AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Gizem TUNÇ

EGE DENİZİ SORUNLARI: TÜRKİYE VE YUNANİSTAN'IN DENİZ SINIRLARININ BELİRLENMESİ ÖRNEĞİ

Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2023

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Gizem TUNÇ

EGE DENİZİ SORUNLARI: TÜRKİYE VE YUNANİSTAN'IN DENİZ SINIRLARININ BELİRLENMESİ ÖRNEĞİ

Danışman
Doç. Dr. Yaşar ÖZVAROL

Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2023

Akdeniz Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Gizem TUNÇ' un bu çalışması, jürimiz tarafından Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan (Danışmanı) : Doç. Dr. Yaşar ÖZVAROL

Üye : Prof. Dr. İsmet BALIK

Üye : Doç. Dr. Nur Jale ECE

Tez Başlığı:

EGE DENİZİ SORUNLARI: TÜRKİYE VE YUNANİSTAN'IN DENİZ SINIRLARININ BELİRLENMESİ ÖRNEĞİ

Tez Savunma Tarihi :01/08/2023

Mezuniyet Tarihi :07/09/2023

AKADEMİK BEYAN

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Ege Denizi Sorunları: Türkiye ve Yunanistan’ın Deniz Sınırlarının Belirlenmesi Örneği” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımca yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını belirtir; bunu şerefimle doğrularım.

İmza

Gizem TUNÇ

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

…. /…./202

TEZ ÇALIŞMASI ORİJİNALLİK RAPORU BEYAN BELGESİ

Öğrenci Bilgileri	
Adı-Soyadı	Gizem TUNÇ
Öğrenci Numarası	202152109003
Anabilim Dalı	Denizcilik İşletmeleri Yönetimi
Programı	-
Danışman Öğretim Üyesi Bilgileri	
Unvanı, Adı-Soyadı	Doç.Dr. Yaşar ÖZVAROL
Yüksek Lisans Tez Başlığı	Ege Denizi Sorunları: Türkiye ve Yunanistan'ın Deniz Sınırlarının Belirlenmesi Örneği
Turnitin Bilgileri	
Ödev Numarası	2121297073
Rapor Tarihi	23.06.2023
Benzerlik Oranı	Alıntılar hariç: %40 Alıntılar dahil: %47

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE,

Yukarıda bilgileri bulunan öğrenciye ait tez çalışmasının a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana Bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 102 sayfalık kısmına ilişkin olarak Turnitin adlı intihal tespit programından Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esaslarında belirlenen filtrelemeler uygulanarak yukarıdaki detayları verilen ve ekte sunulan rapor alınmıştır.

Danışman tarafından uygun olan seçenek işaretlenmelidir:

( ) Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşmıyor ise:

Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporunun doğruluğunu onaylarım.

(x) Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşıyor, ancak tez/dönem projesi danışmanı intihal yapılmadığı kanısında ise:

Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporunun doğruluğunu onaylar ve Uygulama Esaslarında öngörülen yüzdelik sınırlarının aşılmasına karşın, aşağıda belirtilen gerekçe ile intihal yapılmadığı kanısında olduğumu beyan ederim.

Gerekçe: Tez tarihi uluslararası antlaşma ve sözleşmeler esas alındığı için çok fazla tanım ve sözleşme hükmü içerdiği için benzerlik indeksinde intihal olması gereken limitin üzerinde çıkmıştır.

Benzerlik taraması yukarıda verilen ölçütlere uygun olarak tarafımca yapılmıştır. İlgili tezin orijinallik raporunun uygun olduğunu beyan ederim.

Danışman Öğretim Üyesi
Doç. Dr. Yaşar ÖZVAROL

İmza

İ Ç İ N D E K İ L E R

ŞEKİLLER TABLOSU ..... **iii**
ÖZET ..... **iv**
ABSTRACT ..... **vi**
ÖNSÖZ ..... **viii**
GİRİŞ **1**
LİTERATÜR TARAMASI **2**

BİRİNCİ BÖLÜM
DENİZ YETKİ ALANLARI

1.1. Devletlerin egemenliklerine tabi olan deniz alanları 4
1.1.1. Esas hat 5
1.1.2. İçsular 5
1.2. Devletlerin Kısmi Egemenliklerine Tabi Olan Deniz Alanları 6
1.2.1. Karasuları 7
1.2.2. Bitişik Bölge 8
Bitişik Bölge Kavramının Hukuki Anlamda Gelişimi 10
1.2.3. MEB (Münhasır Ekonomik Bölge) 13
1.3. Herhangi Bir Egemenliğe Tabi Olmayan Deniz Alanları 14
1.3.1. Açık Denizler 15

İKİNCİ BÖLÜM
ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU

2.1. Uluslararası Deniz Hukukunda Kıta Sahanlığı 24
2.1.1. Kıta Sahanlığı 24
2.1.2. Jeolojik Açıdan Kıta Sahanlığı 25
2.1.3. Hukuki Açıdan Kıta Sahanlığı 28
2.1.4. Truman Bildirisi'ne Göre Kıta Sahanlığı 29
2.1.5. Birleşmiş Milletler Uluslararası Hukuk Komisyonu Çalışmaları ve Kıta Sahanlığı Konusu 29
2.1.6. 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi 30
2.1.7. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 31
2.1.8. Kıta Sahanlığı Kavramının Hukuki Anlamda Gelişimi 34

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
EGE'DE TÜRK-YUNAN KARASULARI GENİŞLİĞİ VE KITA SAHANLIĞI SORUNU

3.1. Ege Denizi 38
3.1.1. Ege Denizi Adaları 39
3.1.2. Ege Denizinin Önemi 39
3.1.3. Ege Denizi ve Türk Yunan İlişkileri 40
3.1.4. Ege Denizi'nin Türkiye Açısından Önemi 41
3.1.5. Ege Denizi'ne İlişkin Sorunlar 42
3.1.5.1. Karasuları Sorunları 42
3.1.5.2. Kıta sahanlığı sorunu 47
3.1.5.3. Kıta Sahanlığının Sınırlandırılmasında Kullanılacak Yöntem 49
3.1.5.4. Gayri Askeri Statüdeki Adaların Silahlandırılması Sorunu 49
3.1.5.5. Bölgedeki Arama- Kurtarma Faaliyetlerinin Alanlarının Belirsizliği (SAR) 51
3.1.5.6. Egemenliği Antlaşmalarla Yunanistan'a Devredilmemiş Ada, Adacıklar ve Kayalıklar Sorunu 52

3.1.5.7. FIR (Uçuş Bilgi Bölgesi) Hattı Sorunu 60
3.1.6. Kıta Sahanlığı Konusunda Türk Tezleri 63
3.1.7. Kıta Sahanlığı Konusunda Yunan Tezleri 63

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
EGE ADALARININ TARİHSEL DURUMU VE ULUSLARARASI ANDLAŞMALAR
4.1. Balkan Savaşları ve Yunanistan'ın İşgal Ettiği Adalar 66
4.2. I. Dünya Savaşı ve Sonrasında Adalar 67
4.3. 15 Mayıs 1964 Tarihli ve Karasuları Kanunu Dönemi 67
4.4. 20 Mayıs 1982 Tarihli ve 2674 Sayılı Karasuları Kanunu 69

BEŞİNCİ BÖLÜM
YUNANİSTAN'IN KARASULARI GENİŞLİĞİNE İLİŞKİN İDDİALARI
5.1. Lozan Barış Andlaşması, Türk İtalyan İtirafnamesi ve Türk Mevzuatı Uyarınca Türk Karasularının Altı Mil Olarak Tespit Edilemeyeceği 71
5.2. Karasuları Genişliğinin Tespit Edilmesi ve Egemenlik Hakkı Görüşü 72
5.3. Deniz Alanlarının Belirlenmesinde Özel Durumların Kural Dışı, Eşit Uzaklık İlkesinin İse Kural Olarak Kabul Edilmesi 72
5.4. Siyasal ve Ülkesel Bütünlük İlkesi Doğrultusunda Adaların Deniz Alanlarının Ülkesine Uygulanacak Esaslara Göre Belirlenmesi 72

ALTINCI BÖLÜM
TÜRKİYE TARAFINDAN YUNANİSTAN İDDİALARINA KARŞI İLERİ SÜRÜLEN GÖRÜŞLER
6.1. Egemenlik Hakkına İlişkin Görüşler 74
6.2. Oniki Mil Kuralının Uluslararası Hukuk Tarafından Kabul Edildiği ve Bu Kuralın Genel Kural Oluşturduğu İddiasına İlişkin Görüşler 75
6.3. Yarı Kapalı Denizlerde Karasularının Hakkaniyete Göre Anlaşma Yoluyla Tespit Edilmesi 78

YEDİNCİ BÖLÜM
TÜRKİYE-YUNANİSTAN ARASINDAKİ SORUNLARIN ÇÖZÜMÜ VE AB'YE GİRİŞ

SONUÇ VE ÖNERİLER 87
KAYNAKÇA 96
ÖZGEÇMİŞ 104

ŞEKİLLER TABLOSU

Şekil 1.1. Kıta Sahanlığı 16
Şekil 2.1. Deniz Yetki Alanları 25
Şekil 3.1. Ege Denizi Haritası 38
Şekil 3.2. Türkiye Cumhuriyeti ve Yunanistan karasuları haritası 6 mil 43
Şekil 3.3. Türkiye Cumhuriyeti ve Yunanistan kara suları 6 mil 44
Şekil 3.4. Türkiye Cumhuriyeti ve Yunanistan karasuları 12 mil 44
Şekil 3.5. Karasularının 6 Mil ve 12 Mil Durumlarının Genel Durumları 47
Şekil 3.7. Ege Denizinde Yasadışı Göç İstatistiği (2007-2014) 51
Şekil 3.8. Ege Denizinde Yasadışı Göç İstatistiği (2012-2015) 52
Şekil 3.9. Ege Denizinde Yasadışı Göç İstatistiği (1 Ocak 2017-1 Ekim 2017) 52

ÖZET

Yirminci yüzyılın ilk yıllarından itibaren, teknolojinin gelişmesiyle birlikte, denizlerden faydalanma imkânının giderek artması, deniz alanlarında petrol ve doğalgaz üretme imkânlarının bulunması ve her geçen gün gelişmesi, devletleri deniz alanları üzerinde egemenlik kurma isteklerini arttırmıştır. Devletlerin deniz yetki alanlarında egemenliği arttırmak istemesinden doğan iddialar, beraberinde ikili ve bazen de çok taraflı uluslararası anlaşmazlıkları ortaya çıkarmış, buna bağlı olarak da kıta sahanlığına ilişkin uluslararası hukuk kurallarının önemi bir hayli artmıştır. Deniz yetki alanlarına ilişkin uluslararası hukuk kuralları, düzenlenen uluslararası konferanslar sonucunda kabul edilip imzalanmış sözleşmeler ve önemli bazı uyuşmazlıklara ilişkin yargı ve hakem kararlarının büyük katkıları olmuştur. Ege Denizinde deniz sınırlarının belirlenememesi sorunu, kendine özgü özellikleri olan Ege Denizi'nde Türkiye ile Yunanistan arasında 1973'te başlayan ve bugüne kadar çözülemeyen deniz yetki alanlarının saptanması ve sınırlandırılması anlaşmazlıklarından birisidir. Yunanistan'la Türkiye, sınırlandırmada uygulanması gereken uluslararası hukuk kurallarının hangisi olduğu hususunda ve anlaşmazlığın hangi yollarla çözüme bağlanması gerektiği konusunda aynı görüşe sahip değillerdir. Farklı görüşe sahip olmaları da aralarında birtakım sorunları da beraberinde getirmiştir. Bu sorunları "Ege Sorunları" başlığı altında toplamak mümkündür. Türkiye ve Yunanistan arasındaki Ege sorunu, içerisinde birçok sorunu barındırması nedeniyle uluslararası ilişkiler bağlamında farklı bir konuma sahiptir. 1973'ten bu yana iki ülke arasında kıta sahanlığı, karasuları, FIR hattı, hava sahası, adacık/kayalıkların aidiyeti ve adaların silahlandırılması gibi birçok sorun ortaya çıkmıştır. Bu sorunlar tarafları zaman zaman savaşın eşiğine kadar getirmiştir. Yani Yunanistan ve Türkiye arasındaki uzun süredir devam eden bir toprak ihtilafıdır. Farklı tarihlerde yaşanan çeşitli olaylar nedeniyle her iki taraf da kendi hakları olduğunu savunmaktadır. Ancak bu sorunun çözülmesi için gerekli politik irade ve uzlaşı sağlanamamıştır. Tarihsel, kültürel ve siyasi faktörlerin karmaşıklığı nedeniyle bu sorunun çözümü oldukça zorlu bir sürece sahiptir ve uzun yıllardır çözümsüzlük devam etmektedir.

Bu tezin amacı, Ege Denizinde belirlenemeyen deniz sınırları sorununun ana hatlarıyla tarihi, gelişimi, siyasi görüşleri ve uluslararası hukuk açısından niteliği ve buna bağlı olarak, tarafların tezleri hakkında temel görüşleri ortaya koymak ve nihayet içinde bulunulan konjonktüre uygun olarak, uyuşmazlığın çözümüne ilişkin görüşleri belirtmektir. Bu sorunun irdelenmesi açısından tezin Birinci bölümünde deniz yetki alanlarını İkinci bölümünde konunun Uluslararası Deniz Hukukuna yaptığı atıfları Üçüncü bölümde kıta sahanlığı sorunun

ne olduğu detaylıca incelenmiş, tarihsel durumu ve uluslararası anlaşmalar göz önünde bulundurularak Yunan tezleri ve Türk tezleri incelenmiştir. Bu bağlamda sonuç ve öneriler bölümüne yazar görüşleri yazılmıştır.

Anahtar Kelimler: Deniz Yetki Alanları, Uluslararası Deniz Hukuku, Kıta Sahanlığı Anlaşmazlığı

ABSTRACT

AEGEAN SEA PROBLEMS: THE EXAMPLE OF DETERMINING THE MARINE BORDERS OF TÜRKİYE AND GREECE

Since the early 20th century, with the development of technology, the increasing possibility of utilizing the seas, the possibilities of producing oil and natural gas in the sea areas and the increasing development of these possibilities day by day have increased the desire of states to establish sovereignty over the sea areas. The claims arising from the desire of states to increase their sovereignty in maritime jurisdictions have led to bilateral and sometimes multilateral international disputes, and accordingly, the importance of international law rules regarding the continental shelf has increased considerably. The rules of international law on maritime jurisdiction, the conventions adopted and signed as a result of international conferences, and judicial and arbitral decisions on some important disputes have made great contributions. The problem of maritime delimitation in the Aegean Sea is one of the disputes between Turkey and Greece in the Aegean Sea, which has its own unique characteristics, which started in 1973 and has not been resolved until today. Greece and Turkey do not agree on the rules of international law that should be applied in delimitation and the means by which the dispute should be resolved. The fact that they have different views has brought along a number of problems between them. It is possible to categorize these problems under the title of "Aegean Problems". The Aegean issue between Turkey and Greece has a different position in the context of international relations due to its many problems. Since 1973, many problems such as continental shelf, territorial waters, FIR line, airspace, ownership of islets/islets and armament of islands have emerged between the two countries. These problems have brought the parties to the brink of war from time to time. In other words, it is a long-standing territorial dispute between Greece and Turkey. Both sides argue that they have their own rights due to various events that took place in different dates. However, the necessary political will and consensus to solve this problem has not been achieved. Due to the complexity of historical, cultural and political factors, the solution of this problem has a very challenging process and has been unsolved for many years.

The aim of this thesis is to outline the history, development, political views and the nature of the problem of the undetermined maritime boundaries in the Aegean Sea in terms of international law and, accordingly, to present the basic views on the theses of the parties and finally, in accordance with the current conjuncture, to state the views on the solution of the

dispute. In order to examine this problem, in the first part of the thesis, the maritime jurisdiction areas in the first part of the thesis, in the second part of the thesis, the references of the issue to the International Law of the Sea in the second part of the thesis, in the third part of the thesis, the continental shelf problem was examined in detail, and the Greek theses and Turkish theses were examined, taking into account the historical situation and international agreements. In this context, the author's opinions are written in the conclusion and recommendations section.

Keywords: Maritime Jurisdiction, International Maritime Law, Continental Shelf Dispute

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın gerçekleşmesinde iki yıl boyunca değerli bilgi ve tecrübelerini benimle paylaşan, araştırmanın her bir aşamasında görüşleriyle beni destekleyen ve beni doğru yönlendiren danışman hocam Doç. Dr. Yaşar Özvarol'a, aynı zamanda desteğini ve yardımlarını esirgemeyen Akdeniz Üniversitesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi öğretim üyelerine sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Kıta sahanlığı konusunda devletlerin egemenlik üzerine iddiaları 20. yüzyılın başlarında başlamıştır. Ve devletlerin iddialarının kesinlik ve hukuksal bir statü kazanması II. Dünya Savaşı bittikten sonra olmuştur. Hem teknolojik gelişmelerin artması hem de devletlerin doğal kaynaklara olan ihtiyaçlarının artması sonucunda bir arayış başlamıştır. Bu arayış ile kıta sahanlığı üzerindeki egemenlik istekleri ve bu bağlamda iddiaları artmış, bu da kıta sahanlığını sınırlarını çizme sürecini başlatarak, bu kavramı hukuksal bir statü kazandırma ihtiyacını beraberinde getirmiştir. Bundan dolayı birçok konferans yapılmış ve sonuncunda, 1958 Cenevre Sözleşmesi ve 1982 B.M. Deniz Hukuku Sözleşmesi ortaya çıkmıştır. Devletlerin kıta sahanlığının belirlenmesi konusunda orta yol bulamadığı durumlarda ise uluslararası hukuka uygun olarak yargıya başvurulmuştur. 1958 Sözleşmesi'nden beri sınırlandırma anlaşmazlıklarına ilişkin olarak Uluslararası Adalet Divanı ve Uluslararası Hakemlik Mahkemeleri'nde birçok dava incelenip karara bağlanmıştır. Ege Denizinin deniz sınırlarının belirlenememesi sorunu da Yunanistan ve Türkiye arasında uluslararası hukuka birçok açıda konu olan deniz alanları ile ilgili uyuşmazlıklardan bir tanesidir. Ege Denizi'nde her ikisinin de hakimiyeti bulunan iki devletin deniz alanlarını belirleme işinin karmaşık bir uyuşmazlık konusudur. Yunanistan, Ege Denizi'ne ilişkin olarak yalnız kıta sahanlığı sorunu olduğunu iddia etmekte ve bununda Uluslararası Adalet Divanı yoluyla çözülmesini çözüm önerisi olarak sunarken, Türkiye ise bu sorunların karşılıklı görüşmelerle çözümlenmesi gerektiğinden yanadır.

Bu çalışmanın gerçekleşmesinde iki yıl boyunca değerli bilgi ve tecrübelerini benimle paylaşan, araştırmanın her bir aşamasında görüşleriyle beni destekleyen ve beni doğru yönlendiren danışman hocam Doç. Dr. Yaşar Özvarol'a, aynı zamanda desteğini ve yardımlarını esirgemeyen Akdeniz Üniversitesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi öğretim üyelerine sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

GİRİŞ

Ege Denizi, Akdeniz'in kuzey uzantısıdır. Ege Denizi'nin kıyıları ve adaları Ege Bölgesi olarak tanımlanır. (İnce, 2013: 102) Çanakkale ve İstanbul Boğazları ile Akdeniz ve Karadeniz'i birbirine bağlar. (Feldan, 2009: 1) Tarih boyunca pek çok millet için ele geçirilmesi arzu edilen bir alan olmuştur. Türkiye'ye göre Ege sorunları beş ana kategoriye ayrılıyor. (Dışişleri Bakanlığı, 2018) Bulunan sorunlar içerisinde en önemli olanlardan birisi de adaların egemenliğinin kime ait olduğu konusudur. Bu sorunun çözümü için bir takım çalışmalar yapılmıştır fakat Ege'deki adaların egemenliği belirlenmeden hem kıta sahanlığının hem de karasularının genişliğinin belirlenmesi mümkün değildir.

Yunanistan ve Türkiye Ege kıyıları boyunca hem denizden hem karadan komşu ülkelerdir. Bu sebepten iki ülke, kıyı şeridine sahip olmaları ve egemenlikleri nedeniyle zaman zaman anlaşmazlığa düşmüşlerdir. Aralarında çözüme kavuşmamış pek çok sorun bulunmaktadır. Bu çalışmada esas olarak incelenecek konu başlığı Türkiye-Yunanistan ilişkilerinin denizden kaynaklanan sorunlarıdır. Çalışma, Ege Denizi sorunlarının en başında yer alan Türkiye-Yunanistan arasındaki deniz sınırlarının henüz bir anlaşmayla belirlenememesinin önündeki engellerin tartışılması, tarihten bugüne Yunanistan ve Türkiye sınırlarının nasıl değiştiğinin antlaşmalar kaynak alınarak yazılması, ekonomik yönden avantaj ve dezavantajlarının ele alınması, siyasal yönden devlet büyüklerinin yorumlarının incelenmesi, iki ülkenin de hukuksal yönden deniz yetki alanlarının ortaya konulması ve sorunların çözüme kavuşturulması yönünde açıklıklar getirilmesi amacıyla yazılacaktır.

Çalışmanın ilk kısmında literatür taraması yapılmış ve yapılan araştırmalar doğrultusunda, birinci bölümde deniz yetki alanları açıklanmıştır.

İkinci bölümünde, Uluslararası Deniz Hukuku tanımlanarak Ege sorunlarına ve sınırlandırmalara ilişkin atıflar yapılmıştır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde Ege'deki karasuları genişliği problemi ve kıta sahanlığı sorununa değinilmiştir.

Çalışmanın dördüncü bölümünde ise Ege adalarının tarihsel durumu ve uluslararası antlaşmalar ele alınmıştır.

Çalışmanın beşinci bölümünde, Yunan tezleri açıklanmış olup altıncı bölümde ise Türkiye'nin Yunan tezlerine karşı görüşleri anlatılmıştır.

Bu çalışmanın yedinci bölümünde de iki ülke arasındaki sorunların çözümüne ilişkin iddialar anlatışmış ve sonuç ve öneriler kısmında ise yazar görüşleri belirtilmiştir.

LİTERATÜR TARAMASI

Eren (2008), yapmış olduğu çalışmasında Ege sorunlarını ele almıştır. Sorunların hemen hepsinin birbirine bağlantılı olarak çıktığını bulsa da çalışma içerisinde ayrı başlıklar altında incelemiştir. Geçmişten günümüze kadar yaşanan olayların ışığında sorunların neden çözülemediğine değinmiştir. Yaptığı araştırmalar doğrultusunda günümüzde Türkiye ve Yunanistan arasındaki sorunların bir çözüme ulaşmadan varlıklarını sürdürdüğü sonucuna varmıştır.

Ferudun (2009), yapmış olduğu araştırmasında Türkiye ile Yunanistan arasındaki adacıklar, adalar ve kayalıklar konusunu ele almıştır. Ege Denizi'ndeki sorunların temel nedeninin Yunanistan egemenliğinde olan adaların Türkiye sınırlarına faz yakın olması ve aralarında aidiyeti belirlenmemiş çok fazla ada olması ve bu durumda deniz sınırlarının çizilmesi gerektiği sonucuna varmıştır.

Can (2021), tarafından Kiklad ve Oniki Ada'da 1971-2011 yılları arasındaki nüfus artışı irdelenmiştir. Emile Y. Kolodny'nin Lapopulation des îles de la Grèce: essai de géographie insulaire en Méditerranée orientale'in yayımlanmasından 47 sene geçtikten sonra adaları konu alan çalışmaları da göz önünde bulundurarak nüfusun değişimi, yaş grafiği ve hareketleri gibi özellikler ile nüfusu etkileyen faktörleri açıklamıştır. Çalışmada vardığı sonuç ise, Kiklad ve Oniki Ada'nın son zamanlarda hızlı ve sürekli nüfus fazlalaşmasına maruz kaldıklarını, ancak orantısız nüfus artışının adadan adaya aynı olmadığı sonucuna varmıştır.

Yazan (2012), Ege Denizi sorunlarını Avrupa Birliği Parlamentosu'nun bakış açısıyla incelemiştir. İki ülkenin de henüz egemenliği belirlenememiş alanlara dair tezlerine yer vermiştir ve bu alanların AB parlamento kararları ile komisyon raporları ışığında incelenmesi önerisinde bulunmuştur. Kararlar ve raporlara dayanarak, Yunanistan'ın Ege sorunları konusunda Avrupa Birliği'ne girmesinin ülke için yararlı olup olmayacağı ve Avrupa Komisyonu'nun iddialarının Türkiye'ye bakışının etkileyip etkilemeyeceğini, bu noktada söyleminde farklılıkların olup olmadığını kararlar ve raporların analizini yaparak incelemiştir.

Ceyhun (2022)'un yapmış olduğu çalışmada Ege Denizi'ndeki uyuşmazlıkların deniz ulaştırmasına olası etkilerini konu almıştır. Çalışma kapsamında Ege bölgesindeki kıta sahanlığı, egemenliği uluslararası antlaşmalarla belirlenememiş kayalıklar, adalar ve adacıklar, adaların silahlandırılması ve arama kurtarma sorumluluk sahasına ilişkin sorunları açıklamıştır. Ege Denizi'ndeki bu sorunların küresel deniz ticaretine olası etkilerini değerlendirmiştir. Uyuşmazlıkların bu rotayı kullanan ticari gemilere ve deniz ticaretine etkilerini inceleyerek örnek vakaları yorumlamış ve çalışmasını sonlandırmıştır.

Hasane (2021), son yıllarda Ege'de ve Akdeniz'de Yunanistan ve Türkiye arasında olan gerginliğin sebebini araştırmıştır. Özellikle literatürdeki açıklık ortaya çıkarılmış ve bu açığı kapatmak amacıyla güç boşluğu tezi ortaya atılmıştır. 2021'in başından bu yana Türkiye ile Yunanistan arasındaki ilişkiler yeniden yumuşama eğilimine girip, her iki ülkenin yetkilileri de lehine karar alınmasını ve bölgede birbirleriyle çatışmadan müzakerelere ve anlaşmaya hazır olduklarını belirtiyor. Ancak, iki ülkenin Doğu Akdeniz konusundaki tezlerin aksine, müzakerelerde olumlu bir ilerleme kaydedilmediğini, her iki ülkeler de birbirlerini maksimalist hedeflere sahip olmakla suçluyor ve bu hedefler üzerine pes etmelerini bekliyorlar sonucuna varmıştır.

Seymen (2010), Sınıra yeni bir boyut kazandırmak amacıyla, kıyıdaş Devletlerin karasuları dışındaki alanlarda yararlanması için Bitişik Bölge, Kıta Sahanlığı, Münhasır Ekonomik Bölge, Deniz Yatağı ve Açık Deniz Bölgesi terimleri türetilmiştir, çalışmada II. Dünya Savaşı'ndan sonra, büyük denizci ulusların kendi karasularının üç mil dışında geniş su yolları için mücadele etmeye başladıklarını ve bu mücadelenin bir sonucu olarak, ulusun denizdeki çıkarlarının toplam 3 büyük konferans ve toplam 5 sözleşme imzalanmasıyla çoğunun yasal hale geldiğini ifade edilmektedir. Bugün dünyamızın %71'ini kapsayan sular büyük bir ölçüde hak sahiplerinin egemenliği altına girmiştir. Güçlü denizci uluslar okyanusları karasuları dışında kalan suların paylaşımı için mücadelesini halen vermektedir. Varılan sonuç, gelecekte dünyanın hemen hemen tüm denizlerinin ve okyanuslarının ulusal çıkar alanları olmaktan çıkıp devletlerin belirli haklara sahip olduğu egemen topraklar haline geleceği gerçeğini de unutulmaması gerektiği vurgulanmaktadır.

1. DENİZ YETKİ ALANLARI

1.1. Devletlerin egemenliklerine tabi olan deniz alanları

Uluslararası toplum hayatında, uluslararası toplum üyeleri tarafından farklı amaçlara yönelik olarak faydalanmak amacı ile denizler kullanılmaya başladıktan itibaren, kullanım kurallarını belirlemek de bir ihtiyaç olarak kendini göstermiştir.

Bu bağlamda özellikle denizlere kıyısı bulunan sahildar devletlerin, kıyısında bulundukları denizlerle ilişkilerinin ne şekilde olacağı da cevap arayan bir soru olmuştur. Bu soruya verilen cevaplarda ciddi farklılaşmaların ortaya çıktığı görülmektedir. Farklılaşan bu cevapların esasen taban tabana zıt iki ayrı uç noktada bulunduğu dikkati çekmektedir. (Toluner, 1996: 58)

Bunlardan bazıları, sahildar devletin egemen yeki ve haklarının kara ülkesinin sona erdiği sahillerde sona ermesi gerektiği; yani sahildar devlete kıyısında bulunduğu deniz ile ilgili hiçbir ayrıcalık ve özel yetki tanınmaması; denizlerin uluslararası toplum üyelerinin tamamının eşit ve ortak kullanımlarına açık olması gerektiği görüşünü savunmuşlardır.

Buna karşılık bazıları da sahildar devletin egemen yetkilerinin kara ülkesinin bittiği sahillerde sona ermesinin, başta güvenlik olmak üzere sahildar devletin bazı meşru hak ve çıkarlarını haleldar edeceği; bundan dolayı sahildar devletin kara ülkesinin sona erdiği kıyılardan itibaren denizin içine doğru geniş bir alanda egemen yetki ve haklarının devam etmesinin kaçınılmaz bir zorunluluk olduğu görüşünü savunmuşlardır (Çelik, 1971: 107).

Kısa süre içerisinde sahildar devletlerin kara ülkelerinin sona erdiği kıyılardan itibaren belli bir genişlikteki denizalanı üzerinde de egemen yetkilerinin devam etmesi gerektiği görüşü geniş bir taraftar sağlayarak yaygın bir kabul görmüştür.

Bu suretle uluslararası hukukta devletlerin toprak parçasından oluşan kara ülkelerine ilave olarak bir de Deniz Ülkesi kavramı ortaya çıkmış ve deniz alanlarında da devletlerin ülkesel egemen yetkilere sahip oldukları kabul edilmiştir.

Yalnız sahildar devletlerin belli bir genişlikteki deniz alanlarına uzanan bazı hak ve egemen yetkilerinin kabul edilmesi ile birlikte tartışmalar tamamen sona ermiş değildir. Bu defa tartışma ve görüş farklılıkları, söz konusu egemen yetkilerin devam edeceği deniz alanının genişliğinin ne kadar olacağı; yani denize doğru devam eden egemen yetkilerin ne kadar uzayıp nerede son bulacağı hususunda tartışmalar yoğunlaşmıştır.

Sahildar devletlerin deniz ülkeleri genişliğinin ne kadar olacağı tartışmalarından bağımsız olarak; her halükârda sahildar devletin toprak parçasının sona erdiği kıyılardan itibaren denize doğru devam eden egemen yetkilerin geçerli olduğu deniz alanına, uluslararası

hukukta Devletin karasuları denilmektedir. Karasuları da sahildar devletlerin deniz ülkelerini oluşturmakta olup ülkesel bütünlüklerinin bir parçası durumundadır.

Ayrıca devletlerin kara ülkeleri ile deniz ülkeleri üzerindeki hava kitlesinden oluşan atmosfer de birlikte Devletin Hava Ülkesini oluşturmaktadır.

Netice itibariyle bugün uluslararası hukuk açısından, devletin ülkesi kavramının, devlet ahalisinin üzerinde yaşadığı toprak parçası durumundaki Kara Ülkesi ile Kara Ülkesinin bir denize kıyıdaş olması durumunda, açık denizlere doğru belli bir genişlikteki deniz alanından oluşan Deniz Ülkesi ve kara ülkesi ile deniz ülkesinin üzerindeki hava kitlesinden oluşan atmosferi içerisine alan Hava Ülkesi olmak üzere üç boyutu kapsadığı ifade edilmelidir (Kimminich, 1990: 148). Uluslararası hukuka göre, kural olarak devletler ülke sınırları içerisinde tam egemen yetkiye sahiptirler. Bu durumda karasuları kavramı ile ifade edilen deniz alanları; İç Sular, Takım Ada Suları ve Boğazlar ile birlikte kural olarak devletlerin egemenliğine tabi olan deniz alanlarını oluşturmaktadır.

1.1.1. Esas hat

Deniz kıyısı olan tüm devletler, belirlemek zorunda olduğu deniz yetki alanları vardır. Devletlerin sınırlarının belirlenmesindeki en önemli kıstas, kıyı çizgisi yani esas hattır. "Deniz hukukunda esas hat (base line) devletin egemenliği altında olan deniz alanlarının ölçülmeye başlandığı çizgidir." (Kuran, 2006). Deniz kesimi içinde iç sular rejimi uygulanırken, karasuları rejimini ve diğer suları ayıran sınır kara ülkesinin iç sınırı olarak kabul edilen esas hat (kıyı çizgisi) kullanılır. Değişil hukuk rejimlerinin uygulanacağı deniz alanları ile sınırların belirlenmesi amacıyla esas hattın çizilmesinde iki kural mevcuttur (Günsel, 2011).

a) Normal esas hat, suların çekildiği seviyede olduğu (cezir) zamandaki coğrafi kıyı çizgisiyle eşitlenir.

b) Düz esas hat; kıyının fazla girinti varsa ve yakınında adalar, sığlıklar veya kayalıklar bulunuyor ise, bu tür kıyıların iç sınırı kıyının uygun uç noktalarını birleştiren düz hatlar esas alınarak belirlenmektedir. Devletin deniz ülkesi, esas hatla kara ülkesi arasında kalan iç sular ve bu hattın ötesine uzanan kara sularından oluşur (Karapınar, 2015).

1.1.2. İçsular

BMDHS m. 8(1)'e göre 8(1) maddeye göre, İç sular, karasuları ölçümünün başladığı esas hattının kara tarafındaki suları ifade eder. Kara sınırlarıyla kara ülkeleri arasındaki bulunan deniz kısmı, iç suları tam anlamıyla tanımlar. Körfezler, koylar, kapalı denizler, iç denizler ve limanlar ile üz esas hat yöntemi kullanılırsa, bu hatların gerisindeki su kütleleri iç

sulardır. İç sular, tamamen kara ülkesinin hakimiyetindedir. İç sular, egemenlik açısından kıyı devletinden farksızdır. İç suların kara ülkesindeki egemenliği mutlak ve tamdır. Uluslararası deniz hukukunun kıyı devleti için öngördüğü sınırlar ve haklar varsa aynı yönetmelik iç sularında da geçerli olması zorunludur. Kara ülkesinin tam egemenliği, iç hukukun hüküm ve kararlarının, taraf olunan uluslararası sözleşmeler hüküm ve kararlarıyla istisnalar getirilebilecek bir durumdur. Karasularını ölçen esas hattının karaya bakan tarafındaki deniz alanlarıdır. (Kuran, 2007). Bu alanlar, kara ülkesinin mutlak egemenliği altında bulunur (Sur, 2006). Kara ülkesinin bölünmez parçası görülerek, koylar, körfezler, limanlar, kapalı denizler gibi bölgeleri içerir. Deniz, kara parçalarının sonlandığı noktadan başlayarak, karasuyunun iç sınırına uzanan alanlardır (Akın, 1978).

Karasuyunun başlangıç noktası olan esas hattın karaya yakın kısımda olan alan, yani; kıyı devleti ve karasuyunun başladığı nokra arasında kalan su alanlarıdır. Yani bu alanlar, kalıcı limanların içerisinde bulunan sularla birlikte, koylar ile demirleme alanları gibi önemli örnekleri içerir.

Kıyının düşük su seviyesine ulaştığı noktalar temel alınarak belirlenen hatlar normal esas hatlardır. Suların çok fazla çekildiğindeki noktalar alınarak çizilir. (KBBS mad. 3, BMDHS mad. 5.) Eğer kıyı hattı girintili ve çıkıntılı ise ya da yakınında adalar, sığlıklar veya kayalıklar bulunuyorsa, düz esas hatlar kıyının uygun noktalarını birleştiren hatlarla belirlenir (KBBS mad. 4, BMDHS mad. 7).

İç sular, uluslararası hukukun belirlediği sınırlamalardan bağımsız olarak, yürütme, yargı ve yasama haklarını kullanabilecekleri tam bir hakimiyet sahasını ifade eder. Yabancı gemileri zararsız geçiş haklarının bulunduğunun karasuyundan ayrı olarak, kara ülkeleri yabancı gemilerinin iç sularına girmelerini yasaklayabilir. 2674 sayılı Karasuları Kanunu'nun 4. maddesiyle Türkiye, esas hattının kıyı tarafında bulunan suları, körfezi, limanlarını en açıkta olanlarının kıyı kısmında olan suları ve dış limanları iç suları olarak belirlemiştir.

1.2. Devletlerin Kısmi Egemenliklerine Tabi Olan Deniz Alanları

Yukarıda dile getirilen sahildar devletlerin kara ülkelerinin kıyılarda sona erdiği noktadan itibaren hak ve yetkilerinin sona ermesinin, sahildar devletin bazı meşru hak ve çıkarları bakımından uygun olmadığı görüşü benimsenerek kabul gördükten sonra, bu arada yine yukarıda dile gerilmiş olan “bütün denizler uluslararası toplumun ortak malı olmalıdır” şeklindeki karşıt görüş sahiplerinin düşünce ve tezleri de hiçbir surette dikkate alınmamış değildir.

Aksine uluslararası hukuk, denizler “tamamen sahildar devletlerde paylaşılmalıdır”

görüşü ile "denizler tamamen uluslararası toplumun ortak malı olmalıdır" şeklindeki iki uç görüşü birlikte dikkate alıp sentezleyerek bir ortak uzlaşma noktası bulma arayışı doğrultusunda şekillenmiştir.

İki uç görüş grubu arasında oluşturulmaya çalışan sentez uluslararası deniz hukukunun gelişim süreci içerisinde esasen iki şekilde kendini göstermiştir. İlki, karasuları genişliğine 1982 BMDHS 3'üncü maddesinin de sahildar devletlerinin karasuları genişliğine en fazla 12 mil genişliğe kadar ilan edebileceklerine dair bir üst tahdit koymak suretiyle ve aynı sözleşmede karasularında üçüncü devletlerin ticaret gemilerine "Zararsız Geçiş Hakkı" tanımak suretiyle tezahür etmiştir. (Seidl-Hohenveldern, 1994: 260)

İkincisi de sahildar devletlere karasularının ötesindeki deniz alanlarında bazı sınırlı ayrıcalıklı yetkiler tanımak ve ekonomik haklar sağlamak suretiyle tezahür etmiştir. İşte bu ikinci durumda sahildar devletlere karasularının ötesindeki belli bir genişlikteki deniz alanlarında bazı sınırlı yetkiler ve ayrıcalıklı haklar tanımak suretiyle kendisini gösteren statüler, devletin kısmi egemenlikleri altındaki deniz alanları kavramı kapsamına giren deniz alanlarını ortaya çıkarmıştır. Bu deniz alanları:

a) Devletlerin kara ülkelerinin denizin dibine doğru devam eden doğal kıtasal uzantıyı ifade eden Kıta Sahanlığı;
b) Devletlerin Karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan başlayarak açık denize doğru uzayan 200 mil genişliğindeki deniz alanından oluşan Münhasır Ekonomik Bölge;
c) Karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan başlayarak 24 mil genişliğe kadar devam eden Bitişik Bölge ile aynı deniz alanından oluşan Arkeolojik Bitişik Bölge;

Netice olarak toparlamak suretiyle ifade etmek gerekirse; Kıta Sahanlığı, Münhasır Ekonomik Bölge, Bitişik Bölge ve Arkeolojik Bitişik Bölge olarak kavramsallaştırılan deniz alanları, uluslararası deniz hukukuna göre devletlerin sınırlı egemenliklerine tabi deniz alanları olup sahildar devletlere bu deniz alanlarında bazı sınırlı egemen yetkiler ile ayrıcalıklı ekonomik haklar tanınmaktadır (Kimminich, 1990: 387).

1.2.1. Karasuları

Karasuları, kara ülkesinin kıyısı ile iç suları ve açık denizle aralarında belirli bir büyüklükteki su alanları anlamına gelmektedir. Karasuları, kara ülkesinin egemenlik haklarına tabi tuttuğu deniz bölgeleridir. Günümüzde karasularının devletin bir parçası olarak görülme hususunda ortak görüş belirtilir. Aslında, BMDHS'de 2(1) maddesinde belirtildiği gibi, kara ülkesinin egemenliği, kıyı sınırlarıyla iç sularının ilerisinde, özellikle takımadalar devreye

girdiğinde, takımadaların sularının ötesindeki bitişik deniz bölgelerine kadar uzanan karasuları adı verilen bir deniz bölgesini içerir. Aynı maddenin ikinci kısmında belirtilen madde gibi, kara ülkesinin deniz ülkesinin bir parçası olarak kabul edilen karasularından dolayı, karasularının üzerinde bulunan hava sahası, alt kısmında bulunan sular ve kıta sahanlığı da kara ülkesinin egemenlik alanıdır. Karasuları, kara ülkesinin hakimiyetinde olmakla beraber, uluslararası sefer serbestliğinin devamlılığı ve seyrüseferin olması gerektiği, uluslararası hukukta, kara ülkesinin egemen hakları öncelikle iki hususta sınırlandırılmıştır. Bunlar; yabancı gemilerin karasularındaki hem yargı yetkilerine getirilen sınırlar hem de zararsız geçiş hakkına getirilen sınırlamalardır. BMDHS'nin 3. Maddesinde de belirttiği gibi, tüm ülkeler karasularını belirleme yetkisine haizdir. Fakat bu alanlar, bu sözleşmede belirlenen esas hattından itibaren 12 mili aşmamalıdır. Uluslararası hukuka dayalı bu tanımlama, bir kıyı Devletine ait olan ve kıyı Devletinin karasını çevreleyen ve kıyıdan açığa kadar belirli bir enlem üzerinde uzanan bir deniz alanını ifade eder. (Pazarcı, 1998). Özman (2006) tarafından da belirtildiği gibi, karasuları coğrafi bir kavramdan daha öncelikli olarak hukuki bir terimdir. En kısa tanımıyla, devletin deniz ülkesini ifade eder (Yenigün, 1998). Kara ülkesinde olduğu gibi, devletin tam egemenliği altında olan karasularının altındaki deniz tabanı ve dip altı ile üzerindeki hava sahası da devletin ülkesinin ayrılmaz bir parçasıdır (Yolga, 1986). Başka bir deyişle, karasularının genişliği artırıldığında, hava sahası da otomatik olarak genişletilmiş olur. Deniz ülkesi, kara ülkesinden tek farkı, tüm yabancı devlet gemilerine karasularından zararsız geçiş hakkının tanınmasıdır (Yenigün, 1998; Oran, 1999). Karasularının hukukî açıklaması gereğince kıyı devletine, karasularında ve üzerindeki hava sahasında geniş yetkiler verilmiştir. Kıyı devleti karasularına sahip olmakla bu yetkilerini ilana tâbi olmaksızın kullanabilmektedirler. Karasularında kıyı devletine tanınan yetkiler ile deniz ulaştırmasının kesintisiz olabilmesi için diğer devletlere tanınan yetkiler, arasındaki çatışmanın bir sonucu olarak, uluslararası hukuk uyarınca, kıyı devletinin bu alandaki yetkileri için iki ayrı hukukî rejim belirlenmiştir.

İç sularda karayla aynı yetkilere sahip kara ülkesi, çıkarlarını öncelikli tutarak bu sularda kıyı devletinde haiz olan bütün yetkilere sahiptir. Ancak, karasularında kara ülkesinin yetkileri, deniz ulaştırma serbestisi ile kesintisizliğiyle sınırlanır. Sınırlamalar arasında ilk olarak zararsız geçiş hakkı gelir, ikincisiyse kara ülkesinin yargı yetkisi ile ilgili sınırlamalandırmalardır.

1.2.2. Bitişik Bölge

Bitişik bölge, karasularına komşu olan ve kara ülkesinin belirli bir genişliğe kadar birçok konuda egemenliklerini kullandığı açık deniz alanlarını tanımlar. Bilindiği üzere,

bitişik bölge, açık denizin bir kısmı olarak değerlendirilir.

Bitişik bölge, hukuki anlamda ilk defa 1958 tarihinde Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 24. maddesinde tanımı yazılmıştır. Bu tanım, genişlik hususunda yapılan bir değişiklik dışında, BMDHS' nin 33. maddesinde de direk kabul edilmiştir. BMDHS'nin 33(1) maddesine göre kara ülkesi, karasularının bitişiğinde olan bir bölgede "bitişik bölge" olarak adlandırılan alanda aşağıdaki amaçlar gözetilerek gereken kontrolleri yapma yetkisine sahiptir:

(a) Kıyı devleti üzerinde ya da karasularında gümrük, maliye, sağlık ve göç ile ilgili kanun ve kurallara uymama durumlarını engellemek,

(b) Bu kanun ve sınırlandırmalara karşı ülkesi üzerinde ya da karasularında gerçekleşebilecek ihlalleri cezalandırmak.

Aynı maddenin ikinci kısmına dayanılarak bitişik bölge, karasularının genişliğinin ölçüldüğü esas hattan itibaren 24 milin ilerisine geçemez. Bu nedenle, bitişik bölgenin büyüklüğü, ilan edilen bitişik bölgenin büyüklüğünden karasularının büyüklüğü çıkarıldıktan sonra kalan deniz alanına karşılık gelir. Kara ülkesinin bitişik bölgesi olması için bu deniz alanında egemenlik hakkına sahip olacağına dair bir karar alması aynı zamanda bunu ilan etmesi gerekmektedir.

“Bitişik bölgede kullanılan yetkinliklerin konusu, kıyı devletinin kara ülkesi, iç sular ve karasularında işlenen suçlardır. Burada bir ülkesel yetki kullanımının ülke dışına çıkması söz konusu olmaktadır.” (Pazarcı, 2003: 358-359; Kuran, 2009: 192).

Sonuç olarak bitişik bölgenin tanımı, kara sularına bitişik olan ve kıyı devletinin belirli bir genişliğe kadar bazı hususlarda yetkilerin kullanıldığı açık deniz alanını ifade eder. (Kuran, 2006). 1958 Cenevre Konferansı'nda, Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 24. maddesiyle birlikte bitişik bölgeye haiz bir sınır belirlenmiştir. Ancak, 1982 BMDHS'nin 33. maddesiyle (1958 Sözleşmesi'nden farklı olarak) kara sularının iç sınırlarından başlayarak bitişik bölgenin genişliği 24 deniz miline çıkarılmıştır.

“Bitişik bölge (Contiguous Zone), karasularının bitişiğinde ve devletin hak ve egemenliklerini kısmen bu bölge sınırlarına taşıyan karasularının ölçülmeye başlandığı düz/esas hatlardan itibaren 24 mili geçmeyen bir alanı kapsayan bir deniz yetki alanı olarak tanımlamaktadır.” (BMDHS mad. 33/2).

Bitişik bölge kavramının tarihçesine bakıldığında, bu kavramın karasularının sınırlandığı dönemlere dayandığı görülmektedir (Toluner, 1996: 191).

Bitişik bölge, kıyı devletinin karasularına komşu olan aynı zamanda bu devletin belirli bir ölçüde, çizilmiş bir dizi konuda denetim yetkisine sahip olduğu denizin bir bölümünü

ifade etmektedir. (PAZARCI, 1984: 358) Bu tanım, karasularındaki yetkileri ile, açık denizlerin serbestliği tanımlarının oluşturabileceği bir sorunları ve çıkmazları çözüme ulaştırmak amacıyla çıkmıştır. Yani, bitişik bölge kavramının çıkışı, kıyı devletlerinin menfaatini, onların yerli hukukları ve düzenlemelerine karşı en iyi şekilde koruma ve açık denizlerin serbestliğinin korunmasını ve devamlılığını sağlama amacından kaynaklanmıştır.

Bitişik bölge kavramı, sahildar devlet ile uluslararası toplumun üyesi diğer uluslar arasında olan çelişki içeren yetki problemlerinin çözüm getirilmesinde önemli bir rol oynamıştır.

Bitişik Bölge Kavramının Hukuki Anlamda Gelişimi

İlk bitişik bölge uygulanması İngiltere tarafından 1736'da yürürlüğe konmuştur. İngiltere, "Hovering Acts" olarak adlandırılan farklı yasalarla, kıyı sularıyla sınırlı olmayan açık denizde, 18 ve 19. Yüzyıllarda, yabancı gemilerin gümrük ve maliye konularında denetlenmesine yönelik düzenlemeler yapmıştır. (Pazarcı, 1996:341) O dönemde İngiltere'nin 3 deniz millik karasularına ilave olarak 2 deniz millik bir alan aynı kapsamda değerlendirilmiştir. Tanımın ilk ortaya çıktığı hukuki olarak, 1930 La Haye Konferansı'nda olmuştur. Cenevre Sözleşmesi'nde 1958 yılında, Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 24. Maddesiyle birlikte bölgeleri, genişlik sınırlarının sınırlanması amacı 12 mil olarak belirlenmiş ve bu sınırlar içinde karasuları dışında gerçekleştirilmiştir.

1982 BMDHS (Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi), 33. maddesiyle karasularının iç sınırından itibaren bitişik bölgenin genişliğini 2426 deniz mili olarak belirlemiş ve ayrıca denizden çıkarılan arkeolojik ve tarihi eserlerle ilgili düzenlemeleri içeren 303. maddenin 2. fıkrasında 33. maddeye atıfta bulunmuştur. Bu atıf sayesinde kıyı devleti, izinsiz çıkarılmayı önlemek için bitişik bölge ilanı verilebilmektedir. Ancak, bu ilan edilen bitişik bölge daha uluslararası örf ve âdet kuralı olarak kabul edilmediğinden, yalnızca sözleşmeye taraf olan devletlerin arasında geçerli olacaktır. Bitişik bölge içinde sahile komşu ülke, ilgili konularda kendi yasalarına aykırılık durumunda yetki sahibi olacaktır, bu durum ülkenin iç sularda veya karasularında geçerli olacaktır. Suç işlenmişse, bu bölgelerde de kovuşturma yapılabilir. Farklı devletler, aralarında ABD'nin de olduğu, bitişik bölge uygulamasını ilan etmeye devam etmiştir. Devamında KBBS ve BMDHS ile bitişik bölge kavramına uluslararası bir nitelik verilmiştir. Bitişik bölge isminden de bilindiği gibi karasularına bitişik bir deniz kısmı olup iç sınırlarını daima karasularının dış sınırları oluşturmaktadır. (BMDHS mad. 33.) Bitişik bölgenin dış sınırıysa ilk bilindiği günden BMDHS'ye imzalanana kadar giderek artmış ve değişiklik göstermiştir. İlk bitişik bölge

uygulanması olan "İngiliz Bitişik Bölgesi", karasularının ölçüm hatlarından itibaren 5 deniz mili olarak belirlenmiştir. Daha sonra, Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde (KBBS) bu bölge 12 mil olarak genişletilmiş ve Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ndeyse 24 mil olarak tanımlanmıştır. Ancak burada dikkat edilmesi gereken nokta, bitişik bölgeyle ilgili mesafenin ölçümünün başladığı yerin karasularının ölçüm hatları olduğudur. Bu nedenle, BMDHS'de belirtilen 24 mil mesafenin tamamının bitişik bölge olarak açıklanamayacağı anlaşılmaktadır. Bu mesafe, devletin ilan ettiği karasularının çıkarılması sonucu kalan bölgede bahsedilen hak ve egemenliklerin kullanılmasına izin vermektedir. (Türkiye'nin karasuları Karadeniz'de 12 mil olarak belirlenmiştir ve buna bağlı olarak 24 deniz mili daha bitişik bölge ilan etmesi durumunda; Türkiye bitişik bölge yetkilerini kıyıdan itibaren (normal esas hatlardan) 12 ile 24 millik bir bölgede kullanabilir.) Devlet karasularında daha geniş yetkileri zaten kullanmaktadır.

Kara ülkesinin bitişik bölgeye sahip olması amacıyla deniz alanında yetki istediğine dair karar alması ve bunu ilan etmesi gerekmektedir. Kara ülkesine bitişik bölgede verilen hak ve egemenlik yetkileri, kıyı devletinde, içsularında ya da karasularında gümrük, sağlık, maliye ve göç konularındaki mevzuatına aykırı davranılmasını daha bitişik bölgedeyken sınırlamaktadır. Eğer bir kişi ülkesinde, iç sularında veya karasularında değinilen konularda kanunları ihlal etmişse, sorumluları yakalanarak cezalandırma yetkisi bitişik bölgede de bulunmaktadır. KBBS'nin 24 ncü maddesinde şu hüküm yer alır:

> "1. Açık deniz sularına bitişik bir bölgesinde kıyı devleti;
>
> a. Gümrük, maliye, muhaceret veya sağlık ile ilgili düzenlemelerin ülkesinde veya karasuları içinde ihlalini önlemek,
>
> b. Yukarıdaki düzenlemelerin ülkesinde veya karasuları içinde vuku bulan ihlallerini cezalandırmak için zaruri olan kontrolü icra edebilir.
>
> 2.Bitişik bölge, kara sularının genişliğinin hesaplandığı temel hattan itibaren on iki milden daha fazla ilerleyemez.
>
> 3.Eğer iki ülkenin kıyıları karşı karşıya veya yan yana ise, bu iki devlet, aralarında kararlaştırılmış bir antlaşma olmadığı sürece, bitişik bölgelerini, her noktası iki devletin karasularının genişliğinin hesaplandığı temel hatların üzerindeki en yakın noktalardan eşit uzaklıkta olan orta hattın ötesine geçiremez."

Bu hüküm BMDHS'de çerçevesini korumuş olup (BMDHS mad. 33.) değişiklik olarak; Bitişik bölgenin sınırı 12 deniz milinden 24 deniz miline çıkartılmış ve aynı zamanda bitişik bölgede kıyı ülkeleri arasında paylaşımın söz konusu olmayacağına belirtmiştir. Dış sınırlardaki artış karasularının 12 deniz miline genişletilme kararına paralel olarak geliştirilmiştir. Kıyıları yan yana veya karşı karşıya olan devletler arasında olan sınırlandırma sorunu ise bir görüşe göre 1982 Sözleşmesinde ortaya konulan MEB (Münhasır Ekonomik

Bölge) kavramının aynı bölgeyi içine alması sebebiyle bu bölgeye uygulanan kuralların geçerli olacağı şeklindedir.

Kıyıları yan yana veya karşı karşıya olan devletler arasında adil bir çözüm üretmek için BMDHS, MEB ve kıta sahanlığı için sınırlandırmalarda UAD Statüsü' nün 38. maddesi referans alınmaktadır. Bu ortak yöntemin, aynı zamanda bitişik bölge için de kullanılması gerektiği düşünülmüştür, çünkü farklı açık deniz alanlarının sınırlandırılmasında başarılı bir şekilde uygulanmaktadır. Her iki tanımda göz önünde bulundurularak bitişik bölgenin hukuki statüsü incelendiğinde, kıyı devletinin bu deniz alanındaki hak ve egemenlikleri 4 konuda sınırlandırılmıştır. Bunlar;

- Gümrük
- Maliye
- Muhaceret (Göç)
- Sağlık konularıdır.

1958 Cenevre Deniz Hukuku Konferansı'nda 4 konuya ilave olarak "güvenlik" amaçlı bitişik bölge kavramı da ortaya atılmış ve tartışılmış olmasına rağmen komisyon güvenlik teriminin açık bir terim olmadığı konusuna değinerek, bu konunun madde kapsamına dahil edilmesini gerekli görmemişlerdir. (Toluner, 1996: 192) Fakat, uygulamada tartışmalı olarak devletlerin güvenlik amaçlı bitişik bölge uygulamalarına karşı karşıya gelinmektedir. (Pazarcı, 1984: 342)

Ek olarak, BMDHS, kara ülkesinin arkeolojik ve tarihsel zenginliklerle ilgili olarak da bitişik bölge ilan etme yetkisine sahip olduğunu belirtmektedir. Bu gibi değerleri kontrol etmek için kıyı devleti, 303. maddenin 2. fıkrasında belirtilen şekilde hareket ederken, objelerin bu maddeye atıfta bulunulan bölgeden kendi onayı olmaksızın deniz tabanından çıkarılmasının, kendi ülkesinde veya karasularında belirtilen kanun ve düzenlemelerin ihlal edildiği sonucunu doğuracağı varsayılabilir. Bundan dolayı, bu maddeyle birlikte bitişik bölge kavramına yeni bir boyut eklenmiştir, bu da açıkça anlaşılmaktadır. Öte yandan, bu madde sadece su kütlesi hakimiyetiyle sınırlı kalmayıp, deniz tabanını ve altını da etki alanına dahil etmektedir, bu da dikkat çekici bir noktadır. Bunun dışında, bitişik bölge dahilinde bahsedilen gümrük, maliye, muhaceret ve sağlık konularında kara ülkesinin egemenlik ve haklarını kullanabilmesi için konuyla alakalı yasal olmayan eylemlerin yetki alanlarında ihlal edilmiş olması veya suç işlenmek üzere olması gerekir. Fakat, 303. Maddede kıyı devletinin yetki alanları içinde olmayan yerlerde gerçekleşen bu alanda işlenen suçlara karşı kendi yasalarını uygulama hakkı vermektedir. (Pazarcı, 1984: 343) Bu uygulama ile bitişik bölge kara ülkesinin yetki alanına dahildir. Bir devletin bitişik bölgeye sahip olabilmesi için, söz konusu

bölgede egemenlik talep etmesi ve bu durumu resmi olarak duyurması gerekmektedir. Böyle bir ilanın gerekliliği BMDHS'nin 33 ncü maddesinde belirtilmemiş olmasına rağmen, maddenin açıklanmasında kullanılan "gerekli olan kontrolü icra edebilir." ifadesinden böyle bir yetki için istek ve ilan gerektiği anlaşılabilmektedir. Bitişik bölge yetkilerinin kullanılması konusunu incelersek, kıyı devletinin bu bölgedeki yetkisi iki amaç olarak ayrılmaktadır. Kıyı devleti bu kontrolü, ya mevzuata aykırı konuların karada veya karasularında ihlal edilmesini önlemek için veya karasularında olan ihlali cezalandırmak için kullanabilir. (Toluner, 1996: 193) İkinci durumdaysa eylem kıyı devletinin yetki alanında vuku bulmuştur ve burada devletin, ülkesinde sahip olduğu yetkilerin uygulanmasını sağlamak için, açık denizdeki kesintisiz takip hakkı kavramına benzer bir egemenliği söz konusudur. Ancak, açıklanması zor olan konu, ilk durumda yetkinin nasıl uygulanacağıdır. Burada bir ihlal yoktur. Dolayısıyla bir ihlal gerçekleşmeden buna ilişkin yasal mevzuatın bir gemiye uygulanması da mümkün değildir. Bu durumda sözleşmenin ilgili maddesinden devletin yalnızca arama ve soruşturma gibi kontrol eylemlerini gerçekleştireceği yorumlanmaktadır (Toluner, 1996: 194).

1.2.3. MEB (Münhasır Ekonomik Bölge)

Münhasır ekonomik bölge, sahildar devletin karasularından başlandığı yerden itibaren 200 deniz miline ve karasuları dışındaki su tabakası, deniz yatağı ve onun toprak altında bulunan bölgenin, bu kıyı devletine münhasır ekonomik hakların ve yetkilerin verildiği bir alandır. Kıyı devleti, münhasır ekonomik bölgede yer alan tüm canlı ve cansız doğal kaynaklar üzerinde ekonomik egemenliğe sahiptir. Münhasır ekonomik bölge tanımı, tarihte 1945'ten sonra bazı Güney Amerika devletlerinde kabul edilen miras denizi tanımı ile 1960'larda oluşmaya başlayan balıkçılık bölgesi tanımının etkisi sonucu kıta sahanlığı üzerindeki yetkilerini de barındıran bir kavramdır. Bu Kavram, Afrika-Asya Hukuk Danışma Komitesi'nin, 1971 yılında, Kolombo'da gerçekleştirdikleri toplantıda, Kenya temsilcisi tarafından ortaya atılmış fakat ve daha sonraları ise Afrika Devletleri'nin liderliğiyle yeni bir kavram olarak BMDHS'ye dahil edilmiştir. Birçok devlet, BMDHS'nin kabul edilmesinden önce, 200 mil alan kaplayan münhasır ekonomik bölgelerini çoktan ilan etmişlerdir. (Toluner, 1996: 272, 273)

Kıyı devletleri, münhasır ekonomik bölge içerisinde yer alan ve aşağıda verilmiş olan hak ve yetkilere sahiptir:

(a) Deniz yatağını oluşturan sularda, deniz yataklarında ve bu bölgede yer alan toprakların altındaki canlı ve cansız doğal kaynakların tümünün araştırılması, alanın işletilmesi, muhafaza edilmesi ve yönetilmesine; aynı şekilde alandaki sudan, akıntılardan ve rüzgârlardan enerji üretilmesi gibi bölgenin kar amaçlarıyla

araştırılması ve işletilmesine ile ilgili haklar,

(b) BMDHS çerçevesinin ilgili hükümlerine göre sağlanan;

(i) Suni adaların, tesislerin ve yapıların kurulması ve bunların kullanılması,

(ii) Denize ilişkin bilimsel araştırmalar yapılması,

(iii) Deniz çevresinin korunması ve muhafazası hususlarında yargı yetki.

(c) Sözleşmede geçen diğer hak ve yükümlülükler. BMDHS'nin 58. maddesine istinaden münhasır ekonomik bölgede yer alan; kıyısı bulunsun veya bulunmasın tüm devletler, Sözleşme'nin ilgili hükümlerinde belirtilen şartlara uygun olarak açık denizlerin serbestliği ile ilgilin m. 87'de belirtilen;

(i) Seyrüsefer serbestliği,

(ii) Uçuş serbestliği,

(iii) Denizaltı kabloları ile petrol boruları döşemesi gibi serbestliklerden yararlanırlar.

Sözleşmeye göre, üçüncü devletler ise kıyı devletinin uluslararası hukuka uygun bir şekilde çıkardığı kanun ve düzenlemelerine uymakla yükümlüdürler. BMDHS, bölge devletlerine, sadece sosyal ve ekonomik dengeyi koruma için canlı doğal kaynaklardan faydalanma hakkı tanımaktadır. Bunun yanı sıra denize kıyısı olmayan ve coğrafik yönden uygun olmayan konumda bulunan diğer devletler, hakkaniyet çerçevesinde, Sözleşme'nin 69. ve 70. Maddesine uygun olarak çerçevesinde canlı kaynaklardan faydalanabilirler. Münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılması sürecinde, kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin faktörlerden büyük ölçüde faydalanılır.

Sonuç olarak; Münhasır ekonomik bölge, kıyı devleti karasuları esas hattından 200 deniz miline kadar uzanan deniz bölgesinde yer alan; su altı, toprak altı ve deniz yatağında, kıyı devletine birtakım ekonomik haklar sağlayan bölgedir (Brownlie, 1995). BMDHS'nin 56. Ve 60. maddelerine istinaden, kıyı devleti bu alandaki canlı ve cansız tüm kaynakları keşfedebilir ve suni adalar veya tesisler inşa edebilir. Ancak, bu adalar ve tesisler kıyı devletine ait karasularını etkilemez. Benzer şekilde, ada veya tesisi inşa eden devletin kıta sahanlığı ve MEB'i de etkilemez. Kıyı devletinin MEB üzerindeki hakları genellikle ekonomik niteliktedir (Kütükçü ve Kaya, 2016).

1.3. Herhangi Bir Egemenliğe Tabi Olmayan Deniz Alanları

Toplumların denizlerden farklı şekillerde faydalanmak üzere gittikçe artan bir şekilde harekete geçmelerine koşut olarak, bu yararlanmanın belli kurallar çerçevesinde barış ve düzen içerisinde gerçekleşmesi ihtiyacı denizlerle ilgili belli kurallaşmayı gerekli hale

getirdiği yukarıda belirtilmişti.

Bu çerçevede uluslararası toplumda, denizler üzerinde hiçbir devletin herhangi münhasır egemen bir yetki kullanmasına imkân tanınmayarak, denizlerin denize kıyısı olsun ya da olmasın uluslararası toplum üyelerinin tamamının sınırsız yararlanmasına açık ortak malı olması gerektiğinden başlayıp; denizlerin münhasıran sahildar devletlerce paylaşılmasına kadar uzanan taban tabana zıt fikirlerin öne sürüldüğüne aynı şekilde yine yukarıda işaret edilmişti (Çelik, 1971: 195).

Uluslararası deniz hukuku gelişim süreci içerisinde, yukarıda belirtilen uç fikirler az çok bağdaştırılmak suretiyle, her iki uç fikir de belli ölçülerde dikkate alınarak bir anlamda uzlaştırılmak suretiyle sentez mahiyetinde kurallar oluşturularak yukarıda izah edilen devletlerin egemenlikleri altındaki deniz alanları ve devletlerin kısmi egemenlikleri altındaki deniz alanları hukuki statü ve rejimleri ortaya çıkmıştır.

Devletlerin münhasır egemenliklerine ve kısmi egemenliklerine tabi deniz alanlarının belirlenmesi usul ve esaslarına göre bu iki deniz alanlarının dışında kalan deniz alanları, sahildar olsun ya da olmasın bütün devletlerin uluslararası hukukun belirlediği sınırlar dâhilinde serbestçe kullanmalarına açık olan deniz alanları, açık denizler veya uluslararası sular olarak adlandırılmaktadır.

Uluslararası deniz hukukuna göre, bazı uluslararası hukuk kurallarına uymak şartı ile açık denizler hiçbir devlet egemenliğine tabi olmayan, devletlerin tamamının serbestçe faydalanabilecekleri deniz alanları nitelik ve statüsündedirler.

Herhangi bir denize kıyısı bulunsun ya da bulunmasın bütün devletler açık denizleri, ulaşım, iletişim amacıyla kullanmak ve canlı ve cansız doğal kaynaklarından faydalanmak hakkına sahiptir (Lütem, 1956: 393).

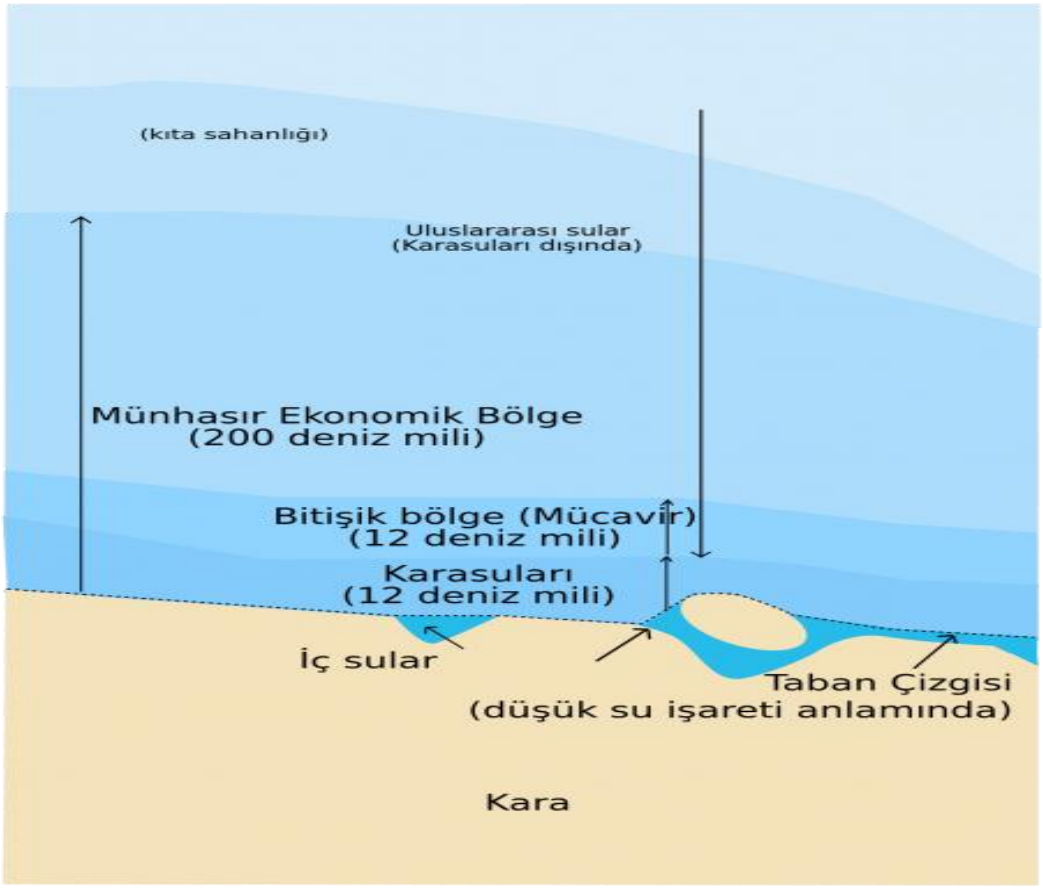
Keza açık denizlerde ulaşım serbestliği rejimi esas olup; köle ticareti, uyuşturucu kaçakçılığı, deniz haydutluğu kesintisiz takip, izinsiz yayın yapma şeklindeki istisnai haller dışında hiçbir surette açık denizlerde seyretmekte olan gemilere müdahale edilerek seyrüsefer serbestliği hakları engellenemez.

Uluslararası deniz hukukuna dair genel çerçevede bu değerlendirmeler yapıldıktan sonra, deniz hukuku zemininde artık çalışmanın konusu olan Ege Denizi Karasuları ve Kıta Sahanlığı Sorunlarının incelenmesi bahsine geçilebilir.

1.3.1. Açık Denizler

1958 Cenevre Antlaşması ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) çerçevesinde, açık deniz kavramı ve açık deniz bölgelerinde ülkelere tanınan yetkiler netleştirilmiştir. Cenevre Antlaşması'na göre açık deniz, herhangi bir devletin

egemenliği altında olmayan deniz alanlarını ifade eder, yani kara suları veya iç sular dışında kalan bölgeleri kapsar. BMDHS ise açık denizi, herhangi bir devletin münhasır ekonomik bölgesi, karasuları, iç suları veya takımada suları içermeyen, denize kıyısı olan ya da olmayan tüm ulusların eşit haklarla yararlanabileceği deniz alanları olarak tanımlar.



Şekil 1.1. Kıta Sahanlığı (KAYNAK: Uliwiki, 2023)

Açık deniz rejiminin temel ilkesi, açık denizlerin özgürlük prensibidir. Ancak bu prensip, sadece barışçıl amaçlarla gerçekleştirilen faaliyetleri kapsar. Bu ilke, 2. Madde'de açıklandığı şekliyle aşağıdaki gibi ifade edilmektedir:

- Denizden ulaşım özgürlüğü, sadece bir ülkenin bayrağını taşıyan gemilerin ve deniz altlarının serbestçe seyahat etmesini içerir.

- Havadan uçuş özgürlüğü, açık denizler üzerindeki hava sahasını uluslararası hava sahası olarak kabul eder. Ancak, hava sahasının kullanımıyla ilgili olarak havacılık hukukuna uyulması gerekliliği de antlaşmada belirtilmiştir.

- Balıkçılık özgürlüğü, tüm devletlere ve vatandaşlarına, canlı kaynakları tehlikeye atmadıkları sürece balık avlama hakkı tanır. Bu nedenle, denizlerin ve kaynaklarının insanlığın ortak mirası olduğu prensibi göz önünde bulundurulur.

- Bilimsel araştırma özgürlüğü, barışçıl amaçlara yönelik devletlerin bilimsel çalışmalarını kapsar. Tüm devletler, eşit haklara sahip olduğundan, bir devletin faaliyetleri diğer devletlerin haklarını ihlal etmemelidir.

- Yapay ada inşası ve deniz altından kablo ve boru geçirme özgürlüğü, devletlere tanınan diğer özgürlükler arasındadır. Açık denizler, hiçbir devletin egemenliği altında olmasa da, devletlere gemilerin uyruğundan kaynaklanan yetkiler verir.

- "Bayrak yasası", bir ülkenin bayrağını taşıyan gemilere ilgili devletin yetkilerini verir. Ancak, devletin gemi üzerinde tam yetki sahibi olabilmesi için teknik, yönetsel ve sosyal yetkilerini gerçekten kullanması gerektiği vurgulanır.

- İzleme hakkı, bir devletin hukuksuz şekilde kendi egemenliği altındaki sulardan açık denizlere geçen gemileri takip etme ve gerektiğinde cezai işlemler yapma yetkisini içerir.

2. ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU

Denizler, karalardan sonra insan ve toplum ihtiyaçları bakımından kullanıma konu olan yeryüzündeki ikinci önemli alanlar olarak kendini gösterirler.

"Nerede toplum varsa, orada hukuk da vardır" şiarından hareketle, toplumların denizleri şu ya da bu amaçla kullanmaya başlamaları ile birlikte, denizlerde toplumların varlığı bu toplumlar arasında az ya da çok bir ilişkiyi de beraberinde getirecektir.

Bir yerde herhangi bir insan ilişkisinin ortaya çıkması, hemen beraberinde bu ilişkilerin belli kurallar çerçevesinde yürütülmesini kaçınılmaz kılacaktır. Bu anlamda denizlerin, toplumlarca başlangıçta ulaşım ve doğal kaynaklardan faydalanma amacı ile kullanılmaya başlandığı görülmektedir.

Daha sonraki zamanlarda toplumların denizlerden faydalanma biçimlerinin çeşitlendiği anlaşılmaktadır. Ulaşımın yanında iletişim ihtiyaçları için ve balıkçılığın yanında mineral ve madenlerden istifade etmenin yanında enerji üretimi için de denizlerden faydalanma şekilleri gelişmiştir.

Denizlerden faydalanma biçimlerindeki bu gelişmeler, denizlerde toplum mevcudiyetinin daha yoğunlaşması sonucunu doğurmuştur. Bu da doğal olarak uluslararası toplum hayatında toplumların denizlerden faydalanmalarını belli kurallara bağlama ihtiyacını daha belirgin ve önemli hale getirmiştir. Bu çerçevede ortaya çıkmış olan kuralların en genel anlamda uluslararasında deniz hukukunu oluşturduğu söylenebilir.

Deniz hukuku kuralları başlangıçta yazılı olmayan teamüller şeklinde ortaya çıkmıştır. Yani denizlerin uluslararası toplum üyeleri tarafından kullanılmalarında belli durumlarda bazı davranışlar gösterme ya da bazı davranışlarda bulunmaktan kaçınmayı bir hukuk kuralı olarak kabul edip bunlara riayet etmeye özen gösterip benzer durumlarda hep aynı şekilde davranmayı tekrarladıkları görülmüştür. Bu şekilde denizlere dair süreklilik kazanmış tekrarlanan davranışlar, uluslararası deniz teamüllerini oluşturmaktadır. Teamül şeklinde oluşmaya başlayan deniz hukuku kuralları, zamanla peyderpey derlenip sistematik kurallar manzumesi şeklinde uluslararası antlaşmalar ile yazılı hale getirilmişlerdir (Ünal, 2005: 123).

Deniz hukukunun kökeni, yüzyıllar boyunca süregelen teamül kurallarına dayanmaktadır. 19. yüzyılın sonlarına kadar geçen dönemde denizlerde resmi olarak yürütülen kodifikasyon çalışmaları, belirli deniz bölgelerinin hukuki özellikleri, çeşitli ihtilafların çözümü ve savaş zamanında dikkate alınması gereken prensipler gibi konulara odaklanmıştır. Bu nedenle, denizlerdeki sorunlar bu döneme kadar genellikle devletler arasında yazılı veya yazılı olmayan anlaşmalarla ve ikili veya çok taraflı anlaşmalarla

çözülmeye çalışılmıştır.

Denizler üzerindeki faaliyetler, modern uluslararası hukuktan önceki dönemlerde insan topluluklarının bazı kurallar oluşturmasını zorunlu kılmıştır. "Rodos yasası", "Amalfi Kuralları" ve "Consolato del Mar" gibi kurallar, 7. yüzyıl ile 14. yüzyıl arasında uygulanmıştır. (Özman, 2006: 18-22). Orta çağın ikinci yarısına gelindiğinde, denizlerdeki gelişmeler karasuları kavramının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu kavramın temelinde, karasularının devletlerin ülkelerinin bir parçası olduğu düşüncesi yatmaktadır. Bu gelişmelerle birlikte, 13. yüzyılda karasuları kavramının deniz faaliyetlerine tam anlamıyla yerleştiği söylenebilir (Gönlübol, 1959: 5-6).

Karasularının yanı sıra, devletlerin denizler üzerindeki faaliyetlerine yön veren başka bir kavram da "bitişik bölge" kavramıdır. Bitişik bölge kavramı, ilk olarak İngiltere tarafından 1736'da ilan edilen "Howering Acts" kurallarıyla uygulanmıştır. Bitişik bölge uygulamasıyla birlikte, kıyı devleti ile diğer devletler arasındaki sorunların çözümü için belirli kurallar benimsenmiştir (Extavour, 1980: 725-726). Bu sayede, karasularının sonlandığı yerden belirli bir sınıra kadar kıyı devletine bazı haklar ve yetkiler tanınmıştır (Pazarcı, 2009: 251). Modern ulus devletlerin deniz kaynaklarından yararlanma çabaları, denizlerin serbestliği ilkesine dayanmaktadır. Bu ilke, 17. ve 19. yüzyıllar arasında kabul edilerek genel bir geçerlilik kazanmıştır. Uluslararası hukuk kurallarının oluşturulmasında, hukukçuların görüşleri önemli bir rol oynamıştır. Denizlerin serbestliği ilkesinin en önemli savunucusu olarak kabul edilen Hollandalı hukukçu Hugo Grotius'un 1604 yılında yayımlanan eseri "Mare Liberum" (Serbest Denizler), deniz hukukunun tarihsel gelişim sürecinde en önemli kaynaklardan biri olarak kabul edilmektedir (Acer, 2018: 193).

Yukarıda bahsedilen ikili veya çok taraflı geleneksel kuralların yerini, 19. yüzyılın sonlarında, kodifikasyon amacıyla düzenlenen anlaşmalar almıştır (Özman, 2006: 29-30).

Bu önemli gelişmelerden biri, Kırım Savaşı sürerken 1856'da Paris Kongresi'nde gerçekleşmiştir. Kongre, kabul edilen sonuç bildirisinde korsanlık faaliyetlerinin yasaklandığını ve savaş sırasında tarafsız gemilerdeki düşman mallarının ve düşman gemilerdeki tarafsız devletlere ait malların dokunulmazlığına ilişkin kuralların kabul edildiğini duyurmuştur. Ayrıca deniz ablukası faaliyetleri konusunda belirli kurallar getirilmiştir (Meray, 1963: 140-188).

Devletlerin denizler üzerindeki hak ve yetki iddialarının oluşumunda, zaman içindeki belirli ihtiyaçların gelişimi etkili olmuştur. Bu sebepler arasında ilk olarak güvenlik ihtiyacından kaynaklanan talepler öne çıkmaktadır. I. ve II. Dünya Savaşları gibi olaylar, özellikle karasularının genişliği ve askeri gemilerin zararsız geçişi gibi konuları gündeme

getirmiştir. Bu gelişmeler, denizlerin hukuki rejimlerinin yenilenmesine ve daha kapsamlı bir şekilde düzenlenmesine zemin hazırlamıştır.

1900'lerin ilk çeyreğinde yoğun savaşların yaşandığı bir dönemde, Türkiye de dahil olmak üzere 47 ülke, uluslararası hukukla ilgili güncel konuları ele almak üzere 3 Nisan 1930 tarihinde Milletler Cemiyeti bünyesinde La Haye Konferansı'nda bir araya gelmiştir. Konferansta, uluslararası deniz alanlarındaki ihtilafların barışçıl yollarla çözümü, deniz savaşlarıyla ilgili ilke ve kurallar, denizlerde zapt ve müsadere konuları ile birlikte karasularının genişliği ele alınmıştır (Özman, 2006: 31). Konferansta öncelikli olarak karasularının genişliği konusu tartışılmış ve 3 mil olarak bir görüş bildirilmiştir. Bunun yanı sıra, karasularının hukuki statüsüyle ilgili bir taslak metin hazırlanmış ve konferansın sonuç tutanaklarına eklenmiştir. Katılımcı ülkelerin anlaşmaya varamaması nedeniyle konferans sonuçsuz kalmış ve başka bir konferansın en kısa sürede ele alınması tavsiye edilmiştir. Bu konferansa ait belgeler, daha sonraki dönemde Birleşmiş Milletler tarafından başlatılan kodifikasyon çalışmalarında uzmanlar tarafından geniş ölçüde kullanılmıştır (Guy, 2000: 281-282).

Milletler Cemiyeti'nin ardından Birleşmiş Milletler bünyesinde gerçekleştirilen kodifikasyon çalışmalarında, uluslararası organizasyonların deniz hukukuyla ilgili çalışmalarından ciddi şekilde faydalanılmıştır. Bu kapsamda, 1873'te kurulan Uluslararası Hukuk Derneği (International Law Association) ve Devletler Hukuku Enstitüsü (Institut de Droit International), karasuları, içsular, deniz kirliliği, açık denizler, deniz haydutluğu, deniz dibi kaynakları ve uluslararası su yolları gibi konularda çeşitli raporlar ve tutanaklar hazırlamışlardır.

Harvard Hukuk Fakültesi'nde de benzer şekilde hazırlanan ve Harvard Tasarısı olarak bilinen çalışmalar, karasuları ve boğazlardan zararsız geçiş konularında yapılan çalışmaları içererek deniz hukukunun gelişim sürecinde başvurulan önemli belgeler arasındadır (Gönlübol, 1959: 34, Özman, 2006: 31).

Birleşmiş Milletlere bağlı Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun, uluslararası hukukun tedrici geliştirilmesi ve kodifikasyon çalışmaları kapsamında Birinci, İkinci ve Üçüncü Deniz Hukuku Konferanslarının ardından 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) ile bugünkü halini almış olup; 28.07.1996'da yürürlüğe girmek suretiyle günümüzde uygulanmakta olan Deniz Hukuku niteliğini kazanmış bulunmaktadır (Kuran, 2006: 111).

Türkiye ne 28.04.1959 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Andlaşması'na; ne de 1982 BMDHS'ye taraf olmuştur. Bu suretle söz konusu bu antlaşmaların Türkiye'ye karşı

hukuki olarak öne sürülebilme imkânı bulunmamaktadır.

Denizlerin gittikçe artan bir şekilde kullanılmaya başlaması ile birlikte, denizlerin temel kullanım kuralları, deniz ulaşımı ve taşımacılığında kullanılan deniz araçlarının temel statüleri, bu araçlar üzerinde yetki durumları; keza denizlerdeki doğal kaynaklardan faydalanma şekilleri, denize kıyısı bulunan sahildar devletlerin kara ülkelerinin ötesindeki deniz alanlarına dair hak ve yetkileri, bu hak ve yetkilerin geçerli olacağı alanların sınırları vs. gibi çok sayıda konu deniz hukukunun gelişim safhalarında konuşulup tartışılarak bütün bunlara dair kuralların belirlenmesi uluslararası deniz hukukunun konusu olmuştur (Toluner, 1996: 66).

Deniz hukukunda kodifikasyon çalışmaları sırasında, devletlerin karasuları üzerindeki hak ve yetkiler sorunu 1930'lu yıllara gelindiğinde çözüme kavuşmuş olsa da karasularının genişliği ve hangi sınıra kadar yetki sahibi olunacağı konusu, bu kavramın ortaya çıktığı günden bugüne kadar devletler arasında tartışmalı bir konu olmaya devam etmektedir (Baykal, 1998: 77).

Kıta sahanlığı kavramının, kara ülkesinin doğal bir uzantısı olduğu görüşü ilk olarak 1910'da Portekiz tarafından balıkçılık faaliyetleri için kullanılmıştır (Demirsoy, 1974:3). Aynı görüş, 1916'da Rusya tarafından Kuzey Kutbu adalarının Sibirya kıta alanının bir uzantısı olduğu iddiasıyla ortaya atılmıştır. İlk kez 1916'da İspanya Ulusal Balıkçılık Kongresi'nde derinlik ölçütü gözetilerek kıyı devletine 200 metre derinliğe kadar bazı hak ve yetkiler tanınması konusunda bir görüş ortaya konulmuştur. Benzer şekilde, 1918'de Arjantinli uluslararası hukuk profesörü Jose Suarez, özellikle balıkçılık faaliyetlerinden daha fazla faydalanmak amacıyla karasularının genişletilmesi fikrini savunmuştur (Waldock, 1950: 22).

Kıta sahanlığı konusunda kıyı devletlerinin münhasır yetkilere sahip olması gerektiği fikri ilk olarak Truman Bildirisi'nde ortaya atılmıştır. 1945 yılında ABD Başkanı Harry S. Truman tarafından yayınlanan bu bildiride, sahildar devletlerin karasularına bitişik sularda, deniz yatağında ve toprak altında bulunan doğal kaynaklar üzerinde egemenlik hakları olduğu belirtilmiştir. Bildiride, bu bölgenin 200 milin ötesine geçilemeyeceği (Başeren, 1995: 30) ve ABD'nin deniz kaynakları üzerinde yargılama ve kontrol yetkisine sahip olduğu ifade edilmiştir (Arıdemir, 2018: 790). Gelişen teknolojiyle birlikte bu alanların kullanımının mümkün hale geldiği vurgulanmıştır. Bildiride ayrıca, kıyı devletinin güvenlik nedeniyle kendi açıklarındaki kaynaklara ilgi gösteriyor olmasının önemli bir faktör olduğu ve komşu devletler arasında yapılacak kıta sahanlığı sınırlandırmalarının hakkaniyet ilkelerine göre yapılması gerektiği vurgulanmıştır. (Truman Proclamation, 1945).

Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun Kodifikasyon Çalışmaları

Birleşmiş Milletler Anlaşması'nın 13/1-a maddesi, Genel Kurul'a uluslararası hukukun olumlu yönde geliştirilmesi ve kodifikasyonu için çalışmalar başlatma ve tavsiyelerde bulunma yetkisi vermektedir. Bu amaç doğrultusunda, Genel Kurul 1947 yılındaki ikinci oturumunda Uluslararası Hukuk Komisyonu'nu oluşturmuştur (United Nations General Assembly Resolution, 1949: 278).

Komisyon, 1949 yılında gerçekleştirdiği ilk toplantısında bir dizi deniz hukuku meselesini ele almıştır. Komisyonun 2 bölüm ve 73 maddeden oluşan raporunda, Açık Denizler, Bitişik Bölge, Kıta Sahanlığı ve Karasuları gibi konular öncelikli olarak ele alınmıştır. Karasularının genişliği, esas hatların belirlenmesi, kıyıları bitişik ya da karşı karşıya olan devletler arasında uygulanabilecek sınırlandırma yöntemleri, adaların statüsü, içsular, zararsız geçiş ve boğazlardan geçiş rejimleri gibi konular da Komisyonun çalıştığı başlıklar arasında yer almıştır (Oxman, 2001: 122-126.)

Komisyon, sınırlandırma hukuku konusunda özellikle kıta sahanlığı konusuna odaklanmıştır. Kıta sahanlığının sınırlandırılması, diğer deniz alanlarının sınırlandırılması meselelerine de ışık tutacak önemli bir konudur. Bu çerçevede, Komisyonun çalışmalarında dikkate değer konular arasında kıta sahanlığının sınırlandırılması ve bu sınırlandırmada kullanılacak yöntemlerin, özellikle eşit uzaklık ve orta hat yöntemleri, üzerinde tartışmalar yer almıştır.

Komisyonun 1951 yılında hazırladığı raporun 7. maddesinde, aynı kıta sahanlığı üzerinde iki ya da daha fazla devlet arasındaki uyuşmazlıkların, anlaşma yoluyla veya aksi takdirde ex aequo et bono (hak ve nıfset) çözüm yoluyla çözülmesi önerilmiştir (Year Books of the International Law Comission, 1951: 143). Ancak, bu çözüm yolu 1953 yılı çalışma döneminde çoğu devlet tarafından kabul edilmemiştir (Year Books of the International Law Comission, 1951: 143).

1953 yılında, Komisyonun yoğunlaştığı ana konu, eşit uzaklık yönteminin hangi durum ve koşullarda sınırlandırma yöntemi olarak kullanılacağının belirlenmesiydi. Bu bağlamda, genel bir sınırlandırma metodunun istisnaları kapsamasının gerektiği durumlarda, her bir istisna için ayrı bir kural düzenlemesinin doğru olup olmayacağı konusu ele alınmıştır. Bazı raportörler, eşit uzaklık yönteminin genel bir prensip olarak uygulanmasını önermiş olsa da bu öneri eleştirilere maruz kalmıştır (Year Books of the International Law Commission, 1953: 128). Bu bağlamda, istisnaların kural olmamasını sağlamak amacıyla, istisnaların uygulanabileceği kuralların oluşturulması yaklaşımı benimsenmiştir. Sonuç olarak, Komisyon, sınırlandırmayla ilgili taslak metnin maddelerine "özel koşullar başka bir sınırlamayı haklı kılmadığı sürece" cümlesini ekleyerek, kıyıları bitişik ya da karşı karşıya

olan devletler arasındaki kıta sahanlığı sınırlamalarında eşit uzaklık yönteminin genel bir kural olarak kullanılmasını önermiştir (Year Books of the International Law Comission, 1953: 128)

Komisyonun üzerinde yoğunlaştığı önemli meselelerden biri karasularının genişliği konusunda farklı görüşlerin tartışıldığıdır. 3, 4, 6 ve 12 mil gibi farklı genişlikler önerilmiştir. Sonuç olarak hazırlanan taslak metinde yer alan 3. madde, ileride yapılması planlanan bir uluslararası konferansa referans olması amacıyla sunulmuştur (United Nations General Assembly Resolution, 1957: 120-121). Komisyon, ilgili maddede öncelikle uluslararası uygulamaların çeşitlilik gösterdiğini kabul etmiş ve uluslararası hukukun karasularının genişliğinin 12 milin ötesine uzatılmasına izin vermediğini ifade etmiştir. Ancak Komisyon, devletlerin farklı uygulamalar içerisinde olduğunu vurgulayarak karasularının genişliği konusunda herhangi bir karar almayı tercih etmemiştir. Meselenin Uluslararası Adalet Divanı'nın yargı yetkisine bırakılması da gündeme gelmiş olsa da üzerinde uzlaşılan bir çözüm yolunun olmadığı bir mesele için bu seçeneğin doğru olmayacağı kabul edilmiştir.

Komisyon, 1953 yılı çalışma döneminde kıta sahanlığı sınırlandırması konusunda olduğu gibi karasularının sınırlandırılması konusunda da teknik meselelerden faydalanma gerekliliğine değinmiştir. Uzmanlar Komitesi, karasularının sınırlandırılmasında eşit uzaklık yönteminin kullanılabileceğini, ancak seyrüsefer kolaylıkları ve balıkçılık hakları gibi özel şartların varlığı durumunda farklı bir yönteme başvurulabileceğini ifade etmiştir. Eşit uzaklık yöntemiyle ilgili tartışmalar, Komisyonun 1956 yılındaki son oturumunda belirli bir çerçeveye oturtulmuştur. Buna göre, coğrafi durumlar ve özel şartlar göz önünde bulundurularak hem karasularının hem de kıta sahanlığının sınırlandırılmasında eşit uzaklık yönteminin kullanılabilir bir yöntem olduğu ifade edilmiştir. Uluslararası Hukuk Komisyonu, 1956'da son oturumunu tamamlayarak, karasuları ve kıta sahanlığının sınırlandırılmasında aynı prensiplerin esas alındığını vurgulamıştır. Komisyon, kıta sahanlığı sınırlandırmasında da kıyı şekillerinin farklılığı, adaların ve özel seyrüsefer rotalarının varlığı gibi durumları dikkate alarak eşit uzaklık yönteminin esnek bir şekilde uygulanması gerektiğini belirtmiştir (Year Books of the International Law Comission, 1953: 300).

2.1. Uluslararası Deniz Hukukunda Kıta Sahanlığı

2.1.1. Kıta Sahanlığı

Kıta sahanlığı (Continental Shelf) deniz kıyısında bulunan devletin, kara ülkesinin deniz altında devam eden doğal uzantısına verilen addır. Hukuki açıdan kıta sahanlığı kavramı, teknolojinin gelişim göstermesi ile birlikte teknolojinin, deniz altı kaynaklarını verimli bir şekilde kullanılmaya başlanması üzerine ortaya çıkmıştır. Kıta sahanlığı kavramının hukuki anlamı meydana gelirken ilk olarak yerbilim açısından yapılan tanımı esas alınmıştır. Bundan dolayı kıta sahanlığı kavramının alt yapısını oluşturan yerbilim tanımının yalın bir şekilde açıklanıp, anlaşılır olması gerekir. Yerbilim açısından kıta sahanlığı, kıtanın okyanus sahillerinden ortalama 183 metre derinliğe kadar hafif bir eğime sahip olduğu ve bu eğimden başlayıp, birden derinleşen ve kıta yamacı olarak ifade edilen bölgeyle kesişen kısmı olarak tanımlanır (Continental Shelf, Encyclopedia Britannica, 1929: 331) Diğer bilimsel çalışmalarda, kıta sahanlığı tanımının aynı olmasına rağmen derinlik açısından kıta sahanlığının bittiği derinlikler (400 ft. ~ 135 m) değişkenlik göstermektedir. Bu nedenle, kıta kütlesinin deniz parçası, kıyıdan ortalama 75 kilometre uzaklıkta başlayıp neredeyse 200 metre derinliğe kadar uzanan kıta sahanlığı, birden 3500 metreye kadar derinleşen kıta yamacı (Continental Slope) ve bunun okyanus tabanı ile bir araya geldiğinde, kıta yükseltisi veya kıta yamacı eteği (Continental Rise) şeklinde bir yapıya sahiptir. Ancak bazı bölgelerde kıta sahanlığı artışının olmadığını ve kara ülkesinin doğal uzantısının sadece yerbilim açısından kıta sahanlığı ve kıta yamacı ile okyanus tabanına ulaştığı saptanmıştır. Kara ülkesi ile okyanus tabanı arasında bulunan yerbilimi unsurları, bazı durumlarda kıta kenarı (Continental Margin) olarak adlandırılmaktadır (Pazarcı, 1984: 347).



Şekil 2.1. Deniz Yetki Alanları (Balcıoğlu, 2016: 19)

Genellikle deniz dibi, kara ile denizin birleştiği noktadan sonra ani bir derinlik artışı göstermez. Bu noktadan sonra açık denize kadar ağır bir şekilde derinleşir ve yaklaşık olarak 133 metreye dek ulaşır. Ancak, bu derinleşmeden sonra aniden sert bir yamaçla üstün derinliklere ulaşmaya başarır. Deniz boyu ile yamacın giriş noktası arasında deniz altı bölgesine kıta sahanlığı adı verilir (Toluner, 1996: 196; Kuran, 2009: 197; Tekil, 2001: 501).

2.1.2. Jeolojik Açıdan Kıta Sahanlığı

Komşu karanın su altında uzanışı gibi görünen, karaların yamacında, kıyıdan açığa doğru eğimin belli şekilde arttığı yere kadar uzanan, az eğimli sığ denizlere sahip sahaya jeolojik anlamda kıta sahanlığı (kıta şelfi) adı verilir. Buradaki kıta sahanlığı terimi, hukuki anlamda kıta sahanlığı ile aynı anlama gelmemektedir. Jeolojik olarak kıta sahanlığı kavramı, hukuki anlamdaki kıta sahanlığının yalnızca bir kısmını oluşturur ve bu açıdan kıta sahanlığı kavramı, kıyısı bulunan devletlerin su altında devam eden doğal uzantısı olarak belirlenmektedir (Gündüz,1990: 214).

Dünya, jeolojik açıdan iki tür yer kabuğuna sahiptir Bunlar;

i) deniz seviyesinin üstünde kalan kıtalar;

ii) deniz seviyesinden ortalama olarak neredeyse 5 km yoğunluğu olan büyük okyanus havzaları.

Belirtilen iki tür büyük formasyon, dünya yüzeyinin aralarındaki sınırı, kıta sahanlığının da bulunduğu kıta kenarını belirlemektedir. Jeolojik ve jeofizik incelemeler

kıtaları meydana getiren yer kabuğu ile okyanusları oluşturan yer kabuğunun birden fazla çeşitliliklerinin olduğunu ortaya koyar. Yer kabuğunu, iç kısımdan ayıran gözle görülebilir şekilde belirgin olan Mohorovicic yüzeyine kadar dış çeperinin kalınlığı, kıtalar altında yaklaşık olarak 35 km ve okyanuslar altında neredeyse 6 km kadardır. Yer kabuğunun yaklaşık %40'ını oluşturan kıtasal kabuk daha da belirgindir. Fakat ağırlığı hafif granitik malzemeden; kıtasal kabuğun altında uzanan, okyanus tabanını belirleyen, kalın olamayan ince yapıda bulunan, ancak çok ağır bazaltik malzemeden oluşur. Kıta kenarlarını oluşturan iki farklı kütle arasında, Atlantik ve Hint Okyanusları arasında Pasifik Okyanusu'nu sarmalayan kıta kenarına nazaran daha geniş olur. Okyanus çehresinin hesaplamalara göre neredeyse %25'i kıta kenarının deniz altında kalan diğer bölümünü oluşturur. Kıta kenarı bu bölünmeye göre dörde ayrılır (Taşdemir, 2002: 1619-1620). Bunlar karadan denize doğru:

- Kıyı düzlüğü: kıyı doğrultusu boyunca devam eden geniş alanlara sahip olup, çoğunlukla alçak ve dümdüz bir alan üstünde kurulmaktadır. Ve bundan dolayı da deniz seviyesinden yüksekliği oldukça azdır. Buna göre kıyı düzlükleri deniz suyundan etkilenmektedir.

- Kıta Sahanlığı: Kıta sahanlığı, hesaplamalara göre neredeyse 130 metre derinliğe kadar aşağı inmektedir. Ancak, 600 metre derinliğe ulaşılan bölümlerde bulunmaktadır. Eni, ortalama 75 km olup, Sibirya'nın kuzey bölgesinde olduğu gibi 700 km'ye ulaşılabilir. Su, dalga yoğunluğundan dolayı kıtaların aşınması meydana gelerek; kum, çakıl, toprak ve diğer malzemelerin akarsular ile birlikte denizin getirdiği çatallar; denizde meydana gelen dalgaların kıyıdan aşındırdığı yine kum, çakıl ve toprak maddeleri ile kimyasal ve biyolojik faktörler ile kireç taşlarının çökerek oluşturduğu tortul kayalar, genellikle kıta sahanlığını kaplar. Yüzlerce asır sene devam eden doğa olayı sonucunda genişliği ve ağırlığı binlerce metreye ulaşan çökel tabakalar oluşmasını sağlamaktadır. Çökel tabakaların genişliği ve ağırlığı, kıta sahanlığının jeolojik alt yapısı ile beraber yaş ile beraber sıfırdan yüzlerce metreye kadar değişebilmektedir. Kıta sahanlıklarını kaplayan çökel tabakalardan hala dünya petrolünün neredeyse %20'si üretilebilmektedir. Denizin dibinde istihsal teknolojisi sürekli olarak devam ettikçe ve gelişim göstermesi ile %20 oranının ilerleyen zamanlarda %30-35'e kadar artacağı öngörülmektedir.

- Kıta Yamacı: Kıta sahanlığı ile birlikte okyanusun en dip çukuru arasındaki dik eğimli ve oldukça belirgin topoğrafik araziyi oluşturmaktadır. Kıta yamacı, kıta şelfinin sona erdiği noktadan başlayarak dik bir eğime sahip olan bir yamaç morfolojisine sahiptir. Kıta yamacının eğimi 1/40 kadardır. Kıta yamacının en dip

tabanında kırılmanın meydana gelmesi ve düz bir alan olmasının başladığı yer olarak bilinmektedir. Bu başladığı yerden itibaren kıta yokuşu belirginlik gösterip başlamasına sebep olmaktadır. Kıta sahanlığı hesaplamalarında, uçurumdan eğimli alana varması en önemli ve en özel durumdur (Öztürk, 2002). Kıta yamacı aslında konkav bir profilde bulunur ve meyil bakımından farklı iki bölümden oluşur. Uçurumun yani yamacın en üst bölümü daha keskin be belirgindir. Fakat yamacın en alt uç kısmında eğim var olan diklik azalmaktadır. Karalar yüzeyinden aşındırılarak getirilen birbirinden farklı tortullar (sedimentler), yamacın bitiş noktasına kadar akıp ve kayarak okyanus tabanına yayıldığı içini kıta yamacının en üst bölgesi tortular bakımından oldukça az ve çoğu zaman ise kayalıktır. Etek yani uç kısmında görülen burada çökelmiş sedimentler tarafından çevrilidir. Kıta yamacının en alt kısmından, okyanus tabanına doğru uzanan eğimi az olan kesimde ise "kıta yamacı eteği" bulunmaktadır. Kıta yamacı eteği, bilinene göre 1,5 veya 3 km'dir. Daha da dipte bulunan az meyilli rakamsal olarak ifade edilecek olursa 1/20 ve 1/1000 bölgedir. Yarı kapalı denizlerde çok fazla görülmeyen kıta yamacı ucunun yani eteğinin en elzem olan petrolün var olma durumunun ortaya çıkacağı düşünülmektedir. 1/1000'den daha meyilli olan en alt derin bölgeler ise kıta sahanlığının etek kısmı ile birlikte oluşan okyanusun üst kısmı arasında bulunan 'abisal düzlüğü' oluşturmaktadırlar (Doğru, 2003:8). Genel olarak, kıta sırtı ile yoğun derinliği olan deniz düzlükleri ve yükseklikleri arasında belirgin bir şekilde ayırt edilebilen karakteristik topografik özellikler bulunur. Bu iki çeşit denizaltı topoğrafik birimi arasındaki geçiş çizgisi ise kıta yamacı eteği olarak adlandırılır. Bu iki farklı deniz altı topografya ünitesi arasındaki çizgiyi de kıta yamacı eteği oluşturur (Erinç,1988: 36)

- Kıta Yükselimi: Kıta yamacının alt kısmından, okyanusun derinliğine doğru, hafif bir eğime sahip olan bölümünde kıta yükseltisi bulunur. Genişliği 0 ile net olmamak ile birlikte 600 kilometre olarak bilinmekte fakat değişlik göstermektedir. Sondaj yapılmamasına karşın, kıta yükseltisinin önemli bir potansiyele sahip olduğu düşünülmektedir. Kıta yükselimi ve kıta yamacı doğal uzanımın, bölünemez bir parçası olarak, dikkat çeken en belirgin özelliği okyanuslarda kendini daha iyi ortaya koymuştur. Yarı kapalı ve kapalı denizlerde kıta yükselimine çok az rastlanmaktadır. Kıta kenarının dış sınırının ötesi, deniz tabanının başladığı bölgeyi oluşturmaktadır (Karaköse, 1986: 56-57).

Açıklanan bilgiler doğrultusunda, son olarak kıta yamacının alt kısmından başlayan "derin deniz dipleri" ise, yeryüzünün en kapsamlı kısmını kaplamaktadır. Bu okyanus tabanı

üzerinde oluşan ince kabuk, genellikle 4000 metre derinliğe sahip olan bir okyanus tabanıdır ve çoğunlukla ince sediment tabakalarıyla örtülüdür. Bu jeomorfolojik birim içinde, derin deniz düzlük alanları, yaylalar, vadiler, belirgin sivri tepeler ve sıra dağlar gibi çeşitli relief şekilleri bulunmaktadır (Erol, 1983: 49).

2.1.3. Hukuki Açıdan Kıta Sahanlığı

Yirminci yüzyılın başlarında, sürekli olarak teknolojinin gelişim göstermesi ile beraber karasularının ilerisinde var olan deniz yatağı ve toprak altının keşfi ve işletilmesi ile ilgili faaliyetlerde (özellikle petrol ve doğalgaz) fazlalaşma oluşturur (Evans, 2006: 641). Kıta sahanlığı kavramının hukuki anlamda tanınması, aslında 28 Eylül 1945' de ABD Başkanı Truman'ın bir tebliği ile gerçekleşmiştir. Truman tebliği, kısa ve yalın halde, doğal kaynakların korunması ve bu doğal kaynaklardan yararlanmak amacı ile A.B.D. kıyılarına yapışık olan ve açık deniz altında yer alan kıta sahanlığını oluşturan deniz yatağı ve onun toprak altında egemenliğin A.B.D. hükümetine ait olduğunu bildirmektedir (Pazarcı, 2007: 364). Kıta sahanlığı kavramının hukuki anlamda ikinci süreci, 1958 Cenevre Deniz Hukuku Konferansı ile gerçekleşmiştir. Bu konferansta, kıta sahanlığı üzerinde kıyı devletinin belirli yetkilere sahip olduğu artık kabul edilen bir örf ve âdet haline gelmiştir. Bu konferansta yapılan antlaşmalardan biri de Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'dir. 1958 Cenevre Sözleşmesinin kıta sahanlığı kavramı konusunda en belirgin katkısı bu alanın dış sınırı birbirinden farklı iki ayrı ölçüte göre saptanabilecektir:

i) 200 metre derinlik;

ii) 200 metre derinlikten sonra, eğer bu bölge işletilebilirse, işletilebilme (Gündüz, 2003: 331-354).

Sözleşme aynı zamanda, kıta sahanlığı kavramı çerçevesinde denize kıyısı olan devletinin sahip olduğu hak ve yetkilerin niteliği konusunda yol gösterir. Böylece bu hak ve egemenliklerin kişiye has olarak denize kıyısı olan devletine ait olduğu ve kıyı devletinin verilen haklara sahip olması için hiçbir uygulamada var olmaya ya da ilan etmeye gerek duyulmaz (1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi mad. 2).

III. Deniz Hukuku Konferansı ve bu konferans neticesinde ortaya çıkan 1982 tarihinde Birleşmiş milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, kıta sahanlığı ile ilgili son aşamayı oluşturur. Söz konusu Sözleşme'nin 76. maddesi, kıta sahanlığının bir devletin doğal bir uzantısı olduğunu açıkladıktan sonra ilk olarak deniz kenarının en belirgin uç noktasına kadar sürdürüleceğine onay vererek, kabul eder. Buna göre, bugün kıta sahanlığı, kıta yamacı ve kıta yükselimini kapsamaktadır. Ancak, yine aynı maddenin hükümlerine nazaran, eğer kıta kenarının uç noktası, karasularının belirlendiği çizgiden başlayarak hesaplandığında 200 milin

ötesinde kalıyorsa, bir kıyı devletinin kıta sahanlığının, genel olarak, 200 mil mesafeye kadar devam edileceği kabul edilir.

2.1.4. Truman Bildirisi'ne Göre Kıta Sahanlığı

Kıyı devletinin kara ülkesinin denizin altındaki doğal uzantısına verilen isim olan kıta sahanlığı, kıyı devletinin egemenlik haklarının bir parçasıdır ve deniz kaynaklarının kullanımı konusunda kıyı devletine bazı yetkiler sağlar. Hukuksal açıdan kıta sahanlığı kavramına bakacak olursak İkinci Dünya Savaşı sonrasında ortaya çıkmıştır. Deniz tabanındaki kaynaklardan faydalanmanın teknolojik gelişmelerle kolaylaşması, kıta sahanlığına olan ilgiyi hukukçular ve siyasetçiler arasında artırmıştır. Bu teknolojik ilerlemeler, denizaltı kaynaklarının potansiyel değerini yükseltmiş ve kıyı devletlerinin bu kaynaklara erişimini ve kullanımını düzenleyen uluslararası hukukun güncellenmesi gerekliliğini vurgulamıştır. Kıta sahanlığının bir hukuki kavramı, ABD başkanı, Haryy S. Truman'ın 28 Eylül 1945 tarihinde ki bildirisinde, ABD kıyılarına yakın ve bitişik olan ve şahsına ait olan kıta sahanlığının açık denizin altında bulunduğunu ve kendi yetkisinin ve kontrolünün olduğunu ifade ettiği görülmektedir. Ayrıca ABD başkanı olan Truman, kıta sahanlığı alanının komşu devletlerle kısıtlı tutulmasının gerekli olduğu durumlarda, bunun temel ilkelere göre yapılması gerekli olduğunu belirtmiştir.

Truman'ın bildirisinden sonra, birden fazla devlet, öncelikle Güney Amerika devletleri, İngiltere, Filipinler, İzlanda, Portekiz, Kore Cumhuriyeti gibi ülkeler, kıta sahanlıklarını ilan etmiştir. Bu ilanlar, kıta sahanlığının hukuki rejiminin 1958 tarihinde ilk olarak Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi ile belirlendiği bilgisini vermektedir (Pazarcı, 2003: 365). Hukuki bir kavram olarak kıta sahanlığı, ilk kez bu Sözleşme ile açıklayarak dile getirmiştir. Ancak, özellikle teknolojinin sürekli olarak gelişim göstermesi sonucunda, kıta sahanlığı kavramının tanımı yetersiz bulunarak, BMDHS'nde yeni bir kıta sahanlığı kavramı düzenlenerek tekrar kavramsal olarak tanım ile birlikte açıklanmaya gerek duyulmuştur.

2.1.5. Birleşmiş Milletler Uluslararası Hukuk Komisyonu Çalışmaları ve Kıta Sahanlığı Konusu

BMDHS'nin 76. Maddesi, kıta sahanlığını, bir devletin kara ülkesinin doğal uzantısındaki denizaltı alanlarını, karasularının ölçülmeye başlandığı temel hatlardan itibaren kıta kenarının dış eşiği olan bölgeyi ancak eşik daha kısa bir mesafeyi kapsıyorsa 200 deniz mili mesafeye kadar olan alanı içermektedir. Bu alan, hem toprak altlarını hem de deniz yatağı kapsar. BMDHS, kıta sahanlığı genişliğinin belirlenmesinde, kıta kenarı 200 milden geniş veya dar olan devletlerarasında uzlaşma sağlayan bir çözüm bulunmuştur. Çözüme

istinaden, kıta sahanlığı kavramı, kıyı devletinin egemen haklarına ilişkin belirli sınırlamalarla tanımlanır. Kıyı devletinin kıta sahanlığı üzerindeki egemen haklar, doğal olarak mevcuttur ve bu haklara sahip olmak için herhangi bir eylemde bulunması veya haklarını ilan etmesi gerekmemektedir. Kıta sahanlığının sınırları, kıyı kenarının genişliğine bağlı olarak değişir. Dar kıyılarda 200 deniz mili, geniş kıyılarda ise azami 350 deniz mili veya 2.500 metre derinlikten itibaren azami 100 deniz mili olarak belirlenmiştir. Bu sınırlar içinde kıyı devleti, kıta sahanlığı üzerinde egemenlik haklarına sahiptir. Bu haklar, kıyı devletinin fiili olarak mevcut olan haklarıdır ve başlangıçtan beri geçerlidir (Işık, 2009: 246).

Kıyı devletinin kıta sahanlıklarında egemenlikleri, kendilerine münhasırdır. Fakat bu haklar, sadece doğal kaynaklardan faydalanmalarını sağlar.

BMDHS m. 80'e göre kıyı devletleri bu haklarını kullanırken kıta sahanlıkları içerisinde yer alacak şekilde suni adalar, farklı nitelikte tesisler, araç gereçler yerleştirmek gibi haklara sahiptir. Böyle bir durumda, kıyı devleti, kıta sahanlığına yerleştirilen tesisler üzerinde idari ve yargı yetkilerine sahip olur.

2.1.6. 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi

"Deniz Hukukunu evrensel düzeyde ilk kez kodifiye eden düzenlemeler, "1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleridir." Bu sözleşmeler, dört temel konuyu kapsamaktadır: "Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi", "Kıta Sahanlığı Sözleşmesi", "Açık Deniz Sözleşmesi" ve "Balıkçılık ve Açık Denizin Canlı Kaynaklarının Korunması Hakkında Sözleşme"."

1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde kıta sahanlığı ile alakalı 15 maddelik bir metin kabul edilmiş ve bu konuda iki ölçüt öngörülür. Bunlardan birincisi, "200 metre derinlik", ikincisi ise, doğal kaynakların işletilmesi imkanının bulunduğu "derinlik" ölçütüdür.

1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nde, kıta sahanlığı; jeolojik açıdan genellikle 200 metre derinlikte son bulur. Doğal kaynakların işletilmesi imkanının bulunduğu derinlik ise, teknolojik gelişmeler nedeniyle değişebilir bir derinliktir. Bu iki ölçütün birlikte kabul edilmesiyle birlikte, kıta sahanlığı kavramı aslında jeolojik anlamından uzaklaşmıştır.

1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde kıta sahanlığının dış sınırının saptanmasında "200 metre derinlik" ölçütünün yanında işletilebilme ölçütünün de kabulü, bu alandaki işletme teknolojisinin gösterdiği gelişmelerin de etkisiyle, kıta sahanlığının dış sınırı konusunda konferansta büyük tartışmalara neden olmuştur. Ve buna bağlı olarak biraz değişiklik önerileri getirilmiştir (Gündüz, 1999: 92-9). Bu durumda, hukuki açıdan kıta sahanlığı kavramının, jeolojik açıdan kıta sahanlığı kavramını aştığı kabul edilmektedir

(Pazarcı, 1984: 399). Doğal kaynakların işletilmesi imkanının bulunduğu "derinlik" ölçütünün, kıta sahanlığının genişliğinin saptanmasında önem kazanacak bir esas olduğu aşikardır. Kara ülkesinin bu bölge üzerindeki hakları, teknolojik bakımdan "işletilme" imkânı verildikten sonra kendiliğinden doğar. Buradaki önemli nokta, kıyı devletinin sahip olduğu bölgenin işletilebilme potansiyeline sahip olması, sadece kara ülkesinin işletilebilme imkanına sahip olması değildir. Sözleşme'de yer alan bu hükümlere rağmen, kıta sahanlığı konusunda tartışmasız bir sonuca varılmamıştır. Aslında 1958 Cenevre Sözleşmesi, bütün devletlerin sahildar oldukları denizlerdeki kıta sahanlığına uygun maddeler getirmemiştir. Dünya devletlerinin çoğunluğunun Sözleşme'yi imzalamaması ve ona ilgi göstermemesi, Sözleşme'nin etkinliğini zayıflatmaktadır. Özellikle, Sözleşme'yi imzalamayan devletler açısından, Sözleşme'nin etkisinin olmaması, uygulamada beklenen sonucu vermemiştir (Doğru, 2003: 18-1).

2.1.7. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nde kıta sahanlığının dış sınırının belirlenmesinde, "200 metre derinlik" ölçütünün yanında "işletilebilme" ölçütünün de onaylanması, bu alandaki işletme teknolojisinin gösterdiği gelişmelere bağlı olarak, kıta sahanlığının dış sınırı konusunda büyük tartışmalar olmuştur. Başka bir ifadeyle, jeolojik anlamdaki kıta sahanlığı anlayışından giderek uzaklaşıldığı ve ülkenin deniz altındaki doğal uzantısının, kıta sahanlığı kavramı içinde kabul edilmeye başlandığı söylenebilir. Bu durum, deniz yatağı ve altındaki doğal kaynaklar üzerindeki çeşitli iddiaları engellemek için işletme olanağının bulunduğu derinlik ölçütünü sınırlayan bir maksimum genişliğin kabul edilmesinin tek çözüm olduğu düşünülmektedir (Pazarcı, 1984: 399) Nitekim, III. B.M.D.H.K.'de bu yaklaşım ele alınmış ve soruna bir çözüm getirilmeye çalışılmıştır (Toluner, 1996: 20).

Bu gelişmeler üzerine B.M. Genel Kurulu, 17.12.1970 tarihli bir karar ıile deniz yatağı dahil olmak üzere tüm deniz sorunlarını incelemek üzere 1973'te bir "Deniz Hukuku Konferansı" toplanmasını kararlaştırmıştır. Tarihe III. B.M.D.H.K. olarak geçen bu konferans çalışmalarına, ilk toplantısı usule uygun olmak üzere, 3 Aralık 1973 tarihinde New York'ta yapılmıştır. Öze ilişkin çalışmalara 20 Haziran 1974 tarihinde Karakas'ta başlayan Konferans, çeşitli aralıklarla kimi yıl bir, kimi yıl da iki dönem olmak üzere, toplam on bir dönem çalışarak 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (B.M.D.H.S.) metnini hazırlamıştır (Gündüz, 2003: 354- 459). 30 Nisan 1982 tarihinde konferansa katılanların onayına sunulan Sözleşme, 17 çekimser ve 4 oya karşılık 130 olumlu oyla kabul edilmiştir. 6-10 Aralık 1982 tarihleri arasında Jamaika'nın Montego Bay şehrinde gerçekleştirilen bir törenle Sözleşme, 119 devlet tarafından imzalanmıştır (Özman,1984: 6).

B.M.D.H.K. ve onun sonucunda ortaya çıkan, deniz hukuku ile ilgili bütün konuları düzenleyen ve şimdiye kadar yapılanların içerisinde en teferruatlı özellikte olan Sözleşme, bu sorunların çözümünde son aşamayı oluşturur. 1958 Deniz Hukuku Sözleşmeleri'nde yer alan birçok hüküm bu Sözleşme 'de de korunmakla beraber, bazı kurumlar ise ilk defa bu Sözleşme ile ortaya çıkmıştır. B.M.D.H.S. (Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi) ile "Uluslararası Deniz Yatağı", "Münhasır Ekonomik Bölge", "Arkeolojik Bitişik Bölge", "Takımada Devleti", "Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi", "Uluslararası Deniz Yatağı Otoritesi" gibi yeni kavramlar ve kurumlar uluslararası hukuk tarafından kabul edilmiştir.

Sözleşme'nin VI. Kısmında 76-85 maddeleri arasında düzenlenen "Kıta Sahanlığı" konusunda, özellikle kıta sahanlığının genişliği sorunu Konferans gündeminin en tartışmalı konuları arasında yer almış olup, "coğrafi" ve "jeolojik" verilerle "ekonomik gereksinmeleri" uzlaştırıcı bir çözüme ulaştırılması güç olmuştur. Karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattan itibaren 200 mil genişliğindeki deniz alanları, Münhasır Ekonomik Bölge olarak kabul edilen bir kavram içerisinde yer aldığından dolayı, bu konuya ilişkin tartışmalar genellikle 200 milden uzakta kıta sahanlığı haklarının talep edilip edilmeyeceği veya hangi koşullar ve sınırlar dahilinde talep edileceği konularında yoğunlaşmıştır. Bu tartışmalar sonucunda kabul edilmişse ve 76. madde ile düzenlenen kıta sahanlığı terimi, 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nin 1. maddesinde olduğu gibi, kıta sahanlığının "coğrafi" ve "jeolojik" anlamından ayrılan bir terim olmuştur (Toluner, 1996: 20).

Kıta sahanlığının tanımı maddesinin incelenmesinden de anlaşılacağı gibi, anılan madde, kıta sahanlığının tarifini değiştirmiş, kıta sahanlığının, bir kıyı ülkesinin "doğal uzantısı" olduğunu belirttikten sonra, ilke olarak, kıta kenarının uç noktasına kadar devam edeceği kabul edilmiştir. Bu durumda, kıta sahanlığı kavramı hukuksal açıdan jeolojik anlamdaki kıta sahanlığı (kıta şelfi) ile kıta yamacı ve kıta yamacı eteğini içermektedir. Ayrıca, Sözleşme'nin ilgili maddesine göre, kıta uzantısının 200 deniz milinden daha dar olduğu kıyılarda, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz mili genişliğindeki deniz alanları kıta sahanlığı olarak kabul edilmektedir. Bu da hukuksal açıdan kıta sahanlığı kavramının kıta kenarının yeterli genişlikte olmadığı durumlarda, okyanus tabanının bir bölümünü de içerebileceğini göstermektedir. Bu nedenle, kıta sahanlığı üzerinde hak tesis etme ilkesi, "doğal uzantı" esasına dayanan bir değişikliğe uğramıştır. Bugün, hukuki açıdan kıta sahanlığı kavramı jeolojik açıdan kıta sahanlığı, kıta yamacı ve kıta yükselimini kapsamaktadır. Ancak, kıta kenarının uç noktası, karasularının ölçüldüğü çizgiden başlayarak 200 milin ötesinde kalıyorsa, bir kıyı devletinin kıta sahanlığının ilkesel olarak 200 deniz miline kadar uzanacağı kabul edildiği için, hukuki açıdan kıta sahanlığı

kavramı kıta kenarının yeterli genişlikte olmadığı durumlarda okyanus tabanının bir bölümünü de içerebilmektedir (Pazarcı, 1984: 366).

Hem 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesinin 2. maddesi hem de B.M.D.H.S.'nin 77.maddesi, kıta sahanlığı üzerinde kıyı devletinin yetkilere sahip olduğunu bildirmektedir. Bu yetkilerin özelliklerine baktığımızda, ilk olarak, bu hakların kıyı devletinin doğal olarak sahip olduğu haklarla örtüştüğünü gözlemlemekteyiz. Nitekim, kıyı devletinin bu haklara sahip olması için herhangi bir biçimde kıta sahanlığında birtakım eylemlerde bulunmasıyla da kıta sahanlığı üzerindeki söz konusu haklarını ilan etmesine gerek yoktur. Bu nedenle U.A.D. (Uluslararası Adalet Divanı), 1969 tarihli Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davaları kararında kıyı devletinin haklarının kıta sahanlığı üzerinde fiilen (ipso facto) ve başlangıçtan beri (ab initio) var olduğunu doğrulamıştır. Kıyı devletinin kıta sahanlığı üzerindeki egemenliklerinin ikinci önemli özelliği, söz konusu hakların yalnızca o devlete ait olmasıdır. Diğer bir ifadeyle, kıyı devletine ait kıta sahanlığı üzerindeki haklar sadece bu devletin faydalanabileceği ve ancak onun açık izniyle başkalarının bu haklardan yararlanabileceği haklardır (1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi mad. 2/2; B.M.D.H.S. mad. 77/2). Üçüncü olarak, kıyı devletinin kıta sahanlığı üzerindeki söz konusu haklar yalnızca doğal kaynaklardan yararlanılması için oluşmuştur. Kıyı devleti, kıta sahanlığı üzerinde yalnızca doğal kaynakların araştırılması ve ekonomik işletilmesi konusunda haklara sahiptir (1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi mad. 2/4).

Kıyı devletinin üzerinde egemenlik sahibi olduğu doğal kaynakların niteliklerine gelince, bunlar iki farklı kaynak türünü içerir. Bunlardan birincisi madenler ve öteki cansız kaynaklar, ikincisi ise deniz yatağı ve toprak altı ile sürekli fiziksel dokunma durumunda bulunan canlılardır. Kıyı devletinin üzerinde hak sahibi olduğu canlı kaynaklar ya süngerler, midyeler, mercanlar gibi tam olarak tabana yerleşik biçimde bulunan sabit deniz ürünlerinden, ya yengeçler, ıstakozlar, salyangozlar gibi tabana sürekli fiziksel dokunma içinde hareket eden sürüngenlerden, ya da deniz tarakları, deniz kestaneleri gibi deniz yatağının toprak altına yerleşen canlılardan oluşur. Bu canlı kaynaklara ayrıca, deniz yosunları ve öteki deniz bitkileri gibi deniz tabanına yerleşik bulunan bitkileri de eklemek gerekmektedir. Madenler ve öteki cansız kaynaklar ise, deniz yatağı üzerinde çökelti tabakası içinde bulunan maden yumrularını ve toprak altında bulunan her türlü madeni ve hidrokarbürleri içerir (Pazarcı, 1984: 367- 368).

Kıyı devletinin bahsi geçen haklarını kullanırken, kıta sahanlığı üzerinde yapay adalar, çeşitli tesisler ve araç-gereçlerin yerleştirilmesi veya yerleştirilmesine izin verme yetkisi de bulunmaktadır (1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi mad. 5; B.M.D.H.S. mad. 80).

Yapay adalar, çeşitli nitelikte tesisler ve araç gereçlerin kıta sahanlığı üzerinde olması durumunda tesisler üzerinde kıta sahanlığı devletinin yönetsel ve yargısal yetkileri geçerli olur. Kıyı devleti, kıta sahanlığı üzerinde söz konusu tesislerin çevresinde en fazla 500 metrelik bir güvenlik kordonu kurma yetkisine sahiptir. Ayrıca, bu tesislerin varlığını tehlike işaretleri koymak suretiyle belirtmek zorunluluğu vardır (Pazarcı, 1984: 368). Bunun yanı sıra, 200 milden daha geniş bir kıta sahanlığı alanına sahip olan kıyı devletlerinin, bu sınırdan sonra elde edecekleri madenler ve hidrokarbürler üzerinden vergi ödemesi yapmaları gereken Uluslararası Deniz Yatağı Otoritesi'ne, belirli koşullara bağlı olarak, düzenleme ve denetleme görevi verilmiştir (B.M.D.H.S. mad. 82).

Kıyı devletlerinin hak ve egemenliklerinin kullanımı, kıta sahanlığı üzerindeki su alanı ve hava sahasının rejimini herhangi bir şekilde değiştirmemektedir (1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi mad. 3; B.M.D.H.S. mad. 87/1) Başka bir deyişle, kıta sahanlığı üstünde su alanı açık deniz oluşturuyorsa, açık denizde uygulanan rejim bütün koşulları ile geçerliliğini korumaktadır. Eğer kıyı devletinin kıta sahanlığı üzerinde bir münhasır ekonomik bölge bulunuyorsa, o zaman söz konusu su alanı için geçerli olan rejim münhasır ekonomik bölge kavramı çerçevesinde geçerliliğini sürdürmektedir.

Ancak her iki rejimde de, üçüncü devletlerin gemicilik açısından söz konusu su alanından tam olarak yararlanma özgürlüklerine sahip oldukları unutulmamalıdır. Yine söz konusu alanın açık deniz oluşturması durumunda üçüncü devletlerin başka hakları ve serbestliği söz konusu olmaktadır. Kıta sahanlığı devleti, kıta sahanlığı üzerindeki haklarını kullanırken üçüncü devletlerin tüm bu hakları ve özgürlüklerine zarar vermemekle sorumludur (1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi mad. 5/1; B.M.D.H.S. mad. 78/2). Öte yandan, üçüncü devletler bir devletin kıta sahanlığı üzerine, kıyı devletinin isteklerini göz önünde bulundurmak suretiyle, kablolar ve petrol ya da gaz taşıyan borular yerleştirme hakkına sahiptirler (1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi mad. 4; B.M.D.H.S. mad. 79).

2.1.8. Kıta Sahanlığı Kavramının Hukuki Anlamda Gelişimi

Kıta sahanlığının hukuki anlamda yapılan tanımlarının tarihsel gelişimine baktığımızda temel öğelerin önemli farklılıklar gösterebildiği ve zaman içinde farklılaştığı görülmektedir. Kavramın hukuki anlamda ortaya çıkışı 28 Eylül 1945 tarihinde Truman bildirisi ile olmuştur. ABD Başkanının bildirisi ile, ABD kıyılarına bitişik olan kıta sahanlığının deniz yatağı ve toprak altı alanlarının doğal kaynaklarının aşağıdaki gerekçeleriyle;

- Bu kaynakların işletilmesi ve korunması kıyı devletinden iş birliği yapılmasını ve önlem alınmasını gerektirmesi,

- Kıta sahanlığının kıyı devletinin kara ülkesinin bir uzantısı olarak tanımlanması ve bu nedenle ona birleşil olması,
- Bu kaynakların çoğu zaman ülkedeki damar ve birikintilerin denize uzantısı olması,
- Kendini koruma kaygısının kıyı devletini kıyılarının ötesinde bu kaynakların işletilmesi için gerekli faaliyetleri yakından izlemek zorunda bırakması, ABD'ye ait olduğunu ve onun yetki ve kontrolüne tabi olduğu ilan edilmiştir (Toluner, 1996: 196).

Truman bildirisi, kıyı devletinin kıta sahanlığının nereye kadar uzandığı konusunu içermiyor, fakat bu konu bildirinin sonrasında ABD Hükümeti tarafından yapılan basın bildirisi ile 100 kulaç olarak belirtilmiştir. Bu derinliğin konunun başında yapılan yerbilim açısından kıta sahanlığı tarifinde kullanılan 100 kulaç hattı ile aynı olmasının bildiride ve sonrası yapılan açıklamalarda konunun yerbilim açısından temele oturtulduğunun kanıtıdır. Bu tarihten sonra sırasıyla Meksika, Arjantin, Şili ve Peru 1945-1947 yılları arasında benzer kıta sahanlığı hak ve egemenlikleri içeren bildiriler yapmışlardır (Arpat, E., Doğal Uzanım Kavramının Bir Deniz Hukuku Terimi Olarak, Doğuşu, Gelişimi ve Bu Kavramın Kıta Sahanlığı Sınırlandırılmasında Günümüzdeki Durumu, Mart 1987 ve Haziran 1993 tarihli raporlar, s. 2-3). Müteakiben İngiliz sömürgeleri için Birleşik Krallık ve Commenwealth üyesi devletler ve 1950'li yıllarda İzlanda, Filipinler, Portekiz ve Kore Cumhuriyeti gibi devletler kıta sahanlığı ilan etmişlerdir (Pazarcı, 1984: 348).

Kıta sahanlığı ile ilgili bir sonraki gelişme 1958 Cenevre Deniz Hukuku Konferansı'nda imzalanan KSS olmuştur. Bu sözleşme sayesinde, devletlerin kıta sahanlığı iddiaları ortak bir temelde formüle edilmiş ve sözleşme, kıta sahanlığı kavramına yeni boyutlar kazandırmıştır. Sözleşmenin vurguladığı en önemli noktalardan biri, adaların da kıta sahanlığına sahip olduğunun belirtilmesidir (KSS mad. 1/b). Ayrıca, KSS'nin en önemli katkısı, kıta sahanlığının dış sınırının belirlenmesi konusunda yapılmıştır. Buna göre; kıyı devletinin kıta sahanlığı dış sınırı iki kritere göre saptanacaktır. Birincisi, 200 metre derinlik; ikincisi ise 200 metre derinlikten sonra işletilebilirlik kriteridir (KSS mad. 1/a). Sözleşme, kıta sahanlığı kavramının daha çok ekonomik ve teknolojik temellere dayanan bir hukuki tanıma sahip olduğunu belirtmektedir. Ve sözleşmenin getirdiği haklar ve egemenliklerin münhasıran kıyı devletine ait olduğu ve kıyı devletinin bu haklara sahip olması için uygulama ya da ilan zorunluluğu olmadığı kabul edilmektedir (KSS mad. 2).

Bu sözleşme ile kıta sahanlığının, kıyı devletine verdiği yetkilerin, belirtilen bölgedeki su altı alanlarının yatağı ve toprak altını araştırma ve kaynakları işletme ile sınırlı olduğu, denizin, deniz yatağı ile devamlı temas halinde olmayan canlı kaynaklarını kapsamadığı gibi

üstündeki suların hukuki statüsünü de etkilemediği yazılmıştır (Gündüz, 2003: 354). KSS'den sonra kıta sahanlığı ile ilgili hukuki gelişmeler şu şekilde gerçekleşmiştir: 1969 yılında UAD'nin Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı davalarında verdiği karar, kavramın doğal uzanım tezine daha da yaklaştığını göstermektedir. Divan kararda, kıta sahanlığı hakkının temelde doğal uzanımdan kaynaklandığı açık bir şekilde vurgulanmıştır. Kuzey Denizi davalarından sonra, 1970 Lima, Montendeo ve 1972 Santo Domingo bildirgeleri gibi gelişmelerle birlikte bu konuda ilerlemeler devam etmiştir. BMDHS kıta sahanlığı konusunda yapılan son uluslararası kararı oluşturmaktadır. Bu sözleşme ile kıta sahanlığı kavramı biraz daha genişletilmiş, kıtanın deniz altındaki devamını oluşturan 3 ilkeyi de kapsamıştır. Sözleşmede öncelikle yerbilim açısından bir tanımlama yapılmış ve ilk kriter olarak kıta sahanlığının kıta kenarının uç noktasına kadar uzandığı belirtilmiştir. Burada önceki tanımlardan değişik olarak kıta sahanlığının kıta yamacı ve kıta yükseltisini yani kıta yamacı eteğini de kapsadığı görülmektedir (BMDHS mad. 76/3). Fakat sözleşme, başta koyduğu doğal uzanım yaklaşımını diğer iki kriter ile terk etmiştir. Bu kriterlere göre, eğer kıta kenarının uç noktası karasularının ölçülmeye başladığı hatlardan 200 deniz miline daha yakın ise, kıyı devleti kıta sahanlığı hakkını 200 deniz miline kadar kullanma yetkisine sahiptir. Ancak, kıta kenarının uç noktasının 350 deniz milini aştığı durumlarda, kıyı devleti kıta sahanlığı hakkını 350 deniz miline kadar kullanma hakkına sahiptir (BMDHS mad. 76 / 1-6).

Sonuç olarak, coğrafi olarak kıta sahanlığı, kıyı devletinin kara ülkesinin denizin altında doğal olarak uzanmasını ifade eden bir kavramdır. Diğer bir ifadeyle, komşu karanın deniz altındaki uzanışı gibi görünen, karaların kenarında, kıyıdan açığa doğru eğimin belli şekilde arttığı yere kadar uzanan, az eğimli sığ denizlere sahip saha coğrafi anlamda kıta sahanlığı alanıdır (Pazarcı, 1984).

Hukuki anlamda ise kıta sahanlığı adı verilen bölge, kıyı devletinin, karasularının ilerisinde ama kıyıya bitişik durumdaki deniz tabanı ve altındaki cansız varlıkların araştırılması ve işletilmesi konusunda münhasır hak sahibi olduğu deniz yetki alanıdır. Bu alan, kıyı çizgisinden 200 deniz mili uzaklığa kadar uzanabilen ve hatta daha ileriye gidebilen doğal uzantının, deniz derinliğinin 2500 metreyi aşan izobar çizgisinin 150 deniz mili açığına kadar devam eden bölgesidir. Üst sınırı her durumda 350 deniz mili olabilecek olan coğrafi kıta sahanlığı, hukuki kıta sahanlığının sadece bir parçasını oluşturmaktadır. Hukuki açıdan, bu kavram coğrafi anlamdaki kıta sahanlığını, kıta yamacını ve kıta yükseliminin tamamını içermektedir (Pazarcı, 2007).

BMDHS'ne göre, adalarda kıta sahanlığına sahiptir. Ancak, bir şartı var. O şart da bir adanın kıta sahanlığına sahip olabilmesi için adada insan yerleşiminin olması gerekir.

Ekonomik faaliyetlerin bulunmadığı kayalıkların, ne kıta sahanlığı ne de özel bir ekonomik bölgesi vardır. Bu tür sahalarda bitişik ya da karşılıklı kıyı sahibi olan devletlerin kıta sahanlığını anlaşarak sınırlandırmaları gerekmektedir.

3. EGE'DE TÜRK-YUNAN KARASULARI GENİŞLİĞİ VE KITA SAHANLIĞI SORUNU

3.1. Ege Denizi

Ege Denizi, 35-41 derece kuzey paralelleri ile 23-29 derece doğu boylamları arasında yer alan yaklaşık 250.000 km²'lik yüzölçümüne sahip bir kıyı denizidir. (Şekil 3.1.) Türkiye'nin kıyı uzunluğu 1620 km iken Yunanistan'ın kıyı uzunluğu 2600 km'dir. Ege Denizi'nin derinliği ortalama olarak 350 metre kadardır. Kuzeyde en derin yeri 1367 metre, ortada 637 metre, güneyde ise 2540 metredir. Türkiye'nin sınır olduğu denizler içinde Akdeniz'den sonra tuzluluk oranı en yüksek olanıdır.



Şekil 3.1. Ege Denizi Haritası (Kaynak: Wikimedia Commons, Ege Denizi Haritası)

Ege Denizi'ndeki formasyonların ada, adacık ve kayalık olarak toplam sayısının 10.000 civarında olduğu, adalardan sadece yaklaşık olarak 800-1000 adedinin isminin belli olduğu ifade edilmektedir (Mansel, 1995: 1). Adaların tam sayısının belirlenmesi tam olarak mümkün değildir (Alexopoulos, 2017: 9). Bu adalardan yüzölçümü 100 km²'den büyük olanlar 24 adettir. Bu adalar; Aniye, Değirmenlik, İstanköy, Yamurgi, Ahikerya, Bara, Nakşa, Girit, Eğriboz, Semadirek, İstendin, Mürted, Gökçeada, Limni, Midilli, Sisam, Sakız, Kelemez, Rodos, Kerpe, Taşoz, İskiri, Andre ve Çuha Adaları'dır.

3.1.1. Ege Denizi Adaları

Ege Denizi'ndeki adaları coğrafî konumları, tarihsel boyutları, stratejik ve jeopolitik önemleri dikkate alındığında 5 grupta incelemek mümkündür.

- Boğazönü Adaları: Kuzey Ege Denizi'nde yer alan Semadirek, Bozcaada, Bozbaba, Gökçeada, Zürafa, Tavşan, Limni ve Taşoz adalarıdır.
- Saruhan Adaları: Ege denizinin orta bölümündedir. Anadolu yarımadasına oldukça yakın konumdadırlar. Başlıcaları: Sakız, Koyun Adaları, İpsara, Midilli, Antiipsara, Hurşit, Fornoz, Ahikerya ve Sisam'dır.
- Menteşe Adaları: Batı Anadolu kıyılarının güneyindedir. Kıyılara oldukça yakın konumdadırlar. Sirina, Küçük Kerpe, Kerpe, Çoban Adası, Rodos, İstanbulya, Eşek Adası, Nergisçik, Batnoz, Limoniye, İlyaki, Herke, İncirli, Sömbeki, İstanköy, Ardıççık, Koçbaba, Kololimnos, Kilimli, Keçi Adası, Lipso, Bulamaç, Leryoz ve Ardacık'tır.
- Kuzey Asporat Adaları: Orta Yunanistan kıyılarında olan adalara denir. Maymuncuk, İskiri Poli, Hasır, Keçi, İskiri, İkizceler, İskados, İskablos, Bozada, İblislik, Çamlıca'dır.
- Kiklat Adaları: Yunanistan'ın Mora yarımadasının doğusunda bulunan adalardır. Delos, Değirmenlik, Bara, Eğriboz, Andre, Egine, Bibercik, Haçlılar, Nakşe, Andi Bara, Yavuzca, Mökene, Kedelan Papazlığı, Şıra, Pınar, Döngili, Anido Siyah, Sikinos, Santoron, Aya Kiriki, Küçük Koyunluca, Anafiye, Örenli, Kristiyane, Karo, Anti Karo, Ünye, Yamurgi, Olmo, Sığırcıklar, Terme, Nergisçik, Temaşalık, Andre Papazlığı, Mürted, Çamlıca, Suluca'dır.

3.1.2. Ege Denizinin Önemi

Ege Denizi, benzersiz bir coğrafi konuma sahip olup, boyutları, sınırları ve birçok ada, adacık ve kayalığın varlığıyla dikkat çeken özel bir denizdir. Bu deniz, Karadeniz ile Akdeniz arasında İstanbul ve Çanakkale Boğazlarıyla birlikte önemli bir su yolunu oluşturur ve Karadeniz Bölgesi ile Marmara Bölgesi arasında Türkiye'nin en önemli sanayi bölgesine

bağlantı sağlar. Ayrıca Ege Denizi, Karadeniz ve Marmara limanlarına yönelik deniz trafiğini büyük ölçüde yönlendirerek toplam deniz ticaretinin %67'sini oluşturur. Ekonomik istikrarımız, bu deniz trafiğinin kesintisiz ve düzenli bir şekilde devam etmesine bağlıdır.

Ege Denizi, Afro-Avrasya Bölgesi'nin kuzey-güney istikametinde önemli bir deniz bağlantısı olmasının yanı sıra, Türkiye için hava ulaşımı, güvenlik ve ekonomik kaynaklar açısından da büyük bir öneme sahiptir. Özellikle Ege Denizi'nin doğu sahillerinde yer alan Yunan adaları, Türk ve Yunan ana karaları göz önüne alındığında, Ege Denizi'nin orta hattına ters tarafta konumlanmaktadır.

Bu coğrafya, Türkiye ve Yunanistan arasında önemli anlaşmazlıklara neden olan bir zemin oluşturmaktadır. Şu ana kadar, Türkiye ve Yunanistan arasındaki deniz sınırı bir antlaşma ile belirlenmemiştir. Meriç Nehri ağzındaki karasularının yan sınırı hariç olmak üzere, Ege Denizi'nde Türk-Yunan sınırı çizilmemiştir. Ege Denizi'nin yarı kapalı bir deniz olması, kıyıdaş ülkelerin uluslararası hukuktan kaynaklanan haklarını kullanırken ve görevlerini yerine getirirken birlikte çalışma yükümlülüğünü getirmektedir.

Bu coğrafi durumun yanı sıra, Ege Denizi'nin statüsünü belirleyen uluslararası antlaşmalara uyum gösterme hususu, Ege Denizi'ndeki barış ve istikrarın devamı açısından büyük önem taşımaktadır. Bu denli önem arz eden bir kavram geçmişten bugüne değin tarihin bir köşesinde konuşulmaya ve üzerinde durulmaya devam edilmiştir. Tarihten bir çerçeveden bu kavrama giriş yapıldığında farklı pencerelerden ışımalar görünecektir.

3.1.3. Ege Denizi ve Türk Yunan İlişkileri

Ege Denizi'nde Türkiye birçok sorunlarla başa çıkmaya çalışmaktadır. Yunanistan'la olan anlaşmazlıklar, özellikle karasularının genişliği sorunu olmak üzere ülkemizin çeşitli menfaatlerini etkilemekte ve sürekli çatışmalara yol açmaktadır. Türkiye, Yunanistan'ın karasularını on iki mil olarak genişletmesi halinde savaş çıkabileceğini yani en büyük sebep olacağını belirtmiştir. Yunanistan'ın 6 deniz milinden 12 deniz miline çıkarmasıyla Ege Denizi oldukça Yunan hakimiyeti altında kalacak ve Yunanistan'ın egemenlik haklarını kullanarak denetim altında bulundurduğu alan, Türkiye'nin egemenlik alanına kıyasla yirmi sekiz kat artacak ve %71,5'e ulaşacaktır.

Türkiye ve Yunanistan ilişkileri, 1999'da yaşanan depremden sonra düzeltilmeye çalışılmıştır. Yunanlıların, Türkiye'nin AB'ye tam üye olması avantajı doğurmasıyla birlikte, yumuşama gözlemlenmiştir.1982'de imzaladığı anlaşmayla Yunanistan, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde dayanan karasularını 12 deniz miline çıkarma hakkını onaylaması, Türkiye açısından "casus belli" yani savaş sebebi olarak görülmüş ve Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin karar alıp onaylamasına yol açmıştır.

Günümüze bakıldığında Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de kendine ait kıta sahanlığını ilan ettiği bölgelerde petrol arama eylemlerine başlaması ile Libya ile deniz yetki alanları sınırlandırmasına dair mutabakat muhtırası imzalaması, diğer Doğu Akdeniz ülkeleri olan Portekiz, İtalya, Malta, Fransa, İspanya ve Rum Kesimi'nin tepkisini çekmiş ve Yunanistan, Libya'nın Atina Büyükelçisi'ni istenmeyen kişi olarak ilan etmiştir.

Bu olaylar doğrultusunda basında yer alan resmî açıklamalara ve haberlere göre, Yunanistan'ın karasularını on iki mil olarak genişletme haklarını özellikle Türkiye'ye yakın olan Ege Denizi'nin doğusunda, Doğu Akdeniz'de Girit Adası, Rodos Adası ve Meis Adası'nda kullanacağı iddia edilmektedir. Bu durumda Yunanistan'ın karasularıyla eşitlenen on millik hava sahası da adaların karasularıyla birlikte genişleyecek ve adaların kıta sahanlığı kabul edilecektir. Bunun sonucunda Türkiye kıta sahanlığının oldukça büyük bir tarafını kaybedecek, açık denizle olan bağlantıları önemli ölçüde kesilecek, münhasır ekonomik bölge üzerindeki yetkilerini ve egemenliklerini kullanamayacak, açık denizlerdeki önceliklerinden faydalanamayacak ve hava sahası oldukça kısıtlanacaktır. Bu durumda batı Türkiye'ye ait batı kıyıları büyük bir kısmı abluka altında kalmış olacaktır.

Türkiye'nin taraf olmadığı fakat onaylanarak yürürlüğe girmiş olan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin hükümleri, Türk ulusal mevzuatı ile uluslararası yargı kararları ışığında, öncelikle Ege ve Doğu Akdeniz'deki kıta sahanlığının akıbeti ile karasularının on iki mile genişletilmesi konusu üzerinde durulmalıdır. Türkiye'nin menfaatlerini korumak için, uluslararası uygulamalara bakılıp örnekleme yoluyla incelenip, özellikle Yunanistan'ın iddialarını tespit edilmesiyle birlikte Türkiye'nin görüşlerinin doğru verilere dayanılarak siyasi, tarihi, ekonomik ve stratejik yönleriyle belirlenmesi gerekmektedir.

Bahsedilen olağan durumlar göz önünde bulundurularak, karasularının genişliği ve kıta sahanlığının belirlenememesi sorunu, yapılan gelişmelere, uluslararası ve ulusal düzenlemelere, uygulamalara, doktrinde yer alan görüşlere ve mahkeme kararlarına dayanarak Türkiye ve Yunanistan arasındaki durumu değerlendirmektedir.

3.1.4. Ege Denizi'nin Türkiye Açısından Önemi

Ege Denizi, Akdeniz ve Karadeniz arasında önemli bir su yolunu oluşturmaktadır. Aynı zamanda Asya- Avrupa ile Afrika kıtalarının birbirlerine gün geçtikçe daha fazla yaklaştığı kısımda yer alan bir deniz olması sebebiyle stratejik öneme sahiptir.

Günümüzde dünya ticaretinin çok büyük bir kısmı deniz yolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. Ege Denizi, Türkiye'nin Ege, Karadeniz ve Marmara limanlarına yönelik deniz ticaretinin yaklaşık %75'inin kullanıldığı bir denizdir (Yaycı, 2020: 1).

Türkiye'deki giderek fazlalaşan petrol ihtiyacı, çok büyük oranda yabancı ülkelerden

satın alınarak karşılanmaktadır. Ekonomik açıdan yabancı ülkelerden gelen bu akışın düzenli olarak sürdürülmesi gerekir. Türkiye'nin ihtiyacı olan petrolün %75'i Ege üzerinden taşınmaktadır. Neredeyse her gün 200 gemi Ege Denizi'nden Türkiye'ye giriş çıkış yapmaktadır.

3.1.5. Ege Denizi'ne İlişkin Sorunlar

Ege Denizi sorunlarını 5 başlık altında inceleyebiliriz:

1. Karasuları sorunu
2. Kıta sahanlığı sorunu
3. Gayri askeri statüdeki adaların silahlandırılması sorunu
4. Hava sahası sorunları
5. Egemenliği uluslararası anlaşmalarla Yunanistan'a devredilmemiş adacık, ada ve kayalıklar sorunu.

3.1.5.1. Karasuları Sorunları

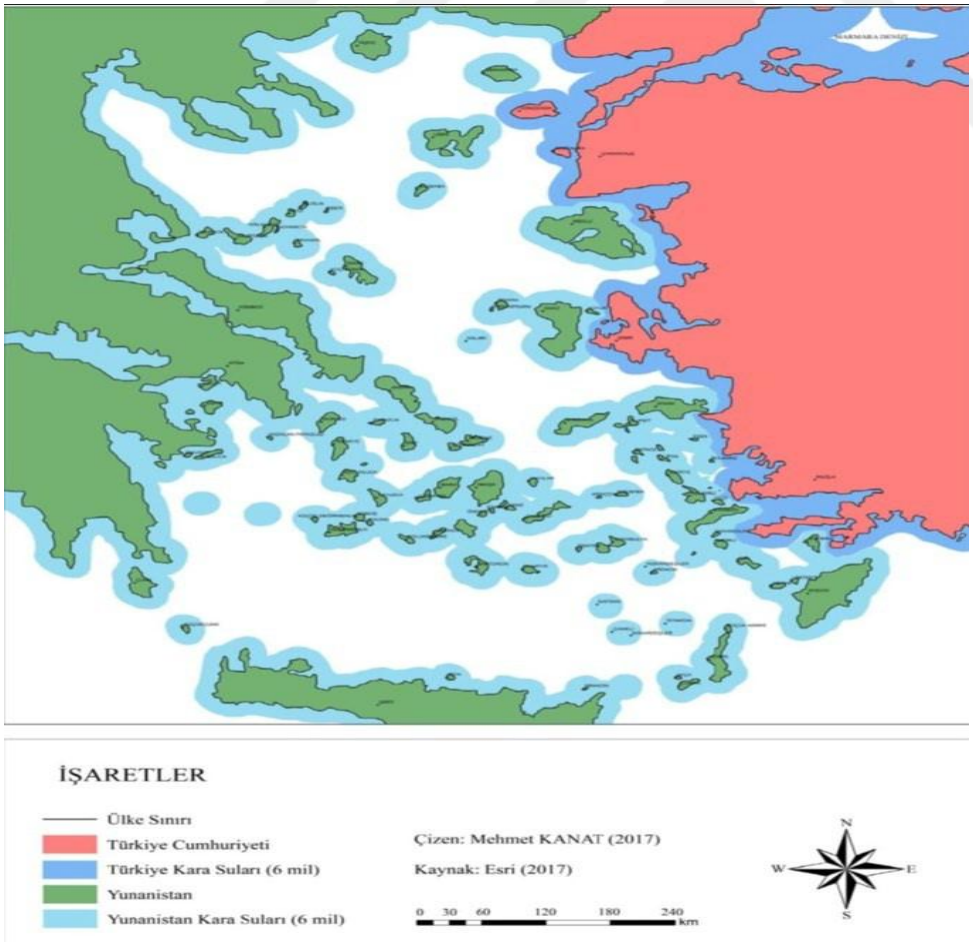
Karasuları, bir esas hattan belli bir genişliğe sahip olan ve bir kıyı devletinin egemenliği altındaki deniz alanıdır (Ceyhun, 2022: 1018). Karasularının, devletin bir parçası olmasını açıklayan genel uluslararası hukuk kuralı, 20 Mayıs 1982 tarihinde ve 2674 sayılı Karasuları Kanunu'nun birinci maddesinin birinci fıkrasında "Türk karasuları Türkiye ülkesine dahildir" şeklindedir (Kudu, 2009: 3).

Ege Denizi'yle alakalı sorunlarının en büyük nedeni karasuları sorunudur. Bu sorun çözülmesi halinde Ege Denizi'nin hava sahası ve kıta sahanlığı sorunları da çözülecektir. Karasuları sorununun asıl sebebi Yunanistan'ın karasularını 6 milden 12 mili genişliğe çıkarmak istemesidir. Ege Denizi'nde çok sayıda Yunan adası bulunduğu ve bu adaların da karasularının olduğu düşünüldüğünde, Ege Denizi'nin büyük bir kısmı Yunanistan'ın hakimiyeti altında olacaktır. Türkiye ise Ege Denizi'nin, iki devletin de ortak denizi olduğunu ve Ege'deki çıkarlarını bırakmasının mümkün olmayacağını belirtmektedir. Türkiye Yunanistan'ın bu isteğine şu şekilde cevap vermiştir: Karasularında her yerde uygulanabilecek yeknesak bir düzenleme yoktur, olmamalıdır da. Yunanistan'ın Ege Denizi'nde Lozan Antlaşması'nı ihlal ederek 1936 yılında kara sularını 6 mil olarak ilan etmiştir. Günümüzde uygulamada olan 6 mil kara suları sınırı limite ulaşmış durumdadır. Yunanistan'ın 12 mil şartı, Yunanistan'ın taraf olduğu Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 300. maddesinde yer alan hakların kötüye kullanılmaması gerektiği ilkesine aykırıdır (Başdemir, 2007: 104).

1936 yılında Yunanistan, ulusal karasularının sınırını 3 deniz milinden 6 deniz miline genişletmiştir. Türkiye ise 1964 senesinde 476 sayılı Karasuları Kanunu'nu kabul ederek

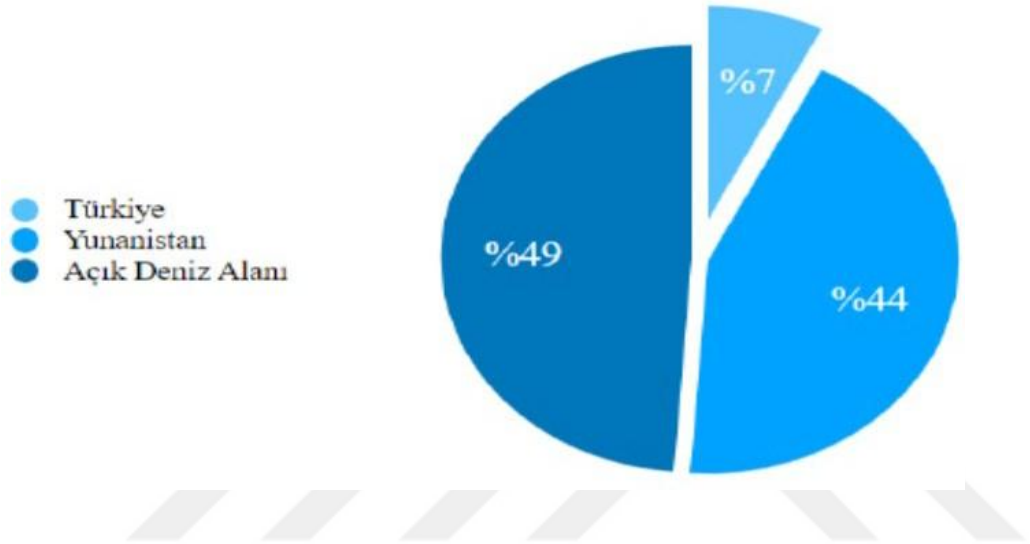
karasularını 6 deniz mili olarak belirlemiş ve karşılıklılık esasını kabul etmiştir. Bu durumda Türkiye, diğer ülkelerin ulusal karasularını 6 deniz milinden daha fazla olarak belirlediği durumlarda kabul edilen karasuları sınırını esas alacaktır. Bu prensip, Akdeniz ve Karadeniz'de 12 mil olarak uygulanmaktadır.

29 Mayıs 1982 tarihinde Resmî Gazete ‘de yayınlanarak yürürlüğe giren 2674 sayılı Karasuları Kanunu ise "Türk karasularının genişliği 6 mildir. Bakanlar Kurulu, belirli denizler için o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları göz önünde bulundurarak hakkaniyet ilkesine uygun olması koşuluyla 6 milden daha fazla karasuları belirlemeye yetkilidir" hükmünü kabul etmiştir. 1982 yılında BM III. Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin ulusal karasuları sınırını en fazla 12 deniz mili olarak belirleyen kararının ardından, Yunanistan'ın Ege Denizi'nde ulusal karasularını 12 deniz miline genişletme isteğine Türkiye tarafından tepki gösterilmiştir. Türkiye, Ege Denizi'ne kıyısı olan ve yaşamsal çıkarları bulunan bir ülke olarak bu duruma büyük önem vermiştir. Yunanistan ve Türkiye, Ege Denizi'ndeki karasularını altı mil genişliğinde uygulamaktadır (Bkz. Harita 5.1.3: Türkiye Cumhuriyeti-Yunanistan Karasuları Haritası 6 mil).

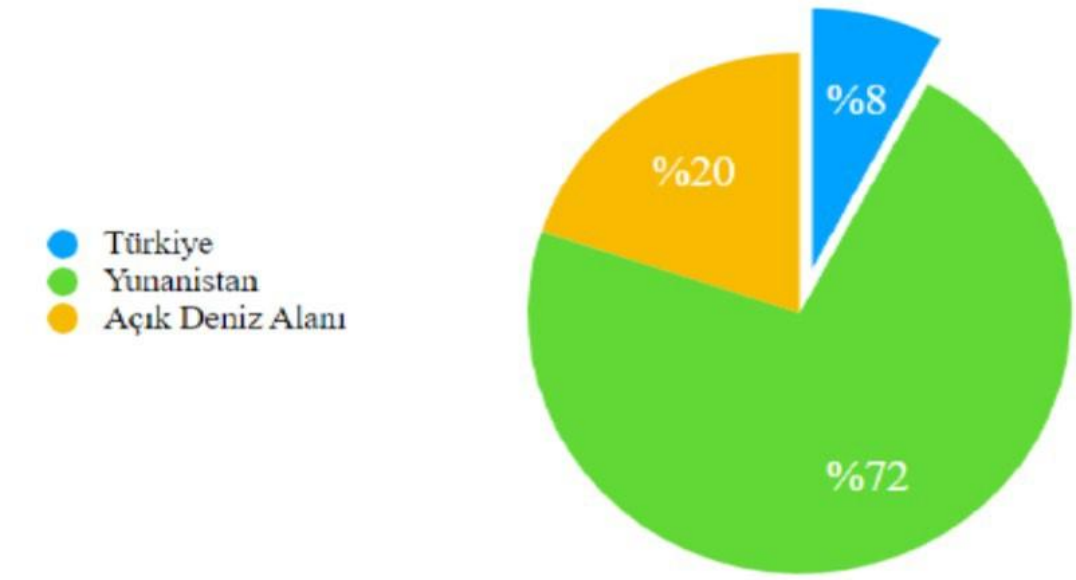


Şekil 3.2. Türkiye Cumhuriyeti ve Yunanistan karasuları haritası 6 mil

Yunanistan, mevcut 6 deniz mili genişliğindeki karasuları uygulamasıyla Ege Denizi'nin yaklaşık %43,68'ini ülkesinin bir parçası olarak kontrol etmektedir. Ancak, 12 mil karasuları sınırı uygulandığında Yunanistan, Ege Denizi'nin %71,53'ünü karasularıyla, yani ülkesinin bir parçası olarak elde edecektir. Türkiye ise 12 deniz mili karasuları uygulamasına geçse bile, Ege Denizi'nin en fazla %8,76'sini kontrol edebilecektir (Bkz. Harita: Türkiye Cumhuriyeti- Yunanistan Karasuları Haritası 12 mil ve Türkiye Cumhuriyeti ve Yunanistan kara suları 6 mil).



Şekil 3.3. Türkiye Cumhuriyeti ve Yunanistan kara suları 6 mil



Şekil 3.4. Türkiye Cumhuriyeti ve Yunanistan karasuları 12 mil

Yunanistan'ın tezine göre, 12 millik karasuları sınırı, artık bütün devletler tarafından kabul edilmiş bir teamül (yapılageliş kuralı), devletler genel hukuku kuralı haline gelmiştir. Örf ve âdet kuralı olan karasularının 12 millik genişliği denizin kapalı ya da yarı kapalı olmasının bağlayıcılığı yoktur. Yani, Yunanistan'ın Ege Denizi'nde karasularını 12 mile genişletme hakkı mevcuttur.

Türkiye'nin tezi ise, karasularının 12 mil genişliği olması örf ve âdet hukukunda yer almadığını savunmaktadır. Ve Türk Heyeti, Üçüncü Uluslararası Deniz Hukuku Konferansı sırasında 24 Şubat 1983 tarihinde verdikleri yazılı açıklamada bu kuralın teamül hukuku kuralına da atıf yapılmadığı belirtmiştir. Ayrıca, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi onaylandıktan sonra da Türkiye, kendisi için işbu kuralın bir örf ve adet hukuku kuralı haline gelmeyeceğini ve bununla ilgili kesin davranışlarını sürdürerek gelecekte işbu kuralın örf ve adet hukuku kuralı haline geldiğinde bile kendisini bağlamayacağını açıkça belirtmiştir. Aynı zamanda,1964 yılında çıkarılan karasuları yasasının içinde 12 mil kuralından söz edilmemiştir ve böylece bu kural örf ve âdet hukuku kuralı olarak da benimsenmemiştir.

Bütün bunlara bakıldığında, Ege'deki bütün adalar devletin ayrılmaz parçaları olduklarından, anakara ile aynı siyasi ve hukuki özelliklere sahiptirler. Adacıklar ve kayalıklar konusunda özel bir durum söz konusu olup, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 121/3 maddesine göre sadece karasuları belirlenebilir. Türkiye'ye göre, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 121/3 maddesinde, adacık ve kayalıkların karasularından söz edilmese bile, aslında "insanların oturmasına elverişli olmayan veya kendilerine özgü ekonomik bir yaşamı bulunmayan kayalıkların münhasır ekonomik bölgeleri veya kıta sahanlıkları" olamayacağı gibi, karasuları da olamayacaktır (B.M.D.H.S. 121/3).

Yunanistan'ın savunmuş olduğu "ülkesel bütünlük ilkesi" adaların da aynı hukuki ve siyasi özellikleri taşıması şeklinde kullanılamayacak bir görüştür. Bu ilke adalara değil, egemenliği olan devlete haklar tanımaktadır ve coğrafya ile hukuk arasında bir karışıklık söz konusu değildir.

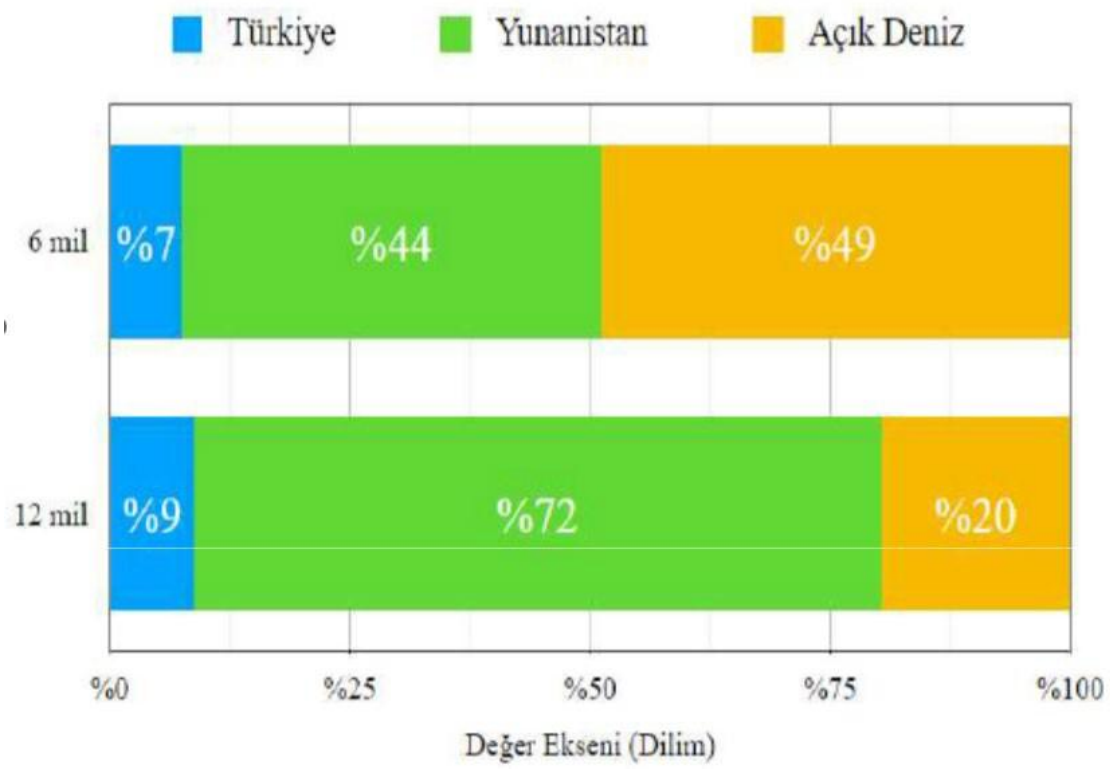
Türkiye'nin başka bir endişesi de karasularının 12 mile çıkarılması durumunda, Ege Denizi'nin büyük bir bölümü Yunanistan'ın kontrolü altına geçecek ve Ege Denizi "Yunan Gölü" halini alacaktır. Bu durum, 1923 Lozan Barış Antlaşması ile kurulan dengeyi bozacaktır. Türkiye ve diğer ülkelerin gemileri Ege Denizi'nden serbest geçiş haklarını kaybedecektir. Yunanistan bu iddiayı reddetmektedir ve "Ege Denizi'ni yabancı devletlere kapatmamakta ve devletlerin zararsız geçiş hakkını da korumakta" olduğunu savunmaktadır.

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 3. maddesi, her devletin

kendi karasularının genişliğini belirleme hakkına sahip olduğunu belirtmektedir. Ancak, Yunanistan sadece kendi başına ve hiç kimseye danışmadan bu yetkiyi kullanabileceğini iddia etmektedir. Bu iddia, diğer devletler tarafından itiraz edilmediği sürece geçerli olabilir prensibine tamamen uygun olmalıdır. Örneğin, Uluslararası Adalet Divanı'nın 1951 yılında İngiltere ile Norveç arasında çıkan balıkçılık davası ve 1974 yılında İngiltere ile İzlanda arasında yaşanan balıkçılık davası gibi örnekler uluslararası deniz hukuku uygulamalarının örneği olarak verilebilir. Buna ek olarak, Türk kıyılarına veya kıta sahanlıklarına yakın bulunan bazı Yunan adaları, 12 mil kuralı uygulaması nedeniyle özel bir uygulama gerektirir ve bu nedenle, Türkiye'nin rızası olmadan gerçekleştirilemez. Yunanistan'ın karasularını 6 mil üzerine çıkarması uluslararası deniz alanını da kendi sınırları içine aldığından, bu uygulamanın küresel boyutta önemli bir etkisi olduğundan bahsedilebilir.

Türkiye, Yunanistan'ın tam tersine, karasularının genişliği belirlenirken denizlerin coğrafi özellikleri de göz önünde bulundurmalıdır. Ege Denizi, "yarı kapalı" bir denizdir ve Yunan adalarının yoğunluğu çok fazladır. Zaten 6 mil uygulamasına geçildiğinden bu yana Türk karasularına uluslararası sulardan giriş ve çıkışı sadece 3 noktayla (Çanakkale, İzmir, Güllük) sınırlıdır.

Bir devlet, karasularının sınırlarını belirlerken, diğer devletlerin açık denizlere erişimini engellememelidir. Ancak, Türkiye'nin Ege Denizi'ndeki 12 mil uygulaması, ülkenin açık deniz ile herhangi bir bağlantısı kalmamasına neden olmaktadır (Şekil 7: Karasularının 6 mil ve 12 mil Durumlarının Genel Görünümü). Ege Denizi'ndeki karasuları belirlenirken adalet ilkelerine uyulmalıdır. Bu nedenle, Türk gemileri, uluslararası sulardan geçmek istediğinde, Yunan karasularından geçmek zorunda kalacak ve bu geçiş Yunanistan tarafından engellenebilecektir. Bu, Türkiye'nin ülkesel bütünlüğünü tehdit eder. 12 millik sınırın belirlenmesi durumunda, Türkiye'nin hak iddia ettiği kıta sahanlığı da önemli ölçüde azalmaktadır. Türkiye'nin, Yunanistan'ın karasularını 6 milin üzerine çıkarmasını bir hakkın kötüye kullanımı olarak yorumladığı ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 300. maddesine aykırı olduğu düşünülmektedir.



Şekil 3.5. Karasularının 6 Mil ve 12 Mil Durumlarının Genel Durumları

3.1.5.2. Kıta sahanlığı sorunu

Kıta sahanlığı, bir jeolojik kavramdır. Kıyılarda karanın sona erip denizin başladığı yerlerde, kara parçasının denizin dibine doğru belli bir yere kadar devam etmekte olan doğal kıta uzantısı demektir. Kara parçasının deniz kıyısında sonlandığı yerde kırılma şeklinde gittikçe derinleşen bir meyille 200 mile kadar uzayıp giden bir kıtasal uzantı söz konusudur. Kıta sahanlığı içerisinde, toprak altı ve deniz dibinde ıstakoz, yosun, midye gibi canlı; mineral, maden, doğal gaz, petrol gibi cansız doğal kaynakların mevcut olması ve teknolojideki yenilik ve gelişmeler sayesinde bunların işletilerek bu kaynaklardan faydalanmayı imkân sunması sahil devletlerinin bu deniz alanlarına ilgisini oluşturmuştur.

Türkiye ve Yunanistan arasında Ege'de yaşanan sorunlardan bir diğeri kıta sahanlığı sorunudur. Aslında karasuları sorunu çözümlenirse doğrudan bu sorun da çözümlenmiş olacaktır. Yunanistan, Ege Denizi'nde kıta sahanlığı sınırlandırılması dışında diğer sorunların varlığını kabul etmemektedir.

Türkiye ve Yunanistan arasındaki kıta sahanlığı anlaşmazlığı 1970'li yıllarda ortaya çıktı. Daha önceki dönemlere baktığımızda, Yunanistan, Ege Denizi'nde kendi kıta sahanlığı olarak gördüğü alanda 1959 yılında petrol arama faaliyetlerine başlamıştır. 1972 yılında Taşoz'da petrol olma olasılığı ortaya çıkınca Türkiye de harekete geçti. Bunun üzerine Türkiye, Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'na 18 Ekim 1973'te Ege Denizi'nde Türk

karasuları dışında 27 adet petrol arama ruhsatı verdi. Yunanistan TPAO'ya verilen bu ruhsatı protesto etti. Türkiye, 27 Şubat 1974'te bu protestoyu reddetti. 29 Mayıs 1974'te Çandarlı Araştırma Gemisi'nin bu sularda araştırma yapmasıyla Yunanistan yeniden protesto uyguladı. Yunanistan 27 Ocak 1975'te sorunun Uluslararası Adalet Divanı'na götürülmesini istedi. Türkiye, sorunun barışçıl yollarla iki ülke arasında anlaşmayla çözülebileceğini vurgulamıştır. Eğer bir anlaşma sağlanamazsa, temel ilke olarak Adalet Divanı'na başvurulması gerektiğini ifade etmiştir (Toluner, 1996: 248).

İki devlet arasında yürütülen görüşmelerde bir sonuca varılamaması üzerine ve Türkiye'nin Maden Teknik Arama Sismik I gemisine Ege Denizi'nde araştırma yapma yetkisi verdiğini açıklaması üzerine Yunanistan tek taraflı olarak 7 Ağustos 1976'da Divan'a başvurmuştur (Fırat, 2009: 754). Yunanistan Divan'dan karar gelinceye kadar Ege'de Türkiye'nin faaliyetlerine karşı tedbirler alınmasını talep etmiştir.

19 Aralık 1978'de Divan iki ülke arasındaki kıta sahanlığı sorununa bakmaya yetkili olmadığı kararını verdi. İki ülke arasında yaşanan anlaşmazlık 11 Kasım 1976'da Bern Bildirisi ile azaldı.

Lozan Antlaşması ile belirlenen denge, her iki ülkenin de denizden eşit şekilde yararlanmasını sağlamaktadır. Kıta sahanlığının sınırlandırılması ise hayati önem taşımaktadır. Türkiye, kıta sahanlığının sınırlandırılmasının uluslararası yargı yoluyla yapılması gerektiğini savunurken, Yunanistan bu konuda farklı bir görüşe sahiptir. Her iki ülkenin de tezleri mevcuttur.

Uyuşmazlığın Çözümlenmesinin Yolu

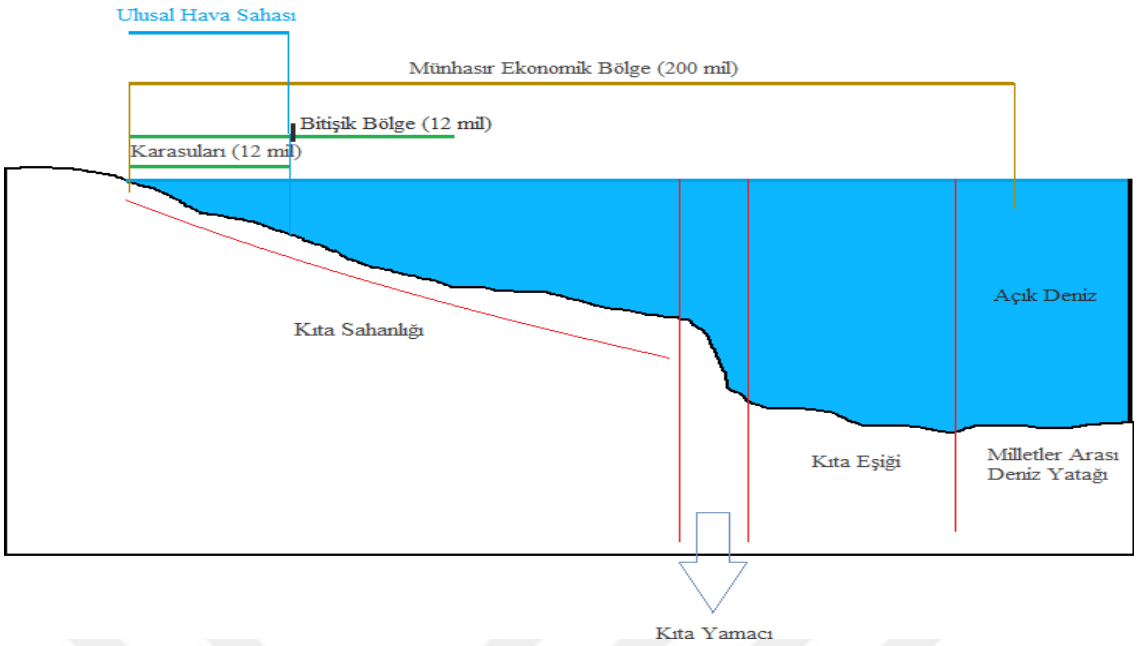
Yunanistan: Uyuşmazlığı Uluslararası Adalet Divanı'na götürmek istemektedir.

Türkiye: Bu uyuşmazlık tarafların ikili görüşmeler ve anlaşmalar yoluyla çözülmesi gerektiğini düşünmektedir.

Adaların Kıta Sahanlığı ve Ülkesel Bütünlük

Yunanistan: Adaların, ana karanın kıta sahanlıklarının yanı sıra, kendilerine ait kıta sahanlıkları da bulunmaktadır ve ana kara ile aynı düzenlemelere tabidirler.

Türkiye: Ege Denizi'nin özel bir durumu var ve bu nedenle Ege'deki Yunan adalarının kıta sahanlıkları olmamalıdır. Bu, ülkesel bütünlük ilkesi ile ilgili değildir.



Şekil 3.6. Sahanlığının Temsili Gösterimi

3.1.5.3. Kıta Sahanlığının Sınırlandırılmasında Kullanılacak Yöntem

Yunanistan ve Türkiye arasında kıta sahanlığı sınırlandırması konusunda farklı görüşler bulunmaktadır. Yunanistan, sınırın Doğu Ege Yunan adaları ile Türkiye'nin Anadolu sahilleri arasında eşit uzaklık ilkesine göre belirlenmesini savunurken, Türkiye ise doğal uzantı ve hakça ilkelere uygun olarak sınırlandırılması gerektiğini ve 1923 Lozan Barış Antlaşması'nın dengeyi önemseyen amaçlarından sapmamak gerektiğini vurgulamaktadır. Türkiye'nin tezi, haritada derinlik noktalarının birleştirilmesi sonucu oluşan doğal hat ile Anadolu ile batı ege arasındaki jeolojik farklılığı işaret etmesi açısından oldukça önemlidir ve sınırların belirlenmesinde doğal unsurların rolü de göz önünde bulundurulmalıdır.

3.1.5.4. Gayri Askeri Statüdeki Adaların Silahlandırılması Sorunu

Lozan Barış Antlaşması'nın imzalandığı tarihle birlikte Lozan Boğazlar Sözleşmesi de imzalanmış ve 4(3). Maddesi şu şekilde ifade edilmiştir: "Aşağıda belirtilen bölgeler ve adalar askerlikten arındırılacaktır: Semadirek, Limni, İmroz, Bozcaada ve Tavşan adaları." Aynı sözleşmenin 6. maddesi ise "Adalarda, hiçbir istihkam, sabit topçu tesisleri, ışıldak tesisleri, denizaltında işleyen araçlar, hiçbir askeri havacılık tesisi ve hiçbir deniz üssü bulunmayacaktır." hükmünü içermektedir, bu da askerden arındırma kapsamını belirtmektedir (Pazarcı, 1986: 7-29).

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 12. maddesi, adaların aidiyeti ve askerden arındırılmış statüsü hakkında düzenlemeler içermektedir. Ancak bu madde, taraflar arasında farklı şekillerde yorumlanmaktadır. Maddeye göre, "İmroz ve Bozca Adaları ile Tavşan Adaları

dışında, Doğu Akdeniz Adaları ve özellikle Limni, Semendirek, Midilli, Sakız, Sisam ve Nikarya Adaları üzerinde Yunan egemenliğine ilişkin 17/30 Mayıs 1913 tarihli Londra Anlaşması'nın beşinci ve 1/14 Kasım 1913 tarihli Atina Anlaşması'nın on beşinci maddeleri hükümleri uyarınca 13 Şubat 1914 tarihli Londra Konferansı'nda alınıp 13 Şubat 1914 tarihinde Yunan Hükümetine bildirilen karar, bu Sözleşme kapsamında İtalya'nın egemenliği altına alınan ve on beşinci maddede belirtilen adalara ilişkin hükümleri saklı kalmak koşuluyla doğrulanmıştır. Asya kıyısından üç milden daha az uzaklıkta bulunan adalar, bu Sözleşme hükümleri dışında Türkiye'nin egemenliği altında kalacaktır." Yunanistan'ın görüşüne göre, 12. madde adaların aidiyeti konusunu içermekte olup, adalar üzerindeki egemenlik haklarının niteliğini ve sınırlarını kapsamamaktadır. Türk tarafına göre ise bu madde, Yunanistan'a bırakılan Doğu Ege adalarıyla ilgili temel hükmü oluştururken, adaların aidiyetini, koşullarını ve sınırlarını bildirmektedir.

Yunanistan egemenliğindeki adaları konuya ilişkin tezleri doğrultusunda silahlandırmıştır. Yunanistan'ın konuya ilişkin temel tezi; Lozan ve Paris anlaşmalarının yapıldığı tarihteki koşulların değiştiği rebus sic stantibus kuralı ile geçerliliğini yitirdiğidir. Türkiye tarafı ise bu kuralın geçerli olacağı oranda bir değişim olmadığı görüşündedir (Sönmezoğlu, 2016: 286). Yunanistan'ın diğer tezine göre Türkiye, 1947 Paris Barış Anlaşması'na taraf olmaması sebebiyle Yunanistan'ın silahtan arındırma yükümlülüğü altında olması geçersizdir. Anlaşma onu imzalayan taraflar arasında karşılıklı hak ve yükümlülük getirir. 1936 Montreux Sözleşmesi, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin yerine geçmiş ve bu sözleşmede yer alan silahsızlandırmaya ilişkin hükümler, Montreux Sözleşmesi ile ortadan kaldırılmıştır. Türkiye, bu sözleşmeye dayanarak Boğazları ve Boğaz önü adaları silahlandırmıştır. Türkiye için geçerli olan bu hak, Yunanistan için de geçerli olmalıdır; dolayısıyla, Yunanistan Limni ve Semadirek adalarını silahlandırabilmelidir (Şen, 2015: 214).

Doğu Akdeniz'de yaşanan gerginliklerin bir parçası olarak, Türkiye ve Yunanistan arasında Ege Denizi'ndeki adaların silahlandırılması konusu da bir anlaşmazlık unsuru haline gelmiştir. Yunanistan, adaların silahsızlandırılmış statüsüne ilişkin antlaşmaları ihlal ederek asker ve silah yığmaktadır. Türkiye bu durumu reddetse de, Yunanistan bu iddiaları reddetmiş ve NATO savunma sistemine dayanarak bu konuda meşruluk arayışında bulunmaktadır.

Tarafların iddiaları arasındaki en büyük ayrılık, adaların silahlandırılmasına ilişkin antlaşmaların hukuksal geçerliliğidir. Yunanistan, adaların silahlandırılmasına Montrö ve Lozan Antlaşmalarının izin verdiğini savunurken, Türkiye bunun hukuksal dayanaklarına karşı çıkmaktadır.

Ege Denizi'nin stratejik öneminden dolayı, her iki tarafın da adaların yakınına asker

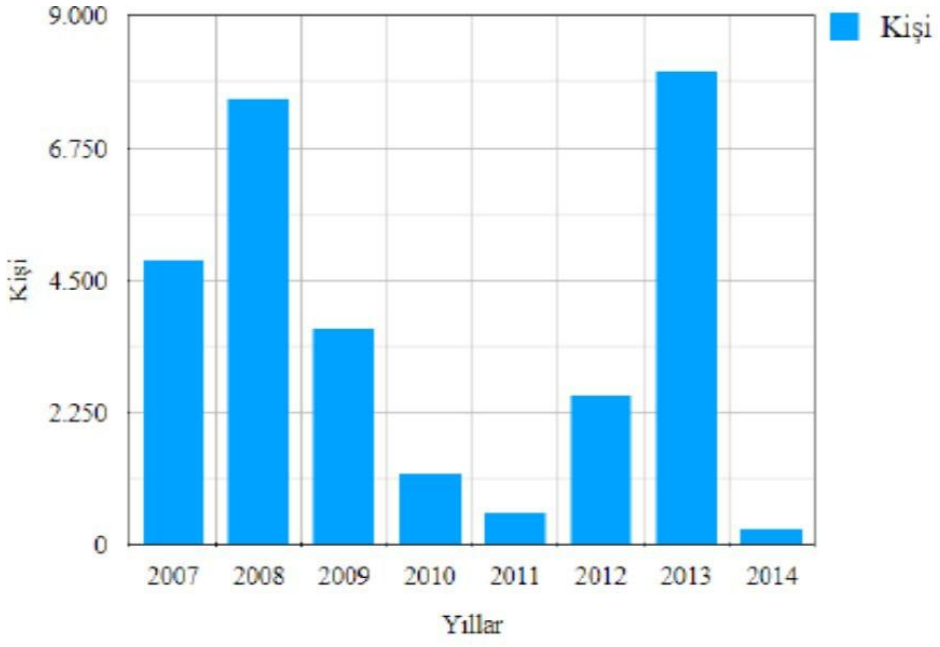
yığması ve silahlandırma politikası uygulaması tansiyonu arttırmaktadır. Adaların silahlandırılması, Türkiye'nin güvenliği ve deniz taşımacılığı üzerinde doğrudan etkiler yaratabilir.

Sonuç olarak, Türkiye ve Yunanistan arasındaki bu uyuşmazlıkta hukuksal geçerlilik, tarihi antlaşmaların yorumlanması, jeopolitik etkiler ve askeri savunma politikaları gibi birçok faktör etkilidir. Ancak, her iki tarafın da bu sorunun barışçıl bir şekilde çözülmesi için diyalog ve müzakere sürecini desteklemesi gerekmektedir.

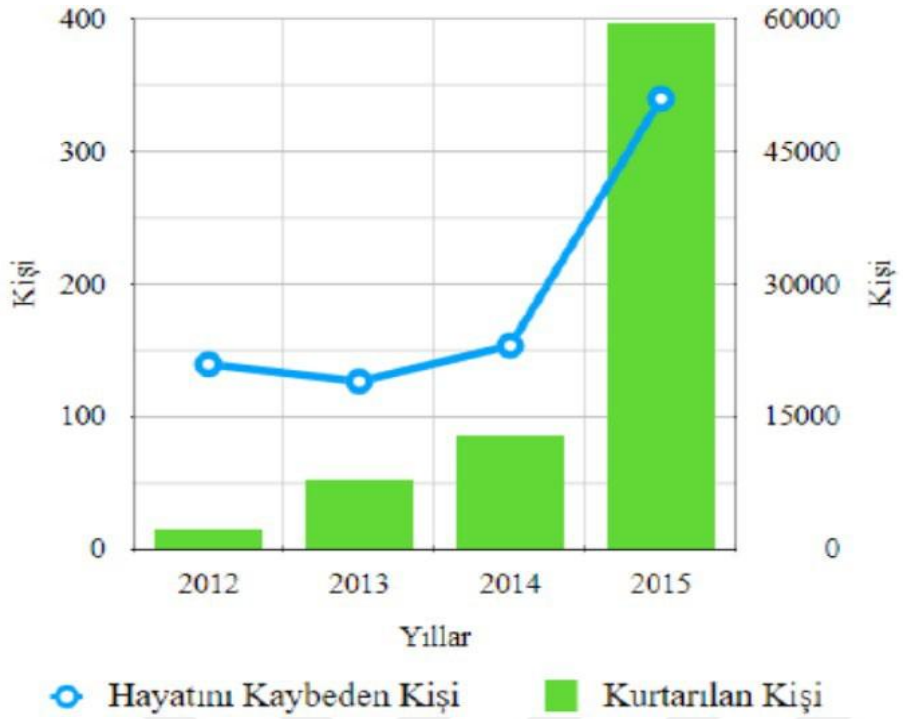
3.1.5.5. Bölgedeki Arama- Kurtarma Faaliyetlerinin Alanlarının Belirsizliği (SAR)

Ege denizinde Türkiye ve Yunanistan'ın karşılıklı ihtilafları doğrultusunda finalde bir anlaşma sağlanamamıştır. Bu durumun oluşmasında Yunanistan'ın düşmanca tutumu ve Uluslararası hukuka aykırı davranması neden olmuştur. Hal böyle olunca özellikle Irak ve Suriye krizleri ile başlayan yasadışı göç faaliyetlerine yardım maksadıyla ve güvenliği sağlamak için müdahale edilmesine ihtiyaç oluşturmaktadır. Bu durumda bu soruna müdahale eden ve faaliyete geçen taraf için olayın meydana geldiği (kimi zaman ihtilaflı bölgelerde) alanlar egemenlik alanı olarak belirleneceği için bu faaliyeti icra etmek için iki devlet adeta yarış içine girmektedirler.

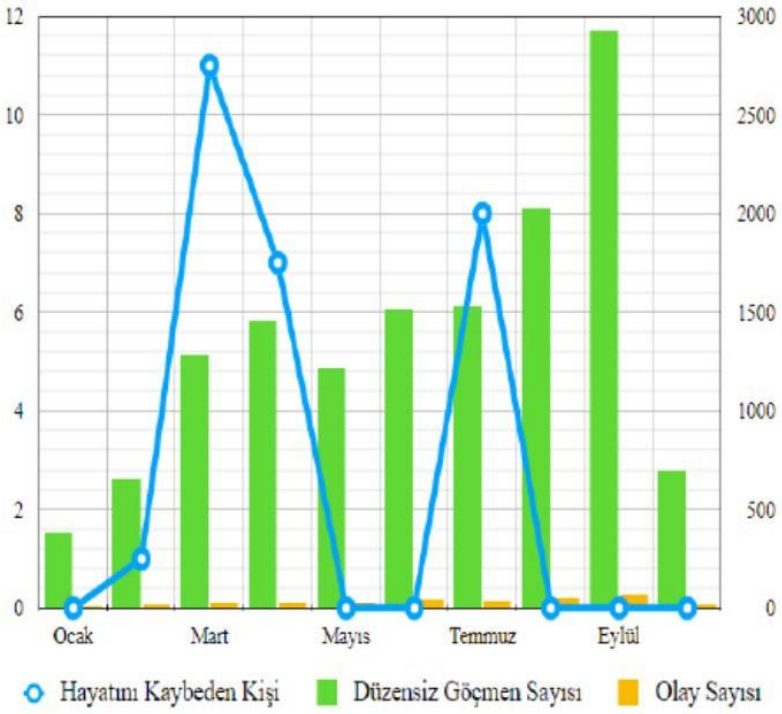
Suriye ve Irak'ta yaşanan olaylardan sonra meydana gelen kitlesel göç hareketlerinin Bir diğer boyutu olan Ege güzergâhından giden, yasadışı göç, birçok insanın canıyla sonuçlanmıştır (Bkz. Şekil 3.7. Ege Denizinde Yasadışı Göç İstatistiği (2007-2014), Şekil 3.8. Ege'de Yasadışı Göç, Şekil 3.9. Ege'de düzensiz göç).



Şekil 3.7. Ege Denizinde Yasadışı Göç İstatistiği (2007-2014)



Şekil 3.8. Ege Denizinde Yasadışı Göç İstatistiği (2012-2015)



Şekil 3.9. Ege Denizinde Yasadışı Göç İstatistiği (1 Ocak 2017-1 Ekim 2017)

3.1.5.6. Egemenliği Antlaşmalarla Yunanistan'a Devredilmemiş Ada, Adacıklar ve Kayalıklar Sorunu

Ege Denizi'ndeki ulusal egemenlik sınırlarını ilgilendiren bir başka sorun, Yunanistan'ın egemenlik iddiasında bulunduğu ada, adacık ve kayalıkların, adlarının belirtildiği ve egemenlik devrinin kabul edildiği adalar dışında kalmasıdır.

Bu konuda, Türkiye ve Yunanistan arasındaki anlaşmazlığa ilişkin en önemli metin olarak Lozan Barış Antlaşması ve bu antlaşmanın 6., 12., 15. ve 16. maddeleri ile Paris Barış Antlaşması'nın 14. maddesi görülmektedir.

Söz konusu antlaşma hükümlerinin yorumlanması ve bunun sonucunda, Ege Denizi'nde henüz bir deniz sınırının belirlenmemiş olması, Türkiye'nin ve Yunanistan'ın egemenliğinde kalan ancak adları antlaşmalarda belirtilmemiş ada, adacık ve kayalıkların statülerinin de tartışılmasına yol açmıştır. Türkiye, açıkça belirtilen adalar ve adacıklar dışında kalan ada, adacık ve kayalıkların egemenliğinin devam ettiğini iddia ederken, Yunanistan, söz konusu antlaşma hükümlerinin Türkiye'nin Anadolu kıyılarından üç mil dışında kalan deniz alanında herhangi bir hak iddiasında bulunmasını engellediğini ileri sürmektedir.

Kardak krizi, Ege Denizi'nde yeni bir sorunun ortaya çıkmasına yol açmış ve henüz statüleri belirlenmemiş birçok adacık ve kayalığın varlığını göstererek bu konuda hukuki bir düzenlemenin zorunlu olduğunu göstermiştir. Türkiye kısa bir süre sonra, hukuki olarak henüz statüleri belirlenmemiş bu tür adacıkları ve kayalıkları "gri bölgeler" olarak adlandırmış ve Gavdos adası olayında olduğu gibi statülerini tartışmaya başlamıştır. Kardak krizinden sonra, TSK Harp Akademileri Komutanlığı tarafından hazırlanan bir raporda, antlaşmalarla statüleri belirlenmemiş ada, adacık ve kayalıkların Osmanlı İmparatorluğu'nun halefi olarak Türkiye'nin egemenliği altında olduğu görüşüne yer verilmiştir (Cumhuriyet, 1999: 1-17). Bu bağlamda, "Lozan Antlaşması'nın 12. maddesi gereği Yunanistan'a devredilen adalar dışında kalan Zürafa, Koyun Adaları, Hurşit ve Girit civarında bulunan Bergitsi, Sıgri, Tokmakia, Kasonisi gibi ada ve adacıklar üzerinde Türkiye'nin hukuken egemenliği devam etmektedir.

> "Aynı maddeye göre, Lozan Antlaşması'nda aksi bir hüküm bulunmadığı sürece, 13 Şubat 1914 tarihinde Yunan işgali altında bulunmuş olsa dahi, Anadolu'nun 3 mil içinde bulunan tüm ada, adacık ve kayalıklar Türkiye'nin egemenliği altındadır. Antlaşmada belirtilen 3 mil mesafenin, o dönemde karasuları mesafesi olduğu düşünülerek, bugün de aksi bir hüküm bulunmadıkça 6 mil olan karasuları içinde bulunan ada, adacık ve kayalıklar Türkiye'nin egemenliği altındadır.
>
> Menteşe Adaları bölgesinde bulunan ve antlaşmada isimleri geçmeyen adalar ile isimleri belirtilen 14 adaya bitişik olmayan ada, adacık ve kayalıklar, diğer bir deyişle 28 Aralık 1932 tarihli zabıtnamenin statüsüne bağlı olan adalar veya Kardak kayalıklarıyla aynı statüde bulunan Keçi, Bulamaç, Kalimnos, Sakarcılar, Çerte, Nergiscik, İstanbulya güneyindeki 12 ada, adacık ve kayalık ile Girit'in kuzeydoğusundaki 13 ada, adacık ve kayalıklar üzerinde Türkiye'nin egemenliği devam etmektedir." (Cumhuriyet, 1999: 1-8).

Bu tartışmalar, Türkiye ve Yunanistan arasında yeni bir gerginliği ortaya çıkarmıştır. Yunanistan, Ege Denizi'nde egemenliği altında olan, ancak üzerinde insan yaşamayan adaları ve adacıkları iskana açma politikası izlemeye başlamıştır. Bu durum, özellikle ulusal

karasuları sınırları açısından Ege Denizi'ndeki dengeyi etkilemektedir. İskân edilmeyen adaların ve adacıkların kendilerine özgü karasuları sınırı olmaması, Yunanistan'ın bu adaları ve adacıkları iskana açarak karasuları sınırlarını genişletme çabalarının bir göstergesi olarak değerlendirilmektedir. Bu sorun aslında iki ülke arasında karasularının genişliğinin belirlenmesi tartışmaları çerçevesinde ele alınabilecek bir konudur. Gerçekte, Ege Denizi'nde Lozan Barış Antlaşması ile zımni olarak kabul edilen 3 mil karasuları sınırı çerçevesinde, Türkiye ve Yunanistan arasında fiili bir sınırlama çalışması yapılmamıştır. Yunanistan'ın 1936 yılında karasularını 6 mile çıkarmasının ardından, bu denizde kıyıdaş ülkeler Türkiye ve Yunanistan arasında bir sınır belirleme görüşmesi yapılmamıştır. Bununla birlikte, özellikle Oniki Adalar bölgesinde, Türkiye ve İtalya arasında karasuları dışında kalan adalar ve kayalıkların hangi devletin egemenliğine ait olacağına ilişkin görüşmelerin yapıldığı görülmektedir. Gerçekten de, Türkiye ve İtalya arasında 18 Haziran 1931 tarihinde Ankara'da gerçekleştirilen görüşmeler sonucunda, Lozan Barış Antlaşması'nın 15. maddesi gereğince İtalya'ya devredilen Meis Adası çevresinde bulunan adalar ve kayalıkların hangi devlete ait olduğu belirlenmiş ve uzmanlar düzeyinde yapılan toplantıda varılan anlaşmaya uygun olarak hazırlanan toplantı tutanağı, bir antlaşmaya dönüştürülerek 4 Ocak 1932 tarihinde Türkiye (T. R. Aras) ve İtalya (Aloisi) temsilcileri tarafından Ankara'da imzalanmıştır.

Bu sözleşmenin 1. maddesi gereğince, "İtalya Hükümeti aşağıda yazılı adacıklar üzerinde Türkiye'nin egemenliğini tanır: Volo (Çatal Ada), Ochendra (Uvendire), Fournachia (Furmakya), Kato Volo (Katovolo), Prasouid (Praşudi), (Katavolo Adasının Güney Doğusunda) ve Tchallota, Pighi, Nissi - Tis Pighi, Recif Agrecelia, Prousseclisse (Kaya), pano Makri, Kato Makri (Kayalıklarla birlikte) Marthi, Roccie Voutzaky (Rocci Vutchaki) Dacia (Dasya), Nissi-Tis-Dacia, Prassoudi (Dasyanın Kuzeyinde) Alimenterya (Alimentaria), Caravola (Karavola) Adacıkları" şeklindedir.

Sözleşmenin 2. maddesine göre "Bodrum Körfezindeki Kara Ada da Türkiye'ye aittir." Madde 3; "Buna karşılık, Türkiye Hükümeti, merkezi Castellerizo Kenti kilisesinin kubbesi ve yarı kutru ve bu merkez ile San Stephano Burnu (Pointe du Vent) arasındaki uzaklık olan bir daire ile çevrilecek bölge içinde bulunan Psoradia, Polyphados, St. Georges (Güneyde St. Georges, Kuzeyde Agrielaia diye adlandırılan ve 236 sayılı İngiliz haritasında gösterilen iki ada), Psomi (Strongyle, 236 sayılı İngiliz haritası), Cutsumbora (Kutsumboras), (Kayalıklar), Mavro Poinaki (Mavro Poinchi), Mavro Poinis (Mavro Poini) adacıkları üzerinde İtalya egemenliğini tanır.

Yukarıda bahsedilen daire içindeki bu adacıkların yanı sıra St. Georges (Rho), Dragonera, Ross ve Hypsili (Stronghyli) adacıkları da İtalya'ya aittir."

Sözleşmenin dördüncü maddesine göre; "Şu şekilde kararlaştırılmıştır: Bu sözleşmede tanımlanan suların ayrıldığı çizginin iki yanındaki tüm adalar, adacıklar ve kayalıklar, adları orada yazılı olsun veya olmasın, bu adaların, adacıkların ve kayalıkların bulunduğu bölgenin kendi egemenliği altında olduğu devlete aittir. Sözleşmenin beşinci maddesinde, karasularının sınırlarını ayrıntılı bir şekilde belirledikten sonra, son paragrafta; "Bu maddeyle belirtilen şekilde, iki tarafındaki adalar ve adacıkların hangi devlete ait olduğunu belirlemek için, ilgili taraflar arasında hiç tartışma konusu olmayan genel deniz sınırıyla birleşen ayırım çizgisi belirlenmiştir" ifadesine yer verilmektedir. Sözleşmenin 5. madde son paragrafı doğrultusunda, 4 Ocak 1932 tarihinde sözleşmenin imzalandığı gün, Türk ve İtalyan teknisyenler arasında gerçekleşen bir mektup alışverişi ile "...Türk-İtalyan deniz sınırının iki taraf arasında hiçbir tartışma konusu olmayan geri kalan kısmının çizilmesi için hükümetlerine bir Türk-İtalyan teknisyenler toplantısının gerçekleştirilmesini önermek için hazırlık yapmışlardır" şeklindedir.

Bu metin, Türkiye ve İtalya arasındaki deniz sınırlarının belirlendiği 4 Ocak 1932 tarihli bir sözleşmeyi açıklamaktadır. Sözleşme, Türkiye ve İtalya arasında gerçekleştirilen görüşmeler sonucunda imzalanmıştır ve belirli adaların hangi ülkeye ait olduğunu belirlemiştir. Sözleşmede yer alan maddeler, belirli adaların Türkiye veya İtalya egemenliğinde olduğunu ve deniz sınırlarının nasıl belirlendiğini açıklamaktadır. Bu metin, sözleşmenin özgün metnini aktarmakta ve tercüme etmektedir.

Türkiye ve Yunanistan arasındaki Kardak kayalıklarının hukuki statüsüne ilişkin tartışmaların teknisyenler düzeyinde ele alındığı toplantı sonucunda, 28 Aralık 1932 tarihinde hazırlanan tutanak ilerleyen dönemlerde bir sözleşmeye dönüştürülememiştir. Bu nedenle, "Türkiye ile İtalya arasında hiç tartışma konusu bulunmayan genel deniz sınırı" resmi olarak kabul edilememiştir. 1947 Paris Antlaşması ile Oniki Adalar'ın Yunanistan'ın egemenliğine bırakılmasından sonra da bu durum devam etmiştir.

Bu bağlamda, Ege Denizi'nde karasuları sınırlarının belirlenmesi konusu, yalnızca Kardak kayalıklarıyla sınırlı olmayıp Türkiye ve Yunanistan arasındaki tüm karasuları sınırlarını içeren bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Yunanistan, Şubat 1950'den başlayarak Mayıs 1953, Haziran 1955, Ekim 1956 ve Aralık 1962 tarihleri arasında Türk Dışişleri Bakanlığı nezdinde yaptığı yazılı ve sözlü girişimlerle, 28 Aralık 1932 tarihli metnin sınır çizen bir anlaşma olmadığını ve Ege Denizi'nin hukuki statüsünü teyit ettiğini belirtmiştir. Yunanistan, bu girişimleriyle, Türkiye ile İtalya arasında 4 Ocak 1932 tarihinde düzenlenen sözleşmenin ve 28 Aralık 1932 tarihli teknisyenler toplantı tutanağının Yunanistan ile de bağlayıcı olduğunu ifade etmiş ve egemenliğinde bulunan adalar ile Türkiye

arasındaki karasuları sınırının harita üzerinde henüz belirlenmediğini bildirmiştir. Menteşe Adaları'nın kuzeyinde bulunan iki devlet arasındaki karasularının sınırlandırılması konusunun karma bir komisyona havale edilmesini düşündüğünü soran Yunanistan, toplantı için bir tarih önermiştir. İki devletin ilgili makamlarının ellerinde bulunan ve Türk ve Yunan karasularını gösteren haritalar arasında bazı farklılıklar olduğunu belirterek, bu nedenle iki devletin ilgili makamlarının ellerindeki haritaları karşılaştırıp anlaştıkları takdirde karasularını haritalar üzerinde belirlemeleri teklif edilmiştir.

Bu metin, Türkiye ve Yunanistan arasında Kardak kayalıkları ve Ege Denizi'ndeki karasularının sınırlarına ilişkin tartışmaları ve çeşitli girişimleri açıklamaktadır (Başeren, 1996: 115).

Kardak Sorunu

25 Aralık 1995 tarihinde Türk bir yük gemisi olan Figen Akat'ın Kardak kayalıklarına oturması, Türkiye ve Yunanistan arasında karasuları sorununu yeniden gündeme getirmiş ve ulusal egemenlik alanlarının belirlenmesi konusunda yeni bir tartışma başlatmıştır.

Figen Akat gemisinin karaya oturması sonrasında, gemi kendi imkanlarıyla kurtulmaya çalışırken yaklaşan Yunanistan'a ait bir muhrip ve üç hücumbot, bölgenin Yunanistan'ın karasuları içinde olduğunu iddia etmiş ve yardım teklifinde bulunmuştur. Ancak geminin kaptanı, bölgenin Türk karasularına ait olduğunu belirterek kurtarma teklifini reddetmiştir. Bu nedenle, geminin kurtarılması için Türk sigorta şirketi tarafından çalışmalar yürütülmüştür

Bu süreçte, 26 Aralık 1995 tarihinde Yunanistan, Türkiye'ye bir nota vererek geminin Yunanistan'ın karasularında olduğunu belirtmiş ve kurtarma çalışmalarının durdurulmasını talep etmiştir. Türkiye ise aynı gün Yunanistan'a bir nota vererek bu iddiaları reddetmiştir. Gemideki kurtarma çalışmaları devam ederken, Yunanistan'a ait hücumbotlar gemiye yaklaşmış ve kurtarma işlemlerini engellemiştir. Bunun üzerine Türk gemisi, Yunanistan'a ait bir romörkör gemiyi kurtarmak için harekete geçmiştir. Ancak kurtarma halatı romörkörün fırdöndüsüne sıkışınca, Türk gemisi halatı keserek Türk karasularına girmiştir. Gemi daha sonra Güllük limanına çekilmiştir.

Bu metin, Figen Akat gemisinin Kardak kayalıklarına oturmasının ardından yaşanan olayları, Türkiye ve Yunanistan arasındaki karasuları sorununu ve kurtarma çalışmalarını açıklamaktadır.

Kardak Gerginliğinin Tırmanışı

İki ülke arasında diplomatik görüşmeler sürerken, egemenlik iddialarının fiili olarak sergilenmesi ani bir şekilde iki ülkenin medyası, kamuoyu ve siyasileri arasında "ulusal bir mesele" olarak algılanmasına neden oldu. Bu sürecin başlangıcı, 26 Ocak 1996 tarihinde Yunanistan'a ait Kalimnos Adası belediye başkanının, adanın papazı, aileleri ve Antenna adlı Yunan televizyon kanalı çekim ekibiyle birlikte Kardak kayalıklarına çıkarak kutlama havasında Yunan bayrağı dikmesi oldu. Bu bayrak dikme olayının televizyonda yayınlanmasının ardından, ertesi gün Türk medyası konuya ilgi gösterdi ve Hürriyet Gazetesi'nin iki muhabiri helikopterle Kardak kayalıklarına giderek Yunanların diktiği bayrağı indirdi ve yerine Türk bayrağı dikti. Türk televizyonlarında yayınlanan bu bayrak mücadelesi, iki ülke arasındaki siyasi baskıları artırdı ve diplomatik alanda yürütülen mücadele giderek şiddetlendi.

28 Ocak 1996 tarihinde, Türk hükümetinin baskılara dayanamaması üzerine Yunanistan, Kardak kayalıklarına askeri birlik göndererek Türk bayrağını indirtti ve ağır silahlarla desteklenen birlikleri büyük kayalığa yerleştirdi. Aynı gün, Atina'daki Türk Büyükelçisi, Yunanistan Dışişleri Bakanlığı'na çağrılarak kayalıkların Yunanistan'a ait olduğunu ve yaklaşanlara ateşle karşılık verileceği uyarısında bulundu.

Bu durum, Türkiye'de tepkinin nasıl ve hangi düzeyde gösterileceği konusunda tartışmalara yol açarken, siyasiler ve askeri kadro arasında anlaşılan nokta, Yunan askeri varlığının ve bayrağının kayalıklardan uzaklaştırılması oldu. Tepkilerin silahlı bir çatışmaya dönüşmemesi için önemli bir hassasiyet ve çok yönlü düşünce gerekmekteydi. Bu nedenle, İnal Batu'nun önerisi dikkate alındı ve Türk komandolarının Yunan bayrağı dikilmiş olan büyük kayalıktan çıkarılması kararı verildi. Bu plan, 31 Ocak 1996 tarihinde başarıyla uygulandı ve Türk SAT komandoları ikinci kayalığa çıktı.

Türkiye'nin bu müdahalesi, aslında iki ülkenin soruna ilişkin inisiyatifinin eşitlendiği anlamına gelse de aynı zamanda sıcak bir çatışma riskini ve sorumluluğunu da beraberinde getirdi. Bu kriz sırasında devreye giren ABD, iki ülke arasında yürüttüğü diplomatik arabuluculukla sorunun yumuşamasını, en azından, önceki duruma dönülmesini (status quo ante) sağlamaya çalıştı ve bu çabaları başarılı oldu. 31 Ocak 1996 tarihinde her iki ülkenin silahlı kuvvetleri eş zamanlı olarak Kardak kayalıklarından çekilerek, önceki duruma dönüldü. Türkiye'nin Kardak Kayalıkları'na asker çıkarması ve "Türk askerlerine saldırı olmadığı sürece Yunan birliklerine ateş açılmayacağı" talimatını vermesi, Yunanistan'ın bayraklarını, askerlerini ve deniz ve hava kuvvetlerini kayalıklardan çekmesi durumunda Türkiye'nin de çekileceğini açıklaması, statüko öncesi duruma dönüşü sağlama girişimlerinde

etkili oldu. Ayrıca ABD'nin yaptığı "ilk kurşunu atan karşısında ABD'yi bulur " açıklaması da etkili olmuştur.

Kardak Kayalıklarına İlişkin Hukuki Tartışma

Güllük Limanı'na yanaşmasıyla birlikte Figen Akat olayı, yeni tartışmalara yol açmıştır. 10 Ocak 1996 tarihinde Yunanistan, Türkiye'ye yeni bir nota sunmuştur. Bu notada, Türkiye'nin iddiaları reddedilmiş ve Kardak (İmia) Adası'nın İtalya'ya ait olduğu belirtilmiştir. İtalya ile Türkiye arasında 1932 yılında imzalanan ikili anlaşma doğrultusunda Kardak Adası'nın İtalyan egemenliği altında olduğu ve daha sonra 1947 Paris Barış Antlaşması ile Yunanistan'a devredilen Oniki Ada zinciri içinde yer aldığı ifade edilmektedir.

Yunanistan, 29 Ocak 1996 tarihinde Türkiye'nin notaya cevaben daha önceki görüşlerini tekrarlayarak, Ege Denizi'ndeki tüm ada, adacık ve kayalıkların statülerinin tam olarak belirlenmesi için müzakerelere başlanması talebinde bulunmuştur. Yunanistan, bu nota ile daha önce ifade ettiği görüşleri teyit etmiştir, çünkü Ege Denizi'ndeki ada, adacık ve kayalıkların statüleri tam olarak belirlenmemiştir.

Türkiye, 29 Ocak tarihli notada belirttiği görüşlere göre, 4 Ocak 1932 tarihli Türk-İtalyan Sözleşmesi'nin, Kardak Kayalıkları ile ilgili herhangi bir hükmü içermediğini ifade etmiştir. Kardak Kayalıkları'na atıfta bulunan hüküm, 28 Aralık 1932 tarihli protokolde yer almaktadır. Ancak, bu protokolün hukuki geçerliliğe sahip olabilmesi için gerekli süreç tamamlanmadığından, hukuki bir değeri bulunmamaktadır. Ayrıca, Yunanistan, 1947 Paris Barış Antlaşması görüşmeleri sırasında Oniki Adalar'ın Yunanistan'a devredilmesi konuşulurken, bu belgelerin kendisi için geçerli olmasını sağlayacak hükümlerin antlaşmada yer almasını önermiş, ancak bu öneri kabul edilmemiştir. Bu nedenle, 1947 Paris Barış Antlaşması'nda Kardak Kayalıkları'nın statüsüyle ilgili herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Kardak Kayalıkları, Paris Barış Antlaşması'nın Oniki Adalar'ı Yunanistan'a devrettiği 14/1. maddesinde "bitişik adacık" (adjacent islets) olarak değerlendirilemez. Bu kayalıklar, en yakın Yunan adasından 5.5 deniz mili uzaklıkta olup, ne "bitişik" ne de "adacık" olarak kabul edilebilir. Aksine, söz konusu kayalıklar Türk topraklarına 3.8 deniz mili uzaklıkta bulunmakta ve Türkiye'ye aittir.

Yunanistan'ın 16 Şubat 1996 tarihli notasına göre, Türk-İtalyan Anlaşması'nın 'İkinci Dünya Savaşı öncesi siyasi koşullar çerçevesinde görüşüldüğü' iddiasının yasal bir önemi olmadığını belirtmektedir. Yunanistan'a göre, 28 Aralık 1932 tarihli anlaşma, her iki tarafça Milletler Cemiyeti Sekreterliği'ne tescil ettirilmiş olan 4 Ocak 1932 tarihli anlaşmayı tamamlayıcı niteliktedir. Metnin kendisi ve mektup değişimlerinde açıkça belirtildiği gibi, 28

Aralık 1932 tarihli anlaşma, deniz sınırı ile ilgili tartışmasız bir bölgede egemenlikle ilgili herhangi bir anlaşmazlık olmadığına dairdir ve ayrıca tarafından onaylanmasına gerek yoktur. Aynı şekilde, bu anlaşmanın tam bir uluslararası anlaşma metni olarak kabul edildiği ve imzalandığı anda taraflarca derhal uygulandığı da açıkça anlaşılmaktadır. Bu nedenlerle, bu olayda Milletler Cemiyeti'nde tescil gerekmeksizin gerçekleştirilmiştir. Yunanistan, yukarıda bahsedilen anlaşmaların geçerliliği konusunda herhangi bir şüphesi olmadığını açıkça ifade etmiştir. Benzer şekilde, 1932-1947 dönemi ve sonrasında, İmia (Kardak) olayına kadar bu anlaşmaların geçerliliği konusundaki tutumu değişmemiştir. İtalya'nın Oniki Adalar üzerinde egemenlik sürdüğü dönemde de durum aynıdır. Diğer yandan, Türkiye, 1932'de olduğu gibi 1950'de de bölgede deniz sınırlamasının var olduğunu kabul etmiştir.1950'de İstanbul'da düzenlenen Ortadoğu Bölgesel Hava Seyir Toplantısı'nda alınan karar, bunu doğrulamaktadır. ICAO tarafından uygulanan İstanbul/Atina FIR (Uçuş Bilgi Bölgesi) sınır hattı, ilgili ICAO haritalarında ve 1953 yılında Ankara'da yayınlanan resmi Türk hava seyir haritasında görüldüğü gibi, Türkiye'nin batı sınırlarıyla örtüşmektedir. Ayrıca, 1936 Montreux Sözleşmesi kapsamında 'İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden geçen gemilerin seyri hakkındaki 1953 yıllık rapora ek olarak yayınlanan resmi Türk haritasında da aynı sınırlama belirtilmektedir. Tüm bu haritalarda, diğer Türk ve uluslararası resmi haritalarda da İmia (Kardak) Kayalıkları'nın Yunanistan'a ait olduğu görülmektedir.

1947 Paris Barış Konferansı sırasında, Yunanistan'ın 1932 anlaşmalarına özel bir gönderme yapılması yönündeki önerilerine ilişkin argümanlara gelindiğinde, 1947 Paris Barış Antlaşması metninde bu anlaşmalara bir gönderme yapılmamasının, bu anlaşmaların geçerliliğini etkilemediği belirtilmelidir.

Yunanistan'ın görüşüne göre, İmia (Kardak) Kayalıkları Oniki Adalar'ın bir parçasıdır ve 1947 Paris Barış Antlaşması'nın 14. Maddesi'nin 1. Paragrafında belirtildiği gibi, bitişik adacık olarak kabul edilmektedir. Bu durum, İmia üzerinde İtalyan egemenliğini açıkça tanıyan 28 Aralık 1932 tarihli Türk-İtalyan Anlaşması'nda kesinlikle yer almıştır. Ayrıca, 1923 Lozan Barış Antlaşması'na göre, İmroz, Bozcaada ve Tavşan Adaları dışında sadece Türk kıyılarından üç mil içerisinde kalan adalar üzerinde Türk egemenliği elde tutulmuştur. Bu bağlamda, Yunanistan sadece uluslararası hukuk tarafından tanınan egemenlik haklarını dikkate alarak hareket etmekte olup, Türkiye'nin soruna ilişkin notasında dile getirdiği hukuk dışı kriterler arasında yer alan uzaklık gibi unsurları kabul etmemektedir. Adaların hukuki rejimi açıkça belirlenmiş ve üzerlerinde herhangi bir hukuki şüphe bulunmamaktadır. Ayrıca, yerleşik veya yerleşik olmayan, nasıl nitelendirilirse nitelendirilsin, tüm adalar (adacıklar, kayalık adalar, kayalıklar vb.- bu terimler hukuki değil, sadece coğrafi anlamlar taşımaktadır),

büyüklükleri göz önünde bulundurulmaksızın hem 1923 Lozan Barış Antlaşması hem de 1947 Paris Barış Antlaşması tarafından aynı hukuki rejime tabi tutulmuşlardır. Bu nedenle, yukarıda ifade edildiği gibi, tüm Ege bölgesinde adaların hukuki rejimi konusunda kesinlikle bir boşluk bulunmamaktadır.

Taraflar arasında gerçekleşen nota değişimleri sonucunda Ege Denizi'nde yer alan adaların hukuki rejimine ilişkin antlaşmaların yorumlanmasında fikir ayrılıkları ortaya çıkmıştır. Bu süreçte Avrupa Parlamentosu, 15 Şubat 1996 tarihinde aldığı kararla, "Kardak/İmia adacıklarının Oniki Adalar grubuna dahil olduğunu" ve taraflar arasında Yunanistan'ın egemenlik haklarına yönelik tehlikeli tehditlerin bulunduğunu belirtmiş, Türkiye'yi uluslararası antlaşmalara saygı göstermeye çağırmıştır. Gerçekte Avrupa Parlamentosu'nun bu kararı, Kardak bunalımını sadece Yunanistan-Türkiye arasında bir sorun olmaktan çıkarmış, aynı zamanda Türkiye ile Avrupa Birliği arasında bir sorun haline dönüştürebilecek bir nitelik kazanmıştır. Kararda, Yunanistan'ın Avrupa Birliği üyesi olduğu, Ege Denizi'nde askeri gerilimin Türkiye tarafından tırmandırıldığı ve Yunanistan'ın sınırlarının AB'nin dış sınırları olduğu vurgulanmıştır. Bunun ardından, AB üyelerine, Türkiye ve Yunanistan arasındaki ilişkilerin düzeltilmesine yardımcı olmaları ve Türkiye'nin AGİT çerçevesindeki taahhütlerine bağlı kalması çağrısında bulunulmuştur. Türkiye ise Avrupa Parlamentosu'nun bu kararını Yunanistan yanlısı bir karar olarak değerlendirmiştir.

3.1.5.7. FIR (Uçuş Bilgi Bölgesi) Hattı Sorunu

Yunanistan, hava sahasının genişliğini 10 deniz mili olarak belirlemekte ve bu konuda 5017 sayılı Sivil Havacılık Yasası ve 6/18 Eylül 1931 tarihli Sivil Havacılık ve Kontrolü Amacıyla Karasularının Genişliğinin Belirlenmesine Dair Kararname'ye dayanmaktadır. 5017 sayılı Sivil Havacılık Yasası'nın 2. maddesine göre: "Devlet, ülkesi üzerindeki hava sahasında tam ve münhasır egemenliğe sahiptir. Bu yasa veya içinde yer alan düzenlemelerde geçen 'Yunanistan ülkesi' kavramı, karasularını ve bu alan üzerindeki hava sahasını içerir." Madde 9. Hükümet, Havacılık Bakanının teklifi üzerine hava seyrüseferinin tanzimini ve polisliğini bir Kraliyet Kararnamesi ile sağlamaya yetkilidir."

6/18 Eylül 1931 tarihli Sivil Havacılık ve Kontrolü Amacıyla Karasularının Genişliğinin Belirlenmesine Dair Kararname'de ise şöyle ifade yer almaktadır; "5017 sayılı Yasa md.2'de bahsi geçen karasuları bölgesinin genişliğini, Devlet kıyılarından itibaren 10 Deniz Mili tespit ediyoruz." Görüldüğü gibi, Yunanistan, karasularını 3 milden 10 mile çıkardı. Antlaşmalara göre, Yunanistan'ın karasularının genişliği Ege Denizi bölgesinde 3 deniz mili olarak belirlenmiştir. Ancak 17 Eylül 1936 tarih ve 230 sayılı Yasa ile Yunanistan

karasularını 10 milden 6 mile indirmiş olsa da, 5017 sayılı Sivil Havacılık Yasası'nın 9. maddesi yürürlükte kalmış ve hava seyrüseferinin tanzimi ve polisliği açısından karasuları hala 10 mil olarak kabul edilmiştir.

Yunanistan, 1974 yılında Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'na 10 millik hava sahası iddiasını bildirmiştir. Buna karşın Türkiye, Yunanistan'ın bu 10 millik hava sahasına itiraz etmiştir. 1970'lerde Türkiye açıkça belirtmiş ve askeri tatbikatlarında uçaklarını Yunanistan'ın hava sahasına 6 mile kadar yaklaştırmıştır. Bu durum, sorunun ortaya çıkmasına neden olmuştur. Türkiye, Yunanistan'ın karasularını 4 milden fazla aşan hava sahasını tanımamış ve bu Yunan iddiasına zımnen itiraz etmiştir.

Yunanistan, Türkiye'nin bu tavrının hukuk dişi olduğunu savunmaktadır. Türkiye, Yunanistan'a göre, Yunan hava sahasının 10 millik genişliğini 1931'den kabul etmiştir ve bunu uygulamıştır. Ancak 40 yıl sonra bu duruma itiraz etmek lüksüne sahip olunamaz. Türkiye'ye göre, bu uygulama örf ve âdet hukuku haline gelmemiştir çünkü Yunanistan, bu iddiasını 1930'larda değil, 1975 yılında dünyaya duyurmuş ve Türkiye o zaman itiraz etmiştir. Bazı Yunan akademisyenler ise, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 3. maddesine göre, devletlere karasularını 12 mile kadar genişletme yetkisi verildiğini belirtmektedir. Dolayısıyla, Yunanistan'ın hava sahasını 10 mile çıkarma yetkisi olduğu düşünülmektedir. Ancak hala yürürlükte olan 1944 Şikago Sözleşmesi'ne göre, "Devletin ülkesini oluşturan kara parçaları ve buna bitişik karasuları üzerindeki hava sahaları egemen hava sahasıdır", ve bu alanların dışında kalan deniz alanları üzerindeki hava sahaları uluslararası hava sahası olarak kabul edilir. Ayrıca, 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nin

222. maddesi ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 87/1/b maddesi, açık deniz alanları üzerinde bulunan uluslararası hava sahasında tüm devletler için uçuş serbestliğini öngörmektedir. Bu bağlamda, bir ülkenin hava sahası sınırı, karasularının sınırına denk gelmelidir ve Yunanistan'ın bu iddiası uluslararası hukuka aykırı olduğundan, Türkiye'nin bunu tanıması mümkün değildir.

FIR (Flight Information Region), Uçuş Bildirim Bölgesi anlamına gelir. İstanbul FIR ile Atina FIR arasındaki sınır, Paris Bölgesel Anlaşması adıyla 1952 yılında ICAO Konseyi tarafından onaylanmıştır. Bu anlaşma, genel hatlarıyla Ege Denizi'ni Türk kıyıları ile Yunanistan'ın Doğu Ege Adaları arasında bölüştürmektedir. Türkiye ve Yunanistan, Atina FIR bölgesindeki uygulama ve yetki konusunda anlaşmazlık içindedir. Türkiye'ye göre, Yunanistan FIR hattını bir devlet sınırı olarak kabul edip bu hava bölgesini egemenlik alanına dönüştürme niyetindedir. Bu nedenle Türkiye, Ağustos 1974'te yayımladığı 174 sayılı NOTAM ile İstanbul FIR sınırının, Türkiye'nin iddia ettiği kıta sahanlığı sınırına kadar

uzandığını bildirmiştir.

Buna bir cevap olarak da Yunanistan, 1157 sayılı bir NOTAM ile bütün Ege hava sahasını tehlikeli bölge ilan etmiştir. 1980 yılında ise, Ankara, bu uygulamaya son vermişti, ama yine de Yunanistan'ın Atina-İstanbul FIR hattını bir Türk- Yunan sınırı olarak görmek ve göstermek istediği iddiasından vazgeçmemiştir. Türkiye ile Yunanistan arasındaki bir diğer anlaşmazlık konusu, Türkiye'nin Atina FIR'ından uçan uçaklarının uçuş planlarını Yunanistan'a bildirme zorunluluğudur. Yunanistan'a göre, bu zorunluluk, Türk askeri uçaklarının Atina FIR üzerinden geçen sivil uçaklara yönelik potansiyel bir tehdit oluşturabileceği endişesinden kaynaklanmaktadır. Ancak Türkiye, bu gerekliliği Yunanistan'ın egemenlik iddiasının bir göstergesi olarak değerlendirdiği için buna karşı çıkmaktadır.

Yunanistan: 10 millik hava sahası ilan edilmesi uluslararası hukuka uygundur. 1931' den 1970'e kadar geçen süre içinde Türkiye hiçbir itirazda bulunmamıştır. Bu nedenle kural geçerliliğini sürdürmektedir.

Türkiye: Hava sahası karasularından fazla olamaz. Bu yüzden Yunanistan'ın karasuları 6 mil ise hava sahası da 6 mil olmalıdır. Bu nedenle 10 millik hava sahası uluslararası hukuka aykırıdır. Yunanistan, 10 millik hava sahasını, 1931'de değil, 1974'te ICAO'ya bildirmiştir ve Türkiye o zaman buna itiraz etmiştir.

Yunanistan: Atina FIR bölgesinin emniyeti Yunan tarafından sağlandığı için, Türkiye'nin askeri uçakları dâhil, bütün uçuşları kontrol etme hakkına sahiptir.

Türkiye: Yunanistan, FIR hattını iki ülke arasında gerçek bir ülke sınırı olarak göstermek istemektedir. Uluslararası hukukuna göre, FIR bölgesi hiçbir ülkeye egemenlik hakkını tanımamaktadır ve Yunanistan'ın Türkiye'nin ne olursa olsun kendisine uçuş planlarını bildirme zorunluluğu olduğu iddiası uluslararası hukukuna uygun değildir.

Herhangi bir devlet, kendi ülkesinin hava sahasında egemen olduğundan dolayı, başlıca milli güvenlik ve uçuş emniyeti nedenleriyle hava sahasını tamamen veya kısmen diğer devletlerin uçaklarına kapatabilir veya açabilir. Bu şekilde, hava sahası kontrolünü sağlar ve bu bölgedeki tüm uçuşları denetler. Hava sahası egemenliği oldukça önemli olduğundan, hava sahasının genişliği genellikle karasularının genişliğiyle aynı olması gerektiği uluslararası anlaşmalar çerçevesinde kabul edilmektedir. Oysa Yunanistan'ın hava sahası 4 mil kadar karasular genişliğini aşmaktadır bu da uluslararası hukuka aykırı bir durumdur. Ayrıca, bu durum Türkiye için son derece önemlidir, çünkü 1970'lerde başlayan Yunanistan-Türkiye arasındaki gerginlikleri, halen hava devam etmektedir ve her sene Türk

askeri uçakları, bu 10 millik hava sahası Yunan iddiasından dolayı Yunan uçakları tarafından tacize uğramaktadırlar. Kuşkusuz, bu durum her iki ülke için de emniyet açısından bir tehdit oluşturmaktadır. Bunun yanı sıra, Yunanistan, FIR hattını Türk-Yunan sınırı gibi algılayarak, kendisine verilen yetkilerin ötesine geçmesiyle Türkiye-Yunanistan ilişkileri üzerinde olumsuz bir etkiye sahiptir.

3.1.6. Kıta Sahanlığı Konusunda Türk Tezleri

Yunanistan'ın kıta sahanlığı genişliği sorununu bütünüyle hukuksal görmesine karşılık Türkiye sorunun hukuksal yönünü inkâr etmemekle birlikte daha çok siyasi boyutu üzerinde durmakta ve ikili görüşmeler ve anlaşmalar yoluyla çözümü istemektedir. Yunan tezlerine Türkiye'nin karşılığı şu şekildedir; Türkiye kıta sahanlığının sınırlandırılmasının hakkaniyete uygun bir şekilde yapılması gerektiğini belirtir. Çünkü Ege'nin coğrafi yapısı ve adaların özel durumunun "yarı kapalı" bir deniz özelliği oluşturması nedeniyle, kıta sahanlığının belirlenmesi BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 122. maddesine dayandırılmalıdır, bu da adil ilkelere dayanmalıdır (Yarma, 2008:61; Belen, 1995:167; Fırat, 2009:758). Türkiye'nin bir diğer argümanı ise eşit uzaklık ilkesine karşılık doğal uzantı ilkesidir. Bir kıta devletinin doğal uzantısı olan adaların kıta sahanlığı haklarına sahip olmadığı bilinmektedir. Dolayısıyla, Anadolu'nun doğal uzantısı olan Yunan adalarının kıta sahanlığı hakları olmamalıdır. Türkiye'nin bu görüşü Adalet Divanı'nın Kıta Sahanlığı ile ilgili diğer davalarındaki kararlarına dayanmaktadır. Bu karara göre "her devletin kıta sahanlığı, onun ülkesinin doğal uzantısı olmalı ve başka bir devletin ülkesinin doğal uzantısına girmemelidir." (Belen, 1995:166; Uçarol, 2008:997).

Yunanistan'ın takımada devleti iddiası konusunda ise Türkiye'nin yorumu şöyledir; Yunanistan'ın takımada devleti statüsüne sahip olabilmesi için devletin tamamının adalardan oluşması gerekmektedir. Oysa Yunanistan'ın büyük çoğunluğu kıta ülkesinden oluşur (Yarma, 2008: 56-59).

3.1.7. Kıta Sahanlığı Konusunda Yunan Tezleri

Yunanistan'ın kıta sahanlığı sorunuyla ilgili ilk tezi, 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi ve B.M.D.H.S. prensiplerine dayanmaktadır. Yunanistan, Cenevre ve B.M.D.H.S.'ye dayanarak sorunun çözümünde bu antlaşmaların temel referans noktası olmasını savunmuştur. Bu antlaşmalara göre adaların Yunanistan'ın bir parçası olduğunu ve uluslararası hukuk ilkeleri ve siyasi-ülkesel bütünlük ilkesi doğrultusunda başka bir ülkenin deniz alanına girişine izin verilmemesi gerektiği argümanını ortaya koymuştur. Yunanistan bir takımada devleti olduğu iddiasındadır (Belen, 1995:164-165; Hayta, 2006:318; Fırat,

2009:758). Yunanistan'ın bir diğer iddiası ise Ege'de kıta sahanlığı sınırlandırılmasının eşit uzaklık ilkesine göre yapılmasıdır. Eşit uzaklık ilkesi sınırlandırmanın adaların en uç noktalarıyla Türkiye arasında kalan alan üzerinde iki tarafa eşit uzaklık yani ortay-hat a göre yapılmasını öngörmektedir. Yunanistan'ın argümanlarını desteklemek için gösterdiği Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nin 6. maddesinin 1. paragrafının ilk cümlesinde yer alan "Aynı Kıta Sahanlığı kıyıları birbirinin karşısında bulunan iki veya daha fazla devletin arazilerine bitişik olduğu durumlarda, sahanlıklar arasındaki sınırlar söz konusu devletlerin kendi aralarında yapacakları anlaşmalarla belirlenir..." ifadesi, Yunanistan'ın ortay-hat uygulamasını savunmasını gerektirdiği şeklinde yorumlanmaktadır (Demirsoy, 1974: 10).

4. EGE ADALARININ TARİHSEL DURUMU VE ULUSLARARASI ANDLAŞMALAR

Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566) döneminde, İstanbul-İskenderiye deniz yolu hem ticari hem de askerî açıdan büyük bir öneme sahipti. Bu nedenle Kanuni Sultan Süleyman, 21 Aralık 1522'de büyük bir deniz ve kara kuvvetiyle (700 gemi ve 100.000 kişi) önce Rodos adasını ve ardından Karpatos ve Kasos hariç On İki Adaları'nı ele geçirdi. Yine bu denemde Barbaros Hayrettin Paşa'nın Kaptan-ı Deryalığı (1534-1545) sırasında Haziran 1538'de Siklat Adaları, Karpatos ve Kasos adaları ile Sakız adası ve Psara adası da Osmanlı egemenliği altına girdi (1566).

IV. Sultan Mehmet dönemine gelindiğinde Girit adası da Sadrazam Köprülü Fazıl Ahmet Paşa tarafından, uzun süren savaşlar sonucunda 1 Ağustos 1669 tarihinde Venediklilerden alınarak Osmanlı topraklarına katıldı. Sonuç olarak, Girit seferiyle Doğu Akdeniz'de Türk egemenliği sağlandı ve Ege Denizi bir "Türk Gölü" haline geldi.

Bu karşın, 24 Nisan 1830 tarihinde bağımsız Yunanistan devletinin kurulmasıyla birlikte Ege adaları Türklerin elinden çıkmaya başladı 24 Nisan 1830 tarihinde, Eğriboz adası ve Kuzey Sporat adaları, Yunanistan tarafından ilk olarak işgal edildi. Daha sonra ise Siklat adaları da Yunanistan'ın kontrolü altına girdi. Bu süreçte Osmanlı İmparatorluğu, Ege Denizi'nde yüzyıllardır sahip olduğu birçok adayı kısa sürede kaybetti. Ayrıca, İtalya da 6 Mart-14 Mayıs 1912 tarihleri arasında On İki adalarını işgal etmiştir.

Yunanistan; 20 Ekim 1912'de Bozcaada'yı, 21 Ekim 1912'de Limni'yi, 30 Ekim 1912'de Taşoz ve Gökçeada'yı (İmroz), 1 Kasım 1912'de Samothraki (Semadirek) adasını, 20 Aralık 1912 tarihinde ise Midilli adasını işgal etmiştir. Sakız adası, 3 Ocak 1913 tarihinde teslim olmaktan başka bir seçeneği olmadığı için Yunanistan'a geçti. Sisam adası ise 15 Mart 1913'te Yunanistan tarafından işgal edilerek Doğu Ege adalarının tamamı, Boğaz önünde de dahil olmak üzere Yunanistan'ın kontrolü altına girdi (Kanat, 2018:33).

Lozan Barış Antlaşması'nın 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan 12. maddesi gereğince, Gökçeada (İmroz), Bozcaada ve Tavşan adaları hariç olmak üzere Doğu Ege adaları, özellikle Samothraki (Semadirek), Limni, Midilli, Sakız, Sisam ve Nikarya adaları üzerinde Yunanistan'ın egemenliği kabul edilmiştir. Ayrıca, Güneybatı Anadolu kıyılarındaki On İki adaların da İtalya'ya devredilmesi kararlaştırılmıştır. Bu antlaşma ile Ege Denizi'ndeki adaların egemenlik durumu ve bazı adaların İtalya'ya transferi belirlenmiştir.

Lozan Barış görüşmelerinde, Meis adasının Türkiye'ye bırakılması konusunda İsmet İnönü liderliğinde büyük bir çaba harcandı, ancak başarı elde edilemedi. Böylece Meis adası da

İtalya'ya bırakılmış oldu. I. Dünya Savaşı sonunda, Osmanlı'nın varlığına son veren Mondros Mütarekesi ve bu mütarekeden sonra imzalanan Sevr Antlaşması ile Osmanlı Devleti, Ege'de bulunan tüm adalar üzerindeki egemenlik haklarından vazgeçmiştir.

Paris Antlaşması'nın 10 Şubat 1947 tarihli 14. maddesi uyarınca, İkinci Dünya Savaşı'ndan mağlup çıkan İtalya'nın, 1911'den bu yana kontrolünde bulunan Rodos, Meis ve On İki adalarının Yunanistan'a devredilmesi kararlaştırıldı. Yunanistan askeri yönetimi, bu antlaşma gereğince Nisan 1947 tarihinde Rodos'u, On İki adaları ve Meis adasını fiilen teslim almış oldu. Sonuç olarak; Gökçeada, (İmroz) Bozcaada ve Tavşan adası dışında kalan Jeostratejik değerleri ile Türkiye'nin güvenliği açısından hayati önem taşıyan bütün Ege adaları, Yunanistan'ın egemenliğine geçmiştir.

4.1. Balkan Savaşları ve Yunanistan'ın İşgal Ettiği Adalar

Sırbistan, Karadağ, Yunanistan ve Bulgaristan'ın Trablusgarp Savaşı devam ederken Osmanlı Devleti'ne saldırmak için anlaştıkları görülmüştür. Osmanlı'dan daha güçlü deniz kuvvetine sahip olan Yunanistan, Boğazönü ve Trakya Adaları olmak üzere Ege Adaları'nı işgâl etme kararı almış ve Yunan Donanması, 21 Ekim 1912'de Limni'yi teslim almıştır. Yunanistan'ın, Limni Adası'nın ardından 31 Ekim'de Gökçeada, Taşoz ve Bozbaba, 1 Kasım'da Semadirek ve 7 Kasım'da Bozcaada'yı ele geçirmesiyle birlikte Boğazönü ve Trakya Adaları fiilen Osmanlı'nın hâkimiyetinden çıkmıştır. Aynı dönemde İpsara Adası 4 Kasım'da, Ahikerya Adası 14 Kasım'da, Sakız Adası 3 Aralık'ta ve Midilli Adası ise 20 Aralık'ta Yunanlıların eline geçmiştir.

Osmanlı Devleti ile Balkan Devletleri arasında 1912'de imzalanan Çatalca Mütarekesinden sonra barış görüşmeleri için toplanan, Süfera ve Saint James Konferanslarının çıkmaza girmesi üzerine Osmanlı Devleti; Rusya, İtalya, İngiltere, Fransa, Avusturya-Macaristan ve Almanya'nın arabuluculuğunu kabul etmiştir. Ancak, buna rağmen mütarekeye son veren Yunanistan, 1913'te Anadolu sahillerinin yanındaki Meis ve Sisam Adası'nı ele geçirmiştir.

Osmanlı Devleti'nin, Ege Adaları konusunun büyük devletlere havale edilmesi ve Midye-Enez hattının sınır kabul edilmesi şartlarını onaylamasıyla Balkan Devletleri ile Osmanlı Devleti arasında 30 Mayıs 1913'te Londra Antlaşması imzalanmıştır. Osmanlı, bu antlaşmayla Girit üzerindeki bütün haklarından vazgeçmiştir. Yunanistan ile imzalanan Atina Antlaşması ile taraflar Londra Antlaşması'nın hükümlerine uymayı üstlenmişlerdir. Ege Adaları konusundaki kararlarını, 13 Şubat'ta Yunanistan'a ve 14 Şubat'ta da Osmanlı'ya bildirmişlerdir. Buna göre, Meis Adası, Gökçeada ve Bozcaada dışındaki Yunanistan tarafından

işgal edilen adaların Yunanistan'a devredilmesi kararlaştırılmıştır.

Büyük Devletler tarafından çıkarlarının dikkate alınmaması sebebiyle hayal kırıklığına uğrayan Osmanlı, 15 Şubat tarihli notasında Meis, Bozcaada ve Gökçeada'nın iadesini kabul edip diğer adalar üzerindeki taleplerini elde etmek için gayret edeceğini bildirmiştir. Meselenin bu şekilde çözülmesini istemeyen Osmanlı, bu devletler aracılığıyla çözüm aramak yerine artık doğrudan Yunanistan ile görüşmeler yapmaya çalışmıştır fakat I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla bu çalışmalar sonuçsuz kalmıştır. Savaş süresince adalardaki Yunan ve İtalyan işgalleri devam etmiştir. Bu adaların Yunanistan'a verilmesi için büyük gayret gösteren İngiltere, aslında Yunanistan üzerinden bu adalara sahip olmuştur.

Balkan Savaşlarının sonunda Osmanlı, büyük yenilgilerinden birisine uğramıştır. Meriç Nehri'nin batısındaki toprakları ile Trablusgarp Savaşı sırasında İtalyanların işgal ettiği adalarla beraber diğer Ege Adaları'nı da kaybetmiştir.

4.2. I. Dünya Savaşı ve Sonrasında Adalar

I. Dünya Savaşı'nda, İtalya'nın Almanya'yla hareket etmesini istemeyen İtilaf Devletleri, 6 Nisan 1915'te İtalya'yla imzaladıkları bir antlaşmayla Antalya Bölgesinde İtalya'ya pay verilmesi ve Menteşe Adaları üzerindeki İtalyan hâkimiyetinin tanınmasını kabul etmişlerdir. İtalya, bu antlaşmayla istediklerini elde edince İttifak Devletleri'ne karşı harbe girmiş ve 22 Ağustos 1915'te Uşi Antlaşması'nı feshettiğini ilan etmiştir.

Savaş boyunca birçok cephede mücadele eden Osmanlı, müttefikleri ile I. Dünya Savaşı'ndan mağlup olarak ayrılmıştır. Osmanlı Devleti, Mondros Mütarekesi ile ateşkesi kabul etmiştir. Bu mütarekenin imzalanmasından sonra İtilaf Devletleri Anadolu'da işgâle girişmişlerdir. Mütarekeden yaklaşık on iki yıl sonra Osmanlı ile İtilaf Devletleri arasında Sevr Antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşma sonucunda, İç Anadolu'da sadece bir toprak parçası Türklere bırakılırken, diğer adalar da dahil olmak üzere Ege Adaları işgal devletleri tarafından paylaşıldı. İşgâlleri kabul etmeyen Türkler, Mustafa Kemal Paşa'nın önderliği ile Millî Mücadele'yi başlatmıştır.

4.3. 15 Mayıs 1964 Tarihli ve Karasuları Kanunu Dönemi

Türk mevzuatında 1950'li yıllara kadar karasularının genişliğini kesin ve açık bir kural belirlememesi, bu durumun düzeltilmesini gerektiren bir ihtiyaç doğurmuştur. Bu nedenle, 1955 yılı ortalarında bakanlıklar arasında bir komisyon oluşturulmuş ve hazırlık çalışmalarına başlanmıştır. Oluşturulan tasarı, 31 Mayıs 1962 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığı'na sunulmuş ve Meclis ve Senato'daki görüşmeler sonucunda kabul edilmiştir. Tasarı, 25 Mayıs 1964 tarihinde Resmî Gazete 'de yayımlanmış ve üç ay sonra yürürlüğe

girmiştir (Düstur, 5. Tertip, C. III, s. 2444. Resmî Gazete, 25 Mayıs 1964, Sayı: 11711).

Türk mevzuatına göre, 1. maddeye göre Türk karasuları Türkiye'ye dahil ve genişliği altı deniz mili (yaklaşık 11.1 kilometre) olarak belirlenmiştir. Bir deniz mili ise 1852 metre olarak kabul edilmiştir. 2. maddeye göre, karasuları daha geniş olan devletlere karşı Türk karasularının genişliği mütekabiliyet esasına göre belirlenecektir. 3. madde ise, Türk kara ülkesinin komşu devlet kara ülkesine mesafesinin her iki devletin karasularının genişliğinin toplamından az olması durumunda, aksine bir anlaşma olmadığı takdirde orta hattın Türk karasularının dış sınırlarını belirlediğini ifade etmektedir.

Karasularının genişliğini belirleyen kararlar, Bakanlar Kurulu tarafından alınmış olup,

476 Sayılı Kanun'da bu konuda kesin bir düzenleme bulunmamaktadır. Karadeniz ve Akdeniz'de karasularının genişliği on iki deniz mili (yaklaşık 22.2 kilometre) olarak belirlenirken, Ege Denizi'nde ise altı mil ve mütekabiliyet (karşılıklılık) esası uygulanmıştır.

Uluslararası deniz hukukunda meydana gelen gelişmeler ve geçen süreç sonucunda, Ege Denizi'nde uygulanan karşılıklılık esasının sorunlara yol açtığı belirtilmektedir. Yunanistan'ın Ege Denizi'ndeki karasularını on iki deniz miline çıkarmak istemesi, Türkiye'ye yakın konumda bulunan Yunan adalarıyla Türkiye'nin kıyıları arasındaki genişliğin her iki ülkenin karasularının toplamından daha az olması sebebiyle orta hattın belirlenmesine neden olmuştur. Daha geniş deniz alanlarında ise karşılıklılık esasına göre genişlik altı mil olarak kabul edilmiştir.

Bu durumda, Türkiye'nin Güneybatı kıyıları, Doğu Akdeniz ve Ege Denizi'ndeki açık deniz alanlarından ayrılmakta ve Türk veya yabancı bandıralı deniz araçlarının zararsız geçiş hakkını kullanarak Yunanistan karasularından geçmeleri gerekmektedir. Yunanistan'ın karasularını on iki deniz miline çıkarması, Türkiye için bir avantaj sağlamamakta ve Türkiye'nin Ege Denizi kıyıları, üç bölge dışında tamamen açık deniz alanlarından ayrılmış durumdadır. Bu durumda Ege Denizi, Yunanistan'ın denizi haline gelmekte ve tüm ülkeler için açık deniz niteliğinde olan su yolları ortadan kalkmaktadır.

Karşılıklılık esasının pratik olarak dar deniz alanlarında uygulanmasının mümkün olmadığı ve ülkenin siyasi sınırlarını oluşturan karasularının karşılıklılık esasına göre düzenlenmesiyle belirsizliklerin ortaya çıkabileceği ifade edilmektedir. Türkiye, Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nda Yunanistan'ın oniki mil kriterini ileri sürmesine karşı, denizlerin özellikleri, hakkaniyet ilkesi, yarı kapalı denizler gibi hususların BMDHS'de yer almasını savunmuştur. Bu nedenlerle, Yunanistan'ın karasularını genişletme olasılığı ve bu durumun yaratacağı sakıncalar dikkate alınarak, Konferans sonrasında mevzuat değişikliği yapılarak 2674 Sayılı Karasuları Kanunu'nda mütekabiliyet esasına yer verilmemiştir.

4.4. 20 Mayıs 1982 Tarihli ve 2674 Sayılı Karasuları Kanunu

Uluslararası deniz hukukundaki gelişmeler ve değişiklikler, Türk milli mevzuatının yeniden düzenlenmesini gerektirmiş ve 476 Sayılı Karasuları Kanunu'nun yetersiz kaldığı anlaşılarak yeni bir kanun teklifi hazırlanmıştır (Resmî Gazete, 29 Mayıs 1982, Sayı: 17708). Bu kanun teklifi, önce Danışma Meclisi Milli Savunma, İçişleri ve Dışişleri Komisyonlarında görüşülmüş ve karasularının genişliği ve sınırlama ile ilgili maddeleri, amacı daha açık bir şekilde ifade etmek üzere yeniden yazılmış ve Danışma Meclisi tarafından 29 Nisan 1982 tarihinde kabul edilmiştir. Daha sonra, Milli Güvenlik Konseyi Milli Savunma Komisyonu, Danışma Meclisi'nin kabul ettiği teklifin teknik terimlerini yeniden düzenleyerek, nesafet ilkesini hakkaniyet ilkesiyle aynı bağlamda değerlendirmiş ve anılan terimi metinden çıkarmıştır. Ayrıca, 2. Madde, 1. Maddeye uygun olarak değiştirilmiş, kabul edilmiş ve Milli Güvenlik Konseyi'nin 20 Mayıs 1982 tarihinde yapılan gizli oturumunda kanunlaşmıştır.

Yeni kanunun incelenmesi sonucunda, karasularının genişliği ile ilgili olarak her iki kanunda da "Türk karasuları Türkiye ülkesine dahildir ve Türk karasularının genişliği altı deniz mili olarak belirlenmiştir." hükmünün yer aldığı görülmektedir. 476 Sayılı Karasuları Kanunu'nda bir deniz milinin 1852 metre olduğu açıklanmışken, 2674 Sayılı Kanun'da bu belirtilmemiştir. Bunun nedeni, bu ölçünün genel kabul görmesi ve deniz hukukuyla ilgili sözleşmelerde yer almasıdır.

476 Sayılı Kanun'un 2. maddesi, karasuları daha geniş olan devletler için mütekabiliyet esasını öngörmesine rağmen, 2674 Sayılı Kanun'un 1. maddesinin üçüncü fıkrasıyla bu ilke terkedilmiş ve Bakanlar Kurulu'na belirli denizlerle ilgili kuralları tespit etme yetkisi verilmiştir. Bakanlar Kurulu, söz konusu yetkiyi kullanırken, ilgili denizlerin özelliklerini ve hakkaniyet ilkesini göz önünde bulunduracaktır. Her ne kadar bu maddede açıkça belirtilmemiş olsa da belirli denizler ifadesiyle Akdeniz ve Karadeniz'in kastedildiği anlaşılmaktadır.

Bakanlar Kurulu'na bu konuda yetki verilmesinin nedeni, Karadeniz ve Akdeniz'de sahili bulunan devletlerin kara ülkelerinin Türk kara ülkesine olan mesafelerinin karasularının genişliği toplamından fazla olmasıdır. Altı deniz mili olarak belirlenen karasularının genişliği, aynı maddenin üçüncü fıkrasıyla istisnalar getirilerek, her iki denizde idari tasarrufla altı milin üzerinde olabileceği bir genişletme imkânı tanınmıştır. Bu durumda, Karadeniz'de sahili bulunan Rusya Federasyonu, Ukrayna, Gürcistan, Bulgaristan, Romanya ve Akdeniz'de sahili bulunan Suriye, Lübnan, İsrail ve Mısır ile karasularının yan sınırlarını belirlemek için anlaşma yapılması söz konusu olmamakla birlikte, bu ülkeler arasında sahilleri bitişik olanlarla anlaşma yapılması planlanmaktadır.

Bakanlar Kurulu, 2674 Sayılı Kanun'un 1. ve 3. maddelerine dayanarak yetkisini kullanmış ve Karadeniz ile Akdeniz'de mevcut durumun sürdürülmesine karar vermiştir. Ancak, mevcut durumun ne anlama geldiği konusunda belirsizlikler bulunmaktadır. Çünkü 476 Sayılı Kanun döneminde Karadeniz ve Akdeniz için mütekabiliyet esası benimsenmiş olmasına rağmen, uygulanacak kriter konusunda herhangi bir açıklama yapılmamıştır. Daha sonra, 1981 yılında Kaçakçılığın Men ve Takibine Dair Kanuna dayalı olarak çıkarılan 8/2642 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile sadece Karadeniz'de Türk karasularının on iki mil olarak belirlendiği anlaşılmaktadır. 2674 Sayılı Kanun'un gerektirdiği ilkeler doğrultusunda hazırlanması gereken kararnamede, denizlerle ilgili bütün özellikler, durumlar ve hakkaniyet ilkesi açık bir şekilde belirtilmemiş, genişlikle ilgili bir kriter oluşturulmamış ve konu detaylarıyla ele alınmamıştır.

5. YUNANİSTAN'IN KARASULARI GENİŞLİĞİNE İLİŞKİN İDDİALARI

Dünya deniz ticaret filolarının önemli bir parçasına sahip olmasına rağmen, Yunanistan 1936'dan itibaren altı mil sınırını uygulayarak denizlerin serbestliği ilkesini savunmuş ve uzun süre karasularının genişletilmesine karşı çıkmıştır. Bu görüşünü Birinci ve İkinci Deniz Hukuku Konferanslarında da dile getirmiştir. Ancak, 1970'lerden itibaren Yunanistan'ın gerçek niyeti belirgin bir şekilde ortaya çıkmış ve son Deniz Hukuku Konferansı'nda karasularının genişletilmesi konusunda büyük çaba sarf etmiştir. Yunanistan, on iki mil sınırının sabit bir ölçü olmaktan ziyade sözleşme metnine dahil edilmesi için çaba göstermiştir, ancak bu çabaları başarılı olmamıştır.

BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin "Karasuları" başlığını taşıyan üçüncü maddesiyle karasularının genişliği hükmü şu şekilde düzenlenmiştir: "Her devlet, işbu Sözleşmeye uygun olarak belirlenen esas çizgilerden başlayarak, karasularını 12 deniz milini geçmeyecek şekilde saptamak hakkına sahiptir." Böylece, kıyı devletlerine istisnalar dışında oniki mil kadar uzanan bir karasuları genişliği tespit etme hakkı tanınmıştır. Ege Denizi'nde karasuları konusunda oniki mil uygulamasıyla ilgili hukuki temel arayışında olan Yunanistan, bu çerçevede çeşitli görüşler ortaya atmaktadır.

5.1. Lozan Barış Andlaşması, Türk İtalyan İtirafnamesi ve Türk Mevzuatı Uyarınca Türk Karasularının Altı Mil Olarak Tespit Edilemeyeceği

476 Sayılı Karasuları Kanunu'nun yayımlanmasının ardından Türk karasularını altı mil olarak belirleyen ve mütekabiliyet esasını kabul eden Türkiye'ye karşın, Yunanistan uzun yıllardır altı mil sınırını uygulamasına şiddetle itiraz etmiştir. Yunan yazarlar ve Yunanistan, bu konuda Lozan Barış Anlaşması'nın 12. maddesini ve ardılı olduklarını iddia ettikleri 4 Ocak 1932 tarihinde Türkiye ve İtalya arasında imzalanan İtilafnameyi öne sürmektedir. Lozan Barış Anlaşması'nın 12. maddesi, "Asya kıyısından üç milden az mesafede bulunan adalar, işbu anlaşmada aksine açıklık bulunmadıkça, Türkiye egemenliği altında kalacaklardır." şeklinde ifade edilmektedir. Bu madde, karasularının genişliğiyle ilgisi olmayan ve tamamen adaların sahipliğiyle ilgili olan bir maddedir, ancak bazı Yunan siyasetçiler ve yazarlar tarafından Türkiye'nin üç mil sınırını kabul ettiği şeklinde yorumlanmaktadır.

Bir diğer açıdan baktığımızda, Yunanistan, Ege Kıta Sahanlığı Davası'nda, Türkiye ile İtalya arasında 4 Ocak 1932 tarihli "Anadolu Sahilleri ile Meis Adası Arasındaki Ada ve Adacıkların ve Bodrum Körfezi Karşısındaki Adanın Ciheti Aidiyeti Hakkında İtilafname'nin

(Resmî Gazete, 25 Ocak 1933, Sayı: 2313) 5. maddesini ileri sürmektedir. Bu madde yalnızca On iki Adalar ile Türkiye arasındaki karasuları sınırını belirlemektedir. Ancak, şu anda herhangi bir sorun yaşanmamaktadır.

5.2. Karasuları Genişliğinin Tespit Edilmesi ve Egemenlik Hakkı Görüşü

Oniki mil konusunda hukuki bir temel arayışı içinde olan Yunanistan, karasularının genişliğinin sahildar devletin egemenlik yetkisi içinde belirlenmesi gerektiğini savunmaktadır. Yunanistan'a göre, BMDHS'nin 3. maddesi ve uluslararası hukuka göre, karasularının maksimum genişliği on iki mildir ve Yunanistan bu sözleşmeye taraf olduğundan, takdir yetkisini istediği şekilde kullanarak karasularını on iki mile kadar genişletebilir. Yunanistan bu görüşünü, Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nda da genel hatlarıyla dile getirmiş ve günümüzde de bu görüşü sürdürmektedir.

5.3. Deniz Alanlarının Belirlenmesinde Özel Durumların Kural Dışı, Eşit Uzaklık İlkesinin İse Kural Olarak Kabul Edilmesi

Yunanistan, Türkiye'nin farklı özellikler gösteren kıyılarının karşılıklı ve bitişik belirli deniz alanlarında özel durumların göz önünde bulundurulmasını ve genişliğin taraflar arasında anlaşma yoluyla, hakkaniyete dayalı olarak belirlenmesini savunmaktadır. Ancak, taraflar anlaşmaya varamazlarsa sadece eşit mesafe kuralını ileri sürerek karşı çıkmaktadır. Yunanistan'a göre her ülke, karasularını on iki mil olarak belirleme hakkına sahiptir. Adalar, devletin ayrılmaz bir parçasıdır ve adaların da karasuları ve kıta sahanlığı bulunmaktadır. Kıta sahanlığının belirlenmesinde uygulanacak esaslar adalar için de geçerlidir.

5.4. Siyasal ve Ülkesel Bütünlük İlkesi Doğrultusunda Adaların Deniz Alanlarının Ülkesine Uygulanacak Esaslara Göre Belirlenmesi

Yunanistan, Ege Denizi'ndeki adaların oniki mil kuralı dışında kalamayacağını ve bu kriterin adalara da uygulanabileceğini savunmaktadır. Yunanistan'a göre, Ege'deki Yunan adaları kıta ülkesiyle siyasi ve ekonomik bir bütünlük oluşturmaktadır ve uluslararası hukukta devletlerin ülke bütünlüğü ve bölünmezliği ilkesi kabul edilmiştir. Bu nedenle, deniz alanlarıyla ilgili düzenlemeler yapılırken bu ilkenin göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

Ancak, Yunanistan'ın karasularını oniki deniz miline çıkarması durumunda, Türkiye'nin Ege ve Doğu Akdeniz'deki kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge haklarının ortadan kalkması söz konusu olacaktır. Bu durum, hakkaniyet ilkesine, uluslararası hukuk ve mahkeme kararlarına aykırı olacak ve Türkiye'nin aleyhine sonuçlar doğuracaktır. Ayrıca, bu

durumda Ege ve Doğu Akdeniz'in yaklaşık %90'ı Yunanistan'a devredilmiş olacak ve deniz alanları açısından kabul edilemez bir sonuç ortaya çıkacaktır.

6. TÜRKİYE TARAFINDAN YUNANİSTAN İDDİALARINA KARŞI İLERİ SÜRÜLEN GÖRÜŞLER

Yunanistan'ın ileri sürdüğü iddiaların uluslararası hukuk ve anlaşmalardan doğan haklarımız çerçevesinde hukuki ve siyasi açıdan ele alınması gerekmekte ve Yunan iddialarının geçersizliğinin kanıtlanması önem taşımaktadır. Bu bağlamda, öğretide yer alan görüşlerin ve Türk-Yunan ilişkileriyle ilgili olarak ileri sürülen resmi görüşlerin belirlenmesi gerekmektedir. Bu süreç, uluslararası hukuk normları ve anlaşmalarla uyumlu olarak Türkiye'nin haklarını korumayı ve Yunanistan'ın yanlış iddialarını çürütmeyi amaçlamaktadır.

6.1. Egemenlik Hakkına İlişkin Görüşler

Yunanistan, karasularının on iki mil olarak tespit edilebileceğini iddia ederken bunu BMDHS'nin 3. maddesine dayandırmaktadır (3. madde ve diğer maddeler için bkz. Özman A. Aydoğan, (Çev.) Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi) Türk görüşünde ise karasularının tespit edilmesi sahildar devletin egemenlik alanı içinde değerlendirilmektedir. Ancak Türkiye, bu yetkiyi kullanan devlete karşı diğer devletlerin itiraz etmemesi ve uygulamanın diğer devletler tarafından tanınması koşullarını öne sürmektedir (Namık, 1986: 36).

Egemenlik kavramı duruma göre farklı anlamlar içerebilmektedir. Bazı durumlarda karar serbestliğini ifade ederken, bazı durumlarda uluslararası hukukla sınırlı yetki anlamında kullanılmaktadır. Ancak egemenlik kavramı, ülkesel yetkilere ilişkin olduğunda uluslararası hukukun getirdiği zorlamaları da içeren bir anlamda anlaşılmaktadır. Egemenlik, bir devletin uluslararası hukuka dayalı olarak sahip olduğu yetkiyi ve devletin sözleşmelerle kabul ettiği sınırlamaları içermektedir.

Karasularının sınırlarının tespiti, ülke sınırlarının belirlenmesiyle yakından ilişkilidir. Bu nedenle, devletlerin komşu devletlerle anlaşarak sınırlarını belirlemesi önemlidir. Sınırların açık bir şekilde anlaşmalarla belirlenmesi, devletler arasında barışın sağlanmasına katkıda bulunan bir unsurdur.

Yunanistan'ın karasularını altı milden on iki mile çıkarmasıyla, mevcut sınırların değişeceği açıktır. Bu durumda, karasuları genişliği de dahil olmak üzere Türkiye ve Yunanistan, sınırlarının barışçıl yöntemlerle belirlenmesi için anlaşma yoluna gitmelidir. Türkiye'nin savunduğu gibi, eşit uzaklık veya ortay hat kriteri gibi prensiplerle birlikte, kıyıları bitişik ve karşılıklı denizlerde anlaşma yoluyla sınırların tespit edilmesi gerekmektedir. Bu şekilde, sınırların belirlenmesi süreci adil ve uzlaşmacı bir şekilde yürütülebilir.

BMDHS'ye ve uluslararası uygulamaya göre, bir devletin karasularını oniki deniz miline kadar genişletebilmesi düşünülebilir. Ancak, bu durumda, diğer devletlerin bu uygulamayı kabul etmiş olmaları gerekmektedir. Uluslararası Adalet Divanı'nın 1951 tarihli İngiltere-Norveç Balıkçılık Davası ile ilgili kararı, deniz alanlarının sınırlandırılması uluslararası bir yönü olan bir konudur (Doğru, 2003: 36-40).

Bu nedenle, sahildar devlet sınırları sadece kendi iç mevzuatına göre belirleyemez. Sahildar devletin tek taraflı işlemleri, diğer devletlerin tutumlarıyla ve hukuki sonuçlarıyla sınırlıdır. BMDHS'ye göre, hiçbir devlet açık denizlerin herhangi bir kısmını kendi egemenliğine tabi tutmayı yasal olarak ileri süremez (Ayferi, 1959: 50-51).

Yunanistan'ın karasularını oniki mile çıkarması durumunda, bu durum mevcut uluslararası hukukun ve BMDHS'nin ruhuna aykırı olacaktır. Ayrıca, kıyıya oldukça uzak mesafede bulunan adaların özel konumu nedeniyle, Yunanistan'ın açık deniz rejimine tabi olan Ege Denizi'nin büyük bir bölümünü kendi egemenliği altına alması, uluslararası hukukun ve BMDHS'nin prensipleriyle çelişecektir.

BMDHS'nin kıta sahanlığının sınırlandırılmasıyla ilgili 38. maddesinde belirtildiği gibi, kıyıları bitişik veya karşı karşıya bulunan devletler arasındaki sınırlandırma, hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşmak amacıyla uluslararası hukuka uygun anlaşma ile yapılmalıdır. Bu görüş, Uluslararası Adalet Divanı'nın kararlarında da tekrarlanmıştır (Doğru, 2003: 36- 40).

Bu bağlamda, uluslararası hukukun ve BMDHS'nin gerekliliklerine uygun olarak, Türkiye ve Yunanistan'ın sınırlarının barışçıl yöntemlerle, karşılıklı anlaşma ve uluslararası hukuka uygun olarak belirlenmesi önemlidir.

6.2. Oniki Mil Kuralının Uluslararası Hukuk Tarafından Kabul Edildiği ve Bu Kuralın Genel Kural Oluşturduğu İddiasına İlişkin Görüşler

Türkiye, Yunanistan'ın iddia ettiği oniki mil kuralının uluslararası hukuk tarafından kabul edildiği ve bu kuralın genel bir ilke olduğu iddiasına karşı çıkmaktadır. Türkiye, uluslararası hukukun bu konuda tek bir, genel bir kural oluşturmadığını ve ayrıca tüm deniz alanlarında böyle bir kuralın uygulanamayacağını belirterek çeşitli gerekçelerle ısrarla savunmaktadır. Yunanistan'ın BMHDS'nin 3. maddesi ve sonrasında meydana gelen uygulamalara dayanarak ileri sürdüğü bu iddianın uluslararası hukuka uygun olduğunu kabul etmek mümkün değildir. Ayrıca belirtilmelidir ki, bahsi geçen madde her devletin kara sularını oniki mil olarak tespit edebileceği şeklinde öngörülmektedir.

"Bir anlaşmanın daha sonraki uygulamalar sonucu ortaya çıkan verilere dayanarak geçerli bir şekilde yorumlanması, bir anlaşmanın yorumunun tüm tarafları bağlayıcı

nitelikteki gerçek yorum olarak kabul edilmesi" için tarafların ortak kararlarını açıklamaları gerekmektedir (Pazarcı, 1999: 52, 54, 59).

Ayrıca 1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nin 31. maddesi, bir anlaşmanın hükümlerinin, o anlaşmanın bütünü ve konusu dikkate alınarak iyi niyetle yorumlanması gerektiğini belirtir. Bu bağlamda, BMDHS'nin 3. maddesinde yer alan oniki mil kuralı, Sözleşme'nin diğer maddeleriyle birlikte değerlendirilmeli ve amacına uygun bir şekilde yorumlanmalıdır.

BMDHS'nin 3. maddesi, sahilleri bitişik veya karşı karşıya olan devletler arasında karasularının sınırlandırılması konusunu düzenler. Ancak, Sözleşme'nin diğer maddeleri, adalar konusunu düzenleyen 121. madde, kapalı ve yarı kapalı denizlerle ilgili 122. madde, bu denizlere kıyısı bulunan devletler arasındaki iş birliğini düzenleyen 123. madde ve iyi niyet ve hakkın kötüye kullanılması başlıklı 303. madde gibi maddelerle birlikte değerlendirilmelidir.

Bu değerlendirme sürecinde, anlaşmanın bütünlüğü ve amacı göz önünde bulundurulmalıdır. Ayrıca, iyi niyet ilkesi ve hakkın kötüye kullanılmasının önlenmesi de dikkate alınmalıdır. Bu çerçevede, oniki mil kuralının, diğer ilgili maddeler ve iyi niyet prensibiyle uyumlu bir şekilde yorumlanması gerekmektedir.

Ancak, antlaşmaların üçüncü kişiler açısından bazı haklar ve yükümlülükler yarattığına dair bir genel kabul bulunmaktadır. 1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nin 36. maddesi bu konuya değinmektedir. Ancak, her hükmün otomatik olarak üçüncü kişiler için bir hak doğurduğu şeklinde yorumlanması mümkün değildir. Bu tür bir hak doğması için, antlaşmanın taraflarının bu yönde açık iradesini göstermesi ve üçüncü kişilerin bu iradeyi kabul etmesi gerekmektedir. Üçüncü kişilerin rızası, ilgili üçüncü kişiler tarafından itiraz edilmediği sürece ve antlaşma tarafından aksi öngörülmediği sürece kabul edilmiş sayılır.

Bu bağlamda, üçüncü kişilerin antlaşmadan doğan haklara sahip olması için, ilgili antlaşmanın taraflarının bu durumu açıkça belirtmesi ve üçüncü kişilerin bu hakları kabul etmesi gerekmektedir. Aksi takdirde, üçüncü kişilerin antlaşmadan kaynaklanan haklara sahip olduğunu kabul etmek mümkün değildir (Pazarcı, 2001: 175-176).

Ancak, bu düzenleme, 1969 Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nin 3. maddesi ile öngörülen karasularının genişliğinin en fazla oniki mil olarak belirlenmesiyle ilgili bir hükümdür. Bu düzenleme, antlaşmaya taraf olmayan ve bu hükmün kendisine karşı uygulanmasına başlangıçtan beri açıkça ve tutarlı bir şekilde itiraz eden devletlere karşı ileri sürülemez. Ayrıca, bu kural sonradan bir örf ve âdet kuralı haline dönüşse bile, bu devletleri bağlamaz.

Türkiye, oniki mil genişliği esasının bir genel kural olarak kabul edilmesi yolundaki gelişmeler ortaya çıktığından beri, bunun yarı kapalı denizler gibi özel niteliklere sahip bölgelerde uygulanmayacağı görüşünü açık ve tutarlı bir şekilde ileri sürmektedir. Bu nedenle, Yunanistan'ın tek taraflı olarak karasularını genişletme eylemi, Türkiye'ye karşı ileri sürülemez ve Türkiye'yi bağlamaz.

Özetle, Türkiye, başlangıçtan itibaren dar karasuları görüşünü benimsemiş ve karasularını altı mil olarak belirlemiştir. Bu nedenle, Yunanistan'ın karasularını genişletme girişimi, Türkiye'ye karşı ileri sürülemez ve Türkiye'yi bağlamaz (Toluner, 1006:100-101). "Hiçbir devlet, açıkça veya ima yoluyla onaylamadığı bir kural ile kesinlikle bağlanamaz." (Odman, 2020).

On iki mil kuralı, Amerika Birleşik Devletleri Dışişleri Bakanlığı Okyanus İşleri Dairesi'nin 1996 yılında yaptığı bir araştırmada tespit edilen on altı devletin iddia ettiği karasularının genişliğinin on iki milden daha fazla olduğu durumlar dikkate alındığında, henüz bir teamül veya yapılageliş kuralı niteliği kazanmamıştır (Shaw 1997:402).

Ek olarak, Türkiye'nin BMDHS metniyle ilgili oy kullanırken aleyhte oy kullandığını ve BMDHS'ye taraf olmayacağını beyan ettiğini belirtmek önemlidir. Türkiye, tüm kodifikasyon çalışmaları sürecinde on iki mil kuralını reddetmiştir. Karasuları Kanunu'nda yer alan 476 Sayılı Kanun ile öngörülen mütekabiliyet ilkesi ve 2674 Sayılı Kanun ile Bakanlar Kurulu'na belirli denizlerde altı milden daha geniş karasuları tespit etme yetkisi gibi uygulamalar dışında, Türkiye'nin mevzuatında bu kurala yer verilmemiştir. Türkiye, Yunanistan ile olan ilişkilerinde on iki mil kuralını kabul etmeyeceğini açıklamış ve karasularının dar tutulması görüşünü ısrarla savunmuştur. Türkiye, "...söz konusu kuralın ortaya çıkışı aşamasından beri açıkça ve tutarlı bir biçimde itiraz eden bir devlet durumundadır... Bu kuralın Ege Denizi'nde Türkiye'ye karşı uygulanması hukuken mümkün değildir." (Toluner, 1996: 107).

Türkiye, denizlerin özel durumunu, coğrafi özelliklerini gerekçe göstererek görüşünü dile getirmiştir. Deniz Hukuku Konferansı'nda Türkiye, denizlerin coğrafi, jeolojik, jeomorfolojik nitelikleri dikkate alınarak genişliğin belirlenmesi gerektiğini vurgulamıştır. Türkiye, farklı deniz alanlarında genişliğin hakkaniyet ve eşitlik prensipleri çerçevesinde anlaşma yoluyla tespit edilmesini talep etmiş ve on iki deniz milinin genel bir kural olarak her devlet için uygulanamayacağını ifade etmiştir. Özellikle Ege Denizi örneği üzerinde durularak, Türkiye'nin Ege Denizi'nin özelliğine uygun olarak genel nitelikli kuralların uygulanamayacağı savunulmuştur. Türkiye, Ege Denizi'nin yarı kapalı bir deniz olduğunu ve bir devletin karasularının tespitiyle diğer sahil devletlerinin açık denizle bağlantısının kesilmemesi

gerektiğini ileri sürmüştür. Eşit uzaklık ve ortay hat kriterlerine destek verilmiş olsa da Türkiye'ye göre eşit uzaklık ilkesi özel durumlar ve hak ve nısfet ilkeleri dikkate alınarak uygulanmalıdır. 1982'de yapılan toplantılarda karasularının genişliğiyle ilgili 3. maddeye karşı çıkılmış ve bu maddenin anlaşmazlıklara yol açabileceği vurgulanmış, sınırlandırmanın ilgili ülkeler arasında anlaşma yoluyla belirlenmesi gerektiği üzerinde durulmuştur. Karasularının genişliğiyle ilgili 3. maddeye ek olarak karasularının sınırlandırılması, bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge, kıta sahanlığı, adalar ve zararsız geçiş gibi konularla ilgili diğer maddelerin de aynı gerekçelerle kabul edilemeyeceği açıklanmıştır.

6.3. Yarı Kapalı Denizlerde Karasularının Hakkaniyete Göre Anlaşma Yoluyla Tespit Edilmesi

Türkiye, hukuki, coğrafi ve siyasi nedenlerle bu görüşleri ortaya koymaktadır. Ege Denizi, Türkiye ve diğer sahil devletlerinin bulunduğu, içerisinde binlerce adalar ve adacıkların yer aldığı özel durumlu bir denizdir. Yarı kapalı bir yapıya sahip olan bu denizin benzeri yoktur. Adaların oluşumuyla ilgili detaylı bilgiler sunmak ve sonucu sağlam verilere dayandırarak açıklamak, konuyu daha iyi anlamamızı sağlayacaktır.

Ege Denizi, Doğu Akdeniz'in beş havzasından biridir ve diğer havzalardan farklı özelliklere sahiptir. Bu farklılıklar binlerce kayalar, adacıklar, koylar, adalar, yarımadalar, körfezler, deniz dibindeki düzlükler, çanaklar, oluklar, gedikler, sırtlar ve tepelikler gibi özelliklerden kaynaklanır. Ege Denizi'nin kıyıları ve birçok adaları, coğrafik yapıyla güçlü bir bağa sahiptir. Türkiye ve Yunanistan arasında jeopolitik ve stratejik açıdan önemli anlaşmazlıklara yol açan Ege Denizi, Pliyosen ve Diluvium safhalarında jeolojik süreçler sonucunda bir kara parçasının düşmesi veya çökmesini ve Akdeniz'in suları tarafından kaplanmasıyla şekillenmiştir. Ege Denizi, su yüzeyinde kalan çöken kara parçaları olan adalarıyla birlikte 214.000 km²'lik bir yüzey alanına sahiptir. Bu adalar, toplamda 23.000 km²'lik alana yayılmıştır. Bunların 3049'u Yunanistan egemenliğindedir, öte yandan Türkiye 60' tan fazla ada ve adacık üzerinde hak ve egemenlikleri bulunmaktadır. Yunanistan hakimiyeti altında olan adalardan bazıları Türkiye'nin anakarasının doğal uzantısında yer alırken, bazıları Türkiye kıyısına sadece birkaç mil uzaklıktadır. Benzersiz bir karaktere sahip olan Ege Denizi, dar bir alanda yer alan ve geniş bir bölgeyi kapsayan 240 mil uzunluğunda özgün bir yarı kapalı denizdir (Erinç ve Yücel, 1978: 7-15).

Yunanistan, Ege Denizi'nde bulunan adaların Türk anakarasının doğal uzantısı olduğu yerlerde, kıta sahanlığı ve karasularında hak iddia ediyor. Ege Denizi'nin tüm deniz yüzeyi, deniz tabanı ve altındaki topraklarıyla birlikte hava sahasını kontrol altına alarak, mevcut

durumda kullanılan veya kullanılabilen kaynakları tam egemenlik sağlamayı hedefliyor.

Yunan adalarının Türk anakarasının doğal uzantısının üzerinde olmasını kabul etmek ve adaları kıta sahanlığına sahip olduğunu iddia etmek coğrafi açıdan mümkün değildir. Bir anakaranın önündeki şelf üzerinde yer alan bu adalar, sular üstüne yükselmiş şelf tabanının kısımlarıdır ve şelfin sahibi değildirler. Ege Denizi kaynakları ve potansiyel kaynaklar esas olarak Türkiye kıyılarına bağlıdır. Kıta yamacının organik ve inorganik potansiyeli, Doğu Ege şelfi olarak adlandırılan alanda Türk topraklarının bir parçasını oluşturur. Ayrıca, Ege Denizi'nde Türk anakarasının önünde uzanan şelf, çok verimli avlanma alanı ve en değerli balıkların gelişme ve yumurtlama bölgesidir. Bu bölgede suların zengin fito-plankton ve zoo-plankton varlığı, dip balıkları ve pelajik açısından üretkenliği ve ekonomik anlamda çok değerli olan alg toplulukları gibi dip bitkileri bulunmaktadır. Ayrıca Türkiye anakarasından denize dökülen akarsuların mineral zenginliği, Türkiye topraklarından kaynaklanan tortul yataklar veya diğer elementlerin çökelmelerinden oluşmuştur (Erinç ve Yücel, 1978: 30-37).

Türkiye, bu teklifte, Türk tarafının görüşüne göre, farklı topoğrafyaya sahip yarı kapalı sulardaki adaların deniz alanı anlaşma ile belirlenmekte olup, başka bir ülkenin kıta sahanlığı veya ekonomik bölgesinde yer alan adalar deniz alanları tesis edemez. Kıta sahanlıkları ve ekonomik bölgeler, kıta ülkesinin topraklarının ve nüfusunun 1/10'unu işgal etmedikçe dahil edilmez. Ulusal karasuları dışında kalan ve ekonomik faaliyeti olmayan ada ve resiflerin deniz alanı olamayacağı, ulusal kıyılar dışında kalan ada gruplarının ise takımada özelliği gösteremeyeceği ve bu nedenle takımada suları olarak adlandırılacağı ve oluşamayacağı vurgulanmıştır. Türkiye'ye göre, Ege Denizi gibi içinde üç binden daha fazla adanın olduğu bir denizde, jeofizik, stratejik, jeolojik, coğrafi ve demografik özelliklerin önemsenmesi gerekmektedir. Bu hususlar, 27 Şubat 1974 tarihli Türk Notası'nda ve Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'na sunulan tekliflerde açıklanmaktadır.

Türkiye'nin özel durumlarına ilişkin öne sürdüğü tüm iddialar, BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) 3. maddesi ve bağlantılı diğer maddelerde yer almamaktadır. BMDHS'nin 3. maddesi, her devlete oniki mil azami genişlik kuralını tanıyan bir hakkı garanti etmektedir. Türkiye, 309. maddeye bağlılık sınırlandırması nedeniyle BMDHS'yi onaylamamış ve tarafı olmayacağını ilan etmiştir. Türkiye, ısrarla vurguladığı kapalı ve yarı kapalı denizlere ilişkin olarak, 1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nde yer almayan BMDHS'nin 3. maddesi yerine, 122. maddede düzenlenmiştir. Maddedeki tanımın açıklaması şu şekildedir; yarı kapalı ve kapalı denizler, iki veya daha fazla ülke tarafından çevrili olan ve dar bir geçitle diğer bir denize veya okyanusa açılan, ya da tamamen ya da büyük bölümüyle iki veya daha fazla ülkenin karasuları ve münhasır ekonomik bölgelerin oluşturduğu

körfezler, deniz havzaları yada denizler olarak tanımlanmıştır. 123. madde ise "Kapalı veya Yarı Kapalı Denizlere Kıyısı Bulunan Devletler Arasında İş birliği" başlığını kapsar. Bu maddede, kapalı ve yarı kapalı denizlerdeki sahildar devletlerin haklarının kullanımı ve sorumluluklarının yerine getirilmesinde iş birliği yapılmasını öngörmektedir. BMDHS'nin 70. maddesinde de kapalı ve yarı kapalı denizleri olan kıyı devletleri coğrafik yönden olumsuz etkilenecek ülkeler olarak değerlendirilir. Libya-Malta Kıta Sahanlığı Davası ile ilgili Uluslararası Adalet Divanı kararında da yarı kapalı ve kapalı denizlerin sahildar devletleri arasında deniz alanlarının belirlenmesinde bu durumun göz önünde bulundurulması gerektiğine değinilmiştir.

"Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde yer alan kapalı veya yarı kapalı deniz kavramı, Türkiye'nin önerdiği sahildar devletlerin deniz alanlarındaki hakların değişik bir şekilde dağıtılmasını ya da paylaştırılmasını sağlamada etkili olacak bir kavram olarak tanımlanmamıştır." (Toluner, 1996: 105-106).

Kapalı veya yarı kapalı denizlere, Sözleşme'nin 3. maddesinde yer almasa da uluslararası hukuka göre Sözleşme'nin tümünü dikkate alınarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Başlangıç bölümü de en başta olmak üzere diğer maddelerin dikkate alınmasını gerektirir. Devletler Hukuku Komisyonu, kıyılar ve adaların durumu gibi özel durumları tanımlamaktadır. Ve BM Deniz Hukuku Sözleşmesi Madde 15'te eşit uzaklık yani ortay hat prensibi onaylanmıştır, ancak bu prensip özel durumların ya da tarihi hakların varlığı söz konusu olduğunda uygulanamaz. Bu madde, BM Deniz Hukuku Sözleşmesi Madde 12' de de belirtiği gibi, özel durumlar hususunda ayrıntılı bir tanımlama içermemektedir (Gündüz, 1986:18-22).

Öğretide, karasularının belirlenmesi konusunda farklı görüşler bulunmaktadır. Bir takım yazarlar belirli bir kriterin oluşturulmasını savunurken, diğerleri ülke ihtiyaçları, coğrafi durum, sahilin yapısı ve uzunluğu gibi çeşitli faktörlerin dikkate alınması gerektiği üzerinde durmaktadır. J.M. Yepes, tüm ülkeler için belirli bir genişliği kabul etmeyerek, genişliğin coğrafi, jeolojik, antropocoğrafik durum, tarihi ve siyasi şartlar, ekonomik ve kültürel gelişmeler, hayati öneme sahip menfaatler gibi faktörlerin göz önünde bulundurulmasını savunmaktadır. Alejandro Alverez ise 1951 İngiltere-Norveç Balıkçılık Davası'ndaki muhalefet şerhinde, devletlerin karasularının serbestçe tespit edilebileceğini ve diğer devletlerin kabulünü isteyebileceğini belirtirken, bunun makul ölçüler içinde olması, kontrolün sağlanması, uluslararası hukuka uygun hareket edilmesi, diğer devletlerin kazanılmış haklarına saygı gösterilmesi, genel çıkarları zarar vermemesi ve hakkın kötüye kullanılmaması şartlarını vurgulamaktadır (Gönlübol, 1959: 83-84). Sibert, korunması istenen haklara dayalı olarak

farklı genişlikler ileri sürerken, Azcarraga Y. Bustamante ise nüfus yoğunluğu, ülkenin yüzölçümü ve kıyıların uzunluğu gibi kriterlere dayanan bir formülle genişlikler önermiştir. (Gönlübol, 1959: 84).

Scelle, özel durumlara göre genişliğin belirlenmesi gereği üzerinde durmasına rağmen, teknik sınırlamaların ortaya çıkaracağı sorunlar ve bu sorunların çözümünde karşılaşılacak zorluklar nedeniyle "önceden belirlenmiş bir genişlik" kabul edilmesini önermektedir. Sir Arnold McNair ise birinci grup yazarların ileri sürdüğü kriterleri reddetmekte ve böyle bir uygulamanın "devletleri uluslararası bir ölçüye uymak yerine haklarını subjektif kriterlerle belirlemeye teşvik edeceği tehlikeli yollara yol açacağını" savunmaktadır (Gönlübol, 1959: 85). Klasik ve teamül hukukta, özel durumlar farklı şekillerde değerlendirilmekte olup, bazen sınırlı bir şekilde ele alınmakta bazen de kabul edilmemektedir (O'Connell, 1984: 85).

Öğretideki tartışmalara rağmen, uluslararası hukukta adil ilkelerin çeşitli veriler göz önünde bulundurularak uygulandığı gözlemlenmektedir. Deniz alanlarının sınırlandırılması konusunda jeolojik, jeofizik, jeomorfolojik ve topografik faktörlerin yanı sıra kıyıların durumu, adalar, körfezler, adaların kıta ülkesine ve diğer ülkelere olan mesafeleri, boyutları, ekonomik ve insan faktörleri, ilgili deniz alanında diğer deniz sınırlarının varlığı, güvenlik, deniz trafiği, petrol yatakları ve tarihsel haklar gibi hususlar üzerinde durulmaktadır (Pazarcı, 1984: 401). Divan, 1985 Libya-Malta Kıta Sahanlığı Davası'nda ekonomik faktörleri göz önünde bulundurmamıştırbl (Gündüz, 1986:20). Divan'ın kararına göre, "hakça ilkeler mücerret bir hukuk kavramı olarak algılanmamalıdır, çünkü somut durumlar, coğrafi ve jeolojik faktörlerin dikkate alınması gerekmektedir." (Yolga, 1986: 33). Libya-Malta Kıta Sahanlığı Davası'na ilişkin Divan kararında, hakça ilkelerin uygulanması açısından tüm ilgili faktörlerin dikkate alınması gerektiği vurgulanmıştır. Bununla birlikte, coğrafik sınırlamaların yetersizlikleri sınırlama süreciyle giderilemeyeceği de ifade edilmiştir (Gündüz, 1986: 7, 17).

Uluslararası yargı kararlarında, eşit uzaklık-ortay hat prensibi sadece taraflar arasında adil ve eşit haklar sağladığı durumlarda uygulanabilen bir ilke olarak kabul edilmektedir. Özellikle belirli deniz yetki alanlarında, adaletsizlik yaratabilecek durumlar eşit uzaklık-ortay hat kuralıyla özel olarak değerlendirilir ve giderilebilir. Örneğin, Milletlerarası Adalet Divanı, 1978 tarihli Ege Davası'na ilişkin kararında, karasuları ve kıta sahanlığı sınırlarının ülke statüsüyle ilgili olduğunu ve eşit mesafe-ortay hat kuralının mutlak olarak uygulanmasının adil olmayacağını ifade etmiştir. Ayrıca, 1969 tarihli Kıta Sahanlığı Kararı'nda da aynı şekilde eşit mesafe-ortay hat kuralının hakkaniyete uygun olmayacağı, bu uygulamanın olağanüstü, gayri tabii ve makul olmayacağı belirtilmiştir. Bu karara göre, eşit mesafe kuralı zorunlu bir yöntem değildir ve hakkaniyet ilkesi göz önünde bulundurularak bir sonuç elde etmek için

uygulanmalıdır (Ünal, 1975: 48).

UAD, eşit uzaklık-ortay hat kriterine ilişkin görüşünü 1985 yılında Libya-Malta Kıta Sahanlığı Davası'nda da tekrarlamıştır. Kararda, eşit uzaklık yöntemi ile diğer sınırlandırma yöntemleri arasında bir ayrım yapılmamış ve bahsi geçen kriterin zorunlu olarak uygulanması gerektiği vurgulanmamıştır (Gündüz, 1986: 16).

Yunanistan, kıta sahanlığı anlaşmazlığında özel durumlar ilkesini kabul etmemiş ve kıta sahanlığı sınırlarının kıyılarımıza en yakın bulunan adalardan itibaren eşit uzaklık ilkesine göre belirlenmesini talep etmiştir. Bu talebini 1958 tarihli Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nin 6. maddesine dayandırmıştır. Yunanistan, söz konusu maddeye dayanarak, "aynı kıta eşiğinin, karşılıklı sahillere sahip olan iki veya daha fazla devletin ülkelerine bitişik olması durumunda, kıta eşiğinin sınırının bu devletler arasında anlaşma yoluyla belirleneceği" hükmünün uygulanmasını talep etmiştir. Anlaşmaya varılamadığı durumda ve özel şartlar başka bir sınır hattını haklı çıkarmıyorsa, kıta eşikleri arasındaki sınır, her bir devletin karasularının genişliğini ölçmekte başlangıç olarak kabul edilen esas hatların en yakın noktalarına eşit mesafede bulunan bir orta hatla belirlenir (O'Connell, 1984: 705).

Madde uyarınca, bitişik sahil devletleri arasında sınırlandırma anlaşmayla yapılır. Ancak, anlaşmaya varılamaz ve özel durumlar başka bir sınırlandırmayı gerektirmezse, eşit uzaklık-ortay hat yöntemi uygulanır. Bu durumda, maddeye göre eşit uzaklık-özel durumlar birleşik kuralı çerçevesinde değerlendirilmelidir, Yunanistan'ın iddia ettiği gibi sadece eşit uzaklık prensibiyle sınırlı değildir. Bu yaklaşım, 1969 tarihli Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davası'nda Uluslararası Adalet Divanı tarafından da benimsenmemiştir. Ayrıca, 1977-1978 İngiltere-Fransa Kıta Sahanlığı Davası'nda da eşit uzaklık-özel durumlar ifadeleri birleşik kural olarak kabul edilmiştir. Manş Denizi'ndeki anlaşmazlığın ele alındığı uluslararası Tahkim Davası'nda, Birleşik Krallık'a bağlı Fransa'nın Normandiya bölgesine 25 kilometre uzaklıktaki Jersey ve Guernsey Adası'nın kıta sahanlığının sınırlandırılması konusunda adalara tam etki tanımanın Fransa'nın kıta sahanlığının azalmasına neden olacağı belirlenmiştir. Sonuç olarak, Manş Denizi'nde kıta sahanlığı sınırı, iki devletin ana kara ülkelerinin kıyılarına eşit uzaklıkta bir orta hat olarak belirlenmiştir. Bu nedenle, adaların kıta sahanlığına sahip olamayacağı ve sadece on iki millik bir cep bölgesiyle karasuları hakkı elde edebileceği belirtilmiştir. Bu durumda, Türkiye'ye 2 kilometre uzaklıkta ve 10 kilometrekarelik bir alanda bulunan Meis Adası'nın kıta sahanlığına sahip olduğunu ileri sürerek Türkiye'yi uluslararası hukuka aykırı davranmakla suçlayan Fransa'nın, geçmişte kendisine yakın İngiltere'ye bağlı adaların kıta sahanlığına sahip olmadığını iddia etmesi ve kendi kara ülkesinin kıta sahanlığı olduğunu belirtmesi oldukça dikkat çekicidir. Bu durum uluslararası bir hakem mahkemesi tarafından da

onaylanmıştır.

Libya-Tunus Kıta Sahanlığı Davası'nda da Uluslararası Adalet Divanı (UAD) Sözleşme'nin 6. maddesinin uygulanmayacağını ifade etmiş ve özel şartların varlığını kabul etmiştir. Bu özel şartlar aynı zamanda 1984 yılında Maine Körfezi deniz sınırının belirlenmesi ve Libya-Malta ile ilgili kararlarda da kabul edilmiştir (Jagota, 1985:168-206).

Bütün bu uluslararası yargı kararları, Yunanistan'ın iddia ettiği gibi eşit uzaklık-ortay hat kuralının teamülü veya yapılageliş bir kural niteliği taşımadığını ve diğer sınırlandırma yöntemlerinden farklı olmadığını göstermektedir. Ege Denizi'ndeki Yunan adalarının bazıları Türkiye sahillerine çok yakındır. Normal durumdaki karşılıklı sahillerde, karasularının sınırlarının belirlenmesinde ortay hat yöntemi, yani matematiksel ortalama sistemi kullanılmaktadır. Ancak bu yöntem, Ege Denizi'nde Türkiye ile Yunanistan arasındaki deniz sınırının belirlenmesi için uygulanırsa, Ege Denizi'nin hemen hemen tamamına yakın bir kısmı Yunanistan'ın egemenliği altına girecektir. Yunanistan'ın irili ufaklı adalara sahip olmasından dolayı ve sadece bu nedenle bu geniş haklara ve yetkilere sahip olmasının uzaklık ilkesine aykırı olduğu açıktır (Gönlübol, 1959:202).

Gine-Gine Bissau arasındaki sınırlandırma davasında, Hakem Mahkemesi 1985 yılında verdiği kararda, kıyı önündeki çok sayıda ada bulunması nedeniyle eşit uzaklık ilkesinin öncelikli bir uygulamasının olmadığını belirtmiştir (Ünal, 2005: 145). Bu nedenle Türkiye, Yunanistan'ın her ülkenin on iki mil genişliğinde karasuları belirleyebileceği iddiasına çeşitli görüşler yanında hakkaniyet ilkesine göre, anlaşma yoluyla tespit edilmesi gerektiği görüşüyle karşı çıkmaktadır. Bu konuda Truman Bildirisi ve Uluslararası Adalet Divanı'nın Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davası'ndaki kararı da yol gösterici niteliktedir.

Divan kararına göre, karasularının sınırlandırılması konusunda taraflar arasında hakkaniyet ilkesine uygun olarak anlaşma yoluyla bir tespit yapılmalıdır. Ayrıca özel durumlar geniş kapsam içinde değerlendirilerek bütün ilgili faktörler dikkate alınmalıdır. Bu faktörler arasında taraflardan birinin deniz altında doğal bir uzantıya sahip olması, kıyının coğrafi durumu, jeolojik yapı, kıyının uzunluğu ve doğal kaynaklar gibi etkenler bulunmaktadır.

Sınırlandırma hukuk kuralları adalet ve hüsnüniyet (iyi niyet) prensiplerine dayanmalıdır. Divan'a göre, devletlerarası anlaşmazlıkların çözümü de ilgili tarafların iyi niyetli yaklaşımlarına bağlıdır. Taraflar, durumun bütün yönlerini dikkate alarak hakkaniyet ilkesinin uygulanmasını sağlamak için hareket etmelidir. Herhangi bir devletler hukuku kuralının uygulanması gerektiği konusunda anlaşmazlık yaşandığında, tarafların iyi niyetine bağlı olarak bu normun geçerliliği ve somut olaya uygunluğu tartışılmalıdır. Bu süreçte, devletler hukuku kurallarının var olmadığı durumda uygun bir teamülün araştırılması ve bu normun somut olaya

uygunluğunun tarafların iyi niyetine göre yorumlanması gerekmektedir.

Bu durumda, önemli olan hukuk kuralının yarıya indirgenmiş şekilde yorumlanması ve uygulanması değil, nispet ilkelerinin uygulanmasını öngören bir hukuk kuralının tam olarak uygulanmasıdır (Toluner, 1996: 208).

Büyük Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS), hakkaniyet prensibini dikkate alarak hazırlanmıştır. Sözleşme, adalet ve hak eşitliği ilkelerine uygun olarak uluslararası barışın, güvenliğin, iş birliğinin ve dostane ilişkilerin güçlendirilmesini hedefleyen bir hukuk düzeninin tesis edilmesini öngörmektedir. Özellikle sahili bulunmayan devletlerin ve coğrafi açıdan dezavantajlı olan devletlerin ekonomik ve coğrafi durumlarının hakkaniyet esasları çerçevesinde göz önünde bulundurulması gerektiği belirtilmektedir. Sözleşmenin 83. maddesinde, "Sahilleri Bitişik veya Karşı Karşıya Bulunan Devletler Arasında Kıta Sahanlığının Sınırlandırılması" başlığı altında hakkaniyetli bir çözüm öngörülmektedir. Bu nedenle, Yunanistan'ın karasularını oniki mile çıkararak Türkiye'nin denizlerde sahilinin olmadığı şeklinde Ege Denizi'nin ekonomik kaynaklarını tek taraflı olarak kontrol altına alması kabul edilemez. Hakkaniyet ilkesi, denizlerin sunduğu ekonomik imkanlardan her devletin adil bir pay almasını gerektirmektedir.

Benzer şekilde, Romanya-Ukrayna ve Eritre-Yemen anlaşmazlıklarında da hakkaniyet prensibi ön plana çıkmaktadır. Romanya-Ukrayna anlaşmazlığında, Yılan Adası'nın kendi başına bir kıta sahanlığı veya münhasır ekonomik bölge talep edemeyeceği belirlenmiştir. Eritre-Yemen anlaşmazlığında ise, adaların ve kaya parçalarının mesafesi yerine, iki ülke arasındaki karalar arasındaki mesafe dikkate alınması gerektiği vurgulanmıştır. "Karasularının genişliği konusunda bugüne değin tekdüze bir düzenleme kabul edilmediği gibi, bu konuda tüm devletler için ve hatta bir devletin tüm kıyıları için tekdüze bir genişliğin kabulü zorunlu değildir. Deniz Hukuku, coğrafi açıdan çeşitlilik gösteren deniz ortamında, devletlerin yetkilerini paylaştırma amacını güder. Deniz hukuku kurallarının oluşturulmasında coğrafi ortamın özellikleri dikkate alınmalıdır, çünkü bu kurallar, belirli bir coğrafi durumdan kaynaklanan zorunlulukları içermelidir. Devletler, komşu devletlerin haklarını ve çıkarlarını göz önünde bulundurarak ve hakkaniyet ilkesine uygun bir anlaşma ile karasularının genişliğini belirlemelidir. Bu, devletlerin eşitliği ilkesinin bir sonucu olarak ortaya çıkar. Bu ilke, coğrafi konumlarından kaynaklanan eşitsizliği tamamen giderme amacını taşımaz. Ancak, birbirine benzeyen coğrafi konuma sahip devletler arasında hakların eşit olarak dağıtılmasını sağlayacak bir hukuki düzenlemenin kabulü gereklidir." (Toluner, 1996: 102).

“Hukukta herhangi bir değişikliğin veya mevcut ve geçerli olan hukukun belirlediği hakların değiştirilmesine yol açacak herhangi bir değişikliğin, etkilenen devletlerin rızasıyla

gerçekleşmesi için uluslararası deniz hukukunun karşılıklı uzlaşma, makul olma ve iş birliği prensipleri üzerine dayandığı gerçeğini göz ardı etmeyen bir yaklaşımla sorunlara yaklaşmak kaçınılmazdır. Bu anlayış, özellikle benzer türdeki haklarının çatıştığı durumlarda devletlerin eşitliği ilkesinin sağlanmasını gerektirir."

7. TÜRKİYE-YUNANİSTAN ARASINDAKİ SORUNLARIN ÇÖZÜMÜ VE AB'YE GİRİŞ

AB Kriterlerine göre, siyasi konularla ilgili maddelerde sınır anlaşmazlıklarının müzakerelerle barışçıl bir şekilde çözülmesi gerekmektedir. Bu nedenle Türkiye, tüm sorunlarını Yunanistan ile barışçıl yollarla çözerek AB üyeliği için gereken şartları sağlamalıdır. Bu noktadan hareketle özellikle son yıllarda iki ülke arasında dışişleri bakanları seviyesinde birtakım müzakereler yapılmış ve bazı konularda mutabakat sağlanmıştır. Türkiye ve Yunanistan Dışişleri Bakanları Gül ve Papandreou'nun, Girit'te 26 Mayıs 2003 tarihinde gerçekleştirdikleri toplantı, güven artırıcı önlemleri içeren bir değişim programı olan askeri akademiler ve askeri hastaneler arasında anlaşma sağladıkları bir örnektir. İki ülke, Temmuz 2003'te Barış İçin İş birliği (BİO) eğitim birimleri arasında personel değişimiyle ilgili ek önlemler konusunda uzlaşmaya varmıştır. Ayrıca, 16 Eylül 2003'te Ege Denizi üzerinde sivil hava trafiğini düzenleyen bir anlaşma imzalanmıştır. Bunun yanı sıra, her iki ülke 2003 sonbaharında planlanan askeri deniz tatbikatlarını iptal etme kararı almıştır. Her ne kadar Ege üzerinde tarafların Hava Kuvvetleri arasında istenmeyen olaylar meydana gelse de bu tatbikatlar 2006 yılı itibarıyla iptal edilmeye devam edilmektedir (Başdemir, 2007: 114).

Türkiye ve Yunanistan arasındaki ticari ve ekonomik ilişkiler sürekli derinleşmektedir. İki ülke, Şubat 2003'te Yunanistan'a doğal gaz ihracatını hedefleyen bir anlaşma imzalamıştır. Bu doğal gaz hattının inşaatı başlamış olup gelecek yıllarda bu projenin tamamlanması planlanmaktadır. Aralık 2003'te imzalanan bir anlaşma ile de iki ülke arasındaki ticareti artırmak için çalışmalar yapılmasına karar verilmiştir. Bu bağlamda, iki ülke arasında turistlerin hareketlerine yardımcı olmak amacıyla bir protokol imzalanmıştır. Ayrıca, AB konularıyla ilgili olarak, Türkiye'ye AB müktesebatıyla ilgili teknik yardım sağlamak üzere bir Yunan görev gücü atanmıştır.

Türkiye, AB adayı ve NATO üyesi olarak, AB tarafından yönetilen ve NATO kaynaklarının kullanıldığı operasyonlara katılım usullerini onaylamıştır. Bu Avrupa Güvenlik ve Savunma Politikasının etkin bir şekilde ortaya çıkmasını şimdiye kadar aksatmış olan bir sorunu çözmüştür (Başdemir, 2007: 115).

SONUÇ VE ÖNERİLER

Kıta sahanlığı konusunda uygulanan uluslararası hukuk kuralları, jeolojik bir kavram olarak başlayan ve zamanla Truman Bildirisi ve ardından imzalanan uluslararası sözleşmelerle hukuki bir kimlik kazanan süreçte, söz konusu sözleşmeler ve uluslararası yargı kararlarıyla şekillenmiştir. Tarihsel gelişimine bakıldığında, bir devletin doğal uzantısı olan kıta sahanlığı, 200 millik bir kıyı şeridinde deniz yatağı ve toprak altı olarak tanımlanmış, kıta kenarının 200 milden daha geniş olduğu durumlarda ise kıta sahanlığı talepleri en fazla 350 mil ile sınırlanmıştır. Kıta sahanlığı sınırlandırılmasının da uluslararası hukuk kurallarına göre adil bir sonuç elde etmek amacıyla yapılması gerekmektedir (Doğru, 2003: 117).

Kıta sahanlığı terimi, uluslararası deniz hukukunda ilk kez 28 Eylül 1945 tarihli Truman Bildirisi'nde kullanılmış olup, karasularının dışındaki deniz yatağı ve altını kapsamaktadır. Kıyı devleti, doğal kaynakların araştırılması ve işletilmesi amacıyla bu alanlar üzerinde fiili ve başlangıçtan itibaren egemen haklara sahiptir. Kıta sahanlığı kavramı, 1958'deki I. Deniz Hukuku Konferansı'nda ilk kez düzenlenmiş olup, bugün hala değişim gösteren bir evrim geçirmektedir. Başlangıçtaki tanımı yerini her kıyı devletine kendiliğinden tanınan ve kıyıdan itibaren 200 mil genişliğinde bir deniz alanını ifade eden bir kavrama bırakmıştır. Kıta sahanlığı için belirlenen genişlik, 1958 Sözleşmesi'ndeki eski ölçütlerin yerini almıştır. Bu değişim, III. Deniz Hukuku Konferansı sırasında ortaya çıkan ve kısa sürede uluslararası örf adet hukuku kuralı haline gelen bir deniz alanı uygulamasına dayanmaktadır. Bu yeni kavram, kıta sahanlığı kavramıyla karışmaktadır ve deniz alanlarının genişliğinin belirlenmesinde doğal uzantı uygulamasının etkisini azaltmaktadır (Katsoufros, 1990: 89).

Kıta sahanlığı kavramı, devletlere deniz yatağı ve toprak altındaki doğal kaynakların araştırılması ve işletilmesi için münhasır haklar sağlamasına rağmen, komşu kıyı devletlerin varlığı durumunda, kıyı devletlerinin bu egemen haklarını kullanabilmesi için kıta sahanlığının sınırlandırılması gerekmektedir. Ancak, bitişik veya karşı karşıya olan devletler arasında kıta sahanlığının dış sınırlarının ve yan sınırlarının belirlenmesi her zaman kolay olmayabilir ve komşu devletler arasında önemli kıta sahanlığı sınırlandırma sorunlarına neden olabilir. Örneğin, Türkiye ile Yunanistan arasında 1973'te ortaya çıkan ve hala çözülemeyen Ege Denizi Kıta Sahanlığı Uyuşmazlığı, bu tür uyuşmazlıklardan biridir. 1970'lerin başında enerji sıkıntısı yaşandığı dönemde Yunanistan'ın Ege Denizi'nin kuzeyinde petrol rezervlerine ulaşması, iki ülkenin Ege Denizi Kıta Sahanlığı konusuna odaklanmasına neden olmuş ve Yunanistan ile Türkiye arasında bu uyuşmazlık ortaya çıkmıştır. Bu uyuşmazlık, 1973 ve 1987 yıllarında iki kez iki ülkeyi savaşın eşiğine getirmiş olup, çözümü için birçok girişimde

bulunulmuş, üst düzey ve teknik düzeyde görüşmeler yapılmış ve hatta Yunanistan sorunu Uluslararası Adalet Divanı'na bile taşınmıştır. Ancak bugüne kadar sorunun çözümünde herhangi bir ilerleme kaydedilememiş ve hatta sorunun tanımlanmasında bile anlaşmaya varılamamıştır (Doğru, 2003: 117).

Yunanistan, Türkiye'nin taraf olmadığı 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne dayanarak, adaların Yunanistan'ın topraklarının ayrılmaz bir parçası olduğunu ve kıta sahanlığının dikkate alınması gerektiğini ve sorunun çözümü için Uluslararası Adalet Divanı'nın yetkilendirilmesini istemektedir.

Türkiye ise sorunu ikili görüşmeler yoluyla bir anlaşma ile çözmeyi tercih etmektedir. Türkiye, Ege Denizi kıta sahanlığının sınırlandırılmasında adalara öncelik veya eşit ağırlık verilmesi durumunda Anadolu kıyılarının kıta sahanlığının hiç dikkate alınmayacağını savunmaktadır. Ayrıca, sınırlandırmanın hangi prensibe göre yapılacağı konusunda teknik olarak taraflar arasında görüş ayrılıkları bulunmaktadır. Yunanistan, adalar dikkate alındıktan sonra, sınırlandırmanın adaların en uç noktalarıyla Türkiye arasında kalan kıta sahanlığı üzerinde, iki taraf arasında eşit uzaklık ilkesine göre orta hattan yapılmasını talep etmektedir. Türkiye ise sınırlandırmanın Ege Denizi'nin özel durumunu dikkate alarak adil ilkelere göre yapılmasını istemektedir (Kut, 1998: 266).

Ege Denizi kıta sahanlığının sınırlandırılması konusunda Türkiye ve Yunanistan arasındaki anlaşmazlığın her iki devletin sunduğu ve yukarıda ayrı ayrı değerlendirilen tezlerin değerlendirilmesi sonucunda, Yunanistan'ın görüşlerinin oldukça zayıf olduğu görülmektedir. Türkiye'nin tezlerinde belirtildiği gibi, Ege Denizi kıta sahanlığının sınırlandırılmasında uluslararası hukukun kabul ettiği adil ilkelerin uygulanmasıyla makul bir sonuca ulaşmanın mümkün olduğu görülmektedir. Bu hedefe ulaşmak için, eşit uzaklık ilkesi de dahil olmak üzere çeşitli ilkeler ve yöntemler kullanılabilir. Burada önemli olan, uygulanabilecek prensipler ve yöntemler değil, adil bir sonuca ulaşmaktır. Bu nedenle, BM Antlaşması'nın 33. maddesinde belirtildiği gibi, uluslararası barış ve güvenliği tehlikeye atmadan, anlamlı müzakerelerin başlatılmasıyla sorunun tek mantıklı çözüm yolunun bulunabileceği görülmektedir. Ancak, Ege Denizi'ndeki kıta sahanlığı sınırlandırmasıyla ilgili müzakereler başlamadan önce, tarafların üzerinde anlaşması gereken bazı konular bulunmaktadır. Bunlardan ilki ve en önemlisi karasularının genişliği, diğeri ise sınırlandırılacak alanın Ege Denizi'nin tamamını kapsayacak şekilde belirlenmesidir (Doğru, 2003: 118).

Öncelikle, Ege Denizi'nin kıta sahanlığının sınırlandırılmasında eşit uzaklık prensibinin değil, hakça ilkelerin uygulanmasının zorunlu olduğu açıktır. Bu nedenle, Ege

Denizi'ndeki sınırlandırma, ikili anlaşma veya uluslararası bir mahkeme aracılığıyla yapılsa da hakça ilkeler çerçevesinde adil bir çözüm temelinde gerçekleştirilmelidir. Özellikle 1970'li yıllarda Yunanistan'ın eşit uzaklık prensibine vurgu yapması günümüzde hukuki olarak geçerliliğe sahip görünmemektedir.

İkinci olarak, hakça ilkelerin temel olarak anakara coğrafyasına üstünlük tanıdığı düşünüldüğünde, Ege Denizi'nde öncelikli ve temel olarak dikkate alınması gereken unsurların adalar değil, anakaraların coğrafi özellikleri olduğu açıktır. Kıyı uzunlukları ve kıyı yapıları, iki ülkenin coğrafi özelliklerinin başında gelmektedir. Ege Denizi'nde her iki ülkenin kıyı uzunlukları, adalar hariç tutulduğunda dengeli görünmektedir. Kıyı coğrafyası açısından her iki ülke de önemli ölçüde girinti ve çıkıntılara sahip olsa da bu durum dengeli ve karşılıklı olarak değerlendirilmektedir. Dolayısıyla, Yunanistan'ın adaların kıta sahanlığına sahip olma hakları ile sınırlandırmadaki rolleri arasında bir ayrım yapmadan, Ege Denizi'nde sınırlandırmanın adalar ile Türkiye sahilleri arasında eşit uzaklık çizgisi olması gerektiği iddiası hem hukuki hem de fiziki verilere aykırı düşmektedir.

Bunun yanı sıra, oransallık ve kapatmama prensipleri özellikle Doğu Ege Denizi'ndeki Yunan adalarının kıta sahanlığı haklarına sahip olmaması gerektiğini vurgulamaktadır.

Mevcut 6 mil karasuları genişliği durumunda, bu adaların Yunanistan'ın kıta sahanlığına sahip olmaları nedeniyle zaten önemli bir deniz alanını kontrol ettikleri göz önüne alındığında, Türkiye'nin kıyı uzunluğu ile orantılı deniz alanları elde etmesi adil ilkelere uygundur.

Adalara kıta sahanlığı verilmesi durumu, kapatmama prensibine de açıkça aykırı düşecektir. Türkiye'nin kıyılarının tamamen kapatılması ve yakın deniz alanlarının başka bir ülkeye devredilmesi, adil ilkelere açıkça ters düşmektedir. Bu prensipler çerçevesinde, Ege Denizi'ndeki adaların çoğunluğuna, özellikle Batı Ege adalarına ya hiç kıta sahanlığı verilmemeli ya da sınırlı bir kıta sahanlığı alanı tanınmalıdır. Bu bağlamda, Yunanistan'ın üzerinde en çok durduğu adaların kıta sahanlığı hakları ve anakaralarla eşit şekilde değerlendirilmeleri, uluslararası yargı kararlarıyla açıkça reddedilmektedir (Acer, 2003: 75-76.)

Ege Denizi'nin kıta sahanlığı sınırlandırılmasında hakça bir sonuca ulaşmak için dikkate alınması gereken "coğrafi özellikler", kıyıların yapısı, konumları ve uzunlukları ile Türkiye'nin doğal uzantısı üzerinde bulunan adalar gibi faktörleri içermektedir. Özellikle yarı kapalı deniz olan Ege Denizi'nde, kıyıların ve adaların ilişkisi Ege Denizi'nin bütünlüğü içinde değerlendirilmelidir.

Ege Denizi'nin kıta sahanlığı sınırlandırmasını etkileyebilecek birçok "ilgili durum" da

mevcuttur. Jeoloji, jeomorfoloji, tarihi haklar, antlaşmalar, güvenlik, demografik ve sosyoekonomik yapı gibi faktörler bu durumları kapsamaktadır. Ege Denizi için, jeoloji ve jeomorfoloji Türkiye'nin doğal uzantı tezi açısından önemli olsa da Libya-Malta Kararı'ndan sonra diğer özelliklere dayanarak hakça bir çözüm yoluna yönelmek gerekmektedir.

Demografik ve sosyoekonomik yapının da bazı yargı kararları (İngiltere-Fransa Tahkimi ve Malta-Libya Davası) çerçevesinde göz ardı edilebileceği anlaşılmaktadır. Türkiye, bölgedeki ekonomik rezervlerin kendisi için yaşamsal önemini kanıtlamalıdır.

Ayrıca, uluslararası hukuka ve Ege Denizi'nin özelliklerine göre, güvenlik göz ardı edilemez. Ege Denizi'nde güvenliğin etkisini belirlemek zor olsa da her devletin kendi bölgesinde ve sahillerinin karşısındaki bölgelerde kontrol sağlama kaygısı önemlidir. Ege'nin tarihi, Türk-Yunan ilişkilerinin geçmişi, çeşitli antlaşmalar ve coğrafi yapı güvenliği öne çıkarmaktadır. Ancak, bu etkinin sınırlı olabileceği belirtilmektedir (Karl, 1989: 167).

Ege Denizi'nin kıta sahanlığı sınırlandırılması konusunda, Türkiye'nin hukuki tezlerini destekleyen doğal uzantı kavramı, U.A.D.'nin 1985 tarihli Libya-Malta Kıta Sahanlığı Davası kararından sonra zayıflamış olmasına rağmen, kıta sahanlığı sınırlandırılmasında asıl önemli olan nokta, kullanılacak yöntem değil, hakça ilkelerin uygulanması yoluyla adil ve makul bir sonuca ulaşılmasıdır. Ege Denizi'nin kendine özgü özellikleri, hakça ilkelerin belirlenmesinde büyük öneme sahiptir. Kıta sahanlığı sınırlandırılması konusunda, uluslararası deniz hukukunda kabul edilen temel kural, uygulanacak ilke veya yöntem değil, hakça ilkelerin uygulanması yoluyla adil bir çözüme ulaşılmasıdır (Kuran, 1999, s. 425.)

Ege Denizi'nde adalar göz ardı edildiğinde, Türkiye ile Yunanistan anakaraları arasında coğrafi özellikler açısından bir denge olduğu söylenebilir. Ancak bu denge, özellikle Ege Denizi'nin kuzey kesiminde, Yunanistan'ın daha uzun kıyı şeridine sahip olması nedeniyle Yunanistan lehine bir durumu göstermektedir. Bu durum, adaların göz ardı edildiği ve sınırlandırma çizgisinin Kuzey Ege hariç eşit uzaklık çizgisi olması gerektiği anlamına gelir. Kuzey Ege Denizi'nde ise sınır, Yunanistan'ın daha uzun kıyı uzunluğuna sahip olması nedeniyle Türkiye'ye daha yakın bir konumda olmalıdır. Bu bölgede Yunanistan'a daha geniş bir kıta sahanlığı alanı verilmesi gerekmektedir. Ayrıca, iki ülkenin anakara kıyıları üzerindeki konfigürasyonların genel olarak birbirleriyle uyumlu olduğu ve büyük ölçüde dengeli bir yapı oluşturduğu göz önüne alındığında, bahsedilen sınırlandırma çizgisi hakça ilkelerle daha uyumlu görünmektedir.

Yunan adalarının sınırlandırmaya dahil edilmesi, Ege Denizi'nin tamamında etkili olan bir sınırlandırma çizgisi oluşturulmasını gerektirir. Bu sınırlandırma çizgisi, anakaraların önerdiği çizgiden farklı olacaktır. Yunanistan'ın iddia ettiği gibi, sınırlandırma çizgisi Ege

Denizi'nin en doğusundaki adalar ile Türkiye arasında eşit uzaklık ilkesine dayalı olarak belirlenecektir. Bu nedenle, sınırlandırmanın ana unsurları olan anakaraların coğrafi özellikleri çizgiye yansıtılmamış olacaktır. İngiltere-Fransa Davası'ndaki hakem mahkemesinin görüşlerine atıfta bulunarak, Ege Denizi'nde sadece kıyı adaları ve Türkiye'ye daha yakın olan adalar açısından genel gözlemlerde bulunmak mümkündür. Yunanistan'ın kendi kıyısına yakın adalarına tam etki vermenin, sınırlandırma çizgisi üzerinde adil ilkelere aykırı bir etki yaratmayacağı söylenebilir. Bununla birlikte, durum Türkiye'nin kıyılarına yakın adalar için farklıdır. Doğu Ege adaları olarak bilinen Midilli, Sakız, Sisam ve Oniki Adaları gibi adalar, Türkiye'nin kıyılarına yakındır. Bu adalara tam etki verilmesi, sınırlandırma çizgisini kökten değiştirecek ve Türkiye anakarasının etkisini neredeyse tamamen ortadan kaldıracaktır. Bu adalara tam etki verilmemesi, İngiltere-Fransa Kıta Sahanlığı Davası'nda Kanal Adaları'nın etkisiyle benzer sonuçlar doğurarak hukuki bir zorunluluktur. Doğu Ege adalarının karasularının ötesinde bir deniz alanına sahip olmaları, Türkiye açısından adil olmayan bir duruma yol açacaktır. Bu bölgede adaların sayısı ve konumu nedeniyle sınırlandırılacak kıta sahanlığı alanı oldukça dar bir alandır. Bu adalara daha geniş deniz alanları vermek, Türkiye'ye anakarasının kıyı uzunluğu ile uyumsuz bir kıta sahanlığı alanı bırakmak anlamına gelecektir. Dolayısıyla, Ege Denizi'nin koşulları çerçevesinde adil bir çözüm, Yunanistan'ın Doğu Ege adalarına kıta sahanlığı verilmemesiyle mümkün görünmektedir. Bu şekilde, Türkiye'ye coğrafi özellikleriyle uyumlu bir kıta sahanlığı alanı bırakmak mümkün olabilecektir. İngiltere-Fransa Davası'nda belirtildiği gibi, hakem mahkemesinin kararı, anakaraların coğrafi özelliklerinin sınırlandırmada baskın bir rol oynaması gerektiğini ve adaların ikincil bir öneme sahip olduğunu vurgulamaktadır. (İngiltere-Fransa Davası'ndaki coğrafi şartlar ile Ege Denizi'ndeki coğrafi şartlar arasında, kıta sahanlığı sınırlandırması açısından benzerlikler, bu davadaki ad hoc mahkeme kararının Ege Denizi uyuşmazlığına önemli yansımalar içereceğinin işaretidir. Gerçekten de özellikle kıyıları karşıt olan iki ülke arasındaki kıta sahanlığı sınırlandırmasında kıyı adalarının ve karşı ülkenin kıyılarına yakın durumdaki adaları sınırlandırmadaki rolü açısından önemli ipuçları vermektedir. Mahkeme'nin kararı doğrultusunda yapılan bir inceleme göstermektedir ki, Türkiye ve Yunanistan'ın Ege Denizi'ndeki kıyı adaları tam bir etkiye sahip olabilecekken, hakça ilkelere uygun bir çözüm için tamamen ihmal edilmelidirler (Acer, 2003).

Ege Denizi'ndeki jeolojik ve jeomorfolojik verilerin sınırlandırma konusunda büyük bir öneme sahip olmadığı açıkça anlaşılmalıdır. Günümüzde, jeolojik ve jeomorfolojik verilerin öneminin azaldığı yargı kararlarıyla vurgulanmıştır. Ayrıca, Ege Denizi gibi genişliği 400 milin altında olan denizlerde bu unsurların sınırlandırmadaki etkisi daha da sınırlıdır. Bu

nedenle, 1970'lerdeki Türk görüşlerinde bu konuya verilen önemin bugün hukuki olarak önemli ölçüde azaldığı söylenebilir. Ege Denizi'nde sınırlandırmayı etkileyen ikincil unsurlar doğal kaynaklar olarak öne çıkmaktadır. Yukarıda belirtildiği gibi, bu unsurların sınırlandırmadaki önemi yargı kararlarında sıkça vurgulanmıştır. Ancak, Ege Denizi ile ilgili olarak bu konuda önemli bir bilgi eksikliğinden bahsetmek mümkündür.

Mevcut balık stoku ve maden ve petrol rezervleri oldukça sınırlı görünmektedir. Taraflar uzun süredir karşılıklı bir tutumla Ege Denizi'nde doğal kaynak arama faaliyetleri gerçekleştirmemektedir. Bu nedenle, muhtemel kaynaklar hakkında elde edilen bilgiler sınırlıdır. Ege Denizi'nde herhangi bir sınırlandırma sürecinden önce, bu konuda detaylı çalışmalar yapılması gerektiği açık bir şekilde ortaya konulmuştur. Bu değerlendirmeler doğrultusunda ifade etmek gerekir ki, Türkiye'nin Ege Denizi kıta sahanlığı sınırlandırmasına hukuki yaklaşımı, deniz alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin uluslararası hukuk kurallarıyla uyumlu görünmektedir. Özellikle vurgulanması gereken nokta, Yunanistan'ın Doğu Ege adaları ile Türkiye arasında eşit uzaklık çizgisiyle sınırlandırma yapılması iddiasının, hakça ilkelere ve bu ilkelerin sınırlandırmada uygulanmasına tamamen aykırı olduğudur (Acer, 2003: 77).

Yunanistan ve Türkiye arasındaki coğrafi yapı ve birbirine yakınlıkları nedeniyle her iki taraf da kendilerini haklı çıkaracak gerekçeler bulmaktadır. Yunanistan, Ege Denizi'ndeki komşu devletler arasında kıta sahanlığının belirlenmesinde eşit uzaklık ilkesinin uygulanması gerektiğini savunmaktadır. Bununla birlikte, Yunanistan'a ait adaların Türkiye'ye çok yakın olması, bu sınırlamanın yapılmasını zorlaştırmaktadır. Türkiye'nin Ege Denizi'ndeki kıta sahanlığı konusuna bakış açısı ise Yunanistan'dan farklıdır. Lozan Barış Antlaşması ile Ege Denizi'nin büyük bir kısmı açık deniz olarak kabul edilmiştir. Türkiye, Ege Denizi'nin kıta sahanlığını bütünsel olarak ele almak istemektedir. Buna göre, Ege Denizi'nin kendine özgü yapısı nedeniyle Türkiye'nin batı sahilinde bulunan adalar kendi kıta sahanlığına sahip olamayacaktır. Ege Denizi'nin kıta sahanlığı sınırlarının belirlenmesi, bütüncül bir şekilde ele alınmalı ve sınırlar, uluslararası hukuk kurallarına uygun ve adil ilkeler çerçevesinde bir anlaşma ile belirlenmelidir (Kurumahmut, 1998).

Ege Denizi uyuşmazlığı, uluslararası hukukun kıyı devletlerine tanıdığı hakların dağılımıyla ilgili bir anlaşmazlıktır. Bu uyuşmazlıkta ilgili taraflar, Türkiye ve Yunanistan gibi kıyıdaş ülkelerdir ve hukuken korunmuş menfaatlerine sahiptirler. Bununla birlikte, Yunanistan'ın bir üyesi olduğu A.E.T. (Avrupa Ekonomik Topluluğu) gibi uluslararası kuruluşlar, bu anlaşmazlıkta ilgili taraf sıfatını kazanabilmek için kendi ülkelerinde tanınmış haklara sahip olmalıdır. Bu haklar, ülkesel egemenliğin bir işlevi olarak devletlere tanınmış

olmalı ve ilgili taraf sıfatını haiz üçüncü kişi durumundaki devletlere karşı ileri sürülebilen hak niteliğinde olmalıdır. A.E.T.'nin yapısı ve yetkileri de bu dağılımın gerçekleşip gerçekleşmediğini belirlemek için dikkate alınmalıdır. Çünkü, bir uluslararası teşkilatın hukuki kişiliği ve uluslararası alanda haklarını ileri sürme yeteneği, kuruluş antlaşmasında ve uygulanmasında açıkça belirtilen veya varsayılan amaç ve fonksiyonlarına bağlıdır. Öte yandan, bir uluslararası teşkilatın üye olmayan devletler açısından hukuki kişiliği, o devletler tarafından tanındığı ölçüde mevcuttur (Toluner, 1996:7). A.E.T.'nin, üye devletlere karşı ileri sürülebilecek hukuken korunmuş bir menfaati olup olmaması fark etmeksizin, Ege Denizi uyuşmazlığında ilgili taraf sıfatını kazanabilmesi için Türkiye tarafından tanınması gerekmektedir. Türkiye'nin A.E.T. ile bazı uluslararası ilişkilere sahip olması veya A.E.T.'nin uluslararası hukuk kişiliğinin tamamen tanınması, özellikle Türkiye ile Yunanistan arasındaki ulusal bir anlaşmazlıkta ilgili taraf sıfatının tanınması sonucunu doğurmaz.

Türkiye'nin Ege sorununu bir Avrupa Sorunu olarak nitelendirme çabalarına karşı, A.E.T.'nin ilgili taraf sıfatını tanımayı gerektirecek davranışlardan kaçınması ve son derece dikkatli olması önemlidir. Ayrıca, Ege Denizi uyuşmazlığında, ilgili taraflardan birinin Türkiye olması durumunda, uygulanması gereken hukuk kuralları, diğer ilgili tarafın Yunanistan veya A.E.T. olmasına bağlı olarak değişmez.

Yunanistan ne tek başına ne de A.E.T.'yi arkasına alarak Türkiye'ye karşı, Türkiye için bağlayıcı olmayan bir kural ileri süremez (Toluner, 1996: 17). Ayrıca, Ege Denizi'nin Avrupa'nın doğu sınırını oluşturması, Avrupa Birliği üyesi ülkeler arasındaki ulaşımı, uluslararası ve Avrupa'ya ait ulaşım olanaklarını içermesi, Avrupa'nın enerji politikası ve doğudaki enerji kaynaklarının güvenli, ucuz ve sürekli bir şekilde Batı'ya ulaştırılması, Avrupa'nın çevre ve ulaşım politikaları açısından önem taşımaktadır. Avrupa Birliği, Ege Denizi konusunda Türkiye ve Yunanistan arasında tarafsız hareket etse de bölgenin stratejik önemi ve enerji güvenliği ilkesinden kaynaklanan artan önemi nedeniyle, bölgedeki anlaşmazlıkların bölgenin güvenliğini tehdit etmesini ve bölgesel iş birliği yoluyla çözümünü destekleyebilir.

Bu tür bir gelişme, Türkiye-AB ilişkileri açısından Ege Denizi'nin gelecekteki olası tüm açılımların ön koşulu haline gelmesine neden olabilir. Birçok değişkenin etkili olduğu ve uluslararası sistemdeki dönemsel dengelerin dalgalanmalara yol açtığı bir süreçte, Ege çevresinde yoğunlaşan anlaşmazlıkların bölgenin geleceğini şekillendirme konusunda ani gelişmelere yol açabileceği belirtilmelidir.

Yunanistan'ın Türkiye'nin AB'ye katılım sürecine destek verirken nihai hedefinin Türkiye'nin "uyum sağlaması" ve sonuç olarak "Türkiye'nin Ege politikasının değişmesi"

olduğu düşüncesiyle, bölgesel ve uluslararası süreçleri, öncelikle kendi çıkarları doğrultusunda ancak AB'nin düşünceleri ve imkanları üzerinden Türkiye'nin aleyhine yönlendirmek isteyebilir (Över, 2008).

16-17 Aralık 2004 tarihlerinde yapılan Avrupa Birliği Devlet ve Hükümet Başkanları Konseyi Brüksel Zirvesi'nde, Türkiye ile Yunanistan arasındaki anlaşmazlıkların çözümü için izlenmesi gereken yol konusunda bir işaret verildi. Zirve kararlarının 20. maddesinde iki önemli husus dikkat çekmektedir. İlk olarak, "iyi komşuluk ilişkilerine koşulsuz bağlılık ihtiyacı" vurgulanmış ve bu bağlamda Türkiye'nin, BM Sözleşmesi'nde yer alan anlaşmazlıkların barışçıl yollarla çözülmesi ilkesine uygun olarak henüz çözülmemiş sınır anlaşmazlıklarının çözümü için ilgili üye devletlerle çalışmaya devam etmeye hazır olduğu ifade edilmiştir. Bu nedenle, Türkiye'nin izlediği iyileştirme politikası AB tarafından memnuniyetle karşılanmış, ancak bazı şüpheler devam etmiştir. Türkiye ise ilkesel olarak, Yunanistan ile olan anlaşmazlıkların müzakereler yoluyla ve barışçıl çözüm yöntemleri kullanılarak çözümlenmesi gerektiğini defalarca açıklamıştır.

İkinci husus ise, Konsey'in çözülememiş anlaşmazlıkların gerektiğinde Uluslararası Adalet Divanı'na götürülmesi gerektiği görüşünü teyit etmesi ve "AB Konseyi'nin, uygun gördüğü şekilde gelişmeleri gözden geçirmek üzere bilgilendirileceği" ifadesini içermesidir. Bu hüküm, müzakere sürecinde sınır anlaşmazlıklarının AB-Türkiye sorunu haline gelmesini doğrudan etkilemektedir. Metinde "gerektiğinde" ifadesi yer almasına rağmen, Türkiye'yi Uluslararası Adalet Divanı'nın yargı yetkisini tanımaya zorlayan bir durumu ortaya koymaktadır. Ayrıca, Müzakere Çerçeve Belgesi'nin 6. maddesinde de belirtildiği gibi, Türkiye'nin ilerlemesi değerlendirilirken sınır anlaşmazlıkları da dikkate alınacaktır. Bu nedenle, Türkiye'nin iyi komşuluk ilişkileri konusundaki koşulsuz taahhüdü ve süregelen tüm çözülmemiş sınır anlaşmazlıklarının BM Sözleşmesi'nde yer alan anlaşmazlıkların barışçıl yollarla çözülmesi ilkesine uygun olarak, gerektiğinde Uluslararası Adalet Divanı'nın yargı yetkisi de dahil olmak üzere çözümlenmesi yönünde bir yükümlülüğü bulunmaktadır (Aksu, 2007: 20-21).

Yunanistan'ın, kıta sahanlığı dışında Ege Denizi'nde herhangi bir sorun olmadığını iddia etmesi, diğer sorunların kendi istediği şekilde bölgede bir adet hukuku oluşturma amacıyla çözüm arayışlarını engellemeye devam etmektedir. Ancak, tarafların iddiaları ne olursa olsun, Ege Denizi'nde birbirine karışmış sorunlar grubu de facto olarak varlığını sürdürmekte ve uluslararası ilişkilerde çatışma alanlarından biri olarak kabul edilmektedir. İki taraf arasında yazılı bir anlaşma imzalanmadığı sürece, bu bölge pratikte ve literatürde çatışma alanı olarak kalmaya devam edecektir.

Bu nedenle, tarafların çözüme ulaşmak için cesur, iyi niyetli ve yapıcı bir yaklaşımla, Ege Denizi sorunlarını hukuki, fiili, politik ve diğer tüm yönleriyle ele alan ad hoc bir komisyon kurma yolunu izlemeleri, çözüm için en ideal yol olarak görülmektedir. Bu komisyon, sorunların çözülmesine yönelik adımlar atarak çözüm sürecine ivme kazandırabilir (Yenigün, 2004: 165).

KAYNAKÇA

13.12.1974 tarihli ve 15091 sayılı Resmî Gazete.

17.12.1986 tarihli ve 19314 sayılı Resmî Gazete.

20.01.1981 tarihli ve 17226 sayılı Resmî Gazete.

21.07.1998 tarihli ve 23409 sayılı Resmî Gazete.

28.02.1987 tarihli ve 19386 sayılı Resmî Gazete.

29.05.1982 tarihli ve 17708 sayılı Resmî Gazete.

Acer, Y. (2003). *The Aegean Maritime Disputes and International Law*, Ashgate.

Adler, E. (2005). *Communitarian International Relations: The Epistemic Foundations Of International Relations*. London: Routledge Publishers.

Ak, G. (2014). Tarih, Deniz ve Egemenlik: Ege'nin Isporadları Menteşe Adaları'nın Dünü ve Bugünü. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi,* 14(29), 283-313.

Ak, Ö. (2009). *Dış politika Analizi ve Liderlik: Süleymaniye Krizi Sürecinde R.T. Erdoğan Örneği*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Ankara Üniversitesi SBE.

Akın, M. Z. (1978) *Karasuları, İç Sular, Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıta Sahanlığı*. Ankara.

Aksar, Y. (2007) *Evrensel Yargı Kuruluşları*. Seçkin Yayıncılık, Ankara.

Aksu, F. (2001). *Türk Yunan İlişkileri*. Ankara: Stratejik Araştırmalar ve Etüdler Komitesi Yayınları.

Aksu, F. (2007). *Türkiye-AB Tam üyelik Müzakerelerinde Kıbrıs ve Ege Uyuşmazlıkları, Türkiye-Avrupa Birliği İlişkileri: Dış Politika ve İç Yapı Sorunsalları*. Der.: Mehmet Seyfettin Erol ve Ertan Efegil, Alp Yayınları, Ankara.

Aksun, Z. (1994). *Osmanlı Devleti Osmanlı Devleti'nin Tahlili, Siyasi Tarihi*. İstanbul: Ötüken Yayınları.

Akşin, S. (2002). *Türkiye Tarihi 3*. Cem Yayınevi, İstanbul.

Alparslan, T. (2008). *Sevr ve Lozan'ın Ortak Hükümleri*. İstanbul: Kum Saati Yayınları.

Altun, A. (2010). *İsmail Cem: Hayatı, Eserleri ve Dış Politika Anlayışı*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Konya: Selçuk Üniversitesi SBE.

Altuncuoğlu, N. (2012). Uluslarası Antlaşmalar Işığında Ege Adaları Sorunu. *Uluslarası Tarih Araştırmaları Dergisi, 4*(4), 1-13.

Arasan, İ. (2014). *Türkiye'nin AB'ye Üyelik Sürecinde Arama Kurtarma Bölgesi Düzenlemeleri: Kuvvetler Arası Koordinasyon ve Hava Kuvvetlerinin Rolü*.

Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Harp Akademileri SAE.

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

Armaoğlu, F. (2000) *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi*. 12. Baskı, Alkım Yayınevi, İstanbul.

Balcı, A. (2013). *Türkiye Dış Politikası İlkeler, Aktörler, Uygulamalar*. İstanbul: Etkileşim Yayınları.

Balcı, A. (2014). *Uluslararası İlişkilere Giriş*, A. Balcı ve Ş. Kardaş (Ed.). Realizm içinde. İstanbul: Küre Yayınları, 119-146.

Balık, İ. (2018) "*Türkiye'nin Deniz Yetki Alanları ve Kıyıdaş Ülkelerle Yetki Alanı Anlaşmazlıkları"*. Kent Akademisi Dergisi, Sayı: 11, ss. 86-98

Baş, T. ve Akturan, U. (2008). *Nitel Araştırma Yöntemleri Nvivo 7.0 İle ve Nitel Veri Analizi*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Başeren, S. H. (2006). *Ege Sorunları*, 2. Baskı, Türk Deniz Araştırmaları. Vakfı Yayınları No: 25, İstanbul.

Barbaros (2002). *Avrupa Birliği'ne Giriş Sürecinde Yunanistan ile Arasındaki Sorunların Türkiye'nin Avrupa Birliği Tam Üyeliğine Etkileri*, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul.

Başdemir, M. M. (2007). Türkiye'nin Avrupa Birliği Müzakere Sürecinde Yunanistan İle Olan Karasuları Sorunu. *Güvenlik Stratejileri Dergisi, 3*(06), 93-122.

Baykal, F. H. (1998) *Deniz Hukuku Çalışmaları*. Alfa Yayınevi, İstanbul.

Baykal, F. H. (1987). *Devletler Hukukunda Münhasır Ekonomik Bölge Kavramı ve Hukuki Niteliği*. İstanbul Üniversitesi, İstanbul.

Bayram, Y. (2011). Liberal Demokrasilerde Medya ve Kamuoyunun Dış Politika Karar Alma Sürecine Etkisi. *Erciyes İletişim Dergisi, 2*(2), 68-80.

BBC Türkçe. (2022). Doğu Akdeniz: BM'nin Türkiye-Libya Deniz Yetki Alanları Anlaşmasını Kayda Geçirmesi Ne Anlama Geliyor?, https://www.bbc.com/turkce/haberler- dunya-54390418 (2 Ekim 2022).

BBC Türkçe. (2023). Doğu Akdeniz: Kıbrıs Açıklarında Doğalgaz Arama Krizi Nasıl Başladı, Hangi Ülke Ne İstiyor, https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-48225246 (21 Ocak 2023).

BBC Türkçe. (2023). Doğu Akdeniz: Türkiye ve Yunanistan'ın Pozisyonları Ne, Sıcak Çatışma Riski Var mı?, https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-53727232 (15 Şubat 2023).

BBC Türkçe. (2022). Türkiye Yunanistanın Meis Adasına Asker Göndermesine Neden Tepki Gösteriyor?, https://www.bbc.com/turkce/haberler-turkiye-53975231 (18 Aralık 2022).

Belen, N. (1995). *Ege Denizi ve Ege Adaları*. İstanbul: H.A. Basımevi.

Bilge, A. S. (2000) *Büyük Düş: Türk Yunan Siyasi İlişkileri 1919-2000*. 21.Yüzyıl Yayınları, Ankara.

BMDHS (1984). *Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi*, Çev. Aydoğan Özman, İstanbul Deniz Ticaret Odası Yayın No: 5, İstanbul.

Bozkurt, E. (2003) *Türkiye'nin Uluslararası Hukuk Mevzuatı*. İlaveli 3. Baskı, Nobel Basımevi, Ankara.

Bozkurt, E. (2004), *Devletler Hukuku*. 4. Baskı, Asil Yayınları, Ankara.

Browlie, I. (1990) *Principles of Public International Law*. Oxford University Press, 4. Edition.

Bulut, M. (2018). *Türkiye İsrail İlişkilerinin Analizi: Konstrüktivist (İnşacı) Bir Yaklaşım*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Konya: Selçuk Üniversitesi SBE

Can R.R., (2021). Yunanistan Güney Ege (Kiklad ve Oniki ada) Bölgesi'nin Nüfus Özellikleri. *Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi, 12*(2): 523- 540.

Ceyhun, G. Ç. (2022). Ege Denizi'ndeki Uyuşmazlıkların Deniz Ulaştırmasına Olası Etkileri. *MAS Journal of Applied Sciences, 7*(4), 1017-1023.

Churcill R. Lowe V. (1988). *The Law of the Sea*. Second Edition, Manchester University Press.

Cin, T. (2000) *Türkiye ve Yunanistan Bakımından Ege'deki Karasuları Genişliği Sorunu*. Ankara.

Cin, T. (2001), *Türkiye Ve Yunanistan Bakımından Ege'deki Karasuları Genişliği Sorunu*. 1.baskı, Seçkin Yayınevi, Ankara.

Clogg, R. (1997) *Modern Yunanistan Tarihi*. Çev. Dilek Şendil, İletişim Yayınları. İstanbul.

CNN Türkçe Haber Ajansı. (2020). Meis Adası Nerede? Meis Adası Kimin?, https://www.cnnturk.com/turkiye/meis-adasi-nerede-meis-adasi-kimin (5 Haziran 2023).

Connel, D.P.O (1984) *The International Law of the Sea*, Oxford.

Cumhuriyet (1999). *Adacıklar Osmanlı Mirası*. 3 Haziran.

Çaşın, M. (1987). *Devletler Hukukunda Kıta Sahanlığı*. Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Çelik, O. (2020). *Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Paylaşımı Sorununda Türkiye Libya Mutabakatı*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Çanakkale: Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi SBE.

Çelik, E. F. (1978) *Milletlerarası Hukuk. Birinci Kitap*, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2.Baskı, s. 164.

Çelikkol A. ve Karabel S. (2017). Türkiye-Yunanistan İlişkileri ve Denizden Kaynaklanan Uluslararası Sorunlar, *ABilge Strateji, 9*(16), 13-31.

Çetin, A. (2006), *Ege'de Olup Bitenler*. 3. Baskı, Ankara: Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi.

Çoban, B. (2008). *Türk-Yunan İlişkilerinde Ege Sorunları*, Derin Yayınları, İstanbul.

Demirsoy S. (1974). *Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı Hakkında Rapor*. Caracas 20 Haziran -29 Ağustos 1974. Maden Tetkik ve Arama Ensitüsü.

DeutscheWelle. (2023). Akdenizde Türkiyesiz Doğalgaz Forumu Resmiyet Kazandı, https://www.dw.com/tr/akdenizde-t%C3%BCrkiyesiz-do%C4%9Fal-gazforumuresmiyet kazand%C4%B1/a-55024352 (18 Ocak 2023)

Dinler, Z. (2004) *Bilimsel Araştırma ve E-Kaynaklar*, Gözden Geçirilmiş Dördüncü Baskı, Ekin Kitabevi Yayınları, Bursa.

Doğru, S. (2003) *Uluslararası Hukukta Kıta Sahanlığı Sorunu ve Ege Denizi Kıta Sahanlığı Uyuşmazlığı*, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara.

Efegil, E. (2018). *Dış Politika Analizi*. İstanbul: Gündoğan Yayınları.

Ereker, F. (2013). Dış Politikayı Analiz Etmek: Dış Politika Analizinde Yapan-Yapı Sorunu. *Uluslararası İlişkiler Dergisi, 9*(36), 45-71.

Eren Ş. (2008). *Ege Denizi Temelinde Türk- Yunan İlişkileri*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Kadir Has Üniversitesi, İstanbul.

Ergüven, Y. (1982). *Devletler Hukukunda Kıta Sahanlığı ve Türkiye'nin Kıta Sahanlığı*, Basılmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Erinç, S. ve Yücel, T. (1998). *Ege Denizi, Türkiye ile Komşu Ege Adaları*. 2. Baskı. Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları.

Eroğlu, H. (1991). *Devletler Umumi Hukuku*. 3. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara.

Evans, M. D. (2006). *International Law*, Oxford University Press.

Ferudun A. (2009). *Ege'de, Türkiye ve Yunanistan Arasındaki Aidiyeti Tartışmalı Ada, Adacık ve Kayalıklar Sorunu*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı, İstanbul.

Fırat, E. (2022). Filistin Doğu Akdeniz Gaz Formu Toplantısına Katılmadı, *Anadolu Ajansı*.

22 Eylül 2020. https://www.aa.com.tr/tr/dunya/filistin-dogu-akdeniz-gazforumutoplantisina-katilmadi/1981779 (07 Şubat 2022).

Gökalp, İ. (2008) *Milletlerarası Adalet Divanı'nın Deniz Alanlarının Sınırlandırılmasına Dair Kararlarında Dikkate Aldığı İlkeler*. Beta Yayıncılık, İstanbul.

Gönlübol, M. (1959) *Barış Zamanında Sahil Sularının (Karasuları ve Bitişik Bölge) Hukuki Statüsü*. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları 87, Ankara.

Güleç, C. (2018). Dış Politika Analizinde Karar Verme Süreci ve Karar Verme Modelleri. *ÇOMÜ Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi, 3*(1), 79-102.

Gürel, N. (2018). Dış Politika Analizi Ve Uluslararası İlişkiler Disiplinin Sorunlarına Katkıları Üzerine Bir İnceleme. *Uluslararası Politik Araştırmalar Dergisi,* 4(3), 1-17.

Gündüz, A. (1986). Kıta Sahanlığı Hukukunda Yeni Gelişmeler (Libya/Malta Davası). *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 1(3).

Gündüz, A. (1999) *Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin Yarattığı Yeni, Hukuki Durum ve Türkiye Açısından Değerlendirmesi*, İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu. Harp Akademileri Basımevi, İstanbul.

Gündüz, A. (2001). *AB-Türkiye İlişkilerinin Tarihsel, Hukuksal, Temelde Değerlendirilmesi*, AGSK, AB ve NATO İlişkilerinin Geleceği ve Türkiye'ye Etkileri Sempozyumu. HAK, İstanbul.

Gündüz, A. (2009). *Milletlerarası Hukuk. Temel Belgeler Örnek Kararlar,* 5. Baskı, Beta Yayınevi, İstanbul.

Gürel, Ş.S. (1993). *Tarihsel Boyut İçinde Türk Yunan İlişkileri (1821-1993)*. Ümit Yayınları, Ankara.

Güneş, Ş. (1990). *Kapalı ve Yarı Kapalı Denizlerin Hukuksal Rejimi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Gürel, Ş.S. (1993). *Tarihsel Boyut İçinde Türk Yunan İlişkileri* (1821-1993), Ankara.

Harris, D.J. (1998). *Cases and Materials On International Law*. 5. Baskı, Sweeth and Maxwell Ltd. Londra.

Hasane, E. (2021). *The conflict between Turkey and Greece in East Meditarrenean.* Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi. İbn Haldun Üniversitesi, İstanbul.

Hatipoğlu, M. (1997). *Yakın Tarihte Türkiye ve Yunanistan (1923-1954).* Siyasal Kitabevi, Ankara.

Hayta N. (2006). *Ege Adaları Sorunu*, Gazi Kitabevi, Ankara.

İnce, F. (2013). Lozan Barış Antlaşması ve Ege Adaları. *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi* (Lozan Antlaşması Özel Sayısı), 101-128.

Jagota, S. P. (2021). *Maritime boundary* (Vol. 9). Martinus Nijhoff Publishers, Netherlands.

Kabataş, E. (2001). *Lozan Antlaşması'ndan Günümüze Türk-Yunan İlişkilerinde Ege Denizi ve Ege Adaları Sorunu.* T.C. İstanbul Üniversitesi, İstanbul.

Karl, D. E. (1989). The Delimitation of the Aegean Continental Shelf: Equitable Principles and the Problem of Islands. The Aegean Issues: Problems and Prospects, 155-179.

Kaygusuz, B. (2021). Doğu Akdeniz'de Neler Oluyor: 5 Soruda Dünyanın Takip Ettiği Kriz, Habertürk Gazetesi. 12 Eylül 2020. https://www.haberturk.com/5-soruda doguakdeniz-krizi-2801199 (04 Mart 2021).

Kargın Ş. (2010). *Ege Adaları'nın Hukuksal Statüsü Ege Sorunları*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi, İstanbul.

Katsoufros, T. (1990). E*ge Deniziyle İlgili Türk Yunan Uyuşmazlıkları, Türk- Yunan Uyuşmazlıkları*, Der. Semih Vaner, Metis Yayınları, İstanbul, 1990,

Keskin, F. (2018). *Günümüz Türk Yunan İlişkilerinde Tarihi Boyutları İle Temel Sorunlar*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Bahçeşehir Üniversitesi SBE.

Kurumahmut, A. (1998). *Ege'de Temel Sorun Egemenliği Tartışmalı Adalar*. Türk Tarih Kurumu, Ankara.

Kut, Ş. (2004). *Türk Dış Politikasında Ege Sorunu. Türk Dış Politikasının Analizi*, Üçüncü Basım, İstanbul, Der Yayınları.

Newton, K. (2020). *International Relationsand World Politics*. 2. Baskı. Londra Edtech Press.

O'Connell D. P. (1984). *Internatonal Law of the Sea, Vol. II*, Clarendon Pres, Oxford.

Olgaç, T. ve A. Töz. (2020). Türk Arama ve Kurtarma Organizasyonu: Uluslararası İşbirliği Faaliyetleri ve Yaşanan Anlaşmazlıklar. *Gemi ve Deniz Teknolojisi Dergisi, 28*(217), 44-56.

Öğün, B. (2020). *Yapısal Realizm ve Dış politika: Sistem Düzeyinde Türkiye'nin Genel Davranış Eğilimleri*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Ankara: Gazi Üniversitesi SBE.

Över, K. G. (2008). *Ege'de Felaket*, 21. Yüzyıl Türkiye Enstitüsü, Stratejik. Araştırma Raporları.

Özkan, İ.R. (2001). *Türkiye-Avrupa Birliği İlişkileri ve Yunanistan.* Harp Akademileri Basım Evi, İstanbul.

Pazarcı, H. (1989). *Ege Denizi'ndeki Türk Yunan Sorunlarının Hukuki Yönü*, Türk Yunan Uyuşmazlığı, Metis Yayınları, İstanbul, s.106-126.

Pazarcı, H. (1984). *Kıta Sahanlığı Kavramı ve Ege Kıta Sahanlığı Sorunu Prof. Aziz Köklü'ye Armağan*, Ankara, 397 – 398.

Pazarcı, H. (1999). *Uluslararası Hukuk Dersleri, II. Kitap*, Gözden Geçirilmiş 6. Baskı, Ankara.

Pazarcı, H. (2003) Uluslararası Hukuk Dersleri. II. Kitap, Turhan Kitabevi, Ankara.

Saka, M. (1974). *Ege Denizinde Türk Hakları*. 3. Baskı, Dergâh Yayınları, İstanbul.

Salıcı, T. (2021). Oruç Reis Neden Limana Döndü?, https://sptnkne.ws/E5GR (9 Mart 2021).

Sönmezoğlu, F. (2000). *Türkiye- Yunanistan İlişkileri ve Büyük Güçler, Kıbrıs, Ege ve Diğer Sorunlar*. Der Yayınları, İstanbul.

Şen Y. F. (2015). *Türk Milliyetçiliği ve "Öteki" Algısı: Yunanistan'la Çözülemeyen Ege Sorunu*, Türk İdare Dergisi, Sayı: 480.

T.C. Dışişleri Bakanlığı. (2023). Ege Sorunları, http://www.mfa.gov.tr (19 Mart 2023).

Toluner, S. (1989), *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, 4. Baskı, Beta Basım- Yayım-Dağıtım A.Ş, İstanbul.

Taşdemir, F. (2002). *Türk-Yunan kıta sahanlığı uyuşmazlığı. Prof. Dr. Ömer Teoman'a, 55. Yaş Günü Armağanı*. Cilt II. Beta Yayınları, İstanbul.

Tekil, F. (2001). *Deniz Hukuku*, Alkım Yayınevi, İstanbul, 6. Baskı.

Toluner, S. (1996) *Milletlerarası Hukuk Dersleri,* Beta Yayınevi, İstanbul, 4. Baskı.

Ulusoy, Ü. H. (2013). Uluslararası hukuk açısından Ege hava sahasında Türkiye ve Yunanistan arasındaki sorunlar. *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, (109), 303-334.

Uliwiki, (2023). https://uliwiki.org/index.php/A%C3%A7%C4%B1k_Deniz. Erişim tarihi: 03.06.2023.

Ünal, Ş. (2005). *Uluslararası Hukuk*. Ankara.

Ünal, Ş. (1975). Milletlerarası Adalet Divanı Kararı Işığı Altında Ege Kıta Sahanlığı Sorunu, *Ankara Barosu Dergisi, XXXII*(1).

Van Dijk, T. A. (2014). *Discourse and Knowledge A Sociocognitive Approach*. Cambridge: Cambridge University Press.

Yaşar, N. (2019). *Doğu Akdeniz'de Türkiye-Avrupa Birliği İlişkilerinde Enerji Nakil Hatları: Güvenlikleştirme Sürecinin Analizi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Antalya: Akdeniz Üniversitesi SBE.

Yaycı, C. (2012). Doğu Akdeniz'de Yetki Alanlarının Paylaşılması Sorunu ve Türkiye. *Bilge Strateji Dergisi, 4*(6), 1-70.

Yaycı, C. (2020). Türkiye-Libya Arasında İmzalanan Münhasır Ekonomik Bölge Antlaşmasının Sonuç ve Etkileri. *Kriter Dergisi*, *4*(42), 34-37.

Yılmaz, E. (2020). Doğu Akdeniz'deki Gelişmeler Doğrultusunda Türk Dış Politikasının Dünü ve Bugünü. *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergisi, 12*(48), 27-48.

Yılmaz, S. (2014). *Neoklasik Realizm ve Dış Politika: 1 Mart Tezkeresi Örneği*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Bursa: Uludağ Üniversitesi SBE.

Yolga, N. (1986). Ege'deki Başlıca Deniz Sorunları, *Ege'de Deniz Sorunları Semineri*, AÜSBF. Yayınları, No. 552, Ankara.

Yücel S. (2010). Ege'de Bitmeyen Sorunun Bir Unsuru Olarak Türk ve Yunan Karasuları ve Ulusal Hava Sahaları, *Güvenlik Stratejileri Dergisi, 6*(12).

Yücel, T. (1988) Ege *Denizi, Türkiye ile Komşu Ege Adaları*. Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları: 84, 2. Baskı, Ankara.

ÖZGEÇMİŞ

Adı ve SOYADI	Gizem Tunç
EĞİTİM DURUMU	
Mezun Olduğu Lise	Antalya Lisesi (Anadolu)
Lisans Diploması	Selçuk Üniversitesi / Uluslararası Ticaret
Tezsiz Yüksek Lisans Diploması	-
Dönem Proje Konusu	-
Tezli Yüksek Lisans Diploması	-
Yüksek Lisans Tez Konusu	Ege Denizi Sorunları: Türkiye ve Yunanistan'ın Deniz Sınırlarının Belirlenmesi Örneği
Doktora Diploması	-
Doktora Tez Konusu	-
Yabancı Dil / Diller	İngilizce (B2)- Arapça (A2)
BİLİMSEL FAALİYETLER	
İŞ DENEYİMİ	
Stajlar	
Projeler	
Çalıştığı Kurumlar	Şekerler Grup/ Operasyon Görevlisi- Ege Gümrükleme / Stajyer Gümrük Müşaviri Yardımcısı