Hukuki Yönü", içinde

- Türk-Yunan Uyuşmazlığı, Semih Vaner (Der.), İstanbul: Metis Yayınları, 1990, s. 106 - 126.
- Pazarcı Hüseyin, "Ege Adalarının Lozan ve Paris Andlaşmalarıyla Saptanan Askerden Arındırılmış Statüsü Değişmiş midir?", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C. 43, S. 3, 1988, s. 207 - 220.
- Pazarcı Hüseyin, "Ege Adalarının Hukuksal Statüsü", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C. 43, S. 3, 1988, s. 151 - 162.
- Pazarcı Hüseyin, *Doğu Ege Adalarının Askerden Arındırılmış Statüsü*, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1986.
- Pazarcı Hüseyin, "Lozan Antlaşmasından 1974'e Kadar Ege'ye İlişkin Gelişmeler ve Yunanistan'ın Ege Politikası", içinde *Türk-Yunan İlişkileri*, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1986, s. 19 - 33. (1986/a)
- Rothwell Donald R. and Stephens Tim, *The International Law of the Sea*, Second Edition, Oxford/Portland: Hart Publishing, 2016.
- Sander Oral, *Türkiye'nin Dış Politikası*, 3. Baskı, Ankara: İmge Kitabevi, 2006.
- Tanaka Yoshifumi, *The International Law of the Sea*, Cambridge: Cambridge University Press, 2015, s. 169.
- Taşkıran Cemalettin, *On İki Adanın Dünyü ve Bugünü*, Ankara, Genelkurmay Basımevi, 1996.
- Toluner Sevin, "Doğu Ege Adalarının Askersizleştirme Rejimi Çerçevesinde Kara, Deniz ve Hava Sahasından Askeri Geçiş ve Faaliyetlere Dair Bir Değerlendirme", içinde *Milletlerarası Hukuk Açısından Türkiye'nin Bazı Dış Politika Sorunları*, 2. Bası, İstanbul: Beta, 2004, s. 113 - 122.
- Toluner Sevin, *Limni Adasının Hukuki Statüsü ve Montreux Boğazlar Konvansiyonu*, İstanbul: Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler araştırma ve Uygulama Merkezi, 1987.
- Vukas, Budislav, "Military Uses of the Sea and the United Nations Law of the Sea Convention", in *Essays on the Law of the Sea*, Budislav Vukas (Ed.), Zagreb: Sveucilisna Naklada Liber, 1990, s. 401 - 427.
- Wasum-Rainer Susanne, "Status Quo", in R. Wolfrum (ed), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Oxford University Press, 2008 -, online edition, 2006. (Son erişim tarihi 15.08.2017)
- Wouters Jan and Demeyere Bruno, "Overflight", in R. Wolfrum (ed), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Oxford University Press, 2008 -, online edition, 2008, (Son erişim tarihi 15.08.2017)
- Yavuz, Celalettin *Andlaşmalarla Yunanistan'a Devredilmemiş Ada, Adacak ve Kayalıkların Hukuki Statüsü de Dahil Menteşe Adaları (Oniki Ada)'nın Tarihi*, İstanbul: Deniz Harp Okulu Basımevi, 2003.
- Zimmermann Dominik, "Lausanne Peace Treaty (1923)", in R. Wolfrum (ed), *The Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Oxford University Press, 2008-, online edition, 2009. (Son erişim tarihi 15.08.2017).
- United Nations Convention on the Law of the Sea, 10 December 1982, 1833 UNTS 396, No. 31363.
- Convention on the High Seas, 29 April 1958, 450 UNTS 82, No. 6465.
- Convention on International Civil Aviation, 7 December 1944, 15 UNTS 295, No. 102.