

**T.C.
GEBZE TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

**EUROCONTROL ÜYESİ TÜRKİYE’NİN HAVA SAHASI
SORUNLARI: ERMENİSTAN ÖRNEĞİ**

RAMAZAN AYDIN

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
STRATEJİ BİLİMİ ANABİLİM DALI**

DANIŞMAN: PROF. DR. BURCU BULUT GÜRPINAR AYDIN

KASIM 2024

T.C.
GEBZE TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

EUROCONTROL ÜYESİ TÜRKİYE’NİN HAVA SAHASI
SORUNLARI: ERMENİSTAN ÖRNEĞİ

RAMAZAN AYDIN

YÜKSEK LİSANS TEZİ
STRATEJİ BİLİMİ ANABİLİM DALI

DANIŞMAN: PROF. DR. BURCU BULUT GÜRPINAR AYDIN

KASIM 2024

T.R.
GEBZE TECHNICAL UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL

IMPLICATIONS OF AIRSPACE ISSUES IN TURKIYE
ARMENIA RELATIONS

RAMAZAN AYDIN

A THESIS OF MASTER OF SCIENCE
DEPARTMENT OF STRATEGY SCIENCE

ADVISOR: PROF. DR. BURCU BULUT GÜRPINAR AYDIN

NOVEMBER 2024

YÜKSEK LİSANS JÜRİ ONAY FORMU

GTÜ Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Yönetim Kurulunun 29/07/2024 tarih ve 2024/42 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından 21/11/2024 tarihinde tez savunma sınavı yapılan Ramazan AYDIN'ın tez çalışması Strateji Bilimi Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir.

JÜRİ

ÜYE

(TEZ DANIŞMANI) : Prof. Dr. Burcu Bulut GÜRPINAR AYDIN

ÜYE

: Prof. Dr. Engin SELÇUK

ÜYE

: Doç. Dr. Kurtuluş DEMİRKOL

ONAY

Gebze Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Yönetim Kurulunun

...../...../..... tarih ve/..... sayılı kararı.

İMZA/MÜHÜR

Tezimi, ÷lkemizin kurucu lideri
Gazi Mustafa Kemal Atat÷rk'÷n “İstikbal
G÷klerdedir.” söz÷n÷ özümsemiş;
T÷rkiye Cumhuriyeti Devleti'nin hava
ulaştırma end÷strisinin gelişimde, hava
yer operasyonlarının her kademesinde
bulunan tüm ulaştırma çalışanlarına ve
b÷lge barışının tesisine hizmet eden tüm
dışışleri çalışanlarımıza ithaf ediyorum.

ÖZET

İnsanoğlunun gökyüzü merakı insanlık tarihi kadar eskidir. Havacılık çalışmaları asırlar boyunca doğayı inceleyerek önemli mesafeler kat etmiştir. 1903 yılında Amerikalı Wright kardeşlerin motorlu uçuşu dönüm noktası olmuştur. Motorlu hava araçlarının kullanımı askeri amaçlara da hizmet etmiştir. Uçakları askeri amaçla ilk önce kullanan ülke Trablusgarp Savaşı'nda İtalya olmuştur. Trablusgarp Savaşı'nda İtalya'da Osmanlı Devleti'ne karşı keşif ve gözlem maksadıyla kullanmıştır. Birinci Dünya Savaşı askeri havacılık açısından önem arz etmektedir. Hava araçları keşif, saldırı ve taarruz amacıyla bu savaşta etkin bir şekilde kullanılmıştır. 1919 yılında itibaren Paris Konvansiyonu ile hava sahası egemenlik kavramı şekillenmeye başlamıştır. İkinci Dünya Savaşı havacılık açısından kırılım noktalarından biri olmuştur. Etkin olarak kullanılan hava araçları ve fazlalığı sivil havacılığın gelişmesine sebep olmuştur. 1944 yılında Şikago Konferansı ile Birleşmiş Milletler ile ICAO'nun temelleri atılmıştır. Uluslararası hava taşımacılığı belirli standart ve kurallara bağlanmıştır. Havacılık alanında uluslararası başta International Civil Aviation Organisation (ICAO), International Air Transportation Association (IATA), European Union Aviation Safety Agency (EASA), Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü (EUROCONTROL) olmak üzere çeşitli örgütler kurulmuştur. Hava sahası hâkimiyeti milli egemenlik unsuruyla bağdaştırılmıştır. Eurocontrol Avrupa hava sahasında hava seyrüsefer ve trafik hizmetlerinin emniyet, güvenlik ve modern anlamda standardizasyonunu amaçlamaktadır. Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü Eurocontrol'e üye ülkeler adına Eurocontrol hava sahasını kullanan havayolu şirketlerinden hava sahasını kullanım ücreti almaktadır. Bu ücretler ortak havuzda toplanıp üye ülkelere hava seyrüsefer cihazlarının modernizasyonu, havacılık personellerinin eğitilmesi ile havalimanı ve tesislerin gelişimi için belirli şartlara bağlı kalınarak dağıtılmaktadır. Türkiye 1989 yılında Eurocontrol'e üye olmuştur. Havacılık ve hava sahası bir güç unsuru olarak son yüzyılda karşımıza çıkmaktadır. Jeopolitik üstünlüğü olan devletler argüman olarak bu üstünlüğü tehdit ve jest olarak kullanabilmektedir. Sivil amaçlarla kullanılan havacılık, savaş dönemlerinde askeri amaçlarla modern dönemde de uluslararası ilişkiler ve politik çatışmaların koz alanı haline dönüşmüştür. Bu politik çatışmaların hava sahası sorunlarına evrilmesinin en güzel örneklerinden birisi de Türkiye-Ermenistan arasındaki politik, siyasi sorunların havacılık, hava sahası sorunlarına etkileridir. Türkiye ve Ermenistan Birinci Dünya Savaşı'nda yaşanan üzücü olayların etkileri siyasi, toplumsal, kültürel olarak her alanda karşımıza çıkmaktadır. Asırlar boyunca bir arada yaşamış komşu iki toplumun arasına acı ve trajedilerden kaynaklı sınırlar ve duvarlar örülmüştür. Bu duvarlar öyle bir noktaya ulaşmış ki gökyüzüne ulaşmış havacılık alanına da sirayet etmiştir. Türkiye, Ermenistan'ın 1991 yılında SSCB'den bağımsız olması ile insani ilişkilerini ön planda tutarak komşuluk ve dostluk elini uzatmıştır. Fakat Ermenistan tarafından bu barış eline Türkiye Cumhuriyeti milli güvenlik ve egemenliğini zedeleyici birtakım söylem ve eylemlerde bulunmaktadır. Bu söylemlerde Ermeni diasporasının düşmanca söylem ve eylemleri etkilidir. Ayrıca Ermenistan'ın Azerbaycan ile ilgili sorunları da bölgede problemlerin ana unsurlarından biridir. Türkiye-Ermenistan ilişkilerinin seyrini etkileyen unsurlardandır.

Anahtar Kelimeler: Eurocontrol, Hava Sahası, Egemenlik, Türkiye, Ermenistan

ABSTRACT

Mankind's curiosity about the sky is as old as human history. Aviation studies have come a long way by studying nature over the centuries. In 1903, the powered flight of the American Wright brothers was a turning point. The use of motorized aircraft also served military purposes. The first country to use airplanes for military purposes was Italy in the Tripolitanian War. In the Tripolitanian War, he used it for reconnaissance and observation purposes against the Ottoman Empire in Italy. The First World War is important in terms of military aviation. Aircraft were used effectively in this war for reconnaissance, attack and attack purposes. Since 1919, with the Paris Convention, the concept of airspace sovereignty has begun to take shape. The Second World War was one of the breaking points in terms of aviation. Effectively used aircraft and their excess have led to the development of civil aviation. In 1944, the foundations of the United Nations and ICAO were laid with the Chicago Conference. International air transport is subject to certain standards and rules. In the field of aviation, various international organizations have been established, especially the International Civil Aviation Organization (ICAO), the International Air Transportation Association (IATA), the European Union Aviation Safety Agent (EASA), and the European Air Navigation Safety Organization (EUROCONTROL). Airspace dominance has been associated with the element of national sovereignty. Eurocontrol aims to standardize air navigation and traffic services in European airspace in the safety, security and modern sense. On behalf of the member countries of Eurocontrol, the European Organization for the Safety of Air Navigation, Eurocontrol charges airlines that use Eurocontrol airspace a fee for the use of the airspace. These fees are collected in a common pool and distributed to the member countries for the modernization of air navigation devices, the training of aviation personnel, and the development of airports and facilities, adhering to certain conditions. Turkey became a member of Eurocontrol in 1989. Aviation and airspace have emerged as an element of power in the last century. States with geopolitical superiority can use this superiority as an argument as a threat and gesture. Aviation, which is used for civilian purposes, has become a trump card for international relations and political conflicts in the modern period for military purposes in times of war. One of the best examples of the evolution of these political conflicts into airspace problems is the effects of political problems between Turkey and Armenia on aviation and airspace problems. The effects of the sad events of the First World War in Turkey and Armenia are seen in every field politically, socially and culturally. Borders and walls have been built between two neighboring societies that have lived together for centuries due to pain and tragedies. These walls have reached such a point that they have reached the sky and spread to the field of aviation. With the independence of Armenia from the USSR in 1991, Turkey extended the hand of neighborliness and friendship by prioritizing its humanitarian relations. However, Armenia has been carrying out some discourses and actions that harm the national security and sovereignty of the Republic of Turkey. The hostile rhetoric and actions of the Armenian diaspora are effective in these discourses. In addition, Armenia's problems with Azerbaijan are one of the main elements of the problems in the region. It is one of the factors affecting the course of Turkey-Armenia relations.

Keywords: Eurocontrol, Airspace, Sovereignty, Turkey, Armenia

TEŞEKKÜR

Türk Dış Politikası dersimizde danışman hocam ile ülkemizin komşu ülkelerle olan tarihsel, siyasi, ekonomik, kültürel problemleri derinlemesine analiz etme, sorunların kökenine inerek kök analizlerimizle stratejik perspektif ile değerlendirme fırsatımız olmuştu. Mesleğim gereği dış politikadaki problemlerin havacılık ve hava sahasına yansımaları ilgimi çekmişti. Türkiye'nin Ermenistan ile olan tarihsel ve siyasi sorunlarının bir yansıması olarak Türkiye-Ermenistan hava sahası sorunlarını teze taşıdım.

Tezimin her aşamasında akademik bilgisini, objektif ve bilimsel bakış açısını, engin sabrını ve motive eden duruşunu esirgemeyen, eğitim hayatımda hoşgörüsüyle unutamayacağım Prof. Dr. B. Bulut GÜRPINAR AYDIN hocama saygı ve şükranlarımı borç bilirim. Bu süreçte çalışmamızda destekleriyle katkıda bulunan Gebze Teknik Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri (BAP) Koordinatörlüğü'ne değerli katkı ve destekleri için teşekkür ediyorum. Ayrıca havacılık alanında belge ve kaynak noktasında teknik desteklerini esirgemeyen DHMİ ve SHGM çalışanlarına; özellikle varlığımızı borçlu olduğumuz eğitim, öğretim ve terbiye hayatımızın ilk aşamasının değerli öğreticileri olan biricik annem Fatma AYDIN'a ve vefakâr babam Hasan Hüseyin AYDIN'a destekleri için teşekkürlerimi sunuyorum.

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
ÖZET	vi
ABSTRACT	vii
TEŞEKKÜR	viii
İÇİNDEKİLER	ix
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ	xi
ŞEKİLLER DİZİNİ	xiii
1. GİRİŞ	1
1.1. Literatür Taraması	2
1.2. Tezin Amaç ve Önemi	2
2. HAVA SAHASINDA EGEMENLİK, ANLAŞMALAR VE ÖRGÜTLER	4
2.1. Hava Sahasında Egemenlik	4
2.1.1. Havaaların Serbestliği Kuramı	4
2.1.2. Bölge Kuramı	5
2.1.3. Hava Egemenliği Kuramı	5
2.1.4. İkinci Dünya Savaşı Sonrası Dönem	6
2.2. Uluslararası Havacılık Anlaşmaları	6
2.2.1. Paris Konvansiyonu 1919	6
2.2.2. 1926 Madrid Konvansiyonu	8
2.2.3. 1929 Varşova Konvansiyonu	8
2.2.4. 1944 Şikago Konvansiyonu	8
2.2.4.1. Şikago Sözleşmesi Ekleri Ve Konusu	9
2.2.4.2. Trafik Hakları	11
2.2.5. Tokyo Sözleşmesi (1963)	13
2.2.6. 1970 Lahey Sözleşmesi	13
2.2.7. 1971 Montreal Sözleşmesi	14
2.2.8. Montreal Protokolleri (1975, 1978, 1988, 1991, 1999)	14
2.2.8.1. 1975 Montreal Protokolü	14
2.2.8.2. 1978 Montreal Protokolü	14
2.2.8.3. 1988 Montreal Protokolü	14
2.2.8.4. 1991 Montreal Sözleşmesi	14
2.2.8.5. 1999 Montreal Sözleşmesi	15
2.3. Uluslararası Havacılık Örgütleri	15
2.3.1. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)	15
2.3.1.1. Türkiye-ICAO İlişkisi	17
2.3.2. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC)	18
2.3.3. Avrupa Hava Seyrüseferi Güvenliği Teşkilatı (EUROCONTROL)	21
2.3.3.1. Eurocontrol’ün Uluslararası Organizasyonlar ile İlişkisi	24
2.3.3.1.1. Eurocontrol-ICAO İlişkileri	24
2.3.3.1.2. Eurocontrol-ECAC İlişkileri	25
2.3.3.1.3. Eurocontrol-EASA İlişkileri	25
2.3.3.1.4. Eurocontrol-AB İlişkileri	25
2.3.3.1.5. Eurocontrol-NATO İlişkileri	25

2.3.3.1.6. Diğer Uluslararası Organizasyonlar ile İlişkileri	26
2.3.3.1.7. Türkiye-Eurocontrol İlişkisi	26
2.3.3.1.8. Ermenistan-Eurocontrol İlişkisi	28
2.3.4. Avrupa Havacılık Güvenliği Ajansı (EASA)	30
2.3.5. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA)	30
3. TÜRKİYE VE HAVA SAHASI	32
3.1. Türkiye’de Havacılık Tarihi	32
3.2. Ulusal Otoriteler	35
3.2.1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü	35
3.2.2. Devlet Hava Meydan İşletmeleri	36
3.3. Uçuş İzinlendirme Süreci	37
3.4. Türkiye’nin Hava Sahası Sorunları	40
4. EUROCONTROL ÜYESİ TÜRKİYE’NİN HAVA SAHASI SORUNLARI: ERMENİSTAN ÖRNEĞİ	43
4.1. Türkiye-Ermenistan Siyasi İlişkileri	43
4.2. Türkiye-Ermenistan Siyasi İlişkilerinin Hava Sahası Sorunlarına Yansımaları	53
4.2.1. Ermenistan’ın Bağımsızlığı Sonrası Dönem	53
4.2.2. İlişkilerde Yumuşama Dönemi	59
4.2.3. Türkiye-Ermenistan İlişkilerinde Gerilme Dönemi	81
5. SONUÇLAR	99
KAYNAKÇA	107
ÖZGEÇMİŞ	110
TEZ ÇALIŞMASI KAPSAMINDA YAPILAN YAYINLAR	111

SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
SHGM	: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
DHMI	: Devlet Hava Meydan İşletmeleri
ICAO	: International Civil Aviation Organization
EASA	: European Aviation Safety Agency
IATA	: International Air Transportation Association
ILA	: International Law Association
BM	: Birleşmiş Milletler
ANC	: Air Navigation Commission
FIR	: Flight Information Region
ECAC	: European Civil Aviation Conference
KEİPA	: Karadeniz Ekonomik İş birliği Parlamenter Asamblesi
THY	: Türk Hava Yolları
TSK	: Türk Silahlı Kuvvetleri
ASALA	: Armenian Secret Army for the Liberation of Armenian
ACI	: Uluslararası Havaalanı Konseyi
KKTC	: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
AIP	: Havacılık Bilgi Yayını
TOMTAŞ	: Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi
ESA	: Avrupa Uzay Ajansı
EDA	: Avrupa Savunma Ajansı
NMB	: Şebeke Yönetim Kurulu
NATO	: Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü
CMSC	: Sivil Asker Paydaş Komitesi
PFSB	: Emeklilik Fonu Yönetim Kurulu
SES	: Tek Avrupa Hava Sahası
DG MOVE	: Avrupa Birliği Komisyonu Hareketlilik ve Ulaştırma Genel Müdürlüğü
CEP	: Ortak Değerlendirme Süreci
BDSG	: Davranış Tespiti Çalışma Grubu
CYBER	: Sivil Havacılıkta Siber Güvenlik Çalışma Grubu

ŞEKİLLER DİZİNİ

	<u>Sayfa</u>
Şekil 2.1: Trafik Hakları	11
Şekil 2.2: Avrupa Hava Sahasının FIR Sınırlarını Gösteren Harita (Eurocontrol, 2024)	17
Şekil 2.3: Eurocontrol Üyesi Ülkeler ve Kapsayıcı Anlaşma Devletleri (Eurocontrol, 2024)	24
Şekil 2.4: Erivan Çıkışlı Dış Hat Uçuşları (Eurocontrol, 2016)	28
Şekil 3.1: Türkiye'nin Hava Sahası Sınırları ve Uçuş Koridorları	40
Şekil 4.1: Ermenistan'ın Hava Sahası Sınırları Ve Uçuş Koridorlar	57
Şekil 4.2: Türkiye-Ermenistan Arasında Tarifeli Sivil Uçuş Bilgileri	80
Şekil 4.3: Erzurum Havalimanı'na Teknik İniş Yaptırılan Ermenistan Tescilli Kargo Uçağı	87

1. GİRİŞ

İki boyutlu olarak dünyada insanoğlu doğayı inceleyerek; kuşları taklit, uçuş yeteneğine merak ve araştırma yetileriyle üç boyutlu dünyaya hâkim olmak istemiştir. Bu isteğin kültürel izlerini masallardan, mitolojiye, destanlardan dinlere birçok noktada karşımıza çıkmaktadır. Yunan Mitolojisinde kanatlı at Pegasus, Türk destanlarındaki kanatlı at Tulpar, Fars Edebiyatında Zümrüdü Anka Kuşu, Bin bir gece masallarındaki “Uçuşan Halı”; Sümer, Mısır, Maya medeniyetlerindeki uçuş ile ilgili kabartma ve çalışmalar insanların tarih boyunca uçuş ve gökyüzüne hâkim olma isteği havacılığın doğuşuna ve bilimsel araştırmaların temelini oluşturmuştur.

Günümüze gelindiğinde havacılık motor sanayisinin de gelişimiyle çığır aşmıştır. Kendine özgü teşkilatlanma ve kuralları olan ulaşım sistemleri bütünü olarak karşımıza çıkmaktadır. Havacılık, günümüzün küreselleşen dünyasında uluslararası ticaretin, seyahatin ve ekonomik faaliyetlerin bel kemiğini oluşturan en önemli sektörlerden biridir. Bu bağlamda hava trafik yönetimi, güvenlik ve operasyonel verimlilik, her bir ülkenin hava sahası üzerinde egemenlik ve kontrolünü sağlamak için büyük önem taşımaktadır. Eurocontrol Avrupa'daki hava sahası yönetimini koordine eden ve üye ülkeler arasında iş birliğini teşvik eden bir kuruluştur. Türkiye, Eurocontrol'ün üyesi olup bu organizasyonda hava sahası yönetimi ve koordinasyonu konusunda aktif bir rol oynamaktadır.

Ancak Türkiye'nin hava sahası, coğrafi konumu ve bölgesel ilişkileri nedeniyle çeşitli zorluklarla karşı karşıyadır. Özellikle sınır komşusu Ermenistan ile yaşanan hava sahası problemleri, ulusal hava trafiği ve uluslararası hava yolları açısından önemli engeller oluşturabilmektedir. Ermenistan ile Türkiye arasındaki siyasi gerilim ve bu gerilimin havacılık sektörüne yansımaları sorunların temel nedenlerinden biridir. Hava sahası sorunları hava yolculuğu için daha uzun rotaların tercih edilmesine ve operasyonel verimliliğin düşmesine yol açabilmektedir.

Çalışmamızda Eurocontrol üyesi Türkiye'nin hava sahası sorunları inceleyerek, ülkemizin Ermenistan ile yaşanan hava sahası problemlerini ele almayı amaçlanmaktadır. Çalışma, hem mevcut siyasi ve diplomatik durumun hem de uluslararası havacılık düzenlemelerinin bu soruna nasıl etki ettiğini analiz edecektir.

Ayrıca, bu sorunların Türk havacılığı üzerindeki etkilerini ve çözüm önerilerini tartışacaktır.

Çalışmanın temel hedefi, Türkiye'nin hava sahası yönetiminde karşılaştığı güçlükleri daha iyi anlamak ve bu sorunların uluslararası havacılık güvenliği ve etkinliği üzerindeki potansiyel etkilerini incelemektir. Türkiye'nin hava sahası kullanımının hem bölgesel hem de küresel hava trafiği için ne denli kritik olduğu göz önünde bulundurulduğunda bu sorunların çözümü havacılık sektörü için büyük bir öneme sahiptir.

1.1.Literatür Taraması

Araştırmada başta hukuki ve tarihsel veriler olmak üzere Türkiye-Ermenistan ilişkilerine dair bilimsel bir analiz oluşturmak amacıyla belge ve kaynaklar toplanacaktır. Bu süreçte Eurocontrol, ICAO, SHGM ve DHMİ gibi ilgili kurumların resmî web sitelerinden akademik veri tabanlarından bilimsel yayın tarama platformlarından ve medya ile haber sitelerinden Türkiye-Ermenistan siyasi sorunlarının hava sahası üzerindeki etkilerini ele alan konulara ve olaylara odaklanılacaktır. Ayrıca benzer metodolojilerle hazırlanmış, Türkiye hava sahası sorunları ve Türkiye-Eurocontrol ilişkilerini ele alan önceki tezlerden faydalanılacaktır. Gerektiğinde SHGM, DHMİ ve Dışişleri Bakanlığı gibi kurumların yetkilileriyle görüşmeler gerçekleştirilecektir.

Eurocontrol üyesi olan Türkiye ve Ermenistan'ın siyasi ve tarihsel problemlerinin hava sahası ve havacılık alanına yansımalarını ele alan bir akademik çalışmanın bulunmaması, bu araştırmanın özgünlüğünü ve bilimsel anlamda belirli bir katkı sağlama potansiyelini ortaya koymaktadır. Bu bağlamda çalışmamız konuya dair literatürdeki eksiklikleri gidermeyi ve alana özgün bir değer katmayı amaçlamaktadır.

1.2. Tezin Amaç ve Önemi

Türkiye Ermenistan siyasi ilişkilerinin 30 yıllık süreç içerisinde kırılğanlığı göze çarpmaktadır. Türkiye, Ermenistan'a göstermiş olduğu iyi niyet eline Ermenistan'dan kuruluş bildirgesi ve anayasal birtakım söylemleri ile Türkiye'yi tahrik edici tehdit unsurları ile karşılık görmüştür. Ayrıca Ermeni diasporasının Türkiye'yi uluslararası alanda sıkıştırma politikası devam etmektedir.

Türkiye ise sorunların karşılıklı diyalog içerisinde çözülmesine taraf olmuştur. Hava sahası zaman zaman Ermeni tescilli uçaklara açan Türkiye, zaman zaman kapatma kararı almıştır. 30 yıllık süreçte Ermenistan'ın Türkiye'ye karşı söylem ve eylemleri bu sürecin yaşanmasında etkili olmuştur. Türkiye'nin coğrafi ve hava sahası üstünlüğü; dönemsel olarak jest veya zorlayıcı güç olarak karar verme süreçlerinde karşımıza çıkmaktadır.

Her iki ülkenin Eurocontrol'e üye olması da sorunun çözümünde etkili olmamıştır. Eurocontrol Tek Avrupa Hava Sahası'nı savunmasına rağmen ülke hava sahası karar ve kullanım durumlarında ilgili ülkenin yetkili kurumlarına bırakmaktadır. Bu noktada alınan kararın uluslararası havacılık anlaşmalarına aykırı olmaması gerekmektedir. Eğer ki keyfi karar olması durumunda Eurocontrol, ECAC gibi uluslararası havacılık örgütlerinin uyarıları söz konusu olabilmektedir. Türkiye, hava egemenliği kuramı teorisini Ermenistan karşısında aktif şekilde kullanmaktadır.

Araştırmanın amacı, havacılığın gelişim süreci uluslararası havacılık otoriteleri, ulusal havacılık otoriteleri irdelemek bu konudaki teknik bilgi birikimini Türkiye Ermenistan siyasi ilişkilerinin havacılık ve hava sahası zeminine yansıtarak Türkiye'nin hava sahası üstünlüğü ve gücü ortaya konulacaktır. Bu amaçla tezde şu sorunların yanıtları aranacaktır:

1. Türkiye-Ermenistan ilişkileri otuz yıllık süreçte nasıl seyir izlemiştir?
2. Türkiye-Ermenistan siyasi ilişkilerinin iki ülke havacılığına yansımaları var mıdır?
3. Türkiye Ermenistan'a karşı hava saha üstünlüğünü koz olarak kullanmakta mıdır?
4. Türkiye-Ermenistan hava sahası problemlerinde Eurocontrol'ün bakış açısı nelerdir?

Türkiye ile Ermenistan arasında birçok siyasi ve tarihsel problemler mevcuttur. Konu derinlemesine analiz edilerek problemlerin çözümüne katkı sunmayı amaçlanmaktadır. Tezimizde Türkiye'nin jeopolitik üstünlüğü ve hava sahası kontrol gücü devam edecektir varsayımı üzerinden hareket edilecektir.

Çalışmamızda konunun uluslararası ilişkiler boyutu incelenecektir. Siyasi ilişkilerin hava sahası sorunlarına yansımaları ele alınacaktır. Türkiye- Ermenistan ilişkilerinin havacılık ve hava sahası sorunlarına yansımaları ve etkileri üzerinde durulacaktır.

2. HAVA SAHASINDA EGEMENLİK, ANLAŞMALAR VE ÖRGÜTLER

2.1. Hava Sahasında Egemenlik

İnsanların yetkilerini devlete devretmesi, güvenlik endişeleri gerekçeleriyle olmuştur. Devletlerin ortaya çıkış süreçlerini incelediğimizde, devletler uzunca bir süre egemen birimler olarak hukukun yegâne oluşturucusu ve uygulayıcısı olmuşlardır. Egemenlik, bu süreçte devletin hükmetme yetkisini meşrulaştıran başlıca araç olmuştur.

Uluslararası hukukta, havacılık açısından izlenen ilke her devletin kara ülkesi ve karasuları üzerindeki hava sahasında tam, münhasır ve kesin egemenliğe sahip olduğudur (Özdan, 2023).

Hava sahası egemenliğinde temel sorun devlet egemenliği sınırları olarak karşımıza çıkmaktadır. Havacılık, hava sahası ortaya çıkmadan önce devletlerin kara sınırları egemenliği somut şekilde belirlenmişti. Hava sahası egemenliğine ilişkin bir takım görüş ve kuramlar geliştirilmiştir. Bu görüş ve kurallarda daha çok deniz hukukunda esinlenildiği görülmektedir.

Açık denizler ve hiçbir devletin egemenliğine tabi olmayan hava sahasının serbest olduğu hem doktrin düzeyinde hem de uluslararası hava hukuku uygulamalarında uzun zamandır kabul edilen bir ilkedir (Çağa, 1963: 175).

Günümüzde genel kabul gören teori ve uluslararası hukuk uygulamaları çerçevesinde açık denizler ile Kuzey Buz Denizi'nin buzullarla kaplı alanları, Güney Kutbu ve buzlarla kaplı denizler herhangi bir ülkenin egemenliğine tabi değildir. Benzer şekilde bu bölgelerin üzerindeki hava sahası da egemenlikten bağımsızdır (Marek, 1992).

2.1.1. Hava Hukukunun Serbestliği Kuramı

Bu görüş ünlü Fransız devletler hukuku profesörü Paul Fauchille tarafından Hugo Grotius'un "mare liberum" (deniz serbesttir) kuramından esinlenerek geliştirilmiştir. Fauchille havanın da denizler gibi herkesin ortak malı olduğunu ve belirli bir irtifadan yukarıda egemenliğin mümkün olamayacağını ileri sürmüştür. 1901 yılında yayımladığı makalesinde "Hava serbesttir" görüşünü savunan Fauchille, devletlerin

hava sahasında egemenliğini reddetmiş ancak güvenlik gerekçeleriyle devletlere bazı önlemler alma hakkı tanımıştır (Çağa, 1963: 176).

Fauchille'nin bu liberal tezi havacılığın serbestçe gelişmesini teşvik etme potansiyeli açısından önemli bir yer tutmaktadır. Ancak havacılığın yeni bir sektör olarak ortaya çıkması ve çok boyutlu, çok faktörlü bir olgu olmasına rağmen bu alandaki meselelerin yalnızca iki boyutlu olarak ele alınması bu yaklaşımın eksikliklerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır.

Buna karşılık bilim dünyasında hava sahasının açık denizlerle aynı şekilde değerlendirilmesinin doğru olmadığı görüşü savunulmuştur. Çünkü açık deniz, devletin kara sınırlarına yatay olarak yakın olsa da yalnızca sahil kısmıyla temas ederken hava sahası bir devletin egemenliğinde o ülkenin kara sınırlarının üzerinde dikey bir şekilde tüm alanı kapsar. Bu nedenle hava sahası ve açık deniz arasında benzerlik kurmak, farklı coğrafi ve egemenlik dinamiklerini göz ardı etmek anlamına gelmektedir (Çağa, 1963: 176).

Özetle hava sahası serbestliği kuramında, hava sahası egemenliğinde serbestlik savunurken kısmen de olsa devletlerin egemenlik ve kontrol hakkının bulunması gerekliliği savunulmuştur.

2.1.2. Bölge Kuramı

Havanın tamamen serbest olmasının uygulamada mümkün olmaması nedeniyle ortaya çıkan bu kuram denizlerdeki hukuki durumu hava sahasına benzetmeye çalışmaktadır. Bu görüşe göre denizlerdeki karasuları gibi devletler kıyıdan başlayarak belirli bir mesafeye kadar egemenlik hakkına sahip oldukları gibi havada da belirli bir irtifaya kadar egemenlik tanınmaktadır. Ancak bu irtifanın üzerindeki alanın serbest olduğu kabul edilmektedir. Fakat belirli irtifa üzerinde tüm devletlerin uzlaşmasının güç olması ve havadan gelebilecek potansiyel tehditler karşısında bu irtifanın önemsiz kalması gibi sebeplerle bu kuram geniş bir kabul görmemiştir (Çağa, 1963: 178).

2.1.3. Hava Egemenliği Kuramı

Bu kurama göre hava sahası bir devletin ülkesine dâhil olup, bu nedenle devletin egemenliğine tabidir. Devlet, kendi hava sahasında geçerli olan düzeni belirleme yetkisine sahiptir. Açık denizlerle hiçbir devletin egemenliğine bağlı olmayan bölgeler

üzerindeki hava sahası ise serbest kabul edilmektedir. Uluslararası alanda 1912 Paris ve 1913 Madrid Kongrelerinde hava sahasının hukuki rejimi tartışılmış ve Madrid toplantısında alınan kararla "Hava Egemenliği Kuramı" onaylanmıştır. International Law Association (ILA) hava egemenliği kuramını benimseyen ilk uluslararası kuruluş olmuştur. Devletlerin barış zamanlarında kendi ülkeleri üzerindeki hava sahasında tam egemenlik haklarına sahip oldukları kabulü ise 1919 Paris Konvansiyonunun 1. maddesinde yer almıştır (Çağa, 1963: 178).

2.1.4. İkinci Dünya Savaşı Sonrası Dönem

II. Dünya Savaşı sonuçları açısından birçok alanda olduğu gibi havacılık açısından da yeni gelişmelerin ve anlayışların ortaya çıkmasına sebep olmuştur. II. Dünya Savaşı'ndan sonra devlet egemenliği sorgulanmaya başlanmıştır. Mutlak bir egemenlik anlayışının birey ve grup haklarının ihlaline sebep olabileceği ve bireysel haklarla özgürlüklerin güvence altına alınmasının sadece devletlerin inisiyatifine bırakılamayacağı fikri, uluslararası düzlemde etik ilkelere dayalı normatif bir düzen oluşturulmasına yönelik arayışları beraberinde getirmiştir. Avrupa Birliği'nin yeni bir siyasal örgütlenme modeli olarak belirişi ve yarattığı "ortak egemenlik havuzu", ulus-devlet anlayışına farklı bir boyut kazandırmıştır (Beriş, 2008).

Avrupa Birliği (AB) tarafından oluşturulan organların birisi de Avrupa hava sahasında tek merkezden egemenliği savunan Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı Eurocontrol'dur. Eurocontrol AB politikalarının hava sahası özeline yansıma biçimidir.

2.2. Uluslararası Havacılık Anlaşmaları

2.2.1. Paris Konvansiyonu 1919

13 Ekim 1919 tarihinde Fransa'nın başkenti Paris'te toplanan 33 ülke tarafından kaleme alınıp imzalanmıştır ve üç yıl sonra birinci dünya savaşının bitmesinin ardından 11 Temmuz 1922 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ülkemiz Paris Konvansiyonu'nun tarafı olmamıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurtuluş ve bağımsızlık mücadelesi vermiş olması konvansiyona taraf olmamasının sebebi olarak değerlendirilebilir. Paris Konvansiyonu yalnızca barış dönemlerindeki durumlarla

ilgilidir. Paris Konvansiyonu dokuz bölümden oluşmaktadır. 43 madde içermektedir. Paris Konvansiyonu 1922, 1923 ve 1929 yıllarında değişikliğe uğramıştır.

Paris Sözleşmesi, 7 Aralık 1944 tarihinde kabul edilen Şikago Sözleşmesi çerçevesinde, sözleşmenin 60. maddesi gereği feshedilmiştir. Paris Konvansiyonu'nda, yasal sorunlar, teknik problemler ve askeri durumlar olmak üzere üç ana başlık ele alınmaktadır (SHGM, 2016: 8).

Tüm devletler ülke sınırları üzerindeki hava sahasında egemenlik haklarına sahiptir. Milli hava sahası düşüncesi bu konvansiyona gündeme gelmiştir. Bir devletin konvansiyon anlamındaki sınırları, anavatanı, sömürgeleri ve bunlara bitişik kara sularını kapsar. Paris Konvansiyonu'na göre ise uluslararası sular ve sahipsiz bölgeler üzerindeki hava sahası serbesttir.

Anlaşmaya göre imzacı devletler arası mütekabiliyet ve eşitlik esastır. Barış dönemlerinde imzacı devletler arasında hava sahası kullanımı serbest kullanımı amaçlamaktadır. Sahipsiz yerler ve uluslararası sular üzerindeki hava sahası kullanımı serbesttir.

Kamu güvenliği ve milli güvenlik kavramları gerekçe gösterilerek konvansiyona imza atan devletler hava sahasını kapatabilecektir. Bir devlet, tescilli ve imzası bulunan uçaklar için geçerli olan uçuş hakkını eski düzenlemeye ilaveten özel bir anlaşma çerçevesinde imza sahibi olmayan diğer devletlere ait uçaklar için de tanımıştır.

Bu konvansiyona göre, bir uçağın havalanabilmesi için tescil işleminin tamamlanmış olması, uçuşa elverişlilik durumunun sağlanmış olması ve pilotların mesleki yeterliliklerinin uygun olması gerekmektedir. Ayrıca anlaşma çerçevesinde askeri uçakların uçuşlarına belirli sınırlamalar getirilmiş ve uçaklarla patlayıcı madde, silah ve fotoğraf malzemesi taşınması yasaklanmıştır (SHGM, 2016: 8).

Paris Konvansiyonu'nda hava araçları ikiye ayrılmıştır. Tanımlama yapılırken devlet hava araçları ve sivil hava araçları şeklinde ayrılmıştır. Uçak sicilinin tutulması zorunlu kılınmıştır. Hava araçlarının özel bilgilerinin içerdiği özel sicile uçak sicili adı verilmiştir.

2.2.2. 1926 Madrid Konvansiyonu

İspanya, Paris Konvansiyonu'nda yer almadığı gerekçesiyle Portekiz ve Latin Amerika ülkeleri ile 1926 yılında Madrid Konvansiyonu'nu imzalamıştır. Bu konvansiyon, Paris Konvansiyonu'ndaki kararların bir tekrarı niteliğini taşımaktadır. Madrid Konvansiyonu, Paris Konvansiyonu'na kıyasla daha eşitlikçi bir yapıya sahiptir. Paris Sözleşmesi'nden farklı olarak üye devletler, üye olmayan devletlere ait hava araçlarının kendi hava sahalarında dolaşmasına izin verme veya vermeme konusunda tam yetkiye sahip olup Madrid Konvansiyonu uluslararası bir özellik taşımamaktadır. Daha çok bölgesel bir nitelik arz eden bu konvansiyon, Şikago Konvansiyonu ile tamamen geçerliliğini yitirmiştir (SHGM, 2016: 8).

2.2.3. 1929 Varşova Konvansiyonu

Varşova Konvansiyonu uluslararası hava taşımacılığında taşıyıcının görev ve sorumlulukları üzerinde durmuştur. 12 Ekim 1929 tarihinde otuzdan fazla ülke tarafından Varşova'da imzalanan sözleşme 1933 yılında yürürlüğe girmiştir. 108 devlet Varşova Sözleşmesi'ne taraf olmuştur.

Varşova Konvansiyonu uluslararası ticari havacılıktan önemli hukuki kaynaklardan biridir. Yolcu ve yük konusunda taşıyıcının görev ve sorumlulukları, hukuki durumunu en iyi şekilde açıklamaktadır. Varşova Konvansiyonu'na göre oluşabilecek zararlardan taşıyıcı sorumludur.

Uçağa binme veya inme, uçak içi ölüm ve yaralanma durumlarında taşıyıcı sorumlu olacaktır. Taşıyıcının gerekli tedbirleri alıp almadığı araştırılacaktır. Zarar gören kişinin kusuru ispatlanırsa kanun hükümleri gereğince taşıyıcının sorumluluğu azaltılabilir veya kaldırılabilir (SHGM, 2016: 8).

2.2.4. 1944 Şikago Konvansiyonu

Paris Sözleşmesi'nin uluslararası hava ulaşımı ve taşımacılığını düzenleme konusunda yetersiz kalması yeni teknik gelişmeler ve değişen ihtiyaçlar doğrultusunda bu alanda yeni önlemlerin alınmasını zorunlu kılmıştır. Amerika Birleşik Devletleri'nin Şikago kentinde 7 Aralık 1944 tarihinde 52 devletin temsilcilerinin katılımıyla Uluslararası sivil havacılık sözleşmesi olarak bilinen Şikago Sözleşmesi imzalanmıştır. Şikago

Sözleşmesi, uluslararası sivil havacılığın temel ilkelerini küresel düzeyde belirleyen ve hava hukukunun geçerli kurallarını şekillendiren önemli bir belgedir. Bu sözleşme, hava seyrüseferi, hava taşıma araçlarının tescili ve uluslararası lisans ile sertifikalar gibi konularda düzenlemeler getirerek hava seyrüseferini kolaylaştırıcı önlemler, kazaların araştırılması, uluslararası standartların belirlenmesi gibi çeşitli hususları kapsayan geniş bir çerçeve sunmuştur. Şikago Sözleşmesi, orijinal 1944 tarihli metninden sonra sırasıyla 1956, 1959, 1963, 1969, 1975, 1980, 1997 ve 2000 yıllarında toplamda sekiz kez yenilenmiştir (SHGM, 2016: 12).

Uluslararası hava hukuku, ülkelerin kara ve deniz üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemenlik hakkına dayanmaktadır. Şikago Sözleşmesi'ne göre her devlet, kendi hava sahasında tam ve münhasır egemenlik hakkına sahiptir. Uluslararası sular üzerinde uçuş ise serbesttir. Hava sahasında münhasır egemenlik, bir devletin kendi toprakları üzerindeki hava sahasını kapsamaktadır (SHGM, 2016: 12).

2.2.4.1. Şikago Sözleşmesi Ekleri ve Konusu

1. Personel lisansları (Yeterlilik Belgeleri)

Uçuş ekibi, hava trafik kontrolörleri ve hava aracı bakım personel lisans standartları

2. Havacılık kuralları (Görerek ve aletle uçuş kuralları)

3. Uluslararası hava seyrüseferleri için meteorolojik servis hizmetleri, uluslararası hava seyrüseferi için meteoroloji hizmetleri koşulları ve hava aracından meteorolojik gözlemleri rapor usulleri

4. Havacılık haritaları uluslararası havacılıkta kullanılan harita ve bunların özellikleri

5. Hava-yer muhaberesinde kullanılacak ölçü birimleri hava yer haberleşmesinde kullanılacak ölçü birim ve sistemleri standartları

6. Hava aracı işletmeciliği

Tüm dünyada benzer standartların uygulanmasına (Uçuş güvenliği dahil) esas standartlar üç bölümdür;

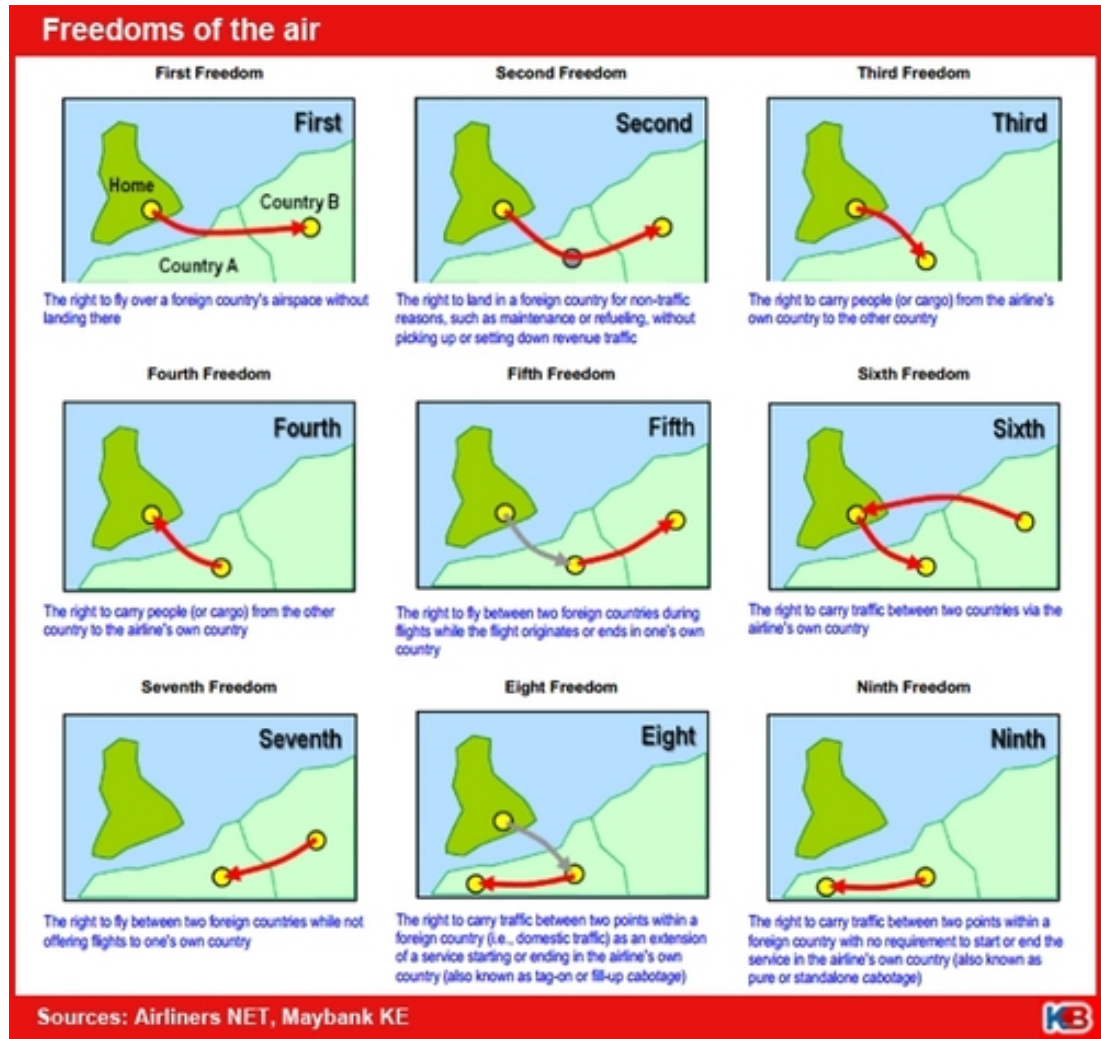
1. Kısım: Uluslararası Ticari Hava Ulaşımı- Uçaklar

2. Kısım: Uluslararası Genel Havacılık – Uçaklar

3. Kısım: Uluslararası İşletmecilik – Helikopter
7. Hava Aracı Tescil İşaretleri ve Milliyeti Hava aracı tescil ve tanımlaması için kurallar
8. Hava Araçlarının Uçuşa Elverişliliği Hava araçlarının aynı işlemlerle sertifikasyon ve denetimine ilişkin düzenlemeler ve kurallar
9. Kolaylıklar (Fasilitasyon) Hava araçları, yolcu, yük ve diğer ilgililerinin uluslararası havaalanlarına giriş ve çıkışlarının çabuklaştırılma
10. Havacılık Muhaberesi Haberleşme teçhizat ve sistemleri, haberleşme usullerinin standardizasyonu
11. Hava trafik kontrol ve hizmetleri uçuş bilgi ve uyarı hizmetlerinin kuruluş ve işletilmesi hakkında kurallar
12. Arama kurtarma hizmetleri arama ve kurtarma hizmetleri için gerekli teçhizat ve işletme özellikleri
13. Hava aracı kaza inceleme, hava aracı kazaları bildirme, inceleme ve rapor usullerinde benzerliğin sağlanmasına ilişkin düzenlemeler
14. Havaalanları Havaalanlarının tasarım ve işletilmesi, helikopter iniş kalkış alanları helikopterlere ilişkin özellikler
15. Havacılık Bilgi Hizmetleri Uçuş harekâtı için gerekli havacılık bilgilerinin toplanması ve yayınlanmasına ilişkin metot ve usuller
16. Çevre koruma çevre emniyeti hava aracı gürültü düzenleme ve karasal kullanım gürültü belirleme birimleri, Hava Aracı Motor Çıktılarına ilişkin uygulamalar (Emmissions) (Cilt 2)
17. Güvenlik uluslararası sivil havacılığın yasadışı eylemlerden korunması, konuya ilişkin düzenlemeler
18. Tehlikeli maddelerin havadan emniyet ve güvenle taşınması, tehlikeli maddelerin (Kargonun) özellikleri, etiketlenmesi, paketlenmesi ve yüklenmesine ilişkin kurallar
19. Emniyet Yönetim Sistemi

2.2.4.2. Trafik Hakları

1944 Şikago Konvansiyonu ile anlaşmayı imzalayan ülkelere tanınan haklardır. Freedoms of Air olarak da tabir edilmektedir. Bu haklar ikili anlaşmalarla belirlenen ve bir devletin uçağına tanınan diğer ülkelerin hava sahasına giriş ve iniş haklarını ile ayrıcalıklarını kapsamaktadır (SHGM, 2016: 12-13).



Şekil 2.1: Trafik Hakları

- 1. Trafik Hakkı:** Bu trafik hakkına göre bir havayolu şirketinin hava aracı anlaşmalı ülkelerin üzerinden yere iniş yapmaması gerekmektedir yani sadece hava sahasını kullanarak transit uçuş hakkıdır. “Transit geçiş hakkı” olarak da tanımlanabilmektedir. Örneğin; Bir Ermeni havayolu şirketinin Erivan’dan Paris’e uçarken Türk hava sahasını kullanarak gerçekleştirdiği transit uçuş hakkıdır.

2. **Trafik Hakkı:** Bir havayolu şirketinin, ticari amaç gütmeksizin bakım, onarım veya yakıt alımı gibi teknik nedenlerle diğer ülke topraklarına inme hakkı bulunmaktadır. Bu tür uçuşlarda, yolcu, kargo ve posta taşımacılığı hakkı söz konusu değildir. Teknik iniş hakkı olarak da tabir edilmektedir. Buna göre teknik iniş yapan hava aracı iniş yaptığı ülkeden ticari faaliyeti kapsamında hizmet ilişkisinde bulunamaz sadece yer hizmeti alabilir. Örnek olarak Ermeni havayolu firmasının kendi çağrı adı altında Erivan'dan Halep'e uçarken Erzurum'a teknik iniş yapma hakkıdır.
3. **Trafik Hakkı:** Bir havayolu şirketinin, ticari amaçla ülkesinden başka bir ülkeye yolcu, kargo ve posta taşımacılığı yapma hakkıdır. Örnek olarak bir Ermeni havayolu firması olan Armavia'nın kendi çağrı adı altında Erivan'dan aldığı yolcuyu İstanbul'a getirmesidir.
4. **Trafik Hakkı:** Bir havayolu şirketinin anlaşmalı bir ülkeden aldığı yolcu, kargo ve posta taşıma hakkıdır. Bu trafik hakkında çıkış nokta anlaşmalı başka bir ülkedir. Örneğin; Bir Ermeni havayolu şirketi Armavia'nın kendi çağrı adı altında İstanbul'dan aldığı yolcuyu Erivan'a götürmesidir.
5. **Trafik Hakkı:** Bir havayolu şirketinin, kendi ülkesinde başlayan veya sona eren bir seferle, ikinci bir ülkeden aldığı yolcu, yük ve postayı trafik hakkı veren üçüncü bir ülkeye taşıma, ayrıca bu ülkeden aldığı yolcu, yük ve kargoyu ikinci bir ülkeye götürme hakkıdır. Örnek olarak bir Türk havayolu firmasının kendi çağrı adı altında Erivan'dan İstanbul'a gelerek İstanbul'dan aldığı yolcuyu Paris'e götürmesidir.
6. **Trafik Hakkı:** Bir havayolu şirketinin iki anlaşmalı ülke arasında yolcu, yük ve kargoyu kendi ülkesine de inerek taşıma hakkıdır. Örneğin, bir Türk havayolu şirketinin, Los Angeles'ten aldığı yolcuyu Türkiye'de iniş ve kalkış yapmak şartıyla Erivan'a taşıması örnek verilebilir. Hava taşımacılık ağının büyümesiyle birlikte merkezileşen havalimanları oluşmuştur. Aktarma merkezleri hub noktaları olarak bilinen Dubai, İstanbul, Amsterdam gibi limanlarda aktif olarak 6. Trafik Hakkı uçuşları gerçekleştirilmektedir.
7. **Trafik Hakkı:** Bir havayolu şirketinin kendi ülkesine iniş kalkış yapmadan, anlaşmalı iki ülke arasındaki yolcu, yük ve postayı taşıma hakkıdır. Örnek olarak

bir Katar havayolu firmasının Los Angeles'ten başlayan bir seferle Erivan'a kargo taşımasıdır.

8. **Trafik Hakkı:** Kabotaj hakkı, yabancı bir hava aracının bir ülke içindeki iki milli nokta arasında ticari amaçla yolcu, yük ve posta taşımacılığı yapma hakkıdır. Bir ülke havayolunun başka bir ülkenin hava sahasında, o ülke içindeki iki nokta arasında taşıma yapma hakkı da trafik hakkı olarak tanımlanır. Kabotaj, esasen taşıyıcının kayıtlı olduğu ülkede başlayan ve sona eren taşımalar için, yani iç hat taşımacılığı için kullanılmaktadır. Trafik hakkı ise iç hat taşımacılığı yapma yetkisinin diğer bir ülkenin hava yoluna verilmesini ifade eder.
9. **Trafik Hakkı:** Yabancı bir ülkede iki nokta arasında iç hat hava taşımacılığı gerçekleştirme hakkıdır. Tam kabotaj hakkı olarak da bilinmektedir.

Hava trafik hakları, bir havayolu şirketine direkt olarak tanımlanan haklar değildir. Bu hava trafik hakları devletler arasında müzakere edilmesi gereken ayrıcalıklardır ve bu haklar siyasi baskı aracı olarak kullanılabilir.

2.2.5. 1963 Tokyo Sözleşmesi

14 Eylül 1963 tarihinde Tokyo'da imzaya açılmış olan sözleşme, hava araçlarında işlenen suçlar ve hava araçlarındaki diğer bazı eylemlerle ilgili olarak 4 Aralık 1969 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Bu sözleşme ile ulusal yetki otoritesi kapsamında tescil sahibi ülkelere yargılama yetkisi verir. Bu sözleşme ile hava aracında işlenen suçlara cezalar öngörmektedir. Hava aracının tescilli olan ülkelere yargılama yetkisi verir. Amaç işlenen suçun cezasız kalmamasıdır. Ayrıca uçak içerisinde kaptan pilot olaylarda uçağın sorumlusu olarak tutulmaktadır. Kaptan pilota birtakım sorumluluklar tanınmaktadır (SHGM, 2016: 21).

2.2.6. 1970 Lahey Sözleşmesi

1970 yılında Lahey'de imzalanan sözleşme ile hava aracı kaçırma olayı suç sayılmış, fiili işleyenlerin iadesi konusunda zorlayıcı ve bağlayıcı hükümler ortaya çıkmıştır.

2.2.7. 1971 Montreal Sözleşmesi

Montreal Sözleşmesi'nin ortaya çıkışı Lahey ve Tokyo Sözleşmeleri'ndeki eksiklerden kaynaklı olarak yeni bir sözleşme ihtiyacı doğmuştur. Bu eksikliğin en önemli maddesi hava araçlarına karşı sabotaj olaylarına karşı durumdur. Sivil havacılığın güvenliğine karşı kanun dışı eylemlerin önlenmesine ilişkin sözleşme olarak bilinmektedir. Türkiye bu sözleşmeye 17 Mart 1975 tarih ve 1888 sayılı kanunla taraf olduğunu bildirmiştir (SHGM, 2016: 21).

2.2.8. Montreal Protokolleri (1975, 1978, 1988, 1991, 1999)

2.2.8.1. 1975 Montreal Protokolü

Bu protokollerin ortaya çıkmasının en büyük sebebi ekonomik nedenlerdir. Emtiaların, özellikle altının dolar karşısındaki değerinde meydana gelen ani dalgalanma ve yükselmelerdir.

2.2.8.2. 1978 Montreal Protokolü

Bu sözleşmede Roma Sözleşmesi'nde belirtilmiş bir uçak devletin olarak tescil ettirilmişse sorumluluk devletle ilgilendirilmiş olan hukuka bağlantılı kişilere devredilir şeklinde ekleme yapılmıştır.

2.2.8.3. 1988 Montreal Protokolü

1971 Montreal Sözleşmesi'ne ek olarak, uluslararası sivil havacılığa hizmet veren havalimanlarında yasadışı şiddet eylemlerinin bastırılmasına yönelik bir protokol oluşturulmuştur. Bu protokol, 1971 Montreal Sözleşmesi'nin hükümlerini havalimanlarını da kapsayacak şekilde genişletmiştir.

2.2.8.4. 1991 Montreal Sözleşmesi

Bu sözleşmede plastik patlayıcılar ile ilgili bir dizi karar alınmıştır. Plastik patlayıcıların tespiti amacıyla işaretlenmesi gerekliliği getiren sözleşmeye taraf her devlet, kendi topraklarında belirtilen patlayıcıların üretimini yasaklamak ve önlemek için gerekli ve etkili tüm tedbirleri almayı taahhüt edecektir.

2.2.8.5. 1999 Montreal Sözleşmesi

Montreal Sözleşmesi, 1999 yılında uluslararası hava hukuku konferansına katılan devletlerin Varşova Konferansı kararlarını güncellemesi amacıyla imza altına alınmıştır.

Türkiye, söz konusu sözleşmeyi 28 Mayıs 1999 tarihinde imzalamıştır. Sözleşmeye ilişkin onay süreci başlatılmış olup, 2 Nisan 2009 tarihli ve 5866 sayılı 'Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme'nin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun' ile onaylanmış ve 14 Nisan 2009 tarihli ve 27200 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. Montreal Sözleşmesi, uluslararası hava taşımacılığında Varşova Sözleşmesi'nin yerine geçmiştir. Montreal Sözleşmesi, ücret karşılığında hava aracı ile yapılan bütün uluslararası yolcu, bagaj ya da kargo taşımacılığı için geçerlidir. Sözleşme, "havayolu taşıyıcısının sınırsız sorumluluğu" ilkesini getirmektedir. Önceki düzenleme yolcunun ölüm veya yaralanması durumunda taşıyıcının sorumluluğunu belirli bir limit ile sınırlarken yeni sözleşme iki aşamalı bir tazminat sistemi öngörmektedir. Bu sisteme göre ilk aşamada taşıyıcı, kusuru olmasa dahi 100.000 SDR'ye kadar mutlak bir sorumluluk taşımaktadır. İkinci aşama ise taşıyıcının kusuru karinesine dayanmaktadır ve bu aşamada herhangi bir sorumluluk sınırı söz konusu değildir (SHGM, 2016: 22).

2.3. Uluslararası Havacılık Örgütleri

2.3.1. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)

1944 yılında imzalanan Şikago Sözleşmesi uyarınca 1947 yılında Kanada Montreal'de kurulan ICAO (International Civil Aviation Organisation), Birleşmiş Milletlerin başarılı bir ihtisas kuruluşudur. Teşkilat, sivil havacılığın çeşitli veçhelerine ilişkin şekilde kural ve tavsiyeler belirlemekte, güncellemekte ve bunların küresel düzeyde uygulamasını sağlamak üzere üye devletlere destek sunmaktadır.

193 üyesi olan ICAO klasik BM sistemine göre çalışmaktadır. Genel kurul ve Konsey örgütün karar alıcı organlarıdır. Genel kurul üye ülkelerin katılımı ile üç yılda bir toplanmaktadır. Konsey ise yasama ve yürütme işlevini yerine getiren ve genel kurula karşı sorumlu olan teşkilatın daimî organıdır. Konseyde genel kurul tarafından üç yıllığına seçilen 36 ülke temsil edilir.

Çok sayıda ihtisas birimi konsey çalışmalarına yardımcı olmak üzere faaliyet göstermektedir. Bunlar Hava Seyrüsefer Komisyonu (ANC), Hava Ulaştırma Komitesi, Teknik İş birliği Komitesi, Hava Seyrüsefer Hizmetleri Ortak Destek Komitesi, İnsan Kaynakları Komitesi, Finans Komitesi, Yasadışı Müdahale ve Mücadele Komitesi, Ev Sahibi Ülkeyle İlişkiler Komitesi Edward Warner Ödülü Komitesi'dir.

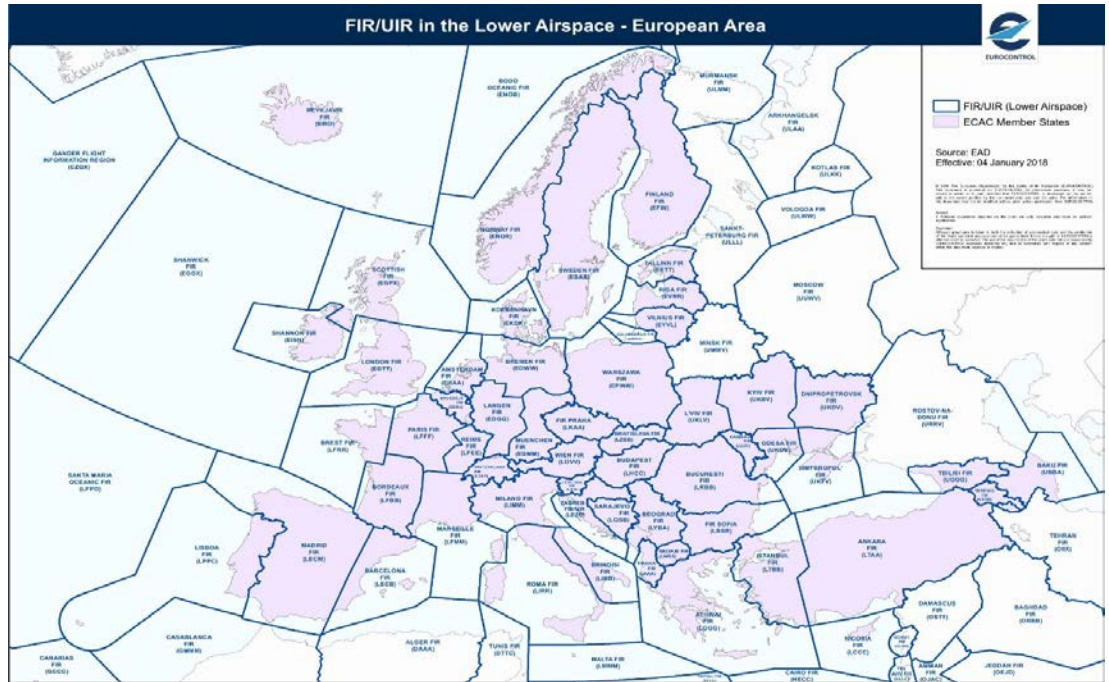
ICAO 7 Aralık 1947 tarihinde Sivil havacılık anlaşmasının imzalanmasıyla kurulmuştur. 1944 yılında düzenlenen Şikago Konferansı'nın bir sonucu olarak kurulan ICAO, Birleşmiş Milletler'e bağlı olarak hava taşımacılığına ilişkin uluslararası standartları, güvenlik ve emniyet verimliliği için gerekli düzenlemeleri belirleyen ve bu konuda taraf olan 191 ülke arasında aracılık görevini üstlenen bir organizasyon olarak önemli bir rol oynamaktadır. Merkezi Kanada'nın Montreal kentidir. ICAO dünya üzerinde 7 farklı noktada bölgesel ofisler oluşturmuştur (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022).

Kuzey Amerika için Meksika'nın Meksiko şehri, Güney Amerika için Peru'nun Lima şehri, Kuzey Atlantik ve Avrupa için Fransa'nın Paris şehri, Ortadoğu için Mısır'ın Kahire şehri, Batı Afrika için Senegal'in Dakar şehri, Güney ve Doğu Afrika için Kenya'nın Nairobi şehri ve Asya ile Pasifik için Tayland'ın Bangkok şehri, ilgili bölgelerdeki hava taşımacılığı ve sivil havacılık faaliyetlerini koordine eden önemli merkezlerdir.

ICAO'nun temel amaç ve görevleri "Uluslararası sivil havacılık faaliyetlerinin dünya üzerinde her açıdan düzenli ve güvenli şekilde gelişmesini sağlamak, barışçıl amaçlar esas olacak şekilde uçak tasarımı ve işletmesini teşvik etmek geliştirmek. Havalimanları, havayolları, hava seyir tesislerinin gelişimini uluslararası sivil havacılığın gelişimi açısından desteklemek. Hava taşımacılığının emniyetli, düzenli, etkili olarak gerçekleşmesini sağlayarak aynı zamanda hava taşımacılığında insanların ulaşım ihtiyaçlarını ekonomik düzeyde tutmak. Uluslararası sivil havacılık taşımacılığında makul olmayan rekabet sebebiyle mali kaybı önlenmek. Sözleşmeye imza atan devletlerin haklarının korunmasını sağlamak. Sözleşmeye imzalayan devletler arasında ayrımcılıktan kaçınmak. Uluslararası hava trafik ve seyrüseferinde uçuş emniyet ve güvenliğini geliştirmek. Genel olarak uluslararası sivil havacılığın bütün noktadan gelişimini desteklemektir. Şikago Sözleşmesi'nin 44. maddesi ayrıntılı olarak bu konulara temas etmiştir.

ICAO, havacılıkla ilgili bir dizi standart, hüküm ve kural getirmiştir. Örneğin, havalimanı ve havayolu kodlarının kullanımı, atmosferdeki basınç, sıcaklık, yoğunluk ve yüksekliğin aynı ölçü birimlerine tabi kılınması, gümrük personelinin sınır kontrollerinde işlerini kolaylaştırmak amacıyla standart pasaport çiplerinin getirilmesi gibi düzenlemeler buna örnek olarak gösterilebilir. Konvansiyonun hükümleri genellikle bağlayıcı niteliktedir ve bu hükümlere aykırılığın uluslararası alanda yaptırımları ve cezai müeyyideleri bulunmaktadır.

Dünya üzerinde hava sahası sınırlarını ICAO tarafından belirlenmiştir. Türkiye, hava sahası batısı İstanbul merkezli Flight Information Region (FIR) ve doğusu Ankara merkezli Flight Information Region (FIR) olarak iki bölgeye ayrılarak kontrol edilmektedir.



Şekil 2.2: Avrupa Hava Sahasının FIR Sınırlarını Gösteren Harita (Eurocontrol, 2024)

2.3.1.1. Türkiye-ICAO İlişkisi

Kurucu üyesi olan Türkiye, ICAO'nun faaliyetlerini daha yakından izlemek amacıyla 1978 yılında Ottawa Büyükelçiliği nezdinde ICAO işlerinden sorumlu bir büro oluşturmuş, bu büro 1990 yılında daimî temsilcilik düzeyine çıkarılmıştır. (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022).

Türkiye, 1947 yılındaki ilk ICAO Genel Kurulu'nda, Konsey'e üç yıllık bir süre için üye seçilmiş, ancak 1977, 1980 ve 1983 yıllarındaki adaylıklarımız, oyların bölünmesi nedeniyle sonuçlanamamıştır. 27 Eylül-7 Ekim 2016 tarihlerinde gerçekleştirilen 39. ICAO Genel Kurulu'nda, 172 ülkenin oy kullandığı seçimlerde 156 oy alarak ülkemiz, 66 yıl aradan sonra tekrar ICAO Konseyi üyeliğine seçilmiş ve 2019 yılına kadar bu görevini sürdürmüştür. Halihazırda Türkiye, ICAO'nun en önemli organı olan Konsey'de gözlemci statüsündedir. Bu statü çerçevesinde Konsey ve bağlı komite toplantılarını izleyebilmekte ancak görüşmelere ve oylamalara katılamamaktadır. Gözlemci statüsü, ICAO'nun karar alma mekanizmalarına katılımı engellemekte, ancak gerektiğinde ülkemizi ilgilendiren bir konuda söz hakkı tanımaktadır. ICAO'nun bir diğer önemli organı olan Hava Seyrüsefer Komisyonu (ANC) bünyesindeki gözlemci statümüz ise Konsey ve Komitelerden farklı olarak görüşmelere katılma hakkı tanımakta ancak oylamalara katılmayı mümkün kılmamaktadır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022).

ICAO'nun görev alanındaki konular genel olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve Devlet Hava Meydanları İşletmeleri Genel Müdürlüğü gibi bağlı birimlerimizin uzmanlık alanına girmektedir. Daimî temsilciliğimiz, ICAO Konseyi'nin ve Konseye bağlı tüm komite ve komisyonların çalışmalarını yakından takip etmekte, ilgili kurumlarımız ise ICAO toplantılarına aktif bir şekilde katılım sağlamaktadır. ICAO'nun uluslararası havacılık kural ve tavsiyelerini oluşturma ve bunları güncelleme sürecinde, ICAO bünyesinde kurulan teknik paneller, komiteler ve çalışma grupları önemli bir rol oynamaktadır. ICAO'nun Konsey, ANC veya Hava Ulaştırma Komitesi'ne (ATC) bağlı olarak oluşturulan bu paneller, komiteler ve çalışma grupları, alanlarında uzmanlaşmış kişilerden oluşmaktadır. Halihazırda faaliyet gösteren panel ve çalışma gruplarında, 11'i üye, birçok gözlemci olmak üzere yaklaşık 40 uzman, ICAO'nun ihtisas faaliyetlerine katkıda bulunmaktadır (SHGM, 2024).

2.3.2. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC)

1955 yılında Avrupa Hava Taşıma Konferansı, üyeler arasında hava taşıma sisteminin güvenli ve etkili bir şekilde gelişmesini teşvik etmek amacıyla kurulmuştur. Türkiye,

1956 yılında kurucu üye olarak ECAC'a dahil olmuştur. ECAC'ın amaçları arasında, Avrupa'da konferansa üye sayısını artırmak, Avrupa Birliği kurumlarıyla iş birliği yaparak aktif bir şekilde irtibat kurmak, ICAO ile koordinasyon sağlamak ve tüm hava taşıma endüstrilerini temsil eden organizasyonlarla ilişkiler geliştirmek bulunmaktadır.

ECAC'ın misyonu, Avrupa'da güvenli, verimli ve sürdürülebilir bir hava ulaşım sisteminin geliştirilmesini sağlamanın yanı sıra üye devletler arasındaki sivil havacılık politikaları ve uygulamalarının uyumlaştırılmasını ve üye devletler ile diğer dünya bölgeleri arasındaki politika konularında karşılıklı anlayışın teşvik edilmesini amaçlamaktadır. Bu misyon Avrupa'nın hava ulaşım altyapısının etkinliğini artırmayı ve uluslararası düzeyde iş birliğini güçlendirmeyi hedeflemektedir.

ECAC, ICAO ve Avrupa Konseyi tarafından 1955 yılında kurulmuştur. Vizyonu, üye devletler arasında sivil havacılık politikalarını ve uygulamalarını uyumlu hale getirmektir. Türkiye'nin de kurucu üyeleri arasında yer aldığı 19 ülke tarafından kurulan ECAC uluslararası bir kuruluştur. Genel Merkezi Paris'te bulunan ECAC, 27 si Avrupa Birliği üyesi olmak üzere 44 üye devletten oluşmaktadır. Çalışma dilleri İngilizce ve Fransızcadır. ECAC faaliyetlerinin odak noktası üye devletlerin bölgesel iş birliği ve ortaklıklar kurma becerisinin geliştirilmesidir. ECAC aynı zamanda Afrika, Arap dünyası ve Latin Amerika'daki bölgesel örgütler ile iş birliği içerisinde. Kazakistan, Singapur, BAE ve Güney Kore ile ilişkilerde bulunmaktadır. Avrupa Komisyonu, Eurocontrol ve ICAO ile küresel hava taşımacılığı sorunlarına çözüm üretme bağlamında iş birliği içinde olan ECAC, ICAO Genel Kurulu'nda ve diğer platformlarda üye devletlerin çıkarlarını temsil etmektedir. ECAC ayrıca ABD Ulaştırma Güvenliği İdaresi ile yıllık toplantılarda güvenlik, asayiş ve çevre konularında ortak çalışmalar yürütmektedir. ECAC faaliyetlerinin temel taşlarından birini başlangıçta emniyet oluşturmaktaydı. Bu amaçla, ECAC tarafından Avrupa'da tek tip yüksek emniyet standartları belirlemek ve o zamanki çoklu emniyet havacılık sertifikalandırma prosedürlerini birleştirmek amacıyla JAA kurulmuştur. Ancak JAA'nın işlevlerini devralan EASA'nın kurulmasının ardından çakışmaları ve tekrarları önlemek için ECAC'ın emniyete yönelik faaliyetleri azaltılmıştır. (SHGM, 2016: 32).

ECAC emniyet faaliyetleri, hava kazası olay soruşturmaları gibi alanlarda yürütülmektedir. Ayrıca ECAC, Avrupa emniyet ve hava seyrüsefer koordinasyon

grubu (ESANCG) aracılığıyla büyük uluslararası emniyet olaylarına hazırlık çalışmalarını gerçekleştirmektedir.

ECAC'ın havacılık güvenliği alanındaki çalışmaları, sivil havacılığın yasadışı müdahale eylemlerine karşı korumak için güvenlik önlemlerinin alınmasına odaklanmaktadır. Havacılık güvenliği önlemleri, üye devletlerin tümü tarafından kabul edilen bir politika beyanı olan ECAC Doküman 30 Kısım 2 çerçevesinde yürütülmektedir.

ECAC Doküman 30, havalimanlarının, uçakların, yolcuların, bagajların, kargo ve postaların uçak içi ve havaalanı malzemelerinin güvenliğini sağlamak için temel hükümler içermektedir. ECAC'ın güvenlik ile ilgili çalışma programı Güvenlik Forumu tarafından yürütülmektedir. Güvenlik Forumu, içeriden gelen tehditler, güvenlik kültürü, güvenlik ekipmanlarının performansı ve insansız hava aracı sistemleri konularında koordinasyon sağlamaktadır.

Güvenlik Forumuna bağlı üç görev gücü bulunmaktadır. Rehber Doküman Görev Gücü (GMTF), operasyonel gereksinimlerin geliştirilmesi ve uygulaması hakkında derinlemesine bilgi sağlayan üye devletlerden, gözlemci devletlerden, kuruluşlardan ve sektörden gelen havacılık güvenliği uzmanlarından oluşmaktadır. Rolü, üye devletlerin doküman 30 önerilerinin uygulamasını desteklemek için en iyi uygulamaları ve rehberlik materyallerini üretmektir.

Teknik Görev Gücü (TTF), farklı güvenlik ekipmanı kategorileri için teknik özellikler ve ortak test metodolojileri geliştirmeyi amaçlamaktadır. TTF, güvenlik ekipmanlarının ECAC Ortak Değerlendirme Süreci'ni (CEP) desteklemek için teknik uzmanlık sağlamak ve havacılık güvenliği teknolojisindeki son gelişmeleri paylaşmak için bir forum görevi görmektedir. Eğitim Görev Gücü (TrTF), havacılık güvenliği eğitimi konusunda üye devletler için rehberlik materyalleri ve en iyi uygulamaların yanı sıra güvenlik personellerinin seçimi ve değerlendirilmesi için en iyi uygulamaları geliştirmektedir.

ECAC bünyesinde, Avrupa Komisyonu, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) ve Avrupa Uluslararası Havalimanları Konseyi (ACI EUROPE) gibi kuruluşların yanı sıra görev güçlerinin çalışmalarını desteklemek üzere çeşitli çalışma grupları kurulmuştur. Bu çalışma grupları, Davranış Tespiti Çalışma Grubu (BDSG),

Patlayıcı Tespit Köpekleri Çalışma Grubu (EDD), Sivil Havacılıkta Siber Güvenlik Çalışma Grubu (CYBER), Güvenlik Programı Yönetim Grubu

ECAC, havacılık güvenliği konusunda mevcut mevzuatın, teknolojinin ve insan kaynaklarının yeterli olup olmadığı ve bunların etkili bir şekilde kullanıp kullanılmadığına yönelik üye devletlere yönelik denetimler gerçekleştirmektedir. ECAC Güvenlik denetimlerinin kapsamı, üye ülkelerin havaalanlarındaki havacılık güvenlik hizmetlerinin ECAC Doc 30 kriterlerine uygun olarak yürütülüp yürütülmediğini tespit etmektir. ECAC güvenlik denetimlerinin amacı, üye ülkelerin havacılık güvenliği konusundaki eksikliklerinin giderilmesi amacıyla bunlara çözüm önermektir. ECAC güvenlik denetimlerinin hedefi, havacılık güvenliği alanında ECAC üyesi ülkelerin havaalanlarında güvenlik hizmetlerinin aynı standartlarda olmasını sağlamaktır. ECAC güvenlik denetimlerinin işlevi, ECAC denetimleri gönüllülük esasına dayalı ve sonucunda herhangi bir yaptırım veya ceza olmayan denetimlerdir.

ECAC, havacılık sektörünün çevresel etkilerinin hafifletilmesini amaçlamaktadır. Çevre için kapasite geliştirme programının kabul edilmesiyle ek bir destek yürürlüğe girmiştir. Değişen önceliklere karşı daha dirençli olmak ve sınırlı kaynakların kullanımında verimliliği artırmayı amaçlamaktadır. ECAC ekonomik alandaki faaliyetleri ekonomik açıdan verimli, sürdürülebilir ve rekabetçi bir Avrupa hava taşımacılığı sektörünü teşvik etmeyi amaçlamaktadır. ECAC içindeki havacılık topluluğunun ortak çıkarlarına ilişkin ekonomik konulardaki anlayışı desteklemektedir. ECAC üye devletlerinin koordineli ve etkili katkılar sunmasını ve küresel sonuçları etkilemesini sağlamak için ekonomik alanda ICAO etkinliklerine hazırlık yapmaktadır. ECAC, üye devletlerin ulusal ve uluslararası öneme sahip stratejik konularının tartışıldığı ECAC forumunu her yıl düzenli olarak organize etmektedir aynı zamanda hava taşımacılığı endüstrisi ile ortak ilgi alanlarına ilişkin üç yılda bir ECAC-Avrupa Birliği diyalogunu organize etmektedir (SHGM, 2016: 33).

2.3.3. Avrupa Hava Seyrüseferi Güvenliği Teşkilatı (EUROCONTROL)

Uluslararası iş birliğine yönelik geliştirilen yeni anlayış sayesinde 1944 yılında Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) kurulmuştur. Bu yeni anlayış 1954

yılında Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) kurulmasına zemin hazırlamıştır. Sonrasında Belçika, Federal Almanya, Fransa, Hollanda, İngiltere ve Lüksemburg tarafından imzalanan anlaşma sonunda Eurocontrol teşkilatı kurulmuştur.

2024 itibariyle Eurocontrol'ün 41 üyesi bulunmaktadır.

Eurocontrol'ün temel amacı; ECAC bölgesinde hava trafik akışının emniyetli, verimli, hızlı, etkin bir şekilde yürütülmesini sağlamaktır. Eurocontrol hava trafik kapasitesinin etkin kullanılmasını ve gecikmelerin en aza indirilmesini sağlayarak Avrupa havacılığını desteklemektedir.

Eurocontrol faaliyetlerini Belçika, Hollanda, Fransa ve Lüksemburg'taki altı merkezden yürütülmektedir. Eurocontrol genel merkezi Brüksel Belçika, hava trafik kontrol merkezi Maastricht Hollanda, şebeke yöneticisi operasyon merkezi Brüksel Belçika, Eurocontrol yenilik merkezi Fransa, merkezi yol ücretleri ofisi Brüksel Belçika, Eurocontrol havacılık öğrenme merkezi Lüksemburg.

Eurocontrol üç ana birimden oluşmaktadır. Bu birimler daimî komisyon, geçici komisyon ve ajanstır. Daimî komisyon, genel politikaları belirleyen nihai karar organıdır. Komisyon başkanlığı üye ülkeler tarafından dönüşümlü olarak üstlenilmektedir. Geçici konsey, alınan kararların ve genel politikaların uygulanmasında ajansın gözetim ve denetiminden sorumludur. Ajans, daimî komisyon ve geçici konsey tarafından kendisine verilen görevleri yerine getirmekten sorumludur.

Eurocontrol yönetim olarak genel müdür ve genel müdüre bağlı direktörlükler üzerinden yönetilmektedir. Bu direktörlükler; Şebeke yönetim direktörlüğü, Avrupa yeşil sema direktörlüğü, merkezi yol ücretleri ofisi ve finans direktörlüğü, sivil asker iş birliği bölümü, insan kaynakları ve ajans hizmetleri bölümü, Maastricht üst saha kontrol merkezi.

Eurocontrol hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları, hava sahası kullanıcıları, havaalanları ve askeri paydaşlar ile birlikte Avrupa hava trafik yönetiminin şebekesini proaktif olarak yönetmektedir.

Eurocontrol temel görevi şebeke yöneticisi olarak Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) bölgesindeki hava seyrüsefer hizmet sağlayıcılarına, hava sahası kullanıcılarına, havalimanlarına stratejik ve taktiksel akış yönetim hizmeti sağlamaktır.

Üye ülkelerin operasyonlarının daha verimli hale getirilmesi amacıyla istatistik ve tahminler yayınlar. Eurocontrol, teknik, operasyonel, sivil ve askeri standartlar ile küresel ve Avrupa Birliği çapındaki gerekliliklere uyulmasını sağlar. Tek Avrupa hava sahası hedefleri doğrultusunda Avrupa Hava Trafik Yönetimi Master Planı'nın geliştirilmesi ve izlenmesine yönelik araçların kullanıma sunulmasını sağlar. Haberleşme, seyrüsefer ve gözetim modernizasyonu radyo spektrumunu verimli kullanılmasını sağlar.

Eurocontrol, hava trafik hizmetlerinin hesaplanması, yol ücretlerinin faturalandırılması, havayolu şirketlerinden toplanması ve üye ülkelere dağıtımını sağlar. Hava sahasının yeniden tasarlanması konularında simülatör verisi üzerinden paydaşların karar alma süreçlerine rehberlik eder. Sürekli tırmanma ve alçalma operasyonlarına ve optimum uçuş rotalarının oluşturulmasına katkı sağlar. Eurocontrol Avrupa hava trafiği yönetimini dijitalleştirerek operasyonel paydaşların ihtiyaçlarını karşılar.

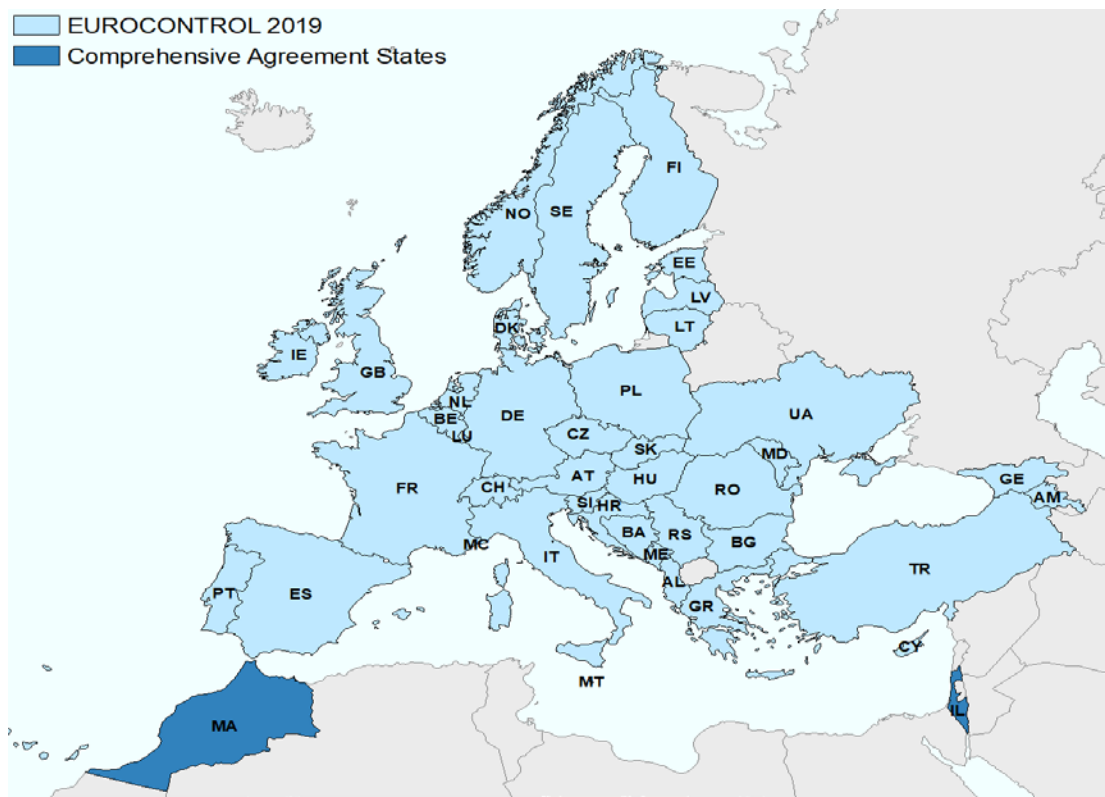
Eurocontrol yeni nesil uçuş veri işleme sistemi, entegre akış yönetim pozisyonu, kısa vadeli çatışma uyarısı, kontrolör pilot veri bağlantısı iletişimi gibi teknoloji ve uygulamaları konularında çözümler üretmektedir. Yapay zekâ alanında standartların ve rehber dökümanların geliştirilmesi ve şebeke çapında uygulanmasını teşvik eder. İnsansız hava araçlarının sivil-asker hava trafik yönetimi sistemine entegrasyonuna ilişkin hava sahası risk değerlendirme, simülasyon ve proje geliştirme faaliyetlerinde bulunur.

Eurocontrol, havacılığa ilişkin konulardaki bilgilerin güncel tutulması amacıyla eğitim, kurs ve seminer verir. Siber saldırı, pandemi, volkanik kül gibi beklenmeyen kriz durumlarında Avrupa Havacılık Kriz Koordinasyon Birimi'ni aktif hale getirir. Çevre ve sürdürülebilirlik alanlarındaki araştırma ve yenilik çalışmalarına katkı sağlar. Eurocontrol çevre konusunda performans ölçümü, karbon salınımı ve havacılık sektörünün iklim değişikliğine yol açan etkilerinin azaltılması konusunda çalışmalar yürütmektedir.

Eurocontrol, 2011 yılından itibaren Tek Avrupa hava sahası (SES) hava trafik şebeke yöneticiliğini yürütmektedir. Bu kapsamda kapasite ve uçuş verimliliği alanlarında operasyonel ve teknolojik şebeke performansı için kilit bir aktör olarak kabul görmektedir. Tek Avrupa hava sahası (SES) projesi kapsamında hava trafik yönetimi

araştırma geliştirme ortak girişimi olan SESAR Programı için araştırma geliştirme ve doğrulama faaliyetlerinin gerçekleştirilmesine katkı sağlar.

Tek Avrupa hava sahasının teknolojik ağı olan SESAR, Avrupa hava trafik yönetim sisteminin modernizasyonu için Sürekli Tırmanma ve Alçalma Operasyonları ve optimum uçuş rotalarının oluşturulmasına katkı sağlar. Araştırma ve geliştirme görevini üstlenmektedir. Artan kapasite talebine karşı emniyetli ve etkin çözümler üretilmesi ve gecikmelerin en aza indirilmesi amacıyla hava trafik yönetimi sistemlerinin modernizasyonu ve dijitalleşmesini sağlamaktır.



Şekil 2.3: Eurocontrol Üyesi Ülkeler ve Kapsayıcı Anlaşma Devletleri (Eurocontrol, 2024)

2.3.3.1. Eurocontrol'ün Uluslararası Organizasyonlar ile İlişkisi

2.3.3.1.1. Eurocontrol-ICAO İlişkileri

Eurocontrol, ICAO Genel Kurulu'na sunulacak olan Avrupa toplantı çalışma kağıtlarının hazırlanmasına destek vermektedir. ICAO'nun teknik gruplarında ve

panellerinde yapılan görüşmelere katkı sağlamaktadır. Görev alanı ile ilgili bazı grupların başkanlık görevini üstlenmektedir. Ayrıca Küresel Hava Seyrüsefer Planı'nın revize edilmesi ve ATM gelişimi ile ilgili çalışmalara destek vermektedir. Eurocontrol, ICAO'nun konferans ve sempozyumlarına aktif katılım sağlamaktadır.

2.3.3.1.2. Eurocontrol-ECAC İlişkileri

Eurocontrol, 1986 yılında Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) ile iş birliğine başlamıştır. ECAC'a yönetsel anlamda destek vermek üzere 1 Nisan 2020 tarihinde yürürlüğe giren anlaşma doğrultusunda muhasebe, işe alım ve insan kaynakları konusunda destek vermektedir.

2.3.3.1.3. Eurocontrol-EASA İlişkileri

Avrupa Havacılık Emniyet Ajansı, Avrupa Birliği'nin, 2002 yılında hava seyrüsefer emniyeti ile ilgili faaliyetleri yürütmek üzere kurduğu ajanstır. 20 Nisan 2018 tarihinde Eurocontrol-EASA Ortak Çalışma Programı imzalanarak teknik iş birliği ofisi kurulmuştur.

2.3.3.1.4. Eurocontrol-AB İlişkileri

Avrupa Birliği Komisyonu Hareketlilik ve Ulaştırma Genel Müdürlüğü (DG MOVE) ile iş birliği kapsamında Eurocontrol personeli, uzmanlık desteği vermektedir. Avrupa Birliği, Tek Avrupa Hava Sahası kapsamındaki çalışmalarda Eurocontrol'ün teknik uzmanlığından yararlanmaktadır.

2.3.3.1.5. Eurocontrol-NATO İlişkileri

Eurocontrol, sivil asker ATM altyapısının uyumlaştırılması gibi konularda NATO ve Avrupa Savunma Ajansı (EDA) olmak üzere iki kuruluşla birlikte çalışmaktadır. Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü (NATO) tatbikatlarında sivil asker hava sahası koordinasyonunu sağlar ve sivil asker kullanıcıların hava sahasına istedikleri şekilde erişimini öngören hava sahasının işlevsel kullanımını planlar. European Defence Agency (EDA), SESAR programı çerçevesinde EDA ile ortak çalışmalar gerçekleştirir

ve Tek Avrupa Hava Sahası kapsamında EDA askeri görüşlerinin koordinasyonunu sağlar.

2.3.3.1.6. Diğer Uluslararası Organizasyonlar ile İlişkileri

Eurocontrol ayrıca çeşitli havacılık ve uzay kuruluşları ile de yakın ilişki içindedir. Bunlar; Sivil Havacılık Ekipmanları Organizasyonu, Avrupa Uzay Ajansı, Avrupa Birliği Uzay Programı Ajansı, Uçuş Güvenliği Vakfı

2.3.3.1.7. Türkiye-Eurocontrol İlişkisi

Almanya, Belçika, Hollanda, Lüksemburg , Fransa ve İngiltere'nin imzaları ile kurulan 1963'te hayata geçen Eurocontrol; Avrupa hava trafik yönetimini düzenlemek ve geliştirmek için Avrupa'da güvenli, etkin ve çevre dostu tek bir üst hava sahası oluşturmak amacındadır. Türkiye, Avrupa Hava Seyrüseferi Güvenliği Teşkilatı'na 30.11.1988 tarih ve 3504 sayılı Kanun ile 01.03.1989 tarihinde üye olmuştur. Teşkilatın öncelikli hedefi bağlantısız Avrupa hava seyrüsefer ve hava trafik yönetim sistemini geliştirmektir. Hava seyrüseferinin emniyet ve güven ile yapılabilmesini sağlayan Eurocontrol'ün ana ortakları ise üye ülkeler, Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC), Avrupa Uzay Ajansı (ESA), Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), NATO, Havacılık Endüstrisi ve uluslararası havalimanlarıdır. Eurocontrol günümüzde (1999'dan itibaren Avrupa konseyi tarafından başlatılan) Single European Sky-SES olarak da bilinen tek Avrupa hava seması oluşturmak kararlılığı ile Avrupa Birliği üyesi olan ve olmayan 41 üye devlet ile çalışmalarına devam etmektedir.

Eurocontrol, devletler, havacılık endüstrisi, seyrüsefer hizmet sağlayıcıları, havalimanları, sivil ve askeri kullanıcılar, profesyonel örgütler ve diğer ilgili Avrupa kuruluşlarıyla iş birliği içinde kısa, orta ve uzun vadeli Avrupa hava trafiği stratejilerini planlamakta, geliştirmekte ve koordine etmektedir. Eurocontrol'ün temel faaliyetleri arasında seyrüsefer hizmet operasyonları, stratejik ve taktiksel yönetim, hava kontrolörlerinin eğitimi, hava sahalarının bölgesel denetimi, yeni ve güvenli teknolojiler ile prosedürlerin geliştirilmesi ve hava seyrüsefer ücretlerinin toplanması yer almaktadır.

Türkiye'nin hava sahası, birçok ülkenin transit geçişi için önemli bir noktadır ve hava sahası anlaşmazlıkları sık sık yaşanmaktadır. Türkiye, hava sahası anlaşmazlıklarını çözmek için diyalog ve müzakereler yoluyla çözüm bulmaya çalışmaktadır. Bu politika çerçevesinde, dış politikasında uluslararası hukuk kurallarına önem atfeden Türkiye, 1 Mart 1989'da Eurocontrol'e üye olarak katılım sağlamıştır. (DHMİ, 2024)

Türkiye'nin hava sahası, birçok ülkenin transit geçişi için önemli bir noktadır ve hava sahası anlaşmazlıkları sık sık yaşanmaktadır. Türkiye, hava sahası anlaşmazlıklarını çözmek için diyalog ve müzakereler yoluyla çözüm bulmaya çalışmaktadır. Bu politika çerçevesinde, dış politikasında uluslararası hukuk kurallarına önem atfeden Türkiye, 1 Mart 1989'da Eurocontrol'e üye olarak katılmıştır (DHMİ, 2024).

Türkiye, sahip olduğu hava sahasının uluslararası trafiğin ana eksenleri üzerinde yer alması ve birçok ülke arasında teknik ve yasal altyapı açısından ileri düzeyde olması nedeniyle Eurocontrol teşkilatının önemli bir üyesi konumundadır. Ülkemiz, bir yandan EASA ile ilişkilerini geliştirirken diğer yandan Eurocontrol'ün tüm Avrupa sathındaki işlevinin sürmesi ve erozyona uğramamasını hassasiyetle gözetmektedir.

Ülkemiz, 1994'te Eurocontrol teşkilatının nihai karar organı olan ve bakanlar düzeyinde temsil edilen Daimî Konsey'in Başkan ve Başkan Yardımcılığı görevlerini üstlenmiştir. Ayrıca Ajansın çalışma ilkelerini belirlemek, faaliyetlerini denetlemekle sorumlu Geçici Konsey'e danışmanlık hizmeti sunan üyeleri seçimle belirlenen özel komitelerde geçmişte defalarca temsil edilmiş, hâlihazırda bu gruplarda Türkiye'nin temsilcileri bulunmaktadır (SHGM, 2024).

Eurocontrol bünyesinde ülkemiz tarafından hâlen sürdürülen etkin rollerden bazıları aşağıda sıralanmıştır:

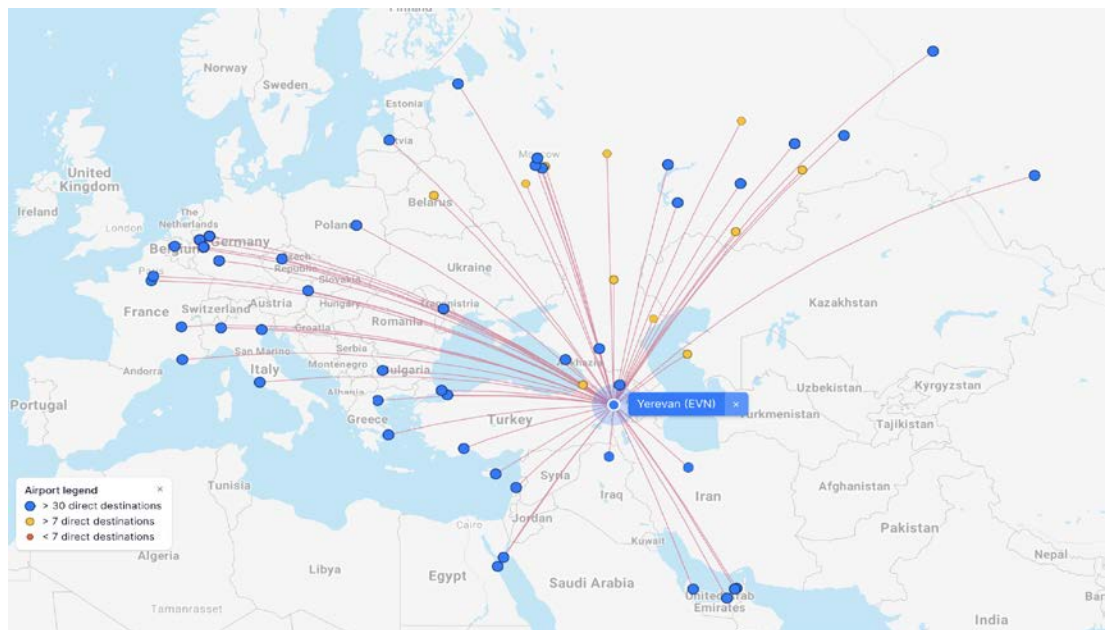
2014-2015 dönemi için Eurocontrol Geçici Konsey Başkanlığı görevini yürüten Türkiye, 8 Aralık 2015 tarihinde Brüksel'de yapılan Konsey toplantısında bu göreve oy birliğiyle tekrar seçilmiştir. Söz konusu görev, 2017 yılına kadar sürdürülmüştür. Teşkilatın stratejik kararlarının alındığı PC Başkanlık Bürosu (PCPB) dışında, ön kararların belirlendiği ve izlemenin yapıldığı bir birimi daha bulunmaktadır. Bu birime sekreteryanın davetiyle ülkemiz de katılım sağlamaktadır. Eurocontrol'de açılmış ülke irtibat ofislerinde, ülkemizden bir temsilci görevlendirilmiş olup Avrupa Birliği tarafından Eurocontrol'ün şebeke yöneticisi olarak 10 yıl süreyle tahsis edilmesinin ardından, Şebeke Yönetimi Kurulu (NMB) toplantılarında da ülkemiz temsil edilmeye

başlanmıştır. Ayrıca Eurocontrol Sivil Asker Paydaş Komitesi (CMSC) toplantılarına ülkemiz temsilcileri etkin bir şekilde katılmakta, Eurocontrol Emeklilik Fonu Yönetim Kurulu'nda (PFSB) ise ülkemiz üye olarak yer almaktadır (SHGM, 2024).

Ülkelere Destek Programı çerçevesinde, Eurocontrol ile ülkemiz arasındaki anlaşma doğrultusunda, hava seyrüsefer alanında Eurocontrol hizmetlerinin ülkemizde etkin bir şekilde uygulanması sağlanmakta ve Eurocontrol uzman personeli tarafından, ihtiyaç duyulan alanlarda ülkemizdeki havacılık personeline destek verilmektedir. Ayrıca, Eurocontrol ile ülkemiz arasında birçok ortak proje yürütülmekte ve çeşitli seminerler ile çalıştaylar düzenlenmektedir. (SHGM, 2024).

2.3.3.1.8. Ermenistan-Eurocontrol İlişkisi

Ermenistan, 03.01.2006 tarihinde Eurocontrol'e üye olmuştur. Ermenistan Eurocontrol'e üye olan 36. devlettir. Ermenistan, ICAO'ya katıldığı 1992 yılından bu yana uluslararası sivil havacılık topluluğunun bir üyesidir. Bağımsızlığını yeni kazanmış eski Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri üyesi bir devletin uluslararası kuruluşlara üyeliği batıya entegrasyon açısından son derece önem arz etmektedir. 1996 ECAC'a üye olan ilk eski Sovyet Cumhuriyetleri'nden biridir. Ermenistan'ın havacılık sektöründe teknik destek ve yardım olanaklarından faydalanması açısından uluslararası sivil havacılık örgütlerine üyeliğinin etkisi büyüktür.



Şekil 2.4: Erivan Çıkışlı Dış Hat Uçuşları (Eurocontrol, 2016)

Eurocontrol, Avrupa'daki hava trafik yönetiminden sorumlu bir kuruluş olup üye ülkeler arasında koordinasyon sağlayarak hava sahası güvenliğini ve etkinliğini temin etmektedir. Bu çerçevede Ermenistan, Eurocontrol ile iş birliği yaparak hava sahası yönetimi ve güvenliği alanlarında destek almakta ve standartlarını iyileştirmeye yönelik adımlar atmaktadır. Ermenistan, Eurocontrol üyeliği aracılığıyla hava trafiği güvenliğini artırmayı ve uluslararası havacılık standartlarına uyum sağlamayı hedeflemektedir. Eurocontrol, Ermenistan'a teknik destek, eğitim ve kapasite geliştirme fırsatları sunarak hava sahasının etkin ve güvenli bir biçimde yönetilmesine katkıda bulunmaktadır. Eurocontrol'ün sağladığı teknik destek ve koordinasyon kapasitesi Ermenistan'ın siyasi engelleri aşmasına yardımcı olabilmektedir. Gürcistan-Rusya Savaşı sonucunda Gürcistan hava sahasının kapanması, Ermenistan'ı Türkiye ile daha güçlü ilişkiler kurmaya ve hava sahası kısıtlamalarını gevşetmeye yönlendirmiştir. Ermenistan tarafından Eurocontrol'e bu konuya dair şikâyetler ve talepler iletilmiştir. Bu tür gelişmeler, hava sahası yönetiminde jeopolitik dinamiklerin etkisini gözler önüne sermektedir.

Eurocontrol Genel Müdürü Frank Brenner, Ocak 2016'daki Ermenistan ziyaretinde Ermenistan hava sahasının Avrupa ile Asya arasında hava trafiğini yönlendirme açısından stratejik bir öneme sahip olduğunu ve gelecekte bu önemin daha da artacağına vurgu yapmıştır. Brenner, Ermeni sivil havacılık otoritelerinin uluslararası standartlarla yüksek uyum gösterdiklerini ve bu uyumu sürdürmelerine destek olmak amacıyla önümüzdeki üç yıl boyunca Ermenistan'a sivil havacılık düzenlemelerinin hazırlanması ve uluslararası uyumluluğun denetlenmesi konusunda ücretsiz bir dayanışma sunulacağını ifade etmiştir. Bu açıklamalar, Ermenistan'ın sivil havacılık altyapısının güçlendirilmesi ve uluslararası standartlarla uyumunun artırılması adına önemli bir adım olarak değerlendirilmektedir.

Katar Havayolları'nın Los Angeles'tan Erivan'a İkinci Karabağ Savaşı sırasında insani yardım taşıyan uçuşuna Türkiye ilk başta hava sahasının kullanımına izin vermemiştir. Ermenistan konuyu Eurocontrol'e taşımıştır. Sonrasında Türk hava sahası kullanım izni alınmıştır. Eurocontrol'ün bu süreçteki rolü, operasyonların koordinasyonunu ve güvenliğini sağlamaktır. Eurocontrol, hava sahası yönetiminde standart prosedürlerin oluşturulması ve kriz durumlarının yönetilmesi konusunda kritik bir rol oynamaktadır. Ermenistan'ın bu standartlara uyum sağlaması, uluslararası havacılıkta güvenlik ve etkinliği artırır.

Eurocontrol ile iş birliği, Ermenistan'ın hava sahası yönetiminde uluslararası standartlara uyum sağlamasını ve güvenliğini artırmasını sağlamaktadır. Türkiye ile yaşanan siyasi gerilimler ve insani yardım uçuşları gibi olaylar bu iş birliğinin önemini bir kez daha ortaya koymaktadır. Ermenistan, Eurocontrol'den aldığı teknik destekle havacılık alanında karşılaştığı zorluklara karşı etkili çözümler üretebilmeyi amaçlamaktadır.

2.3.4. Avrupa Havacılık Güvenliği Ajansı (EASA)

Avrupa Havacılık Güvenliği Ajansı (EASA European Aviation Safety Agency), Avrupa Birliği tarafından oluşturulmuş sivil havacılığın güvenli ve emniyetli şekilde gerçekleşmesini amaçlayan bir girişimdir. EASA, 15 Temmuz 2002 tarihinde Almanya Köln merkezli olarak faaliyete geçmiştir. EASA, Eurocontrol sahası içerisinde havacılığın gelişimi ve güvenliği maksadıyla havacılığın her noktasındaki uçak, üretim, etkinlik, müdahale, uçuş gibi konularda mevzuatlarını kontrol ve takibini yapmak gibi amaçlar edinmiştir. Türkiye, Avrupa Havacılık Güvenliği Ajansı'na üyesi olmamasına rağmen sistem olarak, EASA'nın getirdiği kurallar sistemini benimsemektedir (EASA,2024).

EASA'nın temel görev ve sorumlulukları, Avrupa Birliği'nin havacılıkla ilgili hazırladığı hukuki düzenlemeler ve çalışmalar için önerilerde bulunmak, EASA standartlarının, Avrupa Birliği üye devletlerinin, iç hukukunda öngörülen güvenlik önlemlerinin yer almasını sağlamak gerekli hallerde üye devletlere soruşturma açmak ve inceleme yapmak, hava araçlarının sertifikasyonunu sağlamak ve hava araçlarının dizayn, yapımı ve bakımı ile ilgili projeleri onaylamak, Avrupa'da, Avrupa Birliği üyesi olmayan devletlerin hava taşımacılığı işletmeleri için onay vermek (EASA, 2024).

2.3.5. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA)

IATA yalnızca havayolu şirketlerinin üye olabildiği küresel bir ticaret kuruluşudur. IATA, 1919 yılında gerçekleştirilen ilk uluslararası tarifeli uçuşun ardından kurulan International Air Traffic Association'ın (Uluslararası Hava Trafik Birliği) devamı olarak faaliyet göstermektedir (IATA,2024).

IATA, dünya milletlerinin yararına güvenli, düzenli ve ekonomik hava taşımacılığını sağlamak ve geliştirmek, havacılık endüstrisini teşvik etmek, ilgili sorunları incelemek, havayolları arasında koordinasyonu sağlamak ve ücretler üzerinde birliği oluşturmakla sorumlu olan, sivil bir kuruluş olarak önemli bir rol oynamaktadır.

IATA, havayolları arasında güvenli ve ekonomik hava ulaşımını sağlayabilmek amacıyla 1945 yılında Havana’da kurulmuştur. 140 ülkeden 260’a yakın üyeye sahiptir. Aynı zamanda aktif ve yan üyeleri vardır. Aktif üye iç ve dış hat seferini tarifeli olarak yapan, yan üye ise yalnızca iç hat seferini tarifeli olarak yapan taşıyıcılardır. IATA’nın kararları tavsiye niteliğindedir. Havayolu şirketleri ile yolcu, havayolu şirketleri ile yer hizmetleri gibi kurumlar arasındaki ilişkileri düzenler. (SHGM, 2016: 8)

IATA’nın ana hedefi, hava taşımacılığında kuralların uluslararası düzeyde standartlaştırılmasını sağlamak ve bu standartların yaygınlaştırılmasına katkıda bulunmaktır. IATA, aynı zamanda bilet, yolcu, kargo ve hava yolu ilişkilerini düzenleyerek taşımanın genel şartlarını belirlemeyi amaçlamaktadır. Bu kurallara hava yolları tarafından eklemeler yapılabilir, ancak kurallar tamamen değiştirilemez. Taşımanın genel şartlarının amacı, yolcuların sorumlulukları, biletlerin geçerliliği, rezervasyon ve check-in işlemleri gibi kavramları düzenleyerek hava yolu taşımacılığının esaslarını belirlemektir. IATA’nın düzenlediği standart yer hizmetleri anlaşması ise, yer hizmetleri ile hava yolları arasındaki ilişkileri, sorumluluk esaslarını ve kavramları düzenleyerek uluslararası alanda ortak esasların benimsenmesini hedeflemektedir. IATA’nın merkezi, Kanada’nın Montreal şehrinde bulunmaktadır. (IATA,2024)

3. TÜRKİYE VE HAVA SAHASI

3.1. Türkiye’de Havacılık Tarihi

Havacılık tarihi, insanlığın ilk dönemlerindeki ilkel uçuş denemelerinden 17 Aralık 1903'te Wright Kardeşlerin gerçekleştirdiği ilk motorlu uçuşa kadar uzanan insanlı uçuşun gelişiminin tüm sürecini kapsamaktadır. 1010 yılında Farabî İmam İsmail Cevheri'nin uçma denemesi İsmail Cevheri, Gazneliler döneminde doğmuş, ilahiyat, edebiyat, fizik matematikle ilgilenen Türk bilginidir. Çeşitli çalışmalardan sonra, kendi yaptığı kapı benzeri kanatları kollarına bağlayarak Nişabur Ulu Camii üzerinden kendini boşluğa bırakmış. İsmail Cevheri bu uçuş girişiminde hayatını kaybetmiş ve bilinen ilk Türk hava şehidi olmuştur (Stratejik Araştırmalar Merkezi, 2024).

Hezarfen Ahmed Çelebi, dünyada ilk kez uçmayı başaran Türk bilginidir. On yedinci yüzyılda yaşadığı, 1623-1640 yılları arasında saltanat süren Sultan Dördüncü Murad zamanında, uçma tasarısını gerçekleştirdiği ve geniş bilgisinden ötürü halk arasında Hezarfen olarak anıldığı bilinmektedir (MGM, 2022). Evinde deneylerle uğraşıp, çeşitli konularda araştırmalar yapan Hazerfan Ahmed Çelebi, İsmail Cevheri'yi örnek almıştır. Kuşların uçuşunu inceleyerek tarihi uçuşundan önce hazırladığı kanatlarının dayanıklılık derecesini ölçmek için, Okmeydanı'nda deneyler yapmış ve bir sabah kıyılarda biriken İstanbul halkının gözleri önünde, Galata kulesinden kendisini boşluğa bırakarak, kanatlarını hareket ettirerek boğazı aşmış ve Üsküdar semtine inmiştir.

Füzeciliğin atası olan ünlü Türk bilim adamı Lagari Hasan Çelebi, 17. yüzyılın başlarında barut dolu haznesi bulunan bir basit hava roketi ile ilk kez havalanmayı başarmıştır. Uçuş 1633 yılında dönemin Osmanlı padişahı IV. Murat'ın kızının doğum günü kutlamalarında sergilenmiştir. Lagari Hasan Çelebi'nin yaklaşık 300 metre kadar havalandığı ve 20 saniye boyunca havada kaldığı ölçülmüştür. Kendisine bağlı bulunan kanatlar sayesinde Boğaziçi'ne oldukça yumuşak bir iniş yapmıştır. Lagari Hasan daha sonrasında yaptığı bilimsel çalışmalar birtakım çevreleri rahatsız etmesi sonucu Kırım'a sürülmüştür (Kaçar, 1997: 16; Kansu vd., 1971: 40; Uluçay, 1992: 54-55).

1903 yılında ilk motorlu başarılı uçuşun ardından uçaklar neredeyse icat edilir edilmez askeri hizmete de dahil edildiler. Uçakları askeri amaçlı kullanan ilk ülke Bulgaristan

olmuştur ve uçaklarıyla Osmanlı cephelerinde keşif yapmak için 1. Balkan Savaşında (1912-1913) kullanmışlardır. Uçakların, saldırı, savunma ve keşif amaçlı olarak gerçek anlamda kullanıldığı ilk savaş I. Dünya Savaşı olmuştur. Türk Hava Kuvvetleri'nin kuruluşu, 1910 yılı ocak ayında Harbiye Bakanı ve Genelkurmay Başkanı olarak atanan Mahmut Şevket Paşa'nın emri ve Genelkurmay 2. şubesinde görevli Kurmay Yarbey Süreyya Bey (İlmen)'in girişimleriyle başlamıştır. Bu çerçevede 1911 yılı içerisinde pilot yetiştirme ve uçak alımı çalışmalarına yönelik adımlar atılmıştır. 29 Haziran 1911 günü yapılan sınav sonucu belirlenen iki subay pilotaj öğrenimi için Fransa'ya gönderilmiştir. 1911 yılının sonu aralık ayı içerisinde de Deperdussin firmasına iki uçak siparişi verilmiştir (SHGM, 2015:6).

Bu uçaklar 12 Mart 1912 günü İstanbul'a geldiler aynı ay içerisinde Ayastefanos (bu günkü Yeşilköy) kuzeyinde hava meydanı ve uçuş okulu yeri saptanarak hangar yapımına başlanmıştır. Fransız R.E.P firmasına dört uçak sipariş edilmiş ve yedi pilot adayı ile makinist-marangoz olarak yetiştirilecekler bu fabrikanın okuluna gönderilmiştir. Birinci ve İkinci Dünya Savaşları sırasında havadan gelebilecek tehditlere karşı önlem alınması zorunluluğu, uygulamada devletlerin ülkeleri üzerindeki hava sahalarının mutlak egemenliği altında olmasını gerekli kılmıştır. Bu durum, havacılıkla ilgili uluslararası düzenlemelere yönelinmesine zemin hazırlamış ve Birinci Dünya Savaşı sonrası uluslararası havacılık anlaşmalarının oluşturulmasına olanak sağlamıştır (SHGM, 2015:6).

Cumhuriyet döneminde havacılık çalışmalarının ilk bilinen ismi Vecihi Hürkuş'tur. 20 Aralık 1923 yılında Türk hükümeti, Avrupa devletlerinin havacılık çalışmalarını incelemek üzere içinde Vecihi Bey'in bulunduğu bir heyeti Avrupa'ya yollamıştır. Vecihi Hürkuş Türkiye'ye dönüşünde ilk Türk tipi uçağı Vecihi K-6'yı inşa etmiştir.

Cumhuriyet Devrindeki havacılık konusundaki ilk resmi çalışma ise Atatürk'ün emriyle 15 Mart 1925 tarihinde Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulması ile başlamıştır. 7 Eylül 1925 tarihinde Kayseri'de Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) ve fabrikası kurulmuştur. Alman Junkers Uçak fabrikası lisansı ile Millî Savunma Bakanlığı ortak üretim yapmaya başlamıştır. Vecihi Hürkuş Tomtaş fabrikasında görevlendirilmiştir.

1930 yılında Vecihi Hürkuş Vecihi-14 tipi uçağını yapmıştır. Başbakan İnönü tarafından tebrik edildi ve uçak Çekoslovakya'ya gönderilerek test ettirilip ve olumlu rapor alındı.

Selahattin Alan 1926 yıllarında Fransa'ya mühendislik eğitimi alması için yollanmış ve geldikten sonra 1932 yılında ilk prototipi MMV-I iki kişilik uçağı tasarlayıp gerçekleştirmiştir. Eskişehir'deki Türk Hava Kuvvetlerinin atölyelerinde çalışırken Nuri Demirağ ile tanıştı ve işinden ayrılarak Nuri Demirağ ile ortak olarak çalışmaya başlamıştır. Nuri Demirağ kâğıt ve sigara kâğıdı ticareti ile başladığı iş hayatını daha sonra demiryolu müteahhitliği ile devam etmiş olan ve havacılık alanına yatırım yapan çok başarılı girişimci bir iş adamıydı (SHGM, 2015:6).

Cumhuriyetin 10 yıl kutlamaları içinde yeni gelişen hava kuvvetleri etkin bir yer alıyordu. 1936 yılında İstanbul'da Hava Harp Akademisi kurulmuştur. 1930'lu yılların ikinci yarısına gelindiğinde, dünyada uçak teknolojisindeki gelişmelerden dolayı hava kuvvetlerimiz var olan uçakların yenilenmesine gerek duydu. Bir yandan Kayseri'deki uçak fabrikasının kapasitesinden yararlanılıyor bir taraftan da yeni uçak siparişleri veriliyordu. Türkiye yeni savaşlarda hava kuvvetlerinin kazanacağı önemin farkındaydı ve uçak sayısını arttırmak istiyordu. Bir yandan da kaynak sıkıntısı çekiliyordu. İsmet İnönü 24 Mayıs 1935'te Tayyare Cemiyeti Kongresi'nin açılış konuşmasında "İşe yarayan orta bir uçak aşağı yukarı 60.000 liraya alınır ve bu uçağı daima işe hazır tutmak için her sene 60 bin lira hazırlamak gerekir. Memleket tayyare bütçesi olarak 6 milyon koymuş. Bu 100 uçak demektir ama bize 500 uçak lazımdır" demiş ve bağış toplanmasını istemiştir. Türk Tayyare Cemiyeti kendisine ayrılan kaynaklar ve bağışlarla 1932-36 arasında 149 yeni uçağın alınmasını sağlamıştır. 1936 yılına gelince Hitler'in iktidara gelmesinden sonraki silahlanma çabası Türkiye'yi daha da tedirgin etmiştir. 1938'de Türk Hava Kuvvetleri'nin savaşı 215 uçağı bulunmaktaydı (SHGM, 2015: 8).

Cumhuriyetin önderleri havacılığı sadece askeri alanla sınırlamak istememekteydiler. Topluma yayılmış kampanyalara önem veriyorlardı. 1935 yılında Türk Kuşu kuruldu. Burada Rusya'dan gelen öğretmenler gençleri eğitiyor bir kısım genç de Rusya'da eğitime yollanıyordu; Sabiha Gökçen'de bu gençler arasındadır (SHGM, 2015: 8).

Nuri Demirağ 17 Eylül 1936 tarihinde bir etüt atölyesini ve aynı yıl Divriği'de "Büyük Gök Okulu" adını verdiği ortaokulun temelini atmıştır. İstanbul'da da yeni bir "Gök

Okulu” açarak bu okulda teknik eleman yetiştiriyor ve uçuş dersleri vermekteydi. Atölyesinde 5 Alman mühendis çalıştırmaktaydı. 22 Ocak 1937 tarihinde Türk Hava Kurumu Nuri Demirağ’a 10 eğitim uçağı ve 65 planör siparişı vermiştir. Planörler yapılarak teslim edildi. Nu. D.36 adı verilen eğitim uçağı ise kontrol uçuşu sırasında Eskişehir’de bir kaza geçirdi, pilotu ve uçağın tasarımını yapan Selahattin Alan bu kazada vefat etmiştir. Bu olay üzerine 1 Mart 1939’da Türk Hava Kurumu eğitim uçaklarının siparişini iptal etmiştir. Nuri Demirağ bu karara itiraz etti ve mahkemeye başvurmuştur. Ama mahkeme Demirağ’ın aleyhine karar vermiştir. 10 Ocak 1941’de Nuri Demirağ fabrikasında üretilen yolcu uçağı ilk uçuşunu yapmıştır. 7 Haziran 1941’de Etimesgut fabrikasında yapılan ilk uçak havalanmıştır (SHGM, 2015: 6).

3.2. Ulusal Otoriteler

3.2.1. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Ülkemizde sivil havacılıktan sorumlu olan kuruluş, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı olarak faaliyet gösteren Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'dür. 1987’de günün koşullarına uygun şekilde yeniden teşkilatlandırılarak "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü" olarak faaliyete geçmiştir. 18 Kasım 2005 tarihine kadar Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Ana Hizmet Birimi olarak görev yapan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun'un 18 Kasım 2005 tarihinde yürürlüğe girmesiyle finansal açıdan özerk bir yapıya kavuşturulmuştur (SHGM, 2024).

SHGM’nin görev ve sorumluları arasında, sivil havacılık alanında uluslararası seviyede saygınlığı artırmak, Türkiye’de sivil havacılık alanında faaliyet göstermek isteyen kuruluşlarını onaylamak ve bu şirketlere ilişkin esasları belirleyerek gerekli düzenlemeler yapmak, ulusal çıkarların korunması amacı ile uluslararası ilişkilerin düzenli bir şekilde yürütmek ve denetlemek, uçuş emniyet ve güvenliğini, havacılık faaliyetlerini en üst düzeyde sağlamak ve bu amaçlar doğrultusunda gerekli mevzuatları düzenlemek, yasa, yönetmelik ve emirlerle sektörel gerekliliklerin giderilmesini sağlamak, ülkemizde sivil havacılığın gelişmesini sağlamak hedefiyle gerekli tedbirleri almak ve politika ve stratejiler geliştirilmesidir. SHGM’nin vizyonu, ülkemizde sivil havacılık alanında güçlü, özerk ve katılımcı bir kurumsal yapıya sahip olmak ve küresel düzeyde etkin ve saygın bir konum elde etmektir. Misyonu ise Türk

sivil havacılığının güvenilirliğini ve sürdürülebilir gelişimini sağlamaktır. SHGM'nin kalite politikası, sivil havacılığın uçuş emniyeti ve güvenliği ile sürdürülebilir gelişimini esas alarak mükemmeliyeti hedefleyen bir anlayışla tüm paydaşlara açık, katılımcı, etik ilkelere bağlı ve sürekli iyileştirmeyi amaçlayan etkin ve saygın bir sivil havacılık yönetim hizmeti sunmaktır (SGHM, 2024).

3.2.2. Devlet Hava Meydan İşletmeleri

Devlet Hava Meydan İşletmeleri kurulduğu günden günümüze farklı ad ve pozisyonlarla fakat değişmeyen misyon ve vizyonuyla faaliyetlerini icra etse de ülkemizde sivil havacılık alanında oluşturduğu tesis, teknik altyapı ve donanımları ile 1933 yılından itibaren Türkiye'nin havacılık alanındaki öncü kuruluşu olmuştur. 1984 yılından itibaren Kamu İktisadi Teşebbüsü olarak faaliyet gösteren Devlet Hava Meydan İşletmeleri 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile şekillenmiştir. Devlet Hava Meydan İşletmeleri, Ulaştırma Bakanlığı'na bağlıdır aynı zamanda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü denetiminde tüzel kişiliğe sahip icraat ve faaliyet alanlarında özerk, hizmet ve sermayede imtiyaz sayılan Kamu İktisadi Kuruluşudur. Kuruluşun başlıca görev ve sorumluları arasında Türkiye havalimanlarının işletim ve yönetim faaliyeti, Türkiye'nin hava sahasındaki hava trafiğinin düzenlenmesi ve kontrolü, hava trafik kontrol hizmetlerinin yerine getirilmesi, seyrüsefer sistemleri ve kolaylıklarının kurulması ile işletilmesi, bu faaliyetlerin gerektirdiği noktada ilgili diğer tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modern havacılık standartlarına ulaşmasını sağlamak, ülkenin sivil havacılık altyapısının etkin ve güvenli bir şekilde işlemesi için temel görevlerden biridir (DHMİ, 2024).

Devlet Hava Meydan İşletmeleri görev ve sorumlulukları uluslararası sivil havacılık kural ve standartlarına göre yapmaktadır. Uluslararası hava ulaşımında can ve mal emniyetini sağlamak, düzenli ekonomik çalışma ve gelişmeyi temin etmek amacıyla, DHMİ (Devlet Hava Meydanları İşletmesi), Eurocontrol ve Uluslararası Havaalanları Konseyi (ACI - Airports Council International) başta olmak üzere ilgili uluslararası kuruluşların üyeliğini sürdürmektedir. Bu üyelikler, Türkiye'nin uluslararası havacılık standartlarına uyum sağlamasına ve küresel havacılık ağında etkin bir rol oynamasına katkı sağlamaktadır.

3.3. Uçuş İzinlendirme Süreci

Türk hava sahasını ve Türkiye’de aktif faaliyet gösteren havaalanlarını kullanarak yapılan uçuşlar Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası havacılık anlaşmaları ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün usul ve esaslarına göre yürütülür. Destinasyon olarak Türkiye’ye gelen yabancı tescilli havayolu uçaklarının iniş kalkış yaptığı meydanların uluslararası trafiğe açık olması gerekmektedir.

Tarifesiz uçuş konusunda karşılıklı mutakabiliyet esastır. Karşılıklı iki ülke taşıyıcılarının pazara yeterli kapasite arz edememesi durumunda Türkiye’deki yerli taşıyıcılardan görüş almak kaydıyla üçüncü ülke hava taşıyıcılarına izin verilebilir.

Ön koşul olarak havacılık bilgi yayınında (AIP) belirtilen kurum ve kuruluşlardan Türk hava sahası ve meydanları için izin almaktır. Türk hava sahası ve havalimanlarını kullanacak sivil hava araçları uçuş planı vermiş olmalı Türk hava sahasını kullanabilecekleri anlamına gelmez aksi durumda en yakın meydana zorunlu iniş gerçekleştirilir.

Mali sorumluluk sigortası olmadan hava aracının Türk hava sahası ve havalimanlarının kullanılması yasaktır. Mali sorumluluk sigortası, orijinal sigorta sertifikaları Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’ne uçuştan önce gönderilmesi ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından onay alınması gerekmektedir.

Uçuş izinlendirme sürecinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve Devlet Hava Meydan İşletmeleri’nin yanı sıra askeri limanlarda Hava Kuvvetleri Komutanlığı, kargo taşımacılığında Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü ve Gümrük Bakanlığı’nın, Milli güvenlik ve ulusal politikalar konusunda Dışişleri Bakanlığı İkili Siyasi İşler Denizcilik Havacılık Hudut Genel Müdürlüğü’nün görüş ve direktifleri etkilidir (SHGM, 2016: 23).

Türk hava sahasını ve Türkiye’de aktif bulunan havaalanlarını kullanmak amacıyla hazırlanan uçuş izni talebi ve tamamlayıcı belgeler İngilizce veya Türkçe olmak zorundadır.

Türk hava sahasını ve hava meydanlarını kullanan yabancı tescilli uçaklar uçağın herhangi bir bölümü veya parçasını satamaz. Türkiye sınırlarında ticari faaliyette bulunamaz.

İzin başvuru süresi, sivil havalimanlarına inecek veya hava sahamızı kullanacak hava araçları, planlanan kalkıştan en az 5 iş günü, acil durumlarda ise en az 2 iş günü önceden, gerekli izni alabilmek için başvuracaklardır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) bu tür taleplerin yoğunluğu doğrultusunda süre limitlerini kısaltma veya uzatma hakkını saklı tutar (SHGM, 2016: 29).

Uçuş izinlerinin geçerlilik süresi, hava aracının kalkış saati esas alınarak 24 saat öncesi ve 72 saat sonrasıdır. Havayolu işletmeleri, slot uygulamasına tabi havalimanlarına düzenleyecekleri uçuşlarını, uçuş izinlerinin geçerlilik süresi içerisinde ve almış oldukları slot saatlerine uygun olarak gerçekleştirir.

Yabancı tescilli havayolu şirketlerinin Türkiye hava meydanlarında iniş kalkış yapabilmeleri için temsilci şirketi bulundurmak zorundadır. Uçuş izin işlemleri Türkiye'deki yetkili havacılık otoritelerinin kural ve istekleri doğrultusunda temsilci şirketleri yabancı havayolu şirketleri adına gerekli evrak ve izin işlemlerini gerçekleştirir. Gözetim, denetim ve yer hizmetleri açısından da temsilci şirket bulundurma zorunluluğu önemlidir.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ihtiyaç halinde havayolu işletmesinden ve temsilcisinden, hava aracı ve uçuşlara ilişkin her türlü bilgi ve belgeyi talep edebilir. Eksikliklerin bulunması halinde gerekli durumlarda uçuş izinlerini iptal edebilir.

Türk hava meydanlarında yakıt ikmali bir takım özel izinlere bağlıdır. Yakıt ikmali yapacak şirket 15 gün önceden talepte bulunması gerekmektedir. Genelkurmay Başkanlığı ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün uygun görmesi halinde belirtilen saha ve alanlarda tedbirli şekilde izin verilecektir.

Uçuş izni alan yabancı tescilli havayolu şirketi uçuşu iniş kalkış operasyonlarını gerçekleştireceği meydandan meydan oluru alması gerekmektedir. Uçuş izni alması meydan olurunun onayı anlamına gelmemektedir. Meydan Otoritesi apron park yer yetersizliği sebebiyle iptal edebilir. Meydan oluru vermeyebilir. Meydan oluru alınmış uçuş izinleri, uçuşun operasyonel nedenlerle iptali durumunda meydan otoritesine yeniden bildirilmelidir.

Uçuş izin başvuruları hafta içi 08:30-17:30 saatlerinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne, mesai saatleri dışında ve tatil günlerinde Devlet Hava Meydan İşletmeleri Genel Müdürlüğü Hava Trafik Kontrol Merkezi Başmüdürlüğü Havacılık

Bilgi Yönetimi FIC Birimine yapılır. Taşıyıcının menşei ICAO üyesi değilse uçuş izin başvurusu Dışişleri Bakanlığına yapılır.

ECAC kapsamındaki uçuşlar Türk hava sahasını kullanacak yabancı tescilli uçaklar Türk hava sahasına girmeden en az üç saat önce uçuş planlarını göndermeleri gerekmektedir. Türkiye’de faaliyette bulunan havalimanlarını kullanacak hava araçları uluslararası trafiğe açık limanda ve ticaret yapmama koşuluyla izin verilir. Bu noktada da yabancı tescilli uçağın milliyetine göre karşılıklı mütekabiliyet esastır.

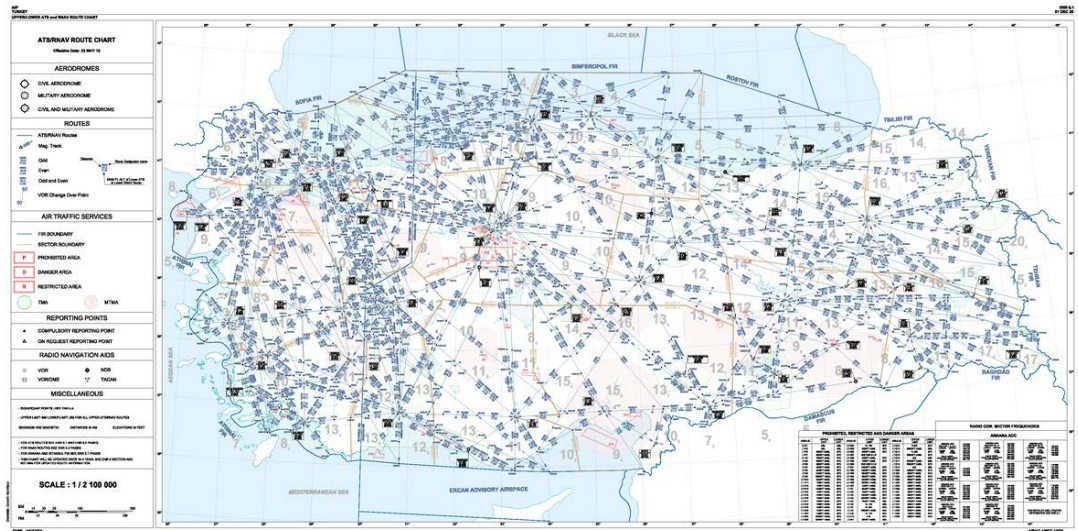
SHGM’ye, ECAC ülkeleri dışında, ülkemizle ikili hava ulaştırma anlaşması bulunan ICAO üyesi ülkelerin siciline kayıtlı hava araçlarının, mali sorumluluk, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası ve uçuşa elverişlilik belgelerinin SHGM otomasyon sisteminde tanımlı ve geçerli olması kaydıyla, ambulans uçuşu, arama-kurtarma ve doğal afetlerde yardım malzemesi taşıyacak hava aracı işleticilerinin, Türk hava sahasına girmeden önce uçuştan en az üç saat önce uçuş planlarını göndermeleri ve ilgili hava aracının uluslararası hava trafiğine açık bir havalimanına iniş ve kalkış yapması şartıyla karşılıklılık esasına göre izin verilir. SHGM otomasyon sisteminde tanımlı olmayan hava araçları için ise mali sorumluluk, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası ve uçuşa elverişlilik belgeleriyle birlikte izin başvurusu yapılır (SHGM, 2016: 28).

ECAC ülkeleri dışında, ülkemizle ikili hava ulaştırma anlaşması bulunan ICAO üyesi ülkelerin siciline kayıtlı hava araçlarının mali sorumluluk, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası ve uçuşa elverişlilik belgelerinin SHGM otomasyon sisteminde tanımlı ve geçerli olması kaydıyla teknik iniş, genel havacılık veya kişinin kendi hava aracı ile iş seyahati amaçlı yapacağı uçuşları için Türk hava sahasına girmeden, uçuştan en az üç saat önce uçuş planıyla birlikte uluslararası hava trafiğine açık bir havalimanına iniş ve kalkış yapması kaydıyla karşılıklılık esasına göre izin verilebilir. SHGM otomasyon sisteminde tanımlı olmayan hava araçlarınca, mali sorumluluk, üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası ve uçuşa elverişlilik belgeleriyle birlikte izin başvurusu yapılır (SHGM, 2024).

3.4. Türkiye'nin Hava Sahası Sorunları

Avrupa'da havacılık faaliyetlerinin geliştirilmesi ve güvenli bir şekilde yürütülmesi amacıyla 1960 yılında hava seyrüseferinde birliği sağlamak için Eurocontrol kurulmuştur. Türkiye ise, 1989 yılında Eurocontrol'e üye olarak Avrupa hava trafik yönetim sistemine entegrasyon sürecine katılmıştır. Bu katılım Türkiye'nin AB ile ilişkilerini güçlendirme ve AB üyesi olmayan ülkelerle yaşanabilecek potansiyel hava trafik problemlerine daha etkin bir şekilde müdahale etme amacını taşımaktadır. Türkiye'nin, Eurocontrol bünyesindeki rolü bu alandaki etkinliğini artırarak özellikle AB ve AB dışı ülkeler arasındaki uçuş güvenliği ve hava trafik yönetimi sorunlarına çözüm önerileri sunabilmesini sağlamaktadır.

Türkiye'nin batıda Yunanistan, güneyde Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ve doğuda Ermenistan ile karşı karşıya olduğu hava sahası sorunları, çeşitli politik ve coğrafi nedenlerden kaynaklanmaktadır. Bu sorunlar, farklı tarihsel, siyasi ve hukuki dinamiklerle şekillenmiş olup havacılık alanındaki iş birliği ve anlaşmazlıkların çözülmesi sadece diplomatik değil aynı zamanda teknik iş birliği gerektiren bir konu olmuştur.



Şekil 3.1: Türkiye'nin Hava Sahası Sınırları ve Uçuş Koridorları

Yunanistan ile Türkiye arasındaki hava sahası ihtilafının başlıca nedenleri, uçuş bilgi bölgesi (FIR) sorumluluğunun Yunanistan tarafından ısrarla istismar edilmesi ve Yunanistan'ın karasuları genişliğiyle uyumsuz bir şekilde ulusal hava sahası

genişliğini 10 deniz mili olarak belirlemeye yönelik iddialarına dayanmaktadır. Yunanistan, karasularının 6 deniz mili olarak belirlenmesine karşın hava sahasını 10 deniz miline kadar genişletmeye çalışmaktadır. Ancak uluslararası hukuk çerçevesinde bir ülkenin karasuları genişliği aynı zamanda o ülkenin ulusal hava sahasının sınırlarını da belirler. Dolayısıyla Yunanistan'ın 10 deniz mili genişliğindeki hava sahası iddiası uluslararası hukuk tarafından geçerli sayılmadığı gibi Türkiye tarafından da kabul edilmemektedir. Bu durum her iki ülke arasında hava sahası yönetimi ve kontrolü konusunda önemli bir anlaşmazlık teşkil etmektedir.

Türkiye ile Ermenistan arasındaki hava sahası sorunu, Türkiye'nin Yunanistan ile yaşadığı uçuş bilgi bölgesi (FIR) sınır anlaşmazlıklarından farklı bir nitelik taşımaktadır. Ermenistan ile yaşanan sorunlar doğrudan bir FIR probleminden ziyade iki ülke arasındaki siyasi ilişkilerin havacılık alanına yansımalarıdır. Bu bağlamda Ermenistan'ın Türkiye'yi dış politikada zora sokma amacı güden sözde soykırım iddiaları ve Türkiye'nin toprak bütünlüğüne yönelik Ermenistan'ın tarihi ve güncel talepleri iki ülke arasındaki ilişkilerdeki temel gerginlikleri oluşturmakta ve bu durum hava sahası kullanımına da olumsuz şekilde yansımaktadır.

Türkiye'nin sahip olduğu jeopolitik üstünlük Ermenistan ile ilişkilerde zorlayıcı bir unsur olarak öne çıkmaktadır. Bu üstünlük Türkiye'nin Ermenistan'a karşı hava sahası kullanımını kısıtlama veya kapama konusunda siyasi bir irade sergilemesine yol açabilmektedir. Ermenistan'a ait uçakların Türk hava sahasına girişine ilişkin alınan kararlar, iki ülke arasındaki diplomatik ve siyasi gelişmelere paralel olarak değişiklik gösterebilmektedir. Türkiye'nin bu tavrı sadece hava sahası kullanımını değil aynı zamanda Ermenistan ile genel olarak yaşadığı politik gerilimleri de etkilemektedir.

Ercan Tavsiyeli Hava Sahası, 55 bin km²'lik bir alanı kapsamakta olup ICAO kuralları çerçevesinde yüksek standartlarda hizmet sunmaktadır. Ancak Kıbrıs'taki siyasi durumdan kaynaklanan bir başka sorun Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin (GKRY) Nicosia Hava Sahası Kontrol Merkezi'nin, Türk tarafının mutlak varlığını göz ardı ederek Kıbrıs hava sahasının tamamında kontrol hakkına sahip olduğunu iddia etmesidir. Bu yaklaşım hem uluslararası havacılık düzenlemeleri hem de Kıbrıs'ın mevcut hukuki ve siyasi statüsü çerçevesinde tartışmalı bir durum oluşturmaktadır.

KKTC'nin bağımsızlığı uluslararası alanda tanınmadığı için Güney Kıbrıs'ın hava sahası kontrolünü mutlak şekilde elinde bulundurması Türkiye ve KKTC açısından

önemli bir diplomatik ve teknik mesele teşkil etmektedir. Türkiye, KKTC'nin hava sahasında hak sahibi olmasını savunarak Nicosia Hava Sahası Kontrol Merkezi'nin tek taraflı iddialarını kabul etmemektedir. Bu durum, Kıbrıs hava sahası üzerinde kontrol ve yönetim hakkı konusunda ciddi bir anlaşmazlık yaratmaktadır ve hem havacılık güvenliği hem de uluslararası ilişkiler açısından çözülmesi gereken önemli bir sorundur.

Yakın tarihte Suriye sınırında meydana gelen hava sahası ihlalinde Malatya Erhaç üssünden kalkan RF-4 Türk askeri keşif uçağı Lazkiye'nin 13 mil açığında uluslararası hava sahasında test ve eğitim uçuşunu sürdürürken, uyarı yapılmadan Suriye tarafından vurulmuş ve uçak Suriye karasularına düşürülmüştür. Kürecik'te radar performansını test etmeyle görevli silahsız keşif uçağı, ilk test uçuşunda 5 dakika süresince Suriye hava sahasını ihlal etmiştir (Keskin, 2012: 27). Keskin (2012) ikinci test uçuşunda 12 mil olan Suriye karasularının 1 mil ilerisinde uluslararası hava sahasındayken vurulmuştur.

Türkiye, coğrafi konumu ve bölgesel siyasi gelişmeler doğrultusunda komşuları ile zaman zaman hava sahası sorunları yaşamaktadır. Bu sorunlar yalnızca teknik sebeplerle değil aynı zamanda politik ve diplomatik dinamiklerle de şekillenmektedir. Özellikle Türkiye-Ermenistan arasındaki hava sahası problemi teknik bir anlaşmazlık olmaktan çok siyasi gelişmelerin ve her iki ülkenin politik duruşlarının bir yansıması olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu bağlamda Ermenistan ile yaşanan hava sahası sorunları daha çok iki ülke arasındaki genel siyasi ilişkilerden kaynaklanmakta olup havacılık alanındaki anlaşmazlıklar da bu ilişkilerdeki gerilimleri yansıtmaktadır. Türkiye'nin ulusal güvenliği ve toprak bütünlüğü konusundaki hassasiyetleri, Ermenistan'ın tarihsel ve güncel politik tavırları ile birleşerek hava sahası kullanımına ilişkin sorunların daha da derinleşmesine yol açmaktadır. Bu sorun yalnızca havacılık kuralları ve yönetiminden bağımsız olarak iki ülke arasındaki genel diplomatik ilişkilerin etkisiyle şekillenmektedir.

4. EUROCONTROL ÜYESİ TÜRKİYE’NİN HAVA SAHASI SORUNLARI: ERMENİSTAN ÖRNEĞİ

4.1. Türkiye-Ermenistan Siyasi İlişkileri

Türk ve Ermeni halkları asırlar boyunca kadim Anadolu coğrafyasında birlikte yaşamış, birbirlerini kültürde, sanatta, zanaatta ve ticarete etkilemiş iki millettir. Osmanlı içerisinde millet-i sadıka olarak anılan diğer hristiyan azınlıklara göre çok daha fazla haklara sahip olan Ermeniler; başta Rusya ve İngiltere’nin kışkırtmaları ve milliyetçilik akımlarının etkisi ile ayrılıkçı Hınçak ve Taşnak örgütlerinin katliamları neticesinde Anadolu’nun birçok bölgesinde isyanlar başlatmış 27 Mayıs 1915 tarihinde yayınlanan Tecrit Kanunu sonrasında iki millet arasındaki sorunlar devam etmiştir. Ermeniler, 1915 olaylarını "20. yüzyılın ilk soykırımı" olarak nitelendirmektedirler. Bu iddialara göre söz konusu katliamların en şiddetli dönemi 1915-1918 yılları arasında yaşanmış, bu dönemde yaklaşık 1.500.000 kişi hayatını kaybetmiş, 600.000 Ermeni ise mülteci durumuna düşmüştür. Ayrıca 24 Nisan 1915 tarihinde Osmanlı yönetimindeki Batı Ermenistan'da Türkler tarafından Ermeni aydınlarının hedef alındığı ve katledildiği iddia edilmektedir. Bunların yanı sıra Ermenilerin mal varlıklarının yağmalandığı, siyasi ve kültürel elitlerinin yok edildiği, kültürel miraslarının ve maddi değerlerinin kaybedildiği bunun sonucunda psikolojik travmaların oluştuğu öne sürülmekte ve bu sebeplerle 14 milyar dolar tazminat talep edilmektedir (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, 2020).

Lozan görüşmeleri sırasında başta İngiltere olmak üzere Fransa, İtalya ve Amerika Birleşik Devletleri (ABD) daha önce Sevr’de olan ‘‘Ermeni Yurdu’’ adı altında bir yerleşimi kabul etmemişlerdir. ABD’deki Ermeni gruplar ve destek verenlerin Türkiye karşıtı kampanyaları yaklaşık 34 eyalette 1923-1965 arasında devam etmiştir (Tarih Portalı, 2018).

Ermeni faaliyetleri ve propagandası, 1965 yılından itibaren yeniden ivme kazanmıştır. Bu dönemde dünyanın çeşitli bölgelerinde yaşayan Ermeniler, Ermeni patrikhanesi ve kiliseleri, eğitim-öğretim kurumları ile siyasi kuruluşlar, sözde Ermeni soykırımının 50. yıl dönümünü gerekçe göstererek 24 Nisan’ı "Ermeni Soykırım Günü" olarak ilan etmiş ve bu tarihten itibaren her yıl Nisan ayında anma ayinleri ve toplantıları düzenlemeye başlamışlardır (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, 2020).

Propagandalar sonucu dünya kamuoyuna yansıtılan Ermeni sorunu, istenilen sonuçlara ulaşılamayınca 1970'lerin başında örgütler aracılığıyla şiddet eğiliminin başladığı dönem olmuş ve ilişkilerde terör unsuru öne çıkmıştır. Bu dönemde, Lübnan Ermenileri etkin olmuştur. Çünkü bu örgütlerin büyük bölümü Lübnanlı Ermeniler tarafından kurulmuştur. Bu örgütlerden biri ve belki de en önemlisi Armenian Secret Army for the Liberation of Armenia(ASALA)'dır. Örgüt, başta Sovyetler Birliği olmak üzere Fransa, Yunanistan, Suriye, ABD, Kanada gibi ülkelere destek görmüştür. Fransa, örgütün Lübnan'dan sonraki ikinci merkezi olmuştur. Örgüt, Türkiye içinde Kürdistan İşçi Partisi (PKK) gibi milli güvenliğe tehdit kanlı örgütlerle de iş birliğine girmiştir (Tarih Portalı, 2018).

Gurken Yanıkan adlı yaşlı bir Ermeni'nin 27 Ocak 1973'te ABD'nin Santa Barbara kentinde, Türkiye'nin Los Angeles Başkonsolosu Mehmet Baydar ile Konsolos Bahadır Demir'i katletmesiyle başlayan bireysel Ermeni terörü, ilerleyen yıllarda örgütlü bir yapı kazanmış ve eylemler artarak devam etmiştir. Yapılan eylemlerin sayısı ile ilgili farklı rakamlar bulunmakla birlikte 1973-1984 yılları arasında Türk diplomatlarına karşı dört kıtada 27 suikast düzenlenmiş, bu suikastlarda 34 diplomat şehit edilmiş, 300'den fazla kişinin de yaralandığı ifade edilmiştir (Karaş, 2017: 53; Tarih Portalı, 2018).

1982 yılında Ankara Esenboğa Havalimanı'nda düzenlenen saldırı ile Türkiye'nin Ottawa ve Lizbon Büyükelçiliklerinin ele geçirilmesi bu saldırılar arasında en ses getirenler arasında yer almıştır. Türkiye'nin ABD, Fransa, Kanada, Lübnan, Portekiz, İspanya, İtalya, Yugoslavya, Yunanistan gibi ülkelerdeki diplomatik misyonları ve diplomatları Ermeni terör örgütlerinin hedefi olmuştur (Çelikkol, 2015: 119).

Ermeni teröristlerin 1983 yılı temmuz ayında Paris'te Orly Havalimanında Türk Hava Yolları'nı hedef aldığı eylemde Fransız vatandaşlarının da yaralanmasından sonra Batılı ülkelerin Ermeni terörizmi karşındaki tutumunda değişme yaşanmıştır. Bunun üzerine Ermeni terörünün yerini, 1980'lerin ortalarından itibaren ABD Kongresi'ne defalarca getirdikleri Ermeni tasarıları almıştır (Kantarıcı, 2014: 4).

Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği döneminde, Güney Kafkasya'da, Azerbaycan'da, Ermenistan'da birçok sosyal, jeopolitik, siyasal ve ekonomik sorunlar mevcuttu. Sovyetler Birliği içinde bu sorunlar ve etnik gerilimler uzunca bir süre zarfında baskılanmıştır. Gorbaçov'un yumuşama politikaları ile sorunlar gün yüzüne

çıkılmış gerilimlerin önemli bir bölümü kanlı çatışmaya dönüşmüştür. Sovyetler Birliği'nin yıkılması ile Türkiye, Ermenistan'ın bağımsızlığını kazandıktan sonra, 16 Aralık 1991'de tanıdı. O günden beri diplomatik ilişki kurulmayan Ermenistan'ın Azerbaycan'la savaşı halen çözüm aranan bunalımın temel nedenlerinde biridir. Azerbaycan ve Ermenistan arasında Dağlık Karabağ sorunu en önemli çatışma ve sorun haline gelmiştir.

Dış politika oluşumunda coğrafi ve jeopolitik konum, din ve etnik kimlik faktörü, güvenlik anlayışı, tarihi süreç ve siyasi kültür gibi faktörlerin etkisi bulunmaktadır. Sözde Ermeni soykırımı ve iddiaları, Ermenistan dış politikasında bölgesel özelliği aşarak uluslararası özellik kazanmıştır. Türkiye aleyhinde gelişen Ermenistan'ın bu yayılmacı politik duruşu, Türkiye üzerinde emredici bir tavır taşımaktadır. Ermenistan, bağımsızlığını ilan ettikten sonra dış politikada Dağlık Karabağ meselesi ve diaspora Ermenilerine yönelik politikalarını kültür ögesini birleştirici bir unsur olarak kullanmıştır. Bu noktada açıkça görülmektedir ki Ermeni kültür ögesinin birleştirici gücü olarak Türk düşmanlığı olarak öne çıkmıştır.

Günümüzde dünya genelinde birçok etnik grup belirli coğrafyalarda tarihsel süreçler içerisinde etnik, sosyal, kültürel ve fiziksel değişim ve gelişimler yaşamış ve bu süreçler sonucunda ulusal kimliklerini oluşturabilmiştir. Ancak bazı etnik grupların ulusal kimlikleri, yüzyıllar süren sosyolojik, psikolojik, ekonomik ve tarihsel olayların ve değişimlerin doğal bir sonucu olarak değil, uluslararası ortamın değişen dinamiklerinin ortaya çıkardığı fırsatlar ve dış desteklerden önemli ölçüde faydalanarak şekillenmiş veya bu süreç hâlen devam etmektedir (Yamskov, 1991: 659). Bu tür bir durumu Ermeniler örneğinde görmek mümkündür. Ermenilerin süje olarak kolektif tecrübeleri-esaret, dışlanmışlık ve yöneticilerinin yaptıkları baskılar, sözde 1915 soykırımı Ermeni tarihinde yeni bir dönemin başlangıcı olmuş milletin yok olma korkusunu uyandırmış, bu korku Ermeni milli hareketi ve retoriğinin belirgin özelliğine çevrilmiştir.

Ermeniler için ulusal kimliklerinin inşasında "öteki" olarak tanımladıkları Türkler, adeta bir yapıştırıcı veya harç işlevi görmüştür. Bu "öteki" kavramı, Birinci Dünya Savaşı sırasında Türklerin Ermenilere karşı gerçekleştirdiği iddia edilen soykırım ile başlamamıştır; aksine çok daha eski dönemlere dayanmaktadır. Özellikle 1054 yılında Selçukluların ve 1512'de Osmanlı İmparatorluğu'na katılmalarının ardından Ermeni toplumu içinde Türk düşmanlığı giderek güçlenmiş ve derinleşmiştir (İğrar, 1989: 33).

21 Eylül 1991 tarihinde bağımsızlığına kavuşan Ermenistan'ı Türkiye, 16 Aralık 1991 tarihinde resmi olarak tanımış, Ermenistan'ın uluslararası kurum ve batılı toplumlarla bütünleşmesine çaba harcamıştır. Türkiye 1988 yılında Ermenistan'da büyük yıkıma neden olan Spitak depreminde Ermenistan'a insani yardımda bulunmuş kısa süreliğine de olsa Alica Sınır Kapısı'nı açmıştır. Ermenistan, Karadeniz Ekonomik İş birliği Teşkilatı'na (KEİ) Türkiye'nin talebi üzerine tarafından davet edilmiştir. Türkiye'nin Ermenistan'a göstermiş olduğu siyasi iyi niyet maalesef karşılık bulmamıştır. Ermenistan'ın Azerbaycan hakimiyeti altındaki bölgelere saldırısıyla başlayan Birinci Karabağ Savaşı, Türkiye ve Ermenistan arasında diplomatik ilişkilerin kurulması ve ikili ilişkilerin gelişmesini engellemiş iki ülke ilişkilerine büyük zarar vermiştir. Ermenistan'ın 1993'te Azerbaycan'ın Dağlık Karabağ bölgesindeki Kelbecer'i işgali sonrasında Türkiye ile Ermenistan arasındaki Alica sınır kapısı kapatılmıştır.

Türkiye bu soruna ilk başta Sovyetler Birliği'nin iç işi olduğunu ileri sürerek konuya doğrudan müdahil olmamıştır. Sovyetlerin çöküşü ve Ermeni saldırganlığının artması ile soruna bakışı değiştirmiş ve Azerbaycan ile benzer politik metot izlemiştir. Türkiye Ermenistan'ın hukuksuz şekilde işgal altında tuttuğu Azerbaycan topraklarına karşı desteğini her zaman sürdürmüştür. Katılmış olduğu uluslararası platformlarda konuyu yüksek sesle dile getirmiştir. Ermenistan'a karşı başta sınır kapıları kapatmak üzere hava sahasını kapatma gibi birtakım yaptırımlarda bulunmuştur. Özellikle Azerbaycan kamuoyu tarafından dillendirilen askeri müdahale seçeneği ise Türkiye tarafından sıcak çatışmaya dönüşmemiştir. Azerbaycan'a destek daha çok diplomatik destek ve ikili ilişkiler üzerinden olmuştur.

Türkiye, 3 Nisan 1993'te sınır kapılarını, 1994'te de hava sahasını kapatmıştır. Ermenistan'ın, iki ülke sınırlarını belirleyen 1920 Gümrü, 1921 Kars anlaşmalarının hüküm ifade etmediğini öne sürmesi, Bağımsızlık Bildirgesi'nde (23 Ağustos 1990) Türkiye'nin doğusunu "Batı Ermenistan" olarak ilan etmesi, devlet arması olarak anayasasına Ağrı Dağı'nı yerleştirmesi de sınırı kapatma kararında etkili olmuştur. Ancak H-50 Hava Koridoru, uluslararası havayolu şirketleri için 1995 yılında açılmıştır (Yakışıklı, 2009: 48).

Türkiye her konuda Azerbaycan'ın yanında olmuştur. Özellikle Elçibey döneminde Türkiye'nin askeri destek ve müdahalesi sık şekilde istenmiştir. Özal ve Demirel dönemlerinde Türkiye sorunun daha çok uluslararası kamuoyu ile ters düşecek agresif metotlardan kaçınmışlardır. Gelenekselci siyasetten daha çok liberal politika

izlemeleri etkilidir. Bu dönemde Türkiye, Azerbaycan kamuoyunun beklentisini karşılayamamasına rağmen attığı adımların uluslararası platformda hem Türkiye'yi hem de Azerbaycan'ı zor durumda bırakmak istemediğinden askeri müdahale seçeneğinden kaçınmıştır. Fakat Türkiye her alanda Azerbaycan'a ikili desteğini açıkça sürdürmüştür.

Türkiye Karabağ'da yaşanan Ermenistan işgalini 1992 yılında NATO gündemine taşımıştır. Türkiye müdahale seçeneğinde uluslararası kamuoyunun desteğini almak ve bölge dengelerini gözetme adına itidalli siyaset geliştirmiştir. Aynı zamanda sorunun barışçı yollarla çözülmesi adına Ermenistan'ı Karadeniz Ekonomi Anlaşması'na davet etmiştir. Bu davet Azerbaycan tarafından tepki ile karşılanmış, Türkiye ile Azerbaycan arasındaki ilişkilerin gerilmesine neden olmuştur.

Türkiye üçüncü kişiler ve üçüncü ülkeler üzerinden 1990'lı yılların başında Ermenistan ile başta Karabağ sorunu olmak üzere birçok noktada sorunların çözüme kavuşması için gizli bir şekilde mekik diplomasisi yürütmüştür. Avrupa'da yürütülen görüşmeler diplomatik yolları açık tutarak çatışmadan uzak durmak, çatışmayı azaltmak amacı taşımaktadır. İki ülke arasındaki ilk gayri resmi temaslardan birisi de Alparslan Türkeş'in Paris'te bir otelde Levon Ter Petrosyan'la buluşmasıyla yaşanmıştır. O dönemde hükümette görevi bulunmayan Türkeş, bu buluşma öncesinde Türk Dışişleri'ni konuyla ilgili bilgilendirmiştir. Türk Dışişleri'nin oluru alındıktan sonra görüşme gerçekleşmiştir.

Elçibey ve Ter Petrosyan 1993 yılında Cumhurbaşkanı Turgut Özal'ın cenaze törenine katılmışlardır. Bu tip olumsuz durumlar problemlili ülkelerin yakınlaşması açısından fırsat görülmüştür. Amerika Birleşik Devletleri sorunun diplomatik kanallarla çözümünden yanadır. Arabulucu olma teklifi dönem dönem belirten ABD Ermenistan'ın bölgede yalnızlaşmış ve sıkıştırılmış olarak görünmesinden rahatsızdır. Türkiye'nin Dağlık Karabağ'da işgali sona erdirmesinin ardından Ermenilerin yoğunlukta olduğu bölgelerde yüksek haklara sahip özerklik teklifi Ermenistan tarafından kabul edilmemiştir.

“Türkiye, Karabağ sorununun barışçıl yollarla çözümü için çok çaba göstermiştir. Bu bağlamda Azerbaycan 1993- 2000 yılları arasında ABD ile 18, Fransa ile 16, Rusya ile 28 kere görüşülmüş ise Türkiye ile konu 78 kez müzakere edilmiş ve sorunun çözüm yolları tartışılmıştır.” (Memmedov, 2009: 194)

Türkiye, Dağlık Karabağ sorununun çözülmesini, uluslararası toplumun katılımıyla ve uluslararası örgütlerin aracılığıyla gerçekleştirmeyi hedeflemiştir. Bu doğrultuda, Türkiye birçok uluslararası kuruluş nezdinde aktif girişimlerde bulunmuş ve sorunun çözümüne yönelik diplomatik çabalarını sürdürmüştür. Başta Birleşmiş Milletler (BM) olmak üzere, Avrupa Güvenlik ve İş birliği Teşkilatı (AGİT), Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (NATO), Karadeniz Ekonomik İş birliği Teşkilatı, Türkçe Konuşan Ülkeler Devlet Başkanları Zirveleri, İslam Ülkeleri İşbirliği Teşkilatı, Avrupa Birliği ve Avrupa Konseyi gibi çok taraflı platformlarda Dağlık Karabağ meselesine çözüm bulmaya yönelik çabalarını yoğunlaştırmıştır. Bu girişimler, Türkiye'nin sorunun sadece bölgesel değil, aynı zamanda uluslararası boyutları olan bir mesele olarak değerlendirilmesini sağlamayı amaçlamaktadır. Türkiye, uluslararası örgütler aracılığıyla sorunun barışçıl yollarla çözülmesi ve bölgedeki kalıcı istikrarın sağlanması için diplomatik bir yol haritası izlemeye çalışmıştır. Bu çabalar, Dağlık Karabağ sorununun çözülmesinde uluslararası iş birliği ve diyalogun önemli bir rol oynadığını ortaya koymaktadır.

Ermenistan'ın Dağlık Karabağ'ı işgali sonrasında Türkiye, sorunun uluslararası alanda çözülmesi amacıyla Birleşmiş Milletler (BM) gündemine taşımıştır. Türkiye'nin yoğun diplomatik çabaları sonucunda BM Güvenlik Konseyi tarafından Ermenistan'ın işgalinin durdurulması ve bölgenin boşaltılması yönünde dört kez karar çıkartılmıştır. Ancak, bu kararların uygulanabilmesi için gerekli uluslararası desteğin sağlanamaması, özellikle ABD, AB ve Rusya'dan yeterli destek gelmemesi nedeniyle Ermenistan'ın işgali devam etmiştir. Türkiye'nin çabalarına rağmen bu büyük güçlerin bölgesel ve jeopolitik çıkarları doğrultusunda işgalin durdurulmasına yönelik etkili bir adım atılmamış, sonuç olarak Dağlık Karabağ'daki durum yıllarca değişmeden sürmüştür. Bu gelişmeler uluslararası sistemin bazen çözüm üretme konusunda yetersiz kalabildiğini ve bazı bölgesel meselelerin küresel güçlerin çıkarları doğrultusunda şekillenebildiğini göstermektedir. Türkiye, Dağlık Karabağ sorununun çözümünde uluslararası kamuoyunun desteğinin büyük önem taşıdığına inanmaktadır. Bu doğrultuda Türkiye, sorunun çözümü için uluslararası alanda geniş bir destek sağlama ve küresel aktörlerle birlikte hareket etme stratejisini benimsemiştir. Türkiye, Dağlık Karabağ'ın Azerbaycan'a ait bir toprak parçası olduğu görüşünü her platformda güçlü bir şekilde savunmuş ve bu konuda uluslararası kamuoyunu bilgilendirme çabalarını sürdürmüştür.

Türkiye'nin yaklaşımı yalnızca hukuki ve siyasi bir duruş değil aynı zamanda Azerbaycan'ın egemenliğine duyduğu güçlü destekle şekillenmiştir. Bu çaba Dağlık Karabağ meselesinin barışçıl bir çözümü için uluslararası dayanışma sağlamak ve Azerbaycan'ın toprak bütünlüğünü uluslararası düzeyde güvence altına almak adına kritik bir önem taşımaktadır. Türkiye, Dağlık Karabağ'ın Azerbaycan toprağı olduğuna dair görüşünü hem diplomatik hem de stratejik bir zeminde savunarak uluslararası platformlarda bu sorunun çözülmesinin gerekliliğini vurgulamıştır.

Ermenistan'ın Kelbecer'i işgali bir dönüm noktası olmuştur. Türkiye Ermenistan ile yapılan ticareti durdurmuştur. Kara, deniz, hava bağlantılı ve bağlantısız tüm ulaşım seçenekleri durdurulmuştur. Alica sınır kapısı kapatılmış, Ermenistan'a giden veya Ermenistan'dan gelen tüm hava ulaşımı durdurularak Türk hava sahası Ermenistan tescilli uçaklara kapatılmıştır. Bununla yetinmeyen Türk hükümeti, Türkiye, üzerinden geçmekte olan tüm insani yardım uçuşlarının durdurulduğunu ve hiçbir uçuşa izin verilmeyeceğini açıklamış, buna rağmen Türkiye hava sahasını ihlal etmeye çalışan Ermeni tescilli uçakların gerektiğinde ateş açılarak indirileceğini bildirmiştir (Aslanlı, 2015: 190).

Türkiye, Ermenistan ile ilişkilerini ciddi bir şekilde sınırlandırmış ve bu sınırlandırmalar, hava koridorunun kapatılması, uçak seferlerinin iptal edilmesi, ticaretin durdurulması ve sınır kapılarının kapatılması gibi tedbirlerle uygulanmıştır. Ancak Türkiye'nin Ermenistan ile ilişkilerini normalleştirme isteğı, belirli şartlara bağlıdır. Bu şartlar, iki ülke arasındaki gerginliğin çözülmesi için kritik unsurlar olarak öne çıkmaktadır. Öncelikle Türkiye, Ermenistan tarafından yapılan soykırım propagandasının durdurulmasını talep etmektedir. Ermeni diasporası tarafından dile getirilen söylemler zamanla Türkiye'den toprak taleplerine dönüşmüş ve bu durum, Türkiye'nin ulusal güvenliğı ve toprak bütünlüğü açısından önemli bir tehdit olarak görülmüştür. Ayrıca Türkiye, Dağlık Karabağ'ın Ermenistan tarafından işgaline son verilmesini ve bölgedeki Azerbaycan vatandaşlarının zorla göç ettirilen köylerine dönmelerine kolaylık sağlanmasını şart koşmaktadır.

Bunların yanı sıra Türkiye'nin en önemli taleplerinden biri de Azerbaycan ile Nahçıvan arasındaki Zengezur koridorunun açılmasıdır. Bu koridorun açılması, Türkiye'nin Azerbaycan'a kara bağlantısını sağlayarak, bölgedeki stratejik ve ticari iş birliğini güçlendirecek bir adım olarak görülmektedir. Türkiye, bu şartların yerine getirilmesi halinde Ermenistan ile ilişkilerin normalleşebileceğini vurgulamaktadır. Bu yaklaşım,

sadece iki ülke arasındaki ilişkileri iyileştirmek değil aynı zamanda Azerbaycan'ın toprak bütünlüğüne ve bölgesel istikrara duyduğu desteği de pekiştirmektedir.

Zaman içerisinde Azerbaycan'ın da bilgisi d hiline Ermenistan ile hava koridoru açılmış ve uluslararası uçuşlara izin verilmiştir. 12 Mayıs 1994 tarihinde Ermenistan'a giden hava koridoru uluslararası kullanıma açılmıştır (Demir, 2007: 310). 1995'te Ermenistan'dan olumlu bir yanıt alınacağı umuduyla İstanbul-Erivan arasında uçak seferlerine olanak sağlayan H-50 hava koridorunun açılmasına izin verilmiş ve bu hava koridoru h l  açık tutulmaktadır (Aslanlı, 2015: 191).

Türkiye, zaman zaman Ermenistan ile ilişkilerde olumlu adımlar atsa da bu adımların sürdürülebilir olması ve ilişkilerin kalıcı olarak normalleşmesi için belirli koşulların yerine getirilmesini zorunlu kılmaktadır. Türkiye,  zellikle Dağlık Karabağ sorunu ve Ermeni diasporasının toprak taleplerine yönelik söylemler gibi temel meselelerdeki çözüm eksiklikleri devam ettikçe sınırlandırmaların kaldırılmayacağı iradesini her zaman milli bir politika olarak sürdürmüştür. Bu yaklaşım, Türkiye'nin ulusal güvenlik çıkarları ve bölgesel istikrarı koruma amacına dayanmakta olup Türkiye'nin Ermenistan ile ilişkileri normalleştirme konusunda kararlı bir duruş sergilemesini sağlamaktadır. Bu durum sadece siyasi bir strateji değil aynı zamanda Türkiye'nin Azerbaycan ile olan güçlü bağlarını ve bölgesel güvenliği ön planda tutan bir diplomatik perspektifin yansımasıdır. Türkiye, sorunların çözülmeden sınırlandırmaların kaldırılmayacağı yönündeki iradesini Ermenistan'a karşı güçlü bir mesaj olarak vermekte ve bu çerçevede ulusal çıkarlarını korumaya devam etmektedir.

 ki ülke arasındaki normalleşme süreci 2008 yılında "futbol diplomasisi" olarak bilinen bir dönemde başlamıştır. Bu dönemde Türkiye ile Ermenistan arasında ilişkilerin düzelmesi adına karşılıklı açıklamalar yapılmış ve iki ülke liderleri arasında ilişkilerin iyileştirilmesine yönelik adımlar atılmaya çalışılmıştır. Futbol diplomasisi özellikle Türkiye Cumhurbaşkanı Abdullah Gül' n 2008 yılında Ermenistan'a yaptığı ziyaret ve Ermenistan Cumhurbaşkanı Serj Sarkisyan ile gerçekleştirilen görüşmelerle önemli bir dönüm noktası olmuştur. Bu dönemde futbolun iki ülke arasındaki ilişkilerdeki buzları eritme ve diyalogu artırma amacını taşıdığı görülmüştür.

2009 yılında ise Zürih Protokolü imzalanmış, bu protokol iki ülke arasında diplomatik ilişkilerin kurulması ve sınırların açılması gibi önemli adımların atılmasını öngörmüştür. Ancak protokol Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) ve Ermenistan

Anayasa Mahkemesi tarafından onaylanmamış, bu da sürecin ilerlemesini engellemiştir. Protokolün imzalanmasının ardından yaşanan bu duraksama, sürecin Cumhurbaşkanları Gül ve Sarkisyan arasında daha çok kişisel ve üst düzey bir ilişki üzerine şekillenmiş olmasından kaynaklanmıştır. Bu nedenle süreç tabana yayılmamış ve halklar arasındaki geniş çaplı desteği sağlama noktasında başarılı olamamıştır.

Futbol diplomasisi, iki ülke arasında ilişkileri iyileştirme çabalarına önemli bir ivme kazandırmış olsa da sonuç olarak politik ve toplumsal düzeyde yeterli karşılık bulamamıştır. Bu durum normalleşme sürecinin daha geniş bir zemin üzerinde toplumsal ve siyasi destekle ilerlemesi gerektiğini ortaya koymuştur.

İkinci Karabağ Savaşı sonrası Azerbaycan'ın elde ettiği büyük zaferle birlikte bölgede yeni bir konjonktür ortaya çıkmış ve bu yeni konjonktür Türkiye ile Ermenistan arasında ilişkilerin normalleşmesi için yeni bir fırsat olarak değerlendirilmiştir. Azerbaycan'ın zaferi Ermenistan'a karşı bir güç dengesi değişikliği ortamına imkân sağlamış ve bu durum Türkiye ile Ermenistan arasında diplomatik ilişkilerin yeniden yapılandırılması için bir zemin oluşturmıştır. Bu gelişmelerin sonucunda Türkiye ile Ermenistan arasında normalleşme sürecini ilerletmek amacıyla özel temsilciler atanmıştır. Türkiye tarafından Büyükelçi Serdar Kılıç, Ermenistan tarafından ise Milli Meclis Başkan Yardımcısı Ruben Rubinyan, bu sürecin başlatılması ve yönetilmesinde kilit rol oynamak üzere görevlendirilmişlerdir. Temsilcilerin gerçekleştirdiği bir dizi görüşme ilişkilerin normalleşmesi adına önemli adımların atılmasını sağlamıştır.

Bu çabaların bir sonucu olarak 2 Şubat 2022 tarihinde Türkiye ile Ermenistan arasında doğrudan uçuşlar yeniden başlatılmıştır. Bu adım iki ülke arasındaki ulaşımı kolaylaştırarak, karşılıklı güvenin tesis edilmesine yönelik bir ilk adım olmuştur. Ardından 1 Temmuz 2022 tarihinde Türkiye-Ermenistan sınırının üçüncü ülke vatandaşlarına açılması ve iki ülke arasında havayolu kargo ticaretinin başlatılması kararı alınmıştır. Bu karar ticari ilişkilerin canlanmasına ve bölgesel iş birliğinin güçlenmesine katkıda bulunma amacını taşımaktadır. Bu gelişmeler Türkiye ile Ermenistan arasındaki ilişkilerin normalleşme yolunda önemli bir dönemeç olduğunu göstermektedir. Ancak normalleşme sürecinin sürdürülebilir olması ve kalıcı bir barış ortamı yaratılması için her iki tarafın da daha derin bir diplomatik angajman ve güven inşa etmesi gerekmektedir.

Sonrasında Türkiye-Ermenistan ilişkilerinde önemli bir kırılma noktası olan nemesis anıtı krizi patlak vermiştir. Bu kriz iki ülke arasındaki zaten hassas olan diplomatik ilişkileri daha da gerilimli hale getirmiştir. Nemesis anıtı, Ermeni diasporası tarafından 1915 olayları sonrası Osmanlı İmparatorluğu'nun sorumluluğunu işaret etmek amacıyla inşa edilmiş bir anıttır ve bu anıtın Türkiye tarafından "soykırımın anıtı" olarak görülmesi, Türkiye-Ermenistan ilişkilerinde sürekli bir gerilim kaynağı olmuştur. Nemesis anıtının Ermenistan'da veya Ermeni diasporası tarafından yapılan törenlerle anılması, Türkiye'nin ulusal güvenliği ve toprak bütünlüğüne yönelik tehditler olarak algılanmıştır. Türkiye, bu tür törenlerin Ermeni diasporasının Türkiye'ye yönelik toprak taleplerini ve soykırım iddialarını güçlendirdiğini düşünmektedir. Bu nedenle nemesis anıtı ile bağlantılı olarak yaşanan gelişmeler ilişkilerin normalleşmesinin önündeki engellerden biri olmuştur.

Nemesis anıtı krizi özellikle 2023 yılında Ermenistan'ın bu anıtle ilgili yaptığı açıklamalar ve törenler üzerine alevlenmiştir. Ermenistan, nemesis anıtını soykırımı hatırlatıcı bir sembol olarak kullanırken Türkiye bu tür eylemlerin uluslararası ilişkilerdeki güven ortamını zedelediğini belirtmiş ve diplomatik anlamda tepkilerini göstermiştir. Ayrıca Türkiye, bu tür eylemlerin Ermenistan'ın Türkiye ile ilişkilerini normalleştirme çabalarına zarar verdiğini vurgulamıştır. Bu olay Türkiye-Ermenistan ilişkilerinin kırılganlığını ve her iki ülkenin tarihsel travmalarının güncel diplomatik ilişkiler üzerindeki etkisini açıkça gözler önüne sermektedir. Türkiye ile Ermenistan arasında otuz yıllık süre zarfında hem siyasi hem de toplumsal düzeyde bir dizi kırılganlık sorun ve hassasiyet devam etmektedir. Bu sorunlar sadece iki ülkenin geçmişine dayalı değildir aynı zamanda bölgesel güç dinamikleri, dış aktörlerin tutumları ve iç politikaların da etkisiyle şekillenmektedir.

Nemesis anıtı krizi ilişkilerin normalleşmesi için atılacak adımların hem tarihsel hem de güncel politik gerilimler tarafından engellenebileceğini göstermektedir. Bu kriz Türkiye ve Ermenistan arasındaki ilişkilerdeki derinlemesine sorunları karşılıklı güvenin eksikliğini ve çözülmesi gereken daha büyük yapısal engelleri bir kez daha ortaya koymuştur.

4.2. Türkiye-Ermenistan Siyasi İlişkilerinin Hava Sahası Sorunlarına Yansımaları

4.2.1. Ermenistan'ın Bağımsızlığı Sonrası Dönem

Ermenistan Cumhuriyeti, doğuda Azerbaycan (777 km), güneyde İran (35 km), batıda Türkiye (268 km) ve kuzeyde Gürcistan (164 km) ile kara sınırına sahiptir. (Cabbarlı, 2023: 146) Bir denize kıyısı bulunmayan Ermenistan aynı zamanda bir kara devletidir.

Ermenistan, coğrafi bütünlüğü açısından tarihsel olarak çok karmaşık bir geçmişe sahiptir ve yerleştiği bölge, birçok farklı imparatorluğun etki alanı olmuştur. Bu bölge tarih boyunca Roma, Bizans, Arap, Pers, Selçuk, Osmanlı ve Rusya gibi büyük güçlerin mücadele ve etkileşim alanı olmuştur. Bu durum Ermenistan'ın coğrafi sınırlarının ve siyasi yapısının sürekli olarak değişmesine neden olmuştur.

Roma ve Bizans İmparatorlukları, Ermenistan'ı hem stratejik hem de dini açıdan önemli bir bölge olarak görmüş ve bu topraklar üzerinde hakimiyet kurmaya çalışmışlardır. Daha sonra Araplar ve Persler, bu bölgeyi kontrol etmek için mücadele etmişlerdir. Selçuklular, Orta Çağ'da bölgedeki güç dengelerini değiştirmiş Osmanlı İmparatorluğu da uzun süre Ermenistan'ın büyük bir kısmını yönetmiştir.

Ermenistan'ın modern sınırları özellikle Rusya'nın bölgedeki etkisiyle şekillenmiştir. 19. yüzyılda Rus İmparatorluğu'nun bu bölgeyi ele geçirmesi ve Sovyetler Birliği döneminde Ermenistan'ın bir Sovyet cumhuriyeti olarak varlık göstermesi bugünkü Ermenistan'ın sınırlarının belirlenmesinde önemli bir rol oynamıştır.

Bu karmaşık tarih Ermenistan'ın siyasi ve coğrafi bütünlüğünü zorlaştırmış ve bölgedeki diğer ülkelerle olan ilişkilerinde tarihsel olarak birçok zorluk ve gerilim yaşanmasına neden olmuştur. Ermenistan, bu tarihi mirasla birlikte bölgesel güç dengelerinin etkisi altında zaman zaman kendi bağımsızlığını ve toprak bütünlüğünü korumaya çalışırken uluslararası ilişkilerde de ciddi engellerle karşılaşmıştır.

Ermenistan Cumhuriyeti, 21 Eylül 1991 tarihinde yapılan referandum sonucunda SSCB'den ayrılarak bağımsızlığını ilan etmiştir. 2 Mart 1992'de ise Azerbaycan, Moldova ve Orta Asya devletleri ile uluslararası alanda bağımsız bir devlet olarak tanınmış ve A/RES/46/227 sayılı bildiri ile Birleşmiş Milletler'e üye olmuştur (Permanent Mission of the Republic of Armenia to the United Nations, 2018; United Nations, 2022).

Ermeni Dışışleri Bakanlığı'nın desteğiyle hazırlanmış bir diaspora internet sitesinde, dünyadaki Ermeni nüfusunun 9 milyondan fazla olduğu belirtilmiş, bir diğer kaynak ise bu nüfusun 15 milyona yakın olduğunu bildirmiştir (Armenia Diaspora, 2024).

Ermenistan'ın bağımsızlığından sonra dış politikada üç önemli lider etkili olmuştur: Devlet Başkanı Levon Ter-Petrosyan, Robert Koçaryan ve Başbakan Vazgen Sarkisyan. Petrosyan diaspora kökenli olup Halep doğumludur ve 1946 yılında ailesiyle Ermenistan'a göç etmiştir. Erivan Devlet Üniversitesi'nin Doğu Bilimleri Fakültesi'nden mezun olmuştur (Peoples.ru., t.s).

Petrosyan, 1991-1996 yılları arasında başkanlık döneminde ve bağımsızlığın ilk yıllarında uyguladığı dış politikada Ermenistan'ın bağımsızlığının uluslararası alanda tanınması, uluslararası örgütlere üyelik, ekonomik sorunların çözülmesi, Azerbaycan topraklarının işgal edilmesi, Karabağ Ermenilerinin self-determinasyon hakkının uluslararası kamuoyunun dikkatine sunulması ve ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi gibi temel hedeflere odaklanmıştır. Petrosyan, dış politikada diaspora faktöründen yararlanmış olsa da diasporanın dış politikada belirleyici bir etken olma isteğini kesinlikle kabul etmemiştir. Diasporanın özellikle Türkiye'ye yönelik sözde soykırım ve toprak talepleri konusunda daha radikal bir dış politika izleme talebine karşı çıkmasının bir diğer nedeni de budur. Petrosyan, sözde soykırım meselesinin müzakere edilmesi gerektiğini ancak bu sorunun, Türkiye ile ekonomik ve diplomatik ilişkiler kurmaya engel olmadığını savunmuştur. Levon Ter-Petrosyan, Ermenistan'ın Sovyetler Birliği'nden bağımsızlığını kazanmasının ardından dış politikada pragmatik bir yaklaşım benimsemiştir. Ter-Petrosyan özellikle Türkiye ile ilişkilerin normalleşmesi ve Ermenistan'ın Batı ile ilişkilerinin güçlendirilmesi için çaba sarf etmiştir. Ayrıca Azerbaycan'la yaşanan Dağlık Karabağ sorununa diplomatik çözüm bulmayı hedeflemiş ancak iç ve dış politikada yaşanan zorluklar nedeniyle 1998 yılında görevinden ayrılmak zorunda kalmıştır.

Türkiye'nin çabalarına karşı ilk Başkan Ter-Petrosyan olumlu açıklamalarda bulunmuş Rusya'daki Türk büyükelçisine “Geçmiş unutamıyorum fakat geçmişle yaşamak istemiyorum. Çocuklarım ve onların çocukları için yeni bir gelecek inşa etmek istiyorum.” diyerek iyi bir izlenim veriyse de bu düşünce 1992 Dağlık Karabağ ve Laçın'ın, 1993'te de Dağlık Karabağ'ı çevreleyen Kelbecer, Ağdam, Fuzuli, Cebrayil, Gubatlı ve Zengilan gibi bölgelerin işgali ile son bulmuştur (Hill, vd., 2015:132-133).

Ermeni kuvvetleri tarafından 3 Nisan 1993'te Kelbecer şehri ile civarını ele geçirilmiş böylelikle Dağlık Karabağ ile Ermenistan arasında ikinci bir koridor daha açılmışlardır. Bu işgalin ardından dönemin Dışişleri Bakanı Hikmet Çetin yaptığı açıklamada, Ermenistan'ın Azerbaycan'a yönelik gerçekleştirdiği son saldırıların ardından Türkiye hava sahasından geçmekte olan hiçbir uçuşa izin verilmeyeceğini vurgulamıştır. Ayrıca bu uçuşların devam etmesi durumunda, gerektiğinde uçaklara ateş açılarak indirileceği bildirilmiştir. Bununla birlikte Ermenistan ile kara sınırı da tamamen kapatılmıştır. Her türlü diplomatik ilişkiler kesilmiş ve konu BM Güvenlik Konseyi'ne götürülmüştür. Konsey Başkanı 7 Nisan 1993'te bir açıklama yaparak gelişmeler karşısında ciddi endişe duyulduğunu bildirmiş, ateşkes yapılmasını ve Ermeni güçlerinin işgal ettiği bölgelerden çekilmesi istenmiştir (Çelikpala, 2005: 48).

Levon Ter-Petrosyan'ın görev süresi boyunca, Ermenistan'ın dış politikasında zaman zaman ılımlı bir yaklaşım benimsenmiş ve özellikle Türkiye ile ilişkilerde belirli adımlar atılmaya çalışılmıştır. Ter-Petrosyan, Ermenistan'ın bağımsızlığını kazandıktan sonra özellikle Türkiye ile daha yapıcı ve diyalog odaklı bir dış politika izlemeye çalışmış, bu çerçevede zaman zaman karşılıklı yakınlaşmalar gözlemlenmiştir. 1995 yılında Türkiye, Ermeni tescilli uçakların Türk hava sahasını kullanmasına izin vererek, bu dönemde ilişkilerin iyileşmesi adına önemli bir adım atmıştır. Bu dönemde 1993-1996 yıllarında Ermenistan Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı görevini yürüten Shahan Petrosyan, Ermenistan'ın kara sınırları ve hava sahası açısından Türkiye tarafından uygulanan ablukaya karşı uluslararası alanda çözüm arayışına girmiştir. Petrosyan'ın raporu doğrultusunda, Ermenistan, Türkiye'nin uyguladığı hava sahası sınırlamaları konusunda ECAC'a başvurmuştur. Bu başvuru Ermenistan'ın özellikle uluslararası havacılık alanında Türkiye ile yaşadığı kısıtlamaları aşmak için atılan bir adım olmuştur.

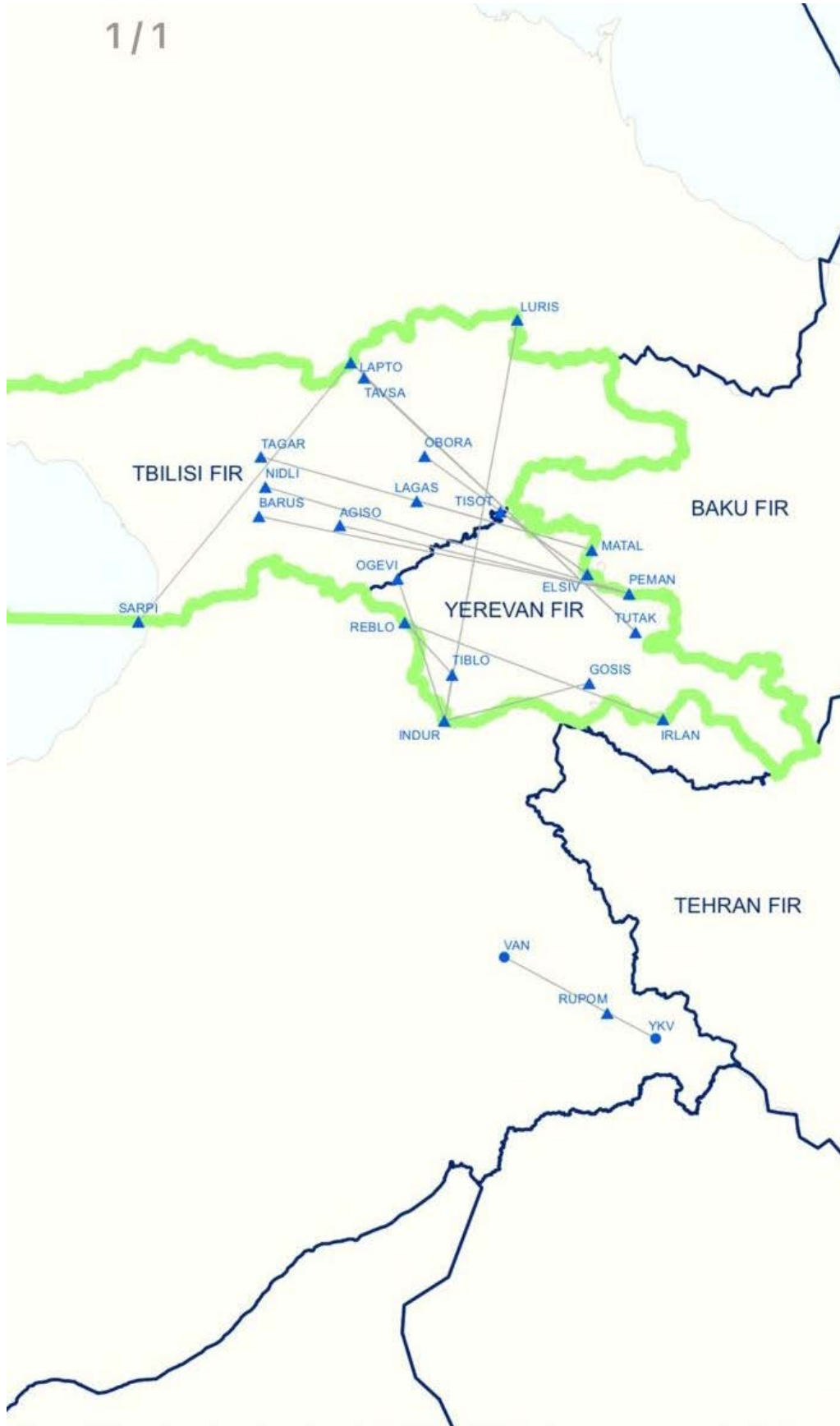
Ermenistan, süreci hem ECAC üzerinden uluslararası çerçevede hem de Türkiye ile sınırlı diyalog imkanları çerçevesinde, Ter-Petrosyan'ın ılımlı söylemlerinin açtığı alandan yürütmüştür. Bu dönemde Armenian Airlines (Ermeni Hava Yolları), Erivan-İstanbul uçuşlarını gerçekleştirmiştir. Bu uçuşlar Türkiye-Ermenistan ilişkilerindeki bir iyileşme olarak değerlendirilebilir ve iki ülke arasındaki hava ulaşımının yeniden başlaması, bu dönemdeki diplomatik çabaların bir yansımasıdır ancak 2002 yılında Armenian Airlines iflas başvurusu yapmış ve 15 Nisan 2003 tarihinde resmi olarak iflasını ilan etmiştir. Bu gelişme, özellikle havacılık sektöründeki ekonomik

zorlukların ve Türkiye-Ermenistan arasındaki ilişkilerin inişli çıkışlı seyrinin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

Petrosyan'ın ılımlı dış politika yaklaşımının Türkiye ile ilişkilerde bir dönem olumlu adımların atılmasına yol açmış olsa da ilerleyen yıllarda bu süreçteki ekonomik ve siyasi engeller, ilişkilerin istikrara kavuşmasına engel olmuştur. Bununla birlikte Ter-Petrosyan'ın döneminde atılan bazı adımlar, ilerleyen dönemdeki ilişkilere yönelik temel bir diyalog ve iş birliği zemini oluşturmuş ve Ermenistan-Türkiye ilişkilerinin geleceği için bir başlangıç noktası oluşturmuştur.

Ter Petrosyan'ın Türkiye-Ermenistan ilişkilerini geliştirme yönünde atmak istediği adımlar Türkiye tarafından da olumlu cevaplarla karşılanmıştır. 19 Nisan 1995'te dönemin Başbakanı Tansu Çiller Ermenistan'ın ticari uçuşları için hava koridorunun açıldığını ilan etmiş, Türkiye'de birçok Ermeni eserleri restore edilmiştir (Çelikpala, 2005: 49-50).

Hava seyrüsefer terminolojisinde REBLO ve INDUR yol koridorları, Ermenistan ile Türkiye arasında önemli bir havacılık bağlantısı sağlayan hava koridorları olarak belirlenmiştir. Bu koridorlar, biri Ağrı Dağı üzerinden, diğeri ise Kars üzerinden geçen rotalar olarak aktif hale gelmiştir. Bu iki hava koridoru, Ermenistan'ın havacılık altyapısına ve ekonomik kazanımlarına katkı sağlamıştır. Bu rotaların aktif hale gelmesi, özellikle Avrupa'dan Uzak Doğu'ya giden uçaklar için önemli bir avantaj sunmuştur. Havacılık seyrüsefer hizmetlerinin ve navigasyonlarının bu rotalarda sağlanması, Ermenistan'a önemli bir gelir kaynağı oluşturmuştur. Ermenistan, bu hava koridorlarını kullanan uçaklardan yaklaşık 1 milyon dolar bir gelir elde etmiştir. Bu gelir, Ermenistan'ın havacılık sektörü için ekonomik olarak değerli bir katkı sağlamış ve aynı zamanda ülkenin uluslararası havacılık ağındaki rolünü pekiştirmiştir.



Şekil 4.1: Ermenistan'ın Hava Sahası Sınırları ve Uçuş Koridorlar

Ayrıca Mayıs 1995'te Ermeni Havayolları (Armenian Airlines), Erivan'dan İstanbul'a düzenli seferler başlatmıştır. Bu seferler, iki ülke arasındaki hava trafiğini artırmış ve ulaşımında önemli bir adım atılmasını sağlamıştır. Ermenistan-Türkiye ilişkilerinde belirli bir iyileşme ve yakınlaşma dönemi yaratmış olan bu gelişme hem ticari hem de kültürel bağların güçlenmesine katkıda bulunmuştur.

Bu adımlar, her ne kadar o dönemde ilişkilerdeki genel durumu iyileştirmeye yönelik bazı olumlu gelişmeler yaratmış olsa da uzun vadede bu tür adımların istikrarlı bir normalleşme sürecine dönüşmesi, daha kapsamlı ve sürdürülebilir bir diplomatik çaba gerektirmiştir. Ancak yine de bu tür havacılık ve ekonomik bağlar, iki ülke arasındaki potansiyel iş birliği için bir zemin hazırlamıştır.

Ter Petrosyan'ın Türkiye'ye karşı ılımlı politika izlemek istemesi özellikle Ermeni diasporası ve Taşnak Partisi tarafından olumlu karşılanmamıştır. Petrosyan'ın siyasi kariyerini sonlandıran olay, Eylül 1997'de AGİT Minsk Grubu'nun Dağlık Karabağ konusunda sunduğu barış taslağını kabul etmesidir. (Çelikpala, 2005: 52) Bu gelişme Ermenistan iç siyasetinde önemli bir dönüm noktası olmuş ve Petrosyan'ın görevden ayrılmasına yol açmıştır.

Eski bir asker olan Robert Koçaryan, Petrosyan için müttefik olarak ideal bir aday olarak öne çıkmış ve Başbakanlık görevine atandıktan sonra sert ve keskin söylemleriyle dikkat çekmiştir. Dağlık Karabağ Ermenileri için bir lider konumunda olsa da Ermenistan'daki Ermeni nüfusu tarafından başlangıçta kabul edilmemiştir. Sözde Ermeni soykırımı meselesine yaklaşımda ise Ermenistan'ın ilk devlet başkanı Levon Ter-Petrosyan bu konuyu daha çok ahlaki ve diplomatik bir çerçevede ele almayı tercih etmişken Koçaryan 1998 yılında iktidara geldiğinde söz konusu meseleyi Türkiye'ye yönelik Ermenistan dış politikasının merkezi bir unsuru olarak benimsemiş ve Türkiye karşıtlığı dış politikanın temel unsurlarından biri haline gelmiştir. Koçaryan'ın dönemi, Ermenistan'ın dış politikasında sertleşmiş ve Türkiye ile ilişkiler daha da gerginleşmiştir. Dağlık Karabağ meselesindeki Ermenistan'ın tutumu, Azerbaycan ile olan gerilimlerin ve Türkiye'nin Ermenistan'a yönelik tutumunun daha da pekişmesine yol açmıştır. Koçaryan'ın yaklaşımı, Ermenistan'ın dış politikası üzerinde kalıcı etkiler bırakmış ve bu etkiler, sonraki yıllarda da Ermenistan'ın hem bölgesel hem de küresel düzeydeki ilişkilerine yansıyan bir faktör olmuştur.

Sonuç olarak Robert Koçaryan'ın liderliği Ermenistan'ın dış politikasında daha sert, keskin ve karşıt bir tutumun benimsenmesine yol açmış ve özellikle Türkiye ile ilişkilerde derinleşen bir uçuruma neden olmuştur. Bu dönemdeki politikalar, Ermenistan'ın uluslararası ilişkilerinde önemli bir dönüm noktası oluşturmuş ve özellikle Dağlık Karabağ ve soykırım meselelerinde daha güçlü bir karşıt duruş sergilenmesine neden olmuştur.

4.2.2. İlişkilerde Yumuşama Dönemi

2000'li yılların başında özellikle ABD'de yaşanan terör saldırıları nedeniyle Ortadoğu, Kafkasya ve Asya hattında tarihten süregelen birtakım gerginlikler, siyasi kutuplaşma ve kamplaşmalar güvenlik ve savaş endişesiyle bölgesel iş birliği ve yumuşama eğilimi göstermiştir. Eski bir SSCB üyesi olan Ermenistan, 11 Eylül 2001 terör saldırılarının ardından hava sahasını kısa süreliğine ABD'ye açan Ermenistan, 600'den fazla Amerikan askeri uçuşunun gerçekleşmesine izin vermiştir (Petros, 2013: 6).

2002 yılını ocak ayında Türkiye Ermenistan'a bir iyi niyet ifadesi olarak sınırda vize uygulamasını yeniden başlatmıştır. Ermenistan vatandaşlarını vize almak için Tiflis veya Moskova'ya gitmek mecburiyetinde bırakan ve sonuçta Türkiye'ye gelen Ermenilerin sayısında azalma olmasına sebep olan uygulama kaldırılarak Türkiye'ye gelmek isteyen Ermenistan vatandaşlarına sınırda vize verilmesine olanak sağlayan bir uygulamaya geçilmiştir (Petros, 2013: 6).

1996 yılında kurulan Armavia Havayolları 2001'de ilk uçuşunu gerçekleştirmiştir. Rusya ve Türkiye'ye başta olmak üzere Erivan Zvartnots Uluslararası Havalimanı'ndan Avrupa'ya ve Ortadoğu'ya giden uluslararası uçuşları işletmiştir.

Türkiye'den Ermenistan'a ilk sivil tarifeli uçak seferi 16.10.2003 tarihinde Fly Air tarafından yapılmıştır. Seyahat operatörü Tower Travel Aviation sahibi Dikran Altun Ermeni asıllı bir Türk vatandaşıdır. Bu hattın açılmasında emeği ve katkısı büyüktür. Fly Air'dan kiralanan uçakla başlayan seferlerin temsilci firması Tower Travel Aviation'dır. Türk bayrağı taşıyan bir uçağın Erivan'a sefer düzenlemesinin bir dönüm noktası olduğunu Turgut Özal'ın hayalini gerçekleştirdiğini belirtmiştir. Seferler haftada iki gün pazartesi ve perşembe olarak devam etmiştir. Fly Air 2007 yılında faaliyetlerini sonlandırarak iflas ettiğini açıklamıştır. Fly Air'ın İstanbul'dan Erivan'a tarifeli sefer düzenlemesi başlangıç açısından önemli bir gelişmedir. Özellikle iki ülke

arasındaki diplomatik ilişkilerin kırılğan olduğu dönemlerde bu tür adımlar, halklar arası ilişkilerin normalleşmesi adına sembolik bir anlam taşımış ve Türk-Ermeni ilişkilerinde havacılık sektörünün oynayabileceği rolü göstermiştir.

Dış politikada yeni yaklaşımın benimsenmesinde 2002-2009 yıllarında Başbakan Danışmanı ve 1 Mayıs 2009 tarihinden itibaren Dışişleri Bakanı olan Ahmet Davutoğlu'nun önemli bir rolü olmuştur. Davutoğlu'nun dış politika liderliğinde Adalet ve Kalkınma Partisi (AK Parti) Hükümeti'nin dış politika stratejisi incelendiğinde proaktif bir yaklaşım benimsendiği, komşu ülkelerle ikili sorunları çözmeye ve aktif şekilde ilişkileri geliştirmeye odaklanıldığı ve dünyanın “kazan-kaybet” yerine “kazan-kazan” ilişkileri temelinde algılandığı görülmektedir. Bu yeni dış politika anlayışı Türkiye'nin Soğuk Savaş dönemi kutuplaşma ve bloklaşma ortamından çıkarak çevresindeki düşman algısını terk etmesini ve yerine rekabetten ziyade iş birliği yollarını kullanmasını hedeflemiştir. Ayrıca askeri güç unsurlarından çok yumuşak güç araçlarını özellikle karşılıklı ekonomik bağımlılık ve kültürel bağları güçlendirmeyi ön plana çıkarmıştır. Batı ile mevcut ilişkilerin sürdürülmesinin yanı sıra Türkiye'nin Balkanlar, Kafkaslar ve Ortadoğu gibi yakın bölgelerde de etkinlik kazanmayı amaçlayan bir dış politika izlenmiştir (Sofiyeva, 2011: 210). Bu yaklaşım, Türkiye'nin güvenliğini ve istikrarını pekiştirmeyi aynı zamanda önemli bir bölgesel ve küresel aktör olmayı hedefleyen bir dış politika anlayışı olarak tanımlanabilir.

2007 yılının mart ayında Van Gölü'ndeki Akdamar Kilisesi, Türkiye tarafından restore edilerek açılışı gerçekleştirilmiştir. Bu açılış törenine dönemin Ermenistan Kültür Bakan Yardımcısı Gagik Gürciyan başta olmak üzere çok sayıda bürokrat davet edilmiştir. Aynı yıl içinde ayrıca Erivan-Antalya uçak seferleri de Türkiye'nin iyi niyet sürecinin devamı olarak başlatılmıştır (Özkan, 2015: 663). Bu uçuşlar, Türkiye'nin Ermenistan ile ilişkilerini normalleştirme yönünde atmaya devam ettiği adımları temsil etmektedir. Antalya, Türkiye'nin önemli turistik merkezlerinden biri olduğu için bu uçak seferlerinin başlatılması hem turizm alanında iş birliğini hem de halklar arası iletişimi artırmayı hedefleyen bir adım olmuştur. Bu gelişmeler özellikle 2000'lerin ortalarındaki dönemde Türkiye-Ermenistan ilişkilerindeki iyi niyet süreci kapsamında önemli bir yere sahiptir. Ancak bu olumlu adımların ve girişimlerin her zaman sürdürülebilir olabilmesi için siyasi, ekonomik ve diplomatik zorluklarla başa çıkılması gerektiği görülmüştür. Bu süreç her iki ülkenin de tarihi ve politik geçmişinden kaynaklanan engellerle karşılaşmış ve nihayetinde daha geniş bir

normalleşme sürecine dönüşmemiştir. Yine de bu tür adımlar iki ülke arasındaki halklar düzeyindeki temasların artırılmasında önemli rol oynamıştır.

Abdullah Gül'ün cumhurbaşkanlığı dönemi, Türkiye-Ermenistan ilişkileri açısından önemli bir döneme işaret etmektedir. 28 Ağustos 2007 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı olarak göreve başlayan Abdullah Gül, göreve başlamasından kısa bir süre sonra 19 Şubat 2008'de Serj Sarkisyan'ın Ermenistan Cumhurbaşkanı seçilmesinin ardından bir tebrik mesajı ve iyi niyet mektubu göndermiştir. Bu durum Sarkisyan'ın Ermenistan'da yaşanan olaylı seçimlerin ardından geleneksel tebriklerin ötesine geçerek iki ülke arasındaki ilişkilerin güçlendirilmesine yönelik bir temenni içeren bir mesaj olmuştur.

Abdullah Gül'ün gönderdiği bu mesaj, Türkiye'nin Ermenistan'a yönelik barışçıl ve dostane yaklaşımını simgeleyen önemli bir adım olmuştur. Aynı dönemde Başbakan Recep Tayyip Erdoğan ve Dışişleri Bakanı Ali Babacan da Ermeni mevkidaşlarına benzer iyi niyet mesajları göndermiştir. Bu mesajlar, Türkiye'nin Ermenistan ile ilişkilerini geliştirme amacını taşıyan bir dış politika adımı olarak değerlendirilmiştir.

Bu dönemde atılan adımlar, Türkiye'nin Ermenistan'a yönelik ılımlı dış politikası ve iyi niyet süreci kapsamında önemli bir yere sahiptir. Bu süreçteki olumlu mesajlara rağmen iki ülke arasındaki ilişkilerdeki derin tarihsel ve siyasi engellerin aşılması için daha fazla diplomatik çaba gerekmektedir. Bu tür girişimler iki ülke arasındaki diyalog zeminini güçlendirmeye yönelik önemli adımlar olarak kaydedilmiştir.

2008 yılı Türkiye-Ermenistan ilişkilerinde önemli bir dönüm noktası olarak kabul edilmektedir. İki ülke arasındaki ilişkiler, bu dönemde olumlu bir seyir izleme eğilimine girmiştir ve özellikle 2010 FIFA Dünya Kupası grup maçlarının etkisi büyük olmuştur. Bu süreçte futbol diplomasisi önemli bir rol oynamıştır. Futbol diplomasisi kapsamında Ermenistan Cumhurbaşkanı Serzh Sarkisyan, 2008 yılında Ermenistan ile Türkiye milli takımları arasındaki ilk maçı izlemek üzere Türkiye Cumhurbaşkanı Abdullah Gül'ü Erivan'a davet etmiştir. Bu davet tarihsel olarak büyük bir öneme sahiptir çünkü Türkiye Cumhurbaşkanı'nın Ermenistan'a resmi bir ziyaret yapması ve iki ülke arasındaki ilişkilerin normalleşmesi yönünde atılan adımlardan biri olarak kabul edilmiştir.

Abdullah Gül'ün Erivan'a ziyareti iki ülke arasındaki güven inşa edilmesi, barışçıl ilişkilerin teşvik edilmesi ve insanlar arasındaki bağların güçlendirilmesi amacı taşıyan

önemli bir adım olarak görülmüştür. Cumhurbaşkanı Gül'ün bu davete katılması, sadece futbolun ötesinde bir anlam taşımış, diplomatik ilişkilerin geliştirilmesi ve siyasi diyalog açısından tarihi bir anı oluşturmuştur. Bu adım, aynı zamanda futbolun diplomatik ilişkilerdeki rolünü bir kez daha gözler önüne sermiştir. Spor, ülkeler arasındaki gerginliklerin yumuşatılmasında, halklar arası dostane ilişkilerin pekiştirilmesinde güçlü bir araç olarak kullanılmıştır. Türkiye ve Ermenistan arasında bu şekildeki bir etkileşim aynı zamanda uluslararası toplumun dikkatini çekmiş ve iki ülkenin birbirlerine karşı daha ılımlı bir tutum sergilemelerine katkı sağlamıştır. Bu olumlu gelişmelere rağmen Türkiye-Ermenistan ilişkilerinin tam anlamıyla normalleşmesi için hala çözülmesi gereken çok sayıda tarihsel ve politik mesele bulunmaktadır. 2008 yılında yaşanan bu futbol diplomasisi örneği, iki ülke arasındaki ilişkilerdeki potansiyeli ve uluslararası alanda etkileşim kurmanın önemini ortaya koymuştur.

ABD ve AB, Türkiye-Ermenistan ilişkilerinde yaşanan bu olumlu gelişmeleri desteklemiş ve yumuşama eğilimlerine dair olumlu açıklamalar yapmışlardır. Bu ülkeler Ermenistan ile ilişkilerin normalleşmesinin bölgesel istikrar ve barış açısından önemli olduğunu vurgulamışlardır. Ancak Azerbaycan tarafından sürece yönelik farklı bir yaklaşım benimsenmiştir. Azerbaycan, Dağlık Karabağ bölgesinin Ermenistan tarafından işgal altında tutulmasını bir ön koşul olarak kabul etmekte ve bu sorunun çözülmeden herhangi bir normalleşme adımı atılmasını kabul etmemektedir. Azerbaycan'ın bu tavrı yalnızca Dağlık Karabağ sorunu ile sınırlı kalmamış aynı zamanda Türk-Ermeni ilişkilerinin ilerlemesiyle bağlantılı olarak da Azerbaycan'ın hassasiyetlerini ön plana çıkarmıştır.

Azerbaycan, “iki devlet tek millet” mottosuyla hareket etmekte ve Türkiye'nin Azerbaycan'ın çıkarlarını göz önünde bulundurmasını beklemektedir. Türkiye, Azerbaycan'la olan güçlü etnik, tarihsel ve bölgesel bağları nedeniyle bu hassasiyetlere duyarlı kalmak zorundadır. Azerbaycan, Dağlık Karabağ'ın Ermenistan'dan geri alınmasını normalleşme sürecinin temel şartı olarak görmektedir. Türkiye'nin de bu hassasiyeti dikkate alarak Ermenistan ile ilişkilerini normalleştirme adımlarını atması gerektiği düşünülmektedir.

Azerbaycan'ın bu tutumu, Türkiye-Ermenistan ilişkilerindeki normalleşme sürecinin önünde bir engel teşkil etmektedir. Azerbaycan'ın stratejik öncelikleri, Türk-Ermeni ilişkilerinde atılacak adımlar ile doğrudan ilişkilidir. Bu nedenle Azerbaycan'ın onayı

olmadan atılacak her adım, iki ülke arasındaki diplomatik ilişkiler ve bölgesel iş birliği açısından sorun yaratabilmektedir Türkiye ile Azerbaycan arasında enerji iş birlikleri de bulunmaktadır. Türkiye'nin enerjide büyük ölçüde dışa bağımlısı olması bölgedeki sorunlar üzerinde daha stratejik hamleler üretmesine sebep olmaktadır. Azerbaycan'ın duyduğu endişeler ve Dağlık Karabağ sorunu Türkiye-Ermenistan ilişkilerindeki normalleşme sürecinin önündeki en büyük engellerden biri olarak kalmaya devam etmektedir. Bu mesele sadece iki ülke arasındaki ilişkiler için değil aynı zamanda bölgesel güvenlik ve istikrar açısından da kritik bir öneme sahiptir.

Türkiye-Ermenistan ilişkilerinde Azerbaycan o kadar önemli bir noktadadır ki Abdullah Gül'ün Erivan'a ziyaretinin ardından 2 gün sonra Başbakan Recep Tayyip Erdoğan Bakü'yü ziyaret ederek bilgilendirmelerde bulunmuştur. Azerbaycan ile yakın ikili ilişkilerini bozmak istemeyen Türkiye, Azerbaycan-Ermenistan-Türkiye üçlü görüşme formatı oluşturmak için çabalamıştır. Eylül 2008'deki BM Genel Kurulu Toplantıları sırasında üst düzey olmayan bir üçlü görüşme gerçekleştirmiştir.

Ermenistan'ı bu yakınlaşmaya ve normalleşmeye iten gelişmeler, ilk olarak 14 Mart 2008'de BM Genel Kurulu tarafından alınmış ve Ermenistan'ın işgal altında tuttuğu Azerbaycan topraklarından çekilmesini, bir milyona yakın Azerbaycan Türklerinin evlerine geri dönmelerini ve Dağlık Karabağ sorununa Minsk Grubu çerçevesinde bir çözüm bulunması talep edilmiştir. Uluslararası kuruluşların kararları Sarkisyan'ı Ermenistan'ın uluslararası güvenirliliğinin büyük ölçüde azaldığı yolunda bir düşünceye sevk etmiştir.

Gürcistan krizi ve Rusya'nın Abhazya ve Güney Osetya'yı işgal etmesi Ermenistan'ı derinden sarsmıştır. Bir yandan aynı durumun kendi başına gelebileceği düşüncesi, bir yandan da ekonomik yönden tek çıkış kapısının işgal edilmesi, durumun daha da kötüleştirmiştir. Bu bağlamda Ermenistan'ın uluslararası toplum nezdindeki imajını düzeltmek ve Ermenistan ekonomisini tekrar yoluna koymak için Türkiye açılımından başka seçenek kalmamıştır (Shahnazaryan, 2013: 48).

Spor; kültürel, ideolojik, din, etnisite gibi kavramlardan bağımsız olarak toplumları bir araya getiren evrensel bir değer olarak günümüzde karşımıza çıkmaktadır. Spor, birleştirici özellikleri nedeniyle devletler tarafından etkili bir diplomasi aracı olarak görülmektedir.

Futbol diplomasisi, dışışleri bakanlığı ve dışışleri bakanlığının diplomatik kadroları tarafından futbolun, futbolcuların, futbol etkinliklerinin ve devlet dışı futbol unsurlarının, iş birliği oluşturmak, kişiler arası bağlantıyı, ilişkiyi, kalkınmayı, kültürel, ticari faaliyetleri, eğitim, turizm, yatırım fırsatlarını en üst düzeye çıkarmak için uzun vadeli iş birliğine dayanan, karşılıklı fayda sağlayan ortaklıklar kurulması için bilinçli, stratejik ve düzenli kullanımı olarak tanımlanabilir.

Birçok noktada sorunları olan taraflar veya devletler futbol aracılığıyla da olsa diyalog kurma, diplomatik ilişki kurma, diplomatik ilişki kurma, geliştirme durumu dahi olasıdır. Bir spor etkinliği aracılığıyla siyasilerin daha resmi olmayan bir kamuflaj altında gerçekleştirdikleri ziyaretler sembolik anlam taşımaktadır. Aslında diplomatik çıktılar için spor bir kamuflaj olarak kullanılmaktadır.

Türkiye ile Ermenistan arasında gerçekleşen futbol diplomasisi de iki devlet arasında gerilimi azaltarak ilişkileri normalleştirmeyi aynı zamanda iki ülke için ayrı ayrı geçerli olan hem ulusal hem de uluslararası çaptaki çıkarları elde etme amacı gütmektedir.

Abdullah Gül'ün ziyareti Cumhurbaşkanlığı'nın resmî açıklamasıyla duyurulmuştur. Açıklamada, maç iki ülke ilişkileri açısından fırsatlar sunan bir önem taşımaktadır. Özellikle Kafkasya bölgesi halklarını endişeye sevk eden gelişmelerin yaşandığı bir dönemde ortaya çıkan bu imkânın tüm taraflarca en iyi şekilde değerlendirilmesi gerektiğine inanılmaktadır. Bu maç vesilesiyle yapılacak bir ziyaretin bölgede yeni bir dostluk ikliminin oluşmasına da katkıda bulunabileceği düşünülmektedir. Sayın Cumhurbaşkanımız bu anlayışla daveti kabul etmiştir. Cumhurbaşkanlığı tarafından yapılan açıklama, ziyaretin sadece iki ülke arasındaki ilişkilerin normalleşmesi için değil aynı zamanda bölgesel barış ve istikrar adına da önemli bir adım olduğunu dile getirmektedir. Kafkasya bölgesindeki halkların endişelerini dikkate alarak bu dönemde atılacak adımların daha dikkatli ve yapıcı olması gerektiği mesajını verdiği anlaşılmaktadır. Ziyaretin bir fırsat olarak görülmesi ve özellikle bölgedeki diğer aktörlerle ilişkilerde yeni bir dostluk atmosferi yaratma potansiyeli taşıdığı ifade edilmektedir. Diplomatik açıdan bu tür açıklamalar Türkiye'nin bölgesel ve uluslararası düzeyde daha geniş bir stratejik vizyon benimsediğini aynı zamanda ilişkilerdeki olası gerginlikleri azaltmaya yönelik bir niyet beyanı olduğunu göstermektedir.

Cumhurbaşkanının daveti kabul etme kararının ardında bu tür fırsatların sadece ikili ilişkileri değil aynı zamanda daha geniş bir bölgesel barış ortamını destekleme amacı taşıdığı da açıkça belirtilmiştir. Bu çerçevede ziyaretin sadece bir diplomatik ziyaret değil aynı zamanda bölgesel barışa katkıda bulunma çabası olarak algılanması mümkündür. Türkiye'nin, Kafkasya'daki aktörlerle ilişkilerini derinleştirerek yeni bir dostluk iklimi yaratma yönündeki çabaları, uluslararası ilişkilerde daha yapıcı ve dengeleyici bir rol üstlenmeye yönelik bir adım olarak değerlendirilmektedir. 2008 yılında gerçekleşen bu karşılaşma, sadece sportif bir etkinlik olmanın ötesinde, iki ülke arasındaki diplomatik ilişkilerin bir yansıması olarak değerlendirilmektedir. Türk futbolseverlerin Ermenistan'daki maça gösterdiği ilgi belirli sosyal ve lojistik faktörler tarafından şekillendirilmiştir. Ermenistan'daki maça deplasman tribününe ayrılan 2750 koltuktan yalnızca üçte birinin dolması, bu maça olan ilginin beklenenin altında kaldığını ortaya koymaktadır. Bunun ardında yatan sebepler arasında, seyahatin yüksek maliyeti, ulaşım altyapısındaki yetersizlikler ve iki ülke arasındaki gergin ilişkiler gibi faktörler bulunmaktadır. Özellikle karayolu ile seyahat edenlerin oranının yüksek olması, uçakla seyahat etmenin ekonomik açıdan daha pahalı ve lojistik açıdan daha zorlayıcı bir seçenek olduğunu göstermektedir. Türk vatandaşlarının Ermenistan'a gerçekleştirdiği yolculukların maliyetinin kişi başı 150 Euro ile 500 Euro arasında değişmesi, seyahatin sadece ekonomik açıdan değil aynı zamanda coğrafi ve lojistik açıdan da zorluklar içerdiğini göstermektedir. Bu yüksek maliyet, özellikle futbolseverlerin sayısının sınırlı kalmasına neden olmuştur. Ayrıca, havayolu ulaşımının yalnızca yüzde 9'luk bir dilimle sınırlı kalması, hava yolunun turistik ve kültürel bağlamda henüz yeterince cazip olmadığına işaret etmektedir.

Siyasi ilişkiler de bu durumu etkileyen önemli bir faktördür. Türkiye ve Ermenistan arasındaki tarihsel ve diplomatik gerginlikler, halklar arasındaki sosyal etkileşimi sınırlamaktadır. İki ülke arasındaki ilişkilerdeki normalleşme süreci yalnızca resmi düzeydeki diplomasiyle değil halklar arası kültürel ve turistik etkileşimin de önemli bir yeri olduğunu ortaya koymaktadır. Bu tür spor etkinlikleri, ülkeler arasındaki buzları eritebilmek için bir fırsat sunmakta olsa da toplumsal ve politik engeller bu sürecin önünde engel teşkil etmektedir. Türkiye ve Ermenistan arasındaki karşılıklı seyahatlerin ve kültürel etkileşimlerin artması yalnızca ulaşım altyapısının iyileştirilmesiyle değil aynı zamanda iki ülke arasındaki diplomatik ilişkilerin daha sağlıklı bir zemine oturmasıyla mümkün olacaktır.

2010 Dünya Kupası elemelerinde oynanan tarihi Ermenistan maçıyla ilgili yapılan bu organizasyon, kapsamlı bir lojistik planlama ve koordinasyonu gerektiren bir süreçtir. Futbol takımı, federasyon yetkilileri, gazeteciler ve sponsor firmalar gibi çeşitli paydaşları içeren yaklaşık 200 kişilik bir heyet, başkent Erivan'a gerçekleştirilen özel bir seyahatte bir araya gelmiştir. Kiralanan iki uçakla yapılan ulaşım, takım ve federasyon yetkililerinin aynı uçakta seyahat etmelerini sağlamış, diğer katılımcılar ise ayrı bir uçakla yola çıkmıştır. Bu durum, organizasyonun farklı paydaşlar arasında etkin bir şekilde yönetildiğini ve seyahatin stratejik olarak planlandığını göstermektedir. Ayrıca Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı'na bağlı görevlilerin de seyahate katılması, diplomatik anlamda bu etkinliğin önemini ve geniş kapsamını vurgulamaktadır.

Sarkisyan'ın Gül'ü Ermenistan'daki maça daveti ardında başlayan futbol diplomasisi olarak adlandırılan süreci Ermenistan'ın ekonomik ve siyasi yalnızlıktan kurtulmayı amaçlayan spor organizasyonu perde arkasında diplomasi oyunu olarak değerlendirilmektedir.

Futbol açılımından sonra iki ülke yetkilileri hayli sık toplantılar yapmaya başlamışlardır. Dışişleri Bakanları Ali Babacan ve Eduard Nalbandyan milli maçı izleyen dört ay içinde altı kez bir araya gelip görüşmüşlerdir. Diğer yandan Başbakan Erdoğan'da Dünya Ekonomik Formunu yıllık toplantılarına katılmak üzere gittiği İsviçre'nin Davos şehrinde aynı amaçla orada bulunan Serj Sarkisyan'la 29 Ocak 2009 tarihinde görüşmüştür. Bu görüşmeler olumlu geçmiş ve iki ülke dışişleri bakanlarının temaslarına devam etmesi kararı alınmıştır (Çelikpala, 2005: 48).

Cumhurbaşkanı Abdullah Gül'ün 6 Eylül 2008 tarihinde yapmış olduğu Erivan ziyaretinin ardından 10 Eylül 2008 tarihinde Cumhurbaşkanlığı uçağı "ANA" ile Türkiye saati ile 16:45'te Bakü Haydar Aliyev Havalimanı'na inmiştir (Flightradar24, 2015).

Türkiye'nin futbol diplomasisi ile başlayan "Ermenistan açılımı" sonrası Azerbaycan ziyareti "gönül alma" olarak değerlendirilmektedir. ABD ve AB, Türkiye ile Ermenistan arasındaki gelişmeleri olumlu karşılarken Azerbaycan kamuoyu ve basınından olumsuz yorumlar Türkiye'nin politikasına eleştirel sesler yükselmeye başlamıştır.

Azerbaycan'ın tepkisi Türkiye'nin, Azerbaycan'ın Ermenistan ile olan sorunlarını dikkate almadan sınır kapısını açma düşüncesinden olmuştur. Cumhurbaşkanı Gül, Azerbaycan kamuoyunu yatıştırmak ve Azerbaycan Devlet Başkanı İlham Aliyev'i Türkiye ve Ermenistan arasındaki yeni uzlaşmacı ilişkinin Ermenistan'a Azerbaycan aleyhine verilen bir taviz anlamına gelmediğine ikna etmek için Erivan'dan döndükten çok kısa süre sonra Bakü'ye resmi ziyarette bulunmuştur (Çelikpala, 2005: 48).

Bakü yönetimi, "Bu ziyaret, Azerbaycan-Türkiye ikili ilişkilerini bozmaz; ancak eğer bu ziyaret Türkiye-Ermenistan diplomatik ilişkilerinin başlatılması amacı taşıyorsa Azerbaycan bu durumdan rahatsız olacaktır." şeklinde bir açıklama yapmıştır.

Başbakan Erdoğan yaptığı konuşmada "Dağlık Karabağ işgali ortadan kalkmadıktan sonra Ermenistan'la kapıların açılması mümkün değil" demişse de 13 Temmuz 2009 tarihinde Ankara'da imzalanan Nabucco Projesi'nin imza törenine katılmayan Aliyev, Azerbaycan tarafının tam rahatsızlığının devam ettiğini göstermiştir. Bunu Türklerin ibadet ettiği Şehitler Camii'nin onarım gerekçesiyle kapatılması, Azerbaycan milletvekillerinin Türkiye'ye yaptıkları ziyaret ve bu ziyaret sırasında gelişmelerden duydukları rahatsızlıkları dile getirmeleri izlemiştir. Azerbaycan ile yaşanan gerginlik; Başbakan Erdoğan'ın Bakü ziyaretinden ve bu ziyaret sırasında verdiği garantilerden yaklaşık beş ay sonra 10 Ekim 2009'te Türkiye-Ermenistan arasında imzalanan protokoller ve 14 Ekim 2009'te Bursa'da oynanan Türkiye-Ermenistan futbol maçı esnasında stadyuma getirilen Azerbaycan bayraklarının toplatılması, buna mukabil Azerbaycan'ın 1918 yılında kendilerini Bolşevik-Ermeni çetelerinden kurtaran Kafkas İslam Ordusu şehitlerinin anısına dikilen Türk bayrağını indirmesi üzerine daha da tırmanmıştır. Yine Azerbaycan Devlet Başkanı İlham Aliyev, Türkiye'nin Azerbaycan'dan aldığı doğalgaz fiyatının dünya fiyatlarının üçte biri olduğunu söyleyerek Türkiye'nin aldığı doğalgaza zam yapılabileceğini ima etmiştir.

Azerbaycan yönetimi, Ermenistan'ın Türkiye'nin toprak bütünlüğünü tanımaması, Ermenistan'ın uluslararası kamuoyunu Ermeni soykırımı iddialarını tanımaya yönlendirmesi ve Dağlık Karabağ ile çevresindeki Azerbaycan topraklarının Ermenistan tarafından işgal altında tutulması sorunları çözülmeden atılacak adımların büyük bir ödün olarak algılanacağını ileri sürmüşlerdir.

Azerbaycan Devlet Başkanı İlham Aliyev, Dağlık Karabağ sorunu çözülmeden sınırın açılmasının büyük bir taviz olacağını ifade ettikten sonra Medeniyetler İttifakı

Platformu'nun İstanbul'da yapılan toplantısına katılmama kararı almıştır. Ermenistan Dışişleri Bakanı Nalbandyan da Medeniyetler İttifakı toplantısına gelmeden önce bir açıklama yaparak Dağlık Karabağ sorununun ikili görüşmelerin tamamen dışında kalacağı garantisini almadan İstanbul'a gelmeyeceğini ifade etmiştir. Bunun yanı sıra Azerbaycan'ın Türkiye ve Ermenistan arasındaki ikili ilişkilere karışmayacağını ancak bölgede bir değişim olacaksa stratejisini yeniden belirleyeceğini ifade etmiştir (Demirağ, 2014: 75).

Türkiye ile Azerbaycan arasında dinsel, etnik, tarihi, kültürel, ekonomik ve stratejik bağlar bulunmaktadır. Yine Türkiye, Azerbaycan'dan petrol ve gaz almakta, Hazar petrol ve doğalgazının Avrupa'ya ulaşmasında köprü rolü oynamaktadır. Bu durumda yaşanacak bir olumsuzluk Türkiye için ciddi ekonomik kayıp olacaktır. Aynı zamanda Azerbaycan'ın göz ardı edilmesi Azerbaycan için bir eksen kaymasına neden olabilecektir ki bu noktada Rusya'nın devreye girerek boşluğu doldurması ihtimali hem Türkiye en son istenecek gelişmedir. Bu nedenle Türkiye, protokollerin mecliste onaylanmasını Dağlık Karabağ sorununun çözümüne bağlayarak hem iç muhalefeti hem de Azerbaycan ile olan ilişkileri sakinleştirmiştir.

Türkiye-Ermenistan ilişkilerinin yumuşama eğilimine girdiği dönemde iki ülke arasındaki havacılık ilişkilerinde önemli ilerlemeler kaydedilmiştir. Özellikle 2008 yılında Ermeni özel havayolu şirketi Armavia, İstanbul-Erivan arasındaki haftalık uçuşlarının yanı sıra yaz aylarında Erivan-Antalya seferlerini de başlatarak uçuş ağını genişletmiştir. Bu gelişme iki ülke arasındaki ulaşımın artmasını sağlayarak halklar arası etkileşimi ve turizmi teşvik etmiştir. Haftalık toplamda dört uçuş olarak gerçekleştirilen bu seferler hem İstanbul-Erivan hem de Erivan-Antalya rotalarında önemli bir kolaylık sunmuştur. Bunun yanı sıra Armavia havayolu şirketi fiyat politikasında yaptığı değişikliklerle uçuş fiyatlarını yarıya indirerek yolcu sayısını artırmayı hedeflemiş ve bu strateji ekonomik açıdan da pozitif bir etki oluşturmuştur. Bu tür ticari adımlar havacılık sektörü ve iki ülke arasındaki ilişkilerdeki iyileşmenin somut örnekleri olarak değerlendirilebilir.

İstanbul-Erivan hattındaki karşılıklı uçak seferleri iki ülke arasındaki ticaret, turizm ve kültürel etkileşimi artırma açısından önemli bir rol oynamıştır. Söz konusu uçuşlar sayesinde bir yıl içerisinde 4.050 Ermeni vatandaşı Türkiye'yi ziyaret etme fırsatı bulmuştur (Turizm portal, 2007). Bu durum seyahat engellerinin kısmen aşılmasının ve iki ülke arasında daha yakın bir bağ kurulmasının bir göstergesi olarak

değerlendirilebilir. Ayrıca bu dönemde İstanbul-Erivan arasındaki uçuşları gerçekleştiren Türk havayolu şirketlerinden biri olan Atlas Global, Ermenistan'a düzenli seferler yapan önemli bir aktör haline gelmiştir. Bu gelişme, Türk havayolu şirketlerinin Ermeni pazarına girmesi ve iki ülke arasında havacılık alanındaki iş birliğinin artması açısından önemli bir adım olarak kaydedilmiştir. Bu tür gelişmeler hem ekonomik hem de diplomatik açıdan ilişkilerin normalleşme sürecine katkı sağlamaktadır.

24 Kasım 2008 tarihinde Airkulehaber sitesinde yayımlanan "THY Ermenistan'a Uçacak" başlıklı yazı, Türkiye ve Ermenistan arasındaki ilişkilerin normalleşme sürecine dair önemli bir dönemeçtir. Cumhurbaşkanı Abdullah Gül'ün ziyaretiyle başlayan bu süreç, THY Erivan'a charter uçuşları başlatma hazırlığıyla somut bir adım atmıştır. THY, bu plan doğrultusunda, SHGM ve Dışişleri Bakanlığı'na resmi yazı göndererek Ermenistan havayolu şirketi Armavia'nın İstanbul seferlerini hangi anlaşmalar ve düzenlemeler çerçevesinde gerçekleştirdiğini sorgulamıştır. Bu durum, iki ülke arasındaki havacılık ilişkilerinin resmi çerçevesi hakkında bilgi edinme amacı güden bir girişimdir. Ayrıca 6 Eylül'de THY'nin A Milli Futbol Takımını Erivan'a özel uçuşla taşımasının ardından Dışişleri Bakanlığı'na başvurularak bu uçuşların "milli menfaatlere uygunluğu" konusunda görüş alınmıştır. Bu durum Türk havayolu şirketlerinin Ermenistan'a yönelik uçuş planlarını şekillendirirken dış politik ve ulusal çıkarlar göz önünde bulundurularak dikkatli bir değerlendirme sürecine girildiğini göstermektedir. THY'nin, 10 ve 15 Kasım tarihlerinde SHGM ve Dışişleri Bakanlığı'na yaptığı başvurular Türkiye ile Ermenistan arasındaki havacılık ilişkilerinin hukuki ve diplomatik çerçevesini belirlemek amacıyla yapılmış önemli adımlardır. Bu başvurularda Ermenistan havayolu şirketi Armavia'nın Türkiye'ye uçuşlarını hangi anlaşmalar ve düzenlemeler çerçevesinde gerçekleştirdiği sorulmuştur. SHGM'den gelen yanıtta Armavia'nın Türkiye'ye uçuşlarının Dışişleri Bakanlığı'nın onayı doğrultusunda yapıldığı belirtilmiştir. Bu durum, iki ülke arasındaki uçuşların yalnızca teknik ve ticari bir işlem değil aynı zamanda diplomatik bir süreç olduğunu da gözler önüne sermektedir. Ayrıca Ankara'nın Armavia'nın Türkiye'ye uçuşlarına düzenli olarak izin verdiği ve bu izinlerin her iki veya üç haftada bir SHGM vasıtasıyla yenilendiği ifade edilmiştir. Bu uygulama her iki ülke arasındaki hava ulaşımının dikkatle izlenmesi ve denetlenmesi gerektiğini aynı zamanda bu tür uçuşların sürekli olarak diplomatik onaylara bağlı olduğunu göstermektedir.

Hakan Çelik'in 26 Nisan 2012 tarihli yazısında Türkiye'nin ulusal taşıyıcı şirketi olan THY ile ilgili pragmatist bir yaklaşım sergilenmiştir. Çelik, yazısında THY'nin uluslararası marka değerini ve ticari karlılığını ön planda tutarak şirketin pazar hedefinde mantıklı bir yönelim sergilemesi gerektiğini savunmaktadır. THY'nin İstanbul ile Ermenistan'ın başkenti Erivan arasında uçuş seferleri düzenlemesini desteklemektedir. Çelik'in önerisi, yalnızca ticari bir strateji olarak değil aynı zamanda tarihsel ve politik bağlamda iki toplum arasındaki olumsuzlukları hafifletmeye yönelik bir girişim olarak değerlendirilebilmektedir. Ermeni diasporasının yoğun olarak bulunduğu Los Angeles'a İstanbul aktarmalı uçuşlar düzenlemek, Çelik'e göre hem THY'nin operasyonel karlılığını artıracak hem de İstanbul'un bir aktarma merkezi olarak işlev görmesini sağlayacaktır. Bu strateji, ekonomik faydaların yanı sıra tarihsel bir temele dayanan siyasi gerginliklerin azaltılması potansiyelini taşımaktadır. Çelik, bu öneriyi, Türkiye ile İsrail ve Yunanistan arasındaki diplomatik ilişkilerin normalleşmesi bağlamında bir dayanak oluşturmak amacıyla da kullanmaktadır. THY'nin bölgesel ve küresel ulaşım ağı üzerinden sağlanan taşıma hizmetlerinin Türkiye'nin siyasi gücünü pekiştireceği ve ülkenin uluslararası alandaki etkileşimini artıracığı düşüncesini benimsemektedir.

Bu yaklaşım, pragmatik bir ticaret stratejisi ile uluslararası ilişkilerdeki çatışmaların ve tarihi gerilimlerin ekonomi üzerinden yeniden şekillendirilmesi fikrini taşımaktadır. Çelik'in yazısındaki bu görüş, THY'nin küresel ölçekteki rolünü yalnızca bir ulaşım hizmeti sağlayıcısı olarak değil aynı zamanda bir diplomatik araç olarak da konumlandırmaktadır.

THY Yönetim Kurulu Başkanı Hamdi Topçu'nun Habertürk televizyonundaki "Basın Kulübü" programında yaptığı açıklamalar, Türk Hava Yolları'nın küresel stratejik hedefleri ile Türkiye'nin dış politika açılımları arasında önemli bir ilişkiyi ortaya koymaktadır. Topçu'nun belirttiği gibi son dönemde açılan yeni uçuş hatları yalnızca ticari değil aynı zamanda diplomatik ve ekonomik bağlamda da stratejik bir öneme sahiptir. Özellikle Afrika'daki bazı ülkelerde THY uçuşlarının artması bu bölgelerde Türkiye'nin dış ticaretinde gözle görülür bir patlamaya yol açmıştır. Bu durum THY'nin bir yandan ticaretin artmasına katkı sağlarken diğer yandan Türkiye'nin dış politikasındaki genişleme stratejisini desteklemektedir.

Topçu'nun Erivan uçuşlarını incelediklerini açıklaması ise Hakan Çelik'in önerisiyle paralel bir yaklaşımı ortaya koymaktadır. Burada THY'nin sadece ekonomik kazanç

sağlamakla kalmayıp aynı zamanda Türkiye'nin dış politikadaki ilişkilerini güçlendirmeyi hedeflediği anlaşılmaktadır. Erivan seferlerinin değerlendirilmesi bu bağlamda hem stratejik bir ticari karar hem de Türkiye ile Ermenistan arasında potansiyel bir yakınlaşma sağlama amacını taşımaktadır. Dolayısıyla Topçu'nun ifadeleri Türk Hava Yolları'nın küresel operasyonlarıyla Türkiye'nin dış politika hedeflerinin birbirini tamamlayan bir strateji olarak şekillendiğini göstermektedir.

Hamdi Topçu'nun açıklamaları, Türk Hava Yolları'nın Erivan uçuşlarını başlatma niyetinin yalnızca Türkiye-Ermenistan ilişkileri açısından değil aynı zamanda bölgesel denklemler ve Azerbaycan ile olan ilişkiler açısından da dikkatle incelenmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Topçu, bu uçuşların başlamasının yalnızca sembolik bir adım olmanın ötesinde yakın coğrafyadaki diğer ülkelerdeki özellikle Gürcistan, Azerbaycan ve Nahçıvan'da yaşayanlar için de faydalı olacağına inanmaktadır. Bu açıklama, bölgesel iş birliği ve ekonomik etkileşimi artırma amacını taşıırken aynı zamanda Azerbaycan ve Nahçıvan'daki halkların da bu gelişmelerden pozitif etkilenebileceğini vurgulamaktadır. Özellikle Azerbaycan'ın durumu bu tür girişimlerde önemli bir hususiyet arz etmektedir. Topçu'nun ifadelerinde Azerbaycan kamuoyunun olası tepkilerini dikkate alarak bu uçuşların sadece Türkiye ile Ermenistan arasındaki ilişkiler için değil aynı zamanda Azerbaycan halkının da menfaatine olacağı düşünülmektedir. Azerbaycan ile Ermenistan arasındaki tarihsel gerilimler göz önüne alındığında Azerbaycan'ın bu süreçte nasıl tepki vereceği kritik bir mesele olmuştur. Bu nedenle Topçu'nun açıklamalarında Azerbaycan'ın olası tepkilerini yatıştırmak amacıyla Erivan uçuşlarının Azerbaycan ve Nahçıvan'da yaşayan halklar için faydalı olacağına dair bir mesaj verilmiştir.

Topçu'nun Cumhurbaşkanı Abdullah Gül'ün "futbol diplomasisi"ne referans vermesi, Türkiye'nin dış politikasındaki pragmatik ve yapıcı bir yaklaşımı ortaya koymaktadır. Bu açıklama Ermenistan ile Türkiye arasında yalnızca ekonomik ve ticari bağların değil aynı zamanda diplomatik ilişkilerin de güçlendirilmesine yönelik bir stratejinin parçası olarak öne çıkmaktadır. Gül'ün bu tür girişimlere destek vereceği vurgusu Türkiye'nin dış politika vizyonunun çok yönlü ve bölgesel ilişkileri iyileştirmeye yönelik bir irade taşıdığını göstermektedir. Topçu'nun ifade ettiği gibi futbol diplomasisi örneği tarihsel ve siyasi engelleri aşmak için kültürel ve sportif iş birliğinin potansiyelini kullanma amacını taşımaktadır. Türk Hava Yolları'nın olası Erivan uçuşları gibi ekonomik ve lojistik adımlar daha geniş bir diplomatik stratejinin parçası

olarak değerlendirilmelidir. Türkiye'nin bu süreçteki diplomatik iradesi, iki toplum arasındaki olumsuz tarihsel mirası aşmak ve karşılıklı anlayış geliştirmek adına kritik bir rol oynamaktadır. Topçu'nun açıklamaları, yalnızca ticaret ve ulaşımın ötesinde barışçıl bir ilişki kurma ve nefret söylemleri yerine karşılıklı saygıyı teşvik etme çabalarını içermektedir.

Türkiye ve Ermenistan arasındaki ilişkilerin normalleşme sürecinde her iki tarafın karşılıklı olarak sergilediği jestler, diplomatik ilişkilerin iyileştirilmesine yönelik somut adımlar olarak değerlendirilmiştir. Özellikle, Türkiye'nin kara sınırının kapalı olmasına rağmen Ermenistan'dan İstanbul ve Antalya'ya tarifersiz uçuşlara izin vermesi, Ermenistan'a yönelik bir jest olarak anlaşılmaktadır. Bu adım ekonomik ve ticari bağları güçlendirme amacını taşıırken aynı zamanda iki ülke arasındaki diplomatik diyalogun yumuşatılmasına yönelik bir işaret olarak öne çıkmıştır.

Ermenistan yönetiminin de benzer bir şekilde karşılık vermesi ilişkilerin normalleşmesinde karşılıklı iyi niyetin önemli bir rol oynadığını göstermektedir. Futbol diplomasisi çerçevesinde başlayan bu iyi niyet adımlarının bir parçası olarak Ermenistan Futbol Federasyonu'nun armasından Ağrı Dağı figürünün kaldırılması sembolik bir anlam taşımaktadır. Bu değişiklik iki ülke arasında tarihsel ve kültürel anlamda hassasiyetlere duyarlı bir yaklaşım sergilendiğini ve bu sürecin sadece siyasi değil aynı zamanda toplumsal düzeyde de bir uzlaşma süreci olabileceğini göstermektedir. Bu tür jestler tarafların birbirlerine karşı daha açık ve iş birliğine dayalı bir tutum sergilemelerine olanak tanımakta ve olası gerginliklerin yerini daha yapıcı bir diyaloga bırakmasına yardımcı olmaktadır.

THY, Türkiye'nin dış politika hedeflerine ulaşmasında stratejik bir araç olarak önemli bir rol oynamaktadır. THY'nin yeni uçuş hatları açarken sadece ticari hedefler doğrultusunda değil aynı zamanda Türkiye'nin uluslararası ilişkilerini güçlendirmeye yönelik bir çerçevede hareket ettiği görülmektedir. Dışişleri Bakanlığı'na bağlı İkili Siyasi İşler ve Denizcilik Havacılık Hudut Genel Müdürlüğü'nden alınan uygun görüşler, THY'nin uçuş ağlarının Türkiye'nin dış politikasının bir parçası olarak şekillendiğini ve her bir seferin diplomatik bir hedefi olduğuna işaret etmektedir. Bu durum THY'nin sadece ekonomik kazanç sağlamayı değil aynı zamanda Türkiye'nin global düzeydeki etkileşimini artırmayı amaçladığını göstermektedir. Özellikle 2008 yılında Türkiye'nin Afrika'da 15 yeni büyükelçilik açma kararı alması ve bu ülkelerin çoğuna THY aracılığıyla uçuş başlatması, dış politikanın pragmatik bir şekilde

ekonomik ve lojistik adımlarla desteklendiğini ortaya koymaktadır. Bu strateji, Türkiye'nin Afrika'daki etkisini artırmayı ve bu ülkelerle diplomatik ve ticari ilişkileri pekiştirmeyi amaçlamaktadır. Aynı şekilde Irak ile siyasi ilişkilerin düzelmesi paralelinde 2008 yılının Ekim ayında Bağdat'a uçuşların başlatılması, THY'nin dış politika hedefleri doğrultusunda bir başka örnek teşkil etmektedir.

Erivan seferinin gündeme gelmesi de benzer bir şekilde dış politikadaki gelişmelerle paralel bir süreç olarak değerlendirilebilir. Türkiye'nin Ermenistan ile ilişkilerini normalleştirme çabaları ve karşılıklı jestler, THY'nin Erivan'a uçuş başlatma kararını desteklemiş ve bu adım sadece ekonomik değil aynı zamanda diplomatik bir anlam taşımaktadır. THY, dış politika hedeflerini destekleyen bir ulaşım ve iletişim aracı olarak Türkiye'nin küresel etkileşimini güçlendiren önemli bir faktör haline gelmiştir. Bu durum THY'nin küresel bir hava yolu şirketi olmasının ötesinde Türkiye'nin uluslararası arenadaki stratejik hedeflerini gerçekleştirmede nasıl bir araç olarak kullanıldığını göstermektedir.

Türk özel havayolu şirketlerinin Erivan seferleri, genellikle ticari hedeflerle pazardaki karlılığı artırma amacına yönelik bir strateji olarak değerlendirilmiştir. Bu şirketler, siyasi ilişkilerdeki yumuşama ortamını fırsat olarak kullanarak ekonomik kazanç elde etmeyi amaçlamaktadırlar ancak THY için durum daha farklı bir boyut taşımaktadır. THY'nin Erivan seferi sadece bir ticari karar olmanın ötesinde Türkiye'nin dış politika stratejileri ve milli çıkarları doğrultusunda şekillenmiş bir adım olarak değerlendirilmektedir. THY'nin Erivan seferi, Türkiye'nin dış politikasındaki gelişmelerle doğrudan bağlantılı olup milli çıkarlar ve stratejik hedefler göz önünde bulundurularak alınmış bir karardır. Bu süreç yalnızca iki ülke arasındaki ekonomik ve ticari ilişkilerin değil aynı zamanda Türkiye'nin bölgesel ve küresel düzeydeki diplomatik hedeflerinin de bir uzantısıdır. THY'nin bu tür kararları, Türkiye'nin dış politikada belirlediği yönelimlere paralel olarak ulusal çıkarları pekiştirmeye yönelik bir araç olarak kullanılmaktadır. Türk özel havayolu şirketlerinin ticari amaçlarla yaptığı Erivan uçuşları ile THY'nin dış politikaya dayalı olarak gerçekleştirdiği seferler arasındaki fark THY'nin milli çıkarlar ve stratejik hedeflerle doğrudan ilişkili olan bir "millî" misyonu taşımasıdır. Bu fark THY'nin küresel ölçekteki rolünü sadece bir ulaşım şirketi olmanın ötesine taşıyarak Türkiye'nin uluslararası ilişkilerinde bir diplomatik araç olarak kullanıldığını göstermektedir.

Futbol diplomasisi adı verilen yumuşama süreciyle başlayan gelişmelerin iki ülke havacılık sektörüne yansımaların bir diğer örnek ise Borajettir. Borajet'in örneği, futbol diplomasisi gibi dış politikadaki iyileşmelerin ekonomik ve ticari alanda nasıl fırsatlara dönüştürülebileceğini gösteren bir diğer önemli örnektir. Borajet, Türkiye'de bölgesel havacılık hizmeti sunmayı amaçlayan bir havayolu şirketi olarak daha çok turbo prop uçaklarla iç hatlarda hizmet vermeyi tercih etmiştir. Şirketin stratejisi, ana destinasyonlara hizmet veren büyük havayolu şirketlerinden farklı olarak bu destinasyonlara besleyici uçuş noktaları ekleyerek pazarda farklılık oluşturmaktır. Böylece Borajet daha küçük ve yerel pazarları hedefleyerek büyük havayolu şirketlerinin yoğun uçuş ağlarına entegre olmuş ancak aynı zamanda niş (özel) bir pazar oluşturarak tutunma amacı gütmüştür.

Borajet'in bu stratejisi, futbol diplomasisi sürecinin yumuşattığı ilişkiler ışığında hem Türkiye'nin iç hatlarında hem de uluslararası alanda daha esnek ve farklı uçuş seçenekleri sunarak pazarda yer edinmeye çalıştığını göstermektedir. Ermenistan gibi yeni destinasyonlara yapılacak uçuşlar sadece ekonomik fırsatlar sağlamakla kalmaz aynı zamanda iki ülke arasındaki ilişkilerin normalleşmesi ve iş birliği adına sembolik bir adım olarak değerlendirilebilir. Dolayısıyla Borajet'in stratejisi, Türkiye'nin havacılık sektöründeki genişleme çabalarına paralel bir şekilde dış politikadaki gelişmelerden faydalanarak sektördeki yerini güçlendirmeye yönelik bir yaklaşımı yansıtmaktadır.

Bu amaç doğrultusunda şirketin ana destinasyon olarak belirlediği şehirlerden birisi de Van'dır. Borajet genel müdür yardımcısının açıklamasına göre Van'ı bölge turizminin başkenti yapacağı Van'ı iç hat noktalarında Trabzon, Erzurum, Bursa'ya bağlama amacı bulunmaktadır. Dış hat noktalarında ise Van merkezli İran'ın Tebriz ve Urumiye, Irak için Süleymaniye ve Erbil seferleri için çalışmaları başlattık ayrıca Erivan-Van seferi için girişimlerde bulunduk şeklinde açıklamada bulunmuştur. Özellikle Erivan-Van seferi dikkat çekicidir. Van Ermeniler için tarihi öneme sahip bir şehirdir ayrıca doğal, kültürel ve tarihi potansiyeli ile turizm potansiyeli yüksek olan şehrimizde bir dönem yıkılması düşünülen Yaşar Kemal'in girişimleriyle yok edilmesi engellenen Akdamar Kilisesi uzun yıllar kapalı kalmasının ardından 29 Mart 2007 tarihinde restore edilerek müze haline dönüştürülmüştür. Açılışa Ermenistan Kültür Bakan Yardımcısı da katılmıştır. Yılda birkaç kez Ermeni Patrikhanesi'nin Akdamar Kilisesi'nde ayin yapılmasına izin verilmektedir. Buna benzer normalleşme

eğilimlerinde futbol diplomasisi adı verilen sürecin etkisi büyüktür. Şubat 2013 tarihi itibarıyla Erivan-Van seferi için gerekli çalışmaların yapılacağı Borajet yönetimi tarafından açıklanmıştır. Narekavan Tur ve Borajet ortaklığı ile başlatılan çalışmalarda izin işlemleri olumlu şekilde başlamıştır. 14 Mart 2013 tarihinde tur şirketi yetkilileri, Ermenistan Maliye Bakanlığı temsilcileri ve ABD büyükelçilik temsilcileri Erivan'da Van-Erivan için tanıtım toplantısı gerçekleştirilmiştir.

Borajet'in 3 Nisan 2013 tarihindeki sefer başlangıcını duyurması ve bilet fiyatlarının ortalama 250 dolar olarak belirlenmesi, şirketin pazarlama stratejisi açısından dikkat çekici bir hamle olmuştur. Ayrıca nisan ayı boyunca sunulan yüzde 20 indirim kampanyası, ekonomik fırsatların yanı sıra belirli bir dönemdeki sembolik anlamı olan bir jest olarak değerlendirilmiştir.

Özellikle sefer başlangıç ve indirim tarihlerinin Ermeniler için önemli bir döneme denk gelmesi bu adımın daha da anlamlı hale gelmesine yol açmaktadır. Nisan ayında Ermeniler için tarihsel olarak anlam taşıyan olaylar ve anmlar bulunmakta olup bu dönemde yapılan uçuşların başlatılması hem ticari bir strateji hem de diplomatik bir işaret olarak algılanmıştır. Bu tarihsel bağlam Borajet'in sadece bir ekonomik fırsat yaratma amacını gütmeyeceğini aynı zamanda bu sürecin Ermenistan ile Türkiye arasındaki ilişkilerdeki yumuşamanın bir parçası olarak şekillendiğini göstermektedir. Dolayısıyla Borajet'in bu adımı dış politikadaki normalleşme sürecini destekleyici bir rol üstlenmiş ve sembolik olarak iki toplum arasında daha derin bir anlayış ve iş birliğinin kapılarını aralama amacı taşımaktadır. Bu tür stratejiler havacılık sektörü ile diplomatik ilişkilerin iç içe geçtiği dış politika ve ticaretin birbirini desteklediği bir bağlamda önemli bir yer tutmaktadır.

Türk medyasının Borajet başta olmak üzere diğer havayolu şirketlerinin Ermenistan'a sefer başlatmalarını bölge turizmi için umut verici gelişmeler olarak değerlendirmesi liberal bakış açısıyla pragmatist bir yaklaşımı yansıtmaktadır. Bu perspektif ekonomik faydaların ön planda tutulduğu ve ticari ilişkilerin teşvik edilmesi gerektiği görüşünü benimsemektedir. Özellikle yıllık 40-50 bin Ermeni turist Türkiye'ye gelebilme potansiyelinin vurgulanması, bu tür seferlerin sadece iki ülke arasındaki ilişkileri değil aynı zamanda turizm ve ekonomik bağları da güçlendirebileceğini öne sürmektedir.

Liberal bakış açısına göre serbest ticaret ve açık sınırlar ekonomik büyüme ve kalkınma için önemli faktörlerdir. Ermenistan'dan gelen turistlerin Türkiye'ye

yapılacak seyahatler için potansiyel bir pazar oluşturması hem Türk turizminin çeşitlenmesi hem de bölgesel ekonomik kalkınma açısından önemli fırsatlar oluşturma ihtimali bulunmaktadır. Pragmatist bir yaklaşımın aynı zamanda iki ülke arasındaki olumsuz geçmişin açılmasında, ticari ve kültürel etkileşimin arttırılmasının etkili olacağına inanılmaktadır. Türk medyasının bu bakış açısının hem ekonomik kazançları hem de iki toplum arasındaki karşılıklı anlayışı teşvik etme amacını taşıdığı fıkri ne çıkmaktadır. Türkiye için Ermenistan'dan gelen turist akışının hem bölgesel turizmi canlandırarak hem de Türkiye'nin uluslararası alandaki imajını iyileştirecek önemli bir adım olduğu düşünülmektedir. Bu tür bir pragmatist yaklaşım yalnızca diplomatik ilişkilerin normalleşmesine katkı sağlamakla kalmayıp aynı zamanda ekonomik kalkınma ve bölgesel iş birliği için de zemin hazırlamaktadır.

Ermeni medyasının, Türkiye ile Ermenistan arasındaki havayolu seferlerinin başlatılmasını iki ülke ilişkilerinde umut verici bir geleişme olarak değerlendirmesi genel olarak olumlu bir bakış açısını yansıtmaktadır. Bu bakış açısı Batı ve ABD medyasının değerlendirmeleriyle paralellik göstermektedir. Ermeni medyası bu adımın sadece ekonomik fırsatlar yaratmakla kalmayıp aynı zamanda iki ülke arasındaki diplomatik ilişkilerin güçlenmesine katkı sağlayabileceği görüşünü benimsemiştir. Ermeni medya yorumlarında Türkiye ile Ermenistan arasındaki tarihsel ve politik engellerin aşılması adına atılan her adımın önemine vurgu yapılmaktadır. Havayolu seferlerinin başlatılması, ticaret ve kültürel etkileşimi arttıracak iki ülke arasında karşılıklı anlayış ve güvenin inşa edilmesine yardımcı olacaktır. Ayrıca Batı ve ABD medyasının da bu gelişmeyi olumlu bir şekilde değerlendirmesi bu tür girişimlerin uluslararası arenada daha geniş bir kabul gördüğünü ve barışçıl adımların uluslararası toplum tarafından takdir edildiğini göstermektedir. Bu tür bir olumlu değerlendirme, Ermeni medyasının ve Batı'nın bölgesel iş birliği ve diplomatik normalleşme süreçlerine dair daha geniş bir perspektife sahip olduklarını ortaya koymaktadır. İki lke arasındaki ilişkilerde yaşanan bu yumuşama yalnızca ekonomik ve turistik etkileşimi değil aynı zamanda sosyal ve kültürel bağları da derinleştirme fırsatı sunmaktadır.

Azerbaycan yönetiminin Türkiye ile Ermenistan arasındaki havayolu seferlerini endişe verici bir geleişme olarak değerlendirmesi, bölgesel siyasi dengeler ve Azerbaycan'ın Ermenistan ile olan tarihsel ilişkileri doğrultusunda anlaşılabilir bir tepkidir. Azerbaycan, Ermenistan ile olan ilişkilerinde ciddi bir toprak ihtilafına sahip olup

özellikle Dağlık Karabağ bölgesi üzerindeki egemenlik mücadelesi bu iki ülke arasında uzun süredir devam eden gerilimli bir konudur. Azerbaycan yönetimi, Türkiye'nin Ermenistan ile ilişkilerini normalleştirme çabalarını kendi ulusal güvenlik ve bölgesel stratejik çıkarları açısından tehdit olarak algılamaktadır.

Azerbaycan Cumhurbaşkanı Yardımcısı Ali Hasanov'un, Van-Erivan arasındaki uçuşları "işgalci bir rejime" destek olarak nitelendirmesi, bu kaygıların bir yansımasıdır. Hasanov'un açıklaması, Azerbaycan'ın Ermenistan'ı, Dağlık Karabağ'daki işgalci politikalarını sürdürmekle suçlayan tutumunun bir devamıdır. Bu durum, Azerbaycan'ın Ermenistan ile ilişkilerindeki hassasiyeti ve Türkiye'nin Ermenistan ile yakınlaşmasının Azerbaycan tarafından olumsuz bir şekilde algılanabileceğini göstermektedir. Azerbaycan'ın bu kaygıları sadece iki ülke arasındaki tarihsel çatışmalarla değil aynı zamanda Türkiye-Azerbaycan ilişkilerinin güçlü stratejik bağlarıyla da şekillenmektedir. Türkiye, Azerbaycan'ın toprak bütünlüğünü destekleyen bir politika izlerken Ermenistan ile yapılacak herhangi bir yakınlaşmanın bu stratejilere ters düşebileceği düşüncesi Azerbaycan yönetimini endişelendirmektedir. Bu sebeple Türkiye'nin Ermenistan ile başlattığı havayolu seferleri gibi adımlar Azerbaycan açısından hem bölgesel dengeyi hem de ulusal çıkarlarını tehdit eden bir gelişme olarak görülmektedir. Azerbaycan'ın tepkisi sadece diplomatik bir kaygı değil aynı zamanda ulusal güvenlik ve bölgesel stratejik hesaplar doğrultusunda şekillenen bir tepki olarak değerlendirilmelidir. Bu durum Türkiye'nin Ermenistan ile normalleşme sürecinin bölgedeki diğer aktörler üzerinde nasıl etkiler yaratabileceğine dair önemli bir örnektir.

Van-Erivan seferinin iptali, Türk-Ermenistan ilişkileri ve bölgesel politikalar açısından önemli bir gelişme olmuştur. Başlangıçta büyük bir ilgi ve talep gören bu uçuşlar özellikle Ermeni vatandaşları tarafından yoğun bir şekilde tercih edilmiştir ve bu durum iki ülke arasındaki ticaret ve kültürel bağları geliştirme noktasında umut verici bir işaret olarak görülmüştür. Seferin iptali, beklenen talebin gelmemesi gibi ticari gerekçelerle açıklanmış olsa da arka planda daha karmaşık diplomatik ve politik faktörlerin etkili olduğu anlaşılmaktadır. Erivan tarafından büyük bir tepkiyle karşılanan sefer iptali yalnızca ekonomik ve ticari bağların değil aynı zamanda iki ülke arasındaki diplomatik ilişkilerin de hassas bir dengeye oturduğunu göstermektedir. Bu durum, uçuşların sadece ekonomik bir adım olarak değil aynı zamanda Türkiye'nin dış politikası ve güvenlik stratejileri doğrultusunda şekillendirilen bir hamle olduğunu

göstermektedir. İptalin arkasındaki siyasi faktörler Türkiye'nin Ermenistan ile olan ilişkilerinde dikkatli bir denge gözetmeye çalıştığını ve bu tür adımların sadece ekonomik değil aynı zamanda ulusal güvenlik ve stratejik çıkarlar çerçevesinde değerlendirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Özellikle Azerbaycan ile olan güçlü ilişkiler ve Dağlık Karabağ meselesi gibi bölgesel faktörler, Türkiye'nin Ermenistan ile olan ilişkilerinde sınırları belirleyen önemli unsurlar olarak devreye girmektedir. Bu tür durumlar Türkiye'nin dış politika stratejilerinin ne denli karmaşık ve çok boyutlu olduğuna dair bir örnek teşkil etmektedir. Van-Erivan seferinin iptali Türkiye'nin havacılık ve dış politika stratejilerinin ne kadar iç içe geçtiğini ve her adımın yalnızca ticari değil aynı zamanda diplomatik ve güvenlik açılarından da değerlendirildiğini göstermektedir. Bu karar Türkiye ile Ermenistan arasındaki ilişkilerin ne denli hassas ve çok katmanlı bir yapıya sahip olduğunu ortaya koymaktadır.

Azerbaycan Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü “Ankara’nın desteğine şahit olduklarını” Ermenistan’a yönelik uçuşların iptali ile ilgili olarak yapılan açıklamalarda, Azerbaycan’ın stratejik ortağı ve kardeş olarak gördüğü Türkiye’nin bu konuda önemli bir rol üstlendiği ifade edilmektedir. Özellikle Azerbaycan’ın toprak bütünlüğünü ve ulusal çıkarlarını koruma noktasında Türkiye’nin desteği bu tür diplomatik gelişmelerin şekillendirilmesinde kritik bir faktör olarak öne çıkmaktadır. Azerbaycan için Ermenistan’ın “işgalci bir ülke” olarak nitelendirilmesi, Dağlık Karabağ meselesiyle doğrudan bağlantılıdır. Türkiye’nin Ermenistan ile ilişkilerinde de Azerbaycan’ın çıkarlarını göz önünde bulundurması son derece önemlidir. Azerbaycan’ın açıklaması, Türkiye’nin Ermenistan ile olan ilişkilerdeki tavrının yalnızca bir ekonomik ve ticari ilişki değil aynı zamanda stratejik bir ittifak olarak değerlendirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Bu durumda Türkiye’nin Ermenistan’a karşı uyguladığı baskı Azerbaycan’ın toprak bütünlüğünü savunma çabalarına paralel bir yaklaşımı yansıtmaktadır. Azerbaycan’ın Türkiye’ye olan teşekkürleri sadece mevcut siyasi ve ekonomik ilişkilerin ötesine geçerek bölgesel güvenlik ve strateji açısından büyük bir anlam taşımaktadır. Azerbaycan’ın Türkiye’ye olan desteğine duyduğu güven iki ülke arasındaki iş birliğini güçlendiren bir unsur olup Türkiye’nin dış politikada Azerbaycan’ın çıkarlarını gözetmesi sadece ikili ilişkileri değil aynı zamanda bölgesel dengeleri de şekillendiren önemli bir faktör olmaktadır.

Tarihler 30 Mayıs 2019’u gösterdiğinde 4 yılda bir düzenlenen Pan-Armenian Oyunları çerçevesinde Erivan-Van arası ilk charter(tarifesiz) uçuş gerçekleştirilmiştir. Pan-Armenian Oyunları çerçevesinde gerçekleştirilen Erivan-Van arasındaki ilk charter (tarifesiz) uçuşu, Türkiye ile Ermenistan arasındaki ilişkilerde önemli bir adım olarak değerlendirilmektedir. Bu uçuş özellikle iki ülke arasında siyasi ve diplomatik ilişkilerin normalleşme sürecine paralel olarak iki halk arasında kültürel ve toplumsal bağları güçlendirme çabalarının bir parçası olarak anlam kazanmaktadır. Pan-Armenian Oyunları, Ermeni diasporasının ve Ermenistan’ın farklı kökenlerden gelen bireylerini bir araya getiren önemli bir etkinliktir. Erivan-Van uçuşunun düzenlenmesi, sadece bir ulaşım hizmeti sunmaktan çok iki ülke halkları arasındaki etkileşimi artırma ve iş birliğini teşvik etme amacı taşımaktadır. Ermenistan ile Türkiye arasında uzun bir süre boyunca sınırlı olan havayolu bağlantıları, bu tür adımlarla açılmaya başlanmış ve özellikle kültürel ve sportif etkinlikler üzerinden insanlar arasında daha fazla etkileşim sağlanmıştır. Charter uçuşlarının düzenlenmesi, ticari ve diplomatik ilişkilerin şekillendiği bir dönemde, iki ülke arasındaki güven inşasına katkıda bulunacak ve turizm ile kültürel değişim gibi alanlarda potansiyel faydalar sağlayabilecektir.

Pan-Armenian Oyunları dünyadaki Ermeni toplulukları arasında spor, turizm, kültürel bağları geliştirmek amacıyla her 4 yılda bir düzenlenmektedir. Oyunlara Türkiye’den de katılımlar gerçekleşmektedir. Erivan-Van uçuşu ile Türkiye’ye gelen heyette Pan-Armenian Oyunları Başkan Yardımcıları; ABD’li Ermeni Alber Boyacıyan, Lübnan’lı Ermeni Stepan Terpetrosyan, yazar Roland Şaroyan, Perç Halacıyan, Ermenistan Parlamentosu’ndan “Benim Adımım Partisi” milletvekili Taguhi Tovmasyan, Ermenistan Bilimler Akademisi’nin Tarih Fakültesi Dekanı Edik Minasyan ve tur organizatörü Türkolog Aşot Sogomonyan bulunmuştur. Uçuş Kilikia tur operatörü Asot Sogomonyan girişimleri ile gerçekleşmiştir. Gürcistan tescilli bir uçakla gerçekleşen uçuş yaklaşık 35 dk sürmüştür. Ermeni basınında bu Erivan-Van uçuş hattının açılması ile ilgili tarihi, kültürel bağlar ön planda tutularak umut mesajları verilirken, Türkiye’de yerel medya Van turizmine katkı sağlayacağı bu gelişmenin de Van ekonomisi açısından oldukça iyi bir gelişme olduğunu değerlendirilmiştir. Türkiye’deki ulusal medya ise konuyu Pan-Armenian Oyunları Heyeti’nin Van-Iğdır-Kars ziyaretlerinde HDP’li Belediye Başkanları ziyaretiyle ilgili tepki gösteren

milliyetçi siyasilerin söylemlerini haberleştirerek konuyu milli güvenlik boyutuyla yansıtmışlardır.

İkinci Karabağ zaferinin ardından Türkiye ile Ermenistan arasında ilişkilerin normalleşmesi için yeni bir fırsat olarak görülmüştür. Büyükelçi Serdar Kılıç, Ermenistan'dan ise Milli Meclis Başkan Yardımcısı Ruben Rubinyan Türkiye-Ermenistan normalleşme özel temsilcileri olarak görevlendirilmişlerdir. 1 Temmuz 2022 tarihinde alınan kararla, Türkiye-Ermenistan sınırının üçüncü ülke vatandaşlarına açılması ve iki ülke arasında havayolu kargo ticaretinin başlatılması, ekonomik ilişkilerin de ivme kazanmasını sağlayacak adımlar olmuştur. Kargo taşımacılığı, iki ülke arasındaki ticaretin artmasına ve daha güçlü ekonomik bağların kurulmasına zemin hazırlama fırsatı sunacaktır. Türkiye ile Ermenistan arasında başlatılan doğrudan uçuşlar ve alınan diğer kararlar sadece siyasi ilişkilerin normalleşmesi değil aynı zamanda bölgesel iş birliği ve karşılıklı anlayışın geliştirilmesi açısından önemli bir fırsat sunmaktadır. Bu gelişmeler her iki ülkenin de uzun vadede daha derin ekonomik ve diplomatik iş birlikleri kurmalarının önünü açabilecektir.

Bu gelişmelerin ardından SHGM'nin açıklamasında Türkiye ile Ermenistan arasında doğrudan uçuşların başlayacağı duyurulmuştur.

Şekil 4.2: Türkiye-Ermenistan Arasında Tarifeli Sivil Uçuş Bilgileri

2 Şubat itibariyle Türkiye ile Ermenistan arasında doğrudan uçuşlar karşılıklı olarak başlıyor. İstanbul-Erivan hattındaki uçuşlar Pegasus ve Fly One Havayolları tarafından haftada 3'er kez yapılmaya başlanmıştır.

2 Şubat tarihinde yerel saatle 18:00'de Erivan Zvartnots Havalimanından kalkacak 3F475 sefer sayılı Fly One Havayolları uçağı saat 19:50'de İstanbul Havalimanına iniş yapacaktır. Aynı uçak 3F476 sefer sayısıyl 20:40'ta İstanbul Havalimanından Erivan'a hareket edecektir.

Pegasus Havayollarının PC550 sefer sayılı uçağı ise 23:35'te Sabiha Gökçen Havalimanından kalkış yapacak olup, Erivan'a gece yarısından sonra yerel saatle 02:35'te iniş yapacaktır. PC551 sayılı dönüş seferi 06:50'de Erivan'dan kalkacak olup, 07:55'te Sabiha Gökçen Havalimanına iniş yapacaktır (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2024).

4.2.3. Türkiye-Ermenistan İlişkilerinde Gerilme Dönemi

Bu başlık altında Türkiye-Ermenistan ilişkilerinin normalleşme eğilimine girdiğı süreçte Ermenistan yönetiminin hukuksuz şekilde işgal altında tuttuğı Dağlık Karabağ bölgesindeki Hocalı Havalimanı'nı uluslararası sivil uçuşlara açma girişimlerinin Azerbaycan ve Türkiye tarafından tepkiyle karşılanması ve sürecin kriz halinde gelme sürecini irdelenmektedir. Ardından Karabağ Zaferi'nin sonrası Türkiye ile Ermenistan özel temsilciler aracılığıyla ilişkiler kurmuş bu ilişkiler neticesinde sivil uçuşlar 2022 yılı itibariyle yeniden başlamıştır. İlişkilerin olumlu seyrettiğı dönemde Türkiye-Ermenistan arasında nemesis anıtı krizi patlak vermiştir. Nemesis anıtı krizinin Türkiye Ermenistan hava sahası sorunlarına yansımaları irdelenmiştir.

Her iki olay da 30 yıllık Türkiye-Ermenistan siyasi ilişkilerinin hava sahası sorunlarına yansımaları konusunun özeti niteliğindedir. Türk tarafının kırmızı çizgisi Ermenistan tarafından hukuksuz şekilde işgal altında tutulan Dağlık Karabağ ve statüsü, tarihsel süreçte yaşanan olayların Türkiye aleyhine politik bir düşmanlık dili ile kullanılmaya devam edilmesidir. Bunun sonucunda tarafların ellerindeki argümanları ve üstünlüklerini etkin şekilde kullanma eğilimine girmişlerdir.

Hocalı Havalimanı Hankendi (Stepanakert) 9 km uzaklıkta, Hocalı (İvanyan) yerleşim yeri yakınlarında 1974'te inşa edildi (Vikipedi, 2023). Diğer SSCB dönemi havalimanları gibi daha çok askeri olarak dizayn edilmiş olarak karşımıza çıkmaktadır.

Teknik özellikleri uydu görüntülerinden edindiğimiz bilgilere göre bir ana terminal bir de kargo terminali olmak üzere iki tesisten oluşmaktadır. Ana terminal iki taksi yolu ile 05/23 pistine bağlanmaktadır. Ana apron park numaraları ICAO standartlarına göre verilmemiş olması dikkat çekmektedir. İşaretlemeler sivil havalimanlarında karşımıza çıkan terminale dikey parklandırma burada daha çok askeri havalimanlarında karşımıza çıkan yatay işaretlemeler çıkmaktadır. Sivil amaçlı olmadığı işaretlemeler ve aplikasyonlardan anlaşılmaktadır. Toplamda 3 adet taksi yolu bulunmaktadır. 2 taksi yolu ana terminale 1 taksi yolu kargo terminaline bağlanmaktadır. Pistin uzunluğu 2178 metre ve genişliği 37 metredir. Havalimanı ortalama deniz seviyesinden 610 metre yükseklikte bulunmaktadır. 05/23 olarak numaralandırılmış, 2178*37 metre boyutlarında asfalt piste sahiptir.

1991’de çatışmaların başlamasından sonra havalimanı devre dışı kalmıştır. 2011 yılında Ermenistan tarafından havalimanı restore edilerek açılacağı bildirildi. Bu durum Azerbaycan tarafından tepkiyle karşılandı. Azerbaycan Devlet Sivil Havacılık Daire Başkanı Arif Memmodov ve Savunma Bakanlığı Sözcüsü Eldar Sabiroğlu yaptığı açıklamada uçakların Erivan’dan Stepanakert’e inmeye kalkması durumunda füzelerle vurulacağını söylemiştir.

Azerbaycan yönetiminin ICAO tarafından Azerbaycan’a tahsis edilen UB kodu ile UBBS olarak adlandırılan bir havalimanının Ermenistan ve Dağlık Karabağ sözde yönetimi tarafından uluslararası trafiğe açılmasını dolaylı olarak tanınma olarak değerlendirmesi oldukça hassas bir diplomatik konuya işaret etmektedir. Dağlık Karabağ, Azerbaycan’ın ulusal toprakları içinde yer almasına rağmen Ermenistan’ın 1990’lı yıllardan itibaren bölgeyi işgal etmiş ve buradaki sözde yönetim, Azerbaycan’ın egemenliğini ihlal etmektedir. Bu nedenle Azerbaycan için Dağlık Karabağ’daki herhangi bir adım, uluslararası tanınma ve egemenlik meselelerine doğrudan etki etmektedir. ICAO tarafından verilen havalimanı kodları dünya genelinde uçuşlar için tanınan ve belirli standartları takip eden resmi bir düzenin parçasıdır. UBBS olarak adlandırılan havalimanının Ermenistan veya Dağlık Karabağ yönetimi tarafından uluslararası trafiğe açılması Azerbaycan’ın toprak bütünlüğünü ihlal eden bir gelişme olarak algılanabilir. Azerbaycan, bu tür bir açılışın Dağlık Karabağ’ın bağımsız bir yönetim olarak tanınması anlamına gelebileceği kaygısını taşımaktadır. Azerbaycan yönetiminin endişeleri, Dağlık Karabağ’ın bağımsızlık ilanı ve Ermenistan’ın bu süreci desteklemesi gibi geçmişte yaşanan gelişmelerle ilgilidir.

UBBS havalimanının uluslararası trafiğe açılması, Azerbaycan için Dağlık Karabağ'ın egemenliğinin uluslararası alanda dolaylı bir şekilde tanınması anlamına gelebilecek bir durum olarak görülmektedir. Bu durum Azerbaycan'ın ulusal güvenliğine ve toprak bütünlüğüne yönelik bir tehdit olarak değerlendirilmiştir. Azerbaycan yönetimi, havalimanlarının uluslararası trafiğe açılmasının sadece ekonomik değil aynı zamanda uluslararası politik dengeler açısından da büyük bir anlam taşıdığını düşünmektedir.

Ermenistan'ın işgal altında tuttuğu bölgede ve Dağlık Karabağ Yönetimi sadece küçük uçaklara ve helikopterlere hizmet vermektedir. Azerbaycan'dan gelen tepkiler üzerine havalimanını yeniden açma, modernizasyonu fikri ilk olarak 9 Mayıs'tan yaz ortasına kadar ertelendiğini açıklanmıştır. Dağlık Karabağ'ın sözde Cumhurbaşkanı Bako Sahakianın sözcüsü David Babaian "sorun siyasi değil, daha çok örgütsel. Açılış 9 Mayıs'ta değil önemli olan havalimanının güvenli olması ve standartları karşılamasıdır" şeklinde açıklamada bulunmuştur. Havalimanının Karabağ'ın Şuşa kentinin 1992 yılında Ermeni ve ayrılıkçı Karabağ güçleri tarafından ele geçirilmesinin anısına 9 Mayıs'ta yeniden açılacağını bildirdiğinde konu siyasi mesaj olarak algılanmıştır. Ermenistan yönetimi ihtilafli konularda insani gerekçelerle birtakım adımların atıldığını belirtse de özellikle Azerbaycan ve Türkiye'yi ilgilendiren konularda Ermenistan için tarihi önemi açıkça bilinen gün ve tarihlere sürekli atıflarda bulunması gerilimi daha da artırmaktadır. 1991 yılında Azerbaycan'la bölge konusunda yaşanan anlaşmazlıklar nedeniyle kapatılan havalimanının onarım çalışmaları 2009'da başlamıştır. Bu tarih Türkiye ile normalleşme adımlarının atıldığı futbol diplomasisi olarak adlandırılan döneme denk gelmesi dikkat çekicidir. Ermenistan Türkiye ile ön koşulsuz diyaloga açık olduğunu dile getirirken zaman zaman bölgede gerilim noktalarını harekete geçirmek adına faaliyetlerde bulunmaktadır.

Azerbaycan Sivil Havacılık Dairesi Başkanı Arif Memmedov'un, Azerbaycan'ın Bakü'nün Karabağ hava sahasındaki kontrolünü ihlal eden her türlü uçağı düşürme hakkına sahip olduğunu açıklaması bölgedeki gerilimi daha da tırmandırmış ve hem Batı medyası hem de Ermeni basınında geniş yankı bulmuştur. Bu açıklama, özellikle uluslararası hukuka ve bölgesel güvenliğe duyarlı aktörler tarafından büyük endişe ile karşılanmıştır. Azerbaycan'ın Karabağ'daki hava sahası üzerindeki egemenlik haklarını savunma amacıyla yaptığı bu açıklama Ermenistan ve Dağlık Karabağ yönetimi tarafından Azerbaycan'ın baskıcı ve provokatif bir tutum sergilemesi olarak

yorumlanmış ve diplomatik alanda kınama mesajlarına neden olmuştur. Bu açıklamalara Ermenistan Cumhurbaşkanı Serj Sarkisyan'ın, Artsakh Air'in Erivan'dan Stepanakert'e gerçekleştireceği ilk uçuşta yolcu olacağını duyurması karşı bir hamle olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca Ermenistan Savunma Bakanı Seyran Ohian'ın da aynı uçuşa katılacağı ve güvenlik nedeniyle iki üst düzey yetkilinin aynı uçakta uçmamaya özen göstereceği açıklaması bölgede tırmanan gerilimi daha da artırmıştır. Ermenistan'ın bu tür bir adım atması Karabağ'daki Ermeni varlığını uluslararası alanda meşrulaştırma çabası olarak görülmüş ve Azerbaycan tarafından kesinlikle reddedilmiştir. Bu tür açıklamalar özellikle havacılık gibi teknik bir alanda bile siyasi ve askeri gerginliği derinleştirmektedir. Ermenistan'ın bu hamlesi Azerbaycan'ın hava sahası üzerindeki egemenliğine yönelik bir tehdit olarak algılanmıştır ve bölgedeki güvenlik dinamiklerini daha da karmaşık hale getirmiştir. Her iki tarafın açıklamaları ve karşılıklı açıklamalar bölgesel barışın sağlanmasında zorluklar yaratan ve olası bir askeri tırmanışa yol açabilecek tepkisel bir ortam yaratmıştır. Bu gelişmeler yalnızca havacılık alanındaki bir mesele değil aynı zamanda Dağlık Karabağ meselesinin daha geniş diplomatik ve askeri bağlamda nasıl evrildiğini ve her iki tarafın da egemenlik haklarını savunmak için nasıl sert politikalar izlediğini göstermektedir. Bölgedeki gerilim uluslararası toplumu da daha yakından ilgilendiren ve dikkatle izlenmesi gereken bir konu haline getirmiştir. Ermenistan Dışişleri Bakanı Edward Nalbandyan'ın açıklamaları Dağlık Karabağ'daki Stepanakert Havalimanı'nın sivil amaçlarla kullanılmasını savunurken konunun siyasete alet edilmemesi gerektiğini vurgulamaktadır. Ancak bu açıklamalar, uluslararası hukuk ve Azerbaycan'ın egemenlik hakları çerçevesinde önemli bir gerilimi göz ardı etmektedir.

Nalbandyan, AGİT Minsk Grubu eş başkanlarının da bu konuda taraflara siyasete alet etmeme çağrısı yaptığını belirterek, Azerbaycan'ı bu konuda politize etmemekle suçlamaktadır. Buna karşın, Stepanakert Havalimanı'nın uluslararası trafiğe açılmasının yalnızca insani gerekçelerle yapılması gerektiğini ve Dağlık Karabağ'ın statüsüyle ilgili bir gelişme olmadığını savunmaktadır. Ermenistan yönetiminin bu açıklamaları, uluslararası sivil havacılık düzenlemeleri ve Azerbaycan'ın egemenlik hakları açısından tartışmalıdır. ICAO tarafından verilen hava sahası yönetimi, ülkelerin egemenlik alanlarıyla doğrudan ilişkilidir. Azerbaycan, Dağlık Karabağ da dahil olmak üzere kendi toprakları üzerindeki hava sahasında tek yetkili devlettir.

Stepanakert Havalimanı'nın uluslararası trafiğe açılması yalnızca Azerbaycan'ın onayıyla mümkün olabilir çünkü Azerbaycan'a tahsis edilen UB kodu, bu havalimanı üzerindeki tasarruf yetkisinin Azerbaycan'a ait olduğunu belirtmektedir. Ermenistan'ın açıklamalarında, Hocalı Havalimanı'nın insani gerekçelerle kullanılmasını savunması, bölgedeki egemenlik durumunu göz ardı etmekte ve AGİT Minsk Grubu'nun açıklamalarına rağmen bu meselenin uluslararası hukuk açısından Azerbaycan'ın kontrolü altındaki bir konu olduğunu unutmaktadır. Azerbaycan'ın, Karabağ bölgesindeki hava sahasında ve havalimanlarında herhangi bir dış müdahaleye karşı savunma hakkı vardır. Bu sebeple Ermenistan'ın ve Dağlık Karabağ yönetiminin havalimanlarını sivil uçuşlara açma çabaları Azerbaycan'ın egemenliğine doğrudan bir ihlal olarak değerlendirilmektedir. Ermenistan'ın Stepanakert Havalimanı'nın açılmasını insani bir gerekçe olarak sunması aynı zamanda bu havalimanı üzerindeki kontrolün Azerbaycan'a ait olduğunu göz ardı etmesi bölgedeki diplomatik gerilimi artıran bir durumdur. Havalimanlarının sivil uçuşlara açılması gibi adımlar ancak Azerbaycan'ın egemenlik hakları çerçevesinde ve uluslararası anlaşmalarla uyumlu bir şekilde gerçekleştirilebilir. Bu tür meselelerin uluslararası hukuka ve egemenlik haklarına dayalı olarak çözüme kavuşturulması gerekmektedir.

Bakü yönetimi daha sonra sivil nesnelere karşı herhangi bir işlem yapmayacağını söyleyerek uyarısını yumuşatmıştır. Ermenistan ile Azerbaycan arasında Karabağ konusundaki müzakereleri denetleyen Avrupa Güvenlik ve İş birliği Teşkilatı Minsk Grubu, 14 Nisan'da yaptığı açıklamada, iki tarafa "sivil uçaklara yönelik her türlü tehdidi veya saldırıyı reddetmeye ve diplomatik bir anlaşmaya varmaya çağırdı. (Hür, 2023).

Azerbaycan'ın konu ile ilgili ICAO ve ECAC'a Ermenistan'ın Hocalı Havalimanı üzerindeki hukuksuz girişimleri karşısında şikâyetle bulunmuştur. Bakü yönetiminden sert tutumu ve uluslararası havacılık teşkilatlarının baskılarının ardından Ermeni yetkililer havalimanı açılışının yaz ortasına ertelendiğini, erteleme gerekçelerinin teknik ve ICAO standartlarına uygunluk olarak açıklamışlardır.

Dağlık Karabağ'ın uluslararası alanda bağımsız bir devlet olarak tanınmaması ve bu bölgenin Azerbaycan'ın egemenliği altında olması, bu tür projelerin gerçekleştirilebilmesi için Azerbaycan'ın onayını gerektirir. Azerbaycan, Dağlık Karabağ'ın kendi toprakları olarak kabul edilmesi ve burada gerçekleştirilen tüm havacılık faaliyetlerinin kendi egemenlik sınırları içinde değerlendirilmesi gerektiğini

savunmaktadır. Bu tür gelişmeler, Azerbaycan'ın hava sahası üzerindeki kontrolünü ihlal edebileceği için, Ermenistan ve Dağlık Karabağ'ın havacılık projeleri, uluslararası düzeyde tartışmalara yol açabilmektedir.

1971-1987 yıllarında SSCB Sivil Havacılık Bakanlığı Ermeni Dairesi Başkanı ünlü havacı Dmitry Atbashyan (1938-2020) kitabında Nahcivan'a doğalgaz boru hattı projesi Dağlık Karabağ topraklarından geçen boru hattı kavşakları karşılığında havalimanının uluslararası trafiğe açılması Azerbaycan yönetiminin diplomatik yollarla ikna edilmesi gerektiğini savunur. Konu Azerbaycan Sivil Havacılık Dairesi Başkanı Nuri Aliyev'e Moskova'da Bakan Boris Bugoyev resepsiyonunda gündeme getirilir fakat Azerbaycan yönetimi tarafından çözüm soğuk karşılanır.

Çözumsuzluğun asıl nedeni Dağlık Karabağ'ın statü sorunudur. Azerbaycan tarafından Ermeni yönetiminin işgalci görülmesidir. Türkiye ile normalleşme adımlarının atıldığı bir dönemde Ermeni yönetimi tarafından hem Azerbaycan tarafını hem de Türk tarafını geren bu yaklaşım çözumsuzluğu daha da arttırmıştır.

İkinci Karabağ Savaşı'nda Ermenistan'a askeri, sivil ve destek amacıyla Hocalı Havalimanı etkin şekilde kullanılmıştır. Özellikle cephe hattında Dağlık Karabağ'da savaşı Ermeni ordusuna askeri mühimmat ve cephane Erivan'dan bu havalimanı vasıtasıyla ulaştırılmıştır. Ayrıca hem Erivan hem de Moskova tarafından bölge askeri hava üssü olarak da kullanılarak birlikler yerleştirmiştir. Havalimanının girişinde sözde Dağlık Karabağ yönetimi bayrağı, Ermenistan bayrağı ve Rusya bayrağı dalgalanmaktadır. İkinci Karabağ zaferinin ardından birçok noktadan çekilen Ermenistan Hocalı Havalimanı'ndan çekilmemiştir. Kontrol ve yönetimi tamamen Rusya'ya bırakmıştır. Rusya'nın Hocalı Havalimanı'nı üs olarak kullanmaya devam etmesi havalimanının bölge için stratejik öneminin bir göstergesidir. İkinci Karabağ Savaşı'nda zaferle ayrılan Azerbaycan bölgeyi imar, iskân ve onarım faaliyetlerine başlamıştır. Havacılık alanında ise Hocalı kentine çok yakın bir bölgede bulunan Fuzuli kentine havalimanı inşasına başlamıştır. ICAO standartlarına uygun uluslararası trafiğe açık şekilde tasarlanan Fuzuli Havalimanı kısa sürede tamamlanarak hizmete açılmıştır. Azerbaycan kendisine teslim edilmeyen Hocalı Havalimanı'nı işlevsizleştirmek adına Fuzuli Havalimanı'nı modern tesis ve donanımlar kurarak Bakü'ye bağlamıştır. Azerbaycan işgal altından kurtarmış olduğu Dağlık Karabağ bölgesinde 3 farklı havalimanı inşa etme düşüncesi bulunmaktadır.

Suriye’de iç savaşın yoğun şekilde devam ettiği süreçte Türkiye, hava sahasını kullanarak Suriye’ye insani yardım götürme amacı taşıyan Ermeni tescilli uçakları zorunlu inişe tabi tutmak suretiyle arama yetkisinde bulunmuştur. 09.11.2012 tarihinde Air Armenia’ya ait sivil Antonov-12 tipi kargo uçağı Erzurum Havalimanı’na indirilmiştir. Gümrük, Emniyet, 9. Kolordu Komutanlığı’ndan mühimmat konusunda uzmanlar eşliğinde kargolar x-ray ile kontrol edilmiştir. Arama sonrasında Erzurum Valiliği’nden yapılan açıklamada “kaptanın vermiş olduğu kargo manifestosuna aykırı herhangi bir şey olmadığı” açıklanmıştır. 15.10.2012 tarihinde de benzeri bir olay yaşanmıştır.



Şekil 4.3: Erzurum Havalimanı’na Teknik İniş Yaptırılan Ermenistan Tescilli Kargo Uçağı

Türkiye, uluslararası havacılık kuralları gereği yetkisini kullanmıştır. Türkiye, Halep’e insani yardım taşıyan Ermeni tescilli kargo uçağına Erzurum’a teknik iniş yapma şartıyla izin vermiştir. Bu talep 1944 Şikago Sivil Havacılık Sözleşmesi’ne uygundur. Teknik iniş yapan kargo uçağının aranması ise uluslararası havacılık kurallarına uygun bir standarttır. Türk hava sahasında güvenlik önlemlerinin artırılmasına sebep yaklaşık

bir hafta önce Rusya'dan Suriye'ye Moskova-Şam seferini düzenleyen Suriye Havayolları'na ait bir sivil uçağın silah taşıdığından şüphelenilerek Türk hava sahası üzerindeyken Türk F-16'ları tarafından Ankara Esenboğa Havalimanı'na indirilmiştir. Yapılan kontroller sonucu uçağın kargo bölümünde beyana aykırı şekilde silah ve mühimmatlar bulunmuştur. Malzeme ve mühimmatlara el konulan uçak yaklaşık 9 saat sonra yolcu ve kabin ekibiyle birlikte kalkışına izin verilmiştir.

Aynı tarihlerde Erivan-Halep seferini yapan Armavia Havayolları'na ait sivil yolcu uçağı Türk hava sahasını kullanırken Türk savaş uçaklarının eşliğinde Erzurum Havalimanı'na indirilmiştir. Yapılan detaylı kontrollerin ardından kalkışına izin verilmiştir. Türkiye'nin "her koşulda hava ve kara ülkesini kontrol etmek istemesi" amacı doğrultusunda yapılan faaliyetlerde insani yardım harici beyan edilenin aksi bir kargoya rastlanmamıştır. Erivan-Halep seferini yapan Armavia Havayolları'na ait bir sivil yolcu uçağının Türk hava sahasını kullanırken Türk savaş uçakları tarafından eşlik edilerek Erzurum Havalimanı'na indirilmesi bölgesel güvenlik ve hava sahası yönetimi açısından önemli bir olaydır. Türkiye'nin hava ve kara ülkesini her koşulda kontrol etme amacını güttüğü vurgulanan bu durum hem ulusal güvenlik politikalarını hem de bölgesel hava sahası egemenliğini pekiştiren bir önlem olarak değerlendirilmektedir. Türkiye'nin hava sahası üzerindeki denetimini sağlamak için aldığı bu tür önlemler, özellikle uluslararası ilişkilerde gerginliklerin yaşandığı dönemlerde güvenlik endişeleriyle doğrudan ilişkilidir. Sivil bir uçakla yapılan bu uçuş, insanî yardım dışında beyan edilen bir kargo taşımacılığını içeriyorsa Türkiye'nin güvenlik politikaları çerçevesinde bu tür uçuşlara karşı duyduğu şüpheyi anlamak mümkündür. Türk yetkilileri, sivil uçuşların uluslararası hava sahasında bile denetimi altına alarak özellikle askeri veya başka türden hassas yük taşımacılığını engellemeye çalışmaktadır. Türk savaş uçaklarının eşlik etmesi ve Erzurum Havalimanı'na indirilme süreci, Türkiye'nin hava sahasını kontrol etme ve olası güvenlik tehditlerine karşı proaktif bir yaklaşım sergilemesinin bir örneğidir. Hava sahasının ihlali ya da taşıma beyanlarının gerçeği yansıtmaması durumunda, Türkiye, potansiyel tehditlere karşı daha dikkatli ve temkinli bir tavır almayı tercih etmektedir. Yapılan detaylı kontrollerin ardından uçuşa izin verilmesi, uluslararası hukuk çerçevesinde şeffaflık sağlanmaya çalışıldığını ve insani yardım dışında bir tehdit bulunmadığının tespit edilmesinin ardından uçuşun güvenli bir şekilde devam etmesine olanak tanındığını göstermektedir. Bu tür gelişmeler, havacılık güvenliğine

dair ulusal politikaların uygulamaya geçirilmesinin yanı sıra aynı zamanda bölgesel ilişkilerin karmaşıklığını da ortaya koymaktadır. Hem Ermenistan hem de Türkiye arasındaki gergin ilişkiler bu tür olayların diplomatik ve güvenlik açısından daha dikkatli bir şekilde değerlendirilmesine yol açmaktadır.

2020 temmuz ayının sonunda Köln'den Erivan'a havalanan Airbus A310 tipi askeri nakliye uçağı Türk hava sahasını kullanılmasına izin verilmeyerek üsse geri dönmüştür. İzin verilmemesinin gerekçesi Türk makamlarınca belirtilmemiştir. Alman askeri kaynaklar varış noktasının Erivan olmasıyla bağlantılı olduğunu dile getirmişlerdir. Askeri nakliye uçağı Almanya'da eğitim alacak Ermeni askerleri Almanya'ya getirme amaçlı olduğu belirtilmiştir. Almanya ve Ermenistan Afganistan'da beraber görev yapmaktadır askeri alanda da iş birliği bulunan iki ülkedir. Bu dönemde Alman Federal Meclisi'nin sözde soykırım iddialarını tanıyan tasarıyı tanınmasının da etkisi olduğu düşünülmektedir. NATO partnerleri arasında prensipte askeri misyon amaçlı uçuşlara izin sorun teşkil etmemesine rağmen Köln kalkışlı Erivan varışlı Alman askeri uçağına Türk hava sahasının kullanımına izin çıkmamıştır. Alman Hava Kuvvetleri ağustos ayının ortasında daha uzun bir rota izleyerek Rusya üzerinden Ermenistan'a giderek ardından Ermeni askerleri eğitim almak üzere Almanya'ya getirmiştir. Bu olay uluslararası ilişkiler, askeri strateji ve diplomasi bağlamında önemli bir anlam taşımaktadır. Türk hava sahasının Almanya'nın Ermenistan'a yönelik askeri nakliye uçuşuna kapatılması yalnızca iki ülke arasındaki doğrudan bir gerilim değil aynı zamanda geniş çaplı jeopolitik ve tarihi bağlamın bir yansımasıdır.

İlk olarak Türk makamlarının uçuşa izin vermemesi bölgesel güvenlik ve diplomatik denklemlerle doğrudan ilişkilidir. Bu durum Türk hükümetinin Almanya'nın Ermenistan'la olan askeri iş birliğinden rahatsız olduğuna işaret etmektedir. Özellikle 2020 yılı itibariyle Almanya Federal Meclisi'nin Ermeni soykırımını tanıyan tasarısının kabul edilmesi, Türkiye'nin tepkisini çekmiş ve diplomatik ilişkilerde gerilim yaratmıştır. Türkiye'nin hava sahasını kullanıma kapatması sadece askeri bir operasyonun engellenmesi değil aynı zamanda bu tür bir siyasi sembolizmin bir parçası olarak da değerlendirilmektedir. Almanya ve Ermenistan arasındaki askeri iş birliği özellikle Afganistan'daki ortak görev ve daha geniş askeri ortaklıklar çerçevesinde şekillenmektedir. Bu çerçevede askeri nakliye uçuşları iki ülke arasındaki güvenlik ve stratejik bağların bir yansıması olarak görülmektedir. Bu tür

uçuşların Türk hava sahasından geçmesi NATO üyesi ülkeler arasında bile diplomatik ve stratejik engellerle karşılaşabilmektedir.

Bu olayda dikkate değer bir diğer husus ise NATO ülkelerinin birbirleriyle olan askeri iş birlikleri ve hava sahası kullanımına dair kurallarının siyasi gerilimler ve uluslararası ilişkiler bağlamında ne denli esnek olabileceğidir. Prensipte NATO ülkeleri arasında askeri uçuşlar için hava sahası kullanımının genellikle serbest olması beklenirken Türkiye'nin bu durumu engellemesi uluslararası hukuk ve askeri protokoller açısından dikkatle incelenmesi gereken bir meseledir.

Bu olay uluslararası ilişkilerdeki karmaşıklığı ve askeri strateji ile diplomasi arasındaki kesişim noktalarını gözler önüne sermektedir. Türk hava sahasının kullanılmasına izin verilmemesi yalnızca askeri bir karar değil aynı zamanda siyasi ve tarihsel bağlamdaki derin gerilimlerin bir yansıması olarak değerlendirilmektedir.

İkinci Karabağ Savaşı devam ettiği esnada Amerika Birleşik Devletleri'nde yaşayan ve faaliyet gösteren Ermeni sivil toplum kuruluşlarından Ermeni diasporasının önderliğinde yaklaşık 100 ton insani yardım malzemesi toplanmıştır. Katar Havayolları'na ait kargo uçağı, Los Angeles'tan Erivan'a sefer düzenlemek istemiş Türk makamlarınca izin verilmemiştir. Ermenistan sivil havacılık komitesi başkanı Tatevik Revazyan Reuters'e yaptığı açıklamada "Türkiye'nin hava rotasını kasten kapattığını iddia etmemize imkân veren nedenler var." şeklinde beyanat vermiştir. ABD'den toplanan 100 tonluk insani yardımın Ermenistan'a gönderiminin ertelendiğini açıklayan Revazyan Rusya ve Gürcistan üzerinden alternatif rotalar aradıklarını belirtmişlerdir. Yeni rota bulmak birkaç saatlik iş, şirket kargo için bir tedarik yolu bulmakla yükümlüdür. Rusya ve Gürcistan üzerinden oluşturulacak bir rota taşıyıcı şirket açısından yakıt ve taşıma maliyetlerini artıracaktır ayrıca konunun siyasi olarak büyümesi üzerine Katar Havayolları kargoyu taşımaktan vazgeçtiğini açıklamıştır.

Bu gelişmeler üzerine Ermenistan sivil havacılık komitesi başkanı Tatevik Revazyan Ermeni sivil havacılık otoritesi Türkiye'yi Eurocontrol'e şikâyet ettiklerini açıklamışlardır. Ayrıca ABD'deki Ermeni topluluğu konuyu uluslararası medya üzerine baskı unsuru oluşturarak kamuoyu oluşturmuşlardır. Bu gelişmeler üzerine yaklaşık bir hafta sonra Türkiye hava sahasını ilgili uçağa açma kararı almıştır. Revazyan, "19.10.2024 tarihinde ABD'deki Ermeni topluluğu tarafından toplanan

insani yükleri taşıyan Katar Airways'a ait kargo uçağının Türk hava sahasını kullanarak Erivan'a indiğini açıklamıştır.

Türkiye'nin Los Angeles'tan Ermenistan'a insani yardım taşıyan uçağın hava sahasını kullanmasına izin vermemesi, bölgedeki siyasi gerilimlerin bir yansımasıdır. Bu durum Ermenistan'ın hava sahası yönetiminde bağımsız hareket etme zorunluluğunu artırmakta ve alternatif rotalar aramaya itmektedir. Bu olay uluslararası havacılık ve diplomasi ilişkilerindeki karmaşıklık ve stratejik hesaplamaları gözler önüne sermektedir. ABD'deki Ermeni sivil toplum kuruluşlarının önderliğinde toplanan insani yardım malzemelerinin Ermenistan'a taşınmasının Türk makamlarının hava sahası kullanımını engellemesi nedeniyle zorlaşması yalnızca lojistik bir sorun olmaktan öte siyasi bir kriz noktasıdır. Bu tür olaylar devletlerarası ilişkilerin ne denli birbirine bağlı olduğunu ve hava sahası kavramının diplomatik gerilimler tarafından şekillendirilebileceğini göstermektedir. Türk makamlarının Katar Havayolları'na ait kargo uçağının Türkiye üzerinden Ermenistan'a geçişine izin vermemesi yalnızca bir hava sahası kapatma olayı değil aynı zamanda Türk hükümetinin Ermenistan'la olan ilişkilerindeki hassasiyeti ve daha geniş bölgesel dengelerle ilgilidir. Ermenistan'ın 2020 yılında Azerbaycan ile olan çatışmasında Türkiye'nin Azerbaycan'a verdiği açık destek Ermenistan için bir tehdit olarak algılanmış ve bunun sonucunda Türkiye'nin hava sahası askeri ve diplomatik gerekçelerle engellendiği değerlendirilmektedir. Ayrıca Türk hükümetinin Ermeni diasporasının faaliyetlerini de dikkatle izliyor olması bu tür kararların perde arkasındaki nedenlerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Alternatif rotaların Rusya ve Gürcistan üzerinden oluşturulması, her ne kadar pratikte birkaç saat içinde çözülebilecek bir seçenek olsa da taşıma maliyetlerini artırmakta ve lojistik açıdan daha karmaşık hale gelmektedir. Bu noktada Katar Havayolları'nın taşımayı reddetmesi sadece finansal değil aynı zamanda şirketin siyasi riskleri de göz önünde bulundurduğunu göstermektedir. Katar Havayolları'nın bu adımı şirketin uluslararası ilişkilerdeki pozisyonunu korumak adına aldığı bir stratejik karar olarak değerlendirilmektedir. Bu olayda dikkat çeken bir diğer önemli husus insani yardımın bile bazen devletlerarası ilişkilerdeki stratejik denklemlerle engellenebileceği gerçeğidir. Lojistik ve hava taşımacılığı meseleleri yalnızca ekonomik ve teknik unsurlar değil aynı zamanda çok daha derin diplomatik ve siyasi hesaplamalarla şekillenmektedir.

İkinci Karabağ Savaşı Zaferi'nin etkisi Türkiye-Ermenistan ilişkilerine de yansımıştır. Ermenistan Dağlık Karabağ'da işgal altında tuttuğu rayonların büyük bölümünden çekilmiştir. Bu gelişme Türkiye-Ermenistan ilişkilerine olumlu yansıdığı görülmektedir. Özel temsilciler düzeyinde başlayan ilişkiler neticesinde 2022 yılının şubat ayında İstanbul-Erivan arasındaki sivil uçuşlar yeniden başlatılmıştır. Bu olumlu süreci sonlandıran gelişme ise nemesis anıtı krizi olmuştur. Nemesis Yunan mitolojisinde, adalet, intikam, denge tanrıçası, ceza veren, öç alan tanrıça; nemesis ayrıca hak edilmiş cezayı veren vesile anlamına da gelmektedir (Çil, 2020: 69). İkinci Karabağ Savaşı'nın ardından Ermenistan'ın Dağlık Karabağ'daki işgal altındaki topraklardan çekilmesi yalnızca Ermenistan'ın askeri stratejisinde bir değişimi simgelemekle kalmamış aynı zamanda Türkiye-Ermenistan ilişkileri açısından da önemli bir dönüm noktası olmuştur. Bu çekilme Ermenistan'ın bölgedeki statüsünü yeniden şekillendirirken Türkiye için de bölgesel istikrarın sağlanması adına bir fırsat oluşturmuştur. Türkiye, bu süreçte Ermenistan'la ilişkilerini normalleştirme çabalarına yönelik adımlar atmıştır. 2022 yılında İstanbul-Erivan arasında sivil uçuşların yeniden başlatılması bu olumlu sürecin somut bir örneği olarak karşımıza çıkmaktadır. Sivil uçuşların yeniden başlaması iki ülke arasında karşılıklı güvenin tesis edilmesi ve diplomatik ilişkilerin iyileştirilmesi açısından önemli bir adımdır. Aynı zamanda bu adım Türk-Ermeni ilişkilerinin normalleşme yolunda ilerleyebileceğini ve iki ülkenin iş birliği olanaklarının arttığını göstermektedir. Bu olumlu gelişmenin nemesis anıtı krizi ile sekteye uğraması, iki ülke arasındaki ilişkilerin ne kadar hassas olduğunu ve sembolik meselelerin bölgesel diplomasi üzerindeki etkisini gözler önüne sermektedir. Nemesis anıtı, 1915 olayları ve Ermeni soykırımı iddialarının simgesel bir hatırlatıcısı olarak özellikle Türkiye için büyük bir siyasi duyarlılığa sahiptir. Ermenistan'ın bu tür semboller üzerinden bir duruş sergilemesi, Türkiye tarafından tarihsel ve milli bağlamda ciddi bir tepkiyle karşılanabilmektedir. Bu kriz, ilişkilerdeki iyileşme sürecinin ne kadar kırılgan ve kolayca sekteye uğrayabileceğini göstermektedir.

İkinci Karabağ Savaşı'nın ardından atılan adımlar Türkiye-Ermenistan ilişkilerinde önemli bir iyileşme potansiyeli doğurmuş olsa da tarihsel ve sembolik meseleler her iki ülke arasındaki ilişkilerin şekillenmesinde belirleyici olmaya devam etmektedir. Nemesis anıtı krizi, bu tür sembolik sorunların diplomatik süreçlerde büyük engeller oluşturabileceğini ve ilişkilerin normalleşmesinin zaman alabileceğini ortaya koymaktadır.

25 Nisan 2023 tarihinde Erivan Eski Belediye Başkanı Kamo Areyan tarafından tasarlanan nemesis anıtı Erivan Ring Park'ta açılmıştır. Türkiye ile ilişkileri 2. Karabağ Savaşı'nın ardından geren en önemli olay olarak dikkat çekmektedir. Bu krizin Türk-Ermeni hava sahası sorunlarına yansımaları bulunmaktadır.

Nemesis, Taşnak Partisi tarafından Osmanlı siyasi-askeri liderinin ve Azerbaycan Türklerinin katledilmesi amacıyla gerçekleştirilen gizli operasyondur. Liderinin Şahan Natali ve Karetin Pastırmacıyan olduğu operasyonun en fazla ses getiren suikastlarının başında 1921 yılında Talat Paşa'nın Berlin'de şehit edilmesi gelmektedir.

İntikam hırsıyla hareket eden Ermeni grupları 1915 ve sonraki süreçte sorumlu tuttıkları Osmanlı paşalarını hedef göstererek nemesis operasyonları başlatmışlardır. Aralarında Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın da olduğu suikast listeleri yayınlamıştır. Bu kapsamda nemesis adını verdikleri intikamla başlattıkları saldırı ve suikastlarla Talat Paşa, Said Halim Paşa, Bahaddin Şakir Bey, Cemal Azmi Bey Cemal Paşa ve Enver Paşa Ermeni örgütleri tarafından şehit edilmiştir.

Ermeni aşırı grupların düşmanca tutumları maalesef günümüzde de devam etmektedir. Gerek Erivan hükümeti gerekse Ermeni diasporası Ermeni soykırım iddiasını devam ettirmekte bu durumu Türkiye'ye karşı baskı aracı olarak kullanmaktadır. Nemesis anıtının tasarımcısının Erivan eski belediye başkanı olması da dikkat çekilmesi gereken bir diğer konudur. Ermeni siyasetçilerin kini, nefreti diri tutma amaçlarına örnek olarak gösterilebilir. İntikam hissini diri tutan Ermeni yönetimi, Talat Paşa'nın şehit edildiği 15 Mart gününü intikamlarının alındığı "Sevinç ve Zafer Günü" olarak kutlamaktadır.

Nemesis operasyonları tarihten günümüze, Hınçak, Taşnak, 2000'li yıllara kadar Asala olarak karşımıza çıkan kanlı eylemler sürecidir. Günümüzde ise uluslararası alanda Türkiye'yi baskı altında tutma, yıpratma ve diplomatik krizler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, 26 Nisan 2023 tarihli açıklamasında 1920'li yılların başlarında Osmanlı askeri ve siyasi liderlerinin yanı sıra Azerbaycan Türkü yöneticilere ayrıca bazı Ermeni asıllı Osmanlı vatandaşlarına karşı gerçekleştirilen suikastlerin faillerine ithaf edilen "nemesis anıtı'nın Erivan'da açılması, 31 diplomatımızın ve aile üyelerinin katledildiği menfur terör saldırılarına yol açan kanlı bir tedhiş hareketinin yüceltilmesidir. (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2024)

Bu olayın Ermeni basınında takdim ediliş tarzı da tasvip edilmesi mümkün olmayan çarpık bir tarih yorumunun bazı zihinlerde halen devam ettiğini göstermektedir.

Türkiye ve Ermenistan arasındaki normalleşme sürecinin ruhuyla bağdaşmayan bu tür provokatif adımlar, bölgede kalıcı ve sürdürülebilir barış ve istikrarın tesisine yönelik çabalara hiçbir suretle katkı sağlamayacak, tam tersine normalleşme sürecini etkileyecektir.

Nemesis anıtı sonrası Türkiye, Ermenistan’a hava sahasını kapatmıştır. 30 Nisan 2023 tarihinde Armenpresshaber ajansına konuşan FlyOne Armenia’nın ceosu Aram Ananyan, Türkiye’nin “herhangi bir uyarıda bulunmadan” hava sahasını kapattığını ileri sürdü. Kararın gerekçesinin açıklanmadığını söyleyen Ananyan şu ifadeleri kullandı: “Daha önce şirketimize verilen Türkiye üzerinden Avrupa’ya uçuş yapma izni, Türk sivil havacılık kurumu tarafından bildirilmeyen bir sebeple iptal edildi. Türk sivil havacılık otoriteleri iptal öncesi haber vermeksizin kararı uygulayarak, havayolumuzu ve yolcularımızı rahatsız edici bir duruma soktu.” şeklinde açıklamalarda bulunmuştur.

03 Mayıs 2023 tarihinde Dışişleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu konuyu değerlendirmesinde İkinci Karabağ Savaşı’nın ardından Azerbaycan ve Türkiye’nin Ermenistan ile ilişkileri normalleştirmek adına birçok adım attığına işaret eden Çavuşoğlu, “diktikleri anıt bizim diplomatlarımızı şehit eden terör örgütlerini, teröristleri, 1920’lerde Azerbaycanlı kardeşlerimizi ve bizim vatandaşlarımızı şehit eden terör örgütlerini yüceltmek için yaptılar. Dolayısıyla güvenlik kurumlarından sonra en çok şehit vermiş bir kurumun, Dışişleri Bakanlığı’nın başında bakan olarak benim bunu kabul etmem mümkün değil.” Dışişleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu’nun bu açıklamalarından anlaşılabacağı üzerine Ermenistan sorunların çözümünde Türk tarafının hassasiyetlerini anlamamakta ısrar etmektedir ya da iç politikada bir bayrak altında toplama siyaseti ile hareket ettiğini göstermektedir. Türk Dışişleri Bakanı’nın Türkiye ile Ermenistan arasında doğrudan uçuşlar olduğunu aynı zamanda Ermenistan’ın Türkiye hava sahası üzerinden Avrupa’ya uçtuğuna işaret eden Çavuşoğlu, “VIP uçuşları da dahil uçuşlara izin vermeyeceğiz. Bir tek Ermenistan Meclis Başkanı KEİPA toplantısı için Türkiye’ye gelecek ona izin verdik çünkü bu uluslararası toplantı, bu bir istisnadır ama onun dışında VIP uçuşlar dahil uçuşlara da izin vermeyeceğiz. Şayet bu tavır devam ederse, yapılan sözde anıtı kaldırmazlarsa bu

sefer ek tedbirler de alacağız. Bizim bunu kabul etmemiz mümkün değil, iyi niyetli olmadıklarını da net bir şekilde gördük.

Nemesis anıtı sonrası Türkiye, Ermenistan'a hava sahasını kapatmıştır. Ermenistan Ulusal Meclisi Başkanı Alen Simonyan, Nemesis Anıtı'nın yerleştirilmesinin yerel yönetim kararı olduğunu, Ermenistan'ın Azerbaycan'a karşı bir toprak talebi olmadığını da belirterek, "Bu bölgede barışın tesis edilmesi Türkiye olmadan mümkün değil" açıklamalarında bulunmuştur.

Alen Simonyan, Karadeniz Ekonomik İş birliği Parlamenter Asamblesi (KEİPA) 61. Genel Kurulu Oturumu Açılış töreninin ardından basın mensuplarının sorularını yanıtladı. Türkiye'de meydana gelen yıkıcı depremler nedeniyle başsağlığı dileyerek "Yıkıcı depremden dolayı tüm Türk halkına taziyelerimi iletmek istiyorum. Deprem ne olduğunu biz çok iyi biliyoruz. Biz hemen iki grup gönderdik. Onlar sınırı geçerek Türkiye'ye yardım götürdüler. Çok ağır bir dönemden geçtiğimizi ve dünyanın genelinde geriliminin arttığını siz de iyi biliyorsunuz. Benim buraya gelmem Ermenistan Cumhuriyeti'nin komşularıyla iyi niyetini ortaya koyuyor. Biz bu tarihi fırsatı kaçırmamalıyız. Anıtın yerleştirilmesi Türkiye'de büyük yankı buldu. Ben bu meseleyi Türk meslektaşlarımla ele aldım. Anıtın yapılmasına yerel yönetimler seviyesinde karar verildi. Bu Ermenistan Devleti'nin dış politikasının görüşünü veya iyi niyet taşımayan adım olarak algılanmasın. Ermenistan Cumhuriyeti'nde dış politika ve uluslararası ilişkiler başbakan ve dışişleri bakanlığı tarafından yönetiliyor. Belirttiğim seviyede alınan karara yapılan açıklamaları hepiniz biliyorsunuz. Şu konuyu belirtmeliyim ki bu şekilde bir niyetimiz varsa, ilişkilerin kötüleşmesi için her türlü neden bulabilirsiniz. Ben de yüzlerce neden bulabilirdim. Türkiye Ermenistan barışı için burada bulunmaktayım isteseydim gelmemek adına belirttiğim gibi binlerce sebep sunabilirdim asıl amaç barış ortamının oluşturulmasıdır. İlişkilerin ön koşulsuz normalleşmesine Ermenistan'ın hazır olduğunu dile getirmek isterim. Ben dışişleri bakanlığının açıklamasından bazı cümleler gördüm. Şunu söylemek isterim ki, Ermenistan ilişkilerin normalleşmesi için adımlara hazırdır ve bu isteğinde tamamen samimidir. Eğer siyasi bir irademiz varsa, eğer ilişkilerin iyileşmesi ve kurulması için bir kararımız varsa bu yol çok kolay olmayacak fakat ileriye doğru hareket etmeliyiz. Umarım ki Türk meslektaşlarımız da ileriye doğru adımlar atarlar. Biz bu tarihi fırsatı değerlendiririz. Hem bizim için hem de bütün bölge için yeni bir sayfa açarız. Ermenistan Cumhuriyeti'nin Azerbaycan'a karşı bir toprak talebi yoktur. Barış

anlaşması konusunda kararlıyız, istekliyiz. Ticari alanda bölgeyi açma açısından hiçbir sorun görmüyoruz. Biz defalarca teklifte de bulunduk, sınırda bulunan askerler eşit şekilde geri çekilsin. Bu bölgede barışın tesis edilmesi Türkiye olmadan mümkün değil. O konuda umutluyuz ki bu bölgede barışın tesis edilmesi konusunda Türkiye adımlar atacak ifadelerini kullandı

Ermenistan Başbakanı Paşinyan “Ermenilerin duygusal bir millet olduklarını, devlet aklı ile hareket etmelerinin Ermenistan ve Ermeniler için faydalı olacağını bunun zor olduğunu bildiğini fakat bir yol ve yöntem olarak bunu düşünmeleri gerektiğini devletin varlığı açısından bir seçenek olarak duygusal politikalar yerine akılcı politikalar olması gerektiğini belirtti.” Bu ifadelerden anlaşılacağı üzere Ermenistan özellikle İkinci Karabağ Savaşı’ndan sonra ilişkilerin duygusallıktan uzak daha gerçekçi politikalarla ilerlemesi fikrine geçiş yapmıştır. Paşinyan’ın ifadeleri, Ermenistan’ın daha duygusal değil pragmatik ve akılcı bir dış politika izlemeyi hedeflediğini ortaya koymaktadır. İkinci Karabağ Savaşı’nın ardından Ermenistan, Azerbaycan ile olanlarda yeni bir sayfa açma ve bu tür tarihi ve duygusal yüklerden arınmış bir politik strateji benimseme arayışına girmiştir. Bu Ermenistan’ın bölgesel güvenliği, ekonomik kalkınması ve uluslararası ilişkiler açısından önemli bir strateji değişikliğinin ifadesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Amerika Birleşik Devletleri ise Türkiye’nin hava sahasını Ermenistan uçaklarına kapatmasından duyduğu kaygıyı dile getirmiştir. Açıklamada ABD, tüm bölge için olumlu sonuçlara yol açacak Ermenistan-Türkiye ilişkilerinin normalleşmesini güçlü bir şekilde desteklemektedir. Türkiye’nin Ermenistan ile olan normalleşme çabalarına ABD her dönem olumlu bakmıştır. Türkiye’nin Ermenistan havayollarının kendi topraklarından uçuş iznini askıya alma açıklamasını not ettik. Bu durum barış ortamını zedeleyici ve insani değil. Hava iletişiminin yeniden tesis edilmesine ilişkin daha önceki anlaşmalar, güveni güçlendirmenin önemli araçları haline gelmiştir. ABD, Türkiye ve Ermenistan’ın ekonomik bağları yeniden kurmaya ve ulaşım iletişimini açmaya devam etmesini soruna da daha çok diyalog içerisinde kalarak çözümü hedeflemiştir. ABD, Türkiye’nin bölgede jeopolitik, siyasi, askeri ve ekonomik üstünlüğünün farkındadır. Türkiye’nin özellikle Ermenistan’a karşı üstünlüğünü bir zorlama aracı olarak kullanmasına tepki göstermektedir. Bu tepkide ABD’de faaliyet gösteren Ermeni lobisinin ve diasporanın etkisi büyüktür.

Dışışleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu bu açıklamanın ardından Ermenistan ve Türkiye arasında doğrudan uçuşlar olduğunu ancak üçüncü ülkelere ucan Ermenistan uçaklarına Türk hava sahasını kapattıklarını açıklamıştır. Bu açıklama ile Türkiye aslında sorunun Ermenistan devleti ile olduğunu uluslararası bir noktaya konunun taşınmasını ve büyümesini istemediğini belirtmiştir. Türkiye, Ermenistan ile doğrudan uçuşların başlamasına olumlu yaklaşmakla birlikte Ermenistan'ın üçüncü ülkelere ucan uçaklarının Türk hava sahasını kullanmasının engellenmesi aslında Türkiye'nin Ermenistan'ın uluslararası ilişkileri ile ilgili belirli kaygıları olduğunu göstermektedir. Bu tür bir adım, Türkiye'nin Ermenistan ile ikili ilişkilerini geliştirmeye açık olduğunu ancak aynı zamanda Ermenistan'ın dış politika tercihlerinin Türkiye açısından kabul edilemez olduğuna dair bir mesaj da taşımaktadır. Çavuşoğlu'nun açıklaması, Türkiye'nin özellikle Ermenistan'ın bölgesel ve küresel aktörlerle olan ilişkilerini dikkatle izlediğini ve bu ilişkilerdeki olası bir gerilimin daha geniş bir diplomatik krize dönüşmesini istemediğini ortaya koymaktadır. Bu noktada Türkiye, sorunun yalnızca Ermenistan devleti ile olduğunu vurgulayarak Ermenistan'ın dış politika eylemlerinin Türkiye'nin ulusal çıkarlarıyla doğrudan ilişkili olduğuna dikkat çekmiştir.

Türkiye'nin bu yaklaşımı Ermenistan'a daha açık ve doğrudan bir şekilde diplomatik çözüm için daha sorumlu ve dengeli bir dış politika izleme çağrısı yapma amacı taşımaktadır. Çavuşoğlu'nun söylemi aynı zamanda Türkiye'nin bölgesel istikrarı ve bu tür sorunların uluslararası arenada daha fazla tırmanmasının önlenmesini istediğini de göstermektedir. Türkiye'nin ilişkileri özellikle de ikili uçuşlar gibi pratik adımlarla somutlaştırma arzusunu ancak uluslararası ilişkilerin daha karmaşık hale gelmesinin önüne geçmek isteğini de ifade etmektedir.

Ermenistan Güvenlik Konseyi Sekreteri Armen Grigoryan, 9 Mayıs'ta "Hanghtanak (Zafer) "parkında düzenliği brifingte, nemesise katılanların anısına anıt dikilmesinin Ermenistan'ın iç meselesi olduğunu belirtmiştir. Heykelin yerleştirilmesi Ermenistan'ın iç meselesidir ve buna kimsenin karışmaya hakkı yoktur şeklinde açıklamaları ve Ermenistan Başbakanı Paşinyan heykelin dikilmesinin yerel yönetim düzeyinde alınmış yanlış bir karar olduğunu açıklaması Ermenistan'ın iç politikalarını savunma çabası ve bağımsızlıklarına vurgu yapma amacını taşımaktadır. Ancak, Ermenistan Başbakanı Nikol Paşinyan'ın bu anıtle ilgili daha temkinli bir yaklaşımı sergilemesi de dikkat çekicidir. Paşinyan, heykelin yerel yönetim düzeyinde alınmış bir karar olduğunu ve bu kararın yanlış olduğunu belirterek anıtın dikilmesinin

Ermenistan'ın genel dış politikasına veya uluslararası ilişkilerine zarar verebilecek bir sembol olduğunu düşündüğünü ima etmektedir. Paşinyan'ın açıklamaları, hem iç politikada bir denetim ve düzeltme sürecine işaret etmektedir hem de Ermenistan'ın dış ilişkilerde daha dikkatli bir denge kurma çabalarını yansıtmaktadır.

Bu durum Ermenistan'ın hem iç politika hem de dış politika açısından karmaşık bir dengeyi sürdürmeye çalıştığını göstermektedir. Nemesis Hareketine ve o dönemin tarihine dair duygusal bir anlam taşıyan bu anıtın yerleştirilmesi bazı kesimler için önemli bir ulusal sembol olabilirken diğerleri için bölgesel ve uluslararası ilişkilerde gerilim yaratma riski taşımaktadır. Bu nedenle Paşinyan'ın açıklaması Ermenistan'ın hem iç meselelerinde hem de dış politikasında daha temkinli ve stratejik bir yaklaşım izleme gerekliliğini yansıtmaktadır.

5. SONUÇLAR

Egemenlik, bir devletin kendi kara, deniz ve hava sahasında mutlak kontrol ve yönetim hakkıdır. Uluslararası sistemin eşit üyesi olarak bir devlet, egemenliği kapsamında kendi iç işlerini yönetebilir, yasalarını belirleyebilir, dış ilişkilerini yürütebilir ve savunma güçlerini kontrol edebilir. Devletlerin egemenliği, diğer devletlerin egemenlik haklarının korunması, insan haklarının ve uluslararası hukukun korunması, uluslararası anlaşmaların hükümlerinin uygulanması gibi faktörler çerçevesinde uluslararası hukuk tarafından diğer devletlerce tanınmaktadır.

Hava sahası egemenliği, bir devletin ulusal güvenliği ve toprak bütünlüğü açısından oldukça önemli bir kavramdır. Her devlet, kendi hava sahasında mutlak kontrol hakkına sahiptir ve bu uluslararası hukuka göre tanınan bir prensiptir. Bir devletin hava sahasında o devletin izni olmadan başka bir devletin uçaklarının veya hava araçlarının hareket etmesi yasaklanabilmektedir. Bu hak, devletlerin sınır güvenliği için kritik olup askeri, ticari ve insani uçuşların düzenlenmesinde de belirleyici rol oynar ancak hava sahası egemenliği, bazen uluslararası ilişkilerde gerginliklere yol açabilmektedir. Örneğin, hava sahası anlaşmazlıkları özellikle komşu ülkeler arasında iki ülke arasındaki güvenlik ve diplomatik ilişkileri zorlaştırmaktadır. Bu tür durumlar yalnızca iki ülke arasında değil bölgesel ve hatta küresel çapta da diplomatik krize yol açabilmektedir.

Hava sahası yönetimi aynı zamanda havacılık güvenliği açısından da kritik bir rol oynamaktadır. Bir devletin hava sahasında uçuş izinleri ve denetimleri, havacılıkla ilgili kurallar ve protokoller çerçevesinde yürütülür. Sivil ve askeri hava taşımacılığı ve özellikle insansız hava araçlarının kullanımı gibi yeni teknolojilerle birlikte hava sahası yönetimi daha karmaşık hale gelmektedir. Hava sahası egemenliği devletlerin ulusal güvenliğini sağlamada toprak bütünlüğünü korumada ve uluslararası ilişkilerdeki denetim süreçlerinde önemli bir yer tutmaktadır. Bu yüzden ülkeler arasındaki hava sahası anlaşmazlıkları ve gerilimlerinin çözülmesi, diyalog, müzakere ve uluslararası iş birliği yoluyla sağlanmalıdır.

Türkiye'nin hava sahası birçok ülkenin transit geçişi için önemli bir noktadır ve hava sahası anlaşmazlıkları sık sık yaşanmaktadır. Türkiye hava sahası anlaşmazlıklarını çözmek için diyalog ve müzakereler yoluyla çözüm bulmaya çalışmaktadır. Türkiye,

Asya ile Avrupa arasındaki kara ve hava yollarının kesişim noktasında yer alır ve bu durum, ülkenin hava sahasının transit uçuşlar için kritik bir geçiş yolu olmasını sağlar. Özellikle Batı Avrupa'dan Orta Doğu ve Asya'ya yönelik uçuşlar, Türkiye'nin hava sahasını sıklıkla kullanılmaktadır. Bu durum hava sahası yönetiminin ve denetiminin büyük bir öneme sahip olduğu bir durum yaratmaktadır.

Türkiye'nin hava sahası, çeşitli uluslararası ilişkiler ve bölgesel gerilimler nedeniyle zaman zaman anlaşmazlıklar yaşanan bir alan olabilmektedir. Özellikle komşu ülkelerle özellikle Yunanistan, Ermenistan, Suriye ve Rusya gibi ülkelerle yaşanan hava sahası ihlalleri ve gerginlikler, Türkiye'nin hava sahası üzerindeki egemenliğini ve denetimini zaman zaman zorlaştırmaktadır. Bu tür anlaşmazlıklar genellikle hava sahası üzerindeki egemenlik haklarının ihlali veya yanlış anlaşılmalardan sonucu ortaya çıkmaktadır. Türkiye, bu tür durumlarda genellikle diplomatik yolları ve müzakereleri tercih ederek çözüm arayışına gitmektedir. Bu tür çözüm yöntemleri, uluslararası anlaşmalar ve diyalog süreçleri aracılığıyla sorunların çözülmesine olanak tanımaktadır. Türkiye, Eurocontrol üyesi ve uluslararası havacılık anlaşmalarına taraf olarak hava sahası yönetimi ve güvenliği konusunda uluslararası normlarla uyumlu bir yaklaşım sergilemektedir.

Türkiye'nin hava sahası anlaşmazlıklarını çözme çabaları sadece ulusal güvenlik açısından değil aynı zamanda bölgesel istikrar ve uluslararası ilişkilerin sağlıklı bir şekilde sürdürülmesi için de kritik öneme sahiptir. Hava sahası anlaşmazlıklarının çözüme kavuşturulması hem hava trafiğinin güvenliğini sağlar hem de bölgesel barış ve iş birliğini destekler. Bu yüzden Türkiye'nin diplomatik çözüm arayışları uzun vadeli istikrar ve güvenlik için önemli bir stratejik adımdır.

Türkiye-Ermenistan ilişkileri oldukça karmaşık ve tarihi bir geçmişe sahiptir. Türkiye, Ermenistan'ın 1991 yılında Sovyetler Birliği'nden ayrılması sonrasında Ermenistan'ın bağımsızlığını tanıyan ülkeler arasındadır. Ayrıca, Türkiye-Ermenistan kara sınırı ile hava sahası Ermenistan'ın Türkiye'ye karşı tutumu ve Azerbaycan'a ait olan Dağlık Karabağ bölgesinin işgali neticesinde kapatılmıştır. Bu gerilim 2008 yılında Türkiye-Ermenistan Protokollerinin imzalanması ile değişmiştir. Bu protokoller, iki ülke arasında ilişkilerin normalleşmesini sağlamayı ve sınırın açılmasını öngörmektedir. Ancak, protokoller daha sonra Türkiye tarafından onaylanmadı ve sürecin askıya alındığı açıklandı. Son yıllarda, Türkiye-Ermenistan ilişkileri gerginliğini korumaktadır. Bunun en önemli nedenlerinden biri, Ermenistan'ın 2020 yılında Dağlık

Karabağ Savaşı sırasında Azerbaycan'a karşı verdiği desteği Türkiye'nin kınayarak tepki göstermesidir. Ancak, iki ülke arasında siyasi ve ekonomik iş birliği için bazı adımlar da atılmaktadır. Özellikle 2021 yılında Ermenistan Başbakanı Nikol Paşinyan'ın, Türkiye ile ilişkileri normalleştirmek için Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ile görüşme talebinde bulunması, ilişkilerin normalleşmesi yolunda önemli bir adım olarak görülmüştür. (Panorama, 2020)

Başbakan Nikol Paşinyan, Ermenistan'ın Türkiye ile demiryolu bağlantısını açmaya hazır olduğunu belirtmiştir. Paşinyan, tüm altyapıların, yollar, demiryolları ve hava yolları dahil ilgili ülkelerin egemenliği ve yargı yetkisi altında çalışması gerektiğini vurgulamıştır. Bu bölgesel ticaret ve iletişim kanallarının yeniden açılması ve ekonomik iş birliğinin güçlendirilmesi anlamına gelmektedir. (Radar Armenia, 2021).

Ermenistan'ın Türkiye ile ulaşım altyapısını yeniden hayata geçirme isteğini ve buna yönelik pragmatik bir yaklaşım sergilediğini ortaya koymaktadır. Paşinyan'ın “altyapıların, yollar, demiryolları ve hava yolları dahil ilgili ülkelerin egemenliği ve yargı yetkisi altında çalışması gerektiği” vurgusu, bölgesel iş birliği için temel ilkelere, özellikle ulusal egemenlik ve yargı yetkisine saygı gösterilmesi gerektiğini işaret etmektedir. Bu ifadeler, uluslararası ilişkilerde karşılıklı güvenin sağlanması ve ekonomik entegrasyonun güçlendirilmesi açısından kritik bir rol oynamaktadır. Ayrıca, bu açıklama, bölgesel ticaretin artırılması ve bölgesel iletişim kanallarının yeniden açılmasıyla ilgili potansiyel gelişmeleri de işaret etmektedir. Ekonomik iş birliğinin güçlendirilmesi amacıyla altyapı projelerinin hayata geçirilmesi hem Ermenistan hem de Türkiye için ticaret hacminin genişlemesi ve ekonomik ilişkilerin derinleşmesi anlamına gelebilmektedir.

Temmuz 2023'te Türkiye Dışişleri Bakanı Hakan Fidan, Azerbaycan ile Ermenistan arasında bir barış anlaşmasının imzalanmasının ardından Türkiye'nin Ermenistan ile ilişkilerini normalleştireceğini açıklamıştır. Bu açıklama, Azerbaycan ile Ermenistan arasında süregelen çatışmaların sona ermesi ve barışın sağlanması durumunda Türkiye-Ermenistan ilişkilerinde de bir normalleşme sürecinin başlayacağını vurgulamaktadır. Fidan, Ermenistan ve Azerbaycan'ın yakında bir anlaşma imzalayacaklarına inandığını belirtmiştir. (Radar Armenia, 2023)

Fidan'ın açıklaması, Azerbaycan ile Ermenistan arasında imzalanacak bir barış anlaşmasının sadece bu iki ülke arasındaki çatışmaların sona ermesiyle sınırlı

kalmayıp aynı zamanda Türkiye-Ermenistan ilişkileri üzerinde de olumlu bir etkisi olacağını ifade etmektedir. Bu durum bölgesel barışın sağlanmasının Türkiye-Ermenistan ilişkileri için de bir dönüm noktası yaratacağını ve iki ülke arasındaki diplomatik ilişkilerin yeniden kurulmasının mümkün olacağını ima etmektedir. Fidan'ın, Azerbaycan ile Ermenistan arasında bir anlaşma imzalanacağına olan inancı bu sürecin gerçekleşmesi durumunda bölgesel istikrarın sağlanabileceğine dair bir öngöründe bulunmaktadır. Hakan Fidan'ın açıklamaları Türkiye'nin, bölgesel barışa katkı sağlamak ve Ermenistan ile ilişkilerini geliştirmek adına bir fırsat penceresi gördüğünü de göstermektedir. Türkiye-Ermenistan ilişkilerinde olası bir normalleşme, her iki ülkenin de ekonomik, ticari ve kültürel bağlarını derinleştirmesi için zemin hazırlamaktadır. Türkiye'nin Ermenistan ile ilişkilerini normalleştirme çabaları genellikle bölgesel barış ve istikrarın sağlanması çerçevesinde ele alınmaktadır. Bu söylem, iki ülke arasındaki tarihsel gerilimlerin ve güncel siyasi dinamiklerin barışçıl yollarla çözülmesi gerektiği mesajını vermektedir. Türkiye'nin Ermenistan ile ilişkilerini düzenleme çabaları aynı zamanda pragmatik ve reel politik bir yaklaşım sergilemektedir. Özellikle Azerbaycan ile barışın sağlanmasının, Türkiye-Ermenistan ilişkilerinin normalleşmesinde bir ön koşul olarak sunulması, bölgesel dinamiklerin ve güç dengelerinin dikkate alındığını göstermektedir.

Türkiye-Ermenistan siyasi ilişkilerini incelediğimizde son 30 yıllık süreçte tarihsel sorunların yansımaları her alanda görmek mümkündür. İlişkilerin kırılabilirliğinin ana sebebi tarihte yaşanan karşılıklı trajediler olarak dikkat çekmektedir. Asırlar boyunca bir arada yaşamış kültürel, yaşam tarzı olarak birbirine yakın olan iki milletin arasına duvarlar örmesinin sebebi 1915 olayları ana etmendir.

Türkiye'nin Ermenistan bağımsızlığı sürecinde tüm sorunlara kenara bırakarak komşuluk hukuku gereği iyi niyet eli göstermesine rağmen Ermenistan tarafında karşılık görmemiştir. Türkiye'nin doğusu Antik Ermenistan olarak tanımlanmış, Ağrı Dağı Ermenistan devlet armasında figür olarak kullanılmıştır. Özellikle Ermeni diasporasının etkisiyle Türkiye uluslararası arenada köşeye sıkıştırılmaya çalışılmıştır.

Ermenistan bölgede istikrar ve huzuru baltalayıcı olarak Azerbaycan toprağı olan Dağlık Karabağ'ı hukuksuzca işgal etmiş bölgenin etnik, tarihi yapısını değiştirmeye yönelik birtakım girişimlerde bulunmuştur. Türkiye bu konuda Azerbaycan tarafında olmuştur. Türkiye-Ermenistan ilişkilerinde Azerbaycan unsurunu göz ardı etmemek hafife almamak gerekir. Ermenistan'ın Dağlık Karabağ'ı Azerbaycan'ın toprakları

üzerinde hukuksuz bir şekilde işgal etmesi ve bölgedeki etnik yapıyı değiştirme çabaları Türkiye'nin Azerbaycan'a verdiği desteği ve bölgedeki stratejik yaklaşımını anlamak açısından önemlidir. Türkiye'nin Azerbaycan'a verdiği destek sadece iki ülke arasındaki dostane ilişkilerin değil aynı zamanda bölgesel istikrar ve güvenliğin korunmasının da bir ifadesi olarak değerlendirilebilir. Ayrıca Ermeni diasporasının Türkiye'ye karşı uluslararası alanda bir baskı oluşturma çabaları, Türkiye'nin dış politika stratejilerini zorlaştıran bir faktör olarak öne çıkmaktadır.

1993'te Ermenistan'ın Kelbecer'i işgal etmesiyle başlayan dönemde, Türkiye'nin Ermeni tescilli uçaklara hava sahasını kapama kararı, Ermenistan'ın ulusal egemenliği ve Azerbaycan ile olan stratejik ilişkileri doğrultusunda şekillenmiştir. Bu dönemdeki hava sahası kısıtlamaları, Türkiye'nin Azerbaycan'a verdiği desteği ve bölgesel güvenliği koruma amacını yansıtmaktadır. Futbol diplomasisi gibi dönemsel yumuşama süreçlerinde iki ülke arasında bazı hava yolu taşımacılığı ilişkilerinin gelişmesi gözlemlenmiştir. Özellikle Türk hava yolu şirketi Atlasjet'in Erivan'a düzenlediği seferler ve Ermeni havayolu şirketlerinin İstanbul ve Antalya'ya uçuşları iki ülke arasındaki ilişkilerdeki bazı esneklikleri göstermektedir. Ancak bu gelişmelerin sınırlı ve kırılgan olduğu göze çarpmaktadır. Borajet'in Erivan-Van seferini gündeme getirmesine rağmen son anda iptal edilmesi güzel bir örnektir. Bu durum havacılık ve hava sahasındaki gelişmelerin zaman zaman milli güvenlik politikaları, siyasi faktörler ve dış baskılarla nasıl şekillenebildiğini gözler önüne sermektedir.

Ermenistan'dan Halep Havalimanı'na yapılan uçuşların Türk hava sahasında teknik inişe tabii tutulması ve Türk makamları tarafından kontrol edilmesi, bölgesel gerilimlerin havacılık ve hava sahası zeminine nasıl yansıdığını göstermektedir. Bu yalnızca havacılık ilişkilerini değil aynı zamanda bölgesel güvenlik politikalarını da etkileyen bir faktör olmuştur.

Ermenistan'ın Hocalı Havalimanı'nı aktif hale getirmeye yönelik girişimleri, Azerbaycan ve Türkiye tarafından güçlü bir şekilde karşı çıkmıştır. Bu gelişme futbol diplomasisi sürecinde bile gerginliğe yol açmış ve iki ülke arasındaki diplomatik ilişkilerin kırılganlığını ortaya koymuştur. Hocalı Havalimanı üzerinden yaşanan gerilim özellikle İkinci Karabağ Savaşı sürecinde Türkiye'nin Ermenistan'a giden yardım uçaklarına hava sahasını kapatmasıyla yeniden alevlenmiştir. Bu durum uluslararası havacılıkta Türkiye'nin hava sahası egemenliği çerçevesinde aldığı

kararların ne denli etkili olduğunu ve uluslararası normlar çerçevesinde hareket ettiğini göstermektedir. Ermenistan'ın Türkiye'yi Eurocontrol'a şikâyet etmesi de hava sahası kullanımının uluslararası alanda nasıl tartışmalara yol açtığını yansıtmaktadır. Azerbaycan'ın Karabağ zaferinin ardından Ermenistan ile yumuşama eğilimlerinin ortaya çıkmasıyla hava sahası açılmış ve Erivan'a uçuşlar yeniden başlamıştır. Ancak Nemesis anıtı krizi gibi olumsuz gelişmeler, hava sahasının yeniden kapatılmasına ve uçuşların iptal edilmesine yol açmıştır. Bu durum iki ülke arasındaki ilişkilerdeki dalgalanmanın ve uluslararası havacılık ilişkilerinin ne denli kırılgan olduğunun bir başka örneğidir. Türkiye ve Ermenistan arasındaki hava sahası sorunları, uluslararası ilişkilerdeki dinamiklere bağlı olarak sık sık değişkenlik göstermekte ve ayrıca bu durum her iki ülkenin de iç ve dış politikasındaki kırılganlıkları ve stratejik tercihlerinin bir yansıması olarak şekillenmektedir.

Eurocontrol'e üye olan Türkiye ve Ermenistan yaşamış olduğu havacılıkla ilgili sorunları Ermenistan tarafından Eurocontrol'e taşınmaktadır. Türkiye zaman zaman Ermenistan tarafından Eurocontrol'e şikâyet edilmektedir. Eurocontrol'ün Türkiye dahil üye ülkelere karşı uluslararası havacılık kurallarına göre hareket edildiği müddetçe iç işleyişe karşı herhangi bir yaptırım durumu söz konusu değildir. Kararlarının tavsiye niteliği olarak öne çıkmaktadır. Eurocontrol'ün aldığı kararlar ülkeler üzerinde bağlayıcılıktan ziyade daha çok yol gösterici bir işlevi üstlenmektedir. Eurocontrol'ün bir düzenleyici organ olarak iki ülke arasındaki havacılık sorunlarında çözüm önerileri sunması mümkün olsa da bu önerilerin bağlayıcılığı sınırlıdır ve ülkelere kendi egemenlik hakları çerçevesinde hareket etme özgürlüğü tanınmaktadır. Türkiye'nin havacılık politikaları ve hava sahası kullanımı yalnızca uluslararası havacılık kurallarına değil aynı zamanda iç politikalarına ve ulusal güvenlik çıkarlarına dayanmaktadır.

Türkiye Ermenistan'ın özellikle diaspora aracılığı ile uygulamış olduğu uluslararası alanda Türkiye'yi baskılayıcı politikalarını jeopolitik üstünlüğü sayesinde havacılık alanında bir Ermenistan'ı markaj altında tutmaktadır. İlişkilerin normalleşme ve iyileşme sürecine girdiği dönemlerde tabiri caizse jest olarak hava sahası esnetme ve havacılık alanındaki kolaylıklar ile adımlar atmaktadır. Ermenistan'ın, özellikle diasporası aracılığıyla Türkiye üzerinde uluslararası baskılar kurma çabaları Türkiye'nin bu baskılara karşı jeopolitik üstünlüğünü kullanarak havacılık alanında Ermenistan'ı "markaj altında" tutmasına olanak sağlamaktadır. Burada "markaj altında

tutmak" ifadesi, Türkiye'nin havacılık ve hava sahası kullanımını Ermenistan'ın uluslararası alanda uyguladığı baskılara karşı bir denetim aracı olarak kullandığını ima etmektedir.

İlişkilerin normalleşme sürecine girdiği ve diplomatik yumuşama dönemlerinde ise Türkiye'nin Ermenistan'a karşı daha esnek ve yapıcı adımlar attığı belirtilmektedir. Bu adımlar, "jest" olarak tanımlanan havacılık alanındaki kolaylıklar ve hava sahasının esnetilmesi gibi uygulamalarla somutlaşmaktadır. Türkiye, bu tür adımlarla, ilişkilerin iyileşmesine yönelik bir jest yaparak Ermenistan ile yaşadığı gerginlikleri hafifletmeye ve diplomatik çözüm süreçlerini teşvik etmeye çalışmaktadır.

Ancak bu yaklaşım aynı zamanda Türkiye'nin havacılık politikalarının yalnızca iki ülke arasındaki ikili ilişkilerin değil aynı zamanda Türkiye'nin jeopolitik stratejik çıkarlarının da bir yansıması olduğunu göstermektedir. Türkiye, ulusal güvenlik ve dış politika hedefleri doğrultusunda havacılık alanında kısıtlamalar ya da esneklikler sunarak Ermenistan'a yönelik stratejik hamlelerde bulunabilmektedir. Bu dinamikler hem bölgesel hem de küresel düzeydeki diplomatik ilişkilerin şekillenmesinde önemli bir rol oynamaktadır.

Özetle Türkiye'nin hava sahası üzerindeki egemenlik hakları, uluslararası havacılık normları ve bölgesel gerilimlerin etkileşimi incelenmiştir. Çalışmanın temel bulguları, Türkiye, hava sahası üzerindeki egemenlik haklarını uluslararası hukuk çerçevesinde kullanmaktadır fakat Ermenistan örneğinde olduğu gibi komşu ülkelerle yaşanan güvenlik endişeleri hava sahası kullanımında belirsizlikler oluşturmaktadır. Bölgedeki siyasi gerilimler özellikle Ermenistan-Azerbaycan çatışması Türkiye'nin hava sahası güvenliği ve stratejileri faaliyetlerini etkilemektedir.

Eurocontrol Türkiye-Ermenistan hava sahası sorunları ve havacılık ilişkilerinde arabulucu bir rol oynamakla birlikte sorunlara yaklaşımı tavsiye niteliğinde olması bu ilişkilerin sürekli bir çözüm yerine zaman zaman gerilime yol açmasına neden olmaktadır. Türkiye, havacılık politikalarında uluslararası havacılık kuralları ve iç güvenlik stratejilerine bağlı olarak hareket etmekte uluslararası baskılar ve Ermeni diasporasının etkilerine karşı hava sahası üstünlüğünü kullanmaktadır.

Türkiye ve Ermenistan arasındaki havacılık ilişkilerinin geleceği, her iki ülkenin siyasi ve diplomatik ilişkilerinin normalleşmesine bağlıdır. Ermenistan'ın uluslararası alanda uyguladığı baskılar ve Türkiye'nin bu baskılara karşı jeopolitik stratejileri, havacılık

alanındaki kararları doğrudan etkilemeye devam edecektir. Bu bağlamda Türkiye'nin havacılık alanında adımlarını daha esnek hale getirdiği dönemlerde bile ilişkilerdeki tarihsel ve siyasi gerilimler devam etmekte ve havacılık sektörü, bu gerilimlerin yansıdığı bir alan olarak kalmaya devam edecektir.

Gelecekte iki ülke arasında kalıcı bir normalleşme sağlanması halinde havacılık ilişkilerinde de sürdürülebilir bir iyileşme sağlanabileceği öngörülmektedir. Ancak bunun için yalnızca diplomatik çabaların değil aynı zamanda bölgesel istikrarı destekleyen daha geniş bir stratejik iş birliğinin de gerekliliği açıktır. Türkiye-Ermenistan havacılık ilişkilerindeki kırılganlık sadece iki ülkenin iç politikaları değil aynı zamanda küresel ve bölgesel güç dengeleri tarafından da şekillendirilmektedir.

KAYNAKÇA

- Armenia Diaspora. (2024). *Population index*. Erişim adresi: <http://www.armeniadiaspora.com/population/index.html>
- Beriş, H. E. (2008). Egemenlik kavramının tarihsel gelişimi ve geleceği üzerine bir değerlendirme. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 63(1), 55-80.
- Cabbarlı, H. (2023). *Ermenistan'da iktidar mücadelesi (Bağımsızlıktan günümüze çok partili sisteme geçiş süreci)*. Ankara: Platin Yayınları.
- Çağa, T. (1963). *Hava Hukuku*, İstanbul: İ.Ü. Hukuk Fakültesi Yayını.
- Çelikkol, A. O. (2015). Ermeni soykırım iddiaları, Amerikan Kongresi ve Türkiye. *Bilge Strateji Dergisi*, 7(13), 119.
- Çelikpala, M. (2005). Dağlık Karabağ sorunu ve Türkiye'nin Azerbaycan politikası. *Avrasya Etütleri*, 27(1), 45–65.
- Çınar, M. (2023, Mayıs 4). Ermenistan Ulusal Meclis Başkanı: Bölgede barışın tesis edilmesi Türkiye olmadan mümkün değil. *CNN Türk*. <https://www.cnnturk.com/turkiye/ermenistan-ulusal-meclis-baskani-bolgede-barisin-tesis-edilmesi-turkiye-olmadan-mumkun-degil-2003210>
- Çil, S. (2020). Yunan mitolojisindeki ceza kavramı üzerine genel bir bakış. *Çeşm-i Cihan: Tarih Kültür ve Sanat Araştırmaları Dergisi*, 7(1), 66-87.
- Demirağ, Y. (2014). 2015'e bir kala Türkiye-Ermenistan ilişkileri. *Ermenistan Araştırmaları Dergisi*, (47), 74–76.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ) (2024). *Eurocontrol faaliyetleri*. Erişim adresi: <https://www.dhmi.gov.tr>
- Flightradar24. (2015). *Flightradar24: Live flight tracker*. Erişim adresi: <https://www.flightradar24.com>
- Gül, A. (2022). Gidiyorum dedi taraftar Ermenistan için harekete geçti. *Hürriyet*. Erişim adresi: <https://www.hurriyet.com.tr>
- Hill, F., Kirişçi, K., & Moffatt, A. (2015). Armenia and Turkey: From normalization to reconciliation. *Turkish Policy Quarterly*, 13(4), 132–133.
- Hür, A. (2023, Eylül 3). Bin yıllık Dağlık Karabağ/Artsakh meselesi (2). *Agos*. <https://www.agos.com.tr/tr/yazi/29068/bin-yillik-daglik-karabag-artsakh-meselesi-2>
- İğrar A. (1989). *Dağlık Karabağ: Tarih, faktlar, hadiseler*. Bakü: Bilim Yayınevi.
- Kaçar, M. (1997). "Hasan Çelebi, Lagari". *İslam Ansiklopedisi* (Cilt 16).

Kansu, Y., Şensöz, S. ve Öztuna, Y. (1971). *Havacılık tarihinde Türkler: En eski çağlardan 1. Dünya Savaşı'na kadar* (Cilt 1). Ankara Hava Kuvvetleri Basım ve Neşriyat Müdürlüğü.

Kantarcı, Ş. (2014). Amerika Birleşik Devletleri'nde Ermeniler ve Ermeni lobisi. *Yeni Türkiye Dergisi: Ermeni Meselesi Özel Sayısı*, 20(60), 4.

Meteoroloji Genel Müdürlüğü (MGM). (2022). *Hezarfen*. Erişim adresi: <https://mgm.gov.tr>

Özdan, S. (2023). Uluslararası hukukta devlet egemenliğinin hava sahasına uzanmasının meşruluğu. *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 14(1), 114–126. <https://doi.org/10.21492/inuhfd.1172503>

Özkan, A. (2015). Türkiye-Ermenistan ilişkilerinde dönüm noktası: Diyalog tesisinde Zürih Protokolleri. *Yeni Türkiye Dergisi*, 78, 663.

Peoples.ru. (t.s). *Levon Ter-Petrosyan - Biography*. Erişim adresi: <http://www.peoples.ru/state/king/armenia/ter-petrosyan/>

Permanent Mission of the Republic of Armenia to the United Nations. (2018). *Permanent Mission of the Republic of Armenia to the United Nations*. Erişim adresi: <https://armenia.un.int>

Petros. (2013). Evolution of Armenia's foreign policy. *Armenian International Policy Research Group, Working Paper*, No. 03/13, 6.

Shahnazaryan, D. (2013). Nervous neighbors: Five years after the Armenia-Turkey protocols. *Turkish Policy Quarterly*, 13(3), 48.

SHGM. (2015). *Kargo hizmetleri kitabı*. Özel Kalem Müdürlüğü, Ankara: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları

SHGM. (2016). *Uçuş izinlerine dair el kitabı*. Ankara: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları.

SHGM. (2024). *Özel Kalem Müdürlüğü*. Ankara: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM). (2024). *Havacılık*. Erişim adresi: <https://www.shgm.gov.tr>

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. (2024, Ocak 15). *Türkiye ile Ermenistan arasında doğrudan uçuşlar başlıyor*. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü.

Stratejik Araştırmalar Merkezi (STRASAM). (2024). *Dünya havacılığının doğuşu ve havacılık tarihinde Türkler*. Erişim adresi: <https://strasam.org/tarih/askeri-tarih/dunya-havaciliginin-dogusu-ve-havacilik-tarihinde-turkler-336>

T.C. Dışışleri Bakanlığı, (2022). *Uluslararası sivil havacılık konuları*. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) Erişim adresi: <https://www.mfa.gov.tr>

T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2024). *EUROCONTROL ve Türkiye'nin iş birliği faaliyetleri*. Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı. Erişim adresi: <https://www.mfa.gov.tr>

Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı. (2020). *1915 olayları ve Türk-Ermeni uyuşmazlığı*. Dışışleri Bakanlığı Resmi Web Sitesi. Erişim adresi: <https://www.mfa.gov.tr>

Uluçay, M. Ç. (1992). *Padişahların kadınları ve kızları* (2. baskı). Ankara: Türk Tarih Kurumu.

United Nations. (2022). *UN member states*. Erişim adresi: <https://www.un.org/overview/unmember.html>

Vikipedi. (2023). Hocalı Havalimanı. *Vikipedi*. https://tr.wikipedia.org/wiki/Hocal%C4%B1_Havaliman%C4%B1

Yakışıklı, E. (2009). *Dağlık Karabağ sorununun Türkiye-Ermenistan ilişkilerine etkileri* (Yüksek lisans tezi), Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli.

ÖZGEÇMİŞ

2010 yılında Ataşehir Mevlana Lisesi'nden mezun olduktan sora 2015 yılında Erciyes Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulu Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği Lisans bölümünden mezun olmuştur. Lisans eğitiminden sonra İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı, ISG Terminal işletme şirketinde iş yaşamına başlamıştır. Bu dönemde kariyer hedefleri doğrultusunda Gebze Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Strateji Bilimi Anabilim dalında yüksek lisans eğitime başlamıştır. Halen Devlet Hava Meydan İşletmeleri'nde Apron Memuru olarak görev yapmaktadır.

TEZ ÇALIŞMASI KAPSAMINDA YAPILAN YAYINLAR

Aydın, R., & Bulut Gürpınar, B. (2024, Mayıs 30-31). *Futbol diplomasisinin Türkiye-Ermenistan ilişkilerine etkileri*. GTU 8. Lisansüstü Araştırmalar Sempozyumu, Kocaeli.

Aydın, R., & Bulut Gürpınar, B. (2024, Temmuz 19-20). *Eurocontrol üyesi Türkiye'nin hava sahası sorunları*. ISARC 1. Uluslararası Üsküdar Bilimsel Araştırmalar Kongresi, İstanbul.