

# MAVİ VATAN

“Bir Harita ve Bir Doktrin Kitabı”

*Türkiye’nin Denizlerdeki Misak-ı Milli’si*

## BLUE HOMELAND

A Book of a Map and a Doctrine

Cihat YAYCI





---

**MAVİ VATAN**  
**“Bir Harita ve Bir Doktrin Kitabı”**  
*Türkiye’nin Denizlerdeki Misak-ı Milli’si*

**BLUE HOMELAND**  
**A Book of a Map and a Doctrine**

---

Cihat YAYCI

Yayıncı  
İstanbul Üniversitesi Yayınevi,  
İstanbul Üniversitesi Merkez Kampüsü,  
34452 Beyazıt, Fatih / İstanbul - Türkiye



<https://iupress.istanbul.edu.tr>

MAVİ VATAN  
“Bir Harita ve Bir Doktrin Kitabı”  
Türkiye’nin Denizlerdeki Misak-ı Milli’si  
BLUE HOMELAND  
A Book of a Map and a Doctrine  
Cihat YAYCI

E-ISBN: 978-605-07-0829-5

DOI: 10.26650/B/SS25.2022.01

İstanbul Üniversitesi Yayın No: 5301

Online Yayın Tarihi Mayıs, 2022

Bu çalışmaya atıfta bulunurken, referansa DOI numarasının dahil edilmesi önerilir.

Bu çalışma Creative Commons Atıf-GayrıTicari 4.0 Uluslararası (CC BY-NC 4.0) lisansı altında online olarak yayındadır.  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>



Kitabın telif hakkı bulunmaktadır. Online olarak yayınlanan Creative Commons versiyonu haricinde, yasal istisnalar ve geçerli lisans sözleşmelerinin koşulları dikkate alınmalıdır.

# İÇİNDEKİLER

---

<b>Takdim</b> .....	ix
<b>Preface</b> .....	xi
<b>Teşekkür</b> .....	xiii
<b>Introduction</b> .....	xv
<b>Kısaltmalar Listesi</b> .....	xxv
<b>Haritalar Listesi</b> .....	xxvi
<b>Şekiller Listesi</b> .....	xxxı
<b>Giriş</b> .....	1
1. Deniz Hukukunun Kaynakları .....	7
1.1. Devlet, Ülke ve Deniz Ülkesi .....	8
1.2. Deniz Yetki Alanları .....	10
1.3. Karasularının İç Sınırı ve İç Sular .....	10
1.4. Körfezler .....	14
1.5. Limanlar ve Demir Yerleri .....	16
1.6. Nehirler .....	16
1.7. Adalar .....	16
1.8. Cezir Yükseklikleri .....	17
1.9. Takımadalar .....	17
1.10. Karasuları .....	18
1.10. Karasularının Dış Sınırı .....	19
1.10.1. Paralel Çizgi Yöntemi .....	20
1.10.2. Daire Kavisleri Yöntemi .....	20
1.10.3. Üçüncü Yöntem .....	20
1.11. Karasularının Yan Sınırı .....	21
1.12. Karasularının Genişliği .....	21
1.13. Karasularının Hukuki Statüsü .....	23
1.14. Bitişik Bölge (Contiguous Zone) .....	23
1.15. Kıta Sahaneliği (Continental Shelf) .....	23
1.16. Münhasır Ekonomik Bölge (Exclusive Economic Zone) .....	25
1.17. Açık Denizler (High Seas) .....	27
1.17.1. Açık Deniz Serbestileri .....	28
1.17.2. Bayrak Yasası (Flag Law) .....	28
1.18. Çevre Denizlerimizde Mevcut Durum ve Türkiye'nin Uygulamaları .....	31

1.18.1. Karadeniz.....	31
1.18.2. Adalar (Ege) Denizi .....	33
1.18.3. Doğu Akdeniz .....	35
<b>2. Karadeniz.....</b>	<b>39</b>
2.1. Coğrafi Özellikler .....	40
2.2. Tarihsel Süreç .....	42
2.3. Mevcut Durum.....	44
<b>3. Marmara Denizi.....</b>	<b>47</b>
3.1. Coğrafi Özellikler .....	47
3.2. Tarihsel Süreç .....	48
3.3. Türk Boğazları .....	49
3.3.1. Türk Boğazları'nın Hukuki Tanımı .....	49
3.3.2. Türk Boğazlarının Coğrafi Tanımı .....	51
3.4. Mevcut Durum.....	54
3.5. Soru Ve Cevaplarla Montrö Boğazlar Sözleşmesi Nedir ve Ne Değildir .....	57
3.5.1. Türk Boğazları Hangi Coğrafyayı Kapsamakta ve Deniz Hukuku Açısından Ne İfade Etmektedir? .....	57
3.5.2. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Hali Hazır Akit Devletleri Kimlerdir? .....	58
3.5.3. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni İmzalayan Akit Devletlerin Sözleşmeye Göre Genel Hakları Nelerdir? .....	59
3.5.4. Türkiye'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi Hükümlerinin Uygulanmasındaki Sorumluluğu Nedir? .....	59
3.5.5. Lozan Boğazlar Sözleşmesi Hükümlerine Göre Türkiye'nin Boğazlar Bölgesi Üzerinde Egemen Değil Miydi?.....	60
3.5.6. Montrö Boğazlar Sözleşmesi İle Lozan Boğazlar Sözleşmesinin Hangi Temel Hükümleri ve Organları Ortadan Kalkmıştır? .....	62
3.5.7. Türkiye'nin Boğazlar Üzerindeki Egemenliğinin Montrö Sözleşmesi İle Sağlandığı Yolundaki Görüşler Hukuken Ne Kadar İsabetlidir? .....	63
3.5.8. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nden Türkiye'nin Elde Ettiği Temel Kazanımlar Nelerdir? .....	64
3.5.9. Gerek Lozan Andlaşması Gerek Montrö Sözleşmesi İçin Yapılan “Tapu” Benzetmesi İsabetli Bir Benzetme Midir?.....	65
3.5.10. Kanal İstanbul Montrö'yü Etkiler Mi? .....	66

3.5.11. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne Hükümlerine Göre Karadeniz'de Kıyıdaş Olmayan Devletlere Ait Gemilerin Karadeniz'de Bulundurabileceği Gemilerin Azami Toplam Tonajı ve Süresi Ne Kadardır? .....	66
3.5.12. Montrö Boğazlar Sözleşmesinin 9. Maddesine Göre Tomahawk Vb. Silahları Bulunan Gemilerin Karadeniz'e Geçemeyeceği İddiası Doğru Mu? .....	66
3.5.13. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne Aykırı Olarak Karadeniz'de Kıyıdaş Olmayan Bir Devlete Ait Geminin 21 Günden Fazla Kalması Durumunda Türkiye Ne Yapmalıdır? .....	67
3.5.14. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne Göre Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Bir Savaş Tehlikesi Tehdidi Karşısında Sayması Durumunda Hangi Hükümler Devreye Girer? Türkiye Kendisi Bu Durumu Ortaya Koyabilir Mi? .....	68
3.5.15. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni İmzalayan Akit Devletlerin Fesih ya da Hüküm Değiştirme Talebi Nasıl Düzenlenmiştir? .....	69
3.5.16. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Feshi Süreci Nasıl İşler? .....	70
3.5.17. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni İmzalayan Akit Devletler Şu Ana Kadar Fesih ya da Hüküm Değiştirme Talebinde Bulunmuşlardır mı? .....	71
3.5.18. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Değiştirilmesinin Gerekliği Gerekmediği Üzerine Tartışmaların Temel Yanlıları Nelerdir? .....	71
3.5.19. Montrö Kalkarsa Lozan Boğazlar Komisyonu'na mı Dönülür? .....	73
3.5.20. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Kalkarsa Boğazlardaki Egemenliğimiz de Ortadan Kalkar Ya Da Tehlike mi Düşer? .....	73
3.5.21. Montrö Sözleşmesi Kalkarsa Serbest Geçiş Rejimine mi Dönülür? .....	74
3.5.22. Türk Boğazları Dünyadaki Diğer Boğaz ve Kanallarla Karşılaştırılabilir mi? .....	76
3.5.23. Montrö Kalkarsa Hangi Rejim Uygulanır? .....	76
3.5.24. Montrö Tartışmalarına Batılı Ülkeler Neden Sessiz Kalıyor? .....	78
3.5.25. Montrö Boğazlar Sözleşmesinin Feshi ya da Boğazların Tapu Senedi Olduğuna Dair Tartışmaların Faydası Var mı? .....	79
3.5.26. Montrö Sözleşmesi Hükümlerinin Değiştirilmesi Talebi İle Karşılaşıldığında Nasıl Bir Tutum İzlenmelidir? .....	79
3.5.27. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Feshi Sürecinde Yeni Bir Sözleşme Yapılması ve Yapılana Dek Geçecek Süredeki Geçiş Rejimi Uygulamaları Nasıl Olmalıdır? .....	80
3.5.28. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Hükümlerinin Değiştirilmesi Talebi İle Karşılaşılması Durumunda İzlenecek Hal Tarzı Ne Olmalıdır? .....	81
3.5.29. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Feshi Durumunda İzlenecek Hal Tarzı Ne Olmalıdır? .....	82

<b>4. Adalar (Ege) Denizi</b> .....	85
4.1. Coğrafi Özellikler .....	85
4.2. Tarihsel Süreç .....	91
4.2.1. Egemenliği Antlaşmalarla Yunanistan’a Devredilmemiş Ada, Adacık ve Kayalıklar (EGAYDAAK).....	95
4.2.1.1. Tarihsel Süreci ve Mevcut Durumu.....	96
4.2.1.2. EGAYDAAK’lar Hususunda Emsal Teşkil Eden Dava Kararları ve Değerlendirmeleri.....	102
4.2.1.2.1. ABD-Hollanda/Palm Adası Davası .....	102
4.2.1.2.2. Fransa-Meksika/Clipperton Davası .....	103
4.2.1.2.3. Belçika-Hollanda/Sınır Uyuşmazlığı Davası.....	104
4.2.1.2.4. Eritre-Yemen Davası.....	104
4.2.1.2.5. 2001 Katar-Bahreyn Davası .....	106
4.2.1.3. EGAYDAAK Konusunun Kamuoyuna Mal Olduğunu Gösteren Üst Düzey Açıklamalar .....	107
4.2.1. Yunanistan’ın Karasuları Talebi (Sorunu) .....	108
4.2.2. Adalar (Ege) Denizi’nde Yunanistan’ın Gayri Askeri Statüde Bulunan Adaları Askerileştirmesi.....	115
4.2.3. Adalar (Ege) Denizi’nde Yunanistan’ın Kıta Sahaneliği Talepleri.....	117
4.3. Mevcut Durum.....	119
<b>5. Doğu Akdeniz</b> .....	133
5.1. Coğrafi Özellikler .....	133
5.2. Tarihsel Süreç .....	135
5.3. Mevcut Durum.....	136
5.3.1. Doğu Akdeniz’in Enerji Jeopolitiği.....	137
5.3.1.1. EastMed Boru Hattı Projesi ve Doğu Akdeniz Gaz Forumu.....	139
5.3.1.2. EastMed Boru Hattı Projesi.....	140
5.3.1.3. Doğu Akdeniz Gaz Forumu .....	142
5.4. Deniz Hukuku Açısından Doğu Akdeniz’deki Deniz Yetki Alanının Tespitinde Kullanılması Gerekli Temel Prensipler: .....	143
5.5. GKRY, Doğu Akdeniz’deki Kıyıdaş Devletlerin Deniz Yetki Alanları Haklarını ve Uluslararası Hukuku Nasıl İhlal Etmektedir? .....	144
5.5.1. Mısır.....	146
5.5.2. Lübnan .....	146

5.5.3. İsrail.....	147
5.6. Yunanistan, Doğu Akdeniz'deki Kıyıdaş Devletlerin Deniz Yetki Alanları Haklarını ve Uluslararası Hukuku Nasıl İhlal Etmektedir?.....	147
5.6.1. Libya.....	147
5.6.2. Mısır.....	149
5.6.3. Meis Adası'nın Yanındaki Kara Ada ve Fener Adası'nın Statüsü .....	152
5.7. Türkiye'nin Deniz Yetki Alanlarının (Mavi Vatan'ın) Doğu Akdeniz Kısmı Nasıl Oluşturuldu?.....	156
5.7.1. Libya.....	159
5.7.2. Mısır.....	167
5.7.3. Filistin.....	171
5.7.4. İsrail.....	177
5.7.5. Lübnan.....	181
5.7.6. Suriye.....	183
5.7.7. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) .....	185
5.8. Türkiye Cumhuriyeti'nin Bugüne Kadar Doğu Akdeniz'de Uluslararası Hukuka Uygun Adımları .....	189
<b>6. Sonuç</b> .....	229
“İlan Edilmiş ve/veya Öngörülen Türk Deniz Yetki Alanlarını (Mavi Vatan) Gösterir Harita” .....	230
Ek-A “İlan Edilmiş ve/veya Öngörülen Türk Deniz Yetki Alanlarını (Mavi Vatan) Gösterir Haritanın Koordinatları” .....	232
Ek-B Hazırlanan “İlan Edilmiş ve/veya Öngörülen Türk Deniz Yetki Alanları (Mavi Vatan) Haritası”nın Dayandığı Hukuki ve Coğrafi Gerekçeler Özeti.....	260
Ek-C Hazırlanan “İlan Edilmiş ve/veya Öngörülen Türk Deniz Yetki Alanları (Mavi Vatan) Haritası'nın Dayandığı Hukuki Gerekçelere Emsal Teşkil Eden Bazı Uluslararası (Adalet/Hakem) Mahkemelerin Kararları .....	262
Ek-D Yayıncı Doktrini Ve Temel Prensipleri.....	290
Yayıncı Doktrini Temel Prensipleri .....	290
Ek-E İlan Edilmiş Ve İlan Edilmesi Öngörülen Türk Deniz Yetki Alanları (Mavi Vatan) Haritası .....	302
<b>Kaynakça</b> .....	312



## TAKDİM

---

Türkiye, sahip olduğu jeopolitik konumu göz önünde bulundurulduğunda son derece stratejik deniz alanlarına ev sahipliği yapmaktadır. Üç tarafının denizlerle çevrili olması ve Türkiye'nin bu denizlerdeki ekonomik, askeri ve diğer birçok açıdan üstlendiği aktif rol, ülkeyi iç siyasette olduğu kadar dış siyasette de söz sahibi bir konuma getirmektedir. Dolayısıyla tüm bu denizleri paylaştığı kıyıdaş devletler ile geliştirdiği ilişkiler ve deniz hukuku, Türkiye'nin dış politikasının önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Nitekim deniz kaynaklarından yararlanmak, tüm kıyıdaş devletlerin başlıca amacı haline gelmiş, zaman zaman ülkeler arasında bazı gerginliklerin baş göstermesine zemin hazırlamıştır.

Denizlerdeki enerji kaynakları başta olmak üzere deniz alanı içerisindeki ekonomik faaliyetlerin ülkeler tarafından ne derece kullanılabilceği, günümüz deniz hukukunun en önemli sorunsalını oluşturmaktadır. Özellikle kıyıdaş devletlerin sayısının fazla olması ve bölgedeki deniz kaynaklarının niteliği, bu sorunsalı daha da önemli bir hale getirmektedir. Birden fazla kıyıdaş ülkenin varlığı durumunda ülkelerin deniz kaynaklarından ne derece faydalanacağına dair en önemli ilke kıta sahanlığı kavramı olarak karşımıza çıkmaktadır. Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi ile resmileşen kıta sahanlığı kavramı, yine uluslararası deniz hukukunun hakkaniyet, orantılılık, coğrafyanın üstünlüğü gibi prensipler doğrultusunda kıyıdaş devletlerin faaliyetlerini yasal bir zeminde gerçekleştirmelerine imkân vermektedir. Kıta sahanlığı ilkesine eşlik eden bir diğer kavram ise Münhasır Ekonomik Bölge olup tüm bu kavramlar, kıyıdaş devletler arasında oluşabilecek anlaşmazlıkları ortadan kaldırmayı hedeflemektedir. Özellikle Doğu Akdeniz bölgesindeki devletlerin gerçekleştirdiği petrol arama çalışmalarında Türkiye'nin faaliyetlerini yasal bir zemine oturtmasında ilgili kavramları sıkça duymaktayız. Ayrıca bu kavramlar, bölgedeki kıyıdaş devletleri deniz hukukuna aykırı ve yasallıktan uzak faaliyetlerden caydırma yolunda önemli birer mekanizmadır.

Türkiye'nin, sınırlarını çevreleyen deniz kaynaklarını da toprak parçası kadar önemli birer vatan parçası kabul eden Mavi Vatan ifadesi ise, uluslararası ilişkiler literatüründe yeni yeni yer almaya başlamıştır. Doğu Akdeniz başta olmak üzere kıyıdaş olduğu denizlerde üstlendiği aktif rol, Türkiye'nin diğer kıyıdaş ülkeler ile gerçekleştirebilecek çatışma ve gerginlikler karşısında deniz hukukunda daha etkin bir konumda olmasını gerekli kılmaktadır. Bu doğrultuda ortaya atılan Mavi Vatan doktrini ise, ülkelerin artan ekonomik kaynak gereksinimleri doğrultusunda, sahip oldukları deniz kaynaklarının da tıpkı toprak parçası gibi anavatanı olduğu tezini savunmaktadır. Bu doğrultuda Türkiye'nin uluslararası hukuktan doğan hak ve görevleri doğrultusunda ilan edilmiş ve ilan edilmesi öngörülen deniz yetki alanlarının tümüne Mavi Vatan denilmekte, Türkiye'nin taraf olduğu deniz hukukunu kapsayan tüm konularda Mavi Vatan doktrini çerçevesinde bir siyaset yürütülmektedir. Bu çalışma, Uluslararası Deniz Hukuku temel metinleri başta olmak üzere Türkiye'nin taraf olduğu antlaşmalar, sözleşmeler temel alınarak Türkiye'nin Mavi Vatan haritasını ortaya koyma amacı taşımaktadır. Bu doğrultuda çalışma, Türkiye'nin taraf olduğu deniz hukuku kapsamına giren problemlere dair tüm sorunsalları kapsayan ve Mavi Vatan Haritası bağlamında cevaplar yönelten bir Mavi Vatan Doktrini'dir. Bu bağlamda çalışmanın tüm uluslararası ilişkiler öğrencilerine ve bu alana ilgi duyan herkese bir kılavuz olmasını diliyorum.

Prof. Dr. Mahmut AK  
Rektör, İstanbul Üniversitesi



## PREFACE

---

Owing to its geopolitical position, Turkey owns several sea basins that are of great strategic importance. Turkey's primary interests in those basins necessitates that the country assumes an active role and responsibility in foreign policy. Therefore, controversial issues arising from international maritime law and relations with riparian states constitute a crucial part of Turkey's foreign policy. Recently in particular, the increasing importance of using marine resources for states paved way for some tensions between countries in potentially strategic sea basins. Turkey is one of the countries that is affected by that situation owing to its geopolitical position.

The extent to which economic activities within the sea basin, pertaining to energy resources in the seas, can be used by countries constitutes the most important issue of today's maritime law. In particular, the high number of riparian states and the nature of marine resources in the region render those issues even more important. In case of the existence of more than one riparian country, the most important principles concerning the extent to which countries will benefit from marine resources appear within the framework of the concept of continental shelf. The concept of continental shelf, formalized with the Geneva Convention on the Law of the Sea, allows riparian states to conduct activities on a legal basis, in accordance with principles of international maritime law such as equity, proportionality, and domination of land over sea.

Another concept that accompanies the concept of continental shelf is the concept of the exclusive economic zone, and the activities conducted within the framework of those concepts aim to eliminate conflicts that might arise between riparian states.

We hear those concepts all the time, especially during disputes regarding oil and natural-gas exploration activities in the Eastern Mediterranean. This necessitates the development of strategies based on national interest and fair sharing by adhering to the concepts and principles developed by international maritime law in maritime regions under tension. Moreover, developing such strategies will help in establishing important mechanisms to deter states from activities that are illegal and in violation of the law of the sea.

The expression Blue Homeland, which suggests that Turkey's marine resources surrounding its borders should be considered an important part of the Homeland as the land, has just begun to appear in the literature of international relations. Accordingly, all the maritime jurisdiction areas that have been declared and are expected to be declared in line with Turkey's rights and duties arising from international law are called the Blue Homeland. Pursuing a policy within the framework of the Blue Homeland doctrine in all matters involving the maritime law to which Turkey is a party has been discussed frequently in recent years. The active role that it plays in the littoral seas, especially in the Eastern Mediterranean, requires that Turkey be in a stronger position in terms of potential conflicts and tensions with other riparian countries.

This study aims to reveal Turkey's Blue Homeland map based on the treaties and conventions to which Turkey is a party, especially the basic texts of the International Law of the Sea. Therefore, the study examines all problems pertaining to the issues within the scope of the law of the sea to which Turkey is a party within the framework of the Blue Homeland approach.

I would like to thank Associate Dr. Cihat Yayci, who made great contributions in the publication of the study. I hope it will be a guide for academicians, experts, students, and readers who are interested in the field.

Prof. Dr. Mahmut AK  
Rector, Istanbul University



## TEŞEKKÜR

---

Vatan sevgisini bana aşıl原因 münevver devlet adamı sevgili babam Yaşar Yayı'ya ve aydın Türk kadını canım annem Habibe Yayı'ya...

Sevgili eşim Müşerref'e ve canım oğlum Baybars'a,

Aşağıda isimleri yazılı değerli öğrencilerime teşekkür ediyor, başarılarının devamını diliyorum. Her birinin, dünyada ve Türkiye'de Türkiye'nin hak ve menfaatlerinin savunulmasında etkin ve tanınan insanlardan olmalarına tüm kalbimle inanıyorum.

Başarıları daim, pruvaları neta olsun!

Selen Akan

Zeynep Ceyhan

Semih Parlatur

Kamer Berk Can

Semahat Gökalp

Alperen Okay

Hüseyin Anıl Kaya

Mihriban Baykal

Mısra Seray Külhancı

Eren Çetin

Dursun Mert Tupuz

Şafak Yıldırım

Mehmet Burak Albayrak

Umutcan Karataş

Hurşit Furkan Dikmen

Ahmet Burak Turan

Emre Erdemir



## INTRODUCTION

---

### **BLUE HOMELAND: A Book of a Map and a Doctrine**

**Cihat YAYCI**

“Blue Homeland” represents the current and envisaged Turkish Maritime Jurisdiction Areas. It is a term accepted both by the Turkish public as well as by the global public. In this context, within the framework of maritime rights and interests of the Republic of Turkiye rooted solely in international law, this book investigates what a map which depicts the Turkish Maritime Jurisdiction Areas should look like. Thus, one of the main outcomes of this book is a display of the map “Blue Homeland”.

Subsequently, a related aim of this book is to provide detailed explanations on how the map of Maritime Jurisdiction Areas is drawn. In other words, this book aims to show the principles derived from the jurisprudence of international law, and a list of various cases from the International Court of Justice and Permanent Court of Arbitration, that are used in the process of drawing a map of the Blue Homeland.

Furthermore, this book will outline the account of how Greece and the Greek Cypriot Administration of Southern Cyprus have acted illegally and are perpetually making illegal demands of Turkiye and other countries in the region. In addition, the book will also make recommendations on how the diplomatic and legal stance against illegal demands such as these should be made.

Moreover, in relation to Blue Homeland, both the process of the maritime jurisdiction areas and the legal situation in all Turkiye’s varying seas (Black Sea, Marmara Sea, Adalar Sea (Aegean Sea) and Mediterranean Sea) is comprehensively examined within the breadth of this book. Consequently, recommendations are made regarding what the legal stance should be like in each of these seas.

In conclusion, we present for your appraisal and knowledge, the book of the map and doctrine of the Blue Homeland, which is assembled in total adherence to International law, the principles of maritime law that have transformed into customary law, and equitability. The summary of the book which contains the information above, is written below.

### **MARITIME LAW:**

#### **The Process of the Delimitation of Maritime Jurisdiction Areas:**

The process of the delimitation of either the continental shelf or the exclusive economic zone is governed by a set of legally established rules. These rules, or principles, have been made a norm by international conventions and most importantly by the Jurisprudence of international courts. When the courts begin the delimitation process, they utilize a provisional median line. The provisional median line is drawn by considering the mainland of the countries in question. Geographical realities such as the coastal length and shape are also considered during the establishment of the median line. If the coastal lengths and shapes are remarkably similar, and the median line provides an equitable solution then the method of equidistance line is applied. In other words, the provisional median line is left untouched as the border. Unfortunately, due to the geographical realities of those mainlands, they do differ in shape and length, so courts often apply changes on the provisional median line. It is here that the principles of international law are utilized by the courts. When it is decided that a provisional median line requires adjustments, then the scope of these adjustments is determined by principles of equitability, land domination over the sea, proportionality, and non-encroachment. While the principal of equitability requires no explanation as it is self-explanatory, an understanding of what the other principles entail is crucial in understanding how a delimitation must be executed.

### **The Fundamental Principles of International Law which Govern the Delimitation Process:**

The principle of proportionality concerns the ratio between the coastal lengths of two countries related to the process of delimitation. Essentially this principle looks at how the ratio between the two coastlines correlate with the ratio between the maritime areas designated to the said countries. Delimitation is lawful and equitable if the ratio of coastlines lengths and maritime areas are close in number and without a disproportion. This serves as mathematical proof of equitable distribution of marine areas. As a result, this principle stands as a litmus test to be applied to check if a delimitation was made equitably. In line with this principle, the process also considers key factors which may not be reflected in the ratios of the coastlines but may still hold significance. One such example of a factor which is not a coastal length but is considered in the delimitation process because of the application of the principle of proportionality is population. For example, in the Indonesia-Malaysia case of 1969 the median line was adjusted to favor Malaysia due to the length of its coast. This principle was applied to the 1977 case of UK-France, as well as in other cases such as but not limited to: the France-Spain case of 1974 and, the Netherlands (Antilles)-Venezuela case of 1978.

The principle of land domination over sea refers to the basic idea that mainlands take priority in consideration as opposed to islands. Essentially the coastal length of a mainland related to the delimitation is seen as a factor which takes precedence in comparison to an island's coastal length. This principle is first seen in the North Sea Case of 1969. In this case the Netherlands and Denmark, parties of the North Sea Case, advocated that the "equidistance" method should be used. On the other hand, Germany, another party, defended that this dispute should be resolved on an equitable basis because the method of the "equidistance line" would be against equitable principles as it would obstruct Germany's land territory. The court decided that the "equidistance method" of delimitation was not obligatory between parties and that it was not possible to reshape a geographical zone. Thus, the court granted more rights to Germany concerning the delimitation as a result of applying the principle of land domination over sea. In the UK-France Channel Islands Case of 1977, on the agenda was the role of a state in the delimitation where one state's islands are remarkably close to the coast of the other state. Both states were party to the 1958 Geneva Convention on the Continental Shelf. The court stated that the appropriate methods of delimitation, be it equidistance or others, will be determined by the geographical conditions. Upon surveying the geographical realities and considering the mainland of France, and the UK's islands near the French mainland, the court concluded that the UK islands which were close to the French mainland were not to be given the full effect in terms of delimitation, but were only given territorial waters. As a result, once again the principle of land domination over the sea was applied. The Libya-Malta Case of 1984 concerned the dispute over the continental shelves of each country in the Eastern Mediterranean. In determining the delimitation between Malta (which is an archipelagic state) and the mainland of Libya, Malta claimed that the principle of equidistance had to be considered. In contrast, Libya made the claim that Malta had to be given a restricted continental shelf, since Malta was an island, not a mainland. The court stated that the coasts of both parties were to be used as a baseline. The court concluded that the delimitation between an island and mainland should be concluded in favor of Libya, a mainland state, and shifted the delimitation line 18 miles north. Thereby giving more maritime area to Libya. In the Tunisia-Libya Case of 1984, the Tunisia islands of Kerkennah were only given half effect, and the Tunisian island of Djerba was not attributed an effect at all. The court stated that the continent rules over the sea. In the Canada-France case of 1992 on Saint Pierre and Miquelon, ICJ held that the French Islands (Saint Pierre & Miquelon) near the coasts of Canada were not attributed a full effect like the full effect granted to the mainland of Canada. Similar examples include the Denmark-Norway case of 1993, the Qatar-Bahrain case of 2001, and the Sweden-Norway case of 1909.

Essentially, this principle indicates that, compared to other geographical realities (e.g., islands), continental mainlands receive precedence.

Lastly, the principle of non-encroachment is another hallmark principle which assures the equitable delimitation of the maritime areas. This principle concerns the coastal projections and natural prolongation of the mainland (the continent). This principle states that the delimitation line to be drawn should allocate the maritime area near a mainland's coast, to the said mainland's country. This indicates that a delimitation cannot cut off the mainland country from the maritime area in front of its coastline. In other words, a delimitation cannot result in a cut-off effect to the mainland party. For example, in the France-Canada case of 1992, the court did not give the French Islands of Saint Pierre and Miquelon near the coast of Canada a maritime area extending southwest, offering the reason that it would cause a cut-off concerning the maritime areas of the Canadian(mainland/continent) coasts. This principle is also found in the Libya- Malta case by the court stating that "coastal countries enjoy sovereign rights over the continental shelf off their coasts to the full extent." In conclusion, islands have less of an effect when compared with mainlands, but they cannot claim a maritime area which produces a cut-off effect to the area which is constituted as a natural prolongation of a mainland.

#### **BLUE HOMELAND:**

The existing or foreseen to be declared maritime jurisdiction areas of Turkiye are positioned on the surrounding seas of Turkiye and the Marmara Sea. The sum of all the maritime jurisdiction areas are defined as "Turkish Maritime Territory (Blue Homeland)". In general, according to maritime law the status of the seas surrounding Turkiye are under either the enclosed or semi-enclosed sea status. The establishment of maritime jurisdiction areas of Turkiye and the geographical as well as legal situation in various seas (Black Sea, Marmara Sea, Adalar Sea (Aegean Sea) and Mediterranean Sea), are explained below.

#### **THE BLACK SEA:**

Geographically, the Black Sea is an enclosed sea with an area of approximately 420,000 km<sup>2</sup>. It's only connection with other seas without involvement of a river includes seas such as the Adalar (Aegean) Sea and the Mediterranean Sea. It is connected to these two seas via two different straits: the Istanbul Strait (Bosphorus) and the Canakkale Strait (Dardanelles). It is also connected to the Baltic sea via the Danube River, and indirectly to the Caspian through the Azov Sea's connection to the Volga-Don canal. The littoral countries are Turkiye from the south, Georgia and Russian Federation (RF) from the east, Ukraine from the north, Romania and Bulgaria from the west.

On June 23, 1978, 'The agreement between Republic of Turkiye and the Union of Soviet Socialist Republics (U.S.S.R) regarding the delimitation of continental shelf in the Black Sea' was signed. Subsequently, Turkiye declared its Exclusive Economic Zone (EEZ) in the Black Sea with decree numbered 86/11264, dated December 5, 1986. After the disintegration of the U.S.S.R subsequent maritime delimitation agreements were made with Bulgaria, Romania, Ukraine, Russia, and Georgia. About half of the Black Sea falls under Turkiye's territorial waters and exclusive economic zone. While there is still a small maritime area to be delineated between Turkiye, Ukraine, Romania, and Bulgaria, Turkiye has stated that it will only enter the delimitation process after Ukraine, Romania, and Bulgaria conclude the delimitation of the maritime area which relates to themselves. So far, the Black Sea remains a strategic sea which is relatively peaceful.

### **THE MARMARA SEA:**

The Marmara Sea is an inland sea of Turkiye, and without prejudice to any rights implied by the Montreux Convention regarding the regime of the straits, is subjugated to the regime of inland waters. The relevant article embodying the justification of such status is stated in the Montreux Convention as presented below: In the introduction section of the Montreux Convention regarding the regime of the straits dated July 20, 1936, the expression "... the Straits of the Dardanelles, the Sea of Marmara and the Bosphorus comprised under the general term 'Straits'..." has subjugated the sea of Marmara as a part of Turkish straits and within the sovereignty of Turkiye. In this context, the inland sea status of the sea of Marmara has been confirmed both during the contractual process and with the subsequent state practices that followed. As an inland sea, via the Istanbul Strait (Bosphorus) and the Canakkale Strait (Dardanelles) it connects to other seas such the Black Sea and the Adalar (Aegean) Sea.

### **THE ADALAR (AEGEAN) SEA:**

The legal state of the Adalar Sea is primarily determined by the 1923 Lausanne Peace Treaty. The 1923 Lausanne Peace Treaty, to create sustainable peace, aims to establish a political and military balance between the two littoral states of the Adalar Sea: Turkiye and Greece. In the Adalar (Aegean) Sea, the maritime areas which lie on the outside of the territorial waters are legally under high sea status. No continental shelf or maritime jurisdiction area has been determined in this sea other than territorial waters. On 11th of November 1976 the Bern Declaration was signed by Greece and Turkiye. According to the 1976 Bern Declaration both countries have decided to negotiate to reach an agreement on the issue of delimitation of the continental shelf. The declaration also states to refrain from any initiative or act concerning the Adalar Sea continental shelf, and any initiative or act which may discredit the other party. This declaration is still valid and binding for both Greece and Turkiye. There are a series of unlawful demands made by Greece in the Adalar Sea which make it seem, to the international community, that there are problems in the Adalar Sea to be resolved. These demands are: for territorial waters because of a Greek violation of the Lausanne treaty, for Greece to keep their national airspace 10 miles above their territorial waters of 6 nautical miles, equating FIR services as proof of sovereignty over international regions, the Greek demand over EGAYDAAK's (The Issue of Island, Islet, and Rocks Which The Sovereignty's Of Were Not Ceded To Greece By International Treaties), remilitarization or Greek violation of the Lausanne mandate of the demilitarized status of islands near the Turkish mainland, and finally the entire Adalar maritime space also known as the dispute of the delimitation of maritime jurisdiction areas. Below are summaries of some of the most important demands of Greece, without the resolution of which, there could be no delimitation in the Adalar Sea.

### **Territorial Waters:**

According to the Lausanne Peace Treaty, the territorial waters in the Adalar Sea was set to be 3 nautical miles. However, in violation of this agreement, Greece unilaterally increased the width of its territorial waters to 6 nautical miles in 1936. This unilateral and illegal action was the start of distress in the balance established with the 1923 Lausanne Peace Treaty. In response, Turkiye decided to reciprocate the 1936 decision of Greece by raising its territorial waters to 6 nautical miles in 1964. Ever since 1964, Turkiye has kept its territorial waters at 6 nautical miles. In the United Nations, the width of territorial waters of both Turkiye and Greece in the Adalar (Aegean) Sea is still shown as 6 nautical miles. Yet, Greece has been voicing its desire to increase its territorial seas even more. Turkiye declared

on June 8th, 1995 that if Greece extended its territorial waters in the Adalar Sea beyond 6 nautical miles, Türkiye would preserve its rights and interests.

### **Island, Islet, and Rocks which the Sovereignty's of Were Not Ceded to Greece By International Treaties (EGAYDAAK):**

This issue is central between Türkiye and Greece when it comes to the delimitation of the maritime jurisdiction areas in the Adalar (Aegean) Sea. This is due to the fact that without certainty regarding the sovereignty of maritime entities, there cannot be a proper delimitation in the area in question. Thus, without the resolution of the EGAYDAAK issue, no other issues can be discussed regarding the delimitation of maritime jurisdiction areas in the Adalar Sea.

Greece claims that it does not consider the issue of Islands, Islets and Rocks Which The Sovereignty's Of Were Not Ceded To Greece By International Treaties, as a problem and that these maritime entities are Greek sovereign ground. But, the information on the website of the Greek Ministry of Foreign Affairs, as well as the discourses by Greek authorities on the subject demonstrates that the existence of the EGAYDAAK problem is also recognized by Greece.

Türkiye claims that these islands, islets, and rocks in question are Turkish sovereign territory as their sovereignty has never been ceded to Greece either by the 1923 Lausanne Treaty or by the 1947 Paris Peace Treaty. In fact, in 1936 Minister of Internal Affairs, Şükrü Kaya, revisited these issues of the sovereignty of small rocks, islets and islands which had not been transferred to Greece with treaties or agreements by visiting these maritime entities in question. This book also investigates the jurisprudence regarding such issues and makes a detailed report on the state of EGAYDAAK's.

The articles from the 1923 Lausanne and 1947 Paris treaties that created a legal basis for the Turkish sovereign territorial status of these islands, islets, and rocks are as follows: Lausanne Articles 6, 12,13, 15, 16 (Especially important regarding the sovereignty transferal), and Paris Articles 14, 43. Below are the articles mentioned in the book:

#### **Lausanne Article 6.**

In so far as concerns frontiers defined by a waterway as distinct from its banks, the phrases "course" or "channel" used in the descriptions of the present Treaty signify, as regards non-navigable rivers, the median line of the waterway or of its principal branch, and, as regards navigable rivers, the median line of the principal channel of navigation. It will rest with the Boundary Commission to specify whether the frontier line shall follow any changes of the course or channel which may take place, or whether it shall be definitely fixed by the position of the course or channel at the time when the present Treaty comes into force. In the absence of provisions to the contrary, in the present Treaty, islands and islets lying within three miles of the coast are included within the frontier of the coastal State.

#### **Lausanne Article 13.**

With a view to ensuring the maintenance of peace, the Greek Government undertakes to observe the following restrictions in the islands of Mytilene, Chios, Samos and Nikaria:

1. No naval base and no fortification will be established in the said islands.

2. Greek military aircraft will be forbidden to fly over the territory of the Anatolian coast. Reciprocally, the Turkish Government will forbid their military aircraft to fly over the said islands.
3. The Greek military forces in the said islands will be limited to the normal contingent called up for military service, which can be trained on the spot, as well as to a force of gendarmerie and police in proportion to the force of gendarmerie and police existing in the whole of the Greek territory.

#### **Lausanne Article 16.**

Turkiye hereby renounces all rights and title whatsoever over or respecting the territories situated outside the frontiers laid down in the present Treaty and the islands other than those over which her sovereignty is recognized by the said Treaty, the future of these territories and islands being settled or to be settled by the parties concerned. The provisions of the present Article do not prejudice any special arrangements arising from unneighborly relations which have been or may be concluded between Turkiye and any limitrophe countries.

#### **Paris Article 14**

1. Italy hereby cedes to Greece in full sovereignty the Dodecanese Islands indicated hereafter, namely Stampalia (Astropalia), Rhodes (Rhodos), Calki (Kharki) , Scarpanto, Casos (Casso) , Piscopis (Tilos), Misiros (Nisyros), Calimnos (Kalymnos), Leros, Patmos, Lipsos (Lipso), Simi (Symi), Cos (Kos) and Castellorizo, as well as the adjacent islets.
2. These islands shall be and shall remain demilitarized.
3. The procedure and the technical conditions governing the transfer of these islands to Greece will be determined by agreement between the Governments of the United Kingdom and Greece and arrangements shall be made for the withdrawal of foreign troops not later than 90 days from the coming into force of the present Treaty.

#### **Paris Article 43**

Italy hereby renounces any rights and interests she may possess by virtue of Article 16 of the Treaty of Lausanne signed on July 24, 1923.

#### **The Issue of the Demilitarized Status of Islands:**

According to the official definition found in the annexes of the 1947 Paris Peace Treaty, the demilitarized status: strictly prohibits any forms of naval, military and military air installations and fortifications; military training; all sorts of military flights and transit passages; as well as permanent and temporary stationings, with the exception of restricted stationing/fortification of the internal security of personnel. Furthermore “The Demilitarized Status” of islands encompasses both terrestrial, as well as territorial waters and airspace. In the Treaty of Lausanne, the reasoning provided for the placement of islands under a demilitarized status was the closeness of these islands to Turkiye and therefore, the importance they pose regarding the security of Turkiye. Thus, it is clear that the demilitarization exists due to the security concerns of Turkiye.

The islands which were officially taken from Turkiye and given to Greece, on the condition that they remain under a demilitarized status, with the 1923 Lausanne Treaty and the 1947 Peace Treaty, are as follows:

**Boğazönü Islands:** the Greek islands of Limni (Lemnos) and Semadirek (Samothrace), as well as Turkish islands of Gökçeada and Bozcaada, have been demilitarized as of article 4. of the Lausanne Peace Treaty. Limni (Lemnos) and Semadirek (Samothrace) have been additionally demilitarized with article 12. of the Lausanne Peace Treaty.

**Saruhan Islands:** Midilli (Mitylene), Sisam (Chios) and Ahikerya (Icaria) have been demilitarized as of article 12. of the Lausanne Peace Treaty. According to article 13., these islands can only have police and gendarmerie. Establishing a naval base or any fortification is strictly prohibited.

**Menteşe (Dodecanese) Islands:** the status arranged for Boğazönü and Saruhan Islands with the 1923 Lausanne Peace Treaty were extended in 1947 with the Paris Peace Treaty to the Menteşe Islands. According to article 14., the 14 aforementioned Greek islands may only possess enough internal security personnel (restricted in number and equipment) to maintain public order.

Regrettably, since the 1960's, Greece has been militarizing and arming all 23 islands which fall under the demilitarized status. The breach of the demilitarized status, in essence, is the eradication of the transfer of sovereignty of these islands provided to Greece by the 1923 Lausanne Peace Treaty and 1947 Paris Peace Treaty.

#### **The Issue of Delimiting the Respective Continental Shelves of Turkiye and Greece:**

There are only two adjacent states in the Adalar Sea, and their mainlands are opposite to each other. The median line between the opposing mainlands, will determine the borders of the continental shelf that these two mainlands will possess in the Adalar Sea. Obviously, there can be adjustments made to this provisional median line, however, at first it must be noted that the islands which lie east of the line that cross the Adalar Sea, between the longitudes with the degrees of 24 and 25, are geomorphologically and geophysically an extension of the Anatolian Peninsula and the Thrace Region, and thus, are within the continental shelf of the Anatolian Peninsula and the Thrace Region. Thus, according to maritime law the Greek islands which lie east of this line are under the status of "the islands on the opposite side of the median line". Therefore, the maritime jurisdiction area that these islands may have been only as far as the area which lies under those islands' respective territorial waters. A multitude of examples exist with similar cases where such islands possess a maritime jurisdiction area within the breadth of their territorial waters. These examples can be found in the cases of "The Channel Islands of the U.K. positioned near the coastline of France", "The Serpent Island of Ukraine positioned near the coast of Romania" and "The islands of Spain positioned near the mainland of Morocco".

In this context, determination of the delimitation of the maritime jurisdiction areas between Turkiye and Greece should be compatible with the median line which takes the mainlands as the basis. It should also be compatible with the fundamental principle of International maritime law, the principle of "Equitability", and the principles of "Domination of land over sea", "Proportionality" and "Non-encroachment". Unfortunately, Greece still claims that the Adalar (Aegean) Sea is Greek, and that all its islands near the Anatolian coast may have a cutoff effect on the Anatolian coast, if not a precedence over the entire Anatolian mainland.

### **Recommendations for the Adalar (Aegean) Sea:**

The Blue Homeland Doctrine states that both Greece and Turkiye must return to the balance in the Aegean set forth by the 1923 Lausanne Peace Treaty. The Lausanne balance must be restored, for it brought peace to the region when it was reinforced properly.

Some of the recommendations of the book regarding the Adalar (Aegean) Sea are as follows:

- a. Territorial waters of both countries must be returned to 3 miles.
- b. The islands under the demilitarized status which Greece has been militarizing ever since 1964 should return to demilitarized status.
- c. FIR should be used as it is used anywhere in the globe, not as a marker of sovereignty but as an information system.
- i. Greece should have an air space that is the same as its territorial waters.

### **THE EASTERN MEDITERRANEAN SEA:**

As the country with the longest coastline (2280 km) to the Eastern Mediterranean, Turkiye's maritime jurisdiction area should be compatible with the ratio of its maritime area to the coastline in question.

According to the fundamental principles of International Maritime Law, and primarily in relation to the principles of equitability, proportionality, and non-encroachment, It is essential that the opposing coasts situated between two mainlands are not cut-off by an interfering maritime jurisdiction area of an island.

In the process of drawing a map that depicts the borders of the maritime jurisdiction area of Turkiye, factors such as opposing coasts; point of radiance and origin are taken into account. In determining median lines, the fact that earth is a globe and thus, the existence of a latitude difference of approximately 1.5 degrees between Turkiye's southeastern and southwestern latitudes are also considered. Upon such considerations diagonal lines are used in establishing a map.

According to the diagonal lines drawn with respect to the position of Turkiye on the world map and along with the degree of difference found in latitudes; the map which shows the countries such as Libya, Egypt, Lebanon and Israel, with which Turkiye has an opposing coast in the Eastern Mediterranean presented in detail within this book.

The book also makes a detailed analysis of how and why the map is in congruence with applications of the principles found in jurisprudence. For example, when the principle of prolongation is taken into consideration with the principle of land domination over sea, one sees that a mainland and an island which is situated opposite of the said mainland may not have equal effects in determining the delimitation line. Thus, this book makes claims that show how an island, like Cyprus, situated between two mainlands, cannot cut off those mainlands from each other. In other words, the book shows how the island of Cyprus cannot generate a maritime area that will cut-off access of the continental mainland of Turkiye from that of Egypt, Israel, Palestine, and Lebanon.

Another claim this book makes is to show how the islands that are on the wrong side of the median line in the Adalar (Aegean) Sea, such as the Greek island of Rhodes, cannot cut off the mainlands of Turkiye and Libya, or say, Turkiye and Israel from one another. Examples of such applications are found in the UK-France case of 1977, the Gulf of Maine case of 1984 (where equidistance line was rejected), the Libya-Malta case of 1984, the Canada-France case of 1992, the Romania-Ukraine case of 2009, the Nicaragua-Colombia case of 2012, and the Nicaragua-Costa Rica case of 2018. As a result of investigation of the above principles in jurisprudence, this book claims that while islands can have an EEZ, they can often generate a maritime jurisdiction area only as far as their territorial waters extend.

## THE DOCTRINE:

As it is served in the book, the doctrine of Blue Homeland captures the essence of all the issues and their foreseen resolutions. Below are the Principles Of The Yayci Doctrine (Turkish Maritime Territory Doctrine) which the book explains in detail:

- 1- Is founded upon the fundamental principles of International maritime law such as the principles of “Equitability”, “Domination of land over sea”, “Proportionality” and “Non-encroachment”. Within the framework of pacta sunt servanda (“agreements must be kept”), is attentive to the continuation of Turkiye’s devotion to the offers previously made to other countries.
- 2- The surrounding seas of Turkiye, are either under the enclosed or semi-enclosed sea status. This situation mandates special applications. In the seas with a width less than 400 miles (since islands are also located on the continental shelf of the mainlands), the continental shelf of the mainlands is prioritized
- 3- Accepts that the seas within the maritime jurisdiction area (Continental shelf and Exclusive Economic Zone),calculated within the framework of aforementioned principles, of the surrounding seas of Turkiye and in the Marmara Sea -an inland sea- as the ‘Turkish Maritime Territory’ (Blue Homeland).
- 4- In the Black Sea, the EEZ declared in 1986 is a part of the Turkish maritime territory.
- 5- The Marmara Sea is an inland sea of Turkiye, and without prejudice to any rights implied by the Montreux Convention regarding the regime of the straits, is subjugated to the regime of inland waters.
- 6- Within the framework of the provisions set by the Montreux Convention, vessels passing through the straits are expected to be charged according to the current value of “Gold Franc”.
- 7- Turkiye’s maritime jurisdiction in the Archipelago (Aegean) Sea is based on the fact that Greece is not an archipelago or an archipelago country (such as the Philippines, Indonesia, Japan) based on the main lands of Turkiye and Greece. It is the maritime area east of the maritime jurisdiction border crossing the line. It states that the Greek islands to the east of the midline between the mainland of Turkiye and Greece, that is, on the Turkish side, are in the status of “reverse side” according to international maritime law, and they can only have a maritime jurisdiction area as much as the territorial waters.
- 8- It accepts the determination of the belonging of Islands, Islets and Rocks (EGAYDAAK) whose sovereignty has not been transferred to Greece by Treaties as a basic and primary condition. It states that until this issue is clarified, no issue should be negotiated with Greece regarding maritime jurisdiction areas. Emphasizes that seeing the EGAYDAAKs problem as a fundamental problem is not a political choice but a legal obligation.
- 9- Signals that raising the territorial waters above 6 miles in any region in the Aegean Sea should not be allowed. If it’s possible, for the establishment of peace, stability, and safety, it recommends the return of the territorial waters to 3 miles, as foreseen by the Lausanne Treaty.
- 10- Expresses that the status of the 23 islands, which were transferred to Greece on the condition that they remain demilitarized, as stated in the 1923 Lausanne Treaty and 1947 Paris Peace Treaty, have been violated by Greece and that this situation extinguishes the condition of transfer of these islands to Greece.
- 11- States that it is incompatible with the international law that Greece put forth its FIR responsibilities as an extension of Greek area of sovereignty and rejects to recognize it as such.

- 12- To summarize, that there are no problems in the Aegean Sea but only demands of Greece and affirms that these demands should never be negotiated. Emphasizes that in the case that these demands are seen as issues, the solution would result in meeting the demands, thus, with a compromise from Turkiye's rights and interests.
- 13- As the country with the longest coast (2280 km) to the Eastern Mediterranean, its maritime jurisdiction should be congruent with such ratio.
- 14- Primarily in reliance on Equitability, Proportionality, Non-encroachment and the Domination of land over sea and according to the fundamental rules of international law, affirms in principle that an island's maritime jurisdiction cannot enter thus divide the opposing coasts situated between the two mainlands.
- 15- In delineation of the maritime jurisdiction considers factors such as: opposing coasts, point of radiance and origin. In determining the median lines considers that the earth is a globe, between Turkiye's southeastern and southwestern latitudes there is a difference of approximately 1.5 degrees and uses diagonal lines.
- 16- The respondent states with which Turkiye will delineate maritime jurisdictions are Libya, Egypt, Israel (and Philistine), Lebanon and Syria, which is our land-side border only.
- 17- This is not an approach that only ensures Turkiye's rights in the Eastern Mediterranean but is an approach that also ensures TRNC, Libya, Egypt, Israel and Lebanon's rights which stem from international law.
- 18- The maritime delimitation agreement made with Libya on November 27th, 2019, have designated the western border of our maritime jurisdiction area in the Eastern Mediterranean.
- 19- With this line, the maritime area which lies within these borders, assuming an agreement had been made with Egypt on the south, Lebanon and Israel on the east, constitutes the Eastern Mediterranean part of the Turkish maritime territory (Blue Homeland).
- 20- The islands of Kara Ada and Fener Ada, adjacent to the island of Meis, are mentioned as some of the islands which were transferred to Italy with the Lausanne Peace Treaty, yet they are not mentioned among the islands which were transferred to Greece with the Paris Peace Treaty. Thus, Kara Ada and Fener Ada's have not been transferred to Greece. In this case their ownership belongs to the Republic of Turkiye, the natural successor of the Ottoman Empire.
- 21- All applications (search and rescue area of responsibility, environmental emergency intervention area of responsibility, continental shelf, exclusive economic zone, et cetera) of Turkiye in its maritime jurisdiction area should be compatible with the map of its maritime territory.
- 22- Legal arrangements, primarily a "legislative of maritime jurisdiction area", which will meet the entirety of needs, arrange applications and protect the sovereignty rights of the maritime territory of the State of the Republic of Turkiye, should be achieved

## KISALTMALAR LİSTESİ

---

**AB:** Avrupa Birliği

**ABD:** Amerika Birleşik Devletleri

**Bkz.:** Bakınız

**BM:** Birleşmiş Milletler

**BMDHS:** Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

**DHM:** Daimi Hakemlik Mahkemesi

**EGAYDAAK:** Egemenliği Antlaşmalarla Yunanistan'a Devredilmemiş Ada, Adacık ve Kayalıklar

**GKRY:** Güney Kıbrıs Rum Yönetimi

**IHO:** International Hydrographic Organization

**KBBS:** 1958 Cenevre Kararları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi

**KKTC:** Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti

**Km:** Kilometre

**Km2:** Kilotrekare

**MEB:** Münhasır Ekonomik Bölge

**Md.:** Madde

**PCIJ:** Permanent International Civil Aviation Organization

**S.:** Sayfa

**SSCB:** Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği

**T.C.:** Türkiye Cumhuriyeti

**TPAO:** Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı

**UAD:** Uluslararası Adalet Divanı

**vd.:** Ve Devamı

## HARİTALAR LİSTESİ

---

- Harita 1:** Türkiye'nin Kıyı Uzunluklarını Gösterir Harita.
- Harita 2:** Karadeniz'de Türkiye'nin Deniz Yetki Alanları.
- Harita 3:** Adalar Denizi 6 mil Karasuları Haritası.
- Harita 4:** Doğu Akdeniz'de Türkiye ve KKTC Tarafından TPAO'ya Verilen Ruhsat Alanları
- Harita 5:** 18 Mart 2020 tarihinde (A/74/757) BM'ye verilen nota ile birlikte sunulan Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin Kıta Sahaneliğini Gösterir Harita.
- Harita 6:** Karadeniz Boyut Bilgileri.
- Harita 7:** Karadeniz'e Kıyıdaş Devletlerin Kıyı Uzunluklarını Gösterir Harita.
- Harita 8:** Türk Boğazları ve Marmara Denizi.
- Harita 9:** Karadeniz MEB Alanları.
- Harita 10:** Karadeniz MEB Alanları ve Kıyı Uzunlukları.
- Harita 11:** Türkiye Cumhuriyeti'nin Karadeniz'deki deniz yetki alanları.
- Harita 12:** Marmara Denizi ve Türk Boğazlar Sistemi.
- Harita 13:** Türk Boğazlar Sistemi'nin derinliğini gösterir harita.
- Harita 14:** Türk Boğazları.
- Harita 15:** İstanbul ve Çanakkale Boğazları.
- Harita 16:** İstanbul Boğazı.
- Harita 17:** Çanakkale Boğazı.
- Harita 18:** Marmara Denizi ve Türk Boğazlar Sistemi'ni Gösterir Harita.
- Harita 19:** Marmara Denizi ve Türk Boğazlar Sistemini Gösterir Harita.
- Harita 20:** Adalar Denizi'ni Gösterir Harita.
- Harita 21:** Adalar Denizi'ni Gösterir Harita.
- Harita 22:** Türkiye'nin Deklare Ettiği Adalar (Ege) Denizi-Akdeniz Ayrımını Gösteren Harita.
- Harita 23:** Adalar Denizi'nin Coğrafi Özelliklerini gösterir harita.
- Harita 24:** Adalar Denizi'nde Ada Gruplarını Gösterir Harita.
- Harita 25:** 1830-1923 Yılları Arasında Adalar (Ege) Denizi'ndeki Adaların Durumu.
- Harita 26:** 1923 Lozan Barış Antlaşması'na göre Adalar (Ege) Denizi'ndeki Adaların Durumu.
- Harita 27:** 1947 Paris Barış Antlaşması'na Göre Adalar (Ege) Denizi'ndeki Adaların Durumu.
- Harita 28:** Adalar (Ege) Denizi'nde EGAYDAAK'ları ve EGAYDAAK'ların Karasularını Gösterir Harita.
- Harita 29:** Adalar Denizi'nde EGAYDAAK'ları İsimleri ile Gösterir Harita.
- Harita 30:** Adalar (Ege) Denizi'nde Karasuları Genişliğinin 3 Mil Halini Gösterir Harita.
- Harita 31:** Adalar (Ege) Denizi'nde Karasuları Genişliğinin Tarihçesi'ni Gösterir Haritalar.
- Harita 32:** Adalar (Ege) Denizi'nde 6 Deniz mili Karasuları Uygulamasının Mevcut Durumunu Gösterir Harita.
- Harita 33:** Adalar (Ege) Denizi'nde Karasuları Genişliği Sorununu Gösterir Harita.

- Harita 34:** Yunanistan'ın Karasularını 12 Deniz miline Çıkarılması Durumunda Adalar (Ege) Denizi'nde Oluşacak Durumu Gösterir Harita.
- Harita 35:** Adalar (Ege) Denizi'nde Gayri Askeri Statüdeki Ada Gruplarını Gösterir Harita.
- Harita 36:** Adalar (Ege) Denizi'nde Gayri Askeri Statüsü İhlal Edilen Adaları Gösterir Harita.
- Harita 37:** Adalar (Ege) Denizi'nde Yunanistan'ın Tezini Gösterir Harita.
- Harita 38:** Türkiye Cumhuriyeti'nin Deklare Ettiği Adalar (Ege) Denizi-Akdeniz Ayrımını Gösterir Harita.
- Harita 39:** Adalar (Ege) Denizi Türkiye ve Yunanistan Ana Karaları Kıyı Uzunluklarını Gösterir Harita.
- Harita 40:** Adalar (Ege) Denizi'nde Türk Deniz Yetki Alanı'nı Gösterir Harita.
- Harita 41:** Adalar Denizi'nde EGAYDAAK'ları ve Türk Deniz Yetki Alanı'nı Gösterir Harita (Adaların karasularının hariç tutulduğuna dikkat edildiğini gösterir).
- Harita 42:** Doğu Akdeniz'i Gösterir Harita.
- Harita 43:** Bu Çalışmada Kast Edilen 'Doğu Akdeniz'in Coğrafi Sınırlarını Gösterir Harita.
- Harita 44:** 'Doğu Akdeniz'in Türkiye'ye göre En Kısa ve En Uzun Karşılıklı Kıyıları.
- Harita 45:** Ülkelerin Doğu Akdeniz'deki Kıyı Uzunluklarını Gösterir Harita.
- Harita 46:** Gaz Hidrat Yataklarını Gösterir Harita.
- Harita 47:** Gaz Hidrat Yataklarının Batimetri Haritası.
- Harita 48:** EastMed Boru Hattını Gösterir Temsili Harita.
- Harita 49:** Doğu Akdeniz'de EastMed Projesi'ne Alternatif Olarak Düşünülen Proje Rotalarını Gösterir Harita.
- Harita 50:** GKRY'nin MEB Anlaşmalarını Gösterir Harita.
- Harita 51:** Ülkelerin Doğu Akdeniz'deki Kıyı Uzunluklarını Gösterir Harita.
- Harita 52:** GKRY İle Akdettikleri Deniz Yetki Alanları Sınırlandırma Antlaşmalarına İstinaden Mısır, İsrail Ve Lübnan'ın Kayıplarını Gösterir Harita.
- Harita 53:** Anadolu-Afrika Ortay Hattını Gösteren Sınırlandırma.
- Harita 54:** Yunanistan-Libya Sınırlandırma Antlaşması İmzalanması Durumunda Libya'nın Asgari 39.000 km<sup>2</sup> Deniz Yetki Alanı Kaybını Gösterir Harita.
- Harita 55:** Yunanistan'ın, Seville Haritası ile Libya ve Mısır'dan Gasp Etmeyi Öngördüğü Deniz Alanlarını Gösterir Harita.
- Harita 56:** Yunanistan'ın Mısır'dan Gasp Etmeyi Düşündüğü ve GKRY'nin Mısır'dan Gasp Ettiği Deniz Alanlarını Gösterir Harita.
- Harita 57:** Türkiye-Libya Deniz Yetki Alanları Sınırlandırma Antlaşması Karşılıklı Kıyıları Gösterir Harita.
- Harita 58:** Yunanistan-Mısır Deniz Yetki Alanları Antlaşması ile Yunanistan'ın Kendi Tezlerinden Verdiği Tavizleri ve GKRY ile Yaptığı Antlaşma Sonrası Türkiye ile Yapacağı Antlaşmaya Nazaran Uğradığı Deniz Alanları Kaybını Gösterir Harita.
- Harita 59:** Kara Ada ve Fener Adası'nın Türk Kıyılarına Mesafesini Gösterir Harita.

- Harita 60:** 28 Aralık 1932 Tarihli Türk-İtalyan Görüşme Tutanağına Göre Sözde Sınırları Gösterir Harita (İç Hukuk Onay Sürecinden Geçmediği İçin Hukuki Bağlayıcılığa Sahip Bir Belge Değildir.).
- Harita 61:** 4 Ocak 1932 Tarihli Sözleşmeye Göre Sınırları Gösterir Harita.
- Harita 62:** Türkiye'nin Dünya Haritasında Düz Olarak Tanımlandığını Gösterir Harita.
- Harita 63:** Türkiye'nin Düşey Hatlar Prensipleriyle Karşılıklı Kıyılarını Gösterir Harita.
- Harita 64:** Türkiye'nin Dünya Üzerindeki 1.5 Derecelik Enlem Farkı İle Pozisyonunu Gösterir Harita.
- Harita 65:** Türkiye'nin Dünya Haritasında 1.5 Derecelik Enlem Farkını ve Bu Enlem Farkından Yola Çıkılarak Belirlenen Diyagonal Hatlar Esasıyla Türkiye'nin Karşılıklı Kıyılarını Gösterir Harita.
- Harita 66:** Türkiye-Libya Arası Karşılıklı Kıyıları Gösterir Harita.
- Harita 67:** Türkiye ve Libya Karşılıklı Kıyılarına Göre Deniz Yetki Alanları Sınırlandırma Hattını Gösterir Harita.
- Harita 68:** Türkiye-Libya Karşılıklı Kıyılarını Gösterir Harita.
- Harita 69:** Libya-Türkiye MEB Sınırlandırma Antlaşmasının Hatlarını Gösteren Harita.
- Harita 70:** Libya ve Türkiye Arasında Yapılan Sınırlandırma Antlaşmasına göre Libya'nın Kazancını Gösteren Harita.
- Harita 71:** Libya ve Türkiye Arasında Yapılan Sınırlandırma Antlaşmasına göre Libya'nın Yunanistan ile Antlaşma Yapması Durumuna Göre Karşılaştırmalı Kazancını Gösteren Harita.
- Harita 72:** Seville Haritasında Belirtilen Sınırlara Nazaran Libya'nın Türkiye Antlaşma Prensiplerini Batıya Doğru Uygulamasında ve Aynı Şekilde Mısır'ın Kazanacağı Deniz Gösterir Harita.
- Harita 73:** Libya'nın Yunanistan yerine Türkiye ile Antlaşma Yapmasının Kendisine Kazandırdığı Alanları Gösterir Harita.
- Harita 74:** Türkiye-Mısır Karşılıklı Kıyılarını Gösterir Harita.
- Harita 75:** Türkiye- Mısır Ortay Hattı Gösterir Harita.
- Harita 76:** Türkiye-Mısır Karşılıklı Kıyılarına İstinaden Deniz Yetki Alanları Sınırlandırma Hattını ve Koordinatlarını Gösterir Haritalar.
- Harita 77:** Türkiye-Mısır Karşılıklı Kıyılarına İstinaden Yapılacak Deniz Yetki Alanları Sınırlandırması Sonrasında Mısır'ın Yunanistan ve GKRY ile Yaptığı Antlaşmalara Nazaran Kazanacağı Deniz Alanlarını Gösterir Harita.
- Harita 78:** İsrail ve Filistin'in Deniz Yetki Alanları İçerisinde Kalan Gaz Sahalarını Gösterir Harita.
- Harita 79:** GKRY-İsrail Antlaşması Uyarınca Halihazırda Filistin'e Verilen MEB Alanı ile Filistin'in Esas Hakkı olan Deniz Yetki Alanını Gösterir Harita.
- Harita 80:** Türkiye-Filistin Karşılıklı Kıyıları Gösterir Harita.
- Harita 81:** Türkiye ile Filistin'in Karşılıklı Kıyıları Esas Alınarak Oluşturulmuş Deniz Yetki Alanı Sınırlandırma Haritası.
- Harita 82:** Türkiye ile Antlaşma Yapması Sonucunda Filistin'in Sahip Olacağı MEB'ni ve Filistin'in Halihazırda Mevcut MEB'ni (sarı ile) Gösterir Harita.

- Harita 83:** Türkiye-İsrail Karşılıklı Kıyılarını Gösterir Harita.
- Harita 84:** Türkiye-İsrail Karşılıklı Kıyılarına Göre Deniz Yetki Alanları Paylaşımını Koordinatlar ile Gösterir Harita.
- Harita 85:** İsrail'in Türkiye İle Antlaşması Sonucu Sahip Olacağı MEB Alanını Gösterir Harita.
- Harita 86:** İsrail'in Türkiye İle Antlaşması Sonucu Türkiye ve İsrail'in Kazanacağı MEB'i Gösterir Harita.
- Harita 87:** Türkiye-Lübnan Karşılıklı Kıyılarını ve Lübnan'ın Türkiye ile Anlaşma Yapıldığı Takdirde Lübnan Kazancını Gösterir Harita.
- Harita 88:** Türkiye-Suriye Karşılıklı Kıyıları Gösterir Harita ve Suriye'nin Kazancını Gösterir Harita.
- Harita 89:** Türkiye-Suriye Ortay Hattını Gösterir Harita.
- Harita 90:** Türkiye-KKTC Kıta Sahaneliği Antlaşmasını Gösterir Harita.
- Harita 91:** Doğu Akdeniz'de Ülkelerin Türkiye İle Antlaşmaları Sonucu Kazanacakları MEB Alanlarını Gösterir Harita.
- Harita 88:** Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin Şu Anda Mevcut Duruma Göre Kazancını Gösterir Harita.
- Harita 89:** BM Tarafından Kayda Geçirilen Türkiye-Libya Deniz Sınırını Gösterir Harita.
- Harita 90:** Türk Deniz Yetki Alanlarının Doğu Akdeniz Kısmını Gösterir Harita.
- Harita 91:** Doğu Akdeniz'de Ülkelerin Türkiye ile Antlaşmaları Sonucu Kazanacakları MEB Alanlarını Gösterir Harita.
- Harita 92:** Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin Şu Anda Mevcut Duruma Göre Kazancını Gösterir Harita.
- Harita 93:** BM Tarafından Kayda Geçirilen Türkiye-Libya Deniz Sınırını Gösterir Harita.
- Harita 94:** Türk Deniz Yetki Alanları'nın Doğu Akdeniz Kısmını Gösterir Harita.
- Harita 95:** İlan Edilmiş ve/veya Öngörülen Türk Deniz Yetki Alanlarını (MAVİ VATAN) Gösterir Harita.
- Harita 96:** İlan Edilmiş ve/veya Öngörülen Türk Deniz Yetki Alanlarını (MAVİ VATAN) Gösterir Harita.
- Harita 97:** 1969 Kuzey Denizi Davası'nı Gösterir Harita.
- Harita 98:** 1977 İngiltere-Fransa Davası'nı Gösterir Harita.
- Harita 99:** 1982 Libya-Tunus Davası'nı Gösterir Harita.
- Harita 100:** 1982 Libya-Tunus Davası'nı Gösterir Harita.
- Harita 101:** 1985 Libya-Malta Davası'nı Gösterir Harita.
- Harita 102:** 1985 Libya-Malta Davası'nı Gösterir Harita.
- Harita 103:** 1993 Danimarka-Norveç Davası'nı Gösterir Harita.
- Harita 104:** 2001 Katar-Bahreyn Davası'nı Gösterir Harita.
- Harita 105:** 1984 Kanada-Amerika Birleşik Devletleri Davası'nı Gösterir Harita.
- Harita 106:** 1985 Gine-Gine Bissau Davası'nı Gösterir Harita.

- Harita 107:** 1992 Fransa-Kanada Davası'nı Gösterir Harita.
- Harita 108:** 1992 Fransa-Kanada Davası'nı Gösterir Harita.
- Harita 109:** 1999 Eritre-Yemen Davası'nı Gösterir Harita.
- Harita 110:** 1999 Eritre-Yemen Davası'nı Gösterir Harita.
- Harita 111:** 2006 Barbados-Trinidad ve Tobago Davası'nı Gösterir Harita.
- Harita 112:** 2007 Guyana-Surinam Davası Kararını Gösterir Harita.
- Harita 113:** 2009 Romanya-Ukrayna Davası.
- Harita 114:** 2012 Bangladeş-Myanmar Davası'nı Gösterir Harita.
- Harita 115:** 2014 Peru-Şili Davası'nı Gösterir Harita.
- Harita 116:** 2014 Bangladeş-Hindistan Davası'nı Gösterir Harita.
- Harita 117:** 2017 Gana-Fildişi Sahili Davası'nı Gösterir Harita.
- Harita 118:** 2018 Nikaragua-Kosta Rika Davası'nı Gösterir Harita.
- Harita 119:** 2018 Doğu Timor-Avustralya Davası'nı Gösterir Harita.
- Harita 120:** 2018 Doğu Timor-Avustralya Davası'nı Gösterir Harita.
- Harita 121:** 2012 Nikaragua-Kolombiya Davası'nı Gösterir Harita.
- Harita 122:** Slovenya-Hırvatistan Davası'nı Gösterir Harita.
- Harita 123:** Karadeniz Türk Deniz Yetki Alanlarını Gösterir Harita.
- Harita 124:** Marmara Türk İç Denizini Gösterir Harita.
- Harita 125:** Adalar Denizi Türk Deniz Yetki Alanlarını Gösterir Harita.
- Harita 126:** Adalar Denizi Adalarını Gösterir Harita.
- Harita 127:** Adalar Denizi Karasuları Sorununu Gösterir Harita.
- Harita 128:** Statüleri Bozulmuş Gayri Askeri Statüdeki Adalar Denizi ve Akdeniz Adaları'nı Gösterir Harita.
- Harita 129:** Yunanistan'ın 6 Mil Kara sularına Karşın Talep Ettiği 10 Mil Hava Sahasını Gösterir Harita.
- Harita 130:** Doğu Akdeniz'de Ülkelerin Kıyı Uzunluklarını Gösterir Harita.
- Harita 131:** Türkiye'nin Eksendeki Eğimini ve Diyagonal Hatlarını Gösterir Harita.
- Harita 132:** Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanları Sınırlandırması Yapacağı Devletlerin Kazancını Gösterir Harita.
- Harita 133:** 27 Kasım 2019 tarihinde "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Devleti Ulusal Mutabakat Hükümeti Arasında Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası" imzalanmış, Türkiye ve Libya Arasında Deniz Yetki Alanları Sınırları Gösterir Harita.
- Harita 134:** Türkiye-Libya Karşılıklı Komşuluğunu Gösterir Harita.
- Harita 135:** Türkiye- Libya Anlaşması Prensipleri Doğrultusunda Filistin ve İsrail ile Karşılıklı Kıyıları Gösterir Harita.
- Harita 136:** Türkiye- İsrail Karşılıklı Kıyıları Koordinatlar ile Gösterir Harita.
- Harita 137:** Kara Ada'nın, Meis Ada'sının ve Fener Ada'nın Türkiye'ye ve Birbirlerine Olan Uzaklıklarını Gösterir Harita.

## ŞEKİLLER LİSTESİ

---

**Şekil 1:** Devletin Kurucu Ögeleri

**Şekil 2:** Devletin ülke unsuru, kara ve deniz ülkeleri ile üzerlerindeki milli hava sahasından oluşmaktadır

**Şekil 3:** Normal Esas Hat.

**Şekil 4:** Normal Esas Hat.

**Şekil 5:** Düz Esas Hat Düz Esas Hattın Nasıl Çizildiğini Gösterir Kuş Bakışı Görsel.

**Şekil 6:** Cezir Yükseklikleri.

**Şekil 7:** Karasularının İç Sınırı ile Kara Ülkesi Arasında Kalan Deniz Kesimi İç Sular.

**Şekil 8:** Esas Hat, İç Sular ve Karasuları.

**Şekil 9:** İç Suları Gösterir Kuş Bakışı Görsel.

**Şekil 10:** Esas Hattın Koy Ağızları Üzerinde Nasıl Çizildiğini Gösterir Kuş Bakışı Görsel

**Şekil 11:** Esas hattı 24 mile Düşürülen Koy.

**Şekil 12:** İç Sular rejimine tabi kılınabilecek yukarıda bahse konu körfezler, tarihi körfezler ile düz esas hatlar yönteminin uygulandığı bir durumda uygulanmaz.

**Şekil 13:** Takımadalar.

**Şekil 14:** Karasularının İç ve Dış Sınırlarını Gösterir Kuş Bakışı Görsel.

**Şekil 15:** Coğrafyacılar ve Jeologlara Göre Kıta Sahanlığı.

**Şekil 16:** Kıta Sahanlığı.

**Şekil 17:** Deniz Yetki Alanları ve Hava Sahası Sınırları.

**Şekil 18:** Kıta Sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge Arasındaki Farklılıklar.

**Şekil 19:** Adalar Denizi'nde Türk-Yunan Sorunları.

**Şekil 20:** Montrö Anlaşması Geçiş Rejimi.

**Şekil 21:** Montrö Sözleşmesine Göre Ticaret Gemileri için Akış Diyagramı.

**Şekil 22:** Montrö Sözleşmesine Göre Savaş Gemileri için Akış Diyagramı.

**Şekil 23:** Montrö Sözleşmesi Genel Özellikleri.

**Şekil 24:** 21 Temmuz 1936 Tarihli Akşam Gazetesi.

**Şekil 25:** 21 Temmuz 1936 Tarihli Ulus Gazetesi.

**Şekil 26:** Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Madde 37.

**Şekil 27:** Türk Boğazları Özellikleri.

**Şekil 28:** EGAYDAAK'ların Hukuki Kaynaklarını Gösterir Harita.

**Şekil 29:** GKRY'nin 2004 Yılında (2003 Yılına Şamil Ederek) İlan Ettiği MEB'ini Gösterir.



## Giriş

Geçmişten günümüze denizlere hakim olmak, devletlerin egemenliklerini sürdürmeleri açısından çok önemli bir yere sahip olmuştur. Esasen dünya tarihinde denize çıkışı olmayan, çıkışı olup da denizlerde hakimiyet kuramayan devletler büyük devlet olamamıştır. Tarihin bilinen dönemlerinden itibaren denizler insanoğlu için besin kaynağı, ulaşım ve ticaret ortamı olduğu gibi güvenliklerini sağlama ve egemenliklerini genişletme için de çok önemli bir alan olmuştur. Bir başka deyişle denizler, devletlerin kendilerini uzaktan savunması, ticaret yollarını kontrol etmeleri ve kaynaklarından istifade etmeleri için hep önemli olmuştur. Günümüzde teknolojinin geldiği nokta ile denizlerin ekolojik çeşitliliğinin muhafaza edilmesi, deniz yataklarındaki enerji kaynaklarının çıkarılması ve kullanılmasının mümkün hale gelmesi ile devletlerin denizlere verdiği önem ve bu paralelde paylaşım mücadeleleri de daha da artmaktadır. Bu deniz yetki sınırlarımızın nasıl çizildiğini gösteren bir hukuki ve teknik kitap olmanın yanı sıra, aynı zamanda Mavi Vatan Doktrin kitabıdır.

Türkiye, dünyanın birçok ülkesi gibi çevre denizlerinde çıkarılabilir ve işletilebilir zengin enerji kaynakları keşfetmiş, keşfetmeye devam etmektedir. Bu kaynaklar, Türkiye'nin şimdi ve gelecek nesillerinin refah ve zenginliği için büyük önem arz etmektedir.

İşte böylesine zengin enerji kaynaklarını barındıran, coğrafi konumu ve iklim şartları ile mükemmel bir deniz ülkesini yurt edinen atalarımız, esasen biz ve bizden sonraki nesillere paha biçilemez bir miras bırakmışlardır. Atalarımız büyük fedakârlıklar içeren bu serüvenine kısaca değinmek isterim.

Esasen Türkler ve onların denizciliği binlerce yıl öncesine gider. Bugün Saka-İskitlerin Ön Türkler olduğu konusunda tarihçilerin hemen hepsinin (bir kısım Türk karşıtları hariç) mutabakatı söz konusudur. M.Ö 4000 yıllarına uzanan Saka-İskit İmparatorluğu'nun da denizle iç içe olduğu çok açık bilinen bir gerçektir. Zira antik Yunan da dahi Kuzey Buz Denizine "Saka Okyanusu" dendiğini hatırlamak gerekir.

Diğer yandan bir deniz imparatorluğu da olan Roma İmparatorluğu'nun kurucularının Etrüskler olduğu ve Etrüskler'in de ön Türk olduğu (mesela Tanrılarına Turan, başkanlarına da Tarkan dedikleri Ergenekon Destanı'nın aynısını aktardıkları v.s. birçok örneği de hatırlamak da fayda olabilir) konusunda 18.yy sonlarına kadar geniş bir mutabakat var idi.

Türkler'in İslamiyet'i kabulünden sonra ise Selçuklular; Marmara Denizi, Karadeniz, Adalar (Ege) Denizi ve Doğu Akdeniz'e ulaşarak, deniz ve Anadolu gerçeği ile yaşamaya başlamışlar, denizci devlet olma yolunda ilk adımları atmışlar ve önemli başarılar göstererek

Anadolu coğrafyasında kalıcı olmak için mücadele etmişlerdir. Bununla birlikte denizlerle ve denizlerde büyüyerek cihan imparatorluğu olma başarısını Osmanlı Devleti gösterebilmiştir. XV. yüzyılın sonlarından itibaren denizlerde gelişmeye başlayan Osmanlı Devleti, Barbaros Hayrettin Paşa’nın “Denizlere hâkim olan cihana hâkim olur” özdeyişini hayata geçirip, bazı batılı yazarların ifadesiyle rakipsiz bir deniz imparatorluğu olabilmıştır (Bostan, 2003: 2). Bu başarı, iyi yönetildiği ve yönlendirildiği takdirde, Türklerin denizci olabilecek karakterde bir millet olduğu gerçeğini ortaya çıkarmıştır. Osmanlı Devleti’nin, 1484–1774 yılları arasında Karadeniz’i (Kurumahmut, 2006: 22) ve 1669–1830 yılları arasında Adalar (Ege) Denizi’ni (Kurumahmut ve Başeren, 2004) birer Osmanlı iç denizine dönüştürdüğü, Türk Boğazları’nda yaklaşık üç asır mutlak egemenlik devri yaşayarak Girit Adası’nı Çanakkale Boğazı’nın güney karakolu haline getirdiği tarihi bir hakikattir. Özellikle Orta ve Doğu Akdeniz’de ahitnamesiz devletlerin gemilerine hayat hakkı tanımayan Osmanlı Devleti (Bostan, 2007: 5), Akdeniz’de kısmi deniz hâkimiyeti ve tam anlamıyla deniz kontrolü sağlayarak o günkü şartlarda Kızıl Deniz ve Basra Körfezi ile okyanuslara uzanarak bu sulara da sancak ve varlık göstermiştir. Osmanlı Devleti de her benzeri devlet gibi, denize ve denizciliğe verdiği önemin azalması ya da denizlerden uzaklaştırılması ölçüsünde küçülmüş ve yüzlerce yıl sonra başladığı yere, Anadolu kıyılarına, geri dönmek zorunda kalmıştır (Bostan, 2003: 5).

Atalarımız deniz gücünü ihmal etmenin ya da deniz gücünden yoksun bırakılmanın bedelini kan, toprak ve onur kayıpları ile çok ağır ödemişlerdir. Trablusgarp Harbi (1911–1912) ve Balkan Harbi (1912–1913) sırasında Adalar (Ege) Denizi ve Adaları’nda meydana gelen gelişmeler, günümüz ve gelecek için önemli sonuçlar çıkarılmasına ışık tutacak mahiyettedir. Bahse konu harpler, deniz gücüyle büyüyen bir devletin kendi kıyılarına hapsedilişinin ve sırtını denize dönüşünün hazin hikâyesidir. İtalyan ve Yunan donanmalarının Adalar (Ege) Denizi’ni kendi iç suları gibi kullanmaları ve hiçbir ciddi mukavemetle karşılaşmamaları, Osmanlı donanmasının içinde bulunduğu durumu ve aciziyetini göstermektedir. Sakız Adası’nın işgali sırasında Yunanların Sığacık sahiline giderek oradaki kayıkların Sakız’a getirilmesi talimatını sahiplerine vermeleri ile Çeşme civarındaki bütün kayıkları başka mahallere sevk etmeleri yakın tarihimizin utanç sayfaları arasında yer alan acı örneklerdendir (Bostan ve Kurumahmut, 2003). Deniz tarihi araştırmaları ile tanınan Merhum Deniz Subayı Ali Haydar Emir Alpagut’un “Denizler tükenmez bir servet ve kuvvet membaıdır. Osmanlı Milletinin tabiatında ise denizcilik olmayabilir. Ancak, öyle bir memlekette oturmaktadır ki o memleket stratejik, politik ve ekonomik durumu itibarıyla, denizlere hâkim bir milletle var olmak ihtiyacıdır. Osmanlı Türkleri ya denizci olmaya veya eski vatanlarının kızgın çöllerinde çobanlık etmeye mahkûmdur (Alpagut, 1913: 168).” ifadeleri, Osmanlı denizciliğinin son

dönemdeki tükenişinin etkisi altında ve rakipsiz deniz imparatorluğu kimliği de unutulmuş olarak kaleme alınmış olan anlamlı ve düşündürücü sözlerdir.

Denizlerin dünya ve insanlık açısından önemi kelimelerle ifade edilemeyecek kadar fazladır. Bu önem ve insanlığın gelecek kaygısı, denizlerin vazgeçilmez hayat alanı olduğu gerçeğini her geçen gün daha fazla karşımıza çıkarmaktadır. Dünya yüklerinin yaklaşık % 85'i, petrol ve petrol türevlerinin ise yaklaşık % 97'si deniz yoluyla taşınmaktadır. Deniz taşımacılığı ile mukayese edildiği zaman; demir yolu taşımacılığının 3 kat, kara yolu taşımacılığının 7 kat ve hava yolu taşımacılığının ise 21 kat daha pahalı olduğunu görmekteyiz. Dünya ticaret merkezlerinin neredeyse tamamı deniz kıyısında bulunmaktadır. Birleşmiş Milletler üyesi 196 devletten (BM, <http://www.un.org>) 150'sinin denize kıyısı olup Bosna Hersek ve Karadağ dışında kalan 148 devletin deniz yetki alanları uygulamaları mevcuttur<sup>1</sup>. Dünya nüfusunun yaklaşık % 75'i kıyılar ile kıyıya yakın bölgelerde yaşamaktadır. Türkiye'nin ise sınırlarının % 70'inden fazlası denizlerle çevrilidir, kıyı uzunluğu 8743 kilometredir ve nüfusunun % 50'sinden fazlası denize kıyısı olan şehirlerde yaşamaktadır. Kuşkusuz denizlerin önemini vurgulamak için daha başka verileri de sıralamak mümkündür.



**Harita 1:** Türkiye'nin Kıyı Uzunluklarını Gösterir Harita

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu büyük önder Mustafa Kemal Atatürk "En güzel coğrafî vaziyette ve üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifade etmeyi bilmeliyiz. Denizciliği,

1 Listede Cook Islands ve Niue, 12 mil karasuyu ve 200 mil münhasır ekonomik bölge uygulamaları da olan devletler (State) olarak gösterilmektedir. Ancak, Cook Islands ve Niue, Birleşmiş Milletler üyesi 192 devletin sıralandığı listede yer almamaktadır (BM, [http://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/status2010.pdf](http://www.un.org/Depts/los/reference_files/status2010.pdf)).

Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız.” diyerek bizlere hedef göstermiştir. Bununla birlikte, dünya denizcilikteki gelişmeler paralelinde değerlendirildiğinde; Cumhuriyet Türkiye'sinin, Osmanlı Devleti'nin bıraktığı yerde Anadolu kıyılarına hapsedilmiş vaziyette kalmaya uzun yıllar büyük ölçüde devam ederken, 1974'de Kıbrıs Barış Harekatı esnasında duyulan ihtiyaç, sonrasında uygulanan ambargolar ve yaşanan olaylar denize ve deniz gücüne önem verilmesi gerektiği konusunda ciddi etkili olmuştur. O günden bugüne gemi inşa sanayimiz gelişmiş, yerli savunma sanayimiz dünyada hatırı sayılı hale gelmiş, devletimiz kendi gemilerini sistemleri dahil üretebilen devlet konumuna ulaşmıştır.

Ancak tüm bu güzel gelişmelere rağmen iki yarımada (Trakya ve Anadolu) oluşan bir deniz ülkesinde yaşayan bizler maalesef denizlerden yeterince istifade edemiyoruz. Çevre denizlerimizi politik, stratejik ve ekonomik bakımdan henüz olması gereken düzeyde değerlendirebilmiş değiliz. Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü haline getirebildiğimiz söyleyemeyiz. Ancak bu hedefe doğru kat ettiğimiz yol da göz ardı edilemez.

Bununla birlikte, Türkiye'nin denizlerden sağladığı katma değer, yurtiçi gayrisafı hasılasının henüz çok azını oluşturmaktadır. Diğer bir ifade ile tükenmez bir servet ve kuvvet membaı olan denizler ve okyanusların gerek doğal kaynak olarak gerekse sunduğu hizmetler açısından tüm dünyada sağladığı katma değerden üzerinde yaşadığımız coğrafyanın hak ettiği payın henüz çok azını alabilmekteyiz.

Üzerinde yaşadığımız coğrafyanın denizci olmayan devletleri ve sırtını denize dönen milletleri affetmediği tarihi bir gerçektir. Tam anlamıyla yüzünü denize dönerek devleti ve milletiyle denizci olması halinde, Türkiye'nin her boyutuyla bir güç merkezi olması mümkündür. Her alanda denize ve denizciliğe verilecek önem ölçüsünde devletimiz büyüyecek ve güçlenecektir.

Dünya yüzeyinin % 71'ini kaplayan denizler ve okyanuslar sahip oldukları ulaştırma imkânları, zengin besin kaynakları ve diğer doğal kaynaklar ve enerji kaynakları ile güvenlik, ticaret, siyasi hukuki ve ekonomik boyutlarda mücadele alanı haline dönüşmektedir.

Devletler, karasal kaynaklardaki azalma ve yetersizliklerin de etkisiyle, günümüzde daha fazla gayret içerisine girmişlerdir. Denizci olmayan devletler ve milletler tarafından önemi fark edilmeyen ya da anlaşılmayan denizler ve okyanusların büyük bölümleri, II. Dünya Savaşı sonrasında başlayan denizlerin paylaşımı mücadelesi ve akdedilen deniz hukuku sözleşmeleri neticesinde, hukukileştirilerek paylaşılmış ve bu alanlarda yetki sahibi olmak hak halini almıştır<sup>2</sup>.

2 II. Dünya Savaşı öncesinde güçlü denizci devletler denizlerdeki alaka ve menfaatlerini koruma ve kollama adına yaygın olarak 3 mil genişlikteki karasuları dışında kalan açık deniz kesimleri üzerinde mücadelelerini sürdürmüşlerdir.

Bu kapsamda artık günümüzde maksimum 12 deniz mili genişlikte olabilen ve devletlerin kara ülkesi üzerindeki gibi egemen haklara sahip olduğu karasularının ötesinde, kıyıdaş devletlerin belirli egemen haklara sahip olduğu bitişik bölge, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgeler yer almaktadır. Günümüzde gelişmiş denizci devletler bitişik bölge, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge kavramlarının ekonomik, hukuki ve siyasi kazanımlarını ve garantilerini yeterli görmemekte; geniş okyanus alanlarında 350 deniz milinin veya 2500 metre eş derinlik eğrilerinden itibaren 100 deniz milinin ötesindeki deniz yatağının ve toprak altının paylaşımı mücadelesini sürdürmektedirler. Bu mücadele neticesinde denizler ve okyanuslar, belki de sınırlandırılmış ulaştırma ve uçuş serbestisi dışında, insanlığın ortak malı olma hüviyetini kaybedecek; ekonomik zenginliklerini, nimetlerini ve bereketini, faydalanmasını bilen ve işletebilen denizci devletlere sunacaktır.

Öte yandan, dünya genelinde bilim insanları küresel ısınmanın artarak devam edeceği yönünde açıklamalar yapmaktadır. Bilimsel çalışmalardan elde edilen veriler bu ısınmanın canlılara zarar vereceğine işaret etmektedir (Rich, 2018). Zarar görecektir ekosistemlerden birisi de denizler ve okyanusların ekosistemidir (Nicol ve diğ., 2013). Münhasır ekonomik bölgenin kıyı devletine sağladığı haklardan biri olan canlı kaynakların korunması bağlamında Türkiye Cumhuriyeti, kendi deniz yetki alanlarındaki ekolojik çeşitliliği muhafaza etme, koruma hak ve sorumluluğuna sahiptir. Farklı ülkelerden gelen balıkçıların hukuksuz bir şekilde Türk deniz yetki alanlarında çevreyi tahrip edici yöntemler ile balıkçılık faaliyetleri icra etmesini engellemek Türkiye'nin sorumluluğunda olduğu gibi, çevre denizlerimizdeki ekosistemin hassas dengesini muhafaza etmek de Türkiye'nin yetki ve dolayısıyla sorumluluk alanına dâhildir. Dünyadaki ülkelerin büyük çoğunluğunun ve özellikle gelişmiş ülkelerin çevreye duyduğu artan hassasiyeti paylaşan Türkiye'nin, kendi doğasını koruyabilmesi açısından da çevre denizlerinde deniz yetki alanlarını belirlemesi ve ilan etmesi büyük önem arz etmektedir.

Uluslararası hukukta devletlerin deniz yetki alanlarının belirlenmesi konusunda çeşitli aktörler bulunmaktadır. Uluslararası örgütler ve devletler olarak ikiye ayrılan bu aktörler içerisinde devletler, deniz yetki alanlarının belirlenmesi konusunda temel aktör konumundadır. Zira uluslararası camiada hak sahibi olarak tanınan ve kendisine mükellefiyetler yüklenen temel sùje, devlettir. Bu bağlamda devlet olmanın da birtakım şartları bulunmaktadır. Bu şartlar; insan topluluğu, ÷lke, başka bir otoriteye bağımlı olmayan siyasal yönetimdir. Devletin ÷lke unsuru; kara ve deniz ÷lkeleri ile üzerlerindeki milli hava sahasından oluşmaktadır (Pazarcı, 1996). Bu çalışmada, devletin deniz ÷lkesi bağlamındaki deniz yetki alanları konusu, hukuki ve coğrafi ve biraz da tarihi kapsamda anlatılmakta, uluslararası ilişkiler boyutunda Türkiye'nin çevre denizlerinde konuya ilişkin yaşanan gelişmelere değinilmekte ve ilan edilmiş ya

da ilan edilmesi öngörülen Türk Deniz Yetki Alanları haritası basamak basamak çizilmektedir. Bu çerçevede kitapta önce deniz hukukunun temel kavramlarını kısaca anlatmanın, daha sonra da tüm denizlerimizdeki tarihsel ve mevcut durumu çeşitli boyutlarda irdeledikten sonra yapılması gerekenleri bilgi ve tecrübe sınırlarım içerisinde belirtmenin uygun olacağını düşündüm. Bu kitabı yazarken temel amacım Türk Milleti’nin denizleri ve bu denizlerdeki hak ve menfaatleri konusunda farkındalık ve bilinç oluştururken, aynı zamanda teknik, hukuki ve siyasi olarak denizlerimize nasıl sahip çıkılması gerektiğini anlatmaktır.

MAVİ VATAN’ın şu şekilde tanımlamak gerekir “Türkiye’nin uluslararası hukuktan kaynaklanan hak ve menfaatleri doğrultusunda ilan edilmiş ya da ilan edilmesi öngörülen Türk Deniz Yetki Alanlarının tümüne *Mavi Vatan*” denir. Bu çerçevede tanımlanan “Türk Deniz Yetki Alanları” ifadesi yerine “Mavi Vatan” ismini kullanıyoruz, zira Türk ve yabancı kamuoyunda artık kabul görmüş bir ifadedir. Bizim yaptığımız bu ismin içini doldurmak, hak ve menfaatlerimizi hukuki, siyasi, coğrafi ve teknik açıdan ortaya koymak, tüm bunlara istinaden de haritasını çizmektir. . Uluslararası deniz hukukunun ilgili mahkeme kararlarından neşet eden ; “*hakkaniyet*” prensibinin yanı sıra “*orantılılık*”, “*kapatmama*” ve “*coğrafyanın üstünlüğü*” gibi prensiplerine uygun olarak çizilen bu harita, bu bağlamda “*Mavi Vatan Haritası*”dır. Bu kitap da ne, niçin, ne zaman, nerede, nasıl ve kim tarafından yapılmalı sorularına mümkün olduğunca hukuki, siyasi ve teknik cevaplar içeren bir doktrin kitabıdır. Bu kitap bu bağlamda bir “MAVİ VATAN DOKTRİNİ”dir.

## 1. Deniz Hukukunun Kaynakları<sup>3</sup>

Deniz hukukunun başlıca kaynakları, çok taraflı deniz hukuku sözleşmeleri ile deniz hukukuna ilişkin uluslararası teamül (örf ve adet) kurallarıdır. Deniz hukuku ile ilgili hukuku evrensel planda ilk defa tedvin ve formüle eden düzenlemeler, 1958 tarihli Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri'dir<sup>4</sup>. Bahse konu sözleşmeler;

- Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi,
- Kıta Sahaneliği Sözleşmesi,
- Açık Deniz Sözleşmesi,
- Balıkçılık ve Açık Denizin Canlı Kaynaklarının Korunması Hakkında Sözleşme, olmak üzere dört temel konuyu düzenlemektedir.

Bu sözleşmelere ilaveten deniz hukuku sözleşmelerinin en kapsamlısı 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'dir. 1974 yılında Karakas'ta toplanan III. Deniz Hukuku Konferansı, çalışmalarına 1982 yılına kadar devam etmiş ve neticede o güne kadar yapılmış olan çok taraflı uluslararası düzenlemelerin en kapsamlısı olan bu Sözleşme, deniz hukukunun kaynakları arasında en önemli yeri almıştır (Gündüz, 1998: 347-555). Günümüz hukukunu ifade eden Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, 10 Aralık 1982 – 9 Aralık 1984 tarihleri arasında imzaya açık tutulmuştur. Bugün Birleşmiş Milletlere üye olan 154 devlet, imza için öngörülen zaman diliminde<sup>5</sup>, o zamanki statüleri ile bağımsız ve özerk devlet olarak Sözleşmeyi imzalamış; o zamanki adıyla Avrupa Ekonomik Topluluğu da Sözleşmeyi imzalayanlar arasında yer almıştır.

Sözleşmenin “çekinceler ve istisnalar” kenar başlığını taşıyan 309'uncu maddesi gereğince, açıkça izin verilmediği takdirde Sözleşmeye hiçbir çekince ve istisna ileri sürülemeyeceği hüküm altına alınmıştır. Sözleşmeye ciddi katkılar sağlamış ve çok önemli bir bölümünü benimsemiş olmakla birlikte aralarında Türkiye'nin de bulunduğu bazı devletler Sözleşmenin

3 Bu bölümdeki bilgiler bu kitabın yazarı Cihat Yaycı'nın da yazarı olduğu “Ali Kurumahmut-Cihat Yaycı, Deniz Subayları İçin Temel Deniz Hukuku Barış ve Savaş Dönemi, Deniz Basımevi 2011” kitabından alıntılanmıştır.

4 Birleşmiş Milletler şemsiyesi altında deniz hukukuna ilişkin üç büyük konferans toplanmıştır. Kabul edilebilir önemli düzenlemeler getirmiş olmakla birlikte I. Deniz Hukuku Konferansı sonunda imzalanan 1958 Cenevre Sözleşmeleri devletleri yeterince tatmin edememiş olsa gerek, iki yıl gibi kısa bir süre sonra yine Cenevre'de, II. Deniz Hukuku Konferansı toplanmış, ancak hiçbir belge imzalanmadan dağılmıştır.

5 Sözleşme, 305'inci maddesinin 2'nci fıkrası gereğince 9 Aralık 1984'e kadar Jamaika Dışişleri Bakanlığı'nda ve ayrıca 1 Temmuz 1983'ten itibaren 9 Aralık 1984'e kadar Birleşmiş Milletlerin New York'taki merkezinde imzaya açık tutulmuş ve imza süreci 9 Aralık 1984'te tamamlanmıştır.

imza sürecine katılmamıştır<sup>6</sup>. Sözleşme, 308’inci maddesinin 1’inci fıkrası hükmünce, 60’ıncı onay veya katılma belgesinin depo edilmesinden 12 ay sonra, 16 Kasım 1994’te, onaylayan veya katılan devletler için yürürlüğe girmiştir.

Birleşmiş Milletler üyesi 193 devletten 168’i ve AB Sözleşmeyi onaylamış veya Sözleşmeye katılmıştır. 17 Haziran 2021 tarihi itibari ile 18’i denize kıyıdaş olmak üzere 30 devlet Sözleşmeyi onaylamamış veya Sözleşmeye katılmamıştır (BM, <http://untreaty.un.org>). Denize kıyısı bulunan 152 devletten 127’si Sözleşmeyi onaylamış veya Sözleşmeye katılmış durumdadır<sup>7</sup>. Türkiye, Sözleşmeyi imzalamamış olup Sözleşmeye katılan devletler arasında da yer almamıştır.

### 1.1. Devlet, Ülke ve Deniz Ülkesi

Uluslararası kuruluşlar ile bazı istisnalar dışında özel statülerdeki uluslararası kişiliğe sahip şahısların durumları bir tarafa bırakılacak olursa, uluslararası hukukun statüsünü ve ilişkilerini düzenlediği temel birimini devletler oluşturmaktadır. Diğer bir ifade ile uluslararası camiada hak sahibi olarak tanınan ve kendilerine mükellefiyetler yüklenen temel süje devlettir. Yani, devletler, uluslararası ilişkilerde esas aktör olarak yer almaktadır. Ancak devlet olmanın da vazgeçilmez şartları mevcuttur. Bunlar uluslararası hukukta devletin kurucu öğeleri olarak da bilinmektedir ki, bu öğeler<sup>8</sup>;

- İnsan topluluğu (nüfus, ahali) (Population)
- Ülke (Territory)
- Başka bir otoriteye bağımlı olmayan siyasal yönetimdir.

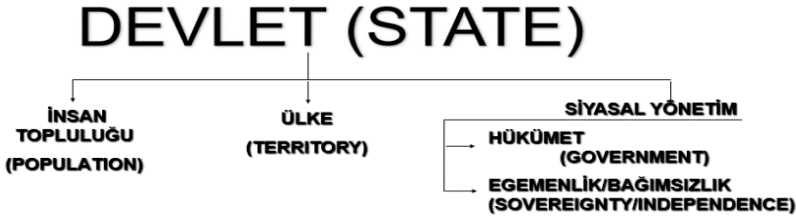
Siyasal yönetim ise, siyasal ve hukuksal açıdan örgütlenmiş egemen bir kamu otoritesi olup; yasama, yürütme ve yargı erklerini kapsayan geniş manada hükümet (Government) ile egemenlik ya da bağımsızlık (sovereignty or independence) unsurlarından oluşmaktadır.

6 ABD, Arnavutluk, Ekvator, Federal Almanya, İngiltere, İsrail, Kiribati, Suriye, Tonga, Türkiye, Ürdün, Venezüella, Eritre ve Peru Sözleşmeye imza koymayan ve denize kıyısı bulunan devletlerdir.

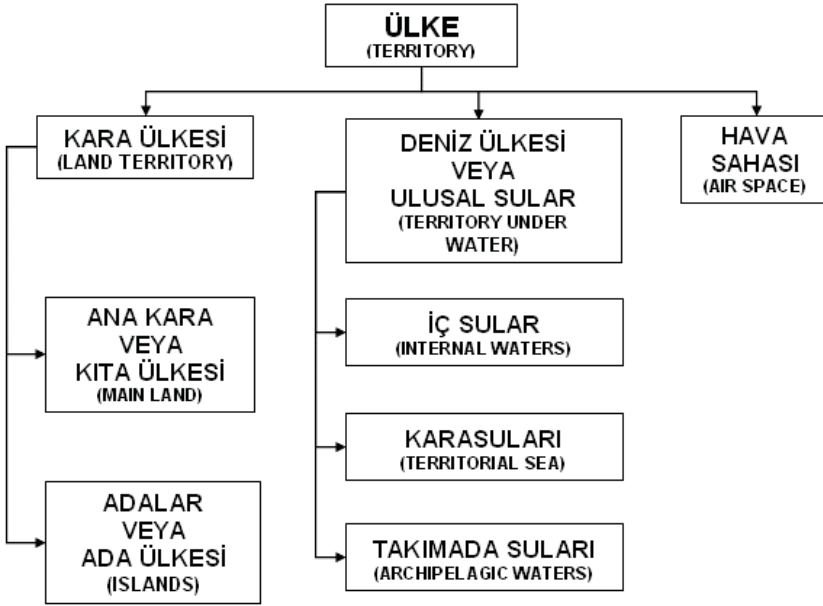
7 Sözleşmeyi imzalamayan devletlerden Arnavutluk, Almanya, İngiltere, Kiribati, Tonga ve Ürdün onaylama ve katılma sürecinde Sözleşmeye katılmıştır (BM, [http://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/status2010.pdf](http://www.un.org/Depts/los/reference_files/status2010.pdf)).

8 1933 tarihli Amerikan Devletlerarası Montevideo Sözleşmesi’nin 1’inci maddesi devlet olmanın asgari şartlarını belirlemektedir. Bu şartlar;

- a. Ülke (uluslararası sınırları belli bir toprak parçası),
- b. Daimi yaşayan insan topluluğu (halk) ve
- c. Egemen bir otorite (genellikle örgütlenmiş ve ülkenin genelinde egemenliği olan bir hükümet)’den oluşmaktadır. Sürekli Adalet Divanı’nın 1930’da etnik gruplarla ilgili olarak yaptığı geleneksel tanıma göre, halk niteliği taşıyan etnik gruptan kastedilen; muayyen, sınırlanabilen bir toprakta yaşayan, kendi ırk, din, dil veya kültürel özellikleri olan ve bu kendine ait özellikleri koruma iradesi bulunan bir grup insandır.



Şekil 1: Devletin Kurucu Ögeleri (Pazarıcı, 1996)



Şekil 2: Devletin ülke unsuru, kara ve deniz ülkeleri ile üzerlerindeki milli hava sahasından oluşmaktadır<sup>9</sup> (Pazarıcı, 1996).

9 Konuda ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Hüseyin Pazarıcı, Uluslararası Hukuk Dersleri, II. Kitap, Ankara 1996, s. 5–28.

## 1.2. Deniz Yetki Alanları

Uluslararası hukuk açısından deniz, her biri farklı hukuki rejime tabi olan birtakım kısımlara ayrılır. Temel ve aynı zamanda klasik bir ayırım; devletin egemenliğine tabi olan deniz ve açık denizler şeklindedir.

Devletin egemenliğine tabi olan deniz kesimi - deniz ülkesi veya ulusal sular- için üç ayrı hukuki rejim öngörülmüştür. Bunlar; iç sular, karasuları ve bir takımada devleti söz konusu ise takımada suları rejimleridir. Serbesti rejiminin geçerli olduğu açık denizler kesimi, kural olarak açık denizler rejimine tabidir. Ancak, uluslararası hukuk, açık denizlerin kıyıya yakın olan bazı kesimlerinde, kıyı devleti yararına bazı özel rejimler öngörmektedir. Devletin belirli egemen haklara sahip olduğu uluslararası deniz alanları olarak da ifade edilen bahse konu bölgeler için öngörülen rejimler; bitişik bölge, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge rejimleridir (Pazarıcı, 2003: 275-290). Az veya çok ulusal yetkiye tabi kılınan bu deniz alanlarının hukuki rejimi saptanırken, her zaman, uluslararası deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olmasındaki çıkarlar ile kıyı devletlerinin çıkarlarının bağdaştırılmasına çalışılmıştır. Bu iki karşıt çıkarın bir denge içinde uzlaştırılması siyaseti, barış zamanı deniz hukuku kadar, denizin savaş zamanı hukuki rejiminin oluşturulmasında da geçerli olmuştur (Türk Deniz Kuvvetleri Deniz Hukuku Sempozyumu, 1998: 1).

Uluslararası hukukun devletin deniz ülkesi için şartlara göre üç ayrı hukuki rejim öngörmesi, bahse konu deniz kesimlerinin sınırlarının ve genişliğinin saptanması sorunlarını ortaya çıkarır. Karasularının iç sınırı, iç sular rejiminin ve takımada devletleri için takımada suları rejiminin geçerli olduğu deniz kesimini ayıran sınırdır. Karasularının dış sınırı ise, karasuları rejiminin geçerli olduğu deniz kesimi ile açık deniz rejiminin ve açık denizlerdeki devletin belirli egemen haklara sahip olduğu deniz alanlarındaki özel rejimlerin geçerli olduğu deniz kesimlerini ayıran sınırdır. Devletin deniz ülkesi, karasularının dış sınırında sona erer (Toluner, 1996; 66-67). Bununla birlikte, kıyıdaş devletlerin belirli egemen haklara sahip olduğu kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgeler de sahip olunan haklar bakımından devletin deniz ülkesi içerisinde telakki edilebilmektedir.

## 1.3. Karasularının İç Sınırı ve İç Sular

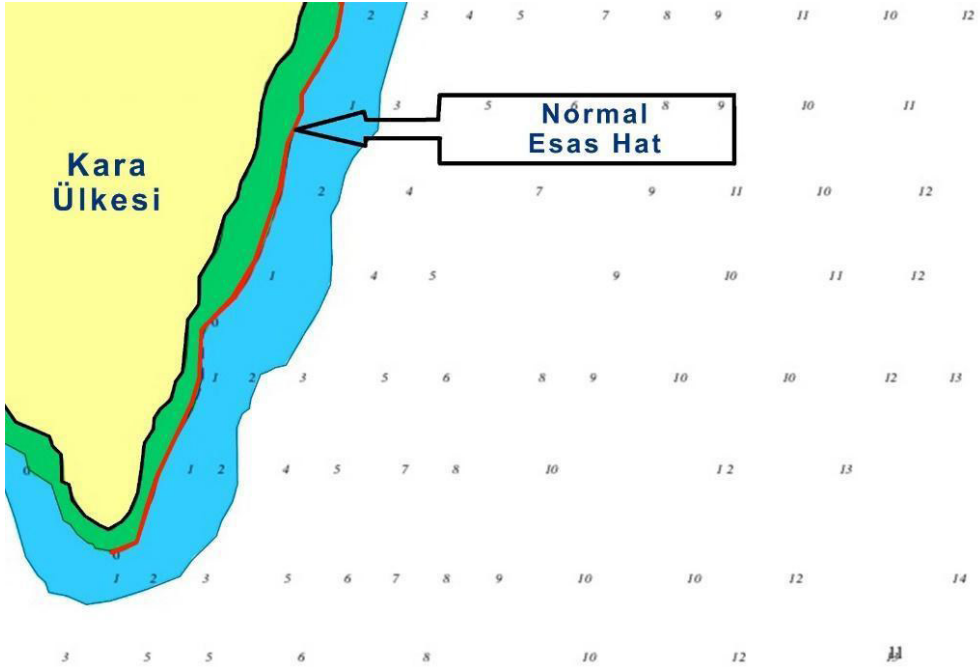
**Karasuları:** Denize kıyısı olan devletlerin kara ülkelerini çevreleyen ve duruma göre bitişik bölge, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge veya doğrudan açık denize kadar uzayan deniz kesimini belirtmek için kullanılan terimdir. Karasularının hukuk bakımından niteliği şudur: Karasuları, ülkenin ulusal bir parçasıdır (Çelik, 1989).

Karasularının iç sınırının, bir başka deyişle, ulusal yetkiye tabi olan deniz alanlarının ölçülmesinde esas alınacak hattın saptanmasında iki ayrı yöntem (usul) uygulanmaktadır: normal esas hat (normal baseline) ve düz esas hat (straight baseline).

**Normal Esas Hat:** Karasularının iç sınırı; kıyı sularının en çok çekildiği yer ile yani en düşük cezir hattı ile belirlenir (1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, md.3).



Şekil 3: Normal Esas Hat.



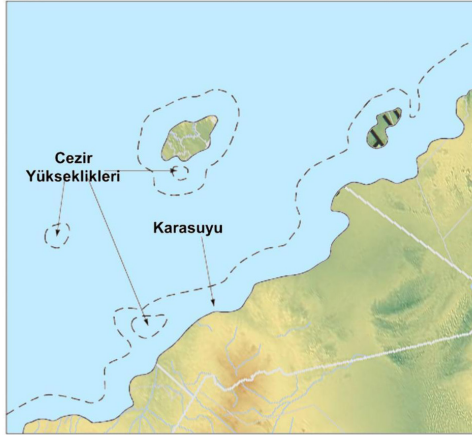
Şekil 4: Normal Esas Hat.

**Düz Esas Hat:** Kıyı, fazlasıyla girintili ve çıkıntılı veya kıyının yakın civarında adalar, sığılıklar veya kayalıklar var ise düz esas hat kullanılır. Düz esas hat, kıyının uygun noktalarını birleştirerek saptılır (1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, md.4). Noktalar birleştirilirken kıyının yönelimi göz önünde bulundurulmalı ve çizilen düz esas hat içerisinde kalan alanın kara ülkesi ile kuvvetli bir bağlantısı olmalıdır.



**Şekil 5:** Düz Esas Hat Düz Esas Hattın Nasıl Çizildiğini Gösterir Kuş Bakışı Görsel. (Kurumahmut ve Yayıcı, 2011: 116).

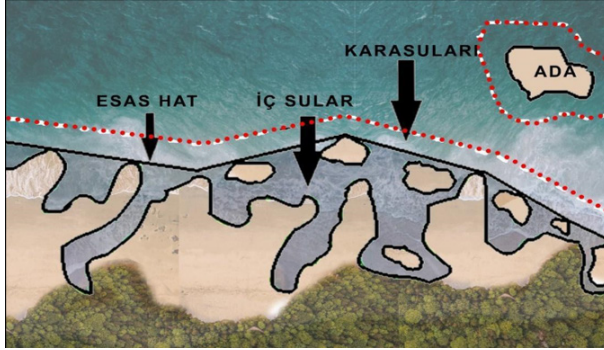
Birinci yöntem uyarınca karasularının iç sınırı, kıyının suların en çok çekildiği noktaları (en düşük cezir hattı) esas alınarak saptılır (KBBS, md. 3; BMDHS, md.5).



**Şekil 6:** Cezir Yükseklikleri (Kurumahmut ve Yayıcı, 2011: 120).

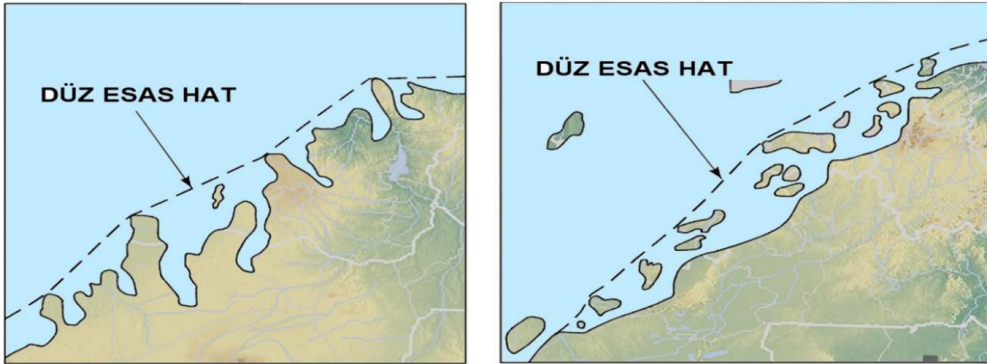
Suların en çok çekildiği yer esası, met-cezir (gel-git) olayının kuvvetli olduğu kıyılarda, kıyı devleti yararına olmak üzere önem kazanacak olan bir esastır. Diğer özel kurallar uygulanmadığı takdirde, bir devletin deniz yetki alanlarının ölçülmesinde esas alınan kıyı doğrultusundaki en düşük cezir hattı, kıyı devleti tarafından resmen kabul edilmiş büyük ölçekli haritalar üzerinde gösterilir.

Kıyı fazla girintili ve çıkıntılı ise veya kıyının hemen yakınında adalar, sığılıklar veya kayalıklar varsa, iç sınır, kıyının uygun noktalarını birleştiren düz hatlar esas alınarak saptanabilir (KBBS, md.4; BMDHS, md.7). Genel kural olarak düz esas hatlar kıyının genel istikametinden dikkate değer ölçüde ayrılmamalı ve içinde kalan deniz alanları kara ülkesi ile yeteri kadar sıkı bağlantı içinde olmalıdır. Düz esas hatları kullanan devletler, bu hatları haritalarında açıkça göstermeli veya bunları birleştiren coğrafi koordinatların bir listesini yayınlamalıdır.



Şekil 7: Karasularının İç Sınırı ile Kara Ülkesi Arasında Kalan Deniz Kesimi İç Sular (KBBS, md.5; BMDHS, md.8).

### Girintili Çıkıntılı Sahil Şeridi Adalar Zinciri



Şekil 8: Esas Hat, İç Sular ve Karasuları.

**İç Sular:** İç sular, kara ülkesi ile karasularının iç sınırında kalan deniz alanlarıdır (Kurumahmut, 2011). Devlet kendi iç sularında tam yetkiye sahiptir. Bu bağlamda kıyı devleti; yasama, yürütme ve yargı erklerini kara devletinin üzerinde kullandığı şekilde iç sularında da kullanabilir.

İç sınır, hukuki statüleri farklı olan deniz ülkesini oluşturan bu iki kesimi ayırması bakımından da önemlidir. Kıyıdaş devletler, karasularının iç sınırını saptarken, kıyının özellikle-

rine göre normal esas hat ve düz esas hat yöntemlerinden birisini veya her ikisini birleştirerek kullanabilirler (BMDHS, md.14). Kıyı devletinin iç sular üzerindeki yetkilerinin tam olduğu; yasama, yürütme ve yargı erklerini kara ülkesi üzerinde olduğu gibi iç sularda da kullanabileceği kabul edilmektedir.



Şekil 9: İç Suları Gösterir Kuş Bakışı Görşel.

#### 1.4. Körfezler

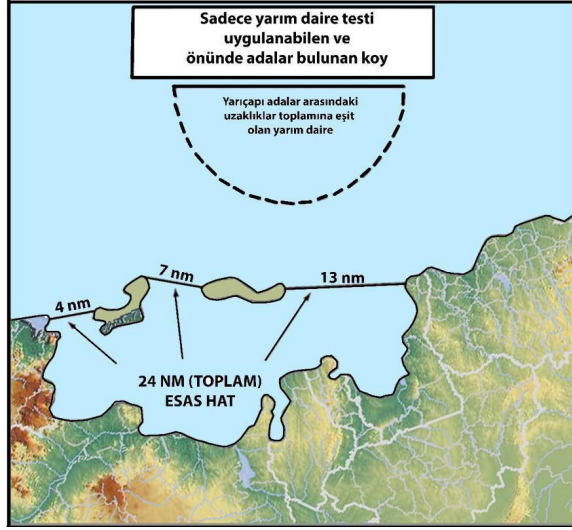
Kıyıları aynı devlete ait olan bir koy veya körfezin ağız açıklığı 24 deniz milini aşmıyorsa ve girintinin ağzına çizilen hattı çap olarak alan bir yarım dairenin alanı kadar sathı alanı veya ondan daha büyük bir alan kara tarafında kalıyorsa, çizilen hattın kara tarafında kalan sular iç sular rejimine tabi kılınabilir. Bir körfezin doğal giriş noktaları arasındaki mesafe ile içeride kalan suların sathı alanının hesaplanmasında en düşük cezir hattı, diğer bir ifade ile suların en çok çekildiği hat esas alınır.

Koy veya körfezin ağzındaki adaların mevcudiyetinden dolayı bir girintinin birden fazla ağzının olması halinde, yarım daire farklı ağızlara çizilen hatların toplam uzunluğu esas alınarak hesaplanır.

Çizilen hattın içerisinde kalan adalar, içerideki su sathı alanına dâhil edilmiş olarak kabul edilecektir.

Bir körfezin doğal giriş noktaları arasındaki mesafenin cezir zamanında 24 mili aşmadığı durumlarda, iki cezir hattı arasında körfezi kapatan bir hat çizilebilir ve yarım daire testine olumlu cevap veren sular iç sular olarak kabul edilebilir. Körfezin doğal giriş noktaları arasındaki mesafenin cezir zamanında 24 mili aştığı durumlarda, 24 mil uzunluğundaki bir düz esas hat, azami su sathı alanını içeride bırakacak şekilde körfezin içinde çizilecektir.





**Şekil 12:** İç Sular rejimine tabi kılabilecek yukarıda bahse konu körfezler, tarihi körfezler ile düz esas hatlar yönteminin uygulandığı bir durumda uygulanmaz. (Kurumahmut ve Yayıcı, 2011: 119).

### 1.5. Limanlar ve Demir Yerleri

Liman ve kıyı tesisleri sisteminin ayrılmaz bir parçasını oluşturan en dışarıdaki daimi liman tesislerinin kıyının bir parçasını teşkil ettiği kabul edilir. Kıyı açıklarındaki tesis ve suni adalar daimi liman tesisleri olarak kabul edilmeyecektir (KBBS, md.8; BMDHS, md.11). Limanlarda iç sınır, en dış daimi liman tesislerinin dışından geçen çizgidir. En dış liman tesisleriyle kıyı arasında kalan sular iç sular rejimine tabidir (Toluner, 1996: 70). Gemilerin normal olarak yükleme, boşaltma ve demirlemeleri için kullanılan demirleme yerleri, karasularının dış sınırının ötesinde kalacak dahi olsa, karasularına dâhil edilir ( KBBS, md. 9; BMDHS, md. 12).

### 1.6. Nehirler

Bir nehir doğrudan doğruya denize akıyorsa, nehrin her iki kıyısından en düşük cezir hatları arasında çizilecek olan düz hat, o yerde karasularının iç sınırı olarak kabul edilir (KBBS, md. 13; BMDHS, md. 9).

### 1.7. Adalar

Günümüzde uygulanmakta olan hukuk belgelerine göre bir ada, etrafı sularla çevrili olan, suların en çok yükseldiği zaman su üstünde kalan, doğal olarak oluşmuş bir kara parçasıdır ( KBBS, md. 10; BMDHS, md. 121/1). Bir kara parçası olması, doğal olarak oluşmuş olması, etrafı sularla çevrili olması ve suların en yüksek zamanında (met zamanı) bile su üstünde

kalması temel öğelerine birlikte sahip olan coğrafi formasyonlar, büyüklüklerine ve niteliklerine bakılmaksızın, ada olarak tanımlanmıştır. Bu noktadan hareketle adalar (islands), adacıklar (islets) ve kayalıklar (rocks) arasında bir ayırım gözetilmemiştir. İnsanın yaşamasına elverişli olmayan veya kendine ait bir ekonomik yaşamı bulunmayan kayalıkların kıta sahanlığı veya münhasır ekonomik bölgeye sahip olamayacağı istisnası dışında ( BMDHS, md. 121/3); bir adanın karasuları, bitişik bölgesi, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesinin BMDHS'nin kara ülkesine uygulanacak olan diğer hükümlere uygun şekilde belirleneceği karar altına alınmıştır ( BMDHS, md. 121/2). Adanın her zaman su üstünde oluşu özelliği onu cezir yüksekliklerinden; doğal bir kara parçası oluşu özelliği ise onu deniz üzerinde inşa edilen tesislerden ve yapay ya da suni adalardan (artificial islands) ayırır (Toluner, 1996: 71).

### 1.8. Cezir Yükseklikleri

Bir cezir yüksekliği, etrafı sularla çevrili olan ve sular çekildiği zaman su üstünde kalan fakat sular yükseldiği zaman tamamen su ile kaplanan, doğal olarak oluşmuş bir kara parçasıdır. Bir cezir yüksekliğinin tamamen veya kısmen ana karadan veya bir adadan itibaren karasuları genişliğini aşmayan bir mesafede bulunduğu yerlerde, diğer bir ifade ile karasuları içinde olduğunda, o yükseklik üzerindeki en düşük cezir hattı karasuları genişliğinin ölçülmesi için esas hat olarak kullanılabilir. Cezir yüksekliğinin, tamamen veya kısmen, ana karadan veya bir adadan itibaren karasularının genişliğini aşan bir mesafede olduğu yerlerde, diğer bir ifade ile karasuları dışında olduğunda, kendisine ait bir karasuyu yoktur. Suni tesislerin, cezir yükseklikleri üzerinde inşa edilmiş olsalar dahi, kendilerine ait karasuları yoktur. Cezir yüksekliği üzerinde inşa edilmemiş olan suni tesisler karasuları içinde olsalar dahi karasularının genişlemesine yol açmazlar (Toluner 1996: 73).

### 1.9. Takımadalar

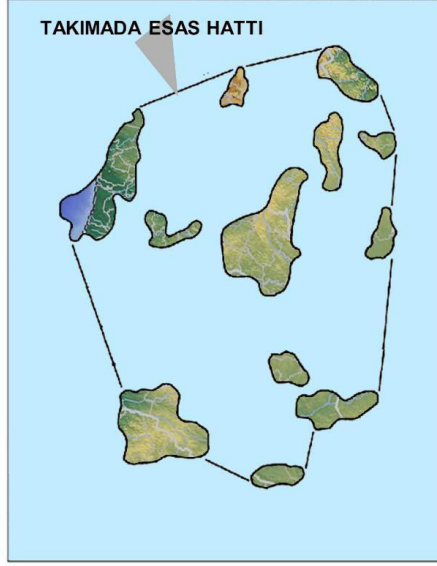
Takımada, takımada devleti ve takımada suları kavramları ilk kez BMDHS'de düzenlenmiştir<sup>10</sup>. Coğrafi, ekonomik ve siyasi bir bütün oluşturan veya tarihsel olarak böyle kabul edilecek kadar yakından bağlantılı bulunan suları ve diğer doğal öğeleri birbirine bağlayan adalar grubu ve bölümleri takımada (archipelago) olarak tanımlanmaktadır. Takımada sularına sahip olma hakkı yalnızca takımada devletlerine (archipelagic state) tanınmıştır. Takımada devleti özetle, tümüyle bir veya daha fazla adadan oluşan ve anakarası olmayan devleti olarak tanımlanmaktadır.

Takımada esas hatları ile çevrilen takımada sularının (archipelagic waters) belirlenmesinde, takımadaları oluşturan adaların ve kayalıkların en dışarıdaki uç noktalarının birleştiril-

10 Ayrıntılı bilgi için bakınız: BMDHS md. 46-54.

mesi yöntemi aşağıdaki iki koşul çerçevesinde uygulanmaktadır. Birincisi; bahse konu esas hatlardan her birinin uzunluğu 100 deniz milini aşmayacaktır. Şu kadar ki, herhangi bir takımadaı çevreleyen esas hatların toplam sayısının en fazla % 3 kadarı 125 mile kadar varabilir.

İkincisi; takımada esas hatları ile çevrilen alan içindeki su sahasının yüzölçümü, kara sahasının tümünün en çok 9 katı olabilecektir.



Şekil 13: Takımadalar (Kurumahmut ve Yaycı, 2011: 121).

Bir takımada devletinin karasuları, bitişik bölgesi, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgenin genişliği, takımada esas hatlarından itibaren ölçülecektir. Takımada suları, bu suların deniz yatağı, toprak altı ve takımada suları üzerindeki hava sahasının egemenliği takımada devlete aittir. Takımada esas hatları, takımadanın genel istikametinden önemli bir sapma göstermeyecektir.

### 1.10. Karasuları

Karasuları; denize kıyısı olan devletlerin kara ülkelerini çevreleyen ve duruma göre bitişik bölgeye, kıta sahanlığına ve münhasır ekonomik bölgeye veya doğrudan açık denize kadar uzayan deniz kesimini belirtmek için kullanılan terimdir.

Karasularının hukuk bakımından niteliğini, diğer bir ifade ile devletle karasuları arasındaki hukuk ilişkisini incelediğimizde, karasularının ulusal ülkenin bir parçası olduğunu görmekteyiz. Bu sular, kıyı devletinin ulusal sınırları içindedir. Böyle olunca da devletle karasuları arasındaki hukuk ilişkisi, devletle - genel olarak - ülkesi arasındaki hukuk ilişkisine bağlanmakta ve bunun içinde yer almaktadır (Çelik, 1989: 76).

Karasularının ulusal ülkenin bir parçası olduğu şeklindeki genel uluslararası hukuk kuralları teyit edersesine, 20 Mayıs 1982 tarih ve 2674 sayılı Karasuları Kanunu'nun birinci maddesinin birinci fıkrasında "Türk karasuları Türkiye ülkesine dâhildir" ifadesi yer almaktadır<sup>11</sup>.

Milletler Cemiyeti'nin öncülüğüyle toplanan 1930 La Haye Kodlaştırma Konferansı'nda devletler, karasularının ulusal ülkenin bir parçası olduğu konusunda görüş birliğine varmışlardır. KBBS'ye paralel olarak, BMDHS'nin 2'nci maddesinin birinci fıkrasında "Kıyıdaş devletin egemenliği kara ülkesinin ve iç suların ötesinde ve bir takımada devleti söz konusu olduğunda, takımada sularının ötesinde karasuları denilen bir bitişik deniz bölgesine kadar uzanır" hükmüyle karasularının hukuki niteliği açıklık ve kesinlikle belirtilmiştir.

Bununla birlikte, hukuk açısından devletle ilişkisi kara ülkesiyle bir tutulsa da, karasularının birtakım özellikleri bulunduğu kesindir. İlk olarak, fiziksel yönden, karasuları ile açık deniz arasında bir nitelik farkı yoktur. İkinci olarak, uluslararası deniz ulaştırması bakımından karasuları büyük önem taşımaktadır. Bu durum ve özellikle bu sonuncusu, kıyı devletinin kara ülkesi üzerinde kullandığı yetkilerinin bir kısmının karasuları üzerinde kullanılmamasını gerektirir. Devletin karasuları üzerinde kullanabileceği ve kullanamayacağı yetkileri, uluslararası hukuk düzenlemektedir.

Bu noktada karasularının iç ve dış sınırı kavramlarına kısaca değinmekte fayda vardır.

**Karasularının İç Sınırı:** İç sular rejiminin ve takımada devletleri için takımada suları rejiminin geçerli olduğu deniz kesimini ayıran sulardır (Toluner, 1996, s. 66).

### 1.10. Karasularının Dış Sınırı

Karasuları rejiminin geçerli olduğu deniz kesimi ile açık deniz kesimi, açık deniz rejimi ve açık denizlerde devletin belirli egemen haklara sahip olduğu deniz alanlarındaki özel rejimlerin geçerli olduğu deniz kesimlerini ayıran sınırdır (Toluner, 1996). Karasularının dış sınırı, BMDHS'nin 4'üncü maddesinde ifade edildiği şekilde; her noktası esas hattın en yakın noktasına karasularının genişliği kadar bir uzaklıkta olan hattır. KBBS'nin 6'ncı maddesinde de dış sınır benzer şekilde tanımlanmaktadır.

Her iki sözleşme de dış sınırın nasıl çizileceğine ilişkin herhangi bir düzenleme getirmemektedir. Bununla birlikte, dış sınır hattı öyle çizilmelidir ki, iç sınır ile dış sınır arasındaki mesafe, her noktada, karasuları için kabul edilen genişlikte olmalıdır.

Dış sınırın çizimi için uluslararası uygulamada üç değişik yöntemin kullanılmakta olduğu görülmektedir.

11 Kanun metni için bkz. R. G., 29 Mayıs 1982, S. 17708.

### 1.10.1. Paralel Çizgi Yöntemi

Karasularının başlangıç hattı olarak kabul edilen çizgiye - kıyı çizgisine - tam paralel olarak, karasuları genişliği için kabul edilen mesafeden dış sınır çizmektir.

### 1.10.2. Daire Kavisleri Yöntemi

İç sınır çizgisi üzerinde çeşitli noktalar tespit edildikten sonra, anılan noktaların her birinden, yarıçapı karasuları genişliği ölçüsünde olan yaylar çizerek bunların kesiştiği noktaları birleştiren çizgiyi dış sınır olarak kabul etmektedir.

### 1.10.3. Üçüncü Yöntem

Kıyı üzerindeki çıkıntı noktalarını düz çizgilerle birleştirip bu çizgiye paralel kabul edilen karasuları genişliğinde düz çizgiler çizmektedir (Pazarıcı, 2009: 304).



Şekil 14: Karasularının İç ve Dış Sınırlarını Gösterir Kuş Bakışı GörSEL.

Burada BMDHS'nin 15'inci maddesine de değinmek gerekmektedir. Karasularının sınırlandırılması konusunda özel bir düzenleme getiren KBBS'nin 12'nci maddesinin aynen benimsenmesi suretiyle 1982 Sözleşmesine dâhil edilen ve kıyıları karşı karşıya veya yan yana olan devletler arasında karasularının sınırlandırılması kenar başlığını taşıyan 15'inci madde hükmüne göre;

“İki devletin kıyıları bitişik veya karşı karşıya olduğunda, aralarında aksine anlaşma olmadıkça, bu devletlerden ne birinin ne de diğerinin kendi karasularını, bütün noktaları, bu iki devletin her birinin karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatların en yakın

noktalarından eşit uzaklıkta bulunan orta hattın ötesine uzatmaya hakkı yoktur. Bununla beraber bu hükmün, tarihi hakların veya diğer özel durumların varlığı nedeniyle, her iki devletin karasularının başka şekilde sınırlandırılmasının gerekli olduğu durumlarda uygulanamaz”.

### 1.11. Karasularının Yan Sınırı

Kıyıları yan yana olan devletler arasında karasularının yan sınırlarının saptanması zorunluluğu vardır. Örneğin; Karadeniz’de Türkiye-Gürcistan ve Türkiye-Bulgaristan ile Adalar (Ege) Denizi’nde Türkiye- Yunanistan ve Doğu Akdeniz’de Türkiye-Suriye bu durumda bulunmaktadır. Karasularının yan sınırı fazla tartışılan bir sorun değildir. Komşu devletler bu sorunu aralarında yapacakları sınır anlaşmaları ile çözebilirler. Bu yola başvurulmamışsa, karasularının yan sınırı uluslararası hukukun öngördüğü usullere uygun olarak çizilir. Genel bir uygulama olarak, kıyının genel istikametine çizilen dikey çizgilerin komşu devletler arasında karasuları yan sınırını oluşturduğu görülmektedir. KBBS’nin 12’nci ve BMDHS’nin 15’inci maddeleri yan sınırın nasıl çizileceğini düzenlemektedir. Buna göre yan sınırın çizilmesi; taraflar anlaşabilirlerse sınırlandırma anlaşması ile yapılır. Anlaşma olmadığı takdirde, “tarihsel haklar veya öteki özel durumlar başka türlü bir sınırlandırma gerektirmiyorsa” sınırlandırma eşit uzaklık yöntemine göre yapılır.

### 1.12. Karasularının Genişliği

Karasularının ulusal ülkenin bir parçası olduğu düşüncesinin uluslararası platformda önem kazanmasına paralel olarak, karasularının genişliği sorunu da 17’nci yüzyıldan itibaren tartışılmaya başlanmıştır. Karasularının genişliğine ilişkin ilk somut adımı İtalyan diplomat Galiani atmıştır. O dönemlerde top menzilin en çok 3 deniz mili olması nedeniyle, Galiani, 1782’de karasuları genişliğinin 3 deniz mili olmasını önermiştir (O’Connell, 1982: 130-131). Bu 3 millik genişlik esası, o dönemden günümüze kadar en uzun süreli uygulamayı oluşturmuştur. Silah teknolojisindeki gelişmelere bağlı olarak uzun menzilli topların yapılmasının yanında, denizlerin sahip olduğu ekonomik zenginliklerin her geçen gün artması nedeniyle, 3 mil ölçütü hiçbir zaman bir genel kural değeri kazanamamıştır. 1930 La Haye Kodlaştırma Konferansı’nda olduğu gibi, 1958 Cenevre Birinci Deniz Hukuku Konferansı’nda da karasularının genişliği konusunda somut bir sonuca varılamamıştır. KBBS bu konuda bir hükmeye yer verilmeksizin kabul edilmiştir. Bu sorunu tartışmak üzere toplanan 1960 Cenevre İkinci Deniz Hukuku Konferansı da başarı sağlayamamıştır (Toluner, 1996: 302). Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı’nda, karasuları genişliğinin 12 mil olarak saptanması yolunda güçlü bir eğilim belirlemiştir. Sunulan tasarımlardan ve açıklanan görüşlerden 100’ü aşkın devletin 12 mile taraftar oldukları gözlenmiştir.

Bu güçlü eğilim neticesinde BMDHS’nin, karasularının genişliği başlığını taşıyan 3’üncü maddesi şu şekilde kaleme alınmıştır;

“Her devlet karasularının genişliğini tespit etme hakkına sahiptir; bu genişlik işbu sözleşmeye göre tespit edilen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini geçemez.”

Görülebileceği gibi, BMDHS ile kıyı devletlerine 12 mile kadar varan bir kara suyuna sahip olma hakkı, ilke olarak tanınmaktadır<sup>12</sup>. Ancak, kıyı devletine tanınan bu takdir hakkının, coğrafi ve hukuksal nedenlere bağlı olarak, birtakım kısıtlamalara uğraması olasılığı da her zaman vardır. Zira anılan hüküm, örneğin karşılıklı kıyıların uzaklığı 18 mil olan iki komşu devletten biri 6 millik karasuyu ilan etmişse, ötekinin geriye kalan 12 milin tümüne sahip olma hakkı bulunduğu anlamına gelmemektedir. Böyle bir durumda, coğrafi olanaksızlıklar nedeniyle, aynı sözleşmenin 15’inci maddesinde karasularının sınırlandırılması konusunda kabul edilen olağan kurallara uygun olarak, özel koşullar dışında, bir kıyı devletinin kıyıları arasındaki eşit uzaklık çizgisinden öteye geçme hakkı yoktur. Yine, örneğin bir kıyı devletinin öteki kıyıdaş devlet veya devletlere ait olan bir deniz alanını, karasularını 12 mile kadar çıkarmada takdir hakkı bulunduğu gerekçesiyle ele geçirmesi, aynı Sözleşmenin 300’üncü maddesinde yer alan iyi niyet ve hakların kötüye kullanılmaması ilkelerine aykırı olacaktır. BMDHS’nin, iyi niyet ve hakların suistimal edilmesi” başlıklı 300’üncü maddesi şu şekilde kaleme alınmıştır:

“Taraflar Devletler, bu Sözleşmeye göre üstlenilen yükümlülükleri iyi niyetle yerine getireceklerdir ve bu Sözleşmede tanınmış olan hakları, yetkileri ve özgürlükleri, hakkın suistimalini teşkil etmeyecek bir tarzda kullanacaklardır.”

Dolayısıyla, kıyı devletlerinin 12 mile kadar karasuyu genişliği saptamak hakkının bulunduğu bildirilmesi, böyle bir hakkın kullanımının tümüyle ilgili kıyı devletinin egemenlik hakları içinde bulunduğu anlamına gelmemektedir (Pazarıcı, 2009: 303).

12 17 Haziran 2021 tarihi itibarıyla, denize kıyısı bulunan 152 devletten 134’ü egemen olduğu bütün deniz alanlarında karasularını 12 mil olarak uygulamakta; 5 devlet (Avustralya, Belize, Japonya, Papua Yeni Gine ve İngiltere) 12 mil uygulamakla birlikte belirli deniz alanlarında 3 mil uygulamakta; Türkiye, Adalar (Ege) Denizi’nde 6 mil ve Karadeniz’de 12 mil uygulamaktadır. Estonya Finlandiya Körfezi’nin bazı kısımlarında koordinatlarla belirlenmiş kara suları uygulamaktadır. Yunanistan karasularını 6 mil olarak uygularken 2021 itibarıyla İyonya Denizi’nde 12 mil şeklinde uygulamaya başlamıştır. Kıyıdaş 142 devletin 12 millik karasuyu uygulaması mevcuttur. Denize kıyısı bulunan diğer 10 devletten; Ürdün 3 mil, Filipinler’in belirli deniz alanlarında 12 mili aşan uygulaması ile Togo 30 mil ve 5 devlet (Benin, Ekvador, El Salvador, Peru ve Somali) 200 mil uygulamaktadır. İki devletin (Bosna-Hersek ve Karadağ) Birleşmiş Milletlere deklere edilmiş karasuyu uygulaması mevcut değildir. (Detaylı bilgi için: [https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table\\_summary\\_of\\_claims.pdf](https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table_summary_of_claims.pdf))

### 1.13. Karasularının Hukuki Statüsü

Devletler, yetkinin ülkeselliği ilkesi gereğince, egemenliğine tabi olan ülke kesimleri üzerinde her türlü idari ve adli düzenlemeyi yapabilir. Deniz ülkesi, kara ülkesi ve ulusal hava sahası gibi devletin egemenliğine tabidir. Bu ülke kesimi için üç ayrı hukuk rejimi öngörülmüştür; iç sular rejimi, takımadada suları rejimi ve karasuları rejimi. Karasuları, devletin ülke unsurunun bir parçası olup, devlet egemenliği bu deniz bölgesine de uzanmaktadır.

Deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olması ilkesi, uluslararası deniz ulaştırması bakımından karasularının büyük önemini ortaya çıkarmaktadır. Bu durum, kıyı devletinin yetkilerinin uluslararası hukuk tarafından sınırlanmasını ve düzenlenmesini gerektirmektedir. Bu sınırlamalar, zararsız ve transit geçiş hakkı ile karasularında kıyı devletinin yargı yetkisinin kullanılmasına ilişkin sınırlamalar başlıkları altında incelenebilir.

### 1.14. Bitişik Bölge (Contiguous Zone)

Karasularına bitişik bir deniz kesimi olan bitişik bölgenin iç sınırını daima karasularının dış sınırı oluşturmaktadır. Bitişik bölgenin dış sınırı, ortaya çıktığı günden BM-DHS'ye kadar gittikçe artarak değişmiştir. KBBS'de bu bölge 12 mile, BMDHS'de ise 24 mile çıkarılmıştır. Karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 24 deniz milini geçmeyen karasularına<sup>13</sup> bitişik bir bölgede, karar vermesi ve ilan etmesi şartıyla kıyı devletinin; gümrük, maliye, muhaceret (göç) ve sağlıkla ilgili kanunlarının ve düzenlemelerinin, ülkesinde veya karasularında ihlal edilmesini önlemek ve vuku bulan ihlalini cezalandırmak için gerekli her türlü kontrolü icra etme yetkisine sahip olduğu bölge bitişik bölge olarak tanımlanmıştır ( BMDHS, md. 33). Bahse konu 24 millik mesafenin tümünün bitişik bölge olarak adlandırılmayacağı, bu mesafeden devletin ilan ettiği karasularının çıkarılması sonucu kalan bölgede bitişik bölge yetkilerinin kullanılabileceği aşikârdır<sup>14</sup>.

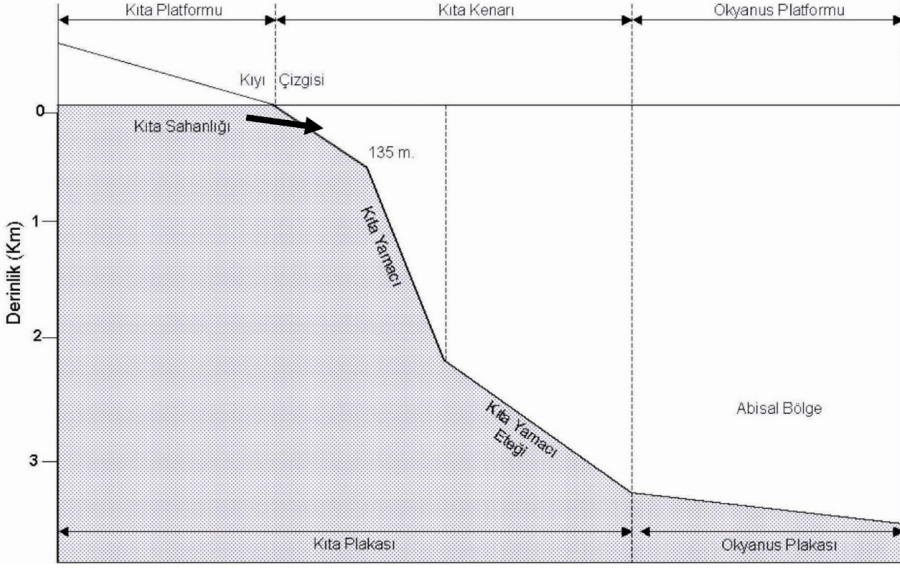
### 1.15. Kıta Sahaneliği (Continental Shelf)

Kıta sahanlığı, başlangıçta coğrafyacılar ve jeologlar tarafından tanımlanan bir terimdi. Deniz yatağı, kıyıdan itibaren ortalama 135 metre derinliğe kadar yavaş yavaş derinleşmekte, bu derinlikten sonra birden bire artarak dik bir yamaç oluşturmaktadır. Coğrafyacılar ve

13 Toluner, a.g.e., s. 187. Çatmalarla ilgili iki çeşit uluslararası sözleşme yapılmıştır. Londra Denizde Can Emniyeti Hakkındaki Uluslararası Sözleşme ve bunun eki olan Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü çatmaları önlemeye ilişkin bulunmaktadır. 1972 yılında Sözleşme'den müstakil yeni bir Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü kabul edilmiştir. Çatmalar hakkında 1910 Brüksel Sözleşmesi çatışma meydana geldikten sonra sorumlulukla ilgili hususları düzenler.

14 Devletler, deniz ülkelerinin büyük bir bölümünü oluşturan karasularında daha üst seviyede olan ve bitişik bölgedeki yetkileri de kapsayan yetkileri zaten kullanabilmektedir.

jeologlar, kıyıdan itibaren bu ortalama 135 metre derinliğe kadar olan deniz yatağına kıta sahanlığı, bu derinlikten sonra oluşan yamaca ise kıta yamacı adını vermişlerdir<sup>15</sup>.



Şekil 15: Coğrafyacılar ve Jeologlara Göre Kıta Sahanlığı (Kurumahmut ve Yaycı, 2011: 133).

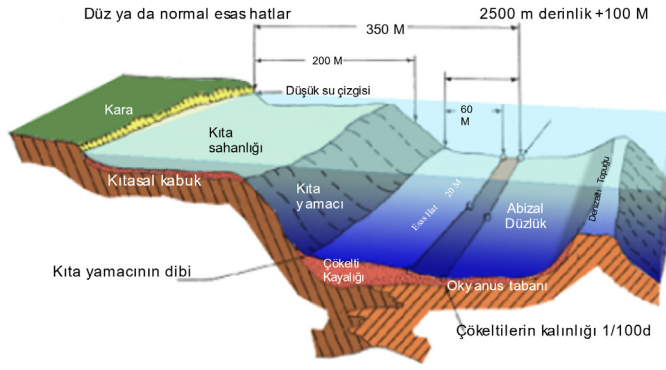
Kıta sahanlığını uluslararası platforma ilk sokan ABD Başkanlarından Harry S. Truman’ın Eylül 1945 tarihli bildirgesi olmuştur. Uluslararası hukuka ise ilk kez 1958 tarihli Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi ile girmiştir. Sözleşme’nin 1’inci maddesi kıta sahanlığını tanımlarken iki ölçüt kullanmıştır.

- İki yüz metre derinlik ölçütü,
- İşletilebilir derinlik ölçütü,

BMDHS kıta sahanlığının hukuki tanımını yaparken, derinlik ölçütünü bir tarafa bırakıp genişlik ölçütünü kabul etmiştir. Sözleşme’nin 76’ncı maddesindeki bu genişlik ölçütü;

- Karasuları genişliğinin ölçülmesinde kullanılan esas hatlardan itibaren 200 deniz mili olarak,
- Kıta kenarının dış sınırının 200 deniz milinden öteye uzanması halinde, karasuları genişliğinin ölçülmesinde kullanılan esas hatlardan itibaren 350 deniz milini aşmayacak şekilde,
- 2500 metre eş derinlik eğrisinden itibaren 100 deniz milini aşmayacak şekilde, tespit edilmiştir.

Kısaca ifade edersek, kıta sahanlığı kavramına hukuki bir nitelik kazandıran BMDHS'ye göre kıta sahanlığı; kıyı esas hatlarından itibaren 200 ile 350 deniz mili mesafeye kadar olan deniz alanlarının deniz yatağı ve toprak altını araştırma ve canlı olmayan kaynaklarını işletme hakkıdır ( BMDHS, md. 76–85). Uluslararası hukukun yerleşmiş kuralları uyarınca, kıyıdaş devletlerin kendiliğinden ve kuralın meriyetinden itibaren kıta sahanlığı hakkı mevcuttur. Kıta sahanlığı için herhangi bir ilan mükellefiyeti yoktur. Bir başka ifade ile kıta sahanlığı haklarını talep etmesine veya araştırma ve işletme faaliyetlerine girişmesine gerek olmaksızın, kıyıdaş devletler bu hakları kendiliğinden kazanır. Kıta sahanlığında, kıyı devletlerine açıkça tanınan haklar saklı, açık denizler rejimi uygulanır. Kıta sahanlığı hakları, üzerindeki su alanları ve hava sahasının hukuki rejimini etkilemez (Toluner, 1996).



Şekil 16: Kıta Sahanlığı (Yaycı, 2019:8)

### 1.16. Münhasır Ekonomik Bölge (Exclusive Economic Zone)

Münhasır Ekonomik Bölge kavramı, uluslararası hukuka BMDHS ile girmiş olup, kara-sularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 mil genişlikteki deniz alanlarının deniz yatağı ve toprak altı ile üzerindeki suların canlı ve canlı olmayan kaynaklarını araştırma ve işletme hakkıdır ( BMDHS, md. 55–75). Münhasır ekonomik bölgenin ilan mükellefiyeti vardır. Kıyıdaş devletin münhasır ekonomik bölge uygulaması yapacağı deniz alanının sınırlarına karar vermesi ve BMDHS'nin 75'inci maddesinde belirtildiği şekilde, bu sınırlara ilişkin haritaları veya coğrafi koordinatlara ilişkin listeleri uygun bir biçimde yayınlaması ve BM'ye deklare etmesi gerekmektedir.

BMDHS'nin 73'üncü maddesi gereğince kıyı devletinin, kendi münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynakları araştırma, işletme, muhafaza etme ve yönetme ile ilgili egemen haklarını nasıl kullanacağını gösteren kanun ve diğer ulusal düzenlemelerini yapması ve yürürlüğe sokması uluslararası bir yükümlülüktür. Sözleşmeye uygun şekilde kabul edilecek

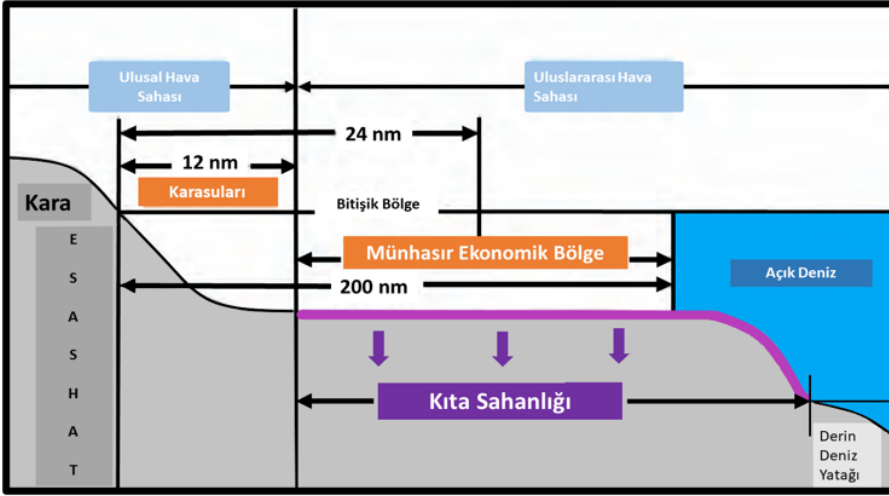
kanun ve düzenlemelere riayeti sağlamak için yanaşma, kontrol, tutuklama ve yargılamalar da dâhil olmak üzere gerekli tedbirler kıyı devleti tarafından alınabilecektir. Tutuklanan tekneler ve mürettebatı, makul bir kefalet veya diğer bir teminatın verilmesi üzerine, derhal serbest bırakılacaktır. Balıkçılık kanun ve düzenlemelerinin ihlal edilmesi durumunda kıyı devleti, Sözleşmenin belirlediği çerçeve içerisinde kalarak düzenleyeceği cezai tedbirleri tatbik edebilecektir. Kıyı devletinin vereceği cezalar, ilgili devletlerce aksine yapılmış bir anlaşma olmadığı takdirde hapis cezası veya herhangi bir cismani ceza şeklinde olmayacaktır.

Denize kıyısı olsun veya olmasın, bütün devletler münhasır ekonomik bölgede açık deniz serbestilerinden seyrüsefer, uçma ve sualtı kablolarını ve boru hatlarını döşeme serbestilerini BMDHS’nin ilgili hükümleri çerçevesinde kullanacaklardır (BMDHS md. 58).

Karadeniz gibi kapalı ve Akdeniz gibi yarı kapalı denizlerde karşılıklı kıyılar arasındaki mesafenin 400 milden daha az olması nedeniyle, kıta sahanlığının ve münhasır ekonomik bölgenin genişliği de 200 milden daha az olacaktır. Karşılıklı kıyılar arasındaki mesafe 400 milden az olan veya kıyıları yan yana olan devletler arasında münhasır ekonomik bölgenin ve kıta sahanlığının sınırlandırılması hakça bir çözüm bulmak üzere ikili veya çok taraflı anlaşmalarla yapılır. Anlaşma ile bir çözüm bulunamaması durumunda uzlaşma, hakemlik veya yargı yoluna gidilmektedir.

Özetle; deniz yetki alanları; iç sular, karasuları, bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge, kıta sahanlığı ve açık denizlerden oluşmaktadır. Devletin egemenliğine tabi olan deniz yetki alanları için üç ayrı hukuki rejim bulunmaktadır. Bunlar:

- a) iç sular, karasuları ve takımadada suları rejimi,
- b) açık denizler rejimi,
- c) devletin belirli egemen haklara sahip olduğu bitişik bölge, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgedir.



Şekil 17: Deniz Yetki Alanları ve Hava Sahası Sınırları (Kurumahmut ve Yaycı, 2011: 145).

## Kıta Sahaneliği ve Münhasır Ekonomik Bölge

KARŞILAŞTIRMA	KİTA SAHANLIĞI	MÜNHASİR EKONOMİK BÖLGE
Sınır	200 Deniz Mili (350 DM)	200 Deniz Mili
Egemen Haklar	Deniz tabanı ve altındaki doğal kaynakların aranması ve işletilmesine yönelik egemen haklar.	Deniz tabanı ve altındaki doğal kaynakların aranması ve işletilmesine yönelik egemen haklar + Su kütleindeki doğal kaynakların korunması ve işletilmesi + Enerji Üretimi (Rüzgar, akıntı, su vb.)
İlan gerekir mi?	Hayır (ab initio-ipso facto)	Evet
Suni adalar, tesisler, yapılar	✓	✓
Seyrüsefer ve Üst Uçuş Serbestisi	✓ (Arama ve Sondaj Gemileri Hariç)	✓ (Arama ve Sondaj Gemileri ile Balıkçı tekneleri hariç)
Sahili Bulunmayan ve Coğrafi Bakımdan Elverişsiz Devletlerin Hakları	✗	✓

Şekil 18: Kıta Sahaneliği ve Münhasır Ekonomik Bölge Arasındaki Farklılıklar

### 1.17. Açık Denizler (High Seas)

Açık deniz; iç sular, karasuları, takımda devletlerinin takımda suları ve münhasır ekonomik bölge dışında kalan ve hiçbir devletin ülkesine ve egemenlik tasarrufuna dâhil olmayan deniz alanını oluşturmaktadır ( BMDHS, md. 86). Açık denizler üzerinde egemenlik iddiaları geçersiz olup, hiçbir devlet açık denizin herhangi bir parçasını egemenliğine tabi tutmaya kalkamaz (BMDHS, md. 89). Açık denizden yalnızca su alanının anlaşılması gerektiği, ulus-

lararası deniz yatağı rejiminin ayrıca düzenlenmesi nedeniyle de ortaya çıkmaktadır (Pazarcı, 2009: 284).

### 1.17.1. Açık Deniz Serbestileri

Açık denizler, denize kıyısı olsun veya olmasın bütün devletlerin eşit koşullarda yararlanmasına açıktır (ADS, md. 2; BMDHS, md. 87/1). Hem kıyısı olan hem de kıyısı olmayan devletler için kabul edilen açık deniz serbestileri aşağıdaki başlıklar altında sıralanmıştır.

- Seyrüsefer serbestisi,
- Açık deniz üzerindeki hava sahasında uçuş serbestisi,
- Sualtı kablo ve boru hattı döşeme serbestisi,
- Suni adaları ve uluslararası hukukun izin verdiği diğer tesisleri inşa etme serbestisi,
- Balıkçılık ve canlı kaynakların avlanması serbestisi,
- Bilimsel araştırma serbestisi.

Açık denizler barışçı amaçlar için kullanılacaktır (BMDHS, md. 88).

### 1.17.2. Bayrak Yasası (Flag Law)

Denize kıyısı olsun veya olmasın, her devlet kendi bayrağını taşıyan gemileri açık denizde seyrüsefer ettirmek hakkına sahiptir (ADS, md. 4; BMDHS, md. 90). Gemiler açık denizde sadece bir devletin bayrağı altında seyredecekler ve münhasıran bayrak devletinin yetkisine tabi olacaklardır (ADS, md. 6/1; BMDHS, md. 92/1). Her devlet; idari, teknik ve sosyal meseleler konusunda, bayrağını taşıyan gemiler üzerindeki yargı yetkisini ve kontrolünü etkin bir şekilde kullanacaktır (BMDHS, md. 94). Açık denizin hiçbir devletin egemenliğine dâhil olmayan bir uluslararası deniz alanını oluşturması gerçeği, bir devletin ulusal yetkisi altında bulunan gemilerin açık denizde seyrettikleri zaman, bayrak devletinin bir takım yetkilerini bu alanda kullanması gereğini ortadan kaldırmamaktadır. Gemilerde yönetsel ve yargısal yetkiler bakımından açık denizde herhangi bir boşluk doğmasının sakıncaları göz önünde tutularak, her devletin kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde açık denizde de yetkili olması kabul edilmektedir. Bu kurala bayrak yasası adı verilmektedir. Bu yasa uyarınca açık denizde seyreden bir gemi üzerinde, ilke olarak, yalnızca uyruğunda bulunduğu devletin, bayrak devletinin, münhasır egemen yetkileri geçerli olmaktadır (Pazarcı, 2009: 285).

Tüm buraya kadar anlattığımız hususları şu şekilde özetlemek mümkündür; devletlerin denizler üzerindeki egemenlik sınırlarının belirlenmesi, uluslararası deniz hukukunun konu

başlıklarından biridir. Deniz hukukunun ise yıllar içerisinde farklı evrelerden geçerek belirlendiği tarihi bir hakikattir. Deniz hukukuna yazılı bir biçim vermek amacıyla yapılan 1930 Birleşmiş Milletler La Haye Konferansı ve 1947 Birleşmiş Milletler Uluslararası Hukuk Komisyonu toplantılarında genel bir çerçeve belirlenememiştir. Konu ile ilgili ilk düzenleme; 1958 Birleşmiş Milletler Birinci Deniz Hukuku Konferansı'nda yapılmıştır. Bu konferans sonunda imzalanan dört sözleşmeden biri olan Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nde kıta sahanlığı kavramı, kıyıya bitişik 200 metre derinliğe veya doğal kaynakların işletilebildiği, bunun ötesindeki bir derinliğe kadar olan deniz yatağını ve deniz tabanının altını ifade etmektedir (Toluner, 1996, 55-60). Karasuları konusunda devletler arasındaki fikir ayrılıkları 1960 Birleşmiş Milletler İkinci Deniz Hukuku Konferansında da ortadan kaldırılamayınca, 1974 yılında toplanan Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sonucunda 10 Aralık 1982 tarihinde Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) imzalanmıştır. Sözleşmenin 3. maddesinde devletlerin karasuları genişliği, *“her devlet karasularının genişliğini tespit etme hakkına sahiptir, bu genişlik işbu sözleşmeye göre tespit edilen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini geçemez”* şeklinde belirtilmiştir (Kurumahmut ve Yayı, 2011, s. 28).

Türkiye, 1982 BMDHS'nin 3. maddesinin değerlendirilmesinde ve iş bu sözleşmenin diğer maddelerinin de göz önünde bulundurulmasının gerekliliğini savunmaktadır. Bu anlamda Türkiye, sözleşmenin 15. ve 300. maddelerinde belirtilen; özel koşullar dışında bir kıyı devletin kıyıları arasındaki eşit uzaklık çizgisinden öteye geçme hakkı yoktur ve yer alan taraf devletler, bu sözleşmeye göre üstlenilen yükümlülükleri iyi niyetle yerine getireceklerdir ve bu sözleşmede tanınmış olan hakları, yetkileri ve özgürlükleri, hakkın suistimalini teşkil etmeyecek bir tarzda kullanacaklarına ilişkin ifadelerine, karasuları genişliğinin saptanmasında kıyı devletine takdir hakkı verilerek bir egemenlik yetkisi tanınmasına karşı çıkmaktadır. Bu nedenlerden dolayı Türkiye, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı boyunca karasuları hususunda genel olarak uygulanabilecek bir kuralın bulunmadığını dile getirmiş ve sözleşmeye taraf olmamıştır. Türkiye, konferans süresi boyunca ve antlaşmanın başından itibaren bu maddeye karşı geldiğinden dolayı uluslararası hukuka göre *“Israrlı İtirazcı” (Persistent Objector)* statüsünde bulunmaktadır (Başdemir, 2007).

Belirtilen sözleşmenin uluslararası deniz hukuku literatürüne kattığı en önemli husus ise deniz yetki alanlarının belirlenmesinde *“Münhasır Ekonomik Bölge (MEB)”* kavramını ortaya koymasıdır. Böylece, deniz yetki alanları sınırlandırılmasında karasuları ve kıta sahanlığı yeterli görülmeyle MEB'in de deniz hukukuna dahil edilmesi sağlanmıştır. Bu anlamda 1982 BMDHS'de belirtildiği üzere MEB kavramı; Karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz mili genişlikteki deniz alanlarının, deniz yatağı ve toprak altı ile

üzerindeki suların, canlı ve canlı olmayan kaynaklar üzerinde kıyı devletlerine bazı ekonomik hakların tanınmasını öngörmektedir (Yaycı, 2019a, s. 10).

Uluslararası hukukta, devletlerin münhasır ekonomik bölgelerini ilan etme mükellefiyeti bulunmaktadır. Kıyıdaş devletin münhasır ekonomik bölge uygulaması yapacağı deniz alanlarının sınırlarına karar vermesi ve BMDHS’nin 75. maddesinde belirtildiği şekilde, bu sınırlara ilişkin haritaları ve coğrafi koordinatlara ilişkin listeleri uygun bir şekilde yayınlaması ve BM’ye deklare etmesi gerekmektedir. Böylece bütün devletler, bir devletin ilan etmiş olduğu münhasır ekonomik bölgesinde açık deniz serbestilerinden seyrüsefer, uçuş, sualtı kablolarını ve boru hatlarını döşeme serbestilerini BMDHS’nin ilgili hükümleri çerçevesinde kullanabilecektir (BM Deniz Hukuku, 1982)<sup>16</sup>. Sözleşme, karşılıklı kıyıları arasında mesafe 400 deniz milinden az olan veya kıyıları yan yana olan devletler arasında münhasır ekonomik bölgenin ve kıta sahanlığının sınırlandırılmasının “*hakkaniyet prensibi*”ne uygun olarak yapılmasının gerekliliğini ifade etmektedir (BM Deniz Hukuku, 1982)<sup>17</sup>.

16 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi madde 58:

“1. Münhasır ekonomik bölgede, sahili bulunsun veya bulunmasın, bütün devletler, işbu sözleşmenin ilgili hükümlerinde öngörülen şartlar içerisinde, 87. maddede sözkonusu olan seyrüsefer serbestliği ile uçuş serbestliğinden ve denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme serbestliğinden; keza, bu serbestliklerin kullanımına ilişkin olarak, özellikle gemilerin, uçakların ve denizaltı kabloları ve petrol borularının işletilmesinde, denizin uluslararası diğer yasal amaçlarla kullanılması serbestliğinden işbu sözleşmenin diğer hükümleri ile bağdaşır bir şekilde yararlanırlar.

2. 88. ila 115. maddeler ve ilgili diğer uluslararası hukuk kuralları işbu kısma aykırı olmadığı ölçüde münhasır ekonomik bölgeye de uygulanır.

3. Münhasır ekonomik bölgede devletler, işbu sözleşme uyarınca haklarını kullanırken ve yükümlülüklerini yerine getirirken, sahildevletinin haklarını ve yükümlülüklerini gerektiği şekilde göz önünde bulunduracaklar ve sahildevletinin işbu kısım ve diğer uluslararası hukuk kuralları uyarınca kabul ettiği kanun ve kurallar, işbu sözleşme ile bağdaşır olduğu ölçüde, riayet edeceklerdir.”

17 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi madde 74:

“1. Sahilleri bitişik veya karşı karşıya bulunan devletler arasında münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılması, hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşmak amacıyla, Uluslararası Adalet Divanı Statüsününün 38. maddesinde belirtildiği şekilde uluslararası hukuka uygun olarak anlaşma ile yapılacaktır.

2. Uygun bir süre içerisinde bir anlaşmaya varamadıkları takdirde ilgili devletler XV. kısımda öngörülen usullere başvuracaklardır.

3.1. paragrafta öngörülen anlaşma akdedilinceye kadar ilgili devletler, anlayış ve işbirliği ruhu içerisinde, pratik çözüm getiren geçici düzenlemelere girişmek ve bu geçiş süresi içerisinde nihai anlaşmanın akdini tehlikeye düşürmemek veya engellemek için ellerinden gelen gayreti göstereceklerdir. Geçici düzenlemeler, nihai sınırlandırmaya halel getirmeyecektir.

4. İlgili devletler arasında yürürlükte olan bir anlaşma varsa, münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılmasına ilişkin sorunlar bu anlaşmaya uygun olarak çözümlenecektir.”

## 1.18. Çevre Denizlerimizde Mevcut Durum ve Türkiye'nin Uygulamaları

### 1.18.1. Karadeniz

Karadeniz'e kıyıdaş tüm devletler karasularını 12 deniz mili olarak uygulamaktadır.

Türkiye'nin karasularının genişliği Lozan Barış Andlaşması'ndan başlayarak 1964 yılına kadar 3 deniz mili olmuştur. 1964 tarihli Karasuları Kanunu<sup>18</sup> ile karasularımızın genişliği 6 deniz mili olarak belirlenmiştir. 6 milden daha fazla bir genişlik esas fiili mütekabiliyet şartına bağlanmıştır. Anılan kanun neticesinde karasularımız Adalar (Ege) Denizi'nde 6 mil, Karadeniz ve Akdeniz'de diğer kıyıdaş devletlerin durumları göz önünde tutularak, 12 mil olarak uygulanmıştır. 1964 tarihli kanun, 1982 tarih ve 2674 sayılı Karasuları Kanunu<sup>19</sup> ile yürürlükten kaldırılmıştır. Bahse konu kanunun 1'inci maddesi; Türk karasularının genişliği 6 deniz milidir hükmünü getirmiş ve belirli denizler için, o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları göz önünde bulundurmak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla, 6 deniz mili üzerinde karasuları genişliği tespit etmek üzere Bakanlar Kurulu'nu yetkili kılmıştır. Bu yetkiyi kullanan Bakanlar Kurulu, 29 Mayıs 1982 tarih ve 8/4742 sayılı kararıyla<sup>20</sup>; 2674 sayılı Karasuları Kanunu'nun yürürlüğe girmesinden önce karasularının genişliği ile ilgili olarak Karadeniz'de ve Akdeniz'de mevcut olan durumun sürdürülmesini, başka bir deyişle bu deniz alanlarında karasularının 12 deniz mili olarak kalmasını kabul etmiştir.

Karadeniz'de karasularımızın 12 deniz mili olduğu hususu, konuyla ilgili olmayan tek bir düzenlemede, 18 Mart 1981 tarihli ve 8/2624 sayılı Kararnamenin<sup>21</sup> ekinde 1'inci maddenin sonunda parantez içerisinde tamamlayıcı bir bilgi olarak yer almaktadır. Bununla birlikte, Türkiye-Gürcistan deniz yan sınırını belirleyen ve dağılan SSCB ile yapılmış olan Tarif Protokolü ile Türkiye-Bulgaristan deniz yan sınırını da düzenleyen 4 Aralık 1997 tarihli andlaşmada; karasularının 12 deniz mili olduğu temelinden hareket edilmiş, karasuları yan sınırları 12 deniz mili olarak belirlenmiştir. Birleşmiş Milletler kaynaklarında, Türkiye'nin Karadeniz'de karasuları 12 deniz mili olarak gösterilmektedir (BM, [http://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/status2010.pdf](http://www.un.org/Depts/los/reference_files/status2010.pdf)).

Karadeniz'de kıta sahanlığı ve MEB konusunda mevcut durumumuz ise tarihsel olarak şu şekilde özetlenebilir.

18 R. G., 24 Mayıs 1964, S. 11711.

19 R. G., 29 Mayıs 1982, S. 17708.

20 R. G., 29 Mayıs 1982, S. 17708 mükerrer.

21 R. G., 30 Mayıs 1981, S. 17355.

Dağılan SSCB ile 23 Haziran 1978 tarihinde imzalanan sınırlandırma andlaşması ile Karadeniz’de iki devlet arasında kıta sahanlığı sınırı çizilmiştir<sup>22</sup>. Mektup teatisi yoluyla kıta sahanlığı sınırının iki devlet arasında münhasır ekonomik bölge sınırı olarak kabulü uygun görülmüş ve anlaşmaya varılmıştır<sup>23</sup>. Bunun üzerine Türkiye, 5 Aralık 1986 tarihli ve 86/11264 sayılı kararname ile Karadeniz’de münhasır ekonomik bölge ilan etmiştir.

Karadeniz’de Türkiye Cumhuriyeti ile SSCB Karasuları Arasındaki Türk-Sovyet Deniz Hudut Hattının Geçişine Ait Tarif Protokolü ile karada belirlenen bir noktadan (Sarp sınır kapısındaki eski fener kulesi), 290 derece istikametinde, 12.96 millik<sup>24</sup> bir hat, deniz yan sınırı olarak belirlenmiştir<sup>25</sup>. Türkiye ile Bulgaristan arasında 4 Aralık 1997 tarihinde imzalanan andlaşma ile iki devlet arasında deniz yan sınırı ile kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge sınırı belirlenmiştir<sup>26</sup>. Ek-7 olarak sunulan haritada da görüleceği üzere Karadeniz’in yaklaşık yarısı Türkiye’nin karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesi olarak tescil edilmiştir. Türkiye, Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan arasında nihai olarak çözümlenecek olan ve haritada daire ile gösterilen küçük bir bölge dışında Karadeniz’de deniz yetki alanları sınırlandırılması Türkiye bakımından tamamlanmıştır<sup>27</sup>. Haritada gösterilen daire ise işaret edilen alanda yapılacak sınırlandırmanın, Türkiye’nin deniz yetki alanlarının sınırlarını değiştirmeyeceğini; sadece Romanya, Ukrayna ve Bulgaristan’ın sınırlarının belirlenmesinden sonra kesinleşeceğini ifade etmek için kullanılmıştır.

---

22 Andlaşma metni için bkz. R. G., 20 Ocak 1981, S. 17226.

23 Bakanlar Kurulu’nun 7 Şubat 1987 tarih ve 87/11510 sayılı Kararı.

24 Eski fener kulesinin andlaşmanın yapıldığı tarihte suların en fazla çekildiği kıyı hattından 0.96 mil kadar içeride olması nedeniyle karasularının yan sınır uzunluğu 12 mil+0.96 mil= 12.96 mil olarak tespit edilmiştir. Bölgenin ziyaret edilmesi durumunda eski fener kulesi ve mevkiî görülebilecektir.

25 Bakanlar Kurulu’nun 3 Mayıs 1982 tarih ve 8/4696 sayılı Kararı ile Tarif Protokolü Türkiye tarafınca onaylanmıştır.

26 Andlaşma metni için bkz. R. G., 21 Temmuz 1998, S. 23409.

27 Ek-7 olarak sunulan haritada da görüleceği üzere; Dağılan SSCB ile yapılan sınırlandırma andlaşmasında 12 ve 13’üncü koordinatları birleştiren hat, Bulgaristan ile yapılan andlaşmada ise 9 ve 10’uncu koordinatları birleştiren hat, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge sınırları olarak kararlaştırılmıştı. Bulgaristan’ın 13’üncü koordinata herhangi bir itirazı olmamış olup 4 Aralık 1997 andlaşmasında bu koordinat 10’uncu koordinat olarak tanımlanmıştır. Bugün itibarıyla Romanya ve Ukrayna’nın herhangi bir itirazı olmadığı takdirde; 9, 10 (13) ve 12 numaralı koordinatları birleştiren hat sınır olarak kesinlik kazanmış olacaktır.



**Harita 2:** Karadeniz’de Türkiye’nin Deniz Yetki Alanları (Kurumahmut ve Yaycı, 2011: 134).

### 1.18.2. Adalar (Ege) Denizi

Adalar (Ege) Denizi’ndekiler de dâhil olmak üzere Türkiye ile Yunanistan’ın yaşamsal çıkarlarını birbirine uyumlu hale getirerek her iki devlet arasında siyasi ve askeri bir denge kurulmasını amaçlayan Lozan Barış Antlaşması, Adalar (Ege) Denizi’nin hukuki statüsünü belirleyen temel uluslararası düzenlemedir. Lozan Barış Antlaşması’na göre Adalar (Ege) Denizi’nde karasuları 3 mil olarak öngörülmüş idi. Ancak Adalar (Ege) Denizi’nde Yunanistan 1936’dan itibaren karasularını 6 mile tek tarafı olarak çıkarmış ve Lozan ile tesis edilmiş dengeyi tek tarafı olarak bozmuştur. Türkiye ise 1964’te aldığı karar ile beri karasularını 6 mil olarak uygulamaktadır<sup>28</sup>. Birleşmiş Milletler kaynaklarında Türkiye’nin ve Yunanistan’ın Adalar (Ege) Denizi’ndeki karasuları 6 deniz mili olarak gösterilmektedir (BM, [http://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/status2010.pdf](http://www.un.org/Depts/los/reference_files/status2010.pdf)). Adalar (Ege) Denizi’nde karasuları dışındaki deniz alanları açık deniz statüsündedir. Bu denizde karasuları dışında herhangi bir deniz yetki alanı belirlenmemiştir.

28 Türkiye’nin karasuları genişliği; Lozan Barış Antlaşması’ndan başlayarak, 1964 yılına kadar 3 deniz mili olmuştur. 24 Mayıs 1964 tarihli Karasuları Kanunu ile karasularımızın genişliği 6 deniz mili olarak belirlenmiştir (Karasuları Kanunu, 1964). 6 deniz milinden daha fazla bir genişlik esası, “*fili mütekeliyet*” şartına bağlanmıştır.



**Harita 3:** Adalar Denizi 6 mil Karasuları Haritası.

Karmaşık teknik ve hukuki problemleri içeren ve çözüm arayışları devam eden çok sayıda anlaşmazlık bulunan Adalar (Ege) Denizi’ndeki durumu özetleyen bir tablo aşağıda sunulmuştur.

### EGE DENİZİ'NDE TÜRK-YUNAN SORUNLARI

S.NU	NİTELİĞİ	SORUNLAR	ALT SORUNLARI	SORUN OLARAK KABUL EDEN DEVLET	
1	Temel Sorun	Egemenliği Devredilmemiş Adalar	-	Her İki Devlet	
2	Ana Sorunlar	Karasuları Sorunu	Karasuları Yan Sınırının Belirlenmesi	Her İki Devlet	
3			Karasularının 6 Milin Üzerinde Genişletilmesi	Türkiye	
4			Yan Sınırın Belirlenmesi	Her İki Devlet	
5		Kıta Sahaneliği (ve Münhasır Ekonomik Bölge) Sorunu	Güney Sınırının Belirlenmesi	Her İki Devlet	
6			Sınırlandırma Sorunu	Her İki Devlet	
7			Hava Sahası Sorunları	Yunanistan'ın 10 Millik Hava Sahası İddiaları	Türkiye
8		FIR (Uçuş Bilgi Bölgesi)		Türkiye	
9		Gayri Askerî Statüdeki Adaların Silahlandırılması	-	Türkiye	
10		Diğer Sorunlar	SAR (Arama ve Kurtarma) Sahalarının Sınırlandırılması	-	Türkiye

Şekil 19: Adalar Denizi'nde Türk-Yunan Sorunları ( Kurumahmut ve Yayı, 2011: 135).

Özellikle Egemenliği Andlaşmalarla Yunanistan'a Devredilmemiş Ada, Adacık ve Kayalıklar (EGAYDAAK) konusunu Yunanistan her ne kadar sorun olarak kabul etmediğini söylese de, Yunanistan Dışişleri Bakanlığı sitesinde yer alan bilgilendirmeler ve Yunanlı yetkililerin konu üzerindeki söylemleri EGAYDAAK sorununun varlığının Yunanistan tarafından da kabul edildiğini göstermektedir.

EGAYDAAK konusunu açıklığa kavuşmadan Adalar Denizi'nde deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına dair hiçbir husus konuşulamaz. Adalar Denizi'nde temel sorun EGAYDAAK konusudur.

#### 1.18.3. Doğu Akdeniz

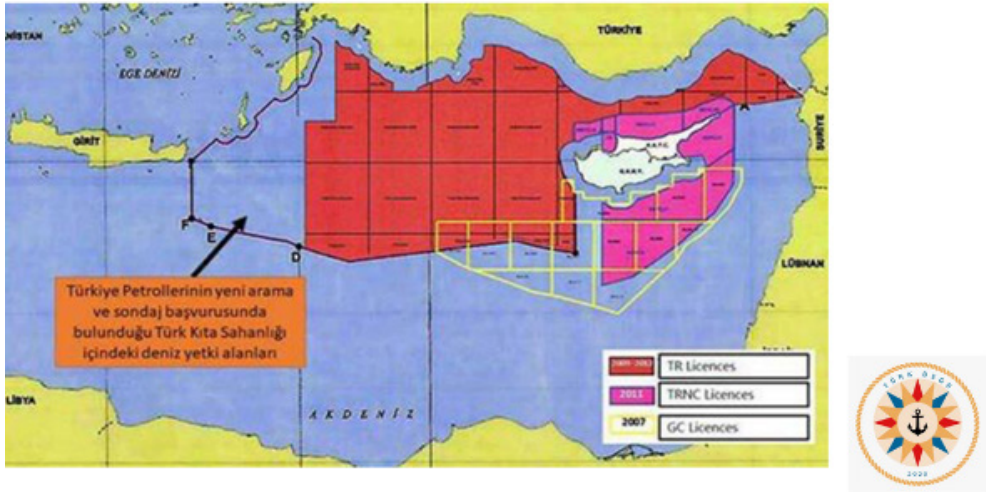
Doğu Akdeniz'e ilişkin karasuları uygulamamızı kısa bir genel karasuları uygulamamıza ilişkin tarihsel perspektif ile özetleyelim.

1964 yılındaki kanuna göre karasularımız; Adalar (*Ege*) Denizi'nde 6 deniz mili, Karadeniz ve Akdeniz'de diğer kıyıdaş devletlerin tutumuna bağlı olarak 12 deniz mili olarak uygulanmıştır (Akdeniz'de ise Kemer Burnu'ndan geçen arza kadar 6 deniz mili, bu hattın doğusunda ise 12 deniz mili karasuyu uygulaması yapılmaktadır). 1964 yılında yürürlüğe giren kanun, 1982 yılında yürürlükten kaldırılmıştır. Yeni Karasuları Kanunu'nun 1. mad-

desinde “Türk karasularının genişliği 6 deniz milidir” hükmü ile “belirli denizler için, o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları göz önünde bulundurmak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla, 6 deniz mili üzerinde karasuları genişliği tespiti üzerine” Bakanlar Kurulu’na yetki verilmiştir (Karasuları Kanunu, 1982). Bakanlar Kurulu’nun 29 Mayıs 1982 tarihli ve 8/4742 sayılı kararıyla, 1982 Karasuları Kanunu’nun yürürlüğe girmesinden önce karasularının genişliği ile ilgili olarak, Karadeniz’de ve Akdeniz’de mevcut olan durumun sürdürülmesi, bir başka ifadeyle bu deniz alanlarında karasularının 12 deniz mili olarak kalması kabul edilmiştir.

Karasuları uygulamamıza değindikten sonra, şimdi de Doğu Akdeniz’de kıta sahanlığı ve MEB haklarımıza ilişkin tutumumuzu ve durumumuzu özetleyelim.

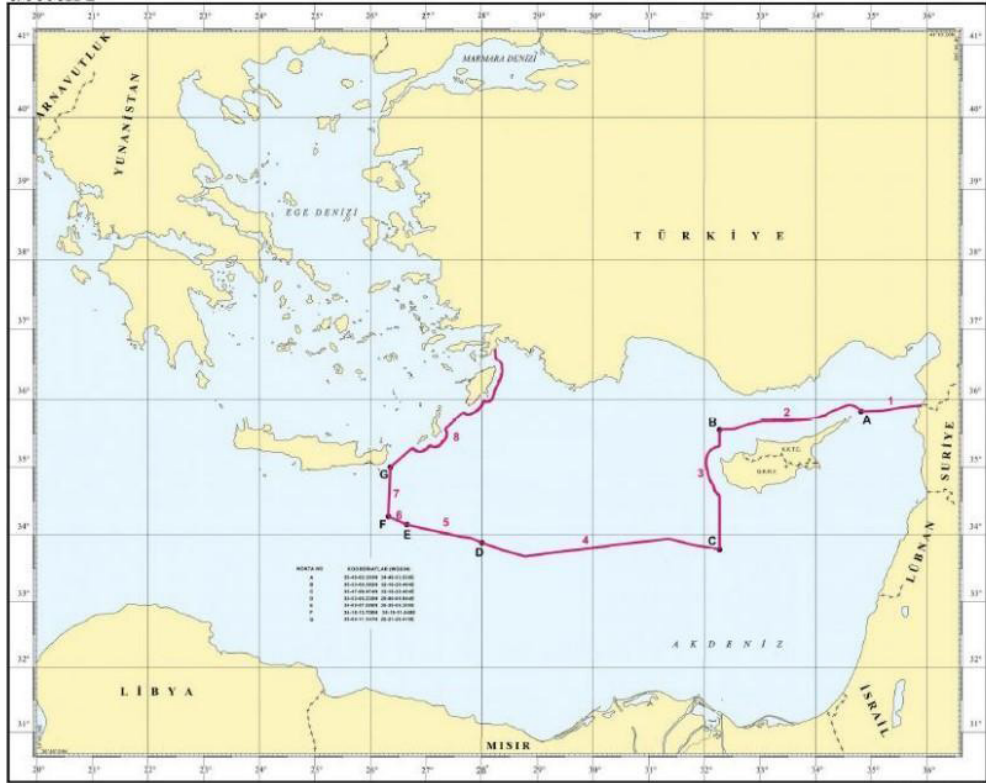
İlk kez 2 Mart 2004 tarihinde, Türkiye Cumhuriyeti tarafından BM’ye verilen nota ile Türkiye’nin 032 16 18 D boylamının batısında egemen Hakları olduğunu ortaya koyulmuştur. Ardından, 21 Eylül 2011 tarihinde KKTC ile kıta sahanlığı sınırlandırma antlaşması imzalanmış, müteakiben KKTC Bakanlar Kurulu tarafından 22 Eylül 2011 tarihinde TPAO’ya hidrokarbon işletme ruhsatı verilmiştir.



**Harita 4:** Doğu Akdeniz’de Türkiye ve KKTC Tarafından TPAO’ya Verilen Ruhsat Alanları.

12 Mart 2013 tarihinde BM’ye verilen nota ile 32 16 18 D boylamında başlayan ve Mısır-Türkiye kıyıları arasında kalan alanın Türk kıta sahanlığı olduğu, Türk kıta sahanlığının batı sınırının ise 028D boylamı arasında kalan alanda ilgili ülkeler arasında yapılacak bir anlaşma ile belirleneceği deklare edilmiştir.

27 Kasım 2019 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Ulusal Mutabakat Devleti Hükümeti arasında “Akdeniz’deki Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası” (yürürlük: 8 Aralık 2019; tescil no: 56119; tescil tarih: 11 Aralık 2019) imzalanmış, bu Mutabakat Muhtırası daha sonra BM’de yayımlanmıştır. Müteakiben, 18 Mart 2020 tarihinde (A/74/757) BM’ye verilen nota ile Türkiye-Libya Deniz Yetki Alanları Sınırlandırma Andlaşması’nı içerecek şekilde ve Türkiye-Mısır kıta sahanlığı ortay hattını gösterecek şekilde bir harita tevdi edilmiştir.



**Harita 5:** 18 Mart 2020 tarihinde (A/74/757) BM'ye verilen nota ile birlikte sunulan Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin Kıta Sahanlığını Gösterir Harita

Sonrasında ise BM Daimi Temsilciliğini tarafından BM'ye verilen 2 Temmuz 2020 tarihli mektup ile Türk kıta sahanlığı içindeki sondaj faaliyetlerimizin kararlılıkla devam edeceği vurgulanmıştır.

Sonuç olarak özetle; Türkiye Cumhuriyeti, uluslararası hukuktan kaynaklanan hak ve menfaatlerine sahip olmak için denizler üzerindeki egemenlik ve münhasır ekonomik haklarının sınırlarını ortaya koyan deniz yetki alanlarını ilan etmiş veya öngörülen kısımlarını belirle-

miştir<sup>29</sup>. 1982 tarihli BMDHS, kıyı devletlerinin hakkaniyet ilkesine uygun olarak deniz yetki alanlarını belirleyebilmesine olanak vermektedir. Kıyı devletleri; “*hakkaniyet*” prensibinin yanı sıra “*orantılılık*”, “*kapatmama*” ve “*coğrafyanın üstünlüğü*” gibi uluslararası hukukun diğer prensiplerine uygun olarak deniz yetki alanlarını belirleyebilmektedir.

Türkiye’nin 1982 BMDHS’yi imzalamaması gerekçe gösterilerek deniz yetki alanlarını 1982 BMDHS esaslarına göre belirlemeyeceği üzerine birtakım tartışmalar yapılmaktadır. Ancak şu hususları bu noktada vurgulamak yerinde olacaktır.

- 1982 BMDHS’de Türkiye’nin ısrarlı itirazcı olduğu kurallar, bu sözleşme teamül hukuku haline gelse bile Türkiye’ye uygulanmayacaktır.
- Bu çerçevede Türkiye, 1982 BMDHS’de ısrarlı itirazcı olmadığı diğer tüm kuralları da teamül hukuku olarak kabul ederek uygulamaktadır.
- Türkiye, BMDHS’nin diğer maddelerine ve kendisinin taraf olduğu antlaşmalar ile sözleşmelere uygun olarak, deniz yetki alanlarını uluslararası hukukun gerektirdiği şekilde ilan edebilir.

Şimdi çevre denizlerimizdeki durumu daha detaylıca her deniz özelinde kuzeyden güneye olmak kaydıyla Karadeniz’den başlayarak sırasıyla müteakip bölümlerde inceleyelim.

---

29 Türkiye, 5 Aralık 1986 tarihinde 86/11264 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile Karadeniz’de MEB ilan etmiştir. Mavi Vatan Haritası ile Adalar (Ege) Denizi’nde ve Doğu Akdeniz’de ilan edilmesi öngörülen deniz yetki alanları sınırları belirlenmiştir.

## 2. Karadeniz

Karadeniz yaklaşık 420.000 km<sup>2</sup>'lik yüzölçümü ile kapalı bir denizdir. Diğer denizlerle bağlantısı; İstanbul ve Çanakkale Boğazları üzerinden Akdeniz'e, Tuna Nehri ile de Baltık Denizi'ne bulunmaktadır. Kapalı bir deniz olması ve özellikle Tuna nehri üzerinden, Kuzey Avrupa'dan gelen sanayi atıkları nedeniyle deniz yüzünün yaklaşık 100 metre altından itibaren derinlikte biyolojik yaşam sona ermiştir. Bu deniz katmanındaki hidrojen sülfür tabakası zamana bağlı olarak satha yaklaşmakta, kirliliği artırmaktadır. Kıyıdaş ülkeler güneyde Türkiye'den itibaren, Gürcistan, Rusya Federasyonu (RF), Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan'dır.

Karadeniz Bölgesi beş asırdan bu yana Osmanlı İmparatorluğu (sonra Türkiye) ile Rus İmparatorluğu arasında egemenlik ve nüfuz çekişmelerine sahne olmuş, bu bağlamda Türk Boğazları üzerinde kontrol tesis ederek güneyden, sıcak denizlere ulaşmayı amaçlayan Rusya açısından önemini daima korumuştur.

Orta Çağ ve daha öncesinde, mücavir ülkelerin ticaret ve kültürel yakınlaşmaları ile bölgeye has bir kültürün (Karadeniz Kültürü) oluştuğu açık kaynaklarda ifade edilmektedir. Bu önem, bölgenin bilahare İpek Yolu üzerinde önemli bir köprü teşkil etmesi ile devam etmiştir. McKinder'in Avrasya'yı tarihin kalpgâhı ve dünyanın jeopolitik merkezi olarak tarif eden jeopolitik değerlendirmesi<sup>30</sup>, Karadeniz'i de jeopolitik açıdan önemli bir yere oturtmaktadır.

Rus ve Osmanlı Devletlerinin Karadeniz üzerindeki tarihî stratejik çekişmesi, 1950-1990 yılları arasında Soğuk Savaş döneminde de devam etmiş, bu dönemde Türkiye, NATO ittifakının güney kanadında Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliğini (SSCB) kontrol etmede kritik bir rol üstlenmiştir. Bu dönemdeki çekişme yine aynı merkezde cereyan etmiştir: SSCB, Türk Boğazları üzerinden Akdeniz'e rahatça çıkış sağlamaya çabalarken, kendisine rakip olan Batı Blokunun Karadeniz'e girmek suretiyle güneyden tehdit yaratmasını önlemeyi hedeflemiştir. 1923 tarihli Lozan Anlaşmasında Türk Boğazlarının kontrolü için getirilen Uluslararası Komisyon Rejimi, 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile değiştirilirken, Rusya'nın bu beklentilerine de bir ölçüde cevap verilmiştir. Esasen Rusya'nın güvenlik kaygılarını gözeterek harp gemilerine yönelik kısıtlayıcı hükümleri ile Montrö Boğazlar Sözleşmesi halen yürürlüğünü korumaktadır.

Soğuk Savaşın sona ermesini takip eden dönemde, 1990'lı yılların ortalarından itibaren Kafkaslar ve Hazar Havzasında bağımsızlığını kazanan yeni devletlerin sahip olduğu petrol ve doğal gaz kaynakları, Karadeniz'in jeopolitiğinde önemli değişiklikler yaratmıştır.

30 Halford John Mackinder, "The geographical pivot of history." Royal Geographical Society, (1904); Halford John Mackinder, *Democratic ideals and reality, A study in the politics of reconstructions*. Constable and Company Ltd. London, (1919).

Bugün Karadeniz, Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan'da bulunan petrol ve doğal gazın Avrupalı ülkelere ulaştırılması için stratejik bir güzergâh olarak ortaya çıkmıştır. Bu ulaştırmanın, ayrıca, RF'nin kontrolüne tabi olmadan yapılması ihtiyacı Karadeniz'i (Türkiye toprakları ile birlikte) daha kritik bir hale getirmektedir. Hazar Havzasından, Karadeniz'in doğu sahillerindeki; Novorosisk ve Supsa'ya gelen önemli miktardaki petrol gemilere yüklenerek Türk Boğazları üzerinden Akdeniz'e çıkış yapabilmektedir. Siyasi ve ticari uzlaşmalara bağlı olarak, Kafkaslardan gelen petrolün; Ukrayna'nın Odessa, Romanya'nın Köstence, Bulgaristan'ın Burgaz ve Türkiye'nin Samsun Limanlarına da taşınması, bu limanlardan uzanan boru hatları ile Batılı pazarlara ulaştırılması mümkün olabilecektir.

Tüm bu güzergâhlar Karadeniz'de petrol ulaştırmasının bugün ulaştığı hacmi ve gelecek yıllardaki büyüme potansiyelini açıkça göstermektedir. Bölgeden taşınacak petrole ihtiyaç duyan tüketici ülkeler ve petrol piyasalarında belirleyici olan küresel aktörler kaçınılmaz olarak Karadeniz'de ortaya çıkan bu enerji koridorunun güvenliği üzerinde hassasiyet göstermektedirler.

Karadeniz'in küresel jeopolitik açısından önemi, sadece bu bölgeden işleyen enerji taşımacılığı ile ilgili değildir. Bölge esas itibarıyla, ABD ile eski SSCB'nin mirasçısı durumunda olan RF arasındaki küresel rekabetin de çatışma alanlarından birisi durumundadır.

### **2.1. Coğrafi Özellikler**

Karadeniz, altı ülkeye kıyısı olan bir denizdir. İstanbul Boğazı ile Marmara Denizi'ne, Kerç Boğazı ile de Azak Denizi'ne bağlantılıdır. Karadeniz'in en derin bölgesi, 2.206 metre ile Türkiye'nin İnebolu açıkları civarındadır. Ortalama derinliği ise 1.300 metredir. Yüzölçümü, 36.875 km<sup>2</sup>'lik Azak Denizi ile birlikte 459.064 km<sup>2</sup>'dir. Doğu-Batı yönünde en uç noktalar arasındaki uzaklık 1.149 km, Kuzey-Güney yönünde en fazla genişlik ise 611 km'dir. Karadeniz'in en dar kesiti olan İnceburun (Sinop) ile Yalta kıyıları arasındaki mesafe 250 km'dir. En geniş yeri ise İstanbul Boğazı'nın Karadeniz girişi ile Dinyeper Irmağı'nın ağız kısmı arasındadır.



**Harita 6:** Karadeniz Boyut Bilgileri.

Azak Denizi dahil Karadeniz'in toplam kıyı uzunluğu 4.869 km'dir. Bu kıyı uzunluğunun 3.456 kilometresini Ukrayna (1.756 km, %36,1) ve Türkiye'nin (1.701 km, %34,9) kıyıları oluşturmaktadır. Diğer ülkelerin kıyı uzunlukları ise şöyledir: Rusya 421 km, Bulgaristan 414 km, Gürcistan 322 km, Romanya 256 km.



**Harita 7:** Karadeniz'e Kıyıdaş Devletlerin Kıyı Uzunluklarını Gösterir Harita<sup>31</sup>.

## 2.2. Tarihsel Süreç

Türkiye Cumhuriyeti’nin selefi olan Osmanlı Devleti 1453 yılında İstanbul’u 1475 yılında Kırım’ı fethetmiş ve 1484 yılında Karadeniz’in bir Osmanlı iç denizi durumuna gelmesinden sonra, boğazlar ve bütün kıyıları ile Karadeniz, Türklerin egemenliğine girmiş oldu. Böylece, boğazlardan geçiş ve Karadeniz’deki deniz ulaşımına ait bütün kararlar, hiçbir sınırlama olmaksızın, Osmanlı İmparatorluğu tarafından tek başına alınmaktaydı.



**Harita 8:** Türk Boğazları ve Marmara Denizi.

Bu statü Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasında 1774’de akdedilen Küçük Kaynarca Antlaşmasına kadar devam etti.

Bu andlaşma ile Rus ticaret gemilerine boğazlardan serbest geçiş hakkı tanınmıştı. Kısaca belirtmek gerekirse, 1774’e kadar olan devreyi, Osmanlı İmparatorluğunun “mutlak egemenlik devresi” veya “ulusal yetki devresi” olarak nitelemek yerinde olacaktır. 1792 Yaş Antlaşması, Osmanlı’nın Karadeniz’deki etkinliğini azaltmış ve Kırım’ın kaybına sebep olmuştur. 1774 sonrası dönemde Karadeniz’deki mutlak Türk hakimiyeti, Osmanlı Devleti tarafından eski dönemlerdeki gibi sağlanamamıştır. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasından, boğazların çok taraflı antlaşmalara konu olduğu 1840 yılına kadar, geçiş rejimi ikili antlaşmalarla belirlenmeye çalışılmıştır. 19. yüzyılda Karadeniz, Rusya’dan sonra İngiltere ve Fransa başta olmak üzere diğer Avrupa devletlerinin ticaret gemilerine de açılmıştır.

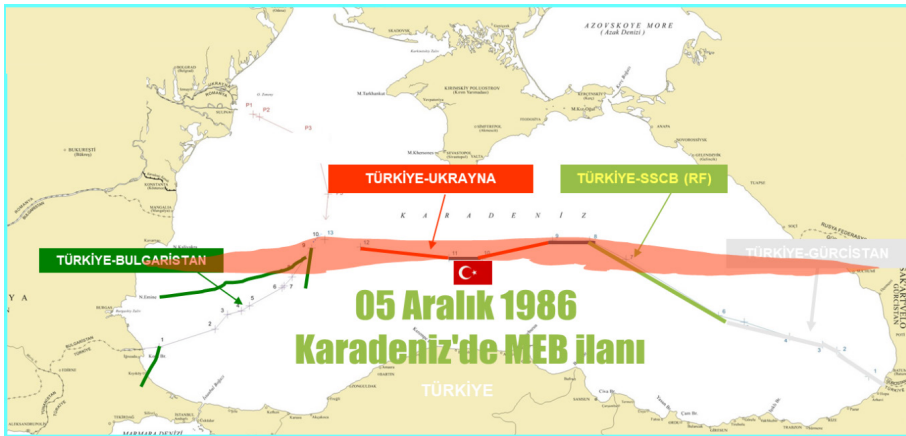
Bu devrede aktörler, bir tarafta Osmanlı İmparatorluğu, diğer tarafta ise Rusya veya İngiltere olmuştur.

1841 yılında yapılan “Akdeniz ve Karadeniz Boğazları Hakkında Londra Sözleşmesi” ile boğazların statüsü uluslararası bir nitelik kazanmış, daha sonra da büyük devletler, özellikle İngiltere ve Rusya arasındaki rekabete göre çeşitli formüllerle, anlaşmalara bağlanmıştır. 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ile kurulan rejim I. Dünya savaşına kadar uygulanmıştır.

Türk Boğazları, 1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasından günümüze kadar, 225 yıldır, zaman zaman Türkiye’ye yöneltilen tehditlerin başlıca kaynağını oluştururken, genellikle de Türkiye’nin jeopolitik ve jeostratejik önemini artırıcı bir koz olmuştur

Osmanlı Devleti’nin yıkılmasından sonra 1923 Lozan Barış Antlaşması’na ek olan Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlar Komisyonu kurulmuştur. Daha sonra, 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazlarda geçişler konusunda Türk hakimiyeti (yetki ve inisiyatif bakımından) büyük oranda Türkiye Cumhuriyeti tarafından yeniden tesis edilmiştir.

Karadeniz’de Türk ve Sovyet karasuları arasındaki deniz hudut hattı, 17 Nisan 1973 tarihli Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği (SSCB) Hükümeti Arasındaki Protokol ile tespit edilmiştir. Karadeniz’de kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge, Türkiye ile sahil devletleri arasında yapılan antlaşmalarla oluşturularak Türk deniz yetki alanlarının Karadeniz kısmı belirlenmiştir. Bu çerçevede, Karadeniz’de Kıta Sahanlığının Sınırlandırılmasına Dair Antlaşma, 23 Haziran 1978 tarihinde SSCB ile imzalanmıştır. Türkiye, 5 Aralık 1986 tarihli ve 86/11264 sayılı Kararname ile Karadeniz’de münhasır ekonomik bölge ilan etmiştir. Müteakiben, Türkiye ve SSCB tarafından 23 Aralık 1986 ve 06 Şubat 1987 tarihlerinde yapılan mektup teatisi ile 23 Haziran 1978 tarihinde belirlenen kıta sahanlığı sınırlarının aynı zamanda MEB sınırlarını oluşturduğu hususunda mutabık kalınmıştır.



Harita 9: Karadeniz MEB Alanları.

SSCB’nin dağılmasından sonra Ukrayna, Rusya ve Gürcistan ile ayrı ayrı yapılan antlaşmalarla, 1978 tarihli antlaşmanın geçerliliği teyit edilmiş ve aynı zamanda MEB sınırlandırmasını teşkil ettikleri belirtilerek onaylanmıştır. Daha sonra, 04 Aralık 1997 tarihinde Bulgaristan ile deniz yetki alanları sınırlandırma antlaşması yapılmıştır. Bahse konu sınırlandırma ile kara sınırı, bitiş noktası olan Rezve Deresi’nden 90 kerterizi üzerinde 12 deniz mili mesafeye kadar uzanmaktadır<sup>32</sup>. Bu hattın güneyi, Türk karasularıdır. Karadeniz’e kıyıdaş devletlerle yapılan antlaşmalar ile bu deniz özelinde, Türkiye’nin hem MEB hem de kıta sahanlığını kapsayan deniz yetki alanları belirlenmiştir.



**Harita 10:** Karadeniz MEB Alanları ve Kıyı Uzunlukları.

### 2.3. Mevcut Durum

Sovyetler Birliği’nin dağılmasından sonra Rusya ve Ukrayna ile imzalanan antlaşmalarla 23 Aralık 1986 - 6 Şubat 1987 tarihlerinde Türkiye ve SSCB arasında yapılan Karadeniz’deki MEB sınırlandırma antlaşmasının geçerliliği teyit edilmiştir. Ayrıca 4 Aralık 1997’de Bulgaristan ve 14 Temmuz 1997’de Gürcistan ile imzalanan antlaşmalar neticesinde Türkiye’nin Karadeniz’deki deniz yetki alanları sınırları tamamen belirlenmiştir. Türkiye’nin 1986’da ilan ettiği MEB sınırları ve kıyıdaş devletlerle imzaladığı antlaşmalar, Mavi Vatan’ın Karadeniz sınırlarını oluşturmaktadır. Mevcut konjonktürde, Karadeniz’de uluslararası hukuk çerçevesinde deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin hiçbir sorun yoktur.

32 Kerteriz: Belirlenen bir yön doğrultusunda bir nesne ile ölçülen açı.

Türkiye'nin Karadeniz'deki deniz yetki alanı sınırları aşağıdaki gibidir:



**Harita 11:** Türkiye Cumhuriyeti'nin Karadeniz'deki deniz yetki alanları.

Yukarıda belirtilen haritanın koordinatları ise aşağıda olduğu gibidir:

1. 41 31' 384003'' K, 41 33' 507207'' D
2. 41 35' 653166'' K, 41 16' 545800'' D
3. 41 35' 991786'' K, 41 16' 004479'' D
4. 41 56' 995264'' K, 40 41' 540344'' D
5. 42 01' 774073'' K, 40 26' 022461'' D
6. 42 08' 293130'' K, 39 49' 663701'' D
7. 42 20' 159738'' K, 39 00' 223006'' D
8. 42 25' 444040'' K, 38 32' 164509'' D
9. 43 10' 884343'' K, 36 50' 756950'' D
10. 43 25' 972301'' K, 36 10' 969821'' D
11. 43 26' 038049'' K, 35 30' 460930'' D
12. 43 11' 214446'' K, 34 13' 142177'' D
13. 43 11' 808555'' K, 33 36' 963858'' D

14. 43 20' 708543" K, 31 59' 977092" D
15. 43 26' 761203" K, 31 20' 731284" D
16. 43 19' 852458" K, 31 06' 476485" D
17. 42 56' 595309" K, 30 45' 094286" D
18. 42 49' 429831" K, 30 36' 342922" D
19. 42 47' 968484" K, 30 34' 177636" D
20. 42 33' 389841" K, 29 58' 450418" D
21. 42 29' 318900" K, 29 49' 608834" D
22. 42 26' 379719" K, 29 34' 361612" D
23. 42 14' 398721" K, 29 20' 738355" D
24. 41 59' 822892" K, 28 19' 388586" D
25. 41 59' 351767" K, 28 17' 133080" D
26. 41 58' 005373" K, 28 02' 427180" D

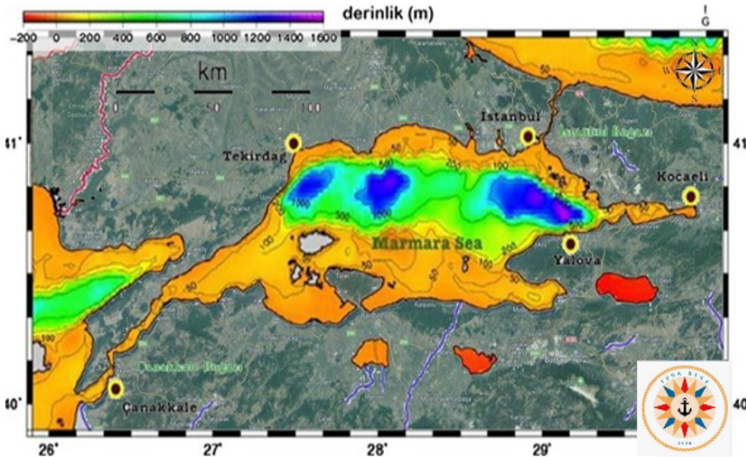
### 3. Marmara Denizi

#### 3.1. Coğrafi Özellikler

Yüzölçümü yaklaşık 11.350 km<sup>2</sup> olan Marmara Denizi, Çanakkale Boğazı ile Adalar (*Ege*) Denizi'ne, İstanbul Boğazı ile Karadeniz'e bağlanır. Denizin kuzey-güney doğrultusunda en geniş yeri 80 km, doğu-batı doğrultusunda ise en uzun eksenini 280 km'dir. Marmara Denizi ayrıca boğazları nedeniyle uluslararası öneme sahip bir su yolu olma özelliği de taşımaktadır.



Harita 12: Marmara Denizi ve Türk Boğazlar Sistemi.



Harita 13: Türk Boğazlar Sistemi'nin Derinliğini Gösterir Harita<sup>33</sup> (Jorda, 2017: 187).

33 "The Mediterranean Sea heat and mass budgets: Estimates, uncertainties and perspectives", G. Jorda vd., 2017, Progress in Oceanography, s. 187.

### 3.2. Tarihsel Süreç

Osmanlı Devleti; Çanakkale Boğazı’nı 1356’da, İstanbul Boğazı’nı 1453’te, Karadeniz’in bütün kıyılarını da 1475’te egemenliği altına almıştır. Bu dönemlerde Karadeniz ve Marmara Denizi Türk gölü olmuş ve boğazlar diğer devletlere kapalı tutulmuştur. Türklerin, Karadeniz’in bütün kıyılarını egemenliği altına almasından sonra boğazlardan gemi geçişine dair yeni düzenlemeler getirilmiştir. Akdeniz’den Marmara’ya ve Karadeniz’e gidecek yabancı devletlere ait gemiler, Osmanlı Devleti’nden izin almak suretiyle boğazlardan geçmişlerdir (Koçu, 1934, ss. 76-79).

1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ile Karadeniz’in egemenliğinin kaybedilmeye başlanması, Osmanlı Devleti için boğazları daha da önemli hale getirmiştir. Rusya, Osmanlı Devleti ile 23 Aralık 1798 tarihinde 14 maddelik bir ittifak antlaşması yapmıştır. Bu tarihe kadar boğazları egemenliği altında bulunduran Osmanlı Devleti, ilk defa boğazları başka bir devletle yaptığı antlaşma ile hakimiyeti altında tutmaya çalışmıştır. Osmanlı Devleti, 5 Ocak 1809 tarihinde Çanakkale’de İngiltere ile Kale-i Sultaniye (*Çanakkale*) adını taşıyan bir antlaşma imzalamıştır (Zorlu Uğur, 2016). Boğazlar konusunda, ilk defa boğazlarla ilgisi olmayan üçüncü bir devlet sıfatıyla İngiltere resmen bu antlaşmada yer almıştır. 1833 Hünkar İskelesi Antlaşması ile boğazlar üzerinde tek taraflı egemenliğini kullanan Osmanlı Devleti, 1841 yılında imzalanan Londra Boğazlar Sözleşmesi ile çok taraflı antlaşma yapmaya mecbur bırakılmıştır. Bu antlaşma ile Osmanlı Devleti’nin Türk Boğazları’ndaki egemenliği sona ermiştir. Boğazların tekrardan Türk egemenliğine girmesi ise Türkiye Cumhuriyeti’nin Atatürk dönemine denk gelmektedir.

Tüm kıyıları Türkiye Cumhuriyeti kara ülkesi tarafından çevrilmiş olan Marmara Denizi, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin teamül hukuku uygulaması haline dönüşmüş hükümleri gereğince Türkiye’nin iç denizidir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümleri saklı kalmak kaydıyla iç sular rejimine tabidir. Bu durumun somut göstergesi olan 20 Temmuz 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin ilgili hükmü aşağıdaki gibidir:

*Boğazlar genel deyimyle belirtilen Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı’ndan geçişi ve gemilerin gidiş-gelişini (ulaşımı)... ifadesiyle Marmara Denizi’nin Türk Boğazları’nın bir parçası olduğu, Türkiye’nin egemenliğinde olduğu hüküm altına alınmıştır (Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 1936). Bu bağlamda gerek sözleşmenin akdi sırasında gerekse de müteakip devlet uygulamalarında Marmara Denizi’nin iç su statüsü teyit edilmiştir. Bununla birlikte, bu denizden geçişler 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümleri ile özel olarak düzenlenmiştir. Marmara Denizi’nde uygulanan mevcut geçiş rejimi transit geçiş değil, uğraksız geçiş kurallarına tabidir.*

Şimdi Boğazlarımızın hukuki statüsüne biraz daha detaylı değinelim.

### 3.3. Türk Boğazları

#### 3.3.1. Türk Boğazları'nın Hukuki Tanımı

Boğaz, iki deniz alanını birleştiren iki kıyı arasında sonradan inşa edilmiş değil, doğal olarak meydana gelmiş olan dar su yolu olarak ifade edilir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesinin Başlangıç kısmında Türk Boğazları; “Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı” olarak belirtilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı da Boğazlar Bölgesi’ni aynı şekilde tanımlamaktadır. Dolayısıyla, Türk Boğazları; Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı’nı kapsamaktadır.

Karadeniz ile Akdeniz arasında bağlantıyı sağlayan tek su yolu olmaları sebebiyle stratejik anlamda eşsiz bir öneme sahiptir. Türk Boğazlarını oluşturan İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı buldukları coğrafi konum itibariyle her dönemde denizci devletlerin odağı olmuştur. Bununla birlikte Türk Boğazları sadece Karadeniz’e kıyısı bulunan devletlerin değil, Tuna-Ren Su Yolunu saymazsak, Karadeniz Havzası devletlerini den de ana giriş-çıkış kapısıdır. Türkiye Boğazlar yolu ile taşınan ham petrol ve petrol türevleri neticesinde Kuzey-Güney Enerji Koridoru haline gelmiştir. Taşınan yükün %35’i Avrupa Birliği ülkelerine gitmektedir.



**Harita 14:** Türk Boğazları.

Karadeniz ve Adalar Denizi, günümüz itibariyle teamül hukukunun bir parçası haline gelmiş olmasında ötürü koyduğu çekinceler dışında tutulmak suretiyle Türkiye’yi de bağlayan BMDHS kapsamında değerlendirildiği takdirde, bu denizlerin BMDHS madde 122’de bulu-

nan kapalı veya yarı kapalı deniz statüsünde kabul edilmeleri mümkün olacaktır. Zira bu iki denizden Karadeniz, iki ya da daha fazla devlet tarafından çevrelenmiş olup bir başka Boğaz ile diğer suyollarına açılan niteliktedir. Bununla birlikte, Adalar Denizi ise BMDHS 122. Maddesinin ikinci bölümündeki tanıma uymaktadır. Dolayısıyla, “iki veya daha çok devletin kara sularından ve münhasır ekonomik bölgelerinden oluşan bir deniz” olarak kabul edilebilir. Bu iki tanımda dikkate çarpan husus, yarı kapalı veya kapalı deniz olarak nitelendirilebilmek için, söz konusu olan deniz alanının birden fazla ülke ile çevrelenmiş olmasının gerektiğidir. Ancak bir denizin, tamamen tek bir ülkenin toprakları ile sarıldığı durumda BMDHS kapsamında kapalı veya yarı kapalı deniz kavramından bahsedilemeyecektir. Bu bakımdan böyle bir deniz alanının bir iç deniz kabul edilmesi ve iç sular rejimine tabii tutulması mümkün görülmektedir. BMDHS kapsamında iç sular kavramı ise 8. maddede düzenlenmiş ve karasuları esas hattının iç kısmında kalan sular olarak tanımlanmıştır. Bu madde doğrultusunda İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının Marmara Denizi’ne kıyıdaş olmayan dış kısımlarında çizilecek esas hatların birleştirilmesiyle bu hatların iç kısmında kalan bölge iç sular rejimine tabii olacaktır. Bu şekilde bakıldığında Marmara Denizi bir iç denizdir, iç sular rejimine tabiidir ve Türkiye’nin bu bölgede tam bir egemenlik hakkı bulunmaktadır. Dolayısıyla, çeşitli kaynaklarda Marmara Denizi’ni bu şekilde değerlendirilmektedir.<sup>3435</sup>

Boğazlar ‘ulusal boğaz’ ve ‘uluslararası boğaz’ olarak ikiye ayrılmaktadır. Bir boğaz, aynı devletin iki kıyısı ile çevrelenmiş ve söz konusu kıyıları arasındaki uzaklığının ülkenin karasularının iki katından az olması durumunda ‘Ulusal Boğaz’dır ve bu tür boğazların kıyı devletinin tam egemenliği altında olduğu kabul edilir. Kıyıları arasındaki uzaklığının ülkenin karasularının iki katından fazla olduğu ve arada açık deniz kısımlarının da bulunduğu durumlarda, bu suyolları için ‘ulusal boğaz’ olma durumu ileri sürülebilmekte, bu boğazlar da içsu ya da karasuları rejimine tabii olabilmektedirler<sup>36</sup>.

Türk Boğazları uluslararası ulaşımın yapıldığı ulusal boğazlardır. Türk Boğazları, BMDHS hükümlerine tabii değil, Montrö Boğazlar Sözleşmesi uyarınca belirlenmiş olan Türk Boğazları’nın kendine has statüsü (Sui Generis) statüsüne tabiidir. Bu şekilde de BMDHS ile öngörülen boğazların tabii olduğu transit geçiş rejimi Türk Boğazları için geçerli değildir.

34 Hayriye Kubilay, Türk Hukukuna Göre “Boğazlar Rejimi”: Çevre Hukuku Yönünden Değerlendirme, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Cilt: 5 Sayı:1 Yıl 2014, sayfa 37

35 Salih Güngör, Türk Boğazları ve Geçiş, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Aralık, 1999, sayfa 8, <http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/TEZ/33679.pdf>

36 Şule Güneş, Türk Boğazları, ODTÜ Gelişme Dergisi, Sayı 34 (2007), Erişim Tarihi: Mayıs 10, 2021, <https://www.acarindex.com/dosyalar/makale/acarindex-1423910018.pdf>.

Boğazların statüsü önce 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Anlaşması'nın eki Lozan Boğazlar Sözleşmesi tarafından, daha sonra ise 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesi tarafından belirlenmiştir. Türk Boğazları olarak nitelendirilen Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı'nı içeren coğrafi bölgenin hukuki statüsü Montrö Boğazlar Sözleşmesi tarafından düzenlenmiştir.

Sözleşme Boğazlardan ulaşım serbestisi ve geçişi uçaklar, savaş gemileri ve ticaret gemileri ayrımı esasına göre düzenlemiştir. Düzenlemede bir diğer ayrım da; barış zamanı, Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanı, Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı ve Türkiye'nin kendini savaş tehdidinde maruz görmesi olarak yapılmıştır. Sözleşme uyarınca ticaret gemileri barış zamanında ve Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş zamanında gündüz ve gece, bayrakları ve yükleri konusunda ayırım yapılmaksızın hiçbir merasime maruz kalmaksızın Boğazlardan geçiş ve seyrüsefer özgürlüğünden tam olarak yararlanmaları öngörülmüştür. Türkiye'nin kendisini savaş tehdidinde yakın sayması durumunda ticaret gemileri Boğazlara gündüz girmeleri şartıyla geçiş ve seyrüsefer özgürlüğünden yararlanırlar. Türkiye'nin muharip olduğu durumda ise savaş durumunda olmayan devlete ait ticaret gemileri Türkiye ile savaşta olan ülkeye yardım etmeme koşuluyla geçiş yapabilmektedirler<sup>37</sup>.

### 3.3.2. Türk Boğazlarının Coğrafi Tanımı

Coğrafi olarak Türk Boğazlarını; 37 mil uzunluğa sahip Çanakkale Boğazı, 110 mil uzunluğa sahip Marmara Denizi ve 17 mil uzunluğuna sahip İstanbul Boğazı oluşturmaktadır. Çanakkale Boğazı'nın en dar yeri 1250 metre iken en geniş yeri 7778 metredir<sup>38</sup>. İstanbul Boğazı'nın en dar yeri Anadoluhisarı ile Rumelihisarı arasındadır ve 698 metredir, en geniş yeri ise 3600 metre ile Anadolu Feneri ve Türkeli Feneri arasındır<sup>39</sup>. Bu doğal suyolu, Karadeniz'den Adalar Denizi'ne (Ege) kadar toplam 164 deniz mili uzunluğundadır.

37 Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 20 Temmuz 1936, Erişim Tarihi: Mayıs 10, 2021, [http://sam.baskent.edu.tr/belge/Montro\\_TR.pdf](http://sam.baskent.edu.tr/belge/Montro_TR.pdf)

38 Çanakkale ve Gelibolu Liman Başkanlıkları Yerel Deniz Trafik Rehberi, Erişim Tarihi: Mayıs 10, 2021, <https://denizmevzuat.uab.gov.tr/uploads/pages/diger/canakkale-ve-gelibolu-liman-baskanliklari-yerel-deniz-trafigi-rehberi.doc>

39 Nur Jale Ece, "İstanbul Boğazı'nda Meydana Gelen Deniz Kazalarının İncelenmesi ve Analizi", Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi Cilt 3, Sayı 2 (2011), sayfa 39, Erişim Tarihi: Mayıs 10, 2021,



**Harita 15:** İstanbul ve Çanakkale Boğazları.

Bakanlar Kurulu'nun 98/11860 nolu ve 8 Ekim 1998 tarihli kararı ile çıkartılan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü uyarınca İstanbul Boğazı'nın Kuzey sınırını; Anadolu Feneri ile Türkeli Feneri arası, Güney Sınırını Ahırkapı Feneri ile Kadıköy İnciburnu/Mendirek Feneri arası oluşturmaktadır. Çanakkale Boğazı'nın ise Kuzey sınırını Zincirbozan Feneri'nin ait olduğu enlem ve Güney sınırını Mehmetçik Burnu Feneri ile Kumkale Feneri hattı oluşturmaktadır<sup>40</sup>.

### İstanbul Boğazı



**Harita 16:** İstanbul Boğazı.

40 Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, Erişim Tarihi: Mayıs 10, 2021, <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/2.5.9811860.pdf>

Avrupa ile Asya topraklarının birbirlerine çok yaklaştığı bu iç denizin iki kıyısı arasındaki uzaklık İstanbul Boğazı kıyılarında 700 metreye kadar inmektedir. İstanbul Boğazı; 0,7-3,5 km genişliğinde, 39-100 m derinliğinde ve 31 km uzunluğunda dar, ince ve sık bir boğazdır. Boğazın temel fiziki karakteristiği, dünyanın en dar doğal su yollarından biri olmasıdır. Orta hattından ölçüldüğünde ortalama uzunluğu 17 deniz milidir. Kıyılardaki uzunluk; Anadolu tarafında 19 deniz mili, Trakya tarafında ise daha kıvrımlı yapısından dolayı 30 deniz milidir. En geniş yerleri kuzeyde Anadolu Feneri ile Türkeli Feneri arasında 3600 metre, güneyde Ahırkapı Feneri ile İnciburnu Feneri arasında 3220 metredir. Boğaz'ın en dar yeri ise Anadolu Hisarı ile Rumeli Hisarı arasındadır ve 698 metredir.

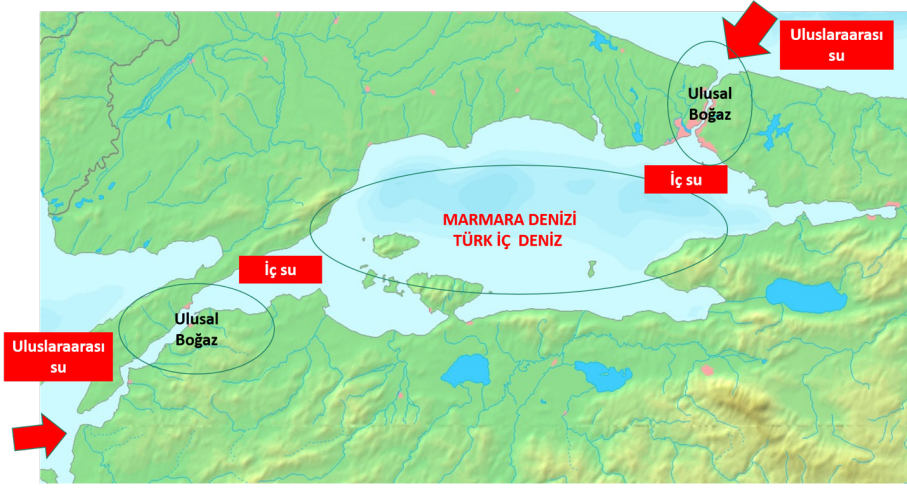
### Çanakkale Boğazı

Çanakkale Boğazı'nın uzunluğu orta hattın ölçüldüğünde 30 deniz milidir. Kıyıları dik ve buna bağlı olarak derinlikleri de seyir için herhangi bir kısıtlama getirmeyecek kadar fazladır. Çanakkale Boğazı kuzey, güney ve orta kesim olmak üzere üç kısımdan oluşur. Kuzey ve güney bölgesi, kuzeydoğu-güneybatı doğrultusunda uzanmaktadır. En geniş yeri, kuzey sınırında 3200 metre, güney sınırında ise 3600 metredir. Çanakkale Boğazı'nın en dar yeri Çanakkale ile Kilitbahir arasındadır ve 1200 metredir.



Harita 17: Çanakkale Boğazı.

Teamül hukuku şekline gelmiş 1982 BMDHS'ye göre kıyıları Türkiye tarafından çevrili ve açık denizlere (Adalar Denizi ve Karadeniz) karasularının 2 katından daha dar su yolları (Çanakkale ve İstanbul Boğazları) ile bağlanan Marmara Denizi esasen bir Türk iç denizidir. Bu iç denizi uluslararası sulara bağlayan Çanakkale ve İstanbul Boğazları da birer ulusal boğaz statüsündedir.



**Harita 18:** Marmara Denizi ve Türk Boğazlar Sistemi'ni Gösterir Harita.

### 3.4. Mevcut Durum

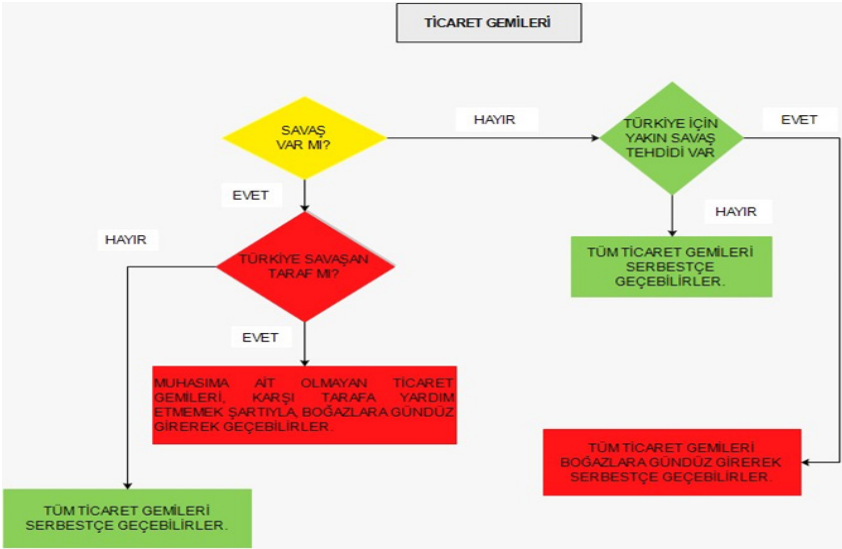
Bir iç deniz olan Marmara Denizi'nden, Çanakkale ve İstanbul Boğazları ile kavuşmak üzere gerçekleşen geçişlerde, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde yer alan maddeler sözleşmenin; Türkiye, Fransa, İngiltere, Bulgaristan, Japonya, SSCB, Romanya, Yunanistan ve Yugoslavya devletlerinin temsilcilerince 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanmasından itibaren esastır. Bu esaslar uyarınca, barış zamanında; ticaret gemileri, yükleri, bayrakları veya geçiş zamanı fark etmeksizin boğazlardan geçiş ve gidiş-geliş serbestisine sahiptir. Savaş zamanında ise Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nde yer alan taraflarca belirlenmiş şekilde geçiş kurallarına tabii olunacaktır (Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, 2000). Güncel konjunktürde, Marmara Denizi'nde, 1936 yılında imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi esastır.

Montrö Sözleşme hükümleri çerçevesinde savaş ve ticaret gemileri geçiş rejimi aşağıdaki tabloda özetlenmiştir.

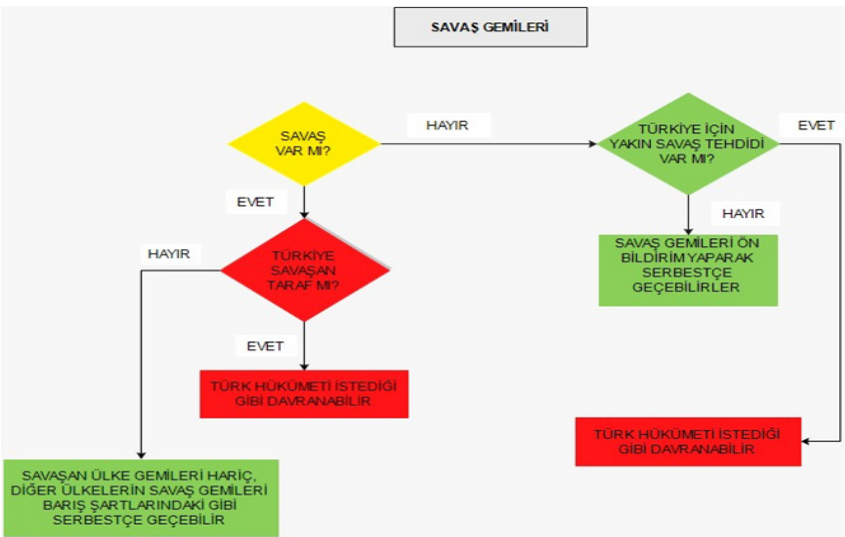
	<b>TİCARET GEMİLERİ</b>	<b>SAVAŞ GEMİLERİ</b>
<b>BARIŞTA</b>	Gündüz ve gece, bayrak ve yükleri ne olursa olsun, 3. Md hükümleri saklı kalmak üzere boğazlardan serbestçe geçebilirler	Hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler, ister Karadeniz'e kıyıdaş olan ister olmayan Devletlere bağlı bulunsunlar, bayrakları ne olursa olsun, Boğazlara gündüz ve 13. ve sonraki maddelerde öngörülen koşullar içinde girerlerse, hiçbir vergi ya da harç ödemeksizin, Boğazlardan geçiş özgürlüğünden yararlanacaklardır
<b>SAVAŞTA (TÜRKİYE SAVAŞA DÂHİL DEĞİL)</b>	Gündüz ve gece, bayrak ve yükleri ne olursa olsun, 3. Md hükümleri saklı kalmak üzere boğazlardan serbestçe geçebilirler	Hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler, ister Karadeniz'e kıyıdaş olan ister olmayan Devletlere bağlı bulunsunlar, bayrakları ne olursa olsun, Boğazlara gündüz ve 13. ve sonraki maddelerde öngörülen koşullar içinde girerlerse, hiçbir vergi ya da harç ödemeksizin, Boğazlardan geçiş özgürlüğünden yararlanacaklardır, ancak savaşan herhangi bir devletin savaş gemilerinin boğazlardan geçmesi yasaktır.
<b>SAVAŞTA (TÜRKİYE SAVAŞA DAHİL)</b>	Türkiye ile savaşan tarafa ait olmayan ticaret gemileri, düşmana hiç bir şekilde yardım etmemek koşuluyla, boğazlara gündüz girerek, Türk makamlarınca gösterilen rotalarda seyrederek geçiş yapabilirler.	Savaş gemilerin geçişi konusunda Türk hükümeti istediği gibi davranabilir.
<b>TÜRKİYE'NİN KENDİNİ ÇOK YAKIN SAVAŞ TEHDİDİ ALTINDA HİSSETTİĞİ DURUMDA</b>	Gündüz ve gece, bayrak ve yükleri ne olursa olsun, 3. Md hükümleri saklı kalmak üzere boğazlardan serbestçe geçebilirler, ancak boğazlara gündüz girecekler ve Türk makamlarınca gösterilen rotalarda seyredeceklerdir	Savaş gemilerin geçiş konusunda Türk hükümeti istediği gibi davranabilir.  Sözleşmenin Türkiye'ye tanıdığı yetkinin Türkiye'ce kullanılmasından önce Boğazlardan geçmiş olan, böylece bağlama limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri, bu limanlara dönebileceklerdir. Bununla birlikte, su da kararlaştırılmıştır ki, Türkiye, davranışıyla iş bu maddenin uygulanmasına yol açmış olabilecek Devletin gemilerini bu haktan yararlandırmayabilecektir.

Şekil 20: Montrö Anlaşması Geçiş Rejimi.

Ticaret ve savaş gemilerinin Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümlerine göre geçiş rejimleri, aşağıdaki şekillerde özetlenmiştir.



Şekil 21: Montrö Sözleşmesine Göre Ticaret Gemileri için Akış Diyagramı.



Şekil 22: Montrö Sözleşmesine Göre Savaş Gemileri için Akış Diyagramı.

### 3.5. Soru Ve Cevaplarla Montrö Boğazlar Sözleşmesi Nedir ve Ne Değildir<sup>41</sup>?

Son zamanlarda gerek Kanal İstanbul, gerekse Uluslararası Antlaşmaların iptali yetkisi kapsamında Montrö Sözleşmesi'nin tartışmaya açılması endişe ile karşılanmaktadır. Türk Boğazları, dünyanın en önemli su yollarından biri olup, tarih boyunca birçok kavmin, milletin ve devletin sahip olmayı hedeflediği bir jeopolitik ve jeostratejik açıdan çok değerli bir kilit coğrafyadır. Türkler 579 yıldır Boğazların sahibidir. Ancak Osmanlı Devletinin 18. Yüzyıl sonlarına doğru zayıflamasıyla Boğazlardaki mutlak Türk hâkimiyeti delinmiş ve geçiş rejimi çok uluslu antlaşmalara göre yönetilmiştir. Bu antlaşmaların sonuncusu ve Türkiye'nin Boğazlardaki geçiş rejimi ve bölgenin savunulması konusundaki hak ve yetkilerini en üst düzeye genişleten Montrö; Lozan Barış Antlaşmasını tamamlayan büyük bir diplomasi zaferidir. Montrö, Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin güvenliğinin temel belgesi olup Karadeniz'i barış denizi yapan sözleşmedir. Montrö, Türkiye'nin herhangi bir savaşta, savaşan taraflardan birinin yanında istemeden savaşa girmesini önleyen bir sözleşme niteliğine de sahip olduğunu yaşanan olaylar ve savaşlar göstermiştir.

Bu tartışmalar çerçevesinde konuya soru ve cevaplarla yaklaşmanın konunun basitçe anlaşılmasına katkı sağlayacağını düşündüm.

#### 3.5.1. Türk Boğazları Hangi Coğrafyayı Kapsamakta ve Deniz Hukuku Açısından Ne İfade Etmektedir?

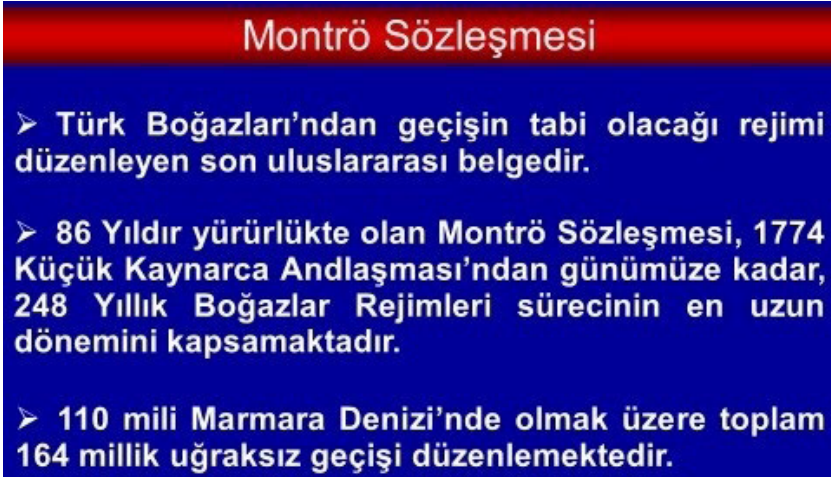
1841 Boğazlar Sözleşmesinden itibaren kullanılan Türk Boğazları terimi, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazını kapsayan “**su yolu**”nu ifade etmektedir. Marmara Denizi, teamül şeklinde dönüşmüş deniz hukuku kurallarına göre iç sular rejimine tabi bir Türk iç denizidir. Tüm kıyıları Türkiye Cumhuriyetine aittir ve açık denizlere çok dar su yolları olan iki ulusal boğaz ile bağlanmaktadır. Yani bir Türk gölüdür. Bununla birlikte yaklaşık 110 millik bir ulaştırma koridoru İstanbul ve Çanakkale Boğazları arasında uluslararası deniz ulaştırması bakımından kullanılmaktadır. Bir takım kişiler Marmara Denizi'ni de boğaz kavramı içerisine sokmak istemektedirler ki uluslararası deniz hukuku açısından boğaz kavramı içerisinde değerlendirilmesi mümkün değildir. Karadeniz ve Adalar (Ege) Denizi arasında kullanılan “**su yolu**”nu içeren coğrafi bölge için genel anlamda kullanılan “**boğaz**” ifadesinin uluslararası hukuktaki “**boğaz**” ifadesi ile bağdaştırılması hukuki, coğrafi, fiziki gerçeklerle ve tanımlama açısından da mümkün değildir. Böyle bir dayanaksız bağdaştırmanın Boğazlar ve Marmara Denizi'ndeki uluslararası hukuktan kaynaklanan iç su rejiminin uygulanabilirliğini unutturmak, istismar etmek ve Türkiye haricindeki güçlerin

41 Bu bölümdeki bilgiler bu kitabın yazarı Cihat Yaycı'nın “Cihat Yaycı, Soru ve Cevaplarla Montrö Nedir, Ne Değildir?, Girdap Yayınları 2021” kitabından alıntılanmıştır.

siyasi ve ekonomik menfaatlerini savunmak amaçlı bir yaklaşım tarzı olacağı değerlendirilmektedir.

### 3.5.2. Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin Hali Hazır Akit Devletleri Kimlerdir?

Montrö Boğazlar Sözleşmesi, dağılan SSCB, Yugoslavya, Romanya, Bulgaristan, Türkiye, Yunanistan, Fransa, İngiltere (İngiltere ile birlikte Commonwealth üyesi Avustralya da sözleşmeyi imzalamıştır) ve Japonya arasında 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanmış, 09 Kasım 1936 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 85’inci yılını ikame etmekte olan Sözleşme, Boğazlardan geçişin çok taraflı antlaşmalarla düzenlenmeye başlandığı 1841 yılından beri, 180 yıllık sürecin, en uzun dönemini kapsamaktadır.



Şekil 23: Montrö Sözleşmesi Genel Özellikleri.

Sözleşme, Lozan Barış Antlaşması’nı imzalamış tüm devletlerin katılımına açık tutulmuş olup, bu haktan yararlanan İtalya 02 Mayıs 1938’de Sözleşme’ye katılmıştır. Japonya 08 Eylül 1951’de Sözleşme’yi imzalayan devlet sıfatından doğabilecek tüm hak ve menfaatlerinden vazgeçtiğini bildirmiştir.

Sözleşme yapıldığı tarihte, Türkiye hariç, Karadeniz’e kıyıdaş 3 akit devlet (Bulgaristan, Romanya ve SSCB) vardı. SSCB’nin dağılmasından sonra Karadeniz’e kıyıdaş devlet sayısı 6’ya çıkmıştır. RF ve Ukrayna halefiyet yoluyla Montrö Boğazlar Sözleşmesi’ne katılmış ve akit devlet statüsü kazanmıştır. Gürcistan ise bu güne kadar herhangi bir bildirimde bulunmamıştır.

Yugoslavya’nın dağılmasından sonra oluşan yeni devletlerden hiçbirisi, bugüne kadar sözleşmeye halefiyet yoluyla bir bildirim ve talepte bulunmamıştır. Bu devletlerin Yugoslavya’ya halef devlet olarak Montrö Sözleşmesi’ne taraf olabilmeleri konusu tartışmalı olup, tek-

nik ve hukuki zorlukların yanında belirsizlikler ve aydınlatılması gereken bir takım grilikler mevcuttur. Doğal olarak Türk Hükümeti, sözleşme gereği elde ettiği bilgileri bu devletlerden herhangi birisine vermemektedir.

Netice olarak; halihazır Sözleşme'ye akit devletler RF, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan, Türkiye, Yunanistan, İtalya, Fransa ve İngiltere'dir.

### **3.5.3. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni İmzalayan Akit Devletlerin Sözleşmeye Göre Genel Hakları Nelerdir?**

Akit devletler, Sözleşme'de öngörüldüğü üzere;

(1) Sözleşme'yi sona erdirmeye,

(2) Sözleşme'nin bir ya da birkaç maddesinin değiştirilmesini önerme,

(3) Sözleşme'nin sona erdirilmesi amacıyla akit devletlerden birinin fesih beyanında bulunması durumunda, yeni bir sözleşme oluşturmak üzere toplanacak konferansa iştirak etme haklarına ve ayrıca Türk Hükümeti'nin bu devletlerin Ankara'daki temsilciliklerine yapacağı bildirim ile de savaş gemilerinin geçişine ilişkin bilgilere önceden sahip olabileceklerdir.

### **3.5.4. Türkiye'nin Montrö Boğazlar Sözleşmesi Hükümlerinin Uygulanmasındaki Sorumluluğu Nedir?**

Montrö Sözleşmesi 24. maddesi uyarınca "Türk Hükümeti savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine ilişkin her hükmünün yürütülmesine göz kulak olacaktır". Yani Türkiye'nin yükümlülüğü "göz kulak olmakla" sınırlıdır ve bu çok nettir.

Yine 24. madde kapsamında bir diğer hüküm de şöyledir;" Türk Hükümeti, yabancı bir deniz kuvvetinin yakında Boğazlar'dan geçeceği kendisine bildirilir bildirilmez, bu kuvvetin kuruluşunu, tonajını, Boğazlar'a giriş için öngörülen tarihi ve gerekirse, olası dönüş tarihini, Bağlı Yüksek Tarafların Ankara'daki temsilcilerine bildirecektir". Halbuki bir takım kişi ve çevreler Türkiye geçişleriyle ilgili sanki tek muhatapmış gibi kamuoyuna anlatıyor ki sözleşmenin bu hükmüne göre bu söylem kesinlikle doğru değildir. Türkiye her gemi geçişi öncesi yapılan deklarasyonları akit devletlerin Ankara'daki Büyükelçiliklerine göndermekle mükelleftir ve bunu rutin olarak yapar. Akit devletlerin herhangi biri de bu deklarasyona itiraz etme yetkisine sahiptir. Bir başka deyişle akit devletler gemi geçişlerine itiraz edebilir, Türkiye'nin diğer akit devletlerden farklı bir yetkisi yoktur Buna rağmen zaman zaman Türkiye'yi sanki tek yetkili ve sorumlu gibi göstererek bir krizin eşliğine getirmeye ve iki ara bir derede bırakmaya çalışmak devletimizin menfaatlerine aykırıdır.

### 3.5.5. Lozan Boğazlar Sözleşmesi Hükümlerine Göre Türkiye’nin Boğazlar Bölgesi Üzerinde Egemen Değil Miydi<sup>42</sup>?

Lozan Andlaşması ile de Osmanlı Devleti’nin halefi olarak Türkiye Cumhuriyeti Osmanlı Devleti’nin borçlarını da üstlenmişti. Halefiyet esasına göre bakıldığında o vakit Türkiye Cumhuriyeti Boğazlar ve Marmara üzerindeki Osmanlı Devleti’nin tarihsel hakların da halefiyet yoluyla sahibidir. Bu bağlamda Türkiye Cumhuriyeti’nin bu hakları devletler hukuku ilkelerine göre her zaman kullanabilmesinin önünde bir engel de yoktur.

1453’ten itibaren Boğazlar’da süren Türk egemenliği her ne kadar 1919-1922 arasındaki işgal yıllarında fiili kesintiye uğramış olsa da 1923 Lozan Anlaşması ve ona bağlı Boğazlar Sözleşmesi ile tekrar teyit edilmiştir. Bu konudaki görüşlerimizi hukuki olarak aşağıdaki hususlar çerçevesinde özetlemek mümkündür.

Bilindiği gibi Lozan Barış Andlaşması, 24 Temmuz 1923’te imzalanmış ancak 6 Ağustos 1924’te yürürlüğe girmiştir. (Taraf devletler arasında bulunan Japonya’nın en son onaylaması nedeniyle). Buna göre, Lozan Barış Andlaşması’nın hukuken yürürlüğe girmesi beklenmeden işgalci devletler, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi’ni Türk Devleti’nin egemenliğine terk etmişlerdir. Böylece Boğazlar coğrafyası üzerindeki Türk egemenliği “de jure” olarak da tanınmıştır.

Peki Lozan Andlaşması ile hukuken nasıl bu egemenlik teyit edilmiştir? Bu sorunun cevabı için Lozan’ın 23. maddesindeki serbest geçiş ilkesinin nasıl tarif edildiğini ve Boğazlar Sözleşmesi’nin içeriğini ve esasını açıklamak gereklidir.

Lozan Andlaşması’nın 23. maddesinde özetle, “*tafıfların, aynı gün akdedilen özel sözleşmede (Boğazlar Sözleşmesi) belirttiği üzere, Boğazlar ve Marmara’da denizden ve hava yoluyla gerek barış, gerek savaş zamanlarında geçiş ve seyrüsefer serbestisi esasını kabul ettiği, bahse konu sözleşmenin barış andlaşması metni ile aynı hüküm ve kuvvette olduğu*” ifade edilmektedir.

Boğazlar Sözleşmesi’nin 1. maddesinde yine Lozan Andlaşması’nın 23. maddesindeki ilke tekrar edilerek “*Yüksek Sözleşmeci Taraflar, Boğazlar tabiriyle genel olarak ifade edilen Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı’nda denizde ve havada geçiş ve seyrüsefer serbestisi esasını onaylamak ve açıklamak hususunda fikir birliğine varmışlardır.*” denilmiştir.

42 Bu sorunun cevabı için Emekli Büyükelçi ve Anayasa Mahkemesi Eski Başkan Vekili TÜRK DEGS Danışma Kurulu Üyesi Sn. Osman Paksüt’ün değerli görüşlerinden istifade edilmiştir.

Sözleşmenin 2. maddesinde Boğazlardan savaş ve barış zamanında ticari ve askeri deniz ve hava araçlarının geçişinin, sözleşmeye ekli Lahika hükümlerine göre düzenleneceği belirtilmekte ve Lahika’da gerekli ayrıntılara yer verilmektedir.

3. maddesinde, “*Boğazlardan geçiş ve seyrüseferin engellenmemesi için alınacak tedbirler Boğazların sularına, kıyılarına ve oralara yakın olan adalara da uygulanacaktır.*” denilmiştir.

4. maddesinde ise “*Çanakkale Boğazı kıyılarında 20, İstanbul Boğazı kıyılarında ise 15 kilometrelik bir bölgenin ve Marmara adalarının gayri askeri hale getirilmesi*” öngörülmüştü.

10. madde ile Boğazlar Komisyonu’nun kurulması kararlaştırılmakta, 11. maddede, “Komisyonun vazifesi vezaifini Boğazların suları sınırlıdır” denilmektedir. 12. maddede, komisyonun başkanlığını Türk temsilcinin yapacağı belirtilmekte; 15. maddede, komisyonun görevlerini Cemiyeti Akvamin himayesi altında yapacağı, her yıl cemiyete rapor sunacağı ve ticaret ve seyrüsefer yönünden yararlı her türlü bilgiyi vereceği ifade edilmektedir. 17. maddede ise “*Bu sözleşme hükümleri, Türkiye’nin Türk sularında donanmasını serbestçe hareket ettirme hakkını kullanmasına engel oluşturmayacaktır*” denilmiştir.

Tüm bu hükümler dikkate alındığında ve birlikte değerlendirildiğinde; **tesis edilen gayri askeri statü de dahil amacın sadece serbest geçiş ilkesini temin etmek ve emniyet altına almaktan ibaret olduğu, Boğazlar Komisyonu’nun Türk kara ülkesi üzerinde askeri, yargısal veya idari herhangi bir egemen yetkisinin bulunmadığı, görevinin boğazların suları ile ilgili gözlem ve rapor etmekle sınırlı bulunduğu anlaşılmaktadır.**

**Bu çerçevede Boğazların egemenliğinin bu hükümlere istinaden Türkiye’ye ait olduğu konusunda bir tereddüt de bulunmadığı açıktır. Özetle Kurtuluş Savaşı ile fiilen Boğazlar üzerinde yeniden tesis edilen Türk egemenliği, Boğazlar Sözleşmesi döneminde de hukukilik kazanarak, devam etmiştir.**

Ayrıca Lozan Boğazlar Sözleşmesini Türkiye Cumhuriyeti hür iradesi ile imzalamış ve egemenliği çerçevesinde geçiş konusundaki düzenlemeleri kabul etmiştir.

Günümüzde devletlerin kendi iradeleri ile uluslararası sözleşmelerle silah sistemlerini veya askeri güçlerini sınırlayabildiklerini düşünürsek, uluslararası andlaşma ve sözleşmelerin, bunlara taraf olan devletlerin egemenlik haklarını ortadan kaldırdığı ya da deldiği söylene-  
mez. Tabii devletlere zorla imza ettirilmedikçe...

Tüm bu açıklamalardan maksadımız, Lozan Andlaşması ile Boğazlar üzerinde egemenliğin tam olarak kazanılmış olmadığı, bu egemenliğin Montrö ile kazanıldığı yolunda ileri sürülebilecek olan görüşlerin yerinde olmadığına işaret etmek içindir. Kaldı ki Montrö de savaş hali dışında, Türkiye'nin Boğazlar üzerinde dilediği zaman dilediği gibi tasarruf etmesine engeldir

### 3.5.6. Montrö Boğazlar Sözleşmesi İle Lozan Boğazlar Sözleşmesinin Hangi Temel Hükümleri ve Organları Ortadan Kalkmıştır?

Lozan Boğazlar Sözleşmesi, Montrö ile yürürlükten kaldırılmıştır. Boğazlar Sözleşmesi tümüyle ilga edildiğinden, gayri askeri statüdeki bölgeler, savaş uçaklarının Boğazlar üzerinden geçiş hakları gibi tüm hükümler ve Boğazlar Komisyonu ortadan kalkmış, ancak Komisyonun Boğazlardan geçişe ilişkin görevlerinin bundan böyle Türkiye tarafından yerine getirilmesi esas 24. madde ile kabul edilmiştir.



Şekil 24: 21 Temmuz 1936 Tarihli Akşam Gazetesi.



Şekil 25: 21 Temmuz 1936 Tarihli Ulus Gazetesi.

### 3.5.7. Türkiye'nin Boğazlar Üzerindeki Egemenliğinin Montrö Sözleşmesi İle Sağlandığı Yolundaki Görüşler Hukuken Ne Kadar İsbetlidir?

Montrö Sözleşmesi, kuşkusuz Cumhuriyet diplomasisinin büyük bir başarısı ve ulu önder Atatürk'ün dehasının eseridir. Ancak Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki egemenliğinin Montrö Sözleşmesi ile sağlandığı yolundaki görüşler hatalıdır.

Çünkü Boğazlar üzerindeki Türk egemenliği yüzlerce yıl boyunca Osmanlı Devleti tarafından kullanılmış, Birinci Dünya Savaşı sonunda 1919-1922 arasında fiile kesintiye uğramış ancak bu kesintiyte de Kurtuluş Savaşı ile son verilmiştir. Dolayısıyla hukuki egemenliğimiz 1453'ten bugüne kadar tartışmasız devam etmiştir.

Montrö Sözleşmesi Türkiye'ye daha önce sahip olmadığı yeni bir kara veya deniz alanı üzerinde egemenlik vermiş değildir; sadece Türkiye'nin Boğazlar ve Marmara üzerinde zaten var olan egemenliğini bir kez daha teyit etmiştir.

Türkiye'nin savaştan taraf olması veya kendisini çok yakın bir savaş tehlikesi içerisinde görmesi halinde Boğazlardan geçişler konusunda Türkiye'nin tamamen kendi uygun gördüğü şekilde davranacağını belirleyen sözleşme hükümlerinin Türkiye'nin Boğazlar üzerinde egemenliğini tesis ettiğini söylemek de çok hatalıdır. O zaman bunu söyleyenlerin şu soruya

cevap vermesi gerekmektedir; **“Türkiye’nin savaştan taraf olması veya kendisini çok yakın bir savaş tehlikesi içerisinde görmesi hali haricinde Boğazlar üzerinde egemenliği yok mudur?”**

Türkiye’nin savaştan taraf olması veya kendisini çok yakın bir savaş tehlikesi içerisinde görmesi halinde Boğazlardan geçişler konusunda Türkiye’nin tamamen kendi uygun gördüğü şekilde davranacağını belirleyen sözleşme hükümlerinin esasen Türkiye’nin egemenlik hakkı kapsamında zaten mevcut olan hak ve yetkisinin taraf devletlerce kabul ve teslimi anlamına geldiğini söylemek lazımdır.

Boğazlar üzerindeki egemenliğimiz Montrö ile kazanıldı demek, Montrö Sözleşmesi ortadan kalkarsa (ki fesih tassarrufu sadece Türkiye’de değil, imzacı diğer devletlerde de olduğu- nu da hatırlamak lazımdır.) egemenliğimizin ortadan kalacağı anlamına gelir. Yani Montrö Sözleşmesi yürürlükte olduğu sürece Boğazlar üzerinde egemeniz, olmazsa egemen değiliz! Bu hukuken nasıl söylenebilir ve kabullenilebilir? İzahı mümkün değildir. Montrö’nün yürürlükte kalmasını sağlayacak tek yetkili güç biz değilken, fesih yetkisine sahip imzacı devletler arasında Yunanistan, Fransa, İngiltere, İtalya, Rusya vs varken...

Diğer yandan bu söylemde bulunanlar şu soruya da cevap vermelidir; Boğazlar ve Marmara üzerindeki egemenliğimiz Montrö ile geri kazanıldı ise bu Sözleşmenin sadece yirmi yıl süreli olarak yapılması ve feshedilebilir olması nasıl açıklayabilirler?

Egemenlik sözleşmeye bağlanamaz. Uluslararası ilişkilerde ve hukukta kelimelerin ve ifadelerin çok düşünülerek özenle seçilip kullanılması gereklidir.

### **3.5.8. Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nden Türkiye’nin Elde Ettiği Temel Kazanımlar Nelerdir?**

Montrö Sözleşmesi’nden Türkiye’nin elde ettiği kazanımları şu başlıklar altında toplamak mümkündür:

1. Sözleşmenin yürürlüğe girmesiyle Boğazlar Sözleşmesi’nin ilgasıdır. Boğazlar üzerindeki Türk egemenliğini kabul etmekle birlikte ağır yükümlülükler içeren Boğazlar Sözleşmesi’nin geri dönülmez biçimde ortadan kalkması, Cumhuriyet dış politikasının çok önemli bir kazanımıdır.
2. Böylelikle savaş uçaklarının Boğazlar üzerinden geçiş hakları gibi tüm hükümler ile gayri askeri statüdeki bölge ve koridorların ortadan kalkması ve Türk askerine terk edilmesidir.

3. Türkiye'nin savaşıran taraf olması veya kendisini çok yakın bir savaş tehlikesi içerisinde görmesi halinde Boğazlardan geçişler konusunda Türkiye'nin tamamen kendi uygun gördüğü şekilde davranacağını belirleyebilmesidir.
4. Montrö Sözleşmesi'nin Karadeniz'e kıyıdaş olan ve olmayan devletler arasında askeri bakımdan çok hassas ve adil bir denge kurarak, tüm ilgili tarafların menfaatini koruması ve böylece bölge barış ve istikrarını sağlaması, Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenliğine önemli katkı sunmasıdır.
5. Montrö Sözleşmesi, İkinci Dünya Savaşı yıllarında Türkiye'nin tarafsızlığını sağlama-da çok önemli bir işlev görmüş olmasıdır.
6. Montrö Sözleşmesi bir yandan askeri gemiler için Karadeniz'de sahilgar olan devletlerin çıkarlarını gözeterek şekilde sayı, tonaj ve süre kısıtlamaları ile bir geçiş rejimi kurarken, bir yandan da Türkiye'nin savaşıran taraf olup olmamasına göre farklı kurallar getirerek Türkiye'nin çıkarlarını korumasıdır.

### **3.5.9. Gerek Lozan Andlaşması Gerek Montrö Sözleşmesi İçin Yapılan “Tapu” Benzetmesi İsbetli Bir Benzetme Midir?**

Toplumumuzda sahiplenme ifadesi olarak tapu sözcüğü çok kullanılsa da ve benzetme olarak kulağa hoş gelse de, gerek Lozan Andlaşması gerek Montrö Sözleşmesi için yapılan “tapu” benzetmeleri yersiz benzetmelerdir.

Montrö Sözleşmesi için tapu benzetmesini yapmak kannatimce, ya farklı hukuk disiplinlerini birbirine karıştırmak veya farkını bilmemekten kayanaktanmaktadır. Esasen bir özel hukuk kavramı olan taşınmaz mülkiyeti ile bir devletler hukuku ve anayasa hukuku kavramı olan egemenlik arasında, büyük farklar bulunmaktadır. Zira tapu ile korunan ve belgelendirilen mülkiyet hakkı, malike sahip olduğu taşınmazı dilediğine satma veya karşılıksız verme hakkını da vermekte iken, egemenlikte böyle bir durumun söz konusu bile olamayacağı aşikârdır. Bu nedenle tapu benzetmesinin vatanımızın kara ve deniz alanları üzerindeki devlet egemenliğinin ifadesinde kullanılması yerinde ve uygun olmadığı düşüncesindeyiz.

Bununla birlikte böyle bir söylemin hukuki ve siyasi sonuçlarını da hesaba katmak gerekmektedir. Eğer “Montrö Boğazlar’ın tapu senedidir” dersiniz, “Montrö yumuşak karnımız” demiş olursunuz. Hasımlarınız da o zaman yumuşak karnınıza basar ve Montrö Sözleşmesinin feshi ile Türkiye'nin Boğazlar'daki egemenliğinin kalkacağı iması ile bizi tehdit eder ve baskı altına alırlar. Yunanistan'ın bu sözleşmeye taraf olduğunu, İstanbul'da da gözü olduğunu unutmayalım.

### 3.5.10. Kanal İstanbul Montrö’yü Etkiler Mi?

Etkilemez. Çünkü Montrö’de söz konusu olan coğrafya; Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi, İstanbul Boğazı ve Karadeniz’dir. Montrö hem gemilerin boğazlardan geçiş rejimini, hem de Karadeniz’de kalış süresini düzenler. Tartışma konusu yapılmak istenen geçiş kısmıdır. Çanakkale Boğazı’ndan girişten itibaren Montrö Sözleşmesi hükümleri geçerlidir. Gemiler ister İstanbul Boğazı’ndan ister kanaldan geçsin, aynı hükümlere tabi olacaklardır.

Kanal yapımına belki mali, çevre, oşinografik, hidrografik vb. nedenlerle karşı görüş bildirilebilir ama Montrö Sözleşmesi ile Kanal İstanbul’u bağdaştırmak doğru bir hukuki yaklaşım olmaz.

Kanaldan geçecek gemiler tip, tonaj vb Montrö kısıtlamalarına elbette dahil olacaklardır. Ancak kanaldan geçen gemiler özel ücretlendirme ve deniz emniyeti yükümlülüklerine tabi tutulabileceklerdir. Bu Türkiye’nin tartışmasız bir egemenlik hakkıdır.

Ayrıca unutulmaması gereken bir husus da suni kanal ve adaların deniz hukukunda kara ülkesi gibi kabul edildiğidir.

### 3.5.11. Montrö Boğazlar Sözleşmesi’ne Hükümlerine Göre Karadeniz’de Kıyıdaş Olmayan Devletlere Ait Gemilerin Karadeniz’de Bulundurabileceği Gemilerin Azami Toplam Tonajı ve Süresi Ne Kadardır?

Sözleşme’nin 18’inci maddesinde belirtildiği üzere; Karadeniz’de en güçlü Donanma’ya sahip olan RF, Karadeniz’deki Donanması’nın toplam tonajını 01 Ocak 2006 itibariyle de 73.500 ton olarak bildirdiğinden, bu bildirime esas olarak bugün itibariyle Karadeniz’de aynı anda bulunabilecek kıyıdaş olmayan devletlerin Deniz Kuvvetlerinin toplam tonajının 43.500 ton olması (azami 9 gemi), tek bir devletin ise bu tonajın 2/3 düzeyinde 29.000 tonluk bir kuvvet bulundurulabilmesi mümkündür. Ancak, ciddi arızalar haricinde kıyıdaş olmayan devletlere ait herhangi bir deniz kuvvetleri unsurunun 21 günden fazla Karadeniz’de bulunması Sözleşme hükümlerine göre mümkün değildir.

### 3.5.12. Montrö Boğazlar Sözleşmesinin 9. Maddesine Göre Tomahawk Vb. Silahları Bulunan Gemilerin Karadeniz’e Geçemeyeceği İddiası Doğru Mu?

Montrö 9. maddeye göre, gemilerin Tomahawk taşımaları, büyük silahları bulunması dolayısıyla geçmemeleri gerektiğine dair iddialar da doğru değildir. Söz konusu madde muharip gemiler için değil, akaryakıt veya sağlık gemisi gibi yardımcı gemilere yöneliktir.

### 3.5.13. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne Aykırı Olarak Karadeniz'de Kıyıda Olmayan Bir Devlete Ait Geminin 21 Günden Fazla Kalması Durumunda Türkiye Ne Yapmalıdır?

Montrö Sözleşmesi hükümlerine göre 21 günden fazla Karadeniz'de kalmaması gereken Karadeniz'e kıyıdaş olmayan herhangi bir devletin deniz kuvvetlerine ait geminin bu süreyi aşması durumunda Türkiye tarafından aşağıdaki siyasi ve askeri tedbirler alınabilir.

#### (1) Siyasi Tedbir ve Uygulamalar:

- (a) Bahse konu geminin bağlı bulunduğu devletin kendisine sözleşme hükümlerinin diplomatik yoldan hatırlatılması ve bir an önce Karadeniz'den çıkması konusunda ikaz edilmesi,
- (b) Sözleşme'yi imzalayan akit devletlerin Ankara'daki temsilciliklerini konuya ilişkin bilgilendirerek gerekli uyarıların ortaklaşa yapılmasının sağlanması,
- (c) Bahse konu geminin bağlı bulunduğu devletin diğer deniz kuvvetleri gemilerine "ihlal devam ettiği sürece" boğazlardan kuzeye geçiş izni verilmemesi.

#### (2) Askeri Tedbirler:

- (a) Bahse konu geminin Karadeniz'de izlenmesi ve sözleşme hükümlerinin kendisine hatırlatılması,
- (b) Angajman kuralları çerçevesinde caydırma ve zorlama tedbirlerinin "**çatışmaya neden olmayacak şekilde**" uygulanması,
- (c) Boğazlara girmemesi konusunda ikaz edilen bahse konu devlete ait diğer deniz kuvvetleri gemilerinin Boğazlara girişinin, yine angajman kuralları çerçevesinde engellenmesi,
- (ç) Siyasi iradenin vereceği karara göre "**kuvvet kullanımı**" dahil diğer askeri tedbirlerin uygulanması.

Bu konuda gözden kaçırılmaması gereken önemli hususlardan birinin Türkiye'nin tek başına Montrö Sözleşmesi'nin akit devleti olmadığı ve anlaşma hükümlerinin özellikle Karadeniz'de "**tek başına**" uygulanmasını sağlamak gibi bir hükümlülüğü bulunmadığını uluslararası kamuoyuna duyurulması olduğu değerlendirilmektedir.

Bu bağlamda; Sözleşme'nin 24'üncü maddesinde "**Türk Hükümetinin savaş gemilerinin Boğazlardan geçişine ilişkin sözleşme hükümlerini yürütülmesine göz kulak olacağı**" şeklinde ifade yer almaktadır. Dolayısıyla Türkiye'nin Boğazlardan savaş gemilerinin geçişlerindeki sorumluluğu da bu ifadeyle belirlenmiştir. Bu gemilerin Karadeniz'deki faaliyetlerine ilişkin tek başına bir sorumluluğu Sözleşme'de yer almamaktadır.

Her ne kadar sözleşme hükümlerinin uygulanması konusunda, Karadeniz’e kıyıdaş akit devletler ile işbirliği yaparak, gerekli tedbirleri almak teoride mümkün olsa da, akit kıyıdaş devletlerden Romanya ve Bulgaristan’ın NATO üyesi, Ukrayna’nın ise NATO üyesi olma yönünde ilerleyen bir devlet olması nedeniyle pratikte bir ABD gemisine RF dışında işbirliği yapmanın çok zor olacağı göz önüne alınmalıdır. Keza, bu konuda müttefiklerle karşı karşıya gelme tehlikesi ve bunun siyasi, askeri ve ekonomik muhasebesinin detaylı yapılmasında büyük fayda olduğu değerlendirilmektedir.

Diğer bir önemli husus ise, Sözleşme hükümlerini Karadeniz’de ya da Türk Boğazları’nda ihlal eden herhangi bir savaş gemisine kuvvet kullanmanın harbe yol açmaya kadar uzanan neticeleri olabileceğidir.

Aslında, Türkiye’nin 21 günden fazla kalan bir ABD gemisini ya da NATO üyesi bir başka devlet gemisini Karadeniz’den RF ile birlikte çıkarmaya çalışması ve hatta bunun için zor kullanması son derece karmaşık ve ciddi sorunlara yol açabilecektir. Çünkü, Türkiye bir NATO üyesidir ve NATO üyesi diğer bir devlet ile gerginlik ve hatta çatışma noktasına gelmesi söz konusu olacaktır ki bu durum her bakımdan vahim sonuçlar doğurabilecektir. Türkiye izleyeceği politikalarla müttefikleri ile gerginlik ve çatışmadan mutlak suretle uzak durma yollarını aramalıdır.

Esasen Türkiye’nin bu ve benzer durumlarda tek başına yaptırım uygulama ve tedbir alma sorumluluğu da, yetkisi de yoktur. Akit devletlerin ortak kararına başvurulması Türkiye’yi tek taraflı kriz ve gerginliklerden koruyacaktır.

#### **3.5.14. Montrö Boğazlar Sözleşmesi’ne Göre Türkiye’nin Kendisini Pek Yakın Bir Savaş Tehlikesi Tehdidi Karşısında Sayması Durumunda Hangi Hükümler Devreye Girer? Türkiye Kendisi Bu Durumu Ortaya Koyabilir Mi?**

Bu durumda Türkiye’nin “savaş gemilerinin geçişi konusunda Türk Hükümetinin tümüyle dilediği gibi davranabileceğini bu kapsamda sözleşmenin 10’uncu maddesinden 18’inci maddesine kadar olan maddelerin hükümlerinin uygulanmayacağını” belirten anlaşmanın 21’inci maddesinden istifade etmesi söz konusu olacaktır. Sözleşmenin bu maddesinin Türkiye’ye tanıdığı yetkinin Türkiye’ce kullanılmasından önce Boğazlardan geçmiş olan, böylece bağlama limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri, bu limanlara dönebileceklerdir.

Türk Hükümeti bu yetkiyi kullandığını akit devletlere ve zamanın Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine bu konuyla ilgili bildiri göndermek durumundadır.

Sözleşmede Milletler Cemiyeti Konseyinin 2/3 çoğunlukla ve akit devletlerin de çoğunlukla Türkiye'nin almış olduğu önlemlerin haksız olduğuna karar vermesi durumunda Türk Hükümetinin bu önlemleri kaldırmakla mükellef olduğu belirtilmektedir.

Birleşmiş Milletler Teşkilatı Milletler Cemiyetinin hukuken halefi değildir. Dolayısı ile Türkiye'nin bu durumda yetkilerini haklı olarak kullanıp kullanmadığına mevcut haliyle sadece akit devletlerin çoğunluğunun karar vermesi durumu söz konusudur. Ancak hukuken sözleşme hükmüne göre Milletler Cemiyeti Konseyinin kararı olmaksızın akit devletlerin de tek başına karar vermesinin tartışma konusu olduğu değerlendirilmektedir.

Keza, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 21'inci maddesinin ilgili hükümlerinin, Birleşmiş Milletler tarafından otomatik olarak değil, ancak talep halinde, Genel Kurul veya ilgili organın bu yönde bir karar almasından sonra üstlenebileceğinin mümkün olacağı genellikle kabul edilmektedir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 21'inci maddesinin 3 ve 4'üncü paragraflarının bugün için pratik bir uygulama alanı yoktur. Fakat bu durum, Türkiye'nin bu konuda sınırsız bir takdir hakkına sahip olduğu anlamına gelmemektedir. Takdir hakkının kullanılış biçimi, normal uluslararası usuller uyarınca diğer akit devletler tarafından tartışılabilir.

Bu tartışma konusu hakkında “artık sadece akit devletlerin çoğunlukla kararına bağlı olduğu” şeklinde bir mutabakata varılması durumunda ise, akit devletlerin sayısının halihazırda 9 olduğu RF ve Ukrayna dışında hepsinin NATO üyesi oldukları, RF dışında tümünün ABD'nin müttefiki olduğu ve 6'sının AB üyesi olduğu dikkate alındığında Türkiye'nin “kendini yakın savaş tehlikesinde saydığı” kararının söz konusu akit devletler tarafından kabul edilmeyebileceği de akılda tutulmalıdır.

Ancak her durumda Türkiye'nin söz konusu kararını ilan etmesi, savaş gemilerinin geçişi konusunda dilediği gibi davranması ve 10-18'inci maddeleri uygulamaması mümkündür. Bu kararını geri çekmesi ve almış olduğu önlemleri kaldırması yönünde gelebilecek siyasi ve ekonomik baskılar dahi Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki hakimiyetini pekiştirecektir.

### **3.5.15. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ni İmzalayan Akit Devletlerin Fesih Ya Da Hüküm Değiştirme Talebi Nasıl Düzenlenmiştir?**

Günümüzde taraf devletlerden herhangi birinin sözleşmenin sona ermesine yönelik ön bildirimde bulunması halinde, ön bildirim tarihinden itibaren 2 yıl yürürlükte kalacak, müteakiben taraflar arasında yeni bir sözleşme görüşülmesi maksadıyla bir konferans toplanacaktır. Sözleşmenin yeniden görüşülmesi durumunda birinci madde ile teyid edilen geçiş ve ulaşım serbestisi prensibinin süresiz geçerli olacağı kabul edilmiştir.

Montrö Sözleşmesi’nin hükümlerinin değiştirilmesine ilişkin esaslar ise 29’uncu madde ile düzenlenmiştir. Bu maddeye göre, her 5 yıllık dönemin sonunda taraf devletlerin anlaşmanın hükümlerinin değişmesini isteyebileceği kabul edilmiştir.

Anlaşma değişiklik isteğinin yabancı savaş gemilerinin toplam tonajını ve sayılarını düzenleyen 14’üncü madde ile Karadeniz’e kıyısı olmayan devletlerin barış zamanında Karadeniz’de bulundurabileceği savaş gemilerinin toplam tonaj ve kalış süresini düzenleyen 18’inci maddeye ilişkin olması durumunda bir devlet tarafından, diğer maddelere ilişkin olması durumunda ise iki devlet tarafından desteklenmesi halinde geçerlilik kazanmasına karar verilmiştir.

Sözleşme hükümlerinin konferansta değiştirilebilmesi için tarafların oy birliği ile karar almaları zorunludur. Değişiklik talebi 14 ve 18’inci maddelere ilişkin ise talebin kabulü için akit devletlerin 3/4’ünden oluşan bir çoğunluk yeterli olmaktadır. Bu çoğunluk özel nitelikli bir çoğunluk olup, Türkiye dahil Karadeniz’e kıyıdaş akit devletlerin 3/4’ünün de bahse konu 3/4’lük çoğunluk içinde yer alması gerekmektedir. Böylece bilinen klasik çoğunluk ilkesinden sapılmış olmakla birlikte 14 ve 18’inci maddelerin değiştirilmesinde bir bakıma Türkiye’ye veto hakkı tanınmış olmaktadır. Bahse konu oy çokluğu ile Karadeniz’e kıyıdaş devletler için de imtiyazlı bir durum oluşturulduğu görülmektedir.

Zira Sözleşme yapıldığı tarihte, Türkiye hariç, Karadeniz’e kıyıdaş 3 akit devlet (Bulgaristan, Romanya ve SSCB) mevcut olduğu dikkate alındığında; 3/4’lük oy çokluğu için Türkiye ile birlikte diğer iki akit devletin olumlu oy vermesi yeterli olup, birinin olumsuz oy kullanması 14’üncü ve 18’inci maddelerin değiştirilmesine engel teşkil etmemekteydi. SSCB’nin dağılmasından sonra Karadeniz’e kıyıdaş devlet sayısı 6’ya çıkmıştır. RF ve Ukrayna halefiyet yoluyla Montrö Boğazlar Sözleşmesi’ne katılmış ve akit devlet statüsü kazanmıştır. Gürcistan ise bu güne kadar herhangi bir bildirimde bulunmamıştır.

Bu gelişmeler neticesinde, Karadeniz’e kıyıdaş akit devlet sayısı 5’e çıkmıştır. Sözleşmede öngörülen oy çokluğu için Türkiye dahil 4 akit devletin olumlu oyu gerekmektedir. Bugünkü durumda da bir akit devletin olumsuz oy kullanması 14 ve 18’inci maddelerin değiştirilmesine engel teşkil etmemektedir.

### **3.5.16. Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin Feshi Süreci Nasıl İşler?**

Sözleşmenin feshi usulü 28’inci maddede düzenlenmiştir. Buna göre sözleşmenin süresi yürürlüğe girdiği 09 Kasım 1936 tarihinden itibaren 20 yıl olarak belirlenmiş, bu sürenin bitiminden 2 yıl önce, akit devletlerin her birinin sözleşmeyi sona erdirmeye ön bildiriminde

bulunabileceği ön görülmüştür. Bu hakkı kullanmak isteyen devletin fesih beyanını, depoziter devlet olan Fransız Hükümetine vermesinden sonra sözleşmenin sona erdirilmesi mümkündür.

İkinci Dünya Savaşı süresince ve hemen sonrasında ABD, İngiltere ve SSCB arasında sözleşmenin feshi veya değiştirilmesi konusu sıkça gündeme gelmiş olmasına rağmen 20 yıllık başlangıç yürürlük süresinin sonunda sözleşme fesh edilmediği gibi bu süreç bu güne kadar da işletilmemiştir.

Bugün bu sürecin bir akit devlet tarafından işletilmesi yani akit devletlerden herhangi birinin Sözleşmeyi sona erdirmeye ön bildirimini Fransız Hükümetine vermesi durumunda Sözleşme, ön bildirim gönderilmesinden başlayarak 2 yıl daha yürürlükte kalacak ve bu sürenin tamamlanmasından sonra fesh edilmiş olacaktır. Fransız Hükümeti, almış olduğu feshe ilişkin ön bildirim akit devletlere bildirmekle yükümlüdür.

Sözleşme, yukarıda açıklandığı şekilde sona erdirilmiş olursa, akit devletler yeni bir sözleşmenin akitlerini belirlemek üzere kendilerini bir konferansta temsil ettirmek hususunda mutabık kalmışlardır. İcra edilecek bir konferans neticesinde yeni bir sözleşme yapılabileceği gibi herhangi bir sözleşme yapılamadan da konferansın tamamlanmasının olası olduğu değerlendirilmektedir.

### **3.5.17. Montrö Boğazlar Sözleşmesi’ni İmzalayan Akit Devletler Şu Ana Kadar Fesih Ya Da Hüküm Değiştirme Talebinde Bulunmuşlar Mıdır?**

Montrö Boğazlar Sözleşmesinin yürürlük süresi 28’inci maddesi ile 20 yıl olarak belirlenmiş ve bu süre sonunda sona erme sürecinin başlayabilmesi için akit tarafların sözleşmeyi sona erdirmeye ön bildirim beyanına tabi tutulmuştur. Bahse konu 20 yıllık sürecin sonunda herhangi bir taraf devlet sözleşmenin sona ermesine yönelik ön bildirimde bulunmamıştır.

Montrö Sözleşmesi’nin şartlarının değiştirilmesi ya da tümüyle fesh edilmesi de akit devletlerin usulüne uygun müracaatlarıyla mümkün olup, şu ana kadar böyle bir talep olmamıştır. Ancak bu durum olmayacağını da göstermemektedir.

### **3.5.18. Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin Değiştirilmesinin Gerektiği Geremediği Üzerine Tartışmaların Temel Yanlıları Nelerdir?**

Boğazlardaki her deniz kazası, Boğazlardan geçiş rejimini düzenleyen 1936 tarihli Montrö Konvansiyonunu gündeme getirmekte; bu antlaşmanın kaderi üzerinde açılan tartışmalarda genellikle iki yanlı değerlendirilmeden yola çıkılarak sonuçlara varılmaktadır.<sup>43</sup>

43 TOLUNER, Sevin, “Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montrö Sözleşmesi” konulu seminerde yaptığı tebliğ, İstanbul 1994.

Bunlardan ilki, antlaşmanın ticaret gemilerinin barış zamanında Boğazlardan geçişini düzenleyen 2. maddesindeki, “*sancak ve hamule ne olursa olsun, gündüz ve gece, ... hiç bir merasime tabi olmadan Boğazlardan geçiş ve ulaşım tam serbestisinden müstefit olacaklardır.*” hükmünün, Türkiye’nin geçen gemiler üzerinde ülkesel egemenliğinden kaynaklanan ve milletlerarası deniz hukukunun tüm kıyı devletlerine tanıdığı yetkileri ihraç edecek biçimde yorumlanmasıdır.

Sözleşmenin yürürlükten kaldırılması ve Boğazların statüsüne ilişkin yeni bir düzenlemenin yapılamaması halinde, Boğaz geçişleri milletlerarası hukukun “transit geçiş” kurallarına göre yapılacağını iddia edenler vardır. Onlara göre; “transit geçiş” hakkından bütün gemiler ticaret gemileri ve harp gemileri farkı gözetilmeksizin yararlanacaklardır. Böylece, Türkiye’yi güvenliği açısından uluslararası platformda söz sahibi kılan Boğaz geçişlerinden; arz edilen bu hususlar muvacehesinde, Montrö Sözleşmesinin değiştirilmesi veya yeniden düzenlenmesin gündeme gelmesiyle oluşturulacak yeni metnin Türkiye’ye mevcut durumdan fazla büyük bir avantaj getirmeyeceği; yürürlükten kalkması halinde ise, Montrö Sözleşmesi’nin Türkiye’ye sağladığı tüm avantajların kaybedileceği şeklinde bir takım değerlendirmeler mevcuttur.

Ancak bu değerlendirmeleri yapanların unuttukları çok önemli iki nokta vardır.

1. Türk Boğazları olarak tabir edilen esasen iki ulusal boğaz (İstanbul ve Çanakkale) ve bir iç denizden (Marmara) müteşekkildir.

2. İstanbul ve Çanakkale Boğazları Açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir kısmı ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir kısmı arasında yer alan Boğazlar değildir. Zira bu Boğazlar uluslararası suları bir iç deniz olan Marmara Denizine bağlayan ulusal boğazlardır. Dolayısı ile transit geçiş rejimine tabi değildirler.

İkincisi, Montrö Konvansiyonunun sona erdirilmesi durumunda Türkiye’nin boğazlardaki egemenlik hakkının kaybolacağı ve 1923 Lozan Boğaz Sözleşmesi rejimine döneceği gibi söylemlerdir.

Öncelikle, sözleşmenin feshi Türkiye’nin Boğazlar üzerindeki egemenliğini hiçbir şekilde etkileyemez. Çünkü bu egemenlik Türkiye’ye Montrö Sözleşmesi ile imzacı devletler tarafından vermemiştir. Montrö’nün yapılması sırasında Türkiye fiilen ve hukuken egemendir.

Kaldı ki; Montrö Sözleşmesi’nin yapılmasından ve özellikle İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra, uluslararası ilişkileri düzenleyen, başta Birleşmiş Milletler Andlaşması olmak üzere, sayılmayacak kadar çok andlaşma, sözleşme, anlaşma ve siyasi belgede Türkiye Cumhuriyeti ülkesi Boğazlar ve Marmara denizi ile birlikte Türkiye’nin ülke bütünlüğü kapsamında kabul

ve teyid edilmiştir. Bir yabancı devletin veya devletler grubunun, tüm uluslararası hukuk düzenini çiğneyerek, Türkiye’ye saldırması halinde dahi, Türkiye’nin egemenliğini koruma iradesi devam ettiği müddetçe, Boğazlar ve Marmara üzerindeki Türk egemenliğinin ortadan kalkması asla söz konusu değildir<sup>44</sup>.

### 3.5.19. Montrö Kalkarsa Lozan Boğazlar Komisyonu’na Mı Dönülür?

Bu kesinlikle doğru değil. Montrö’nün hangi nedenlerle olursa olsun yürürlükten kalkması halinde bir önceki anlaşmanın geçerli olacağı şeklindeki görüşlerin telaffuz dahi edilmesini son derece yanlış ve sakıncalı buluyorum. Montrö’den önceki bir sözleşme rejiminin canlanması, hukukun genel ilkeleri karşısında da söz konusu olamaz. Çünkü “sakıt olan şey avdet etmez”. 1945 sonrası kurulan ve üye ülkelerin toprak bütünlüğünü garanti eden BM Anlaşması’na Türkiye Boğazlar ve Marmara üzerindeki tam egemenliği ile imzacı olmuş, 1975 Helsinki Nihai Senedi ile ülkelerin egemenlik ve toprak bütünlükleri teyit edilmiş, bugüne kadar yapılan onlarca ve belki yüzlerce anlaşmada Türk kara ve deniz ülkesi üzerindeki egemenlik haklarımız asla sorgulanmamış ve Boğazlar üzerindeki egemenliğimizin de sadece Montrö ile kaim olduğu yolunda bir görüş hasımlarımızca dahi dile getirilememiştir.

Hemen belirtmek gerekir ki Boğazlar Sözleşmesi’nin ortadan kalkması, geri döndürülemez bir hukuki tasarruftur. Bazı çevrelerce dile getirilen, Montrö sözleşmesi yürürlükten kalkacak olursa Boğazlar Sözleşmesi rejimine geri dönülmesinin gündeme gelebileceği yani “status quo ante”ye döneleceği yolundaki görüşler tümüyle temelsiz ve geçersizdir. Roma hukukundan beri gelen, evrensel bir hukuk ilkesi olan “Abrogata lege abrogante non reviviscit lex abrogata” yani “bir hukuk kuralı ilga edildikten sonra, önceki kural kendiliğinden yürürlüğe girmez” ilkesi, bu gerçeği ifade eder. (Bu ilke eski hukukumuzda da yer almış olup “sakıt olan şey avdet etmez” şeklindedir.)

### 3.5.20. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Kalkarsa Boğazlardaki Egemenliğimiz De Ortadan Kalkar Ya Da Tehlike Mi Düşer?

Montrö Sözleşmesi, Türkiye’nin yüksek çıkarlarına hizmet ettiği sürece -ki etmektedir- yaşatılması ve uygulanması gereken bir sözleşmedir. Ancak, sözleşmeyi yaşatmak, Türkiye’nin tüm gayretine rağmen mümkün olmayabilir. Zira taraf devletlerden biri veya birkaçı, her zaman, sözleşmenin feshi bildiriminde bulunabilir.

Bu nedenle, sözleşmenin feshi durumunda nasıl bir tablo ortaya çıkacağına dair bazı tespitler yapmakta yarar bulunmaktadır. Öncelikle, sözleşmenin feshi Türkiye’nin Boğazlar

44 TÜRK DEĞS Danışma Kurulu Üyesi Emekli Büyükelçi ve Anayasa Mahkemesi Eski Başkanvekili Sn. Osman Paksüt’ün görüşlerinden istifade edilmiştir.

üzerindeki egemenliğini hiçbir şekilde etkileyemez. Çünkü bu egemenlik Türkiye’ye Montrö Sözleşmesi ile imzacı devletler tarafından vermemiştir. Montrö’nün yapılması sırasında Türkiye fiilen ve hukuken egemendir.

Kaldı ki; Montrö Sözleşmesi’nin yapılmasından ve özellikle İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra, uluslararası ilişkileri düzenleyen, başta Birleşmiş Milletler Andlaşması olmak üzere, sayılmayacak kadar çok andlaşma, sözleşme, anlaşma ve siyasi belgede Türkiye Cumhuriyeti ülkesi Boğazlar ve Marmara denizi ile birlikte Türkiye’nin ülke bütünlüğü kapsamında kabul ve teyid edilmiştir. Bir yabancı devletin veya devletler grubunun, tüm uluslararası hukuk düzenini çiğneyerek, Türkiye’ye saldırması halinde dahi, Türkiye’nin egemenliğini koruma iradesi devam ettiği müddetçe, Boğazlar ve Marmara üzerindeki Türk egemenliğinin ortadan kalkması asla söz konusu değildir.

### 3.5.21. Montrö Sözleşmesi Kalkarsa Serbest Geçiş Rejimine Mi Dönülür<sup>45</sup>?

Montrö’nün 28. maddesi, “işbu Sözleşmenin 1. maddesinde doğrulanan geçiş ve gidiş-ge-liş (ulaşım) özgürlüğü ilkesinin sonsuz bir süresi olacaktır” demektedir.

Öncelikle Montrö Sözleşmesinin günümüz Türkçesine bazı çevirilerinde, “sonsuz” kelimesi kullanılmaktadır, (ki biz kasten bu çeviriyi kullandık) bu hatanın düzeltilmesi gerekir. Bilindiği gibi “süresiz” kavramı, “sonsuz” kavramları birbirinden oldukça farklıdır. Sözleşmenin Türkçe metninde “namahdut müddet” yani sona erme zamanı belirlenmemiş bir süre ifade edilmektedir. İngilizce metinde “without limit of time” ve Fransızca metinde de “une duree illimitée” tabirleri benzer anlamlarda geçmektedir. Bu tabirlerin hiç birisi “sonsuz” anlamına gelmemektedir.

Ancak Montrö Sözleşmesinin 28. maddesinde, yirmi yıl süreli olan Sözleşme’nin feshi durumunda dahi “geçiş serbestisi” ilkesinin süresiz olarak uygulanacağı hükmü yer almaktadır.

Birtakım çevreler buna dayanarak, Montrö Sözleşmesi kalkarsa herkesin serbest geçiş yapacağını iddia etmektedir. Kanaatimizce hukuken böyle bir şey söz konusu dahi olamaz.

Şimdi neden söz konusu olamayacağını temel hukuk normlarına göre açıklayalım. Öncelikle Sözleşmedeki kuralın amacını irdelemek gereklidir. Bu kapsamda geçiş serbestisi için süre konulmayacağı kuralının anlam ve içeriğini doğru anlamak için “süresiz” ve “sonsuz” kavramları arasındaki farkı ortaya koyalım.

45 Bu sorunun cevabı için Emekli Büyükelçi ve Anayasa Mahkemesi Eski Başkan Vekili TÜRK DEGS Danışma Kurulu Üyesi Sn. Osman Paksüt’ün değerli görüşlerinden istifade edilmiştir.

Kendisi süreli olan ve süre bitiminde taraf devletler yönünden bağlayıcılığını kaybedecek olan bir sözleşme metninin sonsuz bir yükümlülük içermesi, hukukun genel ilkelerine<sup>46</sup> olduğu kadar basit mantığa da aykırıdır. O zamm serbest geçiş ilkesinin süresizliği konusunda kuralın amacına gitmek ve içinde düzenlendiği 28. maddenin öngördüğü amaç ve kapsamda değerlendirmek gereklidir. Bu da serbest geçiş ilkesinin süresizliğinin ancak fesih ihbarından sonra yeni bir geçiş rejimi tespit etmek üzere toplanacağı kabul edilen bir konferansın sonuç verebileceği süreye kadar geçerli olabilecek; konferans toplanamaz veya makul bir sürede sonuçlanamazsa o takdirde serbest geçişin süresizliği hükmü de sözleşmenin diğer hükümleri ile birlikte yürürlükten kalkmış olacaktır.

Montrö Sözleşmesi'nin serbest geçiş ilkesi, sözleşmenin tüm maddeleri ile birlikte yürürlükten kalktığı takdirde, Boğazlardan geçişin serbest olacağı yolunda Lozan Andlaşması'nın 23. maddesi soyut ve genel bir ilke olarak geçerli kalmaya devam edecektir. Lozan'ın 23. Maddesi metninde Boğazlar Sözleşmesi'ne atıf yapılmış ve Boğazlar Sözleşmesi metninin Lozan Andlaşması metni içinde yer almış gibi hüküm ifade edeceği belirtilmiştir. Yani, Lozan Andlaşması'nda yer alan serbest geçiş ilkesinin, Boğazlar Sözleşmesi hükümleri kapsamında işlerlik kazanacağı öngörülmüştür. Ancak Boğazlar Sözleşmesi, Montrö Sözleşmesi'nin kabulü ile geri dönülmez ve şartsız biçimde kaldırılmıştır. Lozan Andlaşması'nın 23. maddesinin, Boğazlar Sözleşmesi'nin ortadan kalkması ile zımnen değişikliğe uğradığı, madde metninde yer alan bir kısım ifadelerin, örneğin savaş uçaklarının da Boğazlar bölgesi üzerinde serbestçe uçabilmelerine imkân veren ifadelerin, hükmünü yitirdiği hususunda tereddüt yoktur. Yani Montrö'nün sona ermesi halinde serbest geçiş rejiminin sonsuz olarak uygulanacağına dair hükmü aslında hukuken geçersizdir. Kendisi ortadan kalkan ve süreli bir sözleşmenin sadece bir hükmünün süresiz olarak hayatiyetini ve etkisini koruyacağını söylemek akla da aykırıdır. Ortadan kalkan sözleşmenin hiçbir hükmünün hukuki bir bağlayıcılığı da kalmaz.

Bu durumda, serbest geçiş hakkının içeriğini düzenleyen Montrö Sözleşmesi feshedilmiş ve onun yerini alacak yeni bir sözleşme de yapılmamışsa, serbest geçiş ilkesinin içeriğini kimin düzenleyebileceği sorusu ortaya çıkacaktır. Bu sorunun cevabı açıktır: Bu düzenlemeyi ancak Türkiye yapabilir.

Bu durumda ortaya bir hukuki gerçek çıkar; Çanakkale ve İstanbul Boğazları ulusal boğazlardır. Açık denizleri iç sulara bağlar. Yani Türkiye'nin iç su rejimi uygulama hakkı mevcuttur.

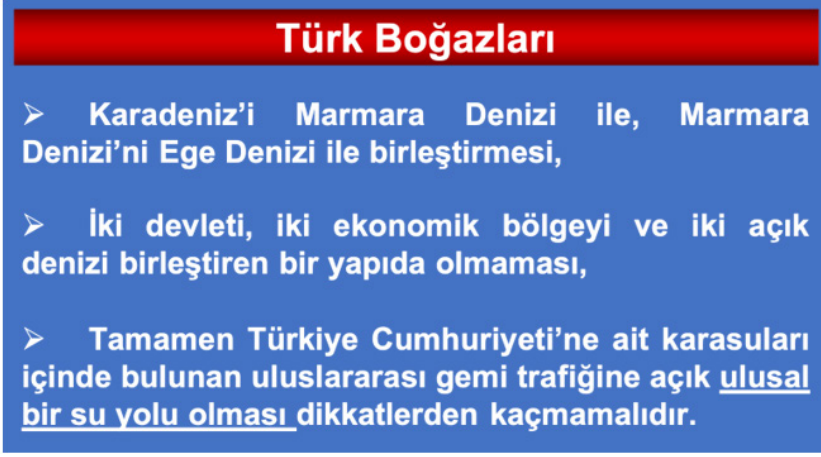
46 Roma hukukunda ifade edildiği gibi, asıl yükümlülükten fazlası fer'ide olamaz" (Non plus in accessione potest esse, quam in principali obligatione).



Dolayısıyla, Anayasal bir hukuk devleti olan Türkiye Cumhuriyeti, egemenlik hakkını, Anayasa'nın değişmez maddelerinden olan 2.maddesinde atıf yapılan ve Anayasa metnine dâhil olan "Başlangıç" bölümündeki ilkelere de bağlı kalarak kullanacaktır. Başlangıç bölümündeki bu ilkeler arasında Türkiye'nin "dünya milletleri ailesinin eşit haklara sahip şerefli bir üyesi" olduğu belirtilerek, devletlerin egemen eşitliği ilkesinin anayasal bir ilke olduğu dolaylı olarak teyid edilmekte, yine "Yurtta sulh, cihanda sulh arzu ve inancı"na yer verilerek, Türk devletinin uluslararası ilişkilerde barış ve istikrardan, güvenlik ve refahın gelişmesinden yana politikalar izlemesinin anayasal bir hedef olduğu ortaya konmaktadır. Bu yönleriyle bakıldığında, Türkiye'nin dostluk ve işbirliği içinde bulunması gereken Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin aleyhine olacak bir tarzda, serbest geçiş ilkesine karşı çıkması esasen söz konusu değildir.

Öte yandan serbest geçiş ilkesinin bütün yabancı devletler için bir "hak" teşkil etmediği açıktır. Bir kere, her ilke gibi, serbest geçişin de istisnaları vardır. İkinci olarak, ilkelere dayalı uygulamalar, belirli düzenlemelere tabi olarak geçerlilik kazanır. Bu itibarla, Boğazlardan serbest geçiş ya uluslararası bir sözleşmeye ya da Türkiye'nin tek başına belirleyeceği kurallara göre uygulanabilir. Dünya barış ve istikrarı tehlikeye atılmadan bunlar dışında bir yol ve yöneme başvurulamaz. Kırmızı çizgi, Türkiye'nin egemenliği, kara ve deniz ülkesinin bütünlüğü ve güvenliğidir.

Boğazlar, Marmara, Akdeniz ve Karadeniz arasında dünyada başka benzeri bulunmayan bir deniz bağlantısı olup, bugün genel kabul gören deniz hukukuna göre alelade bir uluslararası bir geçiş yolu değildir. İstanbul ve Çanakkale Boğazları, her iki kıyısı Türk topraklarıyla çevrili olması dolayısıyla tamamı itibariyle Türk karasularıdır. Marmara denizi ise bir Türk iç denizidir, uluslararası bir deniz değildir. Marmara denizinin her iki çıkışının da yine Türk karasuları içinde olması nedeniyle iki açık denizi birleştiren su yolu tanımına da girmemektedir. Kısacası, Boğazlar ve Marmara, coğrafi ve hukuki olarak, tümüyle Türkiye Cumhuriyeti ülke bütünlüğü içerisinde kalan sulardır.



Şekil 27: Türk Boğazları Özellikleri.

O zaman Türkiye kendi egemenlik haklarına göre iç hukuk hükümlerine dönebilir, iç su rejimini uygulayıp istediğini istediği şartta geçireceğini beyan edebilir ya da Montrö rejimini aynen uygulayacağını ve aksine bir müdahaleyi savaş nedeni sayacağını ilan edebilir. Bu da iki şekilde olabilir:

a) Montrö Sözleşmesinin savaş gemilerinin geçişlerine ilişkin hükümlerini aynen uygulamaya devam etmek. Bunu teamül hukuku olarak uygulamak da mümkündür, zira Montrö’nün yapılışının üzerinden 85 yıl geçmiş ve İkinci Dünya Savaşı dâhil, tüm zamanların çok ağır sınamalarından başarıyla geçmiş bir düzenlemedir. Ancak teamül hukuku olarak ilan edildiği ve uygulandığında, bu uygulama üzerinde Türkiye’nin kendi egemen kararıyla değişiklikler yapma gücü azalır, yabancı ülkelere söz hakkı doğar.

b) Montrö’nün hem ticaret hem de savaş gemilerinin geçişine ilişkin hükümlerini gerekirse değiştirerek uygulamak. Bu kapsamda, Karadeniz’e sahildar olmayan ülkelerin savaş gemilerinin geçiş rejimi daha da sıkılaştırılmalıdır.

Egemen devlet olarak Türkiye tüm bu uygulama yapma haklarına sahiptir. Bu bölge üzerinde Türkiye’nin kabul etmediği herhangi bir talep veya iddianın Türkiye’nin egemenliğine yönelik saldırgan bir davranış, fiili bir müdahale teşebbüsünün ise savaş nedeni teşkil edeceği açıktır.

### 3.5.24. Montrö Tartışmalarına Batılı Ülkeler Neden Sessiz Kalıyor?

Bu tartışmaların Türkiye’yi sıkıştırmak için kullanılabileceğini unutmamalıyız. Montrö Sözleşmesi’nin şu anki durumu onların menfaatinedir. Montrö kalkarsa boğazlardan rahat rahat geçemezler.

### 3.5.25. Montrö Boğazlar Sözleşmesinin Feshi Ya Da Boğazların Tapu Senedi Olduğuna Dair Tartışmaların Faydası Var mı?

Montrö'nün kalkması, bugün Türkiye için de iyi değildir. Halihazırda kurulu bir düzen var ve istikrarlı bir şekilde devam ediyor. Sözleşme hükümlerinin varlığı, politik baskıları önlüyor. Biz istikrardan, statükodan yanayız ve o statüko da Karadeniz'de barış ve istikrarı sağlıyor. Niye bunu kurcalayalım? Ortada denge sağlayıcı bir sözleşme vardır. Dolayısıyla bu Montrö tartışmasını ortadan kaldırmak, gündemden çıkarmak lazım. Bunlar bizim milli menfaatlerimize zarar veriyor. Sonuç olarak, Montrö Sözleşmesi'ni önemini göz ardı etmek kadar, bu Sözleşmeyi Boğazlar üzerindeki egemenliğimizin kaynağı ve garantisi olarak görmek de yanlıştır.

Montrö'nün tartışmaya açılması ve feshedilmesi halinde Boğazlar üzerindeki egemenliğimizin kaybedileceği şeklindeki, özgüvenden yoksun, hukuken geçersiz, siyaseten ve diplomatik olarak sakıncalı söylemlerden özenle kaçınılmalı, öte yandan bölge barış ve istikrarına katkıda bulunmayacak ve ABD'nin iştahını kabartacak tarzda, Montrö'nün alelade bir sözleşme gibi bir kalemde feshedilebileceği tarzındaki, aynı derecede sakıncalı söylemlerden de uzak durulmalıdır.

### 3.5.26. Montrö Sözleşmesi Hükümlerinin Değiştirilmesi Talebi İle Karşılaşıldığında Nasıl Bir Tutum İzlenmelidir?

Öncelikli ve önemli olarak şu hususu belirtmek gerekir; Türkiye'nin kendisini yakın savaş tehlikesi ile karşı karşıya sayması durumu Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde olmayan yeni bir düzenleme olarak Montrö Sözleşmesi'nde yer almıştır.

Bu bağlamda; savaş zamanında ve Türkiye'nin kendisini pek yakın savaş tehdidi karşısında sayması durumunda ticaret gemileri geçişlerine yönelik düzenlemeleri kapsayan Sözleşme'nin 5'inci ve 6'ncı maddeleri ile harp gemilerinin boğazlardan geçişi konusunda egemenlik haklarımızı hissettiren 19, 20 ve 21'inci maddeleri ulusal hükümlerimiz açısından özellikle önem arz etmektedir.

Türkiye'nin, Boğazlar üzerinde egemenliğini zayıflatıcı herhangi bir değişiklik talebine kesinlikle karşı çıkması gerektiği değerlendirilmektedir. Keza, Montrö Sözleşmesi hükümlerine göre 14'üncü ve 18'inci madde dışındaki değişikliklerde her akit devletin olduğu gibi Türkiye'nin de veto hakkı bulunmaktadır.

### 3.5.27. Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin Feshi Sürecinde Yeni Bir Sözleşme Yapılması ve Yapılana Dek Geçecek Süredeki Geçiş Rejimi Uygulamaları Nasıl Olmalıdır?

Toplanacak konferans neticesinde Türk Boğazlarından geçiş rejimini belirleyecek yeni bir Sözleşmenin yapılabilmesi durumunda “geçiş ve seyrüsefer serbestisi” prensibi bu yeni rejime göre işletilecektir. Boğazlardan geçişe ilişkin yeni bir rejimin oluşturulması amacıyla toplanacak böyle bir konferansta Montrö Sözleşmesi’nin akit devletlerinden birisi olmamakla birlikte, ABD’nin de etkin bir şekilde yer alabileceği değerlendirilmektedir.

ABD’nin; sınırsız geçiş serbestisi arzu ettiği, özel nitelikteki bu boğazlarda da bu arzusunu gelişen durum muvacesinde gerçekleştirmek isteyeceği ve bu yönde her türlü baskı ile lobi faaliyetinde bulunmasının muhtemel olduğu değerlendirilmektedir.

Ancak, Karadeniz ile Ege Denizi ve Akdeniz arasında deniz ulaştırmasının idame edilebileceği tek su yolu olan Türk Boğazları, uluslararası ulaştırma amacıyla kullanılan tek bir boğaz olmayıp, iki ulusal boğaz ve bir iç denizden oluşmaktadır. Coğrafi ve hukuki gerçeklerden kaynaklanan Türk Boğazları’nın “sui generis (kendine özgü)” özellikleri, hakim devlet olarak Türkiye’nin geçiş rejiminin belirlenmesinde öncelikli söz hakkına sahip olması gerektiğini ortaya koymaktadır.

Türkiye’nin egemenliğine zarar verebilecek ve Boğazlar bölgesindeki güvenlik ihtiyaçlarını tam karşılayamayacak bir rejimin Türkiye tarafından kabulü mümkün değildir.

Karadeniz’de; karasuları dışında kalan açık deniz alanlarında, açık deniz serbestilerinin kullanımını konusunun ise Deniz Hukukuna uygun şekilde çözümlenmesi uluslararası bir mutabakata bağlıdır.

Yeni bir sözleşme yapılana dek uygulanacak geçiş rejiminin ne olacağı ise önemli bir tartışma konusudur. Bu bağlamda, Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin feshinden sonra yeni bir sözleşme yapılması aşamasında transit geçiş rejimine yönelik bir takım öneri ve emrivakilerle karşılaşılabileceği mümkündür.

Daha önce de belirtildiği üzere , “**transit geçiş**” rejiminin fiziki ve coğrafi konumu itibariyle boğazlar bölgesinde uygulanabilme imkanı yoktur. Böyle bir durumda Türkiye’nin boğazlardan geçişin “**zararsız geçiş**” rejimi çerçevesinde olabileceği görüşünü ortaya atması uygun bir hal tarzı olarak görülebilse de “iç sular rejimi”ne tabi bir deniz olan Marmara’da zararsız geçiş hakkının olamayacağı ve uygulanamayacağı gerçeği mutlaka dile getirilmeli ve gözden kaçırılmamalıdır.

Türkiye'nin Boğazlarda yapılan “geçişin zararsız olmasını isteme yetkisi” ile BM-DHS’de düzenlenen ”zararsız geçiş rejimi”nin birbirine karıştırılmaması gerekmektedir.

Ancak, kanaatimizce şimdiden Türk Boğazları'nın iki boğaz ve bir iç denizi kapsadığı mutlaka gündeme getirilmeli ve “iç su” rejiminden asla taviz verilmemelidir.

Montrö Sözleşmesi'nin fesh edilmesi ve yeni bir sözleşmenin yapılamaması durumunda iki ulusal boğaz ve bir iç denizden oluşan Türk Boğazları bölgesinde, egemen devlet olarak Türkiye'nin zabıta ve yargı yetkisi ile geçişin zararsız olmasını isteme ve geçişi düzenleme yetkilerinin devam etmesi gerektiği mütalaa edilmektedir.

Bu bağlamda; Türkiye'nin, Lozan Barış Andlaşmasınının 23'üncü maddesine ve Montrö Boğazlar Sözleşmesininin birinci maddesindeki soyut ilkeler çerçevesinde ve var olan yetkilerini kullanarak Türk Boğazları Bölgesinde geçiş ve ulaşımın nasıl yapılacağını düzenleyebileceği değerlendirilmektedir.

Ayrıca Türkiye, değişen durum çerçevesinde Boğazlar ve Marmara Denizi'nden geçişte alınacak vergi ve harçları yeniden tespit edebilir, halihazırda isteğe bağlı olan kılavuzluk ve yedekçiliği zorunlu kılabilir.

Lozan Barış Antlaşması hükümlerine geri dönülerek geçiş rejiminin buna göre geçerli olacağı söylemlerine karşı verilebilecek önemli cevaplardan birisinin de, Lozan Barış Antlaşmasına göre “silahsızlandırılmış statüde” olması gereken adaların durumunun da gündeme getirilmesinin olacağı mütalaa edilmektedir.

### **3.5.28. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Hükümlerinin Değiştirilmesi Talebi İle Karşılaşılması Durumunda İzlenecek Hal Tarzı Ne Olmalıdır?**

- (a) Türkiye'nin Boğazlardaki egemenlik haklarından kesinlikle taviz verilmemeli,
- (b) Veto hakkı kullanımından çekinilmemeli,
- (c) Boğazlardan geçiş ile Karadeniz'de tonaj ve süre kısıtlamalarını düzenleyen Montrö Sözleşmesi'nin 14 ve 18'inci maddelerine ilişkin düzenlemelerde ise milli menfaatlerimiz çerçevesinde nitelikli çoğunluk oluşturulması engellenmeli,
- (ç) Geçiş rejiminin mevcut halinden daha serbest hale gelmemesinden yana olmalı,

### 3.5.29. Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin Feshi Durumunda İzlenecek Hal Tarzı Ne Olmalıdır?

- (a) Yeni bir sözleşme yapılması halinde mevcut sözleşmede yer alan haklarımızdan taviz verilmemesin ve geçiş rejiminin egemenlik haklarımızı teyit edecek şekilde geliştirilmesinin,
- (b) Yeni sözleşme yapılana kadar mevcut sözleşmenin geçiş rejimine ait hükümlerinin uygulanmaya devam edilmesinin,
- (c) Mevcut sözleşmenin geçiş rejimine ait hükümlerinin uygulanmasında bir tereddüt yaşanması durumunda; “**transit geçiş**” rejimi önerilerinin dikkate alınmamasını ve Boğazlardan “**geçişin zararsız**” yapılması talebimize riayet edilmesinin sağlanmasının,
- (ç) Yeni bir sözleşme yapılamaması durumunda ise;
- (ı) Türk Boğazlarının coğrafi ve fiziki olarak kendine özgü yapısı olduğunun açıkça ifade edilmesini ve bu kapsamda geçiş rejiminin de BMDHS’de yer alan diğer boğazlar gibi değerlendirilemeyeceğinin ifade edilmesinin,

(ıı) “**Transit geçiş**” rejiminin bu yapı nedeniyle uygulanamayacağının ve her ne kadar Çanakkale ve İstanbul Boğazlarından geçişlerin “**zararsız geçiş**” rejimi kullanılarak yapılmasının makul olacağı bir kısım taraflarca düşünülse dahi, bu durumun bir iç denizden geçilmek zorunda olunması nedeniyle uygun olmayacağı, bu bağlamda “iç sular rejimi”ne tabi bir deniz olan Marmara’da zararsız geçiş hakkının olamayacağı ve uygulanamayacağı gerçeğinin mutlaka dile getirilmesini, bu bağlamda Türkiye’nin Marmara’da hükümlerlik haklarının açıkça ifade edilmesinin,

- (ııı) Boğazlarından geçiş rejiminin Milli olarak düzenlenmesini ve ilan edilmesinin,
- (ıv) Boğazlardan geçişte alınacak vergi ve harçların yeniden tespit edilmesinin,
- (v) Kılavuz almanın zorunlu hale getirilmesinin,

(4) Yeni bir sözleşme yapılana kadar ortaya çıkacak boşlukta ve yapılacak yeni sözleşmede **Boğazlar’da Türkiye Cumhuriyetinin mutlak hakimiyetinin** kabul ettirilmesinin sağlanmasının,

(5) Türkiye’nin kendi menfaatleri doğrultusunda politika izlerken, ilgili devletlerin ortak ve aykırı menfaatlerini çok detaylı analiz etmesini ve “**diğer devletlerin menfaat çakışmalarından maharetle istifade etmesinin**” uygun ve gerekli olacağı düşünülmektedir.

Zira, 1923 yılından bu yana siyasi ve askeri yönden ciddi değişiklikler meydana gelmiş ve Türkiye'nin geldiği noktada hükümlanlık haklarından geri adım atmasının, çağdaş ve egemen bir devlet olarak vazgeçmesinin ya da taviz vermesinin mümkün olamayacağı kıymetlendirilmektedir.



## 4. Adalar (Ege) Denizi

### 4.1. Coğrafi Özellikler

Adalar Denizi Bölgesi, Akdeniz havzası içinde yer almakta olan ve Balkan yarımadası ile Anadolu yarımadası arasında bulunan Adalar Denizi çevresinde; Asya ve Avrupa kıtalarının kıyılarını, yani Yunanistan, Makedonya ve Trakya'nın doğu, Anadolu'nun batı ve güney-batı kıyılarını kapsayan ve hiçbir yerde genişliği 400 km'yi geçmeyen dörtgen şeklinde coğrafi bir alandır.

Adalar Denizi, Karadeniz ile Akdeniz açık denizi arasında İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan sonra ikinci derecede önemli bir su yolu oluşturmaktadır. Bu haliyle bölgenin önemi; Türkiye, Karadeniz'e sahili olan devletler ve diğerleri bakımından ayrı ayrı değerlendirilebilir.



**Harita 20:** Adalar Denizi'ni Gösterir Harita.

Adalar Denizi, Türkiye'nin kuzeydeki Karadeniz ve Marmara sahilleri ile Akdeniz sahillerini birleştirmektedir. Adalar Denizi, bu konumu nedeniyle ticaretinin önemli bir kısmını Boğazlar ve Adalar Denizi yoluyla yapan Rusya Federasyonu ve Karadeniz'e kıyısı olan diğer devletler için de her zaman önem taşımıştır. Türkiye için sadece çok önemli bir deniz yolu olmayıp aynı zamanda hava ulaşımı, askeri, siyasi, iktisadi, coğrafi, jeopolitik ve stratejik bakımdan da çok önemlidir.<sup>47</sup>

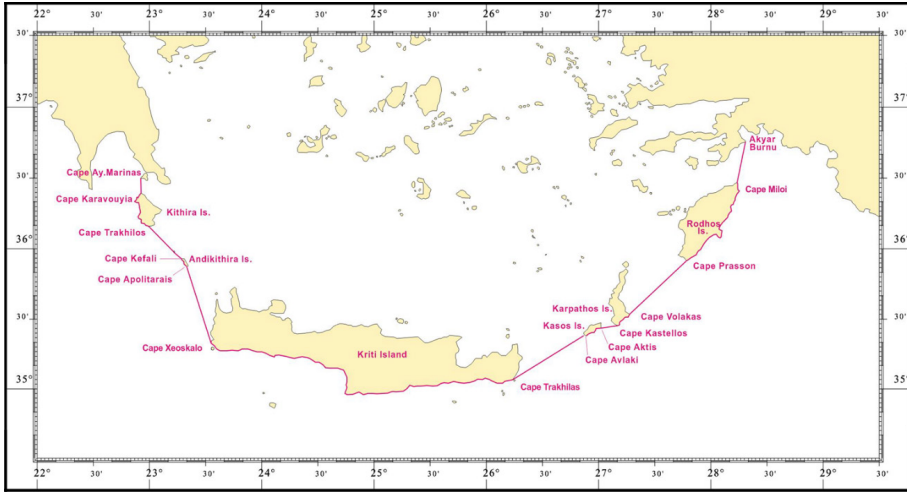
47 Sertaç Hami Başeren, Ege Sorunları, Ankara: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları No:25, 2006, s.2-3.

Adalar Denizi, Doğu Akdeniz’in kuzeyinde, Anadolu yarımadasının batı sahilleri ile Balkan yarımadasının doğu sahilleri arasında yer alır. Kabaca 41°-35° kuzey enlemleri ile 23°27°/28° doğu boylamları arasında kalan bir kıyı denizidir. Ortalama derinliği 350 metre kadardır. Kuzey-güney istikametindeki uzunluğu 660 km., doğu-batı istikametindeki genişliği ise kuzeyde 270, ortada 150, güneyde ise 400 km. kadardır. Kuzeyde, Türkiye’nin Marmara Bölgesi ile Karadeniz’den ayrılan Adalar Denizi, yine bu bölgede yer alan Boğazlar yolu ile Karadeniz’e bağlantılıdır. Güneyde, Mora Yarımadası’ndan Anadolu’ya, güneye sarkarak uzanan bir yay üzerinde sıralanmış Çuha (Kitira), Sikliye (Antikitara), Girit, Çoban (Kasos), Kerpe (Karpatos) ve Rodos adaları zinciri ile Akdeniz’den ayrılan Adalar Denizi, kapladığı yaklaşık 214.000 km<sup>2</sup>’lik alan ile Akdeniz’in kuzeye doğru bir uzantısıdır.<sup>48</sup>



**Harita 21:** Adalar Denizi’ni Gösterir Harita.

Mora’dan Anadolu’ya uzanan bu adalar zinciri, Adalar Denizi’ni Akdeniz’den sadece coğrafi olarak ayırmaktadır. Türkiye açısından Adalar Denizi’ni Akdeniz’den ayıran hukuki sınır tutumu, 3 Aralık 2010 tarihinde Uluslararası Hidrografi Organizasyonu’na (IHO) deklare ettiği üzere “Büyük Çuha, Küçük Çuha, Girit, Kaşot, Kerpe, Rodos Adalarının Akdeniz’e bakan güney uçlarından geçerek Akyar Burnu’na ulaşacak şekilde çizilmesi gerektiği” şeklindedir.



**Harita 22:** Türkiye'nin Deklare Ettiği Adalar (Ege) Denizi-Akdeniz Ayrımını Gösteren Harita.

Yaklaşık olarak 214.000 km<sup>2</sup> alana sahip olan Adalar Denizi'ndeki toplam ada, adacık ve kayalık sayısında değişik kaynaklarda farklı rakamlar görülebilmekle birlikte, Türk Deniz Kuvvetleri tarafından yapılan çalışmalarda bu sayının 1.800 civarında olduğu, 100 kadarının meskûn halde olduğu, büyük bir çoğunluğunun ise insan yaşamasına uygun olmayan kayalıklar şeklinde bulunduğu bilinmektedir.

Bazı araştırmacılar, Adalar Denizi'ndeki ada, adacık ve kayalık (coğrafi formasyonların) olarak toplam sayısının 10.000 civarında olduğunu, adalardan yaklaşık olarak 800-1.000 tanesinde isimlerin belli olduğunu ifade etmektedir. Bu adalardan yüzölçümü 100 km<sup>2</sup>'den büyük olanlar 24 adet olup, daha küçük olanlarla birlikte toplam yüzölçümleri yaklaşık 23.000 km<sup>2</sup> dir (Yaycı,2021).



**Harita 23:** Adalar Denizi'nin Coğrafi Özelliklerini gösterir harita.

Osmanlı Devleti zamanında İmroz'dan Meis'e kadar Anadolu sahillerindeki adalara Ceza-yir-i Bahr-i Sefid (Akdeniz Adaları)<sup>49</sup> adı verilmiş, buradan yola çıkarak Ege Denizi “Adalar Denizi” olarak da isimlendirilmiştir.

Adalar Denizi (Ege)'ndeki adaları, çok geniş bir deniz alanına dağılmış (sporadik) gibi görünseler de belli bir coğrafi yayılışa ve düzene sahip oldukları ve hemen hemen hepsinin Türk ve Yunan ana karalarının önünde bulunan deniz bölgelerinde toplanmış “ada grupları” şeklinde konuşlandıkları dikkat çekmektedir. Adalar Denizi Adaları'nı, gerek jeopolitik, gerekse tarihi-siyasî gelişmelerden kaynaklı gerekçelerle 5 ana gruba ayırmak mümkündür. Bunlar; Boğazönü Adaları ve Trakya Adası, Saruhan (Doğu Sporad) Adaları, Menteşe Adaları (Güney Sporadlar veya Rodos, 12 Ada ve Meis), Kuzey Sporad Adaları ve Kiklat Adaları'dır. Türkiye açısından günümüzde önemli olan ve Anadolu yarımadasını batıdan çevreleyen Boğazönü, Saruhan ve Menteşe Adaları'na toplam olarak Doğu Ege Adaları da denilmektedir.

## Adalar (Ege) Denizi Adaları özetle;

**1. Kuzey Sporad Adaları (Kuzey Sporadlar):** Adalar Denizi'nin batısında, Orta Yunanistan kıyıları önlerinde bulunan adalara verilen addır.

**2. Tavşan (Kiklat/Kiklad) Adaları:** Adalar Denizi'nin batısında, Mora yarımadasının doğusundaki ada grubuna verilen tanımlamadır.

**3. Boğazönü Adaları ve Trakya Adası:** Adalar Denizi'nin kuzey-doğusunda, Çanakkale Boğazı önlerinde ve Trakya açıklarında yer alan; Semadirek/Semendirek (Samotraki), Gökçeada (Imbros), Bozcaada (Tenedos), Limni (Limnos), Bozbaba (Agia Evstratios) ve Taşoz (Thasos) adalarına verilen toplu adlandırmadır.

**4. Saruhan Adaları (Doğu Sporadlar):** Adalar Denizi'nin doğusunda, Batı Anadolu sahilleri önlerinde dizili; Midilli (Lesvos), Sakız (Khios), İpsara (Psara), Sisam (Samos), Ahikerya (İkaria) ve Hurşit (Thimaina/Fournoi) gibi adalar etrafında kümelenmiş ada grubudur.

**5. Menteşe Adaları (Güney Sporadlar veya Oniki Ada):** Adalar Denizi'nin güney-doğusunda, Batı Anadolu sahillerinin önlerinde, kuzeyden güneye Anadolu kıyılarını adeta yalayaarak dizilmiş; öncelikle Batnoz (Patmos), Lipso (Lipsi), İleryoz (Leros), Kelemez (Kalimnos), İstanköy (Kos), İncirli (Nisiros), Sömbeki (Syme), İlyaki/İlki (Tilos/Telos), Herke (Khalkia/Chalki), Rodos (Rodhos/Rhodes), Kaşot (Kasos), Kerpe (Karpathos), İstanbulya (Astipalaia) ve Meis (Megisti) adalardan müteşekkil ada grubudur. Oniki Ada tabiri, irili ufaklı birçok adası bulunan Ege denizinin güneydoğu kesiminde Anadolu kıyılarına yakın konumda yer alan ve Menteşe adaları, Güney Sporad Adaları gibi isimlerle anılan adalar grubunun 1912'de İtalyan işgaline uğrayan bir bölümüne Yunanlılar'ın verdiği Dodecanissas adlandırması'nın Türkçe tercümesine dayanır. Bu adaların çoğu Anadolu'nun devamı olan kıta sahanlığı üzerindedir ve fiziki bakımdan Anadolu'nun bir parçasıdır. Dodeca-nissas (Dodecanese) tabiri bütün Batı dillerinde kullanıldığı gibi Osmanlı Türkçesi'nde "Cezayir-i isna-aşer" şeklinde geçer.<sup>50</sup>



## 4.2. Tarihsel Süreç

Osmanlı Devleti zamanında Gökçeada'dan Kızılhisar'a (Meis) uzanan Anadolu sahillerindeki adalara Cezayir-i Bahr-i Sefid (Akdeniz Adaları) ismi verilmiştir. Bu nedenle 11. yüzyıldan beri Türkler tarafından "*Adalar Denizi*" olarak adlandırılan Ege Denizi, Karadeniz ile Akdeniz arasında yer almaktadır. Türkiye'nin İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan sonraki en önemli su yolunu oluşturmaktadır. Adalar (*Ege*) Denizi, Türk deniz ticaretinin %75'inin geçtiği bir güzergahta yer almaktadır (Yaycı, 2020a, s. 1). Türkler 1071'de Malazgirt Savaşı ile Anadolu'ya son kez girdikten tam 10 yıl sonra bu dönemdeki ilk donanmayı 1081'de Batı Anadolu'nun (Ege) kıyılarında, Çaka Bey komutasında kurmuşlardır. 19 Mayıs 1090'da Bizans donanmasına karşı kazanılan Koyun Adaları Zaferi ile Adalar (Ege) Denizi'ndeki Türk hakimiyet süreci başlamıştır (İnalçık, 2013, s. 48). Bu hakimiyet sürecinde Sakız, Sisam, Midilli ve Rodos da dahil olmak üzere birçok ada Çaka Bey komutasında Türklerin egemenliği altına girmiş fakat elde tutulamamıştır. Aynı şekilde Menteşeoğulları Beyliği de bir dönem Rodos'u ele geçirmiş ancak hakimiyetini sürdürememiştir (Turgut, 2017).

Osmanlı Devleti'nin Adalar (Ege) Denizi'ndeki tam hakimiyeti sağlanmadan önce bu denizdeki birçok ada St.Jean Şövalyeleri (*Hospitaller Şövalyeleri*), Venedikliler ve Cenevizliler arasında paylaşılmış ve kolonileştirilmiştir. 1200'lü yılların başından itibaren Bizans kontrolünde olan Kuzey Sporad ve Kiklad Adaları, Venediklilerin egemenliği altına girmiş ve Venedikliler burada Nakşa Düklüğü'nü kurmuşlardır (Yaycı, 2020a, s. 17). 1300'lü, 1310'lü yıllara kadar Bizans İmparatorluğu'na ait olan Menteşe Adaları, bu yıllar arasında St. Jean Şövalyeleri tarafından ele geçirilmiştir. Akabinde, St. Jean Şövalyeleri Rodos Adası'nı merkezleri haline getirmişlerdir. Benzer şekilde Cenevizliler de Doğu Sporad Adaları ile Boğazönü Adaları'nı kontrol etmektedirler. Ayrıca Sakız ve Sisam gibi adalara da sahip durumdadırlar (Davies ve Davis, 2007). Osmanlı Devleti'nin İstanbul'u fethinden sonraki 100 yıl içerisinde Taşoz, Semadirek, Gökçeada, Limni, Midilli, Sakız ve Sisam gibi belli başlı adalar Cenevizlilerden; Rodos, İstanköy ve diğer bazı adalar ise St.Jean (Rodos) Şövalyeleri'nden; Midilli, Eğriboz ve Şıra Adası başta olmak üzere çevrelerinde bulunan adalar ise Venediklilerden alınmıştır. Barbaros Hayreddin Paşa komutasında 1538'de Kerpe ve Kaşot adalarının fethedilmesi ve sonrasında 1669 yılında Girit Adası'nın Osmanlı hakimiyeti altına girmesiyle Türklerin Adalar (Ege) Denizi'ndeki hakimiyet mücadelesi tamamlanmıştır (Yaycı, 2020a, ss. 13-14).

1090 yılındaki Koyun Adaları Zaferi ile başlayan 600 yıllık süreç içerisinde Türkler, Adalar (Ege) Denizi'nde Venedikliler, Cenevizliler ve St. Jean Şövalyeleri ile mücadele etmiştir. Adaların fetih sürecinde hiçbir ada Yunanlardan alınmamıştır (Yaycı, 2020a, s. 14).

Osmanlı’nın Adalar (Ege) Denizi’ndeki hakimiyeti 24 Nisan 1830 tarihinde Yunanistan’ın bağımsız bir devlet olmasına kadar sürmüştür (Danişmend, 1972, ss. 398-399). Bu tarihte ilk defa Osmanlı Devleti tarafından Yunanistan’a Eğriboz, Kuzey Sporad ve Kiklat Adaları verilmiştir. 1830 sonrası dönemde özellikle Trablusgarp Savaşı ve Balkan Savaşları sırasında işgale uğramış olan adalar bulunsa da Osmanlı Devleti egemenlik haklarını hukuki ve siyasi açıdan Lozan Barış Antlaşması’na kadar devam ettirmiştir. Avrupalı devletlerin baskılarıyla Yunanistan’a verilmesi kararlaştırılan adalara ilişkin hükümler içermekte olan; 1912 Uşi, 1913 Londra ve 1913 Atina Antlaşmalarının hükümlerini belirten 14 Şubat 1914 tarihli “*Altı Büyük Devlet Kararı*” Osmanlı Devleti tarafından kabul edilmemiştir (Kurumahmut, 1998, ss. 11-46)<sup>52</sup>. İtalya 1912’de Trablusgarp Savaşı’nda Menteşe Adaları’nı işgal etmiştir. Uşi Antlaşması ile adaların Osmanlı Devleti’ne bırakılması kararlaştırılmış ancak Balkan Savaşları’nın başlamasıyla bu durum gerçekleşmemiştir. Osmanlı Devleti’nin Birinci Dünya Savaşı’nda yenilmesiyle, adalar fiilen İtalya’nın himayesinde kalmıştır. Fakat Menteşe Adaları hukuken 1923 Lozan Barış Antlaşması’na kadar İtalya’ya devredilmemiştir. Adalar (Ege) Denizi’ndeki tüm adaların hukuki statüsü, İkinci Dünya Savaşı sonrasında 10 Şubat 1947’de imzalanan Paris Barış Antlaşması ile nihai halini almıştır.

Adalar (Ege) Denizi’nde karasuları dışında kalan deniz alanları yasal olarak açık deniz statüsündedir. Bu denizde karasuları dışında herhangi bir kıta sahanlığı veya deniz yetki alanı belirlenmemiştir. 11 Kasım 1976’da Yunanistan ve Türkiye arasında Bern Deklarasyonu imzalandı. 1976 Bern Deklarasyonu’na göre, her iki ülke de kıta sahanlığının sınırlandırılması konusunda bir anlaşmaya varmak için müzakereler yapmaya karar verdiler. Bildirgede ayrıca Adalar Denizi kıta sahanlığı ile ilgili karşı tarafı itibarsızlaştıracak her türlü girişim veya eylemden kaçınılması gerektiği belirtilmektedir. Bu beyanname hem Yunanistan hem de Türkiye için halen geçerli ve bağlayıcıdır.

52 Balkan Savaşları sonunda, 13 Şubat 1914 tarihli Altı Büyük Devlet Kararı’nda, “Taşoz, Semadirek, Limni, Bozbaba, Midilli, İpsara, Sisam ve Ahikerya”nın Yunanistan’a devredilmesine karar verilmiş ancak Osmanlı Devleti bunu kabul etmemiştir.



**Harita 25:** 1830-1923 Yılları Arasında Adalar (Ege) Denizi'ndeki Adaların Durumu (Yaycı, 2020: 1).



**Harita 26:** 1923 Lozan Barış Antlaşması'na göre Adalar (Ege) Denizi'ndeki Adaların Durumu. (Yaycı, 2020: 23).

Osmanlı Devleti, dönemin uluslararası hukuk kurallarına uygun olarak Adalar (Ege) Denizi'nde bulunan ada, adacık ve kayalıkların tamamına hakim olmuş, sonra bunlardan bazılarını yukarıda bahsedilen antlaşmalar uyarınca devretmek zorunda kalmıştır. Lozan Barış Antlaşması'ndan sonraki süreçte ise Osmanlı Devleti'nin ismen devrettiği ada, adacık ve kayalıklar dışında Adalar (Ege) Denizi'nde bulunan tüm ada, adacık ve kayalıkların hakimiyeti Türkiye Cumhuriyeti'ne aittir. Buradaki temel husus, Türkiye Cumhuriyeti'nin Osmanlı Devleti'nin halefi olmasıdır. Adalar (*Ege*) Denizi Adaları'nın bugünkü statüsünü Lozan Antlaşması'nın 6, 12, 15 ve 16. maddeleri ile Paris Barış Antlaşması'nın 14. maddesi belirlemektedir (Başeren, 2006, ss. 52-62; Paris Barış Antlaşması, 1947; Lozan Barış Antlaşması, 1923)<sup>5354</sup>. Lozan Barış Antlaşması'nın 12. maddesi ile Taşoz, Semadirek, Limni, Bozbaba, Midilli, İpsara, Sakız, Sisam ve Ahikerya adaları Yunanistan'a, 15. maddesi ile Menteşe Adaları ve Meis Adası İtalya'ya devredilmiştir. 1947 Paris Barış Antlaşması'nın 14. maddesi ile Menteşe Adaları ve Meis Adası İtalya'dan alınarak Yunanistan'a devredilmiştir. Yunanistan'a devredilmiş adalar, antlaşmalarla ismen belirlenmiş olanlardır. Yunanistan'a antlaşmalarla ismen devredilmemiş diğer tüm ada, adacık ve kayalıkların egemenliği Osmanlı Devleti'nin halefi olan Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal etmiştir. Dolayısıyla, Adalar (Ege) Denizi'nde antlaşmalar neticesinde sahihsiz herhangi bir ada, adacık ve kayalık bulunmamaktadır.

53 1947 Paris Barış Antlaşması madde 14:

“1. İtalya işbu antlaşma ile aşağıda belirtilen Onikiada(Dodecaneseislands)'yı tüm egemenliği ile Yunanistan'a terk eder: Stampalia(Astropalia), Rhodes(Rhodos), Calki(Kharki), Scarpanto ,Cassos (Casso), Piscopis(Tilos), Misiros(Nisiros), Calimnos(Kalymnos), Leros, Patmos, Lipsos(Lipso), Simi(Symi), Cos(Kos) ve Castellorizo ve bitişik adacıklar.

2.Bu adalar silahsızlandırılacak ve öyle kalacaklardır.

3.Bu adaların Yunanistan'a devriyle ilgili usul ve teknik şartlar Birleşik Krallık hükümeti ile Yunanistan hükümeti arasında anlaşma ile karar verilecektir ve bu antlaşmanın yürürlüğe girmesinden itibaren en geç 90 gün içinde yabancı birliklerin çekilmesi için gerekli düzenlemeler yapılacaktır.”

54 1923 Lozan Barış Antlaşması 6. Madde:

İşbu antlaşmada aykırı bir hüküm bulunmadıkça, deniz sınırları, kıyıya üç milden daha yakın bulunan adaları ve adacıkları da içine alacaktır.

1923 Lozan Barış Antlaşması 12. madde:

“İmroz Adası ile Bozcaada ve Tavşan Adaları dışında, Doğu Akdeniz Adaları ve özellikle Limni, Semadirek, Midilli, Sakız, Sisam ve Nikarya Adaları üzerinde Yunan egemenliği konusunda 17/30 Mayıs 1913 tarihli Londra Antlaşması'nın 5. ve 1/14 Kasım 1913 tarihli Atina Antlaşması'nın 15. maddesi hükümleri uyarınca alınan ve 13 Şubat 1914 tarihinde Yunan Hükümetine, 14 Şubat 1914'te Osmanlı İmparatorluğu'na bildirilen karar, bu antlaşmanın İtalyan egemenliği altına konulan ve 15. maddede belirtilen adalara ilişkin hükümleri saklı kalmak üzere doğrulanmıştır. İşbu antlaşmada aykırı bir hüküm bulunmadıkça Asya kıyısından 3 mil az bir uzaklıkta bulunan adalar Türk egemenliği altında bulunacaktır.” hükmüne yer verilmiştir.

1923 Lozan Barış Antlaşması 15. madde:

“Türkiye, aşağıda sayılan adalar üzerindeki bütün haklarından ve sıfatlarından İtalya lehine feragat eder. Bugünkü durumda İtalya'nın işgali altında bulunan Stampalia, Rodos, Kalki, Skarpanto, Kazos, Piscopis, Miziros, Kalimnos, Leros, Patmos, Lipsos, Sömbeki ve İstanköy Adaları ile bunlara bağlı adacıklar ve Meis Adası.”

1923 Lozan Barış Antlaşması 16. madde:

“Türkiye, işbu antlaşmada belirlenen sınırları dışındaki tüm topraklar ile bu topraklardan olup, gene bu antlaşma ile üzerinde kendi egemenlik hakkı tanınmış bulunanlar dışındaki adalarda -ki bu toprak ve adaların geleceği ilgililerce saptanmış veya saptanacaktır- her ne nitelikte olursa olsun, sahip olduğu tüm hak ve senetlerden vazgeçtiğini açıklar.”



**Harita 27:** 1947 Paris Barış Antlaşması'na Göre Adalar (Ege) Denizi'ndeki Adaların Durumu (Yaycı,2020: 24).

#### 4.2.1. Egemenliği Antlaşmalarla Yunanistan'a Devredilmemiş Ada, Adacık ve Kayalıklar (EGAYDAAK)<sup>55</sup>

Adalar (Ege) Denizi'nin sınırları içerisinde çok sayıda ada, adacık ve kayalık mevcuttur. Bu ada, adacık ve kayalıkların mevkiileri ve boyutları farklı olsa da mevcudiyetleri Adalar (Ege) Denizi'ni dünyanın diğer tüm denizlerinden ayırmış ve Adalar (Ege) Denizi'ne bu bağlamda benzeri bulunmayan bir özellik kazandırmıştır (Kurumahmut, 1998, s. 45).

Yunanistan'ın maksimalist tezlerinin temelini oluşturan Anadolu kıyılarına çok yakın konumda bulunan Yunanistan'a ait birçok ada ve adacığın, Adalar (Ege) Denizi'nde bulunduğunu hatırlatmak gerekmektedir. Eğer Türk-Yunan sorunlarının odaklandığı alan Adalar (Ege) Denizi ise, o halde Türk-Yunan sorunlarını temelden etkileyen ve Yunanistan yayılcılığının önünde en büyük engel olarak bulunan, Türkiye'nin EGAYDAAK konusundaki duruşudur.

55 Bu bölümün yazımı sırasında Cihat Yaycı'nın akademik bildirileri, tebliğleri, kişisel çalışmaları ve notlarından istifade edilmiştir.

Yunanistan’ın maksimalist tezlerinden biri de bu ada, adacık ve kayalıkların kendi egemenliği altında olduğu iddiasıdır. Halbuki Lozan’ın 16. Maddesi Osmanlı Devleti’nin Adalar Denizi dışındaki diğer denizlerdeki topraklarıyla alakalıdır. Adalar Denizi’nde ise Lozan Barış Anlaşması’nın 12. ve 15. maddelerinde hangi adaların devredildiği açıkça yazmaktadır. Bunun dışındaki adaların devredilmediği hususu da tartışmaya yer bırakmaksızın son derece aşikardır. Bu nedenle Adalar (Ege) Denizi’nde bulunup antlaşmada ismen yer almayan ada, adacık ve kayalıklar üzerindeki Yunanistan’ın egemenlik iddiasının hukuksal bir zemini bulunmamaktadır.

EGAYDAAK’ların varlığı, karasularından başlayarak Adalar (Ege) Denizi’ndeki deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasını ve dolayısıyla hava sahası sorunlarını da çok kritik bir şekilde etkilemektedir. Yunanistan’ın Adalar (Ege) Denizi’ni bir Yunan gölüne çevirmekten alıkoyan en büyük engel EGAYDAAK’ların varlığıdır. Bu bağlamda gerçek şudur ki; Adalar (Ege) Denizi’ndeki durumun Türkiye’nin lehine çözümlenmesi açısından en büyük dayanak noktamız EGAYDAAK’lardır. Kısaca, EGAYDAAK sorunu çözüme kavuşturulmadan Adalar (Ege) Denizi’ndeki Yunanistan taleplerinin sonlandırılması düşünülemez. Diğer bir deyişle, Adalar (Ege) Denizi’nde “*mevcut olan her bir ada, adacık ve kayalığın hangi devlete ait olduğu*”nun ifade edilmesi gerekmektedir. EGAYDAAK’lar konusunda izlenecek politika her ne kadar münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı sınırlarını etkilemeyecek olsa da Adalar (Ege) Denizi’ndeki karasuları konusunu etkileyecek olması sebebiyle önem arz etmektedir.

#### 4.2.1.1. Tarihsel Süreci ve Mevcut Durumu

Osmanlı Devleti’nin, Yunanistan’ın bağımsızlığını kabulünün ardından Adalar (Ege) Denizi’ndeki Eğriboz Adası, Kuzey Sporad ve Kiklat Adaları Yunanistan’a bırakılmıştır. Diğer bütün adalar, Balkan Savaşları’nın öncesine kadar Osmanlı hakimiyetinde kalmıştır. Birinci Balkan Savaşı’nı takiben 13 Şubat 1914 tarihli Altı Büyük Devlet Kararı ile o tarihe kadar fiilen Yunanistan işgali altında bulunan tüm Adalar (Ege) Denizi Adaları, “gayri askeri statüde olmaları şartı” ile Yunanistan’a bırakılmıştır (Bozcaada, Gökçeada ve Meis Adası bu devire dahil olmamış ve Osmanlı’nın egemenliğinde kalmaya devam etmiştir). Yunanistan’ın bağımsız bir devlet olarak ortaya çıktığı 24 Nisan 1830 tarihinden Lozan Barış Antlaşması’na kadar adalar konusunda herhangi bir ihtilaf meydana gelmemiştir. Adalar (Ege) Denizi adalarının bugünkü statüleri; 1923 Lozan Barış Antlaşması’nın 6, 12, 15 ve 16. maddeleri ve 1947 Paris Barış Antlaşması’nın 14. maddesi ile ortaya konulmuştur. Bir diğer ifade ile, sadece Osmanlı Devleti/Türkiye Cumhuriyeti hakimiyetinden uluslararası hukuka uygun biçimde antlaşmalar ile ismen Yunanistan ve İtalya’ya devredilmiş adalar, bugün Adalar (Ege) Denizi’nde hukuki olarak Yunanistan egemenliği altında bulunmaktadır. Yunanistan’ın varlık gösterdiği diğer ada, adacık ve kayalıkların üzerinde hukuken egemenlik hakkı bulunmamaktadır.

Lozan Barış Antlaşması'nın 12. maddesi ile Semadirek, Limni, Midilli, Sakız, Sisam ve Ahikeryaadaları ismen sayılarak; Taşoz, Bozbaba ve İpsaraadaları ise 1914 Altı Büyük Devlet Kararı'na atıfta bulunarak toplam 9 ada Yunanistan'a devredilmiştir. Gökçeada, Bozcaada ve Tavşan Adası'nın Türkiye'nin egemenliğinde kaldığı da teyit edilmiştir.

Lozan Barış Antlaşması'nın 15. maddesi ise Menteşe Adaları ve Menteşe Adaları'na bağlı adacıklar ile Meis Adası'nı ismen sayarak, toplamda 13 ada ile bu 13 adaya bağlı adacıkları ve Meis Adası'nı İtalya'ya devretmiştir. Ancak İtalya egemenliğine devredilen adalar bir müddet sonra İtalya egemenliğinden çıkmıştır. İtalya, İkinci Dünya Savaşı sonrasında imzalanan Paris Barış Antlaşması'nın 14. maddesinin 1. fıkrasına göre, Meis Adası dahil 14 ada ve bu 14 adaya “bağlı ve bitişik adacıkların” egemenliğini Yunanistan'a devretmiştir (Yaycı, 2020a, s. 43). Nitekim bu “bağlı ve bitişik adacıkların” hangileri oldukları Paris Barış Antlaşması'nın metni ve ek haritalarında somut bir biçimde ifade edilmemiştir. Dolayısıyla “bağlı ve bitişik adacık” kriterine açıklık getirilmesi ve Anadolu sahillerine çok yakın olan birçok ada, adacık ve kayalığın hukuki statülerinin tespiti maksadı ile Türkiye ve İtalya arasında görüşmeler yapılmıştır. Bu görüşmelerin sonunda sadece Meis Adası ve Bodrum açıklarındaki Kara Ada'yı kapsayan 4 Ocak 1932 tarihli Türkiye-İtalya Sözleşmesi (Ankara Sözleşmesi) imzalanmıştır. 4 Ocak 1932 tarihli bu sözleşme sadece Meis Adası ve civarındaki sınır için geçerlidir. 1947 Paris Barış Antlaşması'nda 4 Ocak 1932 Türkiye-İtalya Sözleşmesi'ne atıfta bulunulmamıştır<sup>56</sup>. 1947 Paris Barış Antlaşması, Yunanistan'a devredilen adalar için sadece 1923 Lozan Barış Antlaşması'na atıfta bulunmuştur. Bu durum anılan sözleşmedeki taksim, Paris Barış Antlaşması'nın 14. maddesindeki “*bitişik adacıklar*” kriterine ölçü kabul edilmediğini göstermektedir. Bu minvalde İtalya'dan Yunanistan'a Paris Barış Antlaşması'nda yapılan devir, aynı Lozan Barış Antlaşması'nda olduğu gibi sadece “Meis Adası”ni kapsamak yükümlülüğündedir.

Ayrıca Türkiye hiçbir zaman bölgedeki Meis Adası hariç EGAYDAAK'lar (özellikle Fener Adası ve Kara Ada) üzerinde egemenliğinden vazgeçtiğine dair bir ifadede bulunmamıştır. Türkiye'nin bazı EGAYDAAK'lar üzerinde otoritesini kullanmamış olması herhangi bir hak kaybına sebebiyet vermemektedir. Bu nedenle, Meis Adası hariç bölgedeki antlaşmalarla devredilmemiş diğer ada, adacık ve kayalıklar üzerinde Türkiye'nin egemenliği halen devam etmektedir. Bu egemenlik Fener Adası ve Kara Ada için de geçerlidir. Bu durum, Yunanistan'ın Meis Adası'nın münhasır ekonomik bölgesi olduğuna dair iddiasını da ortadan kaldırmaktadır

56 28 Aralık 1932'de tanzim edilen belge, esasında bir toplantı tutanağıdır. Toplantı tutanağına hukuken geçerli bir antlaşma anlamı kazandırılması amacıyla, 4 Ocak 1933 ve 8 Ocak 1937 tarihleri arasında Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı ile İtalya'nın Ankara Büyükelçiliği arasında karşılıklı yazışmalar yapılmış ancak toplam 9 mektuptan oluşan bu yazışmalardan da bir netice alınamamıştır.

çünkü Fener Adası ve Kara Ada; Meis Adası’nın batısını, güneyini ve doğusunu kapatmaktadır (Yaycı, 2020a, ss. 52-53).

Türkiye ile İtalya daha sonra Mentеше Adaları ile Anadolu kıyıları arasında kalan başka adacık ve kayalıkların egemenliklerinin ve deniz sınırlarının belirlenmesi için çalışmalar yürütmüş olsa da bu çalışmaların sonucunda hazırlanan 28 Aralık 1932 tarihli zabıtname hiçbir zaman bir antlaşmaya dönüşmemiş ve dolayısıyla yürürlüğe girmemiştir. İmza, onay, yürürlüğe girme ve tescil işlemlerinden yoksun olan yani hukuki süreci tamamlanmayan 28 Aralık 1932 tarihli zabıtname, Yunanistan’ın iddia ettiği gibi deniz sınırlarını belirleyen bir döküman katiyen değildir<sup>57</sup>. Bununla birlikte, Yunanistan hala bunun aksini ısrar etmekte ve internet sitelerinde dahi bu tezlerini yayınlamaktadır.

Lozan Barış Antlaşması’nın 12. maddesi ve 6. maddesi incelendiğinde, Batı Anadolu sahillerinden başlayarak 3 deniz mili içindeki adalarda Türk hakimiyeti teyit edilmekte, 3 deniz milin dışındaki ada, adacık ve kayalıklar üzerinde Osmanlı’dan intikal eden hakimiyet haklarını sona erdirmemektedir (Yaycı, 2020a, s. 25)<sup>58</sup>. Nitekim 16. madde Türkiye açısından adalar üzerindeki hakimiyetinin teyit edilmesi anlamında tanınmasından söz etmektedir (Başeren, 2006, ss. 58-59).

EGAYDAAK’ların egemenlikleri hususunda Lozan Barış Antlaşması’nın 16. maddesi büyük önem arz etmektedir. 16. maddedeki “Türkiye, ... egemenliği işbu Andlaşmada tanınmış adalardan başka bütün öteki adalar üzerindeki her türlü haklarından ve sıfatlarından vazgeçmiş olduğunu bildirir; ...bu adaların geleceği, ilgililerce düzenlenmiştir ya da düzenlenecektir” hükmü, Türkiye’nin sahillerinden itibaren 3 deniz milinin dışında kalan bütün ada, adacık ve kayalıklar üzerindeki egemenlik haklarından vazgeçtiği anlamına gelmez. 16. madde başlangıcında “egemenliği işbu Andlaşmada tanınmış adalardan” söz edilerek, bu adalar yüzyıllardan beri Osmanlı hakimiyetinde olduklarına göre, bu durum prensip olarak egemenlik haklarına ilişkin *status quo*’nun devam ettiğini göstermektedir. Kısacası Lozan Barış Antlaşması’nın 16. maddesine göre; Türkiye’nin üzerindeki her türlü hak ve sıfatlarından vazgeçtiği adalar, 12. ve 15. maddeler ile devredilen adalardır. Türkiye tarafından egemenliği devredilen adalar 12. ve 15. maddelerde belirtilmiş olup, 16. maddenin bunlara

57 4 Ocak 1932 Türkiye-İtalya Sözleşmesi, Lozan Barış Antlaşması’nın ne eki ne de tamamlayıcısı niteliğinde bir belgedir. Üstelik Paris Barış Antlaşması’nda da bu sözleşmeye atıfta bulunulmaması nedeni ile Yunanistan’ın Figen Akat olayında iddia ettiği gibi söz konusu EGAYDAAK’ların egemenliklerinin Yunanistan’a devredildiği gibi bir sonuç asla çıkmamaktadır.

58 Üç mil ilkesinin üzerine: Başeren, S. H. (1998). Ege’de Ada, Adacık ve Kayalıkların Uluslararası Andlaşmalarla Tayin Edilen Hukuki Statüsü. *Ege’de Temel Sorun, Egemenliği Tartışmalı Adalar*(Ed. A. Kurumahmut) içinde (ss. 83-89). Türk Tarih Kurumu Yayınları.

yenilerini katamayacağı kesindir (Yaycı, 2020a, s. 28). Kaldı ki Lozan Barış Antlaşması'nın 16. maddesi gereğince bu adaların devrinde Türkiye'nin onayının alınması gerekmektedir (Başeren ve Kurumahmut, 2003, s. 51). Uluslararası hukuka göre hiçbir devlet sahip olduğu haklardan fazlasını bir başka devlete devredememektedir<sup>59</sup>.

Lozan Barış Antlaşması'nın 16. maddesi, adalar konusunda da hüküm belirtmektedir. Türkiye, ortak sınırları bulunan ve çevre coğrafyada yer alan ülkeler hakkında 16. maddenin 1. fıkrasında kabul edilen koşullar dışında bir koşulun oluşması halinde doğacak hakkını saklı tutmuştur (Okay ve Çelik, 2020). Bu nedenle 16. maddenin 1. fıkrasında yer alan hükümler feragat hükmü gibi gözükse de bu durum, EGAYDAAK'ların antlaşmalarla devredilmemiş olmalarından dolayı ada, adacık ve kayalıkları kapsamaz (Lozan Barış Antlaşması, 1923, m. 16). Zira antlaşmanın diğer maddelerinde adacık ve kayalıklardan bahsedilmesi, antlaşmada bu ayrımın ve terimlerin bilinçli bir şekilde ifade edildiği sonucunu göstermektedir. Dolayısıyla Lozan Barış Antlaşması'nın 16. maddesinin bir feragat hükmü olarak görülmediği, 3 deniz mili ilkesinin ve bu mesafe dışında kalan adalar üzerindeki egemenlik haklarının devam ettiği belirtilmelidir (Yaycı, 2020a, s. 25). İtalya ve Yunanistan'a devredilen adaların isimlerinin 12. ve 15. maddelerde açıkça ifade edilmesi, adaların devri konusunda sınırlayıcı bir hüküm ortaya koymuştur. 28 Aralık 1932 belgesinin hukuki süreci hiçbir zaman tamamlanmamış ve bağlayıcı bir uluslararası antlaşma haline asla dönüşmemiştir. Benzer şekilde 4 Ocak 1932 Türk-İtalyan Sözleşmesi'nin Lozan Barış Antlaşması'nın bir eki veya tamamlayıcısı olmaması nedeni ile Yunanistan'ın uygulamaları ve iddialarının uluslararası antlaşmalarla belirlenmiş egemenlik sınırlarını değiştiremeyeceği açıktır. Bir başka ifade ile Türkiye'nin, Lozan Barış Antlaşması ile devrettiği ada ve adacıklar dışında Adalar (Ege) Denizi'nin muhtelif bölgelerinde Osmanlı Devleti'nden kendisine intikal eden Kardak Adaları dahil 150 kadar ada, adacık ve kayalık grubu üzerindeki hakimiyeti devam etmektedir.

İşte tüm bu gerçeklerin farkında olan ve Lozan Anlaşması sürecinin detaylarına şahit olan 1936 yılının Türkiye Cumhuriyeti İçişleri Bakanı Şükrü Kaya'nın Temmuz 1936'da 800 civarında ada, adacık ve kayalık grubuna bayrak dikmek, isimleri yazılı çinko levhalar ve seyyar fener yerleştirme gibi faaliyetlerde bulunduğu bilinmektedir (Tepedelenlioğlu, 1967, ss. 371-377).

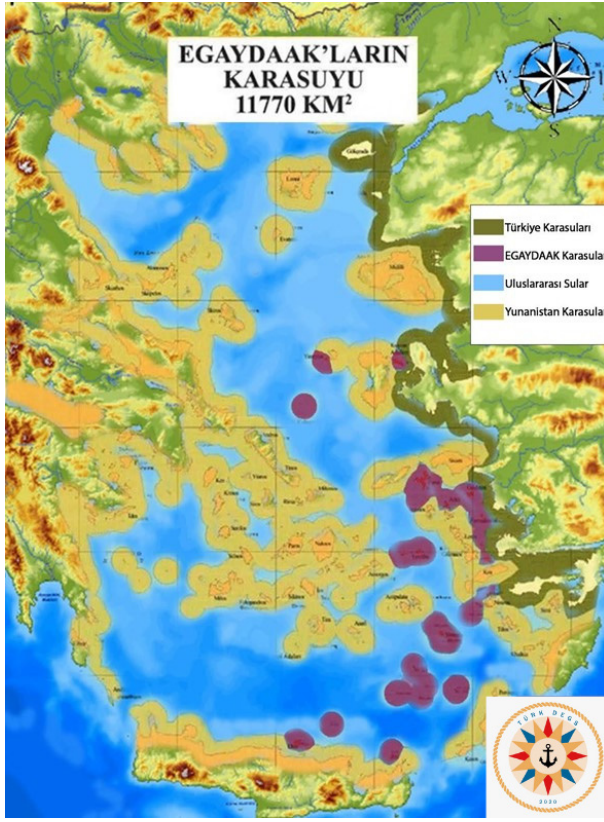
1976-1987 ve 1996 yıllarında yaşanan krizler, tamamen Yunanistan'ın Türkiye'nin aleyhine Lozan dengesini bozma, Adalar (Ege) Denizi'ni Yunan gölü haline getirme ve antlaşmalarla kendisine devredilmemiş ada, adacık ve kayalıkları kendi egemenliği altına alma çabalarından kaynaklanmaktadır.

59 “Nemo Plus Juris Transfere Potest Quam Ipse Habet”.

Adalar (Ege) Denizi’ndeki EGAYDAAK sorunu, Yunanistan’ın büyük çoğunluğu Anadolu sahillerine yakın 11 küçük ve ıssız adacığı iskana açması girişimine ilişkin haberlerin, 1995’in Kasım ayından itibaren Yunan basınında yer bulması ile gündeme gelmiştir. Yunanistan’ın bu 11 küçük ve ıssız adacığı iskana açma seçimi değerlendirildiğinde; bu ada, adacık ve kayalıklar üzerindeki hakimiyetinden şüphe duyduğu ve başta Türkiye’ye olmak üzere kendi hakimiyetini onaylatma arzusu ve gayesi içerisinde olduğu anlaşılmaktadır.

EGAYDAAK sorununun Kasım 1995 sonrasında tekrar gündeme gelmesi, 24 Aralık 1995’te Figen Akat isimli ticari bir Türk gemisinin Kardak’ta karaya oturması sonrası olmuştur. Aralarında 325 metre mesafe olan iki adadan oluşan Kardak Adaları, Adalar (Ege) Denizi’nin güneydoğusunda, Bodrum’un açıklarında, Menteşe Dağları bölgesinde yer almaktadır. Yunanistan, Kardak Adaları’nda karaya oturan Figen Akat gemisinin kendi karasularında olduğunu iddia etmiş ve bu nedenle arama ve kurtarma çalışmalarının Yunanistan tarafından yapılacağını ileri sürmüştür. Yunanistan’ın Figen Akat olayı esnasında vuku bulan bu tavrı, esasen Yunanistan’ın tezlerine açıklık kazandırmıştır. Yunanistan, 4 Ocak 1932 tarihli Türkiye-İtalya arasında yapılan sözleşme ile 28 Aralık 1932 tarihli Teknisyenler Protokolü’nü delil göstermiş ve söz konusu 11 adacığın egemenliğinin 1947 Paris Barış Antlaşması neticesinde halefiyet yolu ile kendisine geçtiğini iddia etmiştir.

Özetle Yunanistan antlaşmaların hilafına, Anadolu sahillerinden itibaren 3 deniz mili mesafesinin dışında kalan tüm ada, adacık ve kayalıklara sahip olma arzusu ve iddiası içerisindedir.



**Harita 28:** Adalar (Ege) Denizi'nde EGAYDAAK'ları ve EGAYDAAK'ların Karasularını Gösterir Harita (Yaycı, 2020: 92).

**EGAYDAAK HAKKINDA HUKUKİ ESASLAR**

**Lozan Andlaşması Madde 6**

"... İşbu andlaşmada aksine bir hüküm olmadıkça, deniz sınırları kıyıdan üç milden az mesafede olan ada ve adacıkları içine alır."

**Lozan Andlaşması Madde 12**

"... İşbu andlaşmada aksine bir hüküm olmadıkça, Asya kıyısından üç milden az bir uzaklıkta bulunan adalar Türk egemenliği altında kalacaktır."

**Lozan Andlaşması Madde 15**

"Türkiye aşağıdaki sayılan adalar üzerindeki bütün haklarından ve sıfatlarından İtalya yararına vazgeçer; ... Stampalia, Rodos, Kalki, Skarpanto, Kazos, Piskopis, Miziros, Kalimnos, Leros, Patmos, Lipsos, Sömbeki ve İstanköy adaları ile bunlara bağlı adacıklar ve Meis adası."

**Lozan Andlaşması Madde 16**

"Türkiye...egemenliği işbu Andlaşmada tanınmış adalardan başka bütün öteki adalar üzerindeki her türlü haklarından ve sıfatlarından vazgeçmiş olduğunu bildirir; ... bu adaların geleceği ilgililerce düzenlenmiştir ya da düzenlenecektir."

**Paris Andlaşması Madde 14/1**

"İtalya aşağıda sayılan Oniki Adaları Yunanistan'ın tam egemenliğine bırakmaktadır; Astampalya, Rodos, Kalki, Skarpanto, Kazos, Piskopis, Misiros, Kalimnos, Leros, Patmos, Sömbeki ve İstanköy ve Meis adası ile bunlara bitişik adacıklar."

7

**Şekil 28:** EGAYDAAK'ların Hukuki Kaynaklarını Gösterir Harita.



tan'ın egemenlik haklarının tescil edildiği anlamına gelmemektedir. Hakem mahkemelerinin ve uluslararası mahkemelerin içtihatlarının devlet uygulamalarını tek başına egemenliği tescil edecek yeterli kanıtlar olarak saymadıkları pek çok örnekte mevcuttur; 1999 Eritre-Yemen Davası, 2002 Endonezya-Malezya Davası, 2007 Nikaragua-Honduras Davası, 2009 Ukrayna-Romanya Davası, 1928 Palm Adası Davası vb.

Uluslararası tahkim mahkemesinin Filipinler'de vuku bulan ABD ve Hollanda arasındaki Palm Adası Davası kararında Hakem Max Huber, "toprak egemenliği konusunda sessizliğin egemenlik sıfatını etkilemeyeceğini" ifade etmiştir (Başeren, 2006, s. 67). Max Huber "herhangi bir devlete ait olduğu anlaşmalarla belirli olan bir toprak parçasında o devletin uzun yıllar devlet uygulaması yapmamış olması bu toprak parçasının ona ait olmadığını göstermez" diyerek yorumunu devam ettirmiştir<sup>60</sup>.

Max Huber, Palm Adası Davası sırasında UAD'nin Libya ve Çad arasında verdiği karara atıfta bulunarak, "diğer sıfatlara dayanan görüşlerin ve geçmişte bu toprakların fiilen işgal edilmiş olmasının ya da bir işgalin sürekli ve itirazsız olmasının, söz konusu toprak uyumsuzluğunu bir antlaşma ile kesin bir sonuca bağlamış ise sonuca hiçbir etkisi olmayacağını" referans göstererek bunun halihazırda hüküm altına alınmış bir karar olduğunu belirtmiştir (Başeren, 2006, s. 67).

#### 4.2.1.2.2. Fransa-Meksika/Clipperton Davası

Egemenlik kazanma usulleri konusunda örnek teşkil edebilecek bir diğer dava ise Fransa ve Meksika arasında gerçekleşen 1931 Clipperton Davası'dır. Bu adanın üzerinde davanın görüldüğü tarihte yerleşim bulunmamaktadır. Ada, 19. yüzyılda Fransa'nın hakimiyetinde bulunmaktadır. Fransa'da, adanın İmparator III. Napolyon'a ait olduğunu beyan eden bir senet mevcuttur. Ayrıca Fransız Konsolosluğu, 8 Aralık 1858 tarihinde Honolulu'da yayınlanan *The Polinesia* adlı dergide Fransa'nın Clipperton Adası üzerindeki egemenliğini ilan eden bir bildirge yayınlamıştır (Gündüz, 2018, s. 159). Bununla birlikte, 1887'den sonra Fransa'nın Clipperton Adası üzerinde egemenlik faaliyeti olmamıştır. Fransız donanmasının söz konusu adayı denetlemesinin ardından Meksika, Fransa'nın Clipperton Adası üzerindeki egemenliğini kabul etmeyerek adanın uzun bir süredir kendisine ait bir toprak parçası olduğunu ileri sürmüştür. Meksika ayrıca 'La Democrata' isimli savaş gemisini adaya göndermiştir. Sonuç olarak hakem, Fransa'nın egemenlik hakkını *derelictio* (terk etme) yoluyla kaybetmesinin söz konusu olmadığını açıklamıştır. Zira Fransa'nın hiçbir zaman Clipperton Adası'ndan vazgeçmek gibi bir *animus*'u (niyeti) olmamıştır. Dolayısıyla Fransa'nın otoritesini aktif olarak icra

60 UAD'nin 1928 ABD-Hollanda Palm Adası Davası kararı, 843.

etmemiş olması, nihai şekilde tamamlanmış bir egemenlik hakkı kaybını doğurmamaktadır (Gündüz, 2018, s. 160).

#### 4.2.1.2.3. Belçika-Hollanda/Sınır Uyuşmazlığı Davası

Benzer bir örnek UAD’nin Belçika-Hollanda sınır uyuşmazlığı davasında vuku bulmaktadır. Hollanda, 1843 yılından itibaren belli başlı bölgelerde kendi idari kararları doğrultusunda egemenlik iddialarında bulunarak devlet faaliyetleri icra etmiş ve imar faaliyetlerinde bulunmuştur. Bununla birlikte, mahkeme Hollanda’nın faaliyetlerine dayanarak söz konusu iddialarda bulunduğu toprakların daha önceden antlaşmalar doğrultusunda Belçika’nın elinde bulunduğunu Hollanda’ya hatırlatmıştır.

Bu dava bağlamında, Türkiye açısından şu değerlendirme yapılabilir: Türkiye’nin hiçbir zaman EGAYDAAK’lar üzerindeki egemenlik hakkından vazgeçtiğine dair bir niyet ifade etmemesi ve bazı EGAYDAAK’lar üzerinde otoritesini kullanmamış olması bir hak kaybına sebebiyet vermemektedir. Bu nedenle, bölgedeki antlaşmalarla devredilmemiş tüm ada, adacık ve kayalıklar üzerinde Türkiye’nin egemenlik hakkı halen devam etmektedir.

Yunanistan’ın EGAYDAAK’lar üzerindeki tek taraflı devlet uygulamaları ve egemenlik girişimleri, Türkiye’nin uluslararası antlaşmalardan doğan egemenlik haklarına karşı hukuksal bir etkiye katiyen sahip olamayacaktır (Başeren, 2006, s. 67).

#### 4.2.1.2.4. Eritre-Yemen Davası

1999 Eritre-Yemen Davası kararı, Lozan Barış Antlaşması’nın 16. maddesinde yer alan hükümlerin yorumlandığı önemli bir karardır. Bu maddenin, Uluslararası Adalet Divanı tarafından nasıl yorumlandığını incelemek Türkiye için EGAYDAAK’lar hususunda önem arz etmektedir. Mahkeme, Lozan Barış Antlaşması’nın 16. maddesine geniş yer vermiştir. Kararın 165. paragrafı, Türkiye’nin feragat ettiği adalar hususunda Lozan Barış Antlaşması’nın yüksek akit tarafları da dahil olmak üzere, bu adalara hiçbir devletin kazandırıcı zamanaşımı (*acquisitive prescription*) nedeni ile hak kazanılmasına ilişkin sahipsiz toprak (*res nullius*) gözüyle bakamayacağını belirtir. Mahkemenin kararına göre bu toprakların üzerindeki egemenlik haklarının hukuki statüsü belirsiz (*pro tempore*) bırakılmıştır. Bu belirsizlik, Lozan Barış Antlaşması’nın metninde de geçtiği gibi ileride, halihazırda veya gelecekte talepleri olan “ilgili taraflarca” çözülecektir<sup>61</sup>. Mahkemenin bu yorumu netice itibarıyla adalar üzerinde kimlerin hak sahibi olmadığını ve halefiyet ile intikal ettiremeyeceğini belirlemiştir. Mesele, Lozan Barış Antlaşması 16. madde uyarınca ilgili tarafların çözümlenmesine bırakılmıştır.

61 Kararın 165. paragrafına göre herhangi bir tarafın kazandırıcı zamanaşımı (*acquisitive prescription*) argümanı ile meseleyi tek taraflı sonuçlaması mümkün değildir.

UAD'nin Lozan Barış Antlaşması'nın 16. maddesini böyle yorumlaması sonucunda, Türkiye ve Yunanistan Adalar (Ege) Denizi'ndeki adaların ne toplu şekilde kendilerine devredildiğini ne de bu adalar üzerinde sadece halefiyet yoluyla intikal eden egemenlik hakları olacağını söyleyemeyeceklerdir.

Egemenlik haklarının sınırlandırılması hususunda mahkeme kararının öngördüğü esas, 1923 Lozan Barış Antlaşması'nın 12. ve 15. maddeleridir. Zira bu maddeler ismen sayılarak devirleri olabildiğince spesifik hale getirilmiş ve muhatapların altı açıkça çizilmiştir.

Mahkeme kararının 158. paragrafı, “*ilgili taraflar ... Lozan Barış Antlaşması'nın yüksek akit tarafları olsun ya da olmasın adalar üzerinde hukukî iddiaları ya da siyasî çıkarları bulunanların tamamı*”dır. Kararın 165. paragrafında ise, ilgililer, “*halen (ya da gelecekte) hak iddia edenler (edecekler)*” olarak tanımlanmıştır. Şüphesiz, Türkiye Cumhuriyeti bu tanımlara göre ilgili taraflardan biridir.

İlgili tarafların belirlenmesi hususunda Lozan Barış Antlaşması'nın 16. maddesini daha iyi anlayabilmek adına, 1920 Sevr Barış Antlaşması'nın 132. maddesine bakmak gerekmektedir. Bu iki maddenin karşılaştırmalı analizi Lozan Barış Antlaşması'nın 16. maddesinin ilgili taraflar olarak kimleri ele aldığını açıklığa kavuşturacaktır. 1920 Sevr Barış Antlaşması'nın 132. maddesi, Türkiye'yi adalar üzerindeki haklarından müttefikler lehine kesin bir şekilde feragat ettiren hükümler içermektedir. 1920 Sevr Barış Antlaşması'nın 132. maddesine göre Türkiye “... *İşbu Antlaşma ile saptanan sınırları dışında, işbu Antlaşma gereğince başka herhangi bir düzenleme konusu yapılmamış Avrupa dışındaki bütün topraklar üzerinde ya da topraklara ilişkin olarak ileri sürebileceği tüm haklarından ve sıfatlarından her bakımdan başlıca müttefik devletler yararına vazgeçtiğini bildiriyor*” ve ayrıca Türkiye'ye “... *yukarıdaki hüküm sonuçlarını düzenlemek için başlıca müttefik devletlerin, gerektiğinde üçüncü devletlerle anlaşarak aldıkları ya da alacakları önlemleri tanımayı ve kabul etmeyi yükümlenir*” şartlarını dayatmaktaydı<sup>62</sup>.

Lozan Barış Antlaşması'nın 16. maddesi ise 1920 Sevr Barış Antlaşması'nın 132. maddesini geçersiz kılmak üzere, ona karşı oluşturulmuş bir maddedir. Bu durumda 1920 Sevr Barış Antlaşması'nın 132. maddesinde yer alan Türkiye'nin ülkesel egemenlik haklarından ittifak tarafı lehine topyekün feragat ettiği iması, Lozan'ın 16. maddesinde açık ya da zımni bir şekilde geçmediği gibi, bu maddenin tarihsel ve hukuksal amaçlarını göz ardı etmiş ola-

62 1920 Sevr Barış Antlaşması Fransızca, İngilizce ve İtalyanca olmak üzere üç ayrı dilde yazılmıştır. Osmanlı Devleti'ne verilen orijinal metin için bk. BOA, *Muahedenname*, nr. 336. Ayrıca Türkçe metin için bk. Meray, S. L. ve Olcay, O. Osmanlı İmparatorluğunun çöküş belgeleri: 1920 Sevr Barış Antlaşması Mondros Brakışması ilgili belgeler, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları*, 1977, 483.

çağından ayrıca kötü niyet emsal etmektedir (Okay ve Çelik, 2020). Eritre-Yemen Davası kararının 158. ve 165. paragraflarına konu olan Lozan Barış Antlaşması’nın 16. maddesinin yorumu, söz konusu ada, adacık ve kayalıkların Yunanistan’a ait olmadıklarını net bir şekilde ortaya koymaktadır.

#### 4.2.1.2.5. 2001 Katar-Bahreyn Davası

UAD’nin Katar ve Bahreyn Davası’nda Katar, yakınlık ve bölgesel bütünlük ilkesi gereği, Havar Adaları’nın kendi egemenliğinde olması gerektiğini belirtmiştir. Jeoloji ve jeomorfoloji açısından da aslında bu adaların Katar’ın parçası olduğunu iddia etmiş ve çeşitli haritalar ileri sürmüştür. UAD, Havar Adaları’na ilişkin olarak Büyük Britanya’nın 1939 tarihli kararına odaklanmıştır çünkü, 1939 tarihli bu kararda, iki devlet de egemenliklerini ilgilendiren bir mevzuda Büyük Britanya’nın karar vermesi hususunda rıza göstermişlerdir. UAD 1939 tarihli kararda yazanlar ile doğru orantılı bir şekilde “Havar Adaları üzerinde egemenliğe Bahreyn sahiptir.” kararına varmıştır<sup>63</sup>. Benzer şekilde 1947 yılında Büyük Britanya tarafından Katar ve Bahreyn’e gönderilen bir mektupta Janan Adaları’nın Havar Adaları’na ait olmadığı hatırlanmış ve bu adaların Katar’a ait olduğu belirtilmiştir. Bu nedenle UAD, Janan Adaları’na ilişkin olarak 1947 tarihli bu mektubu, Büyük Britanya’nın 1939 tarihli kararı ve bu karar neticesinde ortaya çıkan durumu, resmî ve dolayısıyla bağlayıcı bir yorum olarak görmüştür. Bu nedenle söz konusu mektubu ve içeriğini taraflar için bağlayıcı kabul etmiş ve Janan Adaları üzerinde Katar’ın egemen olduğu kararına varmıştır (Uluslararası Adalet Divanı, 2001).

Katar-Bahreyn Davası’ndan çıkan sonuç şudur: önceden var olan bir antlaşma, karar sürecinde öncelikli olarak ele alınır ve etkinlik (devlet faaliyetleri) gibi faktörleri süreç dışı bırakır. Bu örnekte de dönemin konjonktürüne göre bağlayıcılığı olan Büyük Britanya’nın 1939 kararı, tarafların da rıza göstermiş oldukları bir karar olması bakımından bağlayıcı olmuştur. Nitekim Lozan Barış Antlaşması, Türkiye ve Yunanistan arasında EGAYDAAK hususunda öncelikli olarak değerlendirilecek bağlayıcı niteliğe sahip bir metindir. Bu metin, Yunanistan’ın etkinlik gibi faktörleri karar sürecinde değerlendirmeye katmasına engel olacaktır.

Bu minvalde, 2007 Nikaragua-Honduras ve 2002 Endonezya-Malezya davalarında ise tartışmalı adaların egemenliklerinin bir antlaşma ile devredilip devredilmediğinin ve taraflar arasında önceden imzalanmış bir sınırlandırma antlaşmasının olup olmadığının belirlenmesi gerektiği hususu önemli olmuştur.

63 Burada UAD’nin etkinlik kavramını ele almaması dikkat çekicidir. Çünkü Bahreyn tarafından ortaya konulan iddialar ciddidir. *Etkinlik* kavramını ele alarak neticeye gidilebilmesi için elde mevcut başkaca bir hak dayanağının bulunmaması gerekir. Burada UAD, 1939 tarihli kararı bir hak dayanağı saydığından “*etkinlik*” kavramı konu dışı kalmıştır.

#### 4.2.1.3. EGAYDAAK Konusunun Kamuoyuna Mal Olduğunu Gösteren Üst Düzey Açıklamalar

EGAYDAAK'lara yönelik olarak dönemin Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel, Türkiye'nin Osmanlı Devleti'nin halefi olması nedeniyle Adalar (Ege) Denizi'nde 937 ada, adacık ve kayalığın Türkiye'ye ait olduğunu ifade etmiştir (Yaycı, 2020a, s. 60). Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı'nın Kardak Krizi esnasında Yunanistan'a verdiği 29 Ocak 1996 tarihli nota hukuki dayanaklarımızı son derece net bir şekilde özetlemektedir (Aksu, 2018). Benzer şekilde, nota teatileri ve dışişleri bakanlıklarının resmi internet sitelerindeki ifadeleri de bulunmaktadır<sup>64</sup>. 2009 yılında Başbakanlık Basın Yayın Enformasyon Genel Müdürlüğü'nün hazırladığı ve 10 dilde yayınladığı almanakta da "EGAYDAAK bir sorun" olarak yer almaktadır<sup>65</sup>. EGAYDAAK konusu yakın zamanda devletimizin en üst düzey yetkililerince yapılan açıklamalarda da gündeme getirilmiş, EGAYDAAK'ın Türkiye'ye ait olduğu ifade edilmiştir. Bu bağlamda; dönemin Milli Savunma Bakanı İsmet Yılmaz tarafından 26 Mart 2015 tarihinde, "Antlaşmalarla devredilenler hariç, ada, adacık ve kayalıkların egemenliği Osmanlı İmparatorluğu'ndan Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal etmiştir (Milliyet, 2015). EGAYDAAK Türkiye'nin hakimiyetindedir." AB Bakanı Ömer Çelik 26 Nisan 2017 tarihinde "Eşek Adası Türkiye'ye aittir, Türk toprağı olarak ifade edilir." demiştir (Sabah, 2017). Dışişleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu, 15 Ağustos 2017 tarihinde "Yunanistan'ın statüsü tartışmalı coğrafi formasyonlar üzerinden yaratması muhtemel fiili durumları kabul etmeyeceğimizi ve teşebbüs edilmesi halinde bunların hukuki açıdan bir sonuç doğurmayacağı duyurulmuştur" demiştir (Şimşek, 2017). Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, 13 Şubat 2018 tarihinde "Sanılmasın ki Kıbrıs açıklarındaki doğalgaz arama ve Ege'deki kayalıklarla ilgili fırsatçı girişimler dikkatimizden kaçıyor. Kıbrıs'ta ve Ege'de haddini aşanları yanlış hesap yapmamaları konusunda buradan ikaz ediyoruz..." ifadelerini kullanmıştır (Sabah, 2018). Ayrıca, Yunanistan Dışişleri Bakanlığı 18 Nisan 2011 tarihinde EGAYDAAK'lara yönelik olarak "Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel'in, Türkiye'nin Osmanlı

64 1923 Lozan Barış Antlaşması madde 12, Gökçeada, Bozcaada ve Tavşan Adaları hariç Türk egemenliğini, sadece Asya sahillerinden itibaren üç deniz mili içerisinde kalan adalarla sınırlamaktadır. Bu adalar dışında Adalar (Ege) Denizi'nde Türkiye'nin egemenliğine tabi kılınan hiçbir ada yoktur. Yunanistan, madde 12 hükmünü Türkiye'nin egemen olduğu adaları ismen sayarak belirleyen bir düzenleme olarak değerlendirmektedir. Türkiye Lozan Antlaşması madde 16 hükmü gereğince 12. maddede belirtilenler dışında Adalar (Ege) Denizi'nde başka hiçbir adaya sahip değildir. Bu arada Dönemin Yunanistan Başbakanı Kostas Simitis'e istinaden Yunanistan'ın Kardak Adalarını sorun olarak kabul ettiğini ve bunun için Uluslararası Adalet Divanına gidilmesi gerektiğini belirten basın açıklaması ve Yunanistan Dışişleri Bakanlığının resmi internet sitesinde EGAYDAAK'lara ilişkin sorunun "GreyZones" olarak ifade ediliyor olması dikkate şayandır.

65 Başbakanlık Basın-Yayın ve Enformasyon Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan ve 10 dilde yayımlanan Almanac Türkiye 2009'da yer alan ifade ana hatları ile şu şekildedir: "Türkiye'nin Ege politikası: Türk-Yunan ilişkilerinin gündemindeki önemli konulardan biri de uluslararası anlaşmalarla Yunanistan'a verilmemiş ada, adacık ve kayalıklar ile deniz sınırlarını belirleyen bir anlaşmanın bulunmamasıdır."

Devleti'nin halefi olması nedeniyle Ege Denizi'nde 937 ada, adacık ve kayalığın Türkiye'ye ait olduğu”na yönelik açıklamasına resmi internet sitesinde yer vermiştir (Syrigos, 2000, s. 31). EGAYDAAK'lar konusunda farklı dillerde yazılan yüzlerce kitap da mevcuttur<sup>66</sup> (Atanasopoulos, 2001, s. 32; Şimşir, 1989, ss. 392-93; Kurumahmut ve Başeren, 2004, s. 56).

Türkiye'nin Adalar (Ege) Denizi'ndeki toplam karasuyunun, Adalar (Ege) Denizi'nin %7.55'ine; sadece EGAYDAAK karasuyunun ise %5.5'ine karşılık geldiği, EGAYDAAK karasularının Trakya bölgemizin yüzölçümünün neredeyse yarısı kadar bir alan oluşturduğu dikkate alındığında durum daha iyi anlaşılacaktır. EGAYDAAK zengin enerji kaynaklarına sahip olduğu ifade edilen Adalar (Ege) Denizi'nde deniz yetki alanlarının belirlenmesinde temel faktör olacaktır.

#### **4.2.1. Yunanistan'ın Karasuları Talebi (Sorunu)**

Lozan Barış Antlaşması'nda karasularının genişliği konusunda somut bir hüküm bulunmamakla beraber, antlaşmanın 6. maddesinin 2. fıkrası ve 12. maddesinin son cümlesi ile akit devletlerin o zamanki uygulamaları ve konferanstaki tutumlarından, karasularının 3 deniz mili genişlikte olması anlayışıyla hareket ettikleri görülmektedir.

---

66 “Türkiye Ege'deki adacık, küçük ada ve kayalıklara ilişkin tüm iddialarından vazgeçmeye razı olabilir.”  
“Yunanistan'a göre 1923 Lozan ve 1947 Paris Barış Andlaşmaları, kuzeydoğu ve güneydoğu Adalar (Ege) Denizi adaları üzerinde egemenliğin tahsisi konusunda hiçbir boşluk ve eksiklik içermemektedir. Bu konuları düzenleyen hükümler tamdır. Bu bölgede statüsü belli olmayan adalar mevcut değildir.”

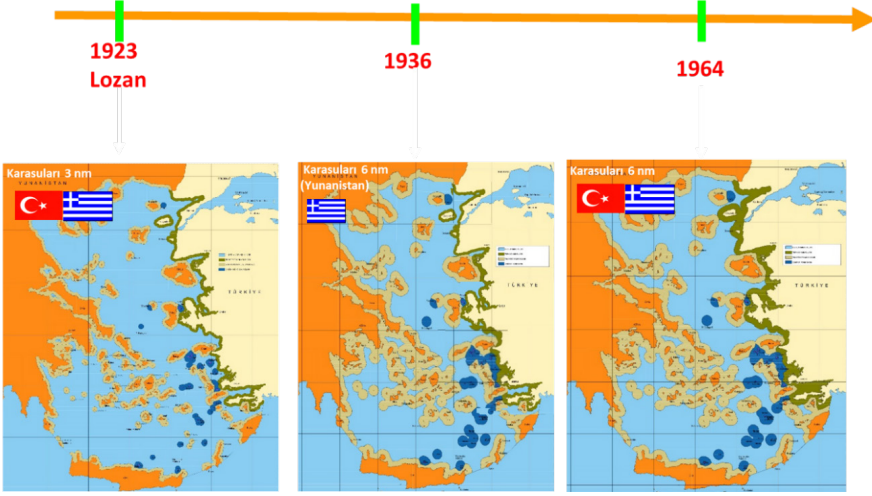


**Harita 30:** Adalar (Ege) Denizi'nde Karasuları Genişliğinin 3 Mil Halini Gösterir Harita.

Yunanistan, 17 Eylül 1936 tarihinde “*tek taraflı olarak*” karasularını 6 deniz miline genişletmiştir. Türkiye, Yunanistan’ın Lozan dengesini bozarak karasularının genişliğini 6 deniz miline çıkarmasına, o dönemdeki siyasi konjonktür nedeni ile itiraz etmemiştir<sup>67</sup>. Böylece Yunanistan, tek taraflı bir eylem ile Adalar (Ege) Denizi’nin açık deniz alanının yaklaşık %25’lik bir bölümünü egemenlik alanına dahil etmiştir. Türkiye ise 1964 yılında çıkardığı 476 Sayılı Karasuları Kanunu ile Adalar (Ege) Denizi’nde karasularının 6 deniz mili olduğunu ilan ederek bir bakıma Yunanistan’ın bu eylemine karşılık vermiştir. Böylece Lozan Barış Antlaşması ile %71 oranındaki açık deniz alanı, 1936’da Yunanistan’ın karasuları genişliğini tek taraflı olarak 6 deniz miline çıkarması ile önce %49,8’e, müteakip olarak 1964’te Türkiye’nin karasuları genişliğini 6 deniz miline çıkarması ile %48,8’e düşmüştür. Bu anlamda Lozan dengesi sekteye uğramıştır.

67 1931-1936 yılları arasındaki değişik düzenlemeler karasularının 3 deniz mili olmasına işaret etmiştir. “*Yunan karasularının genişliğinin saptanması*” hakkında Yunanistan’ın 230/1936 sayılı yasa ile “*karasularının genişliğinin sahilden itibaren 6 deniz mili olarak*” tespit edildiği hüküm altına alınmıştır.

## Karasuları Sorununun Tarihçesi



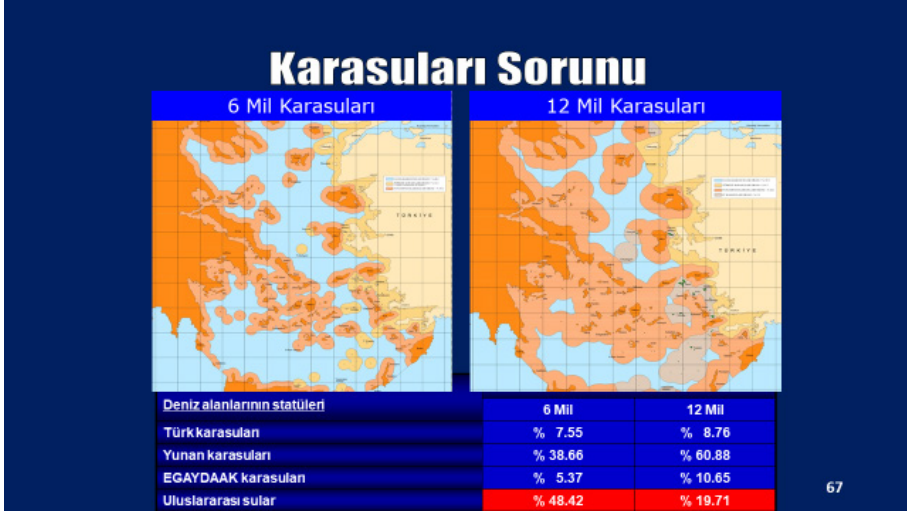
**Harita 31:** Adalar (Ege) Denizi’nde Karasuları Genişliğinin Tarihçesi’ni Gösterir Haritalar (Yaycı,2020: 23).

Günümüzde yürürlükte olan 6 deniz mili genişliğindeki karasuları uygulamalarına göre; Adalar (Ege) Denizi’nin yaklaşık %39,2’si Yunan, %5’i *Egemenliği Antlaşmalarla Yunanistan’a Devredilmemiş Ada, Adacık ve Kayalıklar*’ın (EGAYDAAK) olmak üzere %12,4’ü Türk karasuları ile kaplı durumdadır. Adalar (Ege) Denizi’nin açık deniz alanlarının oranı ise %48,4’tür. Türkiye için kıta sahanlığı sınırlandırması açısından 25 derece boylamı doğusu önem arz etmektedir. Bu bölge tüm Adalar (Ege) Denizi deniz alanlarının %25’ini, açık deniz alanlarının ise %52’sini teşkil etmektedir (Yaycı, 2020a, ss. 95-96).



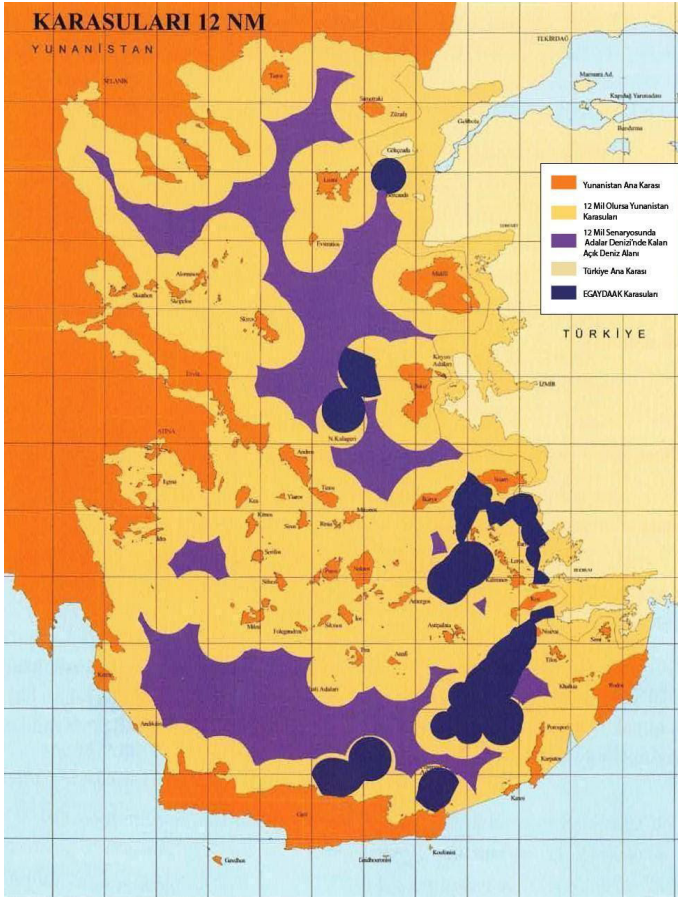
**Harita 32:** Adalar (Ege) Denizi'nde 6 Deniz mili Karasuları Uygulamasının Mevcut Durumunu Gösterir Harita (Yaycı,2020: 98).

1936'da Lozan dengesini bozarak karasularının genişliğini 6 mile çıkaran Yunanistan, şimdi de 12 mile çıkarmak ve Adalar Denizi'ni bir Yunan gölü haline dönüştürmek istemektedir. Yunanistan uygun koşullar bulur ve karasularını 12 mile çıkarırsa, EGAYDAAK'lar dikkate alınmaksızın Ege'deki açık deniz alanları oranı yaklaşık %20'ye inecek, Türkiye'nin karasuları kaplama oranı %8,7'ye, Yunanistan'ın ise % 61'e çıkacaktır.



**Harita 33:** Adalar (Ege) Denizi’nde Karasuları Genişliği Sorununu Gösterir Harita.

Kıta sahanlığı paylaşımı açısından ise Ege’nin doğusunda Türk karasuları %17, Yunan karasuları %60 artacak, açık deniz alanları ise %64 azalarak, %9’a düşecektir. Böylece Ege’nin iki ayrı bölgesinde etrafı Yunan karasuları ile çevrili iki açık deniz kesimi hariç, Adalar Denizi bir Yunan iç denizine dönüşecektir.



**Harita 34:** Yunanistan'ın Karasularını 12 Deniz miline Çıkarması Durumunda Adalar (Ege) Denizi'nde Oluşacak Durumu Gösterir Harita(Yaycı, 2020: 101).

Yunanistan, karasularının azami sınırının 12 mil olabileceğini kabul eden 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne (BMDHS) atıfta bulunmakta ve karasularını Adalar Denizi'nde 12 mile çıkarmak istemektedir. Türkiye ise bu sözleşmeye taraf olmadığını vurgulamakta, Adalar Denizi'nin bir yarı kapalı deniz olduğunun altını çizmekte, sınır saptaması yapılırken hakkaniyet ilkesine göre hareket edilmesi gerektiğini belirtmektedir.

1982 BMDHS'nin 3. maddesi, devletlere 12 deniz miline kadar karasuyu genişliği belirleme hakkı tanıırken; mutlak şekilde 12 deniz mili olarak dikte etmemekte, kendi içinde karasularının 12 deniz milinden az olması gereken hallerin de varlığını ortaya koymaktadır<sup>68</sup>. Diğer yandan sözleşmenin 123. maddesi ile yarı kapalı bir deniz statüsünde olan Adalar (Ege)

68 1982 BMDHS'nin 3. maddesi; "her devlet karasularının genişliğini tespit etme hakkına sahiptir. Bu genişlik işbu sözleşmeye göre tespit edilen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini geçemez" şeklinde hüküm vermektedir.

Denizi için de genel kuralların işletilemeyeceği belirtilmektedir. BMDHS’nin 300. maddesi “*taraf devletler; işbu sözleşme hükümleri uyarınca üstlendikleri yükümlülükleri iyi niyetle yerine getirmeli ve tanınan hakları, yetkileri ve serbestileri hakkın kötüye kullanılmasını oluşturmayacak biçimde kullanmalıdırlar*” hükmü ile Yunanistan’ın tek taraflı olarak karasularını genişletmesine engel oluşturmaktadır. Türkiye ise BMDHS’ye imzacı olmamıştır. Bu da Yunanistan’ın önünde ciddi bir engel olduğu gibi, Türkiye açısından bir avantajdır çünkü Türkiye, sözleşmeye taraf değildir ve sözleşmenin bazı hükümlerine karşı *persistent objector* (ısrarlı itirazcı) durumundadır. Bu nedenle sözleşme hükümleri, Türkiye için bağlayıcı değildir. Türkiye, Yunanistan’ın karasularını 6 deniz milinden fazla olacak şekilde genişletmesi durumunda kendi hak ve menfaatlerinin korunacağına dair kararlılığını 08 Haziran 1995 tarihinde ilan etmiştir<sup>69</sup>. Yukarıda belirtilen bildiri, *casus belli* (savaş nedeni) ya da Anayasa’nın 92. maddesi çerçevesinde bir savaş ilanı değildir<sup>70</sup>. Ancak Türkiye Cumhuriyeti uluslararası hukuktan kaynaklanan hak ve menfaatlerini korumak için her türlü tedbiri alacağını uluslararası kamuoyuna önceden açıkça beyan etmiştir. Bu bağlamda Türkiye’nin Yunanistan’dan herhangi bir toprak talebi yoktur fakat Yunanistan’ın Türkiye’den sürekli talepleri vardır.

Yunanistan’ın karasularını genişletmesi talebi, sadece Türkiye’ye değil Adalar Denizi’ni bir uluslararası su yolu olarak kullanan her devleti ilgilendirmektedir.

69 Türkiye Büyük Millet Meclisi, 8 Haziran 1995 tarihli 121. Birleşiminde, Yunan Parlamentosunun, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’ni onaylayarak, Yunanistan yönünden uygulanabilecek aşamaya getirmesi sonucu ortaya çıkan durumu görüşmüş, aşağıdaki açıklamayı oy birliğiyle kabul etmiştir. Türkiye-Yunanistan arasında ortak deniz olan Adalar (Ege) Denizi’ndeki dengeler, 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Antlaşması’yla kurulmuştur. O tarihte her iki ülkenin karasuları 3 deniz mili olarak belirlenmiştir. Bu durumda, milli hükümler dışındaki açık deniz alanları Adalar (Ege) Denizi’nin %70’ini oluşturmaktaydı. Yunanistan, 8 Ekim 1936 tarihinde karasularını 6 deniz miline çıkararak Adalar (Ege) Denizi’nin %43,68’ini, yani yaklaşık yarısını egemenliği altına almıştır. Ancak, 1964 tarihinde 6 deniz miline çıkarılan Adalar (Ege) Denizi’ndeki Türk karasuları ise Adalar (Ege) Denizi’nin yaklaşık %7’lik bölümünü kapsamaktadır. Adalar (Ege) Denizi’nin yarısı halen açık deniz alanı statüsünde bulunmaktadır. Son olarak Yunanistan, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin, esas itibarıyla açık denizler ve okyanuslar için belirlenmiş bazı hükümlerinden yararlanarak, karasularını 12 deniz miline çıkarmak istediğini ortaya atmıştır. Bu durum gerçekleştiği takdirde, Yunanistan, Adalar (Ege) Denizi’nin yaklaşık %72’sini egemenliği altına almış olacaktır. Bir yarımada olan Türkiye’nin, dünya denizlerine ve okyanuslarına Yunan karasularından geçerek ulaşmasına yol açacak böyle bir durumu kabul etmesi asla düşünülemez. Türkiye’nin, Adalar (Ege) Denizi’nde hayati menfaatleri vardır. Türkiye Büyük Millet Meclisi, Yunanistan Hükümeti’nin Lozan Barış Antlaşması’yla kurulmuş dengeyi bozacak biçimde Adalar (Ege) Denizi’ndeki karasularını 6 deniz milinin ötesine çıkarma kararı almayacağını ümit etmekle birlikte, böyle bir olasılık durumunda, ülkemizin hayati menfaatlerini muhafaza ve müdafaa için, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti’ne, askeri bakımdan gerekli görülecek olanlar da dahil olmak üzere, tüm yetkilerin verilmesine ve bu durumun Yunan ve dünya kamuoyuna dostane duyularla duyurulmasına karar vermiştir.

70 Milletlerarası hukukun meşru saydığı hallerde savaş hali ilanına ve Türkiye’nin taraf olduğu milletlerarası antlaşmaların veya milletlerarası nezaket kurallarının gerektirdiği haller dışında, Türk Silahlı Kuvvetleri’nin yabancı ülkelere gönderilmesine veya yabancı silahlı kuvvetlerin Türkiye’de bulunmasına izin verme yetkisi Türkiye Büyük Millet Meclisine aittir. Türkiye Büyük Millet Meclisi tatilde veya ara vermişken ülkenin ani bir silahlı saldırıya uğraması ve bu sebeple silahlı kuvvet kullanılmasına derhal karar verilmesinin kaçınılmaz olması halinde Cumhurbaşkanı Türk Silahlı Kuvvetleri’nin kullanılmasına karar verebilir.

Esasen Adalar Denizi'nde 6 mil rejimine göre; karasularında 1 millik artış, açık deniz alanlarının %12 azalmasına, Doğu Ege'de ise Türk karasularının %5,2 azalmasına, Yunan karasularının %13 artmasına, tüm Ege'nin %25'ini oluşturan açık deniz alanlarının %14 azalarak %21,5'e düşmesine neden olacaktır.

6 deniz milinin üzerindeki her genişleme, Türkiye'nin onayıyla ve Türk denizciliğini uluslararası denizciliğe kapatmayacak şekilde gerçekleşmelidir. Eğer Yunanistan, Adalar (Ege) Denizi'nde karasularını 12 deniz miline çıkarırsa aşağıdaki gelişmelerin meydana gelmesi muhtemeldir:

- Adalar (Ege) Denizi'ni kullanan devletler zararsız geçiş kuralını ve bu kuralın getirdiklerini uygulamak durumunda kalacaktır.
- Türkiye açık denizlere çıkış imkanını kaybedecektir. Böyle bir durumda, Türk gemilerinin Akdeniz'den Karadeniz'e geçiş için Yunan karasularında seyretmesi gerekecektir.
- Adalar (Ege) Denizi, kapalı bir Yunan Denizi haline gelecektir.
- Karasularının genişletilmesi ile Türkiye Adalar (Ege) Denizi'nde tamamen çıkarlarından mahrum bırakılacaktır.
- Karasularının genişletilmesi, sadece Türkiye'ye değil uluslararası denizciliğe de zarar verecektir.
- Karasularının genişletilmesi halinde kıta sahanlığı sorunu bütünüyle Türkiye aleyhine çözülecektir (Yaycı, 2020a, s. 100).

Yunanistan'ın karasularını 12 deniz miline çıkarması, esasında Yunanistan'ın karasularını tek taraflı ve hukuk dışı genişletme talebi politikasından kaynaklanmaktadır. Karasuları genişliğinin 6 deniz milinin üzerine çıkarılmasının etkisi, Türkiye'nin Adalar (Ege) Denizi'nden ve küresel deniz alanlarından tamamen soyutlanması sonucunu getirecektir. Bu durum Türkiye'yi adeta nefes alamaz hale getirecektir.

Esasen gelinen noktada, Lozan'da oluşturulan dengeye geri dönülmesi gerekmektedir. 1923, 1936 ve 1964 yıllarında olmak üzere karasuları konusunda üç kere aleyhine stratejik kırılma yaşayan Türkiye'nin 4'üncü bir kırılma yaşamaya katıyen tahammülü yoktur.

#### **4.2.2. Adalar (Ege) Denizi'nde Yunanistan'ın Gayri Askeri Statüde Bulunan Adaları Askerileştirmesi**

1923 Lozan Barış Antlaşması ve 1947 Paris Barış Antlaşması uyarınca Batı Anadolu'nun uzantısı konumunda olan adalar, askersizleştirilmek ve askeri amaçlarla kullanılmamak kay-

diyla Yunanistan'a devredilmiştir. *Démilitarisé* (gayri askeri) olmaları, uluslararası belgelerde özellikle vurgulanmıştır. Bu bağlamda Lozan Barış Antlaşması'nın 13. maddesinde, “Yunan askeri kuvvetleri, askerlik hizmetine çağrılmış ve buldukları yerde eğitilebilecek normal asker sayısından çok olmayacağı gibi, jandarma ve polis kuvvetlerinin de bütün Yunan ülkesindeki jandarma ve polis kuvvetlerine orantılı bir sayıda kalacağı” belirtilerek adalardaki askeri unsur, Türkiye'yi tehdit etmeyecek ölçüde sınırlandırılmıştır (Yaycı, 2020a, s. 127; Lozan Barış Antlaşması, 1923).



**Harita 35:** Adalar (Ege) Denizi'nde Gayri Askeri Statüdeki Ada Gruplarını Gösterir Harita.

Fakat Yunanistan, 1964 yılından itibaren hukuka aykırı bir şekilde gayri askeri statüdeki adalarda askeri varlığını artırarak adaları silahlandırmış ve böylece Lozan dengesinin ortadan kalkmasına neden olmuştur. Başlarda bu durum inkar edilse de 1964 yılındaki Yunan faaliyetleri yaklaşık 20 sene sonra, dönemin Yunanistan Savunma Bakanı'nın raporu ile birlikte, Yunan hükümetinin Lozan ve Paris Barış Andlaşmalarına aykırı hareket ettiği, adaların tümünü askerileştirdiği ifşa olmuştur (TURK DEGS, 2020a). Türkiye, bu hukuksuz durumu tarihsel süreç içerisinde defalarca Birleşmiş Milletler gibi uluslararası örgütlere bildirmesine karşılık uluslararası kamuoyundan beklediği desteği görememiştir. Adalar (Ege) Denizi Havzası'nda barışın sürekli olmasını sağlamak ve Türkiye'nin ulusal güvenliğinin tehlikeye düşmesini önlemek amacıyla adaların devrinde böyle bir şart getirilmesine karşılık Yunanistan, günümüzde dahi adalardaki askeri varlığını günden güne artırmaktadır. Bu durum Türkiye'nin güvenliğini tehlikeye düşürecek bir boyuta ulaşmış ve Türkiye'nin bu konuda gerekli önlemleri almasını zorunlu kılmıştır.





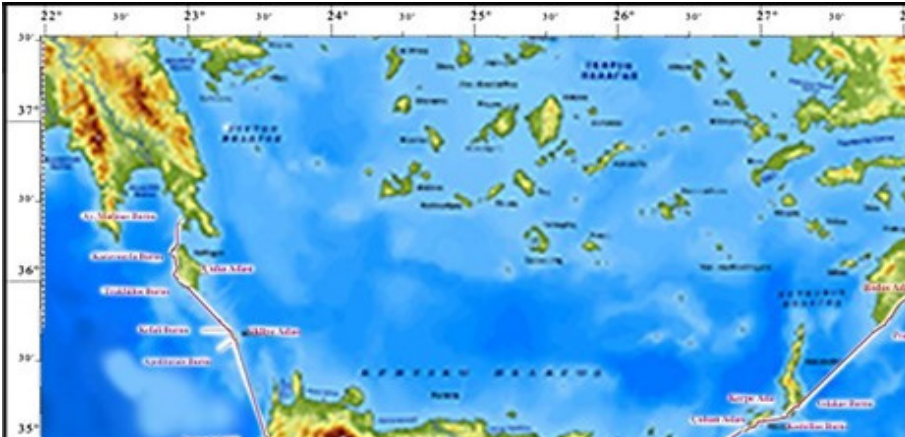
**Harita 37:** Adalar (Ege) Denizi’nde Yunanistan’ın Tezini Gösterir Harita.

Adalar (Ege) Denizi’nde Yunanistan’ın taleplerinden kaynaklanan tüm bu sorunların ve diğer sorunların (hava sahası, FIR hattı vs) detaylarını için Türk Tarih Kurumu tarafından 2020 detaylarını ve bu sorunlara karşı izlenmesinde fayda mütalaa ettiğim politikaları yılında yayımlanmış “Yunanistan Talepleri (Ege Sorunları) Soru ve Cevaplarla” kitabımda bulabilirsiniz.

### 4.3. Mevcut Durum

Yunanistan, Adalar (Ege) Denizi'nde karasuları sorununda karasularının azami sınırınının 12 deniz mili olabileceğini kabul eden BMDHS'nin 3. maddesine atıfta bulunmakta ve karasularını 12 deniz miline çıkarmak istemektedir. Türkiye ise bu sözleşmeye taraf olmadığını vurgulamakta, Adalar (Ege) Denizi'nin bir yarı kapalı deniz olduğunun altını çizmekte, Adalar (Ege) Denizi'nde sınır saptaması yapılırken hakkaniyet ilkesine göre hareket edilmesi gerektiğini belirtmektedir.

Bu anlamda Adalar (Ege) Denizi ve Akdeniz ayırımına ilişkin daha önce de değindiğimiz üzere, Türkiye'nin tutumu, 3 Aralık 2010 tarihinde Uluslararası Hidrografi Organizasyonuna (*International Hydrographic Organization-IHO*) deklare ettiği üzere "Büyük Çuha, Küçük Çuha, Girit, Kaşot, Kerpe, Rodos Adalarının Akdeniz'e bakan güney uçlarından geçerek Ak-yar Burnu'na ulaşacak şekilde çizilmesi gerektiği" şeklindedir.



**Harita 38:** Türkiye Cumhuriyeti'nin Deklare Ettiği Adalar (Ege) Denizi-Akdeniz Ayırımını Gösterir Harita (Yaycı, 2020: 85).

Yukarıda belirtilen hususlar ışığında Adalar (Ege) Denizi'nde deniz yetki alanlarının belirlenmesinde aşağıdaki unsurlar dikkate alınmalıdır. Öncelikle Adalar (Ege) Denizi'nde sadece iki kıyıdaş devlet vardır ve ana karaları karşılıklıdır. Karşılıklı ana karalar arasındaki ortay hat, bu iki ana karanın Adalar (Ege) Denizi'nde sahip olacakları kıta sahanlıklarının sınırını da belirler. Bu doğrultuda, Adalar (Ege) Denizi'nde Türkiye'nin deniz yetki alanı sınırları, Türkiye ve Yunanistan ana karaları esas alınarak tespit edilen ortay hattın geçen deniz yetki alanının doğusunda kalan bölgeyi ifade etmektedir. Yaklaşık 24 ve 25 derece doğu boylamları arasından Adalar (Ege) Denizi boyunca geçen hattın doğusunda kalan adalar, jeomorfoloji ve jeofizik açısından Anadolu Yarımadası ve Trakya Bölgesi'nin kıta uzantısında, kıta sahanlığı-

nın içerisinde, yer almaktadır. Diğer bir deniz hukuku tabiri ile bu hattın doğusunda yer alan Yunanistan’a ait adalar “*ters tarafta kalan adalar*” statüsündedir. Dolayısıyla bu adaların sahip olabilecekleri deniz yetki alanı en fazla karasuları kadardır. Yunanistan’ın iddia ettiği gibi bu ters tarafta kalan adalara karasuları dışında deniz yetki alanları vermek uluslararası hukuka da aykırıdır. Bu aykırı durum; uluslararası deniz hukuku konusunda kararlar alan Uluslararası Adalet Divanı başta olmak üzere uluslararası yargı organlarının almış olduğu kararlarda belirtilen uluslararası hukukun temel prensipleri doğrultusunda ortaya konmuştur. Adalar (Ege) Denizi’ndeki deniz yetki alanları sınırlandırılmasına emsal teşkil eden davaların detaylı değerlendirmesi EK-F’de yapılmıştır.

Şunu da belirtmek gerekir ki Yunanistan bir “Adalar Ülkesi (Archipel)” değil, adaları olan bir ana kara devletidir. Bu çerçevede Adalar (Ege) Denizi’nde kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge sınırlandırılması, ana karalar esas alınarak ortaya hat esasına göre yapılmalıdır.

Bilindiği üzere kıyı devletleri;

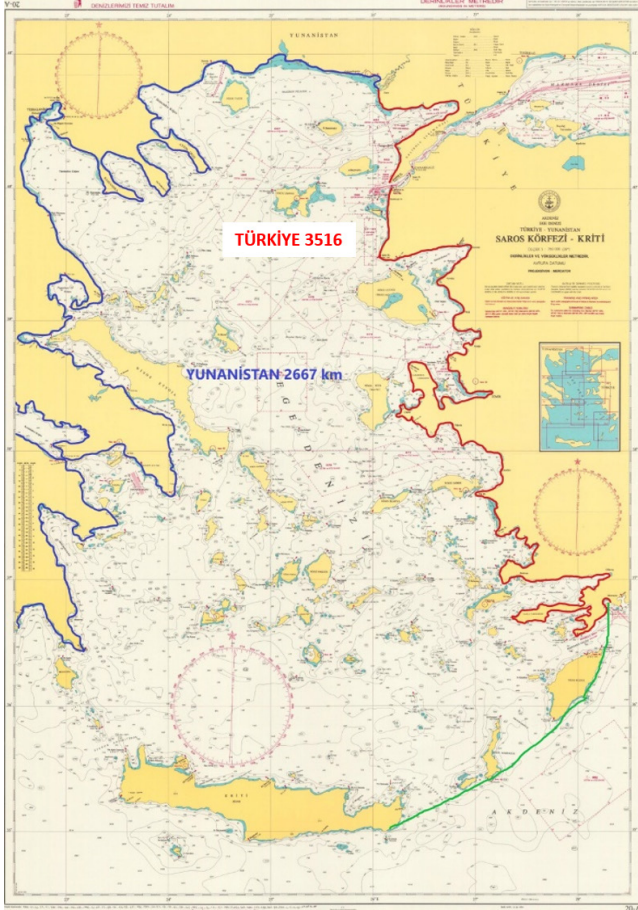
- “*hakkaniyet*”
- “*orantılılık (kıyı uzunlukları oranı sınırlandırmada dikkate alınır)*”,
- “*kapatmama (adalar ana karaların karşılıklı kıyı ilişkisini kesemez)*”
- “*coğrafyanın üstünlüğü (ana karalar adalara üstündür)*”

*prensipleri başta* olmak üzere uluslararası hukukun diğer prensiplerine (demografik özellikler, ekonomik olarak kendi kendine yeterlilik, ters tarafta kalan adalar vs) uygun olarak deniz yetki alanlarını belirleyebilmektedir.

Biraz daha detaylı olarak değinecek olursak konuya, deniz yetki alanlarının sınırlandırılması maksadıyla uluslararası uygulamada; hakkaniyet, eşit uzaklık, oransallık, coğrafyanın üstünlüğü, kapatmama, özel ve beşeri koşullar ile diğer koşulların (adalar ve diğer coğrafi formasyonlar) değerlendirilmesi gibi genel prensipler kullanılmaktadır. Deniz yetki alanlarının belirlenmesi için her durumda uygulanabilen önceden belirlenmiş, standart kriterler bulunmamaktadır. Bu kapsamda, uluslararası yargı kararlarında ön plana çıkan prensipler, “coğrafyanın üstünlüğü” ve “kapatmama” prensipleridir. “Coğrafya” ile kastedilen, iki ülke arasında sınırlandırmaya konu olan alandaki anakara coğrafyasıdır. Kıyıların uzunluğu, kıyı çizgisi üzerindeki kıvrımlar, girinti ve çıkıntılar kural olarak elde edilecek deniz alanını belirleyen önemli coğrafi faktörlerdir. Coğrafyanın üstünlüğü kapsamında dikkate alınan bir diğer husus ise, adaların ortaya hatta göre coğrafi konumudur. Bu çerçevede, iki ana kara arasındaki ortaya hattın ters tarafında kalan adalar, kendi kara suları kadar deniz yetki alanına sahip ola-

bilmektedir. Sınırlandırmada dikkate alınan bir başka önemli prensip ise, “kapatmama” prensibidir. Bu prensip çerçevesinde, mahkeme kararlarında; Kıta Sahanelığı genişliğinin tespitinde her ÷lkeye kendi kıyılarına yakın alanların bırakılmasının gerektiği, bir ÷lkenin yakınındaki deniz alanının bir başka ÷lkeye verilmesi ile sonuçlanan bir sınırlandırmanın, hakkaniyete aykırı olduğu vurgulanmıştır. “Coğrafyanın Üstünlüğü” ile birlikte değerlendirilen “Kapatmama” prensibi; bir ana kara ile bu ana karanın karşısında bulunan bir adanın, deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında birbirleriyle eşit etkiye sahip olamayacağına bir ifadesidir. Dolayısıyla “ortay hattın” doğusunda kalan Kıbrıs Yunan adalarının ters tarafta bulunmaları ve Anadolu sahillerinin önünü kapatmak suretiyle Türkiye’nin denize açılımını engelleyecek coğrafi bir konumda olmaları nedeniyle, söz konusu adaların sadece karasuları kadar deniz yetki alanlarına sahip olması gerekmektedir. Bu kapsamda, mahkeme; Karadeniz’de Romanya ile Ukrayna arasındaki davada Yılan Adası’na sadece karasuları kadar deniz yetki alanı tanımıştır. Benzer şekilde birçok uluslararası Adalet Divanı, Hakem Heyeti ve ITLOS kararları bulunmaktadır. Sonuç olarak, “Coğrafyanın Üstünlüğü” ve “Kapatmama” prensipleri ile bu kapsamda uygulanan ortay hat metoduna konu olan adalara karasuları kadar deniz yetki alanı tanınması gerekmektedir.

Esasen Türkiye ve Yunanistan’ın Adalar Denizi’ndeki anakara kıyı uzunlukları sırasıyla 3516 km ve 2667 km’dir. Yani orantılılık ilkesine göre kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge paylaşımı %56.87’ye %43.13 olması gerekir.



**Harita 39:** Adalar (Ege) Denizi Türkiye ve Yunanistan Ana Karaları Kıyı Uzunluklarını Gösterir Harita.

Ancak bu orana rağmen Adalar Denizi'nde salt eşit uzaklık ilkesi çerçevesinde %50-50 oranında deniz yetki alanları sınırlandırılması bu çalışmada esas alınmıştır. Bahsedilen tüm bu şartlar ve prensipler, Uluslararası Adalet Divanı, deniz hukuku mahkemeleri ve uluslararası hakem mahkemeleri kararları ışığında Adalar (Ege) Denizi'ndeki kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge sınırlandırılması aşağıda gösterilen harita ve koordinatlar şeklinde tezahür etmelidir.



**Harita 40:** Adalar (Ege) Denizi'nde Türk Deniz Yetki Alanı'nı Gösterir Harita.



**Harita 41:** Adalar Denizi'nde EGAYDAAK'ları ve Türk Deniz Yetki Alanı'nı Gösterir Harita (Adaların karasularının hariç tutulduğuna dikkat edildiğini gösterir).

Yukarıda belirtilen 30 numaralı haritanın koordinatları ise aşağıda olduğu gibidir:

1. 37 24' 660523''K,25 34' 195313'' D
2. 38 49' 968463''K,24 44' 935057'' D
3. 40 25' 745118''K,25 00' 001839'' D
4. 40 42' 806873''K,26 02' 975572'' D
5. 36 55' 491380''K,25 59' 456982'' D
6. 36 56' 867434''K,25 59' 817863'' D
7. 36 58' 460237''K,26 00' 268964'' D
8. 36 59' 401176''K,26 00' 449405'' D
9. 37 00' 414277''K,26 00' 539625'' D
10. 37 00' 486632''K,26 00' 449405'' D
11. 37 17' 962619''K,25 37' 984563'' D
12. 37 24' 516588''K,25 34' 285533'' D
13. 36 52' 593059''K,25 58' 554779'' D
14. 36 52' 375610''K,25 58' 464559'' D
15. 36 51' 505712''K,25 58' 103678'' D
16. 36 51' 215708''K,25 58' 013458'' D
17. 36 51' 143205''K,25 58' 013458'' D
18. 36 47' 879342''K,25 56' 750374'' D
19. 36 44' 177470''K,25 56' 118833'' D
20. 36 43' 596512''K,25 56' 028613'' D
21. 36 43' 451261''K,25 56' 028613'' D
22. 36 41' 853193''K,25 55' 667732'' D
23. 36 40' 981285''K,25 55' 397071'' D
24. 36 38' 509975''K,25 54' 765529'' D
25. 36 38' 437269''K,25 54' 765529'' D

26. 36 34' 873273”K,25 54' 314428” D
27. 36 33' 563355”K,25 54' 043767” D
28. 36 33' 272211”K,25 54' 043767” D
29. 36 33' 126632”K,25 54' 043767” D
30. 36 32' 471471”K,25 54' 043767” D
31. 36 31' 306509”K,25 53' 953547” D
32. 36 30' 578258”K,25 53' 953547” D
33. 36 29' 77749”K,25 53' 773106” D
34. 36 27' 372585”K,25 53' 322005” D
35. 36 27' 153935”K,25 53' 231785” D
36. 36 26' 497924”K,25 52' 961124” D
37. 36 23' 654130”K,25 52' 419803” D
38. 36 23' 070571”K,25 52' 239362” D
39. 36 22' 851717”K,25 52' 239362” D
40. 36 20' 808585”K,25 51' 788261” D
41. 36 19' 567672”K,25 51' 337160” D
42. 36 18' 253402”K,25 51' 156719” D
43. 36 17' 596128”K,25 51' 066499” D
44. 36 17' 303976”K,25 50' 976279” D
45. 36 16' 208242”K,25 50' 795838” D
46. 36 15' 039174”K,25 50' 525177” D
47. 36 12' 261460”K,25 50' 164296” D
48. 36 09' 774731”K,25 50' 615398” D
49. 36 09' 628412”K,25 50' 615398” D
50. 36 09' 262593”K,25 50' 705618” D
51. 36 07' 799031”K,25 50' 976279” D

52. 36 06' 115367''K,25 51' 246939'' D  
53. 36 01' 866911''K,25 52' 600243'' D  
54. 36 00' 401032''K,25 53' 141565'' D  
55. 35 54' 753120''K,25 55' 216630'' D  
56. 35 49' 171901''K,25 59' 005881'' D  
57. 35 46' 672901''K,26 00' 539625'' D  
58. 35 44' 246138''K,26 02' 524470'' D  
59. 35 43' 510509''K,26 03' 156012'' D  
60. 35 42' 701186''K,26 03' 787554'' D  
61. 35 40' 714079''K,26 05' 140858'' D  
62. 35 38' 873423''K,26 06' 403941'' D  
63. 35 38' 284263''K,26 06' 945262'' D  
64. 35 38' 136961''K,26 07' 035483'' D  
65. 35 37' 032054''K,26 07' 847465'' D  
66. 35 35' 116274''K,26 09' 381209'' D  
67. 35 32' 388642''K,26 11' 095394'' D  
68. 35 32' 019923''K,26 11' 366055'' D  
69. 35 31' 577423''K,26 11' 817156'' D  
70. 35 28' 552575''K,26 14' 162882'' D  
71. 35 27' 814516''K,26 14' 794424'' D  
72. 35 26' 264223''K,26 16' 147728'' D  
73. 35 25' 451964''K,26 16' 598829'' D  
74. 35 24' 122517''K,26 17' 410811'' D  
75. 35 21' 019038''K,26 19' 756538'' D  
76. 35 20' 501596''K,26 20' 117419'' D  
77. 35 18' 505228''K,26 21' 560943'' D

78. 35 16' 360058''K,26 23' 094687'' D
79. 35 15' 842115''K,26 23' 455568'' D
80. 35 15' 546122''K,26 23' 636008'' D
81. 35 13' 251565''K,26 25' 350193'' D
82. 35 13' 177529''K,26 25' 350193'' D
83. 35 11' 178124''K,26 26' 883937'' D
84. 35 11' 104056''K,26 26' 883937'' D
85. 35 11' 029987''K,26 26' 883937'' D
86. 35 10' 955916''K,26 26' 883937'' D
87. 35 10' 807773''K,26 26' 883937'' D
88. 35 10' 733699''K,26 26' 883937'' D
89. 35 10' 585548''K,26 26' 883937'' D
90. 35 10' 511471''K,26 26' 883937'' D
91. 35 10' 363314''K,26 26' 883937'' D
92. 35 10' 289233''K,26 26' 883937'' D
93. 35 10' 215152''K,26 26' 883937'' D
94. 35 10' 066985''K,26 26' 883937'' D
95. 35 09' 992900''K,26 26' 883937'' D
96. 35 09' 844727''K,26 26' 793717'' D
97. 35 09' 770639''K,26 26' 793717'' D
98. 35 09' 622458''K,26 26' 793717'' D
99. 35 09' 548367''K,26 26' 793717'' D
100. 35 09' 474274''K,26 26' 703497'' D
101. 35 09' 251988''K,26 26' 703497'' D
102. 35 09' 103792''K,26 26' 613276'' D
103. 35 09' 029692''K,26 26' 613276'' D

104. 35 08' 955592''K,26 26' 613276'' D
105. 35 08' 881490''K,26 26' 523056'' D
106. 35 08' 807386''K,26 26' 523056'' D
107. 35 08' 733282''K,26 26' 432836'' D
108. 35 08' 585070''K,26 26' 432836'' D
109. 35 08' 510963''K,26 26' 342616'' D
110. 35 08' 362744''K,26 26' 342616'' D
111. 35 08' 214521''K,26 26' 252395'' D
112. 35 08' 140407''K,26 26' 162175'' D
113. 35 07' 992177''K,26 26' 071955'' D
114. 35 07' 918060''K,26 26' 071955'' D
115. 35 07' 843942''K,26 25' 981735'' D
116. 35 07' 769823''K,26 25' 891515'' D
117. 35 07' 695703''K,26 25' 891515'' D
118. 35 07' 473336''K,26 25' 530634'' D
119. 35 07' 399211''K,26 25' 440413'' D
120. 35 07' 325086''K,26 25' 440413'' D
121. 35 07' 325086''K,26 25' 350193'' D
122. 35 07' 250959''K,26 25' 350193'' D
123. 35 07' 176831''K,26 25' 259973'' D
124. 35 07' 102701''K,26 25' 259973'' D
125. 35 06' 954439''K,26 25' 169753'' D
126. 35 06' 880307''K,26 25' 079532'' D
127. 35 06' 806173''K,26 25' 079532'' D
128. 35 06' 732038''K,26 24' 989312'' D
129. 35 06' 583765''K,26 24' 899092'' D

130. 35 06' 509627''K,26 24' 808872'' D
131. 35 06' 435487''K,26 24' 718651'' D
132. 35 06' 361347''K,26 24' 718651'' D
133. 35 06' 287205''K,26 24' 628431'' D
134. 35 06' 213062''K,26 24' 538211'' D
135. 35 06' 064773''K,26 24' 447991'' D
136. 35 05' 990627''K,26 24' 357770'' D
137. 35 05' 916479''K,26 24' 267550'' D
138. 35 05' 842331''K,26 24' 177330'' D
139. 35 05' 694031''K,26 24' 177330'' D
140. 35 05' 619879''K,26 24' 177330'' D
141. 35 05' 545726''K,26 24' 087110'' D
142. 35 05' 397416''K,26 24' 087110'' D
143. 35 05' 323260''K,26 24' 087110'' D
144. 35 05' 174943''K,26 23' 996889'' D
145. 35 05' 100784''K,26 23' 996889'' D
146. 35 05' 026623''K,26 23' 996889'' D
147. 35 04' 878297''K,26 23' 906669'' D
148. 35 04' 804133''K,26 23' 906669'' D
149. 35 04' 729967''K,26 23' 816449'' D
150. 35 04' 581633''K,26 23' 816449'' D
151. 35 04' 507464''K,26 23' 726229'' D
152. 35 04' 433294''K,26 23' 726229'' D
153. 35 04' 284950''K,26 23' 636008'' D
154. 35 04' 210777''K,26 23' 636008'' D
155. 35 04' 136602''K,26 23' 636008'' D

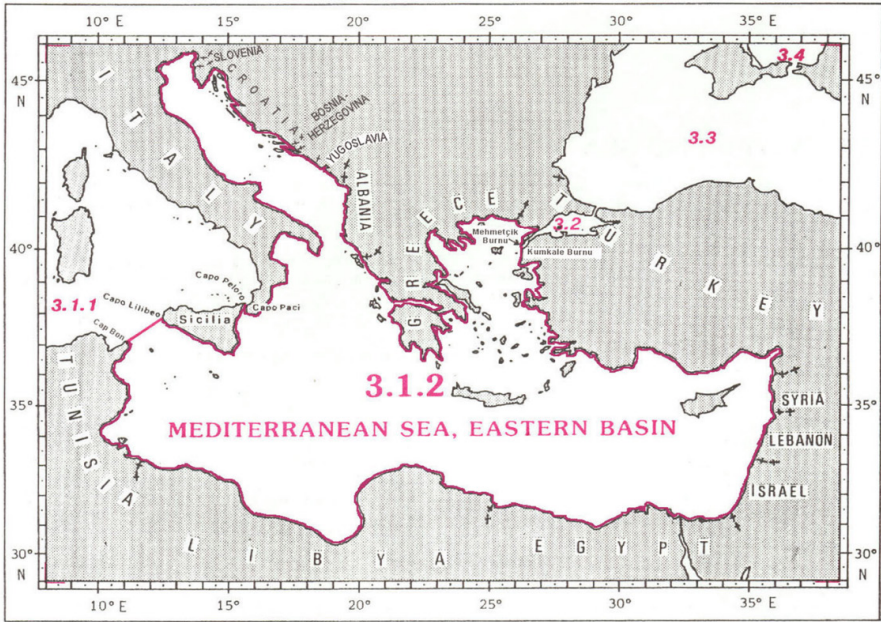
156. 35 04' 136602''K,26 23' 545788'' D
157. 35 04' 062427''K,26 23' 545788'' D
158. 35 03' 914072''K,26 23' 545788'' D
159. 35 03' 839893''K,26 23' 545788'' D
160. 35 03' 765713''K,26 23' 545788'' D
161. 35 03' 617349''K,26 23' 545788'' D
162. 35 03' 543165''K,26 23' 455568'' D
163. 35 03' 394794''K,26 23' 455568'' D
164. 35 03' 320607''K,26 23' 455568'' D
165. 35 03' 246419''K,26 23' 365348'' D
166. 35 03' 098039''K,26 23' 365348'' D
167. 35 03' 023848''K,26 23' 365348'' D
168. 35 02' 875461''K,26 23' 275127'' D
169. 35 02' 801266''K,26 23' 275127'' D
170. 35 02' 727070''K,26 23' 184907'' D
171. 35 02' 578674''K,26 23' 184907'' D
172. 35 02' 504475''K,26 23' 094687'' D
173. 35 02' 430274''K,26 23' 094687'' D
174. 35 02' 281870''K,26 23' 004467'' D
175. 35 02' 207665''K,26 23' 004467'' D
176. 35 02' 133460''K,26 22' 914246'' D
177. 35 01' 985047''K,26 22' 824026'' D
178. 35 01' 910838''K,26 22' 824026'' D
179. 35 01' 836628''K,26 22' 733806'' D
180. 35 01' 762417''K,26 22' 643586'' D
181. 35 01' 613992''K,26 22' 643586'' D

182. 35 01' 539778”K,26 22' 553365” D
183. 35 01' 465563”K,26 22' 463145” D
184. 35 01' 391346”K,26 22' 372925” D
185. 35 01' 242910”K,26 22' 372925” D
186. 35 01' 168690”K,26 22' 282705” D
187. 35 01' 094469”K,26 22' 282705” D
188. 35 01' 020247”K,26 22' 192484” D
189. 35 00' 946023”K,26 22' 102264” D
190. 35 00' 871799”K,26 22' 012044” D
191. 35 00' 797573”K,26 22' 012044” D
192. 35 00' 723347”K,26 21' 921824” D
193. 35 00' 649119”K,26 21' 831603” D
194. 35 00' 500660”K,26 21' 741383” D
195. 35 00' 426428”K,26 21' 651163” D
196. 35 00' 352196”K,26 21' 651163” D
197. 35 00' 277962”K,26 21' 560943” D
198. 35 00' 203728”K,26 21' 470722” D

## 5. Doğu Akdeniz

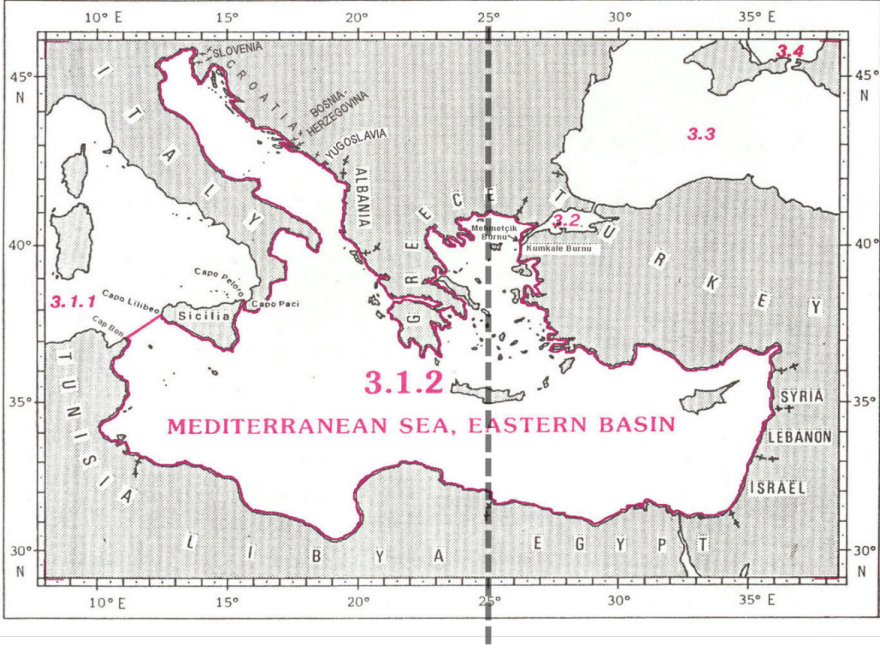
### 5.1. Coğrafi Özellikler

Doğu Akdeniz, coğrafi olarak Tunus'taki Bon Burnu ile İtalya'ya bağlı Sicilya Adası'nın batıya uzanan ucundaki Lilibeo Burnu arasında çizilen hattın doğusunda kalan bölgeyi ifade etmektedir (Yıldız, 2008, s. 4). Doğu Akdeniz; İtalya, Slovenya, Hırvatistan, Bosna Hersek, Karadağ, Arnavutluk, Yunanistan, Türkiye, Suriye, Lübnan, İsrail, Filistin, Mısır, Libya ve Tunus kıyıları ile çevrilidir (Yaycı, 2020b, s. 17).



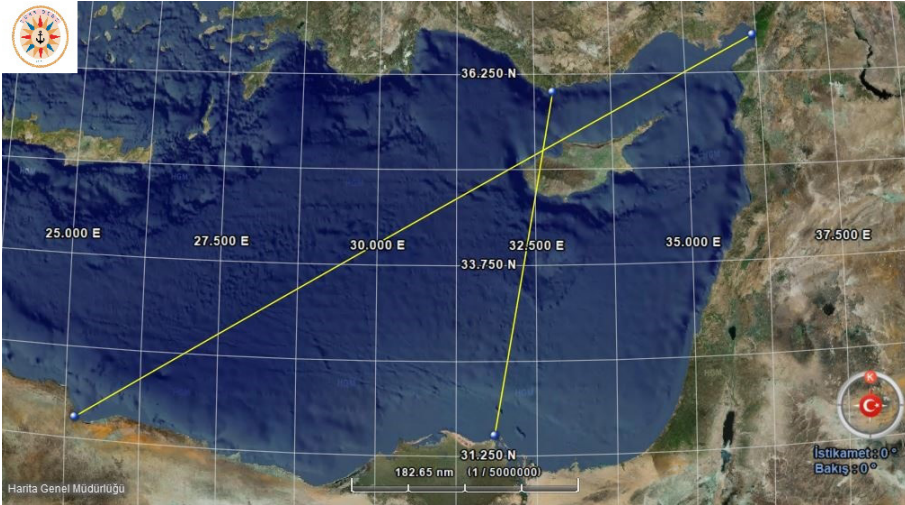
**Harita 42:** Doğu Akdeniz'i Gösterir Harita.

Bu çalışmada kast edilen 'Doğu Akdeniz' kavramı yukarıda bahsedilen coğrafi sınırlar ile değil, Türkiye'nin deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında ele alınacak bölgenin belirlenmesi açısından batı sınırı 25 derece doğu boylamı olacak şekilde belirlenmiştir.



**Harita 43:** Bu Çalışmada Kast Edilen ‘Doğu Akdeniz’in Coğrafi Sınırlarını Gösterir Harita.

Türkiye ile Mısır arasındaki en kısa hat Anamur(Türkiye) ile Ras El-Bar(Mısır) hattı olup uzunluğu yaklaşık 274 nm’dir. Uzun hat ise Payas (Türkiye) ile Salum(Mısır) hattı olup uzunluğu yaklaşık 631 nm’dir.



**Harita 44:** ‘Doğu Akdeniz’in Türkiye’ye göre En Kısa ve En Uzun Karşılıklı Kıyıları.

Doğu Akdeniz'in toplam kıyı şeridi uzunluğu 4811 km, toplam yüz ölçümü ise 492.000 km<sup>2</sup>'dir. Doğu Akdeniz, tuzlu su yapısıyla balık türlerinin çok zengin olduğu bir denizdir. Doğu Akdeniz, Asya kıtasının bir uzantısı olan Anadolu yarımadası ve ona karşılık gelecek şekilde Afrika kıtasının kuzey kıyıları arasında gerçekleşen kırılımlar sonucu oluşmuştur.

## 5.2. Tarihsel Süreç

Tarihsel süreç içerisinde, birçok bilimsel çalışmada “*Verimli Hilal*” olarak adı geçen Akdeniz Bölgesi; Büyük İskender'den Batı Roma İmparatorluğu'na, Emevilerden Doğu Roma (*Bizans*) İmparatorluğu'na kadar birçok medeniyet tarafından egemenlik mücadelesine sahne olmuştur. Özellikle müslümanların Akdeniz'deki hakimiyetine karşı oluşturulan Haçlı Seferleri, medeniyetler arasındaki güç savaşlarını göstermiştir (Pipes, 1990, s. 15). 15. yüzyıldan itibaren bir deniz imparatorluğu olma yolunda ilerleyen Osmanlı Devleti, deniz hakimiyet teorisinin temelini oluşturan ünlü Türk Amiralî Barbaros Hayrettin Paşa'nın “*Denizlere hakim olan, cihana hakim olur*” sözünü hayata geçirmiştir (Kurumahmut, 1998, s. 35). Kanunî Sultan Süleyman döneminde Osmanlı Devleti Akdeniz'e tamamen hakim olmuştur. Osmanlı Devleti, Venediklilerin denizde üstünlüğü ele geçirmek için yaptığı hamlelere karşı kalyonları ön plana çıkararak kıyısı bulunan denizlerdeki başat gücünü 18. yüzyılın ortalarına kadar sürdürmüştür. Bu dönemden sonra Osmanlı Devleti'nin ekonomi başta olmak üzere diğer alanlarda yaşadığı sorunlar, denize ve denizcilığe verilen önemi azaltmış, devletin deniz sınırlarının Anadolu kıyılarına kadar geri çekilmesine neden olmuştur.

Akdeniz; stratejik açıdan önemli olan Kıbrıs, Sicilya, Malta Adalarını ve Doğu Akdeniz ile Hint Okyanusu'nu birleştiren Süveyş Kanalı'nı içerisinde barındırmaktadır. Dünya petrolünün yarısından fazlasına sahip olan Orta Doğu Bölgesi başta olmak üzere uluslararası enerji jeopolitiğini ve ticaret hacmini ilgilendiren önemli konumu, Doğu Akdeniz'i devletler arasında rekabet alanı haline getirmiştir. Doğu Akdeniz, Türkiye ve Suriye üzerinden Mezopotamya ve Orta Doğu coğrafyalarına, Süveyş Kanalı sayesinde ise Basra Körfezi'ne kadar uzanan deniz ticaretinin bağlantı hattı olmuştur. Kıbrıs, Sicilya ve Malta ise Doğu Akdeniz'in önemli adaları olarak deniz yolu dışında hava yollarını da etkilemektedir. Kıbrıs; Türkiye, Suriye, Lübnan, İsrail, Ürdün, Irak ve Mısır için jeopolitik açıdan önemlidir ve Orta Doğu'nun kalbi olan İskenderun-Basra-Süveyş üçgenini de kapsayan bir alana sahiptir (Yaycı, 2020b, s. 20). Kıbrıs Adası, jeopolitik öneminden dolayı tarihi dönemler içerisinde hem Asya-Avrupa-Afrika kıtaları hem de deniz alanları dahil olmak üzere Asya-Pasifik bölgelerine hakim olmak isteyen devletler için büyük bir hedef olmuştur. Rusya'nın “*sıcak denizlere inme*” politikası, batılı devletlerin ise Kuzey Afrika ve Hindistan'a kadar uzanan deniz ticaret yollarını kendi kontrollerine alma stratejileri, günümüze kadarki süreç içerisinde paylaşım mücadelesinin devam etmesine neden olmuştur.

### 5.3. Mevcut Durum

Doğu Akdeniz’in mevcut durumuna bakıldığında incelenmesi gereken öncelikli hususlar, bölgenin stratejik öneminin açıklanması ve sahildevletlerin kıyı uzunluklarının hesaplanması gerekliliğidir. Aşağıda bu bilgiler ayrıntılarıyla belirtilmiştir.

Doğu Akdeniz, günümüzde ulaştırma açısından önemli bir geçiş noktasıdır. Akdeniz’de yılda ortalama 220.000’den fazla gemi seyir halinde bulunmakta, dünya denizlerinin sadece %1’ini kapsayan bir alana sahip olmasına rağmen deniz trafiğinin 1/3’ü bu denizden gerçekleşmektedir (Yaycı, 2020b, s. 24). Atlas Okyanusu ile Akdeniz’i birbirine bağlayan Cebelitarık Boğazı’ndan günlük ortalama 300 gemi, Hint Okyanusu ile Akdeniz’i Kızıldeniz üzerinden bağlayan Süveyş Kanalı’ndan ise günlük ortalama 50 gemi geçmektedir (Britannica, 2020; Suez Canal, t.y.).



**Harita 45:** Ülkelerin Doğu Akdeniz’deki Kıyı Uzunluklarını Gösterir Harita.

Türkiye, 2280 km ile Doğu Akdeniz’de en fazla kıyı uzunluğuna sahip ülke konumundadır. Doğu Akdeniz’e kıyısı olan diğer ülkelerin kıyı uzunlukları ise şu şekildedir: Mısır 922 km, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) 396 km, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) 384 km, Libya 340 km, Lübnan 294 km, İsrail 205 km, Suriye 193 km, Filistin 40 km. Doğu Akdeniz’in coğrafi özellikleri dikkate alındığında, Yunanistan’ın Doğu Akdeniz’de deniz yetki alanı talep etmesine olanak sağlayacak bir kıyısı yoktur. Zira Yunanistan bir “takım ada ülkesi (arşipel)” olmadığı gibi, Yunanistan bizzat kendisi Doğu Akdeniz’de hak talep edebileceğini iddia ettiği adaların, Adalar (Ege) Denizi’nde olduğunu Uluslararası Hidrografi Örgütü’ne bildirmiştir. Belirtilen kıyı uzunluklarını gösteren harita aşağıdaki gibidir: Yunanis-

tan'ın Doğu Akdeniz'de kıyısı olduğunun kabul edilmesi ihtimalinde dahi Doğu Akdeniz'e bakan Yunan adalarının kıyı uzunluklarının toplamı sadece 167 km'dir. Nitekim Yunanistan bir takımada devleti olmadığı için deniz yetki alanlarının sınırlandırılması sürecinde ana karasının esas alınması gerekmektedir.

Doğu Akdeniz'in günümüzdeki mevcut durumunu değerlendirmek için öncelikle küresel aktörlerin bu bölgedeki varlıklarına kısaca değinmek gerekmektedir.

### **İngiltere**

Kıbrıs Adası'nda Ağrotur ve Dikelya üslerine sahiptir. 1959 yılında imzalanan Londra ve Zürih Antlaşmaları sayesinde adada Türkiye ve Yunanistan ile birlikte garantörlük hakkına sahiptir.

### **Amerika Birleşik Devletleri**

Kıyıdaş ülkelerin birçoğu ile sıkı askeri iş birliğine sahiptir. Bu iş birliğinin bir sonucu olarak bölgede çeşitli askeri üsleri bulunmaktadır. Bu üslerden en önemlisi Yunanistan'ın Girit Adası'nda bulunan Suda Üssü'dür. Yunanistan'da üslerden yararlanma miktarını da giderek artırmaktadır. NATO Deniz Görev Grupları kapsamında uçak gemileri ile tüm Akdeniz'de devriye faaliyetleri yürütmektedir.

### **Rusya**

1977 yılından itibaren Rusya'nın Suriye'de, Tartus Limanı'nda, lojistik bir deniz üssü, Hmeymim'de ise bir hava üssü bulunmaktadır. Ayrıca Lazkiye'de konuşlandığı S-400 Hava Savunma Sistemi ile bölgedeki varlığını güçlendirmektedir.

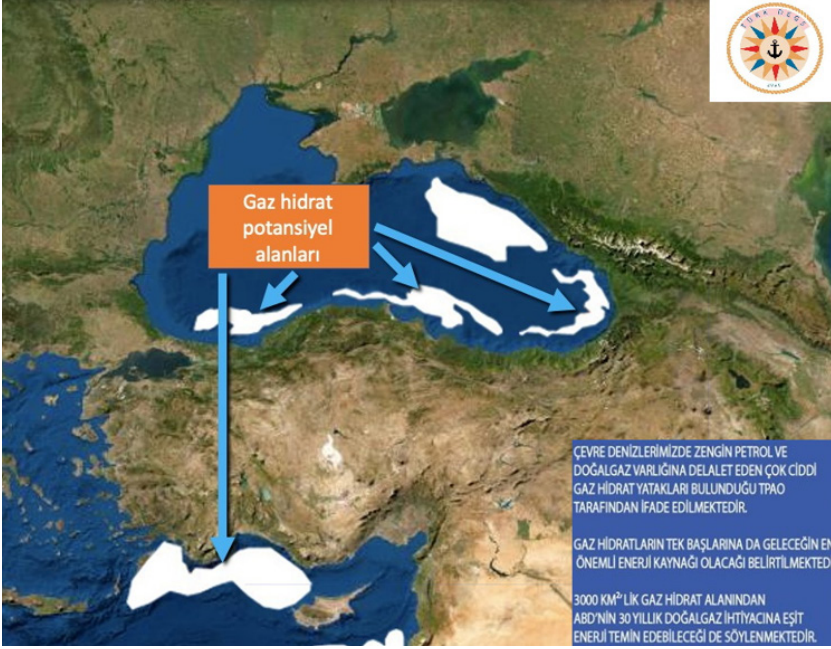
### **Fransa**

Fransa, 1 Mart 2007'de Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin (GKRY) Baf kentinde bulunan "Andreas Papandreu Hava Üssü"nü kullanmak için askeri iş birliği antlaşması imzalamıştır. 15 Mayıs 2019'da da GKRY'nin Mari kentinde bulunan "Evangelos Florakis Deniz Üssü"nü kullanmak için antlaşma imzalamıştır.

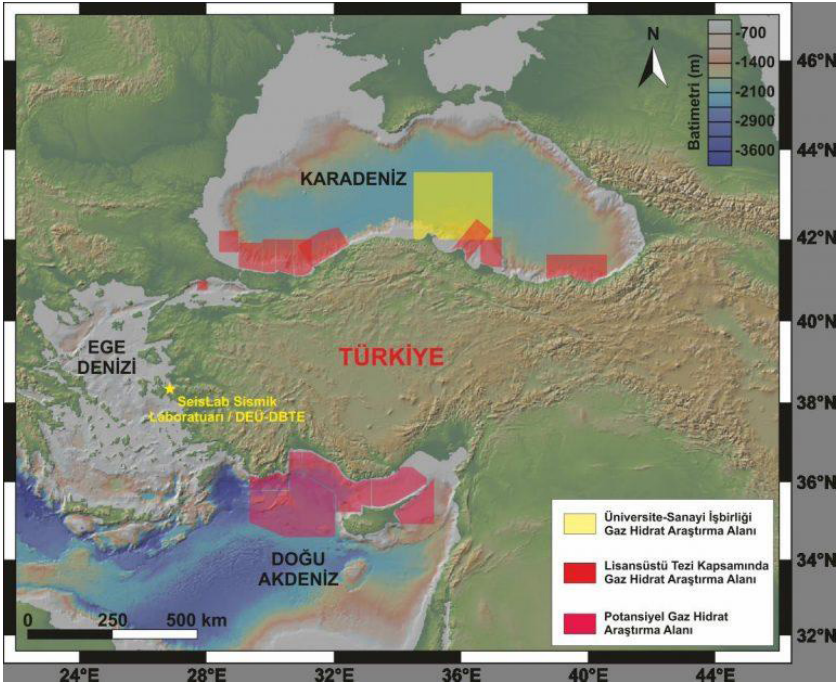
#### **5.3.1. Doğu Akdeniz'in Enerji Jeopolitiği**

Doğu Akdeniz, yukarıda belirtilen küresel aktörler tarafından çeşitli stratejiler ve politikalar üretilen bir bölgedir. Bunun önemli bir nedeni de birçok bilimsel araştırma ve yayında ifade edilen bölgedeki gaz hidrat yataklarının varlığıdır. Bu yayınlarda, Doğu Akdeniz'deki hidrokarbon rezervlerinin Türkiye'nin 572 yıllık, Avrupa'nın ise 30 yıllık doğalgaz ihtiyacını karşılayabileceği hesaplanmıştır (TURK DEGS, 2020b). Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklı-

ğının (TPAO) tespitlerine göre, Karadeniz ve Doğu Akdeniz’de büyük miktarda gaz hidrat rezervleri bulunmaktadır (Ocakoğlu, 2009, ss. 29-47). TPAO’nun gaz hidrat yataklarını gösteren haritası aşağıdaki gibidir:



**Harita 46:** Gaz Hidrat Yataklarını Gösterir Harita (Yaycı, 2020:30).



Harita 47: Gaz Hidrat Yataklarının Batimetri Haritası.

Doğu Akdeniz'deki gelişmeler ekseriyetle enerji odaklı bir iş birliği çerçevesinde gelişmektedir. Güney Kıbrıs Rum Yönetimi 2004 yılında, Kıbrıs Adası'nın tümünü temsilen Avrupa Birliği'ne asil üye olarak alınmış, aynı yıl Avrupa Birliği'nin desteği ile 21 Mart 2003 tarihi itibariyle geçerli olacak şekilde MEB ilan etmiştir (Yaycı, 2020b, s. 37). Bölgede sırasıyla; 2009 yılı ve 2010 yılı Aralık ayında İsrail'in MEB alanında Tamar ve Leviathan, 2011 Aralık ayında Kıbrıs Adası açıklarından bulunan Afrodit, 2015 Ağustos ayında Mısır'ın MEB alanında Zohr, 2018 Şubat ayında Kıbrıs Adası'nın MEB alanında Calypso sahaları keşfedilmiştir (European Council on Foreign Relations, 2020). Bu keşifler neticesinde bölgenin dünya enerji jeopolitiği içerisindeki yeri daha da güçlenmiştir.

### 5.3.1.1. EastMed Boru Hattı Projesi ve Doğu Akdeniz Gaz Forumu



Harita 48: EastMed Boru Hattını Gösterir Temsili Harita<sup>71</sup>.

### 5.3.1.2. EastMed Boru Hattı Projesi

EastMed Doğu Akdeniz Boru Hattı Projesi Avrupa Birliği tarafından finanse edilen, Edison ve IGI Poseidon şirketleri tarafından Levant Havzası'na alternatif bir kaynak ve çeşitlendirilmiş tedarik yolları sağlaması düşüncesiyle geliştirilmiş bir projedir (Avrupa Komisyonu, 2016). EastMed Boru Hattı inşası, 2013 yılı 347/2013 sayılı Avrupa Parlamentosu kararıyla “Ortak Çıkar Projesi” olarak Avrupa Konseyi kararında yer almıştır (Official Journal of the European Union, 2020). EastMed Doğu Akdeniz Boru Hattı Projesi Antlaşması 2 Ocak 2020’de Yunanistan, İsrail ve GKRY arasında Atina’da imzalanmıştır (Israel’s Ministry of Energy, t.y.).

Proje, İsrail MEB’i içerisinde bulunan Leviathan ve onun ilerisinde bulunan Afrodit sahalarından başlayıp, daha sonra sırasıyla Kıbrıs Adası ve Türk kıta sahanlığından geçerek Girit Adası hattından Yunanistan’a ulaşmayı hedeflemektedir. Projenin öngördüğü boru hattı uzunlukları ile Leviathan ve Afrodit sahalarından Kıbrıs’a 200 km, Kıbrıs’tan Girit’e 700 km, Girit’ten Yunanistan’a 400 km ve Yunanistan’ın içerisinde yer alan mesafe ise 600 km olacak şekilde öngörülmektedir (IGI Poseidon, t.y.).

Avrupa’nın doğal gaz konusundaki arz yelpazesini genişletmeyi ve Rus doğal gazına bağımlılığını azaltmayı amaçlayan EastMed Boru Hattı Projesi için hesaplanan maliyet yaklaşık 6 milyar dolar civarında gerçekçi olmayan bir rakama tekabül etmektedir. Söz konusu rakam, aynı bölgede inşa edilen TAP ve TANAP ile kıyaslandığında gerçek dışı görülmektedir. Böl-

71 <https://www.aydinlik.com.tr/haber/eastmed-projesi-turkiye-nin-dogu-akdeniz-deki-kazanimlarini-nasil-etkiler-213931>

gedeki benzer boru hattı proje maliyetleri göz önünde bulundurularak yapılmış bir tahmini maliyet hesaplaması uyarınca Leviathan ve Afrodit sahalarından Kıbrıs'a kadar olan bölge 3 milyar dolar, Kıbrıs ile Girit arası 10,5 milyar dolar, Girit-Yunanistan arası 6 milyar dolar ve Yunanistan içerisinde bulunan alan ise yaklaşık 6 milyar dolar olarak hesaplanmıştır. Bu doğrultuda, EastMed boru hattı projesinin henüz pazara ulaşmadan maliyetinin yaklaşık 25 milyar dolar tutarında olacağı öngörülmektedir<sup>72</sup>. Buna ek olarak; enerjinin pazara ulaşımı sürecinde sigorta, taşıma, vergi ve üretim gibi maliyetlerin de ekleneceği düşünüldüğünde, projenin yatırımı amorti edebileceği şüphelidir (C.Aslan, 2018). Dolayısıyla, EastMed boru hattı projesinin fizibilite açısından hayata geçirilebilir bir proje olduğu tartışmalıdır.

Projenin ekonomik boyutunun yanı sıra, Türk kıta sahanlığından geçen boru hattının inşası için Türkiye'den izin alınması gerekmektedir. Türkiye 27 Kasım 2019'da Libya Ulusal Mutabakat Hükümeti ile imzalamış olduğu Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası neticesinde, halihazırda uygulanabilirliği tartışılmakta olan EastMed Boru Hattı Projesi'ne ciddi bir darbe vurmuş, "Türk Kalkanı" olarak adlandırılan girişimi ile meşru haklarını güvence altına almıştır (TRT Haber, 2020).

Bunun üzerine çeşitli kaynaklarda gösterilen, aşağıdaki gibi alternatif bir plan konuşulmaya başlanmıştır. Bu plana göre yeni EastMed güzergahı Mısır ve Libya üzerinden geçerek Yunanistan'a ulaşacaktır (Michalopoulos, 2021). Yeni plana göre, EastMed boru hattı güzergahının İsrail Leviathan gaz sahasından başlayıp Kıbrıs Adası üzerinden geçmek yerine bu kez Mısır- Libya üzerinden karadan, sonrasında ise Mısır-Yunanistan MEB'inden geçerek Girit'e ulaşması öngörülmektedir. Bu güzergahta sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG), varış noktası olan Avrupa'ya ulaşmadan önce Dedeağaç'a ya da bir başka limana gemilerle taşınacaktır<sup>73</sup>.

72 Maliyetler, EastMedprojesindeki boruların çaplarının karada kalan kısımlar için 42", denizde kalan kısımlar için 32" şeklinde alınmasıyla hesaplanmıştır.

73 "The Agreement on Establishing East-Med Pipeline Signed in Athens."



**Harita 49:** Doğu Akdeniz’de EastMed Projesi’ne Alternatif Olarak Düşünülen Proje Rotalarını Gösterir Harita.

### 5.3.1.3. Doğu Akdeniz Gaz Forumu

Doğu Akdeniz’de gelişen jeopolitik iş birliğinin bir diğer somut göstergesi de 14 Ocak 2019’da Mısır, GKRY, Yunanistan, İsrail, Ürdün, Filistin ve İtalya’nın bir araya gelerek Doğu Akdeniz Gaz Forumu’nun kurulduğunu açıklamaları olmuştur (Euromesco, 2019). GKRY’nin tek tarafı olarak ilan ettiği MEB ve ruhsat sahalarını meşrulaştıran bu uluslararası forumun enerjiyi tek noktadan kontrol edebilmek amacıyla bölgede söz sahibi olduğu düşünülen ve ruhsat ihalesi alan ülkelerin de katılımıyla kurulması kararlaştırılmıştır.

Görünen o ki Doğu Akdeniz, dünya güçlerinin yeni odak noktası haline gelmiştir. Doğu Akdeniz; Orta Doğu, Afrika, Balkanlar ve Kafkaslar’a yakın olan konumu ile stratejik önem arz etmektedir. Dolayısıyla Doğu Akdeniz, her seviyesinde barındırdığı kaynaklar kadar etki alanı açısından da büyük güçlerin üzerinde kontrol sağlamayı hedefledikleri bir bölge haline gelmiştir. “Bölgesel sahiplik” ilkesine aykırı olarak Yunanistan ve GKRY konunun görünen tarafları sıfatıyla masada önde saf tutarken, gayri resmi destekleyicileri olarak ise AB ve ABD bulunmaktadır. Kontrol mekanizması kurulurken kullanılan araçlar Yunanistan ve GKRY olduğu kadar, aynı zamanda da bölgesel hegemonya kurabilme konusunda kapıları açacak olan uluslararası organizasyonlardır. Bu sebeple NATO, son yıllarda Doğu Akdeniz’deki aktivitelerini artırmış,

bölgeye kıyası olmayan devletler de Doğu Akdeniz Gaz Forumu'na üye olmuştur. Fizibilite bağlamında olanaklı görünmeyen EastMed Boru Hattı Projesi, hesaplamaların aksine olanaklı bir plan gibi gösterilerek belirli ülkeleri çakışan çıkarlar etrafında bir arada tutmayı amaçlamaktadır.

Son yıllarda gelişmiş ülkelerde yapılan uzun vade üretim planlarında fosil yakıtlardan doğa dostu enerjiye kayıldığı ve fosil yakıt ile gaz ihtiyacının peyderpey azaltılmasının planlandığı ise bilinen bir gerçektir. Bu veriler doğrultusunda Doğu Akdeniz'de bahse konu olan çıkar çatışmaları, küresel güçlerin enerji ve güvenlik konularında pozisyon almaya çalışırken gerçekleştirdiği mücadelelerden kaynaklanmaktadır. Bununla birlikte, bu durumdan zarar gören yalnızca sistemin dışında bırakılarak hakları gasbedilmeye çalışılan Türkiye değil, aynı zamanda bu plan çerçevesinde uluslararası hukuka göre hak ettiklerinden daha az deniz yetki alanları verilen bölge ülkeleridir. Bu nedenle Doğu Akdeniz, hem küresel aktörlerin hem de bölge devletlerinin deniz yetki alanlarının paylaşım mücadelesi içerisine girmelerine neden olmaktadır. Türkiye, uluslararası hukukun temel prensipleri ve teamül hukukuna dönüşmüş deniz hukuku ilkeleri doğrultusunda ilan edilmiş veya ilan edilmesi öngörülen deniz yetki alanlarını belirleyerek Doğu Akdeniz'deki Mavi Vatan sınırlarını oluşturmuştur. Aşağıda uluslararası hukukun temel prensipleri ve ilkeleri ışığında Doğu Akdeniz'in hukuki durumu incelenmiştir. Ayrıca EK-F'de Uluslararası Adalet Divanı ve Daimi Hakemlik Mahkemesinin emsal teşkil eden kararları detaylı şekilde incelenmiştir.

#### **5.4. Deniz Hukuku Açısından Doğu Akdeniz'deki Deniz Yetki Alanının Tespitinde Kullanılması Gerekli Temel Prensipler:**

Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki deniz yetki alanı, uluslararası hukukun temel prensipleri ve ilkeleri dikkate alınarak ortaya konulmuştur. Çalışmanın giriş kısmında belirtilen; uluslararası deniz hukukunun "*hakkaniyet*", "*kapatmama*", "*orantılılık*" ve "*coğrafyanın üstünlüğü*" ilkeleri esas olmak üzere, Doğu Akdeniz'de yapılacak deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında aşağıdaki hususların dikkate alınması gerekmektedir.

- Uluslararası Adalet Divanı ve Daimi Hakemlik Mahkemesinin ilgili yargı kararları ve Doğu Akdeniz'deki mevcut coğrafi unsurlar dikkate alındığında, Anadolu ile Afrika Kıtası sahilleri (*Libya-Mısır*) ve Levanten sahilleri arasında "*ortay hattın*" esas alınması;
- "*Ortay hattın*" kuzeyinde kalan Kıbrıs Adası ile Yunan adalarının ters tarafta bulunmaları nedeniyle ve Anadolu sahillerinin önünü kapatmak suretiyle Türkiye'nin denize açılımını engelleyen bir konumda olmaları sebebiyle, "*coğrafyanın üstünlüğü* ile kapatmama (*non-encroachment*)" prensibine riayet edilmesi;

- Ters tarafta kalan adaların ise sadece karasuları kadar deniz yetki alanlarına sahip olabileceğinin dikkate alınması gerekmektedir (Yaycı, 2011).

Uluslararası hukukun temel ilkelerini esas alan yukarıdaki hususlar, Uluslararası Adalet Divanı ve Daimi Hakemlik Mahkemesinin ilgili davalarda vermiş olduğu kararlarda da tespit edilmiştir. Belirtilen yargı organlarının uluslararası hukukun temel ilkelerine göre vermiş oldukları kararların özetleri EK-F’de detaylı bir şekilde sunulmuştur.

### 5.5. GKRY, Doğu Akdeniz’deki Kıyıdaş Devletlerin Deniz Yetki Alanları Haklarını ve Uluslararası Hukuku Nasıl İhlal Etmektedir?

Uluslararası Adalet Divanının ve uluslararası tahkim mahkemelerinin EK-F’de incelenen kararları ve bu kararların oluşturduğu deniz yetki alanları sınırlandırma haritaları, dünyadaki deniz yetki alanları sınırlandırmasına dair emsaller içermektedir. Bu davalar, Doğu Akdeniz’de deniz yetki alanlarının sınırlandırılması hususunda emsal teşkil edebilir olmaları sebebiyle bu çalışmada yer almaktadır. Yargı organları verdikleri kararlarda, uluslararası hukukun temel prensiplerine atıflarda bulunarak hüküm vermişlerdir.

Ancak GKRY verilen kararları “*yok hükmünde*” kabul ederek, uluslararası hukuku “*hiç sayarak*”, önce 2004 yılında (2003) yılına şamil ederek tek taraflı MEB ilan etmiştir.

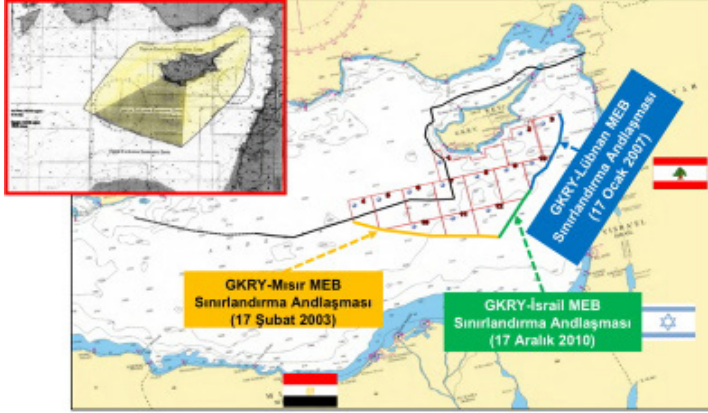


Şekil 29: GKRY'nin 2004 Yılında (2003 Yılına Şamil Ederek) İlan Ettiği MEB'ini Gösterir Şekil.

Müteakiben Doğu Akdeniz’deki kıyıdaş ülkelerden bazıları ile imzaladığı antlaşmalar yardımıyla deniz yetki alanlarını deyim yerindeyse hile ile “*gasp etmiştir*”. GKRY’nin, MEB antlaşması imzaladığı diğer kıyıdaş devletlerin deniz yetki alanlarını hile ile ihlal ettiğini

gösteren haritalar (önce anlaşmaları ve sonra GKRY tarafından hile ile gasp edilen deniz alanlarını gösteren) aşağıdaki gibidir:

## Doğu Akdeniz



**GKRY 2004'te Münhasır Ekonomik Bölge ilan etmiş;  
2003'te Mısır, 2007'de Lübnan, 2010'da İsrail ile  
MEB sınırlandırma anlaşması imzalamıştır.**



**Harita 50:** GKRY'nin MEB Anlaşmalarını Gösterir Harita.

Ancak GKRY, deniz hukuku ve deniz yetki alanları paylaşımı konusunda yeterince bilgi ve tecrübe sahibi olmayan kıyıdaşları kurnaz diplomatları vasıtasıyla muhatap kıyıdaş devletleri amiyane tabir ile kandırmıştır. İmzalattığı antlaşmalarla başta “orantılılık” ve “coğrafyanın üstünlüğü” prensibini hiç dikkate almayan GKRY, ilgili en kısa kıyı uzunluğuna sahip olmasına rağmen sadece “eşit uzaklık” ilkesinin esas alınmasını sağlamıştır. Aşağıdaki haritada Doğu Akdeniz'deki ülkelerin kıyı uzunlukları hatırlanması bakımından tekrar sunulmuştur.



**Harita 51:** Ülkelerin Doğu Akdeniz'deki Kıyı Uzunluklarını Gösterir Harita.

Görüldüğü üzere GKRY'nin toplam kıyı uzunluğu 384 km olmasına ve diğer kıyıdaş ülkelerle karşılıklı kıyıya denk gelen ilgili kıyı uzunluğu bu toplam kıyı uzunluğu içinde parçalar halinde (örneğin kabaca; Mısır ile karşılıklı ilgili kıyı uzunluğu 130 km, İsrail ile 80 km, Lübnan ile 70 km) yer almaktadır. Ancak tüm bu gerçekliğe rağmen GKRY'nin; Mısır'ın 600 km, İsrail'in 245 km, Lübnan'ın 294 km ilgili kıyı uzunluğu ile sanki eşit kıyı uzunluğu varmış gibi antlaşma imzalaması dünyada emsali görülmemiş bir hile ve kandırmadır. İşte GKRY'nin bu şekilde imzalatmayı başardığı bu antlaşmalar neticesinde imzacı devletlerin uğradıkları kayıplar aşağıda sunulmuştur. Dikkat ederseniz bu kayıplar belirtilirken coğrafyada Türkiye yokmuş, sadece GKRY ve karşısında Mısır, İsrail ve Lübnan varmış gibi anlatılmaktadır (ki GKRY de bu varsayımla antlaşmalar imzalamıştır). Bu devletlerin GKRY yerine Türkiye ile antlaşma imzalaması durumundaki kazanımları ise daha sonra anlatılacaktır.

### 5.5.1. Mısır

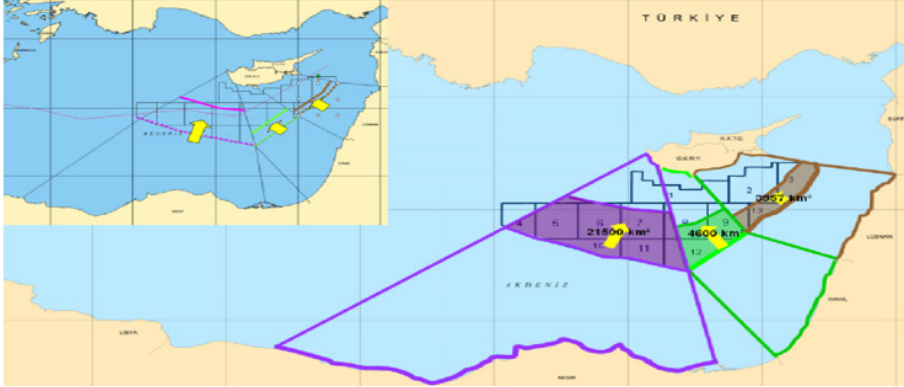
GKRY, 2003 yılında Mısır ile yaptığı MEB antlaşması sayesinde bu ülkenin **21.500 km<sup>2</sup>** büyüklüğünde hakkı olan deniz yetki alanını gasp etmiştir. Ayrıca Mısır; GKRY ile yaptığı antlaşma nedeniyle sözde ruhsat sahalarından 6 numaralı parselin güney yarısını, 4, 5, 7, 10 ve 11 numaralı parsellerin tamamını kaybetmiş, kıyı uzunluklarına göre oransallık ilkesine aykırı şekilde daha az deniz yetki alanına sahip olmuştur.

### 5.5.2. Lübnan

Lübnan, GKRY ile 2007 yılında yaptığı MEB antlaşması ile **3957 km<sup>2</sup>** deniz yetki alanı kaybetmiştir.

### 5.5.3. İsrail

İsrail, GKRY ile 2010 yılında yaptığı antlaşma nedeniyle **4600 km<sup>2</sup>**'lik deniz yetki alanına sahip olamamış, sözde ruhsat sahalarından 7, 8, 11 numaralı parsellerin bir kısmını ve 12 numaralı parselin tamamını kaybetmiştir.



**Harita 52:** GKRY İle Akdettikleri Deniz Yetki Alanları Sınırlandırma Antlaşmalarına İstinaden Mısır, İsrail Ve Lübnan'ın Kayıplarını Gösterir Harita (Yaycı, 2020: 30).

Yukarıda gösterilen haritanın ışığında GKRY'nin hakkaniyet başta olmak üzere temel deniz yetki alanları sınırlandırma prensiplerine aykırı bir şekilde Doğu Akdeniz'deki kıyıdaş ülkelerin deniz yetki alanlarına sahip olduğu ortadadır.

## 5.6. Yunanistan, Doğu Akdeniz'deki Kıyıdaş Devletlerin Deniz Yetki Alanları Haklarını ve Uluslararası Hukuku Nasıl İhlal Etmektedir?

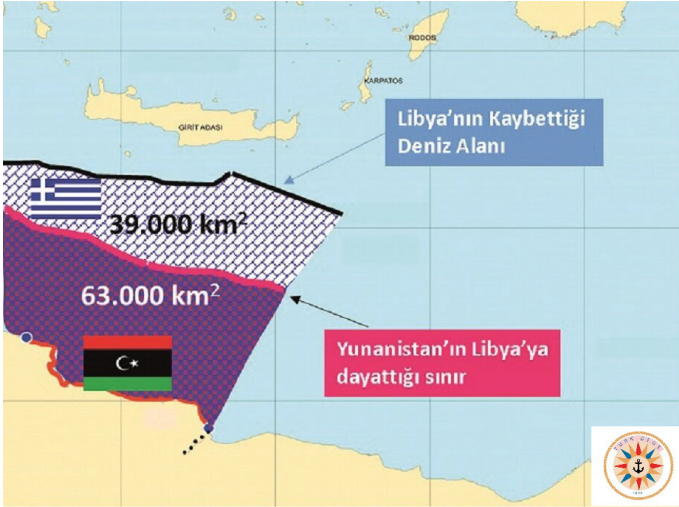
### 5.6.1. Libya

Yunanistan, sözde Seville Haritasında savunduğu tez ile Libya'dan **39.083,42 km<sup>2</sup>** deniz yetki alanı gasp etmeyi öngörmüştür.



**Harita 53:** Anadolu-Afrika Ortay Hattını Gösteren Sınırlandırma.

Yunanistan, sözde Seville Haritasında savunduğu adaları ana karalar ile eş gören ve kendisini bir takım ada devleti (arşipel) gibi görüp, ölçümlendirmenin en dıştaki adalarından itibaren yapılmasını öngören tezi ile Libya'dan asgari 39.000 km<sup>2</sup> deniz yetki alanı gasp etmeyi öngörmüştür. Hâlbuki temel deniz yetki alanları sınırlandırma prensiplerine göre Yunanistan asla bir takımada devleti olmadığı gibi, sınırlandırma da ana karalar esas alınmalı, ana karaların karşılıklı ilişkisi de adalar tarafından engellenmemelidir (coğrafyanın üstünlüğü, kapatmama ve çevreleme prensipleri).

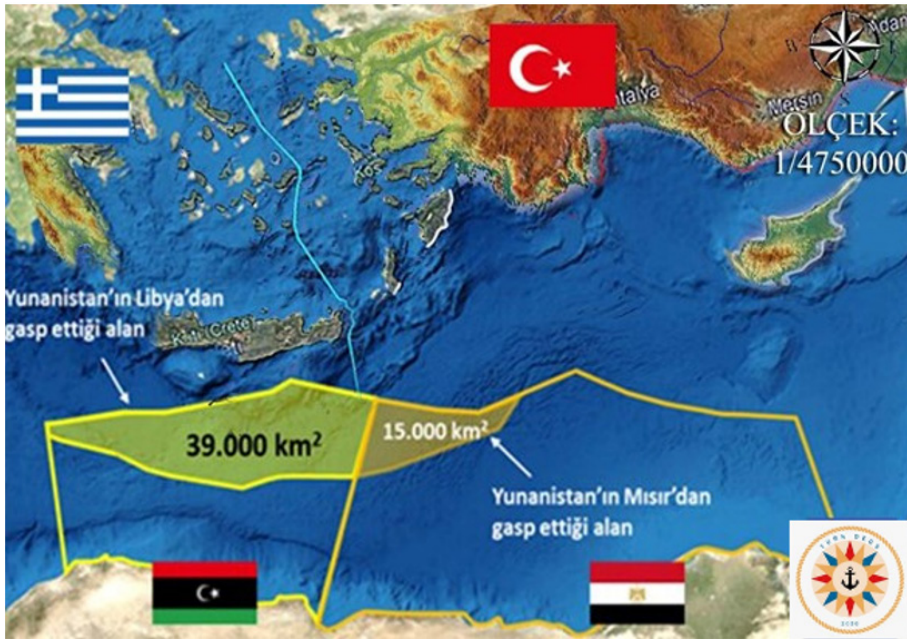


**Harita 54:** Yunanistan-Libya Sınırlandırma Antlaşması İmzalanması Durumunda Libya'nın Asgari 39.000 km<sup>2</sup> Deniz Yetki Alanı Kaybını Gösterir Harita.

Ancak Yunanistan ısrarla kendisini takımada devleti gibi sunmaya, Anadolu ile Afrika kıtasının Libya bölümü ilişkisini bu hukuksuz ısrarı ile kesmeye çalışmaktadır. Bu hukuksuz ve bencil tezleri ile Libya ve Anadolu arasındaki ortay hat esas alındığında Libya ait olması gereken en az 39.000 km<sup>2</sup> deniz alanını hile ve kandırmaca ile (Girit adasını esas aldirarak ve Türkiye'yi yok sayarak) gasp etmeye çalışmaktadır.

### 5.6.2. Mısır

Yunanistan, sözde Seville Haritası'nda savunduğu adaları ana karalar ile eş gören tezi ile Mısır Arap Cumhuriyeti'nden **15.000 km<sup>2</sup>** deniz yetki alanı gasp etmeyi öngörmüştür.



**Harita 55:** Yunanistan'ın, Seville Haritası ile Libya ve Mısır'dan Gasp Etmeyi Öngördüğü Deniz Alanlarını Gösterir Harita.

Yunanistan'ın bu tezi doğrultusunda Mısır hükümetine uzun süre ısrarla teklifte bulunmuş ancak Türkiye de ısrarla Mısırlı yetkililere ve kamuoyuna Yunanistan tarafından uğrıtılacakları kaybı izah etmeye gayret etmiştir. Ddeniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında izlenilen uluslararası hukuk prensipleri doğrultusunda, bahsedilen **15.000km<sup>2</sup>** alanın Mısır'a ait olması gerektiğini ancak Yunanistan'ın kendisini "takım ada (arşipel) gibi kabul ettirmeye çalışarak bu alana sahip olmaya çalıştığını Mısır kamuoyuna aşağıdaki harita ile anlatmak için çabalamıştır.

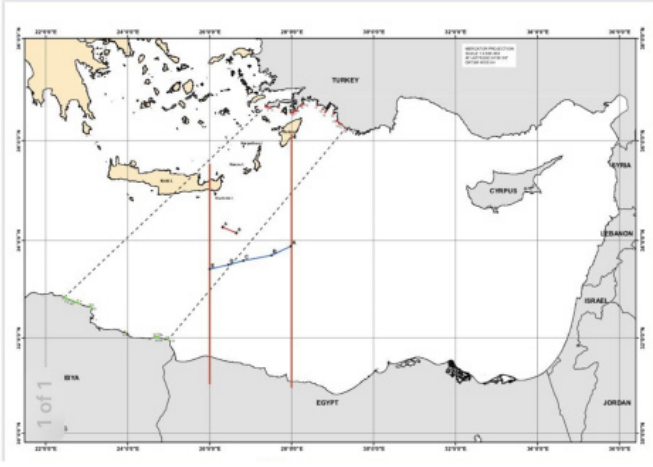


**Harita 56:** Yunanistan’ın Mısır’dan Gasp Etmeyi Düşündüğü ve GKRY’nin Mısır’dan Gasp Ettiği Deniz Alanlarını Gösterir Harita<sup>74</sup>.

Türkiye’nin bu çabaları sonucunda Mısır, Doğu Akdeniz’deki deniz yetki alanlarının sınırlandırılması hususunda haklarının gasp edildiğinin farkına varmıştır. Bunun üzerine Yunanistan, Mısır ile antlaşma yapabilmek uğruna bugüne kadar savunduğu tezinin aksine Girit ve Rodos adalarına öngörmüş olduğu deniz yetki alanının %50’sine denk gelen bir kısımdan vazgeçmiştir. Böylece deniz yetki alanlarının sınırlandırılması sürecinde adaların ana karalar ile eş sayılmayacağını kendi imzaladığı antlaşmada kabul etmiştir (Şimşek, 2020).

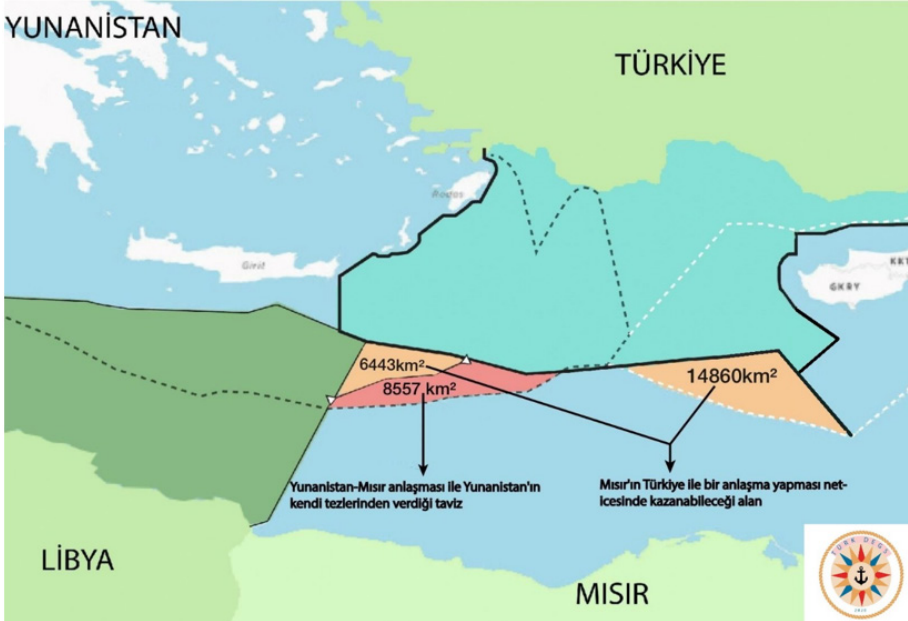
Üstelik Mısır, Meis Adası’nın münhasır ekonomik bölgesi ya da kıta sahanlığı olduğuna dair Yunan tezini kabul etmediği gibi, sınırlandırmada Meis’i muhatap kıyı olarak da kabul etmemiştir. Bu gelişme Yunan tezlerinin çöküşüdür (Yaycı, 2020d). Yunanistan’ın kendi tezlerini çürüterek verdiği bu tavizler sonucu Mısır’ın kaybı **6500km<sup>2</sup>**’ye inmiştir.

74 Not. Türkiye Ve Libya Arasında İmzalanana Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) Andlaşmasının Sonuç Ve Etkileri, C. Yaycı, 2020c, TURK DEGS



**Harita 57:** Türkiye-Libya Deniz Yetki Alanları Sınırlandırma Anlaşması Karşılıklı Kıyıları Gösterir Harita.

Dolayısıyla Mısır, Yunanistan yerine Türkiye ile deniz yetki alanı sınırlandırma antlaşması imzalarsa **6.500km<sup>2</sup>** daha fazla deniz yetki alanı kazanacaktır.



**Harita 58:** Yunanistan-Mısır Deniz Yetki Alanları Antlaşması ile Yunanistan'ın Kendi Tezlerinden Verdiği Tavizleri ve GKRY ile Yaptığı Antlaşma Sonrası Türkiye ile Yapacağı Anlaşmaya Nazaran Uğradığı Deniz Alanları Kaybını Gösterir Harita.

Özet olarak Yunanistan; sözde Seville Haritası ve uluslararası hukuku ihlal eden maksimalist tezleri ile Doğu Akdeniz’de yaklaşık olarak Libya’nın **39.000 km<sup>2</sup>** ve Mısır’ın **15.000 km<sup>2</sup>** deniz yetki alanını gasp etmeyi hedeflerken, Türkiye, Mavi Vatan Doktrini ile uluslararası hukuk ilkelerine dayanarak hem kendi haklarını hem de Mısır’ın haklarını koruyacak şekilde adil bir deniz yetki alanları paylaşımı haritası sunmuştur.

Bu noktada Yunanistan’ın uluslararası hukuka ve deniz hukuku sınırlandırma prensiplerine aykırı şekilde iddialarına mesnet oluşturmaya çalıştığı Meis Adası ve çevresindeki adaların hukuki statüsünden bahsetmek yerinde olacaktır.

### 5.6.3. Meis Adası’nın Yanındaki Kara Ada ve Fener Adası’nın Statüsü

Doğu Akdeniz’de Yunanistan’ın hukuksuz deniz yetki alanları iddialarına mesnet oluşturmaya çalıştığı Meis Adası konusunda esasen çok önemli bir hukuki ve tarihi gerçek mevcuttur. Bu da Meis Adası’nın yanındaki Kara Ada ve Fener Adası’nın Yunanistan’a devredilmemiş olduğudur. Bu bölümde bahsi geçen gerçeklik, maddeler halinde özetlenerek anlatılmıştır.

- a) Lozan Barış Antlaşması’nın 15. maddesi ile Menteşe Adaları, Menteşe Adaları’na bağlı adacıklar ve Meis Adası İtalya’ya devredilmiştir.
- b) Meis Adası’nın yanında bulunan Kara Ada ve Fener Adası ise Lozan Barış Antlaşması’nın 16. maddesine dayanılarak hazırlanan 4 Ocak 1932 tarihli Türkiye-İtalya Arasında Anadolu Kıyısı ile Meis Adası Arasında Karasularının Sınırlandırılması ve Bodrum Karşısındaki Kara Ada’nın Egemenliği Konusunda Sözleşme’nin 3. maddesi gereğince ismen sayılarak İtalya’ya devredilmiştir<sup>75</sup>.
- c) Lozan Barış Antlaşması’nın 15. maddesi ile sadece Meis Adası İtalya’ya devredilirken, Türkiye’nin masada bulunmadığı 1947 Paris Barış Antlaşması ile Meis ve bitişik adacıkları Yunanistan’a devredilmek istenmiştir.
- d) Lozan Barış Antlaşması’nın 15. maddesi, Meis Adası hariç, sayılan diğer 13 adaya “bağlı adacıkları” İtalya’ya verirken Paris Barış Antlaşması’nın 14. maddesinin 1. fıkrasına göre, Meis Adası dahil bu maddede sayılan 14 adaya “bitişik adacıklar” Yunanistan’a devredilmiştir. Görüldüğü gibi iki antlaşmanın kullandığı terimler birbirinden farklıdır.

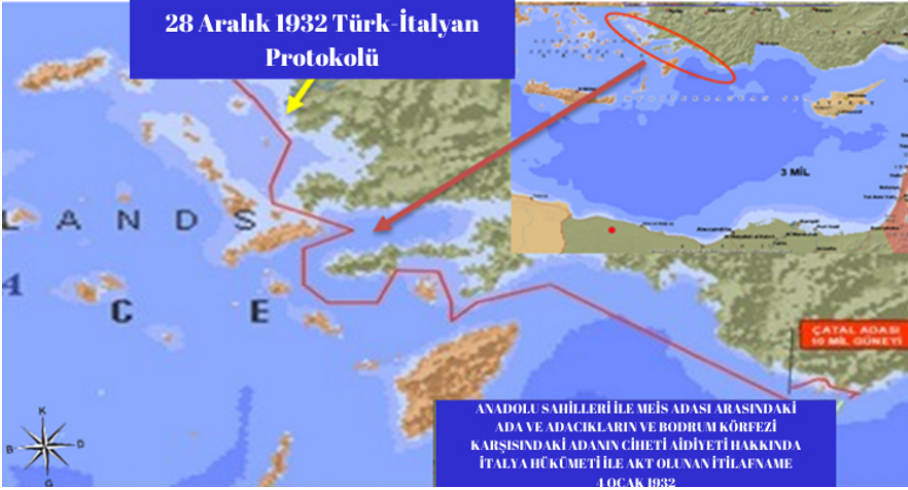
75 4 Ocak 1932 Sözleşmesi’nin 3. maddesi Türkiye’nin “...merkezi Kastellorizo kenti kilisesinin kubbesi ve yarı çapı bu merkez ile San Stephano Burnu arasındaki uzaklık olan bir daire ile çevrilecek bölge içinde bulunan adacık ve kayalıklar, üzerinde İtalya egemenliğini tanıdığım”, “yukarıda sözü geçen daire içindeki bu adacıklardan başka Rho yani Kara Ada, Dragonera, Ross, İpsili yani Fener adacıklarının da İtalya’ya...” verildiğini hükme bağlamıştır.

- e) Öteki taraftan, 1947 Paris Barış Antlaşması'nın 14. maddesinin 1. fıkrasına göre İtalya'dan alınarak Yunanistan'a devredilen 13 ada ile birlikte Meis Adası'nın bağlı/bitişik adacıklarının hangileri olduğu da açık değildir.
- f) Lozan Barış Antlaşması'nın 16. maddesi gereğince hukuki olarak bu adaların devrinde Türkiye'nin onayının alınması gerekirdi (Kıbrıs örneğinde olduğu gibi).
- g) 4 Ocak 1932 Sözleşmesi'nin 3. maddesi gereğince ismen sayılarak İtalya'ya devredilen Kara Ada ve Fener Adası, 1947 Paris Barış Antlaşması'nın 14. maddesinin 1. fıkrasına göre, İtalya'dan alınarak Yunanistan'a ismen sayılarak devredilen adalar arasında belirtilmemiştir.
- h) Böyle bir durumda Türkiye tarafından İtalya'ya devredildiği halde, İtalya tarafından Yunanistan'a devredilmeyen adacıkların varlığından söz etmek gerekmektedir.
- i) Ancak, bu adacıkların tümünün 1947 Paris Barış Antlaşması ile İtalya'dan alındığı da bir vakiadır. Bu duruma istinaden İtalya'nın hakimiyetinin sona erdirildiği ancak diğer herhangi bir devletin hakimiyetine verilmeyen adacıkların varlığından söz etmek hukuki açıdan daha doğru bir yaklaşım olacaktır.
- j) Yunanistan da bu eksikliğin farkına varmış ve 1947 Paris Barış Antlaşması görüşmeleri esnasında 14. maddede 4 Ocak 1932 Sözleşmesi ile geçerli hukuki nitelik taşımayan 28 Aralık 1932 Sözleşmesi'ne atıfta bulunulmasını ısrarla talep etmiştir. Ancak SSCB, Türkiye'nin masada olmadığını ve 28 Aralık 1932 Sözleşmesi'nin hukuki geçerlilik kazanmadığını ifade ederek bu talepleri reddetmiştir. Dolayısıyla, 1947 Paris Barış Antlaşması'nda ne 4 Ocak 1932 Sözleşmesi'ne ne de 28 Aralık 1932 Sözleşmesi'ne atıfta bulunulmuştur.



**Harita 59:** Kara Ada ve Fener Adası'nın Türk Kıyılarına Mesafesini Gösterir Harita.

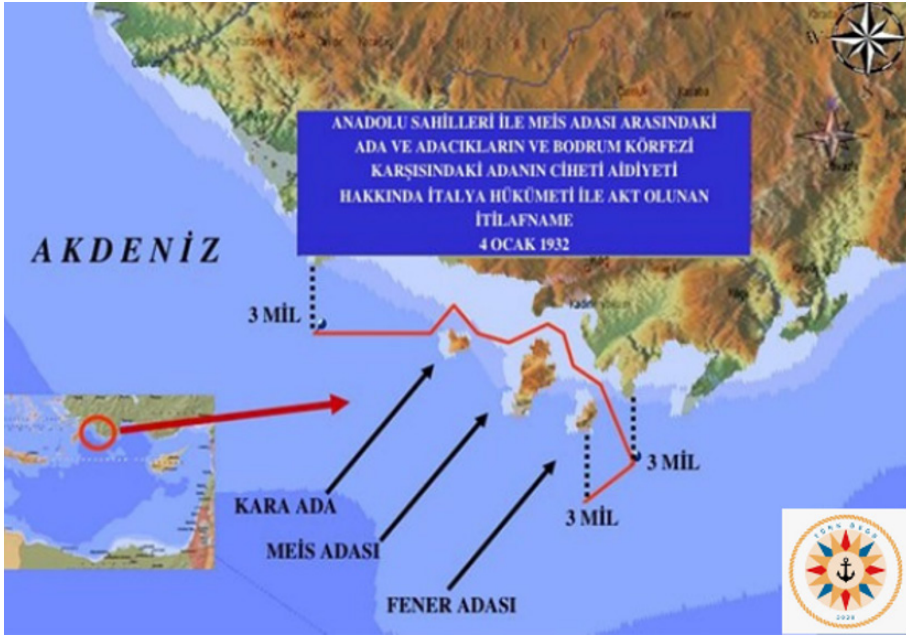
- k) Zira 28 Aralık 1932’de tanzim edilen belge, esasında bir toplantı tutanağıdır. Toplantı tutanağına hukuken geçerli bir antlaşma hüviyeti kazandırılması amacıyla, 04 Ocak 1933 ve 08 Ocak 1937 tarihleri arasında Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı ile İtalya’nın Ankara Büyükelçiliği arasında karşılıklı yazışmalar yapılmış ancak toplam dokuz mektuptan oluşan bu yazışmalardan da bir netice alınmamıştır. Bu nedenlerle, 28 Aralık 1932 tarihli toplantı tutanağı uluslararası bir antlaşma niteliği kazanmamıştır. Dolayısıyla, bu belge hukuken geçersiz bir belgedir. Ayrıca, 1947 Paris Barış Antlaşması’ndan sonra Yunanistan müteaddit olarak 1962’ye kadar bu tutanağın muhtevasının onaylandığının teyidi için Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı’na soru notaları vermiştir. Bu soru notaları da, Yunanistan’ın sürecin meşruiyetine dair şüphesini açıkça göstermektedir.



**Harita 60:** 28 Aralık 1932 Tarihli Türk-İtalyan Görüşme Tutanağına Göre Söзде Sınırları Gösterir Harita<sup>76</sup>.

Bu durumda, 4 Ocak 1932 Sözleşmesi’ne atıfta bulunulmadan bitişik adacıkların hangilerinin olduğu belli olamaz. Dolayısıyla geçerli olan antlaşma, Lozan Barış Antlaşması ve ilgili 15. maddesi olacaktır. 15. maddeye göre, sadece Meis Adası İtalya’ya devredilmiştir. Kara Ada ve Fener Adası ise İtalya’ya devredilen adalar arasında sayılmamıştır.

76 (İç Hukuk Onay Sürecinden Geçmediği İçin Hukuki Bağlayıcılığa Sahip Bir Belge Değildir.)



Harita 61: 4 Ocak 1932 Tarihli Sözleşme'ye Göre Sınırları Gösterir Harita.

1) Dolayısıyla, Lozan Barış Antlaşması'na göre İtalya'nın sahip olduğundan fazlasını 1947 Paris Barış Antlaşması ile Yunanistan'a Türkiye'nin onayı olmadan devretmek hukuken mümkün değildir. Uluslararası hukuka göre hiçbir devlet sahip olduğu haklardan fazlasını bir başkasına devredemez (“*nemoplusjuris transfere potestquam ipse habet*”).

- i) Bu kural, 1928 Palm Adası Davası'nda da uygulanmıştır. 1898 İspanyol-Amerikan Savaşı ile İspanya Filipinler'i ABD'ye devretmiş fakat 1906'da ABD'li bir memur, adada Hollanda bayrağının göndere çekildiğini rapor etmiştir. Bunun üzerine ABD ve Hollanda, Filipinler üzerindeki egemenlik sorununu hakeme götürmüşler, mahkeme İspanya'nın kendisinin sahip olduğundan daha fazlasını devretmesinin mümkün olmadığını açıklamıştır. Bunun sebebiyse, Hollanda'nın devlet otoritesinin kesintisiz ve çekişmesiz olarak 18. yüzyıldan öncesine kadar uzanmasıdır (Gündüz, 2018, s. 158). Böylelikle, İspanya'nın ABD'ye adayı devretmesinin hukuken geçerli olmadığı açıklığa kavuşmuştur. Dolayısıyla İtalya'nın, sahip olduğu haklar belirlenmiş olmasına rağmen, 1947 Paris Barış Antlaşması çerçevesinde Meis Adası'na bağlı/bitişik adacıklarını Yunanistan'a devretmesi hukuken söz konusu olamaz. Egemen bir devlet olan Türkiye'nin topraklarının, kendisinin taraf olmadığı bir antlaşmayla başka bir devlet ile paylaşılmasının istenmesi, “*devlet ülkesinin bütünlüğü*” ilkesine aykırıdır. Söz konusu ilke uyarınca, uluslararası hukuk kurallarına göre kurulmuş bir devletin ülkesinin, bu

devletin kendi rızası olmadan hiçbir biçimde bölünme, parçalanma eylemlerine maruz kalması söz konusu olamaz. Öteki devletler bu bütünlüğe saygı göstermek zorundadır- lar (Pazarcı, 1996, s. 150).

- m) Eğer Meis Adası dışında bahse konu olan adalar üzerindeki İtalyan egemenliği 1947 Paris Barış Antlaşması ile sona erdirilmiş ise o zaman bu adalar, asıl sahibi olan Osmanlı Devleti’nin halefi Türkiye Cumhuriyeti’ne geçmiştir.
- n) Yakın geçmişte ABD Çevresel Araştırma Enstitüsü (ESRI) ve Küresel Coğrafi Bilgi Sistemi (Global GIS Data) tarafından sağlanan verilere istinaden yayınlanan bir haritada, Fener Adası’nın Türkiye’ye ait olarak yer alması bu konuda Yunan tarafında bir tenakuz olduğunu göstermektedir (Yaycı, 2020a, s. 53). Özetle, Yunanistan’a devredilmiş olan adalar antlaşmalarla ismen belirlenmiş olanlardır.
- o) Bu durumda, Meis Adası hariç bölgedeki diğer ada, adacık ve kayalıklar üzerinde Türkiye’nin egemenliği devam etmektedir. Bu gerçeklik Yunanistan’ın Meis Adası’nın münhasır ekonomik bölgesi olduğuna dair iddiasını da ortadan kaldırır. Zira Fener Adası ve Kara Ada, Meis Adası’nın bu bakımdan batı, güney ve doğusunu kapatmaktadır.

Tüm bu durum muvacehesinde Fener Adası ve Kara Ada, EGAYDAAK statüsünde kabul edilmelidir. Ayrıca Meis yakınındaki bu adaların hukuki statülerinden bağımsız şekilde belirtilmesinde fayda olan bir husus daha vardır. Haziran 1977 tarihli Türkiye ve Yunanistan arasında gerçekleştirilen I. Paris Toplantısında, Yunanistan dahi Meis Adası’nın kıta sahanlığının olmayacağını belirtmiş ve bu adayı Türk kıta sahanlığının çevreleyeceğini ifade etmiştir (Apatay, 2007, s. 368)

### **5.7. Türkiye’nin Deniz Yetki Alanlarının (Mavi Vatan’ın) Doğu Akdeniz Kısmı Nasıl Oluşturuldu?**

Türkiye son zamanlara kadar Doğu Akdeniz’de muhtemel MEB olarak öngördüğü deniz yetki alanlarını belirlerken, denizden komşu olduğu kıyıdaş devletleri ve ülkemizin dünya küresi üzerinde eğimli konumlanmasını dikkate almamıştır. Ülkemizin doğu-batı hattında düz olarak tanımlandığını esas alan doğru olmayan bir anlayışla ve haritaya yanlış bakışla hareket etmiştir. Bu anlayışı gösteren harita aşağıdaki gibidir:



**Harita 62:** Türkiye'nin Dünya Haritasında Düz Olarak Tanımlandığını Gösterir Harita (Yaycı, 2020b, s. 93).

Türkiye geçmişte, tüm çevresel (360 derece) karşılıklı kıyı tespiti anlayışını da dikkate almamış ve “*düşey hatlar*” kullanarak karşılıklı kıyıları belirlemeye çalışmıştır. Dolayısıyla, ilgili kıyıdaş devletler olarak sadece Suriye, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) ve Mısır'ı dikkate almıştır<sup>77</sup>. Türkiye'nin “*düşey hatlar*” esasıyla karşılıklı kıyıdaşlık durumunu gösteren haritalar aşağıdaki gibidir:



**Harita 63:** Türkiye'nin Düşey Hatlar Prensibiyle Karşılıklı Kıyılarını Gösterir Harita (Yaycı, 2020: 93)<sup>78</sup>.

77 0-180° istikametinde sadece boylamları dikkate alarak dikey hatların kullanılması, yerküre haritasına 2 boyutlu bakılmasından kaynaklanan ciddi bir eksikliklerdir. Bu durumda, sadece kuzey-güney ya da doğu-batı hattında ilgili kıyı ve kıyıdaş devlet tespit edilebilmektedir. Esasen yerküre haritasına 3 boyutlu bakılarak, 360°'yi kapsayacak şekilde farklı açılar kullanılarak çeşitli istikametlerde ortay hat belirlenmesi gerekmektedir. GKRY, Yunanistan, Mısır, Lübnan ve İsrail'in kullandığı yöntem de bu şekildedir. Böylece sadece kuzey-güney ya da doğu-batı hattında ilgili kıyı ve kıyıdaş devlet tespit edilmesi yerine, ara yönlerde de ilgili kıyı ve kıyıdaş devlet tespiti ile deniz yetki alanları belirlenmesi mümkün olmaktadır.

78 Türkiye'nin dünya üzerinde duruşu. *Doğu Akdeniz'in Paylaşım Mücadelesi ve Türkiye*(s. 93), C. Yaycı, 2020b.

Doğru olmayan bu anlayışla hareket etmek Türkiye'ye uluslararası hukuka uygun deniz yetki alanlarını kaybettirdiği gibi, Doğu Akdeniz'deki kıyıdaş devletlerin de dolaylı yoldan hak kaybına uğramasına neden olmuştur. Bu durumun tek kazananı ise Yunanistan - GKRY ikilisi olmuştur.

Türk deniz yetki alanı sınırlarının çiziminde, “*diyagonal hatlar*” esasına uygun bir yöntem kullanılmıştır. Bu yöntem, karşılıklı kıyıların ışıma ve başlangıç noktaları, ortay hatların belirlenmesi gibi temel hususları esas alarak ortaya konulmuştur. Böylece dünyanın bir küre olduğu gerçekliği ışığında Türkiye'nin güneydoğu ve güneybatı enlemleri arasında yaklaşık “*1,5 derecelik enlem farkı*” olduğu tespit edilmiştir.



**Harita 64:** Türkiye'nin Dünya Üzerindeki 1.5 Derecelik Enlem Farkı İle Pozisyonunu Gösterir Harita.

Aşağıdaki harita, Türkiye'nin dünya üzerindeki “*1.5 derecelik enlem farkını*” ve bu enlem farkından yola çıkılarak belirlenen “*diyagonal hatlar*” esasıyla çizilen, Türkiye'nin denizden komşularını göstermektedir.



**Harita 65:** Türkiye'nin Dünya Haritasında 1.5 Derecelik Enlem Farkını ve Bu Enlem Farkından Yola Çıkılarak Belirlenen Diyagonal Hatlar Esasıyla Türkiye'nin Karşılıklı Kıyılarını Gösterir Harita (Yaycı, 2020: 95).

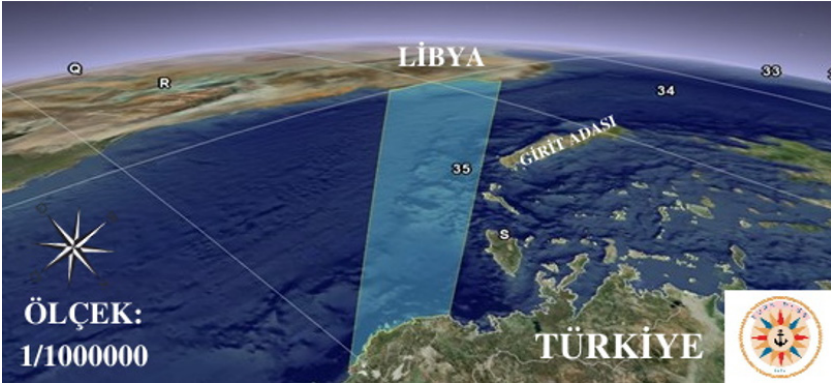
Türkiye'nin yukarıda ifade edildiği şekilde, “*diyagonal hatlar*” yöntemini kullanarak hareket etmesi durumunda deniz yetki alanları konusunda önemli kazanımlar sağlayacağı açıktır. Böyle bir durumun yarattığı kazanım, Türkiye'nin sadece Mısır, Suriye ve KKTC ile değil; Libya, Lübnan, İsrail ve Filistin gibi denizden kıyıdaş devletlerle de antlaşma imzalama olanağına sahip olacağıdır. Sonuç olarak Türkiye, gerek kendisinin gerekse ilgili kıyıdaşların öngördüğünden daha fazla deniz yetki alanı elde etmesine öncülük edecektir.

Yukarıda belirtilen genel ilkeler ve esaslar çerçevesinde, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanı sınırlandırması yapabileceği ilgili kıyıdaş devletler; Libya, Mısır, İsrail, Filistin, Lübnan ve sadece yan sınırimız olan Suriye'dir. Bu yaklaşım, Doğu Akdeniz'de sadece Türkiye'nin değil; KKTC, Libya, Mısır, İsrail, Filistin, Suriye ve Lübnan'ın da uluslararası hukuktan kaynaklanan haklarını gözetmektedir. Bu çerçevede, Türkiye'nin ilgili kıyıdaş ülkelerle olan deniz yetki alanı sınırlandırmaları sırasıyla aşağıdaki gibidir:

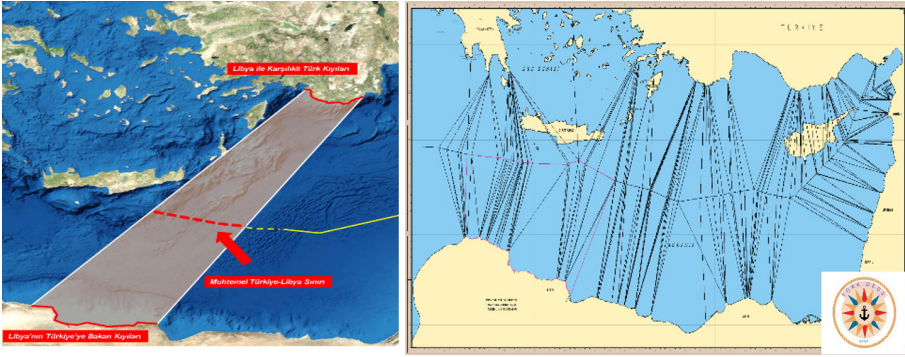
### 5.7.1. Libya

Çok açıktır ki Türkiye ile Libya'nın karşılıklı kıyıları vardır ve deniz yetki alanları sınırlandırma antlaşması yapmaları mümkün ve hatta gereklidir.

Türkiye ile Libya'nın karşılıklı kıyılar esas alınarak oluşturulmuş deniz yetki alanı sınırlandırma haritası aşağıdaki gibidir:



**Harita 66:** Türkiye-Libya Arası Karşılıklı Kıyıları Gösterir Harita.

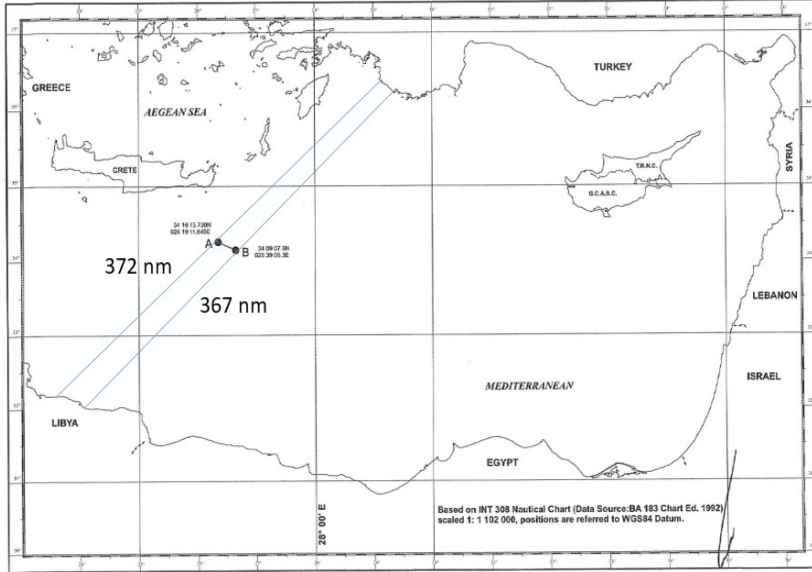


**Harita 67:** Türkiye ve Libya Karşılıklı Kıyılarına Göre Deniz Yetki Alanları Sınırlandırma Hattını Gösterir Harita.

Ancak bu hat çeşitli siyasi saiklerle kısaltılmış ve aşağıdaki daraltılmış hata istinaden Libya ile karşılıklı Deniz Yetki Alanları Sınırlandırma Antlaşması (Mutabakat Muhtırası) 27 Kasım 2019'da imzalanmıştır.



**Harita 68:** Türkiye-Libya Karşılıklı Kıyılarını Gösterir Harita.



**Harita 69:** Libya-Türkiye MEB Sınırlandırma Antlaşmasının Hatlarını Gösteren Harita.

Belirlenen ortay hattın koordinatları aşağıdaki gibidir:

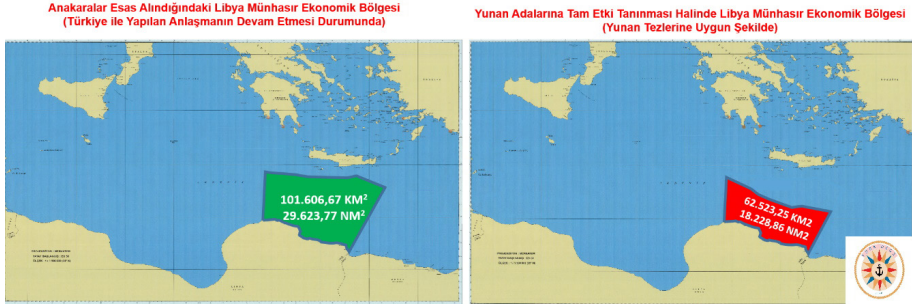
34 16.208408K, 26 19.215216D,

34 09.162812K, 26 39.063671D,

Esasen Türkiye ve Libya Ulusal Mutabakat Hükümeti (UMH) Yunanistan'ın (takımda devleti olduğu, ölçümlendirmenin en dıştaki adalarını birleştiren hattın itibaren yapılması gerektiği, adaların da ana karalar ile eşit deniz yetki alanına sahip olduğu gibi) tezlerini çürüterek deniz yetki alanları sınırlandırma antlaşması imzalamıştır. Böylelikle ve Libya, Yunanistan'ın dayattığı haritaya nazaran **16.700 km<sup>2</sup>** deniz yetki alanı kazanmış ve aynı prensipte antlaşmalar imzalaması durumunda da toplamda en az **39.000 km<sup>2</sup>** kazanmanın da önünü açmıştır.



**Harita 70:** Libya ve Türkiye Arasında Yapılan Sınırlandırma Antlaşmasına göre Libya'nın Kazancını Gösteren Harita.



**Harita 71:** Libya ve Türkiye Arasında Yapılan Sınırlandırma Antlaşmasına göre Libya'nın Yunanistan ile Anlaşma Yapması Durumunda Karşılaştırmalı Kazancını Gösteren Harita.

Antlaşma, Fayez El-Sarraj başkanlığındaki demokratik Ulusal Mutabakat Hükümeti ile imzalanmıştır. Ulusal Mutabakat Hükümeti, 2015 yılında Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi tarafından 2259 numaralı karar ile Libya'da meşru hükümet olarak tanınmaktadır. Ayrıca bu antlaşma, GKRY'nin Doğu Akdeniz'de diğer kıyıdaş devletlerle yaptığı sınırlandırma antlaşmalarının aksine; uluslararası deniz hukukunun hakkaniyet, coğrafyanın üstünlüğü, oransallık ve kapatmama ilkelerine uymaktadır. General Halife Hafter'i destekleyerek uluslararası hukuka, Libya'nın meşru hükümetine ve Libya halkına karşı bir tutum sergileyen Fransa, Yunanistan ve GKRY'nin aksine Türkiye bu antlaşmayı Libya'nın meşru hükümeti ile imzalayarak, Doğu Akdeniz'de deniz alanlarının paylaşımı sürecinde diplomatik, hukuki ve meşru yöntemlerden yana olduğunu dünya kamuoyuna bir kez daha göstermiştir.

Türkiye-Libya Deniz Yetki Alanlarını Sınırlandırma Antlaşması, uluslararası hukukun temel prensiplerine uygun bir şekilde yapılmıştır. Bu hususu ortaya koyan esaslar aşağıda belirtilmiştir.

### 1) Hakkaniyet

Doğu Akdeniz’de karşılıklı kıyıları bulunan Türkiye ve Libya, hakkaniyet prensibine uygun olarak bu antlaşma ile deniz yetki alanlarını adil bir biçimde paylaşmıştır.

### 2) Coğrafyanın Üstünlüğü

Türkiye ve Libya, coğrafyanın üstünlüğü prensibi çerçevesinde Anadolu-Afrika ortay hattına istinaden ana kararlarını esas alarak sınırlandırma yapmıştır. Ortay hattın ters tarafında kalan Girit, Kaşot, Kerpe ve Rodos Yunan adalarına karasuları kadar deniz yetki alanı tanınmıştır.

### 3) Oransallık

Doğu Akdeniz’de en uzun kıyı şeridine sahip olan Türkiye’nin deniz yetki alanlarının da buna orantılı olması gerekmektedir. Libya ile çizilen sınır ile Türk MEB’inin batı sınırı bu prensibe uygun olarak çizilmiştir.

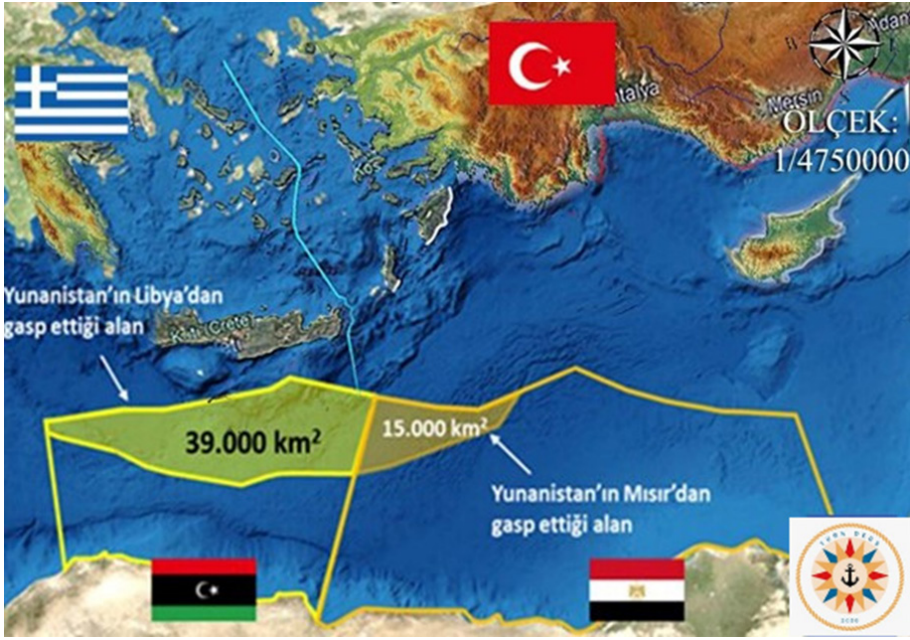
### 4) Kapatmama

Bu antlaşma ile Anadolu’nun açık denize/MEB’ine erişimini engelleyen Meis Adası karasuları ile çevrenmiştir.

Bu antlaşmanın hukuki geçerliliğini, 1969 Kuzey Denizi Davası, 1977 İngiltere-Fransa, 1982 Kanada-Fransa, 1984 Libya-Tunus ve daha birçok Uluslararası Adalet Divanı ve Uluslararası Hakemlik Mahkemeleri kararları da desteklemektedir.

Libya, Türkiye ile imzaladığı antlaşmada yer alan uluslararası deniz hukuku prensiplerinin ileride Yunanistan ile yapacağı deniz yetki alanı sınırlandırma antlaşmasında uygulanmasını talep edebilecektir. Libya, Türkiye ile yaptığı antlaşmada yer alan prensipler doğrultusunda Yunanistan ile bir deniz yetki alanı sınırlandırma antlaşması imzalar ise, **22.300 km<sup>2</sup>** deniz yetki alanını daha güvenceye alacaktır. Bu sayede Yunanistan tarafından gasp edilmeye çalışılan toplamda **39.083,42 km<sup>2</sup>** deniz yetki alanının tamamına sahip olacaktır.

Esasen tekrar hatırlatmak gerekirse, Libya-Türkiye arasında imzalanan Deniz Yetki Alanları Sınırlandırma Mutabakat Muhtırasında esas alınan deniz hukukunun bu temel sınırlandırma ilkelerinin Mısır tarafında da uygulanması ile Mısır’da Seville Haritasında öngörülen alandan 15.000 km<sup>2</sup> daha fazla alan kazanacaktır.



**Harita 72:** Seville Haritasında Belirtilen Sınırlara Nazaran Libya'nın Türkiye Antlaşma Prensiplerini Batıya Doğru Uygulamasında ve Aynı Şekilde Mısır'ın Kazanacağı Deniz Gösterir Harita.

### Antlaşmanın Sonuç ve Etkileri

Türkiye ve Libya bu antlaşmayı imzalayarak, denizden komşu olmuşlardır. Türkiye, haklı taleplerinin hukuki ve meşru altyapısını hazırlamış, müktesep hak sağlamış, coğrafyada siyasi üstünlüğü ele geçirmiştir<sup>79</sup>. Deniz yetki alanlarımızın batı sınırı uluslararası hukuka uygun bir şekilde belirlenmiş, meşru haklarımızın hukuki alt yapısı oluşturulmuştur.<sup>80</sup> Uluslararası kamuoyuna hukuk ve diplomasi araçlarını kullandığımız mesajı verilmiş, Türkiye ile Libya arasında sınırlandırılan deniz yetki alanı şeridi, Yunanistan ile GKRY-Mısır arasında bir kalkan şeklinde yer almış, GKRY ve Yunanistan ikilisinin savunduğu, AB tarafından desteklenen ve Sevr niteliğindeki sözde Seville Haritası ile Türkiye'yi 41 bin kilometrekarelik bir deniz alanına hapsetmek gayesi ile yapılan siyasi oyunlar ve hesaplar bozulmuştur<sup>81</sup>.

Yapılan antlaşmanın BM tarafından kaydedilmesiyle birlikte, Libya ile deniz yetki alanlarının sınırlandırılması sürecinde ve bundan sonraki muhtemel sınırlandırma süreçlerinde de geçerli olmak üzere hukuk ve diplomasi araçlarını kullandığı ve kullanacağı mesajı verilmiştir.

79 Yayı, “Türkiye-Libya Arasında İmzalanan Münhasır Ekonomik Bölge Andlaşmasının Sonuç ve Etkileri” s.36.

80 Yayı, *Libya Türkiye'nin Denizden Komşusudur*, s.24.

81 Yayı, *Sorular ve Cevaplar ile Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) Kavramı*, s.52.

Başta Yunanistan ve GKRY olmak üzere dünya kamuoyuna, Türkiye'nin uluslararası hukuka uygun bir şekilde ve meşru yöntemlerle Doğu Akdeniz'deki batı sınırını çizdiğini, bu sınırın Yunanistan'ın maksimalist taleplerinin başladığı alanı kapsayarak Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de taviz vermeyeceğini ilan etmiştir.

Antlaşmanın imzalanması, Yunanistan ve GKRY öncülüğünde bölgesel ve küresel aktörlerin sözde Seville haritasını Türkiye'ye dayatma çabalarını da boşa düşürmüştür. Türkiye, bölgede oyun değiştirici ve oyun kurucu bir pozisyona gelmiştir. Böylece Türkiye, hem Doğu Akdeniz'deki deniz ülkesinin batı sınırını oluşturmuş, hem de bölgenin barış ve istikrarına meşru zeminde antlaşma yaparak katkıda bulunmuştur.

Doğu Akdeniz'de, Türkiye'ye karşı GKRY, Yunanistan ve İsrail tarafından politik bir enstrüman olarak görülen EastMed projesi de, Türkiye ile Libya arasında imzalanan MEB sınırlandırma antlaşmasıyla zora düşmüş durumdadır. Söz konusu proje ile İsrail'e ait olan doğalgaz; Kıbrıs, Türkiye'nin deniz yetki alanı ve Yunanistan üzerinden AB'ye temin edilecektir. Halihazırda, İtalya ve AB'nin 6 milyar €'luk maliyete sahip projeye kârlılığında ötürü şüpheyle yaklaşması ile birlikte<sup>82</sup>, Türkiye ile Libya arasında imzalanan MEB sınırlandırma antlaşmasıyla Türkiye'nin, Libya ile karşılıklı kıyıların kontrolünü güvenceye alması ve bu bağlamda projenin Kıbrıs ve Girit arasındaki deniz alanına hakim olması ile projenin Türkiye projesine dahil olmadan gerçekleştirilmesi zora düşmüştür.

27 Kasım 2019 tarihinde imzalanan Türkiye-Libya deniz yetki alanlarını sınırlandırma antlaşması, Yunanistan'ın kıta sahanlığından geçtiği iddia edilerek Yunanistan ve AB tarafından tepki görmüştür. Türkiye'nin ilgili bölgede kıta sahanlığını 2004 yılında Birleşmiş Milletler'in Law of the Sea Bulletin No.54-55-56'da, 2005 yılında BM Law of the Sea Bulletin No.59'da, Türkiye'nin Birleşmiş Milletler Nezdinde Daimi Büyükelçisi Feridun Sinirlioğlu'nun Mart 2013, Nisan 2014, Mart 2019, Kasım 2019, Mart 2020 ve Temmuz 2020 tarihlerinde BM Genel Sekreterine yazdığı mektuplarla deklare ettiğini<sup>83</sup> ve daha önce belirtildiği gibi Uluslararası Hidrografik Örgütü'nün yayınladığı belgelerin ışığında Yunanistan'ın Girit, Kaşot, Kerpe ve Rodos adalarının Güney kıyılarından geçen hattın Doğu Akdeniz ile Adalar Denizi'ni ayıran hat olduğunu belirterek, Yunanistan'ın Doğu Akdeniz'e kıyısının olmadığını ve coğrafyanın üstünlüğü prensibi ile kıta sahanlığı olarak ancak karasuları kadar bir deniz

82 Sue Surkes, *Mistake to Leave Turkey Out of New East Med Gas Club-International Expert*, Röportaj: Brenda Shaffer, Georgetown Üniversitesi, **The Times of Israel**, Yayın Tarihi: 27 Eylül 2020, Erişim Tarihi: 08 Kasım 2020, <https://www.timesofisrael.com/mistake-to-leave-turkey-out-of-new-east-med-gas-club-international-expert/>.

83 İlgili mektuplar ve Birleşmiş Milletler Law of the Sea belgelerine bu link üzerinden ulaşılabilir. Erişim Tarihi: 08 Kasım 2020, <https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/TUR.htm>

alanından faydalanabileceğini ve bu doğrultuda Yunanistan ve AB'nin itirazlarının uluslararası hukukla bağdaşmadığını ifade etmek gerekmektedir. Bütün bu bilinen gerçeklere rağmen kıyıdaş devletler ve küresel aktörler, Türkiye aleyhinde ortak bir diplomasi dili oluşturmuş ve bu dil çerçevesinde müşterek bir dış politika izlemektedirler.

Doğu Akdeniz coğrafyası incelendiğinde, Afrika kıtasının kuzeyinde yer alan Libya'nın, Anadolu ana karası ile karşılıklı kıyıları bulunduğu net bir şekilde görülmektedir.

Uluslararası hukuk ilkeleri göz önünde bulundurulduğunda, Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanları sınırlandırmasının Anadolu ile Afrika kıtası sahilleri arasında doğu-batı ekseninde yapılması gerektiği açıktır.

Diğer taraftan, sınırlandırmanın yapılacağı coğrafya dikkate alındığında, Yunan adalarının ters tarafta bulunduğu, dolayısıyla, sınırlandırmada ana karalar gibi etki sağlayamayacağı ve EK-F'de incelenen Uluslararası Adalet Divanı ve Daimi Hakemlik Mahkemesi kararlarında olduğu gibi bu adaların deniz yetki alanlarının karasuları ile sınırlandırılabilmesi görülmektedir (Yaycı, 2019b, ss. 84-85).

Türkiye, 27 Kasım 2019 tarihinde Birleşmiş Milletler (BM) tarafından tanınan Libya Ulusal Mutabakat Hükümeti ile yapılan deniz yetki alanları sınırlandırma antlaşması ile Doğu Akdeniz'deki deniz yetki alanının batı sınırını belirlemiştir (Birleşmiş Milletler, 2019a). Bu antlaşma; Türkiye ile Libya'nın denizden karşılıklı kıyılara sahip oldukları gerçeğini esas alarak, taraflar arasındaki deniz yetki alanları sınırlarını “*diyagonal hatlar*” temelinde oluşturmuştur. İmzalanan antlaşma ile Libya, Yunanistan'ın gasp etmeye gayret ettiği **16.700 km<sup>2</sup>**'lik deniz yetki alanını kazanmıştır.



**Harita 73:** Libya'nın Yunanistan yerine Türkiye ile Antlaşma Yapmasının Kendisine Kazandırdığı Alanları Gösterir Harita<sup>84</sup>.

**Sonuç olarak;** Libya ile Türkiye arasında 27 Kasım 2019'da imzalanan deniz yetki alanları sınırlandırma antlaşması ile Doğu Akdeniz'deki deniz sınırlarının Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ve Yunanistan'ın dayattığı gibi olmadığı gösterilmiş; Libya, Mısır, Filistin, İsrail, Lübnan ve hatta Suriye'nin bu anlaşmada uygulanan prensipler ile uluslararası hukuka ve hakkaniyete uygun anlaşmalar yapmasının ve daha fazla deniz alanı kazanmalarının önü açılmıştır.

### 5.7.2. Mısır

Türkiye ile Mısır Doğu Akdeniz'de en uzun kıyılara sahip iki devlettir ve deniz yetki alanları sınırlandırmasına esas olacak şekilde karşılıklı çok uzun kıyılara sahiptir. Bu nedenle Mısır'ın uluslararası hukuka uygun olarak deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında Türkiye ile ana karaları esas alan bir antlaşma yapması doğru olacaktır. Zira Mısır daha önce de izah edildiği üzere Yunanistan'ın büyük oranda adalarını esas alarak ve GKRY ile de coğrafyanın üstünlüğü ve orantılılık ilkelerini dikkate almayarak imzaladığı deniz yetki alanları sınırlan-

84 Libya'ya Sevilla Haritası ile empoze edilmeye çalışılan deniz alanı ile Türkiye ile yaptığı antlaşma neticesinde sahip olması gereken deniz alanları. *Türkiye Ve Libya Arasında İmzalanan Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) Antlaşmasının Sonuç Ve Etkileri*, C. Yaycı, 2020c, TURK DEGS.



Mısır ve Türkiye, coğrafyanın üstünlüğü prensibi çerçevesinde Anadolu ve Afrika ortay hattına istinaden ana karalarını esas olarak sınırlandırma yapmalıdır.

(3) **Oransallık** (Sınırlandırmada, devletlerin sahip olacağı deniz yetki alanlarının kıyı uzunlukları ile orantılı olması anlamına gelmektedir.)

Doğu Akdeniz’de en uzun kıyı şeridinde sahip olan Türkiye ve Mısır’ın deniz yetki alanlarında buna orantılı olması gerekmektedir. Türkiye ve Mısır arasında çizilecek sınır bu ilkeye aynı karşılıklı kıyı uzunluklarına uygun olarak çizilmelidir.

(4) **Kapatmama** (Başka bir devletin kıyılarına yakın olan adaların bu kıyıların denize açılımını engellememesi anlamına gelmektedir.)

Yani Yunanistan’ın adalarının deniz yetki alanı olduğu iddiasıyla Afrika ve Asya kıtaları arasındaki ilişkiyi kesemeyeceklerdir. Ayrıca Yunanistan bir takımada devleti olmaması nedeniyle ana karasının sınırlandırma da esas alınması gerekmektedir. Ancak Yunan ana karasının Mısır ana karasına uzaklığının 400 deniz milinden fazla olması nedeni ile aralarında bir deniz yetki alanı sınırlandırma antlaşması yapmaları mümkün değildir. Zira uluslararası deniz hukuku kurallarına göre ülkeler azami 200 deniz millik bir münhasır ekonomiye sahip olabilirler ve dolayısıyla aralarında bir deniz yetki alanı paylaşımı yapacaklarsa aralarındaki azami mesafe 400 deniz mili olmalıdır.

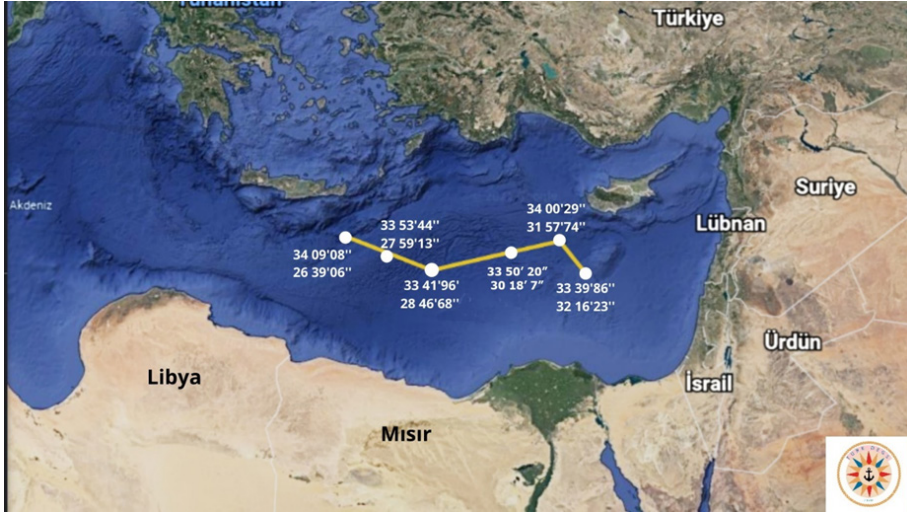
Diğer yandan Kıbrıs adası da yine aynı şekilde Mısır ve Türkiye yani Afrika ve Asya kıtaları arasındaki ilişkiyi kesecek şekilde bir deniz yetki alanı iddiasında bulunamaz. Keza Türkiye de bu kurala istinaden bugüne kadar Kıbrıs adası batısında Kıbrıs’a ancak karasuları kadar deniz yetki alanı tanıyacak şekilde kıta sahanlığı koordinatları belirlemiş, defalarca deklare etmiş ve uygulamalar yapmıştır. Yani 32° 16’ 18” D boylamının batısında Kıbrıs adasının deniz yetki alanı olamayacağı kesin dille defalarca uluslararası kamuoyuna Türkiye tarafından bildirilmiştir.

Bu ilkeler çerçevesinde Türkiye ve Mısır arasındaki deniz yetki alanı paylaşımının aşağıdaki haritada gösterilen ortay hat ve koordinatlara göre yapılması her iki devletin de faydasına olacaktır. Bu hattın Türkiye’nin Libya ile yaptığı deniz yetki alanları sınırlandırma antlaşması belirlenen hattın en doğudaki koordinatından başlaması ve Türkiye ile Filistin arasındaki olası deniz yetki alanı sınırlandırma hattına kadar uzanması gerektiği özellikle belirtmekte gerek vardır. Aksi takdirde Türkiye çok büyük deniz alanı kaybedeceği gibi Libya ile yaptığı, Filistin ve İsrail ile yapabileceği antlaşmaları da kendi eli ile kadük etmiş olur.



**Harita 75:** Türkiye-Mısır Arasındaki Ortay Hattı ve Koordinatları Gösterir Harita.

Türkiye ile Mısır'ın karşılıklı kıyıları esas alınarak oluşturulmuş deniz yetki alanı sınırlandırma hattı koordinatları ve haritası aşağıdaki gibidir:



**Harita 76:** Türkiye- Mısır Ortay Hattı Koordinatlarını Gösterir Harita.

Belirlenen bu hattın koordinatları aşağıda verilmiştir.

Koordinatlar:

34 09' 08" K , 26 39' 06" D

33 53' 44" K , 27 59' 13" D

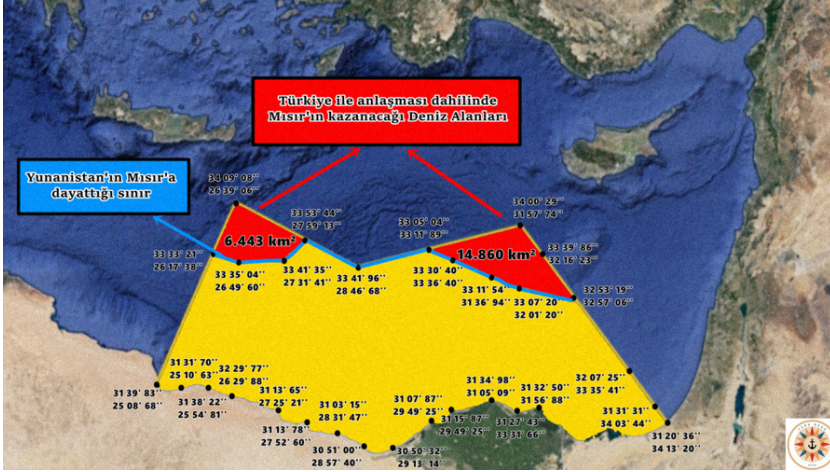
33 41' 96" K , 28 46' 68" D

33 50' 20" K , 30 18' 7" D

34 00' 29" K , 31 57' 74" D

33 39' 86" K , 32 16' 23" D

Böyle bir antlaşma sayesinde Mısır, Yunanistan ve GKRY tarafından dayatılan sözde Seville Haritasında kendine verilen alana kıyasla yaklaşık **21.303 km<sup>2</sup>** deniz yetki alanı kazanacaktır. Bir başka deyişle Mısır Türkiye ile deniz yetki alanı sınırlandırma antlaşması yaparsa Yunanistan ile yaptığı antlaşmaya nazaran 6.443 km<sup>2</sup> ve GKRY ile yaptığına nazaran 14.860 km<sup>2</sup>, toplamda **21303 km<sup>2</sup>** deniz yetki alanı kazanacaktır. Mısır'ın bu olası kazanımları aşağıdaki haritada gösterilmiştir.



**Harita 77:** Türkiye-Mısır Karşılıklı Kıyılarına İstinaden Yapılacak Deniz Yetki Alanları Sınırlandırması Sonrasında Mısır'ın Yunanistan ve GKRY ile Yaptığı Antlaşmalara Nazaran Kazanacağı Deniz Alanlarını Gösterir Haritala.

### 5.7.3. Filistin

Libya ile Türkiye arasındaki Deniz Yetki Alanları Sınırlandırma Antlaşması diğer adı ile Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) Antlaşması) oyunları bozan bir hamleydi ve çok büyük yankı uyandırdı. Yapılan antlaşma ile Libya'nın meşru Ulusal Mutabakat Hükümeti'ni güçlendirmenin yanı sıra meşru hükümetin hükümranlık hakları olduğunu gösterdik; hem de Libyalı kardeşlerimize en az dört Kıbrıs adası büyüklüğünde deniz alanı kazandırdık. Libya bu durumdan son derece memnun.

Rumlar diğer bölgeleri nasıl gasp ettiyse, bu bölgeyi de Yunanistan gasp etmek istiyordu. Bu yüzden Libya-Türkiye arasındaki hatta Yunanlılar, Rumlar ve Avrupalılar “*Türk kılıcı-Türk Kalkanı*” dediler.

Filistin’e gelecek olursak, öncelikle Filistin’in güçlü ve uluslararası bir kimliğe kavuşturulması elzemdir. Filistin devlet olmasına rağmen devlet gibi bir muamele görmüyor; bu şekilde iki arada bir derede belirsiz bir statüde bırakılıyor.

Diğer taraftan Filistin’de müthiş bir insanlık dramı yaşanıyor. Gazze adeta açık hava hapshanesi haline getirildi. Hiçbir saldırı olmasa dahi abluka altında yaşamak çok zordur. İsrail denizden Filistin’e ulaşım olmasın diye açık denizde de önünü keserek orda bile hakkını yemiştir.



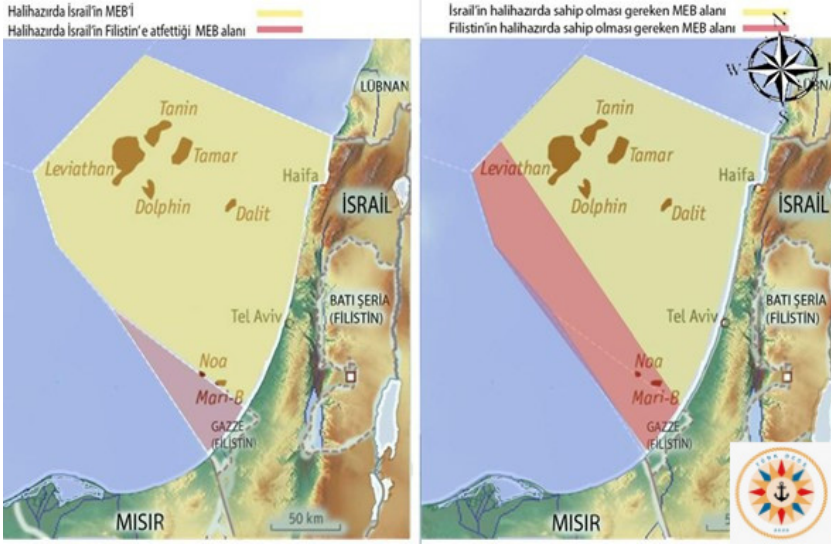
**Harita 78:** İsrail ve Filistin’in Deniz Yetki Alanları İçerisinde Kalan Gaz Sahalarını Gösterir Harita<sup>87</sup>.

Bu noktada Filistin’in uluslararası kimliğini güçlendirecek, toprak kazandıracak ve vatanlarını büyütecek hamleler gerekiyor. Denizin altı da topraktır ve vatanın bir parçasıdır. Bunu akılda tutmak lazımdır.

İsrail, GKRY ile yaptığı hakkaniyetsiz deniz yetki alanları sınırlandırma antlaşması sonucu kendine düşen deniz yetki alanı içerisinde orantılılık ve hakkaniyet ilkelerini çiğneyen bir yaklaşım ile yalnızca küçük bir deniz alanını Filistin’e ayırmıştır. Uluslararası deniz hukukunun prensiplerinden olan orantılılık ilkesi uyarınca İsrail-Filistin Doğu Akdeniz kıyısının yaklaşık

87 Elkratos, (2015, Şubat, 24) Erişim Adresi <https://www.elkratos.gr/search/label/natural%20gas>

%17'lik bir kıyı şeridi Gazze şeridi üzerinden Filistin'in olmasına rağmen, İsrail deniz yetki alanını Filistin ile paylaşırken bu oranı kullanmamıştır. Üstelik İsrail Filistin'e bıraktığı küçük deniz yetki alanında Filistinli balıkçıları bile özgürce dolaşmalarına veya avlanmalarına izin vermemekte, Filistinli balıkçıları hukuksuz bir şekilde karasuları dışında avlanmalarına izin vermemektedir. GKRY-İsrail antlaşmasına uygun olarak İsrail'in aldığı deniz yetki alanının en az %17'lik bir kısmı Filistin'in münhasır ekonomik bölgesi olmalıdır. Bu durumu belirten görsel aşağıda mevcuttur.



**Harita 79:** GKRY-İsrail Antlaşması Uyarınca Halihazırda Filistin'e Verilen MEB Alanı ile Filistin'in Esas Hakkı olan Deniz Yetki Alanını Gösterir Harita.

Türkiye ile Filistin karşılıklı olarak denizden komşudur. Türkiye ve Filistin, uluslararası hukuka göre deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında ana karaları esas olarak bir antlaşma yapmalıdır.

Nasıl ki Libya ile yapılan anlaşmadan sonra, uluslararası arenada Libya'daki Ulusal Muhtabakat Hükümeti'nin görünürlüğü ve etkisi arttıysa, aynı anlaşmanın Filistin ile yapılacak olan simetriği de Filistin devletinin görünürlüğünü ve etkisini arttıracaktır.



**Harita 80:** Türkiye-Filistin Karşılıklı Kıyılarını Gösterir Harita.

Türkiye ile Filistin'in karşılıklı kıyıları esas alınarak oluşturulmuş deniz yetki alanı sınırlandırma haritası aşağıdaki gibidir:

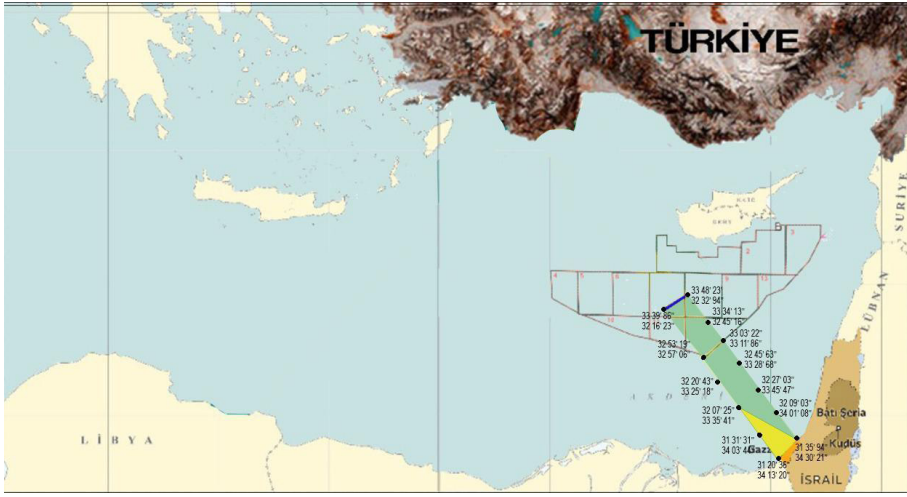
Belirlenen bu hattın koordinatları aşağıda verilmiştir.

1. 33 39' 86" K, 32 16' 23" D
2. 33 48' 23" K, 32 32' 94" D



**Harita 81:** Türkiye ile Filistin'in Karşılıklı Kıyıları Esas Alınarak Oluşturulmuş Deniz Yetki Alanı Sınırlandırma Haritası.

Olası bir Filistin-Türkiye deniz yetki alanları sınırlandırma antlaşması uyarınca Filistin'in deniz alanı kazancı asgari **8.510 km<sup>2</sup>** olacaktır



**Harita 82:** Türkiye ile Antlaşma Yapması Sonucunda Filistin'in Sahip Olacağı MEB'nive Filistin'in Halihazırda Mevcut MEB'ni (sarı ile) Gösterir Harita.

Böylece Filistin'in toprakları ikiye katlanır. Kazanılacak bu deniz alanında balıkçılık yapılabilir ve doğalgaz/petrol çıkarılabilir. Çok uzun vadeli düşünmek lazımdır; bu anlaşma geleceğin anlaşmasıdır! Gelecek nesillerin anlaşmasıdır! Filistin'in bugünkü nesillerinin gelecek nesillere bırakacağı çok kıymetli bir servettir ve bir güvenlik aracıdır.

Bugüne dek Filistin'le böyle bir anlaşma yapılması Mısır dahi hiç kimse tarafından öne sürülmedi. Ama Türkiye'nin bunu öne sürmesi ve hem Türkiye'nin, hem de Filistin'in uluslararası hukuktan kaynaklanan haklarını alması lazımdır. Filistin'in uluslararası bir anlaşma imzalamasının önünde herhangi bir engel yoktur, zira Filistin uluslararası hukuka göre tartışmasız bir devlettir. Şöyle ki, Devletler Hukukunda bir devletin devlet olabilmesi için 1933 yılı Montevideo Sözleşmesi'ne göre, sınırları belli bir toprak parçasına sahip olması, üzerinde de halk niteliği ( dilleri, dinleri, inanışları, örfleri, adetleri, duyguları bir insanla) kazanmış insan topluluğunun yaşaması ve lazım; yaşaması lazım ve tüm bunların üzerinde otoritesinin (hükümet, kanun, polis, eğitim, sağlık sistemi vs) olması lazımdır.. Filistin'in zaten bir yönetimi ve otoritesi vardır. Halk niteliği kazanmış olmasına gelirse, bu kadar eziyete rağmen birlik-beraberliğini muhafaza etmesi ve birlikte hareket etmesinden hareketle, *'Filistin dünyada en kuvvetli halk niteliği kazanmış insan topluluğudur'* diyebiliriz.

*Peki, ülkesinin olması?* Filistin'in bir sınırı var, zaten tartışmalar da bu sınırlar vesilesiyle değil mi; 1967 sınırlarına dönlün ya da dönlümesin. Mevcut haliyle bile Filistin bir devlettir. Devlet olabilmek için tanınma ya da Birleşmiş Milletler'e asli üye olmak diye de bir şart yoktur. Yukarıda saydığımız şartlar (ülke, halk ve otorite) devlet olmak için gereklidir ve

Filistin bu gerek şartlara sahiptir. Bu noktada Türkiye’nin Filistin ile Münhasır Ekonomik Bölge Antlaşması imzalaması yönünde hiçbir hukuki ve siyasal engel yoktur. Zaten geçtiğimiz Haziran ayında yürürlüğe giren Türkiye ve Filistin arasında iş birliğini içeren anlaşma da, Filistin ile anlaşma yapılabildiğinin teyididir.

Filistin’i 140’ı aşkın devlet tanıyor şu anda. Filistin’in ABD ve Yunanistan dahil olmak üzere birçok yerde büyükelçisi var. Ayrıca Filistin Doğu Akdeniz Gaz Forumu’na İsrail ile beraber üyedir.

Bu şu anlama gelmektedir; Filistin’in Doğu Akdeniz’e de kıyısı olan bir devlettir. Bu nedenle Doğu Akdeniz’e kıyısı olan bir devlet durumundaki Filistin ile Türkiye’nin anlaşma imzalamasına kimse hukuken karşı çıkamaz.

*“Böyle bir antlaşmaya İsrail ve Mısır itiraz eder mi?”*

Bizim çizdiğimiz harita, bir stratejik hamle haritasıdır. Libya ile çizdiğimiz hat, nasıl Mısır’a Türkiye’nin daha önce tevdi ettiği koordinatlara dokunmadan çizildiyse -ki dokunabilmesi de mümkünken o şekilde çizildiyse- Filistin ile çizdiğimiz hat da ne şu anki mevcut Mısır’ın alanına girer, ne de İsrail’in mevcut alanına girer. Üstelik her iki devlete de şu anda Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ile yaptıkları antlaşmalara nazaran daha fazla deniz alanı sunar. Bu, şu demektir; aslında Filistin ile yapılan anlaşma, İsrail ve Mısır’ı da Türkiye ile anlaşma yapmaya teşvik eder ve herkesin kazandığı bir çözüm olur.

Bu nedenle itiraz etmeleri söz konusu olmaz. Ancak yine de mevcut İsrail politikasından kaynaklı itiraz sesleri yükselebilir.

Peki kaybeden kim olur; Güney Kıbrıs Rum Yönetimi. Nereden kaybeder peki? Daha önce hukuksuzca, hile gasp ettiği alanları kaybeder. Yani gasp edilen alanlar Türkiye vasıtası ile asıl sahiplerine rücu ettirilir. Özü budur.

Özetle, Filistin ile Türkiye’nin deniz yetki alanları sınırlandırma antlaşması imzalamasına mani bir durum ortada bulunmamaktadır. 1933 Montevideo Antlaşması uyarınca Filistin bir devlet olmak için bütün şartları karşılamaktadır. Öte yandan Filistin halihazırda Doğu Akdeniz Gaz Forumu’na üyedir. Filistin’in bu üyeliği esasen onun Doğu Akdeniz’e kıyısı bulunan bağımsız bir devlet olarak tanındığının bir ifadesidir.

Türkiye ile yapacağı antlaşma neticesinde, Doğu Akdeniz Gaz Forumu üyesi olan Filistin’in Doğu Akdeniz’de çıkarılacak olan kaynaklardan gelir elde edebilmesi mümkün kılınacak ve Filistin’e daha evvel İsrail tarafından öngörülmüş hakkaniyetsiz deniz yetki alanı sınırlandırması uyarınca kısıtlandırılmış balıkçılık vb. münhasır hakları genişleyecektir.

Bunların yanı sıra bu antlaşma minvalinde uluslararası alanda hukuki anlamda Filistin'in eli güçlenecektir.

***Sonuç olarak,** Türkiye nasıl Libya ile deniz antlaşması imzalayarak denizden köprü kurdu ve komşu olduysa nasıl Çin'in 'Bir Kuşak-Bir Yol Projesi' varsa, Türkiye'nin de, Filistin'in de, Mısır'ın da, Libya'nın da, Suriye'nin de, Lübnan'ın da böyle bir projesi denizden olmalıdır. Doğu Akdeniz böylece bir dostluk denizi olur.*

#### 5.7.4. İsrail

Türkiye ile İsrail arasında karşılıklı kıyılar olduğu karşılıklı olarak denizden komşudur. Türkiye ile İsrail, uluslararası hukuka göre deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında ana kararları esas alarak bir antlaşma yapmalıdır. Deniz yetki alanlarının sınırlandırılması maksadıyla uluslararası uygulamada; hakkaniyet, eşit uzaklık, oransallık, coğrafyanın üstünlüğü, kapatmama, özel ve beşeri koşullar ile diğer koşulların (adalar ve diğer coğrafi formasyonlar) değerlendirilmesi gibi genel prensipler kullanılmaktadır. Deniz yetki alanlarının belirlenmesi için her durumda uygulanabilen önceden belirlenmiş, standart kriterler bulunmamaktadır<sup>88</sup>. Bu kapsamda sözü edilen prensipleri tekrar hatırlamakta fayda vardır;<sup>89</sup>

(1) **Hakkaniyet** (Karşılıklı kıyıları olan devletlerin denizleri adil bir biçimde paylaşımı anlamına gelmektedir.)

Doğu Akdeniz'de karşılıklı kıyıları bulunan Türkiye ve İsrail hakkaniyet prensibine uygun olarak bu antlaşma ile deniz alanlarını adil bir biçimde paylaşmalıdır.

(2) **Coğrafyanın Üstünlüğü** (Sınırlandırmada ana kararların esas alınması, ortay hattın ters tarafında kalan adaların karasuları kadar deniz yetki alanına sahip olması anlamına gelmektedir.)

Bu üç ülke, coğrafyanın üstünlüğü prensibi çerçevesinde Anadolu ve Afrika ortay hattına istinaden ana kararlarını esas alarak sınırlandırma yapmalıdır.

(3) **Oransallık** (Sınırlandırmada, devletlerin sahip olacağı deniz yetki alanlarının kıyı uzunlukları ile orantılı olması anlamına gelmektedir.)

Doğu Akdeniz'de en uzun kıyı şeridinde sahip olan Türkiye'nin deniz yetki alanlarında buna orantılı olması gerekmektedir. İsrail'in ile çizilecek sınır bu ilkeye uygun olarak çizilmelidir.

88 Dr. Cihat YAYCI, Doğu Akdeniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasında Libya'nın Rolü ve Etkisi, Güvenlik Stratejileri, Yıl 7, Sayı 14 s.38

89 Dr. Cihat YAYCI, "Doğu Akdeniz'de Paylaşım Mücadelesi ve Türkiye, Kırmızı Kedi Yayınları", 2020, s.160

(4) **Kapatmama** (Başka bir devletin kıyılarına yakın olan adaların bu kıyıların denize açılımını engellememesi anlamına gelmektedir.)

Yapılacak olan anlaşma ile Anadolu'nun açık denize/MEB'ine erişimini engelleyen Meis Adası karasuları ile çevrenmelidir.

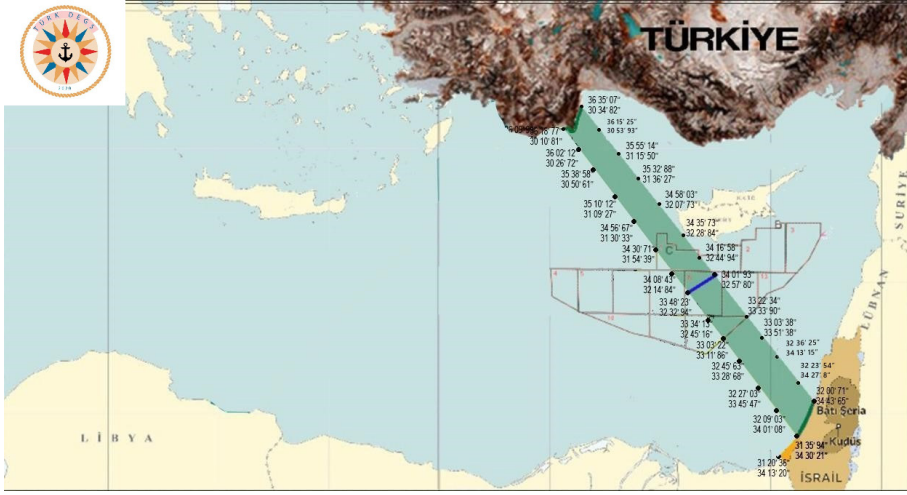
Diğer yandan Kıbrıs adası da yine aynı şekilde İsrail ve Türkiye ı arasındaki ilişkiyi kesecek şekilde bir deniz yetki alanı iddiasında bulunamaz. Keza Türkiye de bu kurala istinaden bugüne kadar Kıbrıs adası batısında Kıbrıs'a ancak karasuları kadar deniz yetki alanı tanıyacak şekilde kıta sahanlığı koordinatları belirlemiş, defalarca deklare etmiş ve uygulamalar yapmıştır. Yani  $32^{\circ} 16' 18''$  D boylamının batısında Kıbrıs adasının deniz yetki alanı olamayacağı kesin dille defalarca uluslararası kamuoyuna Türkiye tarafından bildirilmiştir.

İşte bu ilkeler çerçevesinde Türkiye ve İsrail arasındaki karşılıklı kıyıları ve ortay hat koordinatlarını gösterir harita aşağıda olduğu gibidir.



**Harita 83:** Türkiye-İsrail Karşılıklı Kıyılarını Gösterir Harita.

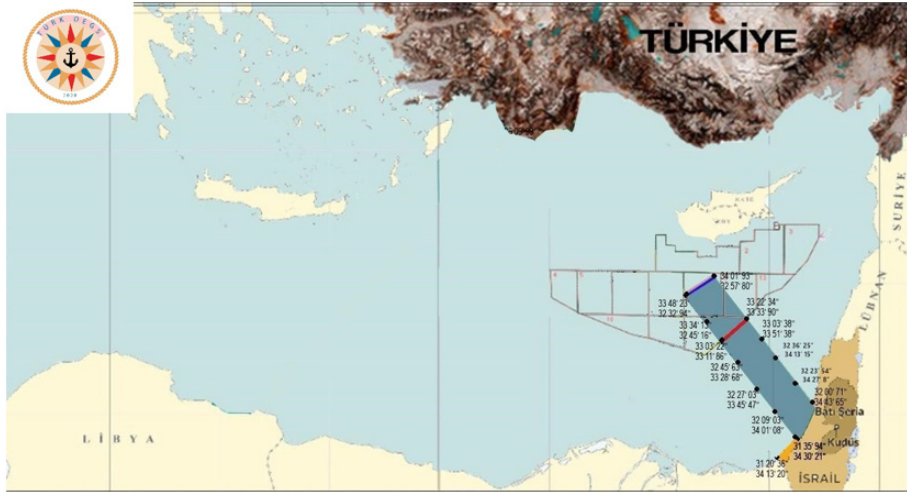
Türkiye ile İsrail'in karşılıklı kıyıları esas alınarak oluşturulmuş detaylı koordinatları ile gösterilen deniz yetki alanı sınırlandırma haritası aşağıdaki gibi olmaktadır.



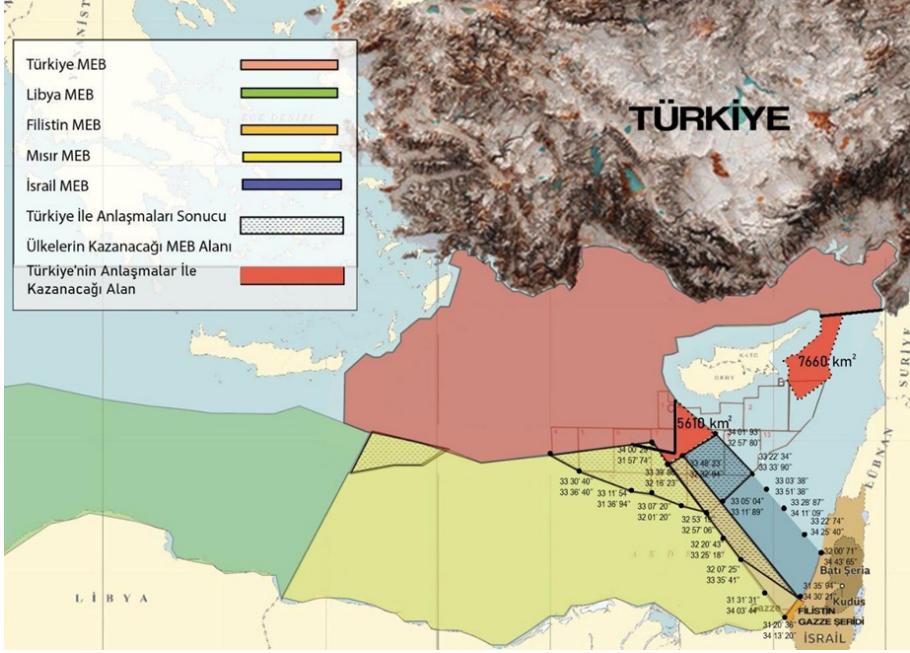
**Harita 84:** Türkiye-İsrail Karşılıklı Kıyılarına Göre Deniz Yetki Alanları Paylaşımını Koordinatlar ile Gösterir Harita.

Belirlenen bu hattın koordinatları aşağıda verilmiştir.

1. 33 48' 23" K, 33 32' 94" D
2. 33 01' 93"K , 32 32' 94



**Harita 85:** İsrail'in Türkiye İle Antlaşması Sonucu Sahip Olacağı MEB Alanını Gösterir Harita.



**Harita 86:** İsrail'in Türkiye İle Antlaşması Sonucu Türkiye ve İsrail'in Kazanacağı MEB'yi Gösterir Harita.

Türkiye-İsrail arasında olası deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına dair mutabakat muhtırası sonucunda ülkelerin kazanımlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür;

#### Türkiye açısından;

- Türkiye **5400 km<sup>2</sup>**'lik bir deniz alanı (Kıbrıs Adasının (**9.251 km<sup>2</sup>**) yarısından fazla) kazanmış olacak,
- Türkiye GKRY'nin güneyinde sözde 1,5,6,7,8,10 numaralı parsellerin bir kısmı olmak üzere ilave deniz yetki alanına sahip olacak,
- Türkiye Libya'dan sonra bir başka kıyıdaş devlet olan İsrail ile anlaşma imzalaması durumunda kendi hukuki tezlerini kuvvetlendirmiş olacak,
- Doğu Akdeniz'deki hukuki ve meşru zeminde elde ettiği avantajı pekiştirmiş olacak,
- Yunanistan-GKRY ikilisine karşı siyasi üstünlüğü ele geçirmiş olacak,
- Deniz yetki alanlarımızın belirlenmesi halinde doğu sınırimız netlik kazandırılmış olacak,
- Uluslararası kamuoyunda hukuk ve diplomasi araçlarını kullandığımız mesajı verilmiş olacak,

- Yunanistan-GKRY devletlerinin savunduğu, AB tarafından desteklenen ve Sevr niteliğindeki sözde Seville Haritası ile Türkiye'yi 41.000 km<sup>2</sup>'lik bir deniz alanına hapsedmek gayesi ile yapılan siyasi oyunlar ve hesaplar bozulmuş olacak,
- Türkiye için Doğu Akdeniz'de en kötü senaryo olan Yunanistan-Mısır ve Yunanistan-GKRY arasında sınırlandırma anlaşması yapma olanağı ortadan kaldırılmış olacaktır.

#### **İsrail açısından;**

- İsrail'in Türkiye ile anlaşma akdetmesi durumunda İsrail yaklaşık 4.515 km<sup>2</sup> deniz alanı kazanacağı,
- İsrail'in, Afrodit yatağının bulunduğu GKRY'nin sözde 12 numaralı parselinin tümüne; 7,8,9,10,11'in bir kısmına sahip olacağı,
  - Neticesinde sahip olacakları zenginliklerin (sadece 12 numaralı ruhsat sahasındaki Afrodit yatağında 125 milyar m<sup>3</sup> doğalgaz rezervi bulunduğu açıklanmıştır) anlatılması gerekmektedir.

#### **5.7.5. Lübnan**

Türkiye ile Lübnan, karşılıklı olarak denizden komşudur. Türkiye ile Lübnan uluslararası hukuka uygun şekilde, deniz alanlarının sınırlandırılmasında ana kararları esas alarak “*orantılılık*”, “*hakkaniyet*”, “*coğrafyanın üstünlüğü*” ve “*kapatmama*” gibi prensiplere göre deniz yetki alanları sınırlandırması yapmalıdır. Bu çerçevede Kıbrıs Adası'nın Karpaz Burnu, kapatmama prensibi esas olmak kaydıyla çevrelenebilecektir.

Türkiye ile Lübnan'ın karşılıklı kıyıları esas alınarak oluşturulmuş deniz yetki alanı sınırlandırma haritası aşağıdaki gibidir:



**Harita 87:** Türkiye-Lübnan Karşılıklı Kıyılarını ve Lübnan'ın Türkiye ile Anlaşma Yapıldığı Taktirde Lübnan Kazancını Gösterir Harita.

Belirlenen bu hattın koordinatları aşağıda verilmiştir.

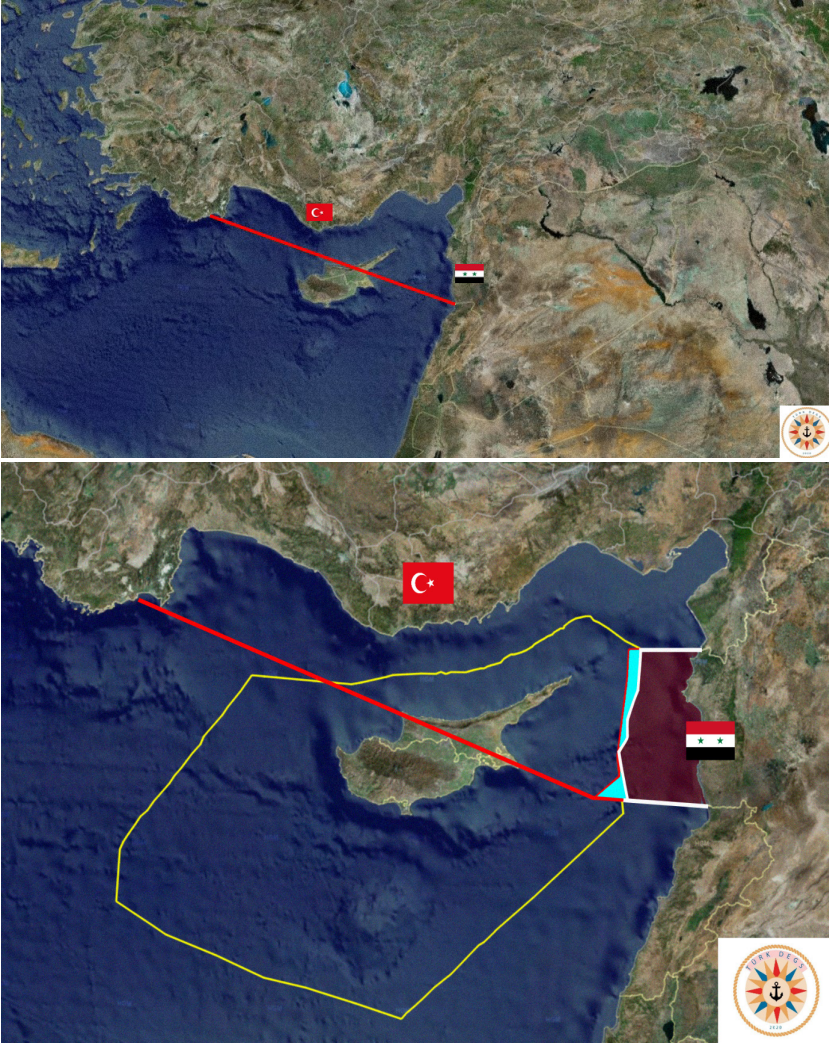
1. 34 42' 52" K , 34 49' 59" D
2. 34 38' 18" K , 34 43' 5" D
3. 34 28' 42" K , 34 30' 13" D

Türkiye ile yapılacak deniz yetki alanları sınırlandırma antlaşması sayesinde Lübnan, yaklaşık **1.620 km<sup>2</sup>** deniz yetki alanı kazanacaktır

### 5.7.6. Suriye

Türkiye, Suriye ile hem karadan hem de denizden sınır komşusudur. Suriye, 19 Kasım 2003 tarihinde “*Suriye’nin Karasularında Ulusal Egemenliğin Belirlenmesi*”ne ilişkin bir yasayı onaylamıştır. Suriye, belirtilen yasa ile “karasularının esas hatlardan itibaren 12 deniz mili, bitişik bölgenin 24 deniz mili ve 200 deniz milini aşmayacak şekilde münhasır ekonomik bölgesi” olduğunu BM’ye bildirmiştir (Birleşmiş Milletler, 2003). MEB ilanı sonrasında Suriye, 24 Mart-5 Ekim 2011 tarihlerinde 3 ayrı bölgede petrol arama ve çıkarma ihalesi düzenlemiştir. Ancak Suriye’nin ihale için belirttiği sahalardan, Türk deniz yetki alanlarının bir kısmı ile örtüşmektedir (Yaycı, 2020b, s. 67). Aynı zamanda Suriye’nin petrol arama sahalardan, Türkiye Cumhuriyeti’nin 27 Nisan 2012 tarihli ResmîGazete’de yayımlanan Bakanlar Kurulu kararıyla ilan edilen ve TPAO’ya verilen petrol ruhsat sahalardan çakışmaktadır. Türkiye’nin 27 Mart 2018 tarihli BM’ye sunduğu kıta sahanlığını tanımlayan mektupta da bu durum detaylı şekilde ortaya konulmuştur (Birleşmiş Milletler Genel Kurulu, 2018).

Türkiye ile Suriye’nin karşılıklı kıyıları esas alınarak oluşturulmuş deniz yetki alanı sınırlandırma haritası aşağıdaki gibidir:



**Harita 88:** Türkiye-Suriye Karşılıklı Kıyıları Gösterir ve Suriye Kazancını Gösterir Haritalar.



**Harita 89:** Türkiye-Suriye Ortay Hattını Gösterir Harita.

Belirlenen bu hattın koordinatları aşağıda verilmiştir.

1. 35 55' 44'' K, 35 55' 7'' D
2. 35 55' 35'' K, 35 11' 8'' D
3. 35 41' 40'' K, 35 10' 10'' D
4. 35 19' 38'' K, 35 6' 43'' D
5. 35 3' 59'' K, 35 4' 15'' D
6. 34 53' 59'' K, 35 4' 53'' D

Suriye, GKRY yerine Türkiye ile yapacağı bir antlaşma ileasgari **1.104 km<sup>2</sup>**deniz yetki alanı kazanacaktır.

### 5.7.7. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC)

2004 yılından itibaren Türkiye, Doğu Akdeniz'de 28° doğu boylamının batısında çıkarları olduğunu Birleşmiş Milletlere defaatle bildirmiş, 13 Kasım 2019 tarihinde Birleşmiş Milletler Daimi Temsilcisi vasıtasıyla Doğu Akdeniz'deki Türk kıta sahanlığının dış sınır hatlarını ortaya koymuştur (Birleşmiş Milletler Genel Kurulu, 2019a). Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) ile Türkiye; 21 Eylül 2011 tarihinde *“Kıta Sahanlığı Sınırlandırma Antlaşması”*

imzalamış, KKTC Bakanlar Kurulu tarafından 22 Eylül 2011 tarihinde Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığına (TPAO) Kıbrıs Adası'nın etrafında hidrokarbon arama ruhsatları verilmiştir (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, 2011).

Türkiye ile KKTC'nin karşılıklı kıyıları esas alınarak oluşturulmuş deniz yetki alanı sınırlandırma haritası aşağıdaki gibidir:



**Harita 90:** Türkiye-KKTC Kıta Sahanlığı Antlaşmasını Gösterir Harita.

Belirlenen bu hattın koordinatları aşağıda verilmiştir.

1. 35 33' 09584" K, 32 16' 18000" D
2. 35 33' 41913" K, 32 21' 12349" D
3. 35 33' 47278" K, 32 31' 50801" D
4. 35 35' 38364" K, 32 37' 51980" D
5. 35 37' 58043" K, 32 46' 34195" D
6. 35 39' 53677" K, 32 56' 36616" D
7. 35 40' 59868" K, 33 02' 50096" D
8. 35 40' 55189" K, 33 10' 19709" D
9. 35 41' 19465" K, 33 19' 40157" D
10. 35 40' 58546" K, 33 23' 18544" D
11. 35 41' 14617" K, 33 32' 33838" D

12. 35 41' 45874" K, 33 38' 16025" D  
 13. 35 42' 04417" K, 33 45' 08528" D  
 14. 35 42' 29670" K, 33 53' 00873" D  
 15. 35 43' 50531" K, 34 02' 48043" D  
 16. 35 45' 06627" K, 34 06' 06897" D  
 17. 35 45' 44498" K, 34 10' 13085" D  
 18. 35 48' 11903" K, 34 14' 21393" D  
 19. 35 49' 46780" K, 34 18' 51643" D  
 20. 35 51' 41517" K, 34 24' 51492" D  
 21. 35 52' 57081" K, 34 28' 43550" D  
 22. 35 54' 25608" K, 34 33' 30506" D  
 23. 35 54' 42208" K, 34 36' 28498" D  
 24. 35 54' 06978" K, 34 40' 56920" D  
 25. 35 52' 55052" K, 34 44' 01021" D  
 26. 35 51' 19934" K, 34 46' 40603" D

Özetlemek gerekirse, Türkiye ile karşılıklı kıyılara sahip olan yukarıda belirtilmiş tüm kıyıdaş ülkeler, ülkemiz ile deniz yetki alanları sınırlandırma antlaşmaları yaptıkları ve yapacakları halde hakları olan aşağıda belirtilmiş deniz yetki alanlarını kazanacaklardır:

GKRY ve Yunanistan ile yaptıkları ya da yapmayı öngördükleri anlaşmalara nazaran Türkiye ile bir anlaşma yaparak;

- Libya **16.700 km<sup>2</sup>** deniz yetki alanı kazanmıştır.
- Mısır yaklaşık **21.303 km<sup>2</sup>**;
- Lübnan yaklaşık **1.620 km<sup>2</sup>**;
- İsrail yaklaşık **4.515 km<sup>2</sup>**;
- Filistin yaklaşık **8.510 km<sup>2</sup>** ve
- Suriye ise yaklaşık **1.104 km<sup>2</sup>** deniz yetki alanı kazanacaktır.



**Harita 91:** Doğu Akdeniz'de Ülkelerin Türkiye ile Antlaşmaları Sonucu Kazanacakları MEB Alanlarını Gösterir Harita.

Öte yandan Türkiye ise Mısır, Filistin, İsrail, Lübnan ve Suriye ile yapacağı deniz yetki alanları sınırlandırma antlaşmalarından yaklaşık 13.870 km<sup>2</sup> deniz yetki alanı kazanacaktır.



**Harita 92:** Doğu Akdeniz'de Türkiye'ni Şu Anda Mevcut Duruma Göre Kazancı Gösterir Harita.

## 5.8. Türkiye Cumhuriyeti'nin Bugüne Kadar Doğu Akdeniz'de Uluslararası Hukuka Uygun Adımları

**2 Mart 2004** tarihinde BM'ye verilen 2004/Turkuno DT/4739 sayılı nota ile Türkiye, 32° 16' 18" Doğu boylamının batısında ab initio (*başlangıçtan itibaren*) ve ipso facto (*ilanına gerek olmayan*) egemen hakları olduğunu ortaya koymuş ve uluslararası hukuktan doğan haklarının mevcut olduğunu BM nezdinde bildirmiştir<sup>90</sup>.

**4 Ekim 2005** tarihinde BM'ye verilen 2005/Turkuno DT/16390 sayılı nota ile Türkiye, 32° 16' 18" ile 24° doğu boylamları arasında 34° Kuzey enleminin kuzeyinde kalan deniz yetki alanlarının kendi kıta sahanlığı olduğunu ve 28° doğu boylamının batısında Adalar (Ege) Denizi'ndeki Türkiye-Yunanistan kıta sahanlığı sınırının Akdeniz'e ulaştığı noktaya kadar batıya uzanacağını bildirmiştir<sup>91</sup>.

**30 Ocak 2007** tarihinde, Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı'nın yaptığı açıklama ile Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki hak ve çıkarlarını korumakta kararlı olduğu bildirilmiş, Mısır ve GKRY arasında imzalanan MEB antlaşmasının Türkiye tarafından tanınmadığı hem Mısır'a hem de Birleşmiş Milletler'e bildirilmiş, tüm kıyıdaş devletler uyarılmış, Kıbrıs Adası'nın deniz alanlarında GKRY'nin tek taraflı hareket edemeyeceği ve KKTC'nin hak ve yetkileri olduğu hatırlatılmış, Doğu Akdeniz'de kıta sahanlığı ve MEB sınırlandırılmasının bütün kıyıdaş ülkeler arasında ve bütün tarafların hak ve çıkarlarını gözetir şekilde yapılacak düzenlemelerle mümkün olabileceği ilan edilmiştir<sup>92</sup>.

**30 Ocak 2007** tarihli aynı açıklamada Lübnan ile GKRY arasında 17 Ocak 2007 tarihinde MEB antlaşması imzalandığının öğrenilmiş olduğu belirtilip Lübnan'dan bu antlaşmanın yürürlüğe konmaması istenmiştir.

**23 Temmuz 2007** tarihinde Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'ne, GKRY tarafından ilan edilen ruhsat alanlarını tanımadığımızı göstermek ve uluslararası kamuoyuna duyurmak amacıyla bir nota verilmiştir .

90 Information note by Turkey, concerning its objection to the Agreement between the Republic of Cyprus and the Arab Republic of Egypt on the Delimitation of the Exclusive Economic Zone, 17 February 2003, 2 Mart 2004 tarih ve 2004/Turkuno DT/4739 sayılı nota. [https://www.un.org/Depts/los/doalos\\_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin54e.pdf](https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin54e.pdf) (19.01.2022)

91 Note verbale 4 Octobre 2005 from Permanent Mission of Turkey to the United Nations addressed to the Secretary-General of the United Nations, 2005/Turkuno DT/16390, Law of the Sea Bulletin, Yol. 59, 2005, p. 34. [https://www.un.org/Depts/los/doalos\\_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin59e.pdf](https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin59e.pdf) (19.01.2022)

92 [https://www.mfa.gov.tr/no\\_18---30-ocak-2007\\_-guney-kibris-rum-yonetimi\\_nin-dogu-akdeniz\\_deki-ulkelerle-deniz-yetki-alanlarini-ilgilendiren-ikili-anlasmalar-yapma-gayretlerini-hk\\_-.tr.mfa](https://www.mfa.gov.tr/no_18---30-ocak-2007_-guney-kibris-rum-yonetimi_nin-dogu-akdeniz_deki-ulkelerle-deniz-yetki-alanlarini-ilgilendiren-ikili-anlasmalar-yapma-gayretlerini-hk_-.tr.mfa) (19.01.2022)

**5 Ağustos 2011** tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı'nın, GKRY'nin Doğu Akdeniz'de petrol ve doğal gaz arama faaliyetlerine ilişkin olarak yaptığı açıklamada GKRY'nin tek tarafı olarak Kıbrıs Adası adına, adanın bütününe ait olan doğal kaynaklar hakkında söz hakkına, girişim yapma ve antlaşma imzalama yetkisine sahip olmadığı ifade edilmiş, bölge ülkelerine ise “bir başka bölge ülkesinin de GKRY'nin imzaladığı bir ikili sınırlandırma antlaşmasını BM nezdinde girişim konusu yapması, bu tür tek yanlı teşebbüslerin bölgenin barış ve istikrarına menfi etkide bulunduğu ve mevcut sorunlara yenilerinin eklenmesine yol açtığı en açık kanıtıdır.” ifadesi ile mevcut durumun tüm bölge ülkeleri ile birlikte çözülebileceği mesajını vermiştir<sup>93</sup>.

**21 Aralık 2010** tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı'nın GKRY ve İsrail arasında imzalanan MEB antlaşması üzerine yaptığı açıklama ile Kıbrıs Türklerinin haklarının yok sayıldığı, bu antlaşmanın Kıbrıs müzakerelerini olumsuz etkileyeceği, Doğu Akdeniz'de barış ve istikrara katkı sağlamayacağı belirtilmiş, GKRY'nin adanın tümünü temsil etmediği tekrar hatırlatılmış, GKRY'nin Doğu Akdeniz'de yaptığı antlaşmaların Türkiye açısından bir hükmü bulunmadığı belirtilmiştir<sup>94</sup>.

**12 Mart 2011** tarihinde Alcatel Telefon Şirketi adına GKRY, İsrail ve Mısır arasında telekomünikasyon ağı tesis edilmesi projesi kapsamında, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki kıta sahanlığına giren İtalyan R/V Explora gemisine Türk Deniz Kuvvetleri tarafından uyarıda bulunulmuş, gemiye Türkiye'nin muhtemel MEB sınırları içerisinde faaliyette bulunamayacağı koordinatlar ile bildirilmiş ve geminin sahayı terki sağlanmıştır. 21-27 Mart tarihlerinde R/V Explora gemisinin Türkiye'nin deniz yetki alanlarında araştırma yapması için İtalyan Büyükelçiliği tarafından Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı'na izin talebinde bulunulmuş ve gerekli izinlerin verilmesi, Türkiye'nin tavrını uluslararası kamuoyuna gösteren örneklerden biri olmuştur.

**21 Eylül 2011** tarihinde New York'ta Türkiye ile KKTC kıta sahanlığı sınırlandırma antlaşması imzalamış, Türkiye kıyıları ile Kıbrıs Adası'nın kuzeyinde kalan bölgenin sınırları belirlenmiş, buna müteakiben KKTC Bakanlar Kurulu tarafından TPAO'ya Kıbrıs Adası'nın etrafında petrol ve doğal gaz işleme ruhsatları verilmiştir.

93 Dışişleri Bakanlığı. (2011). GKRY'nin Doğu Akdeniz'de Petrol ve Doğalgaz Arama Faaliyetleri Hk. [https://www.mfa.gov.tr/no\\_-181\\_-5-agustos-2011\\_-gkry\\_nin-dogu-akdeniz\\_de-petrol-ve-dogalgaz-arama-faaliyetleri-hk\\_.tr.mfa](https://www.mfa.gov.tr/no_-181_-5-agustos-2011_-gkry_nin-dogu-akdeniz_de-petrol-ve-dogalgaz-arama-faaliyetleri-hk_.tr.mfa) (19.01.2022)

94 Dışişleri Bakanlığı. (2010). İsrail ile GKRY Arasında İmzalanan MEB Anlaşması Hk. [https://www.mfa.gov.tr/no\\_-288\\_-21-aralik-2010\\_-israil-ile-gkry-arasinda-imzalanan-meb-anlasmasi-hk\\_.tr.mfa](https://www.mfa.gov.tr/no_-288_-21-aralik-2010_-israil-ile-gkry-arasinda-imzalanan-meb-anlasmasi-hk_.tr.mfa)

**27 Nisan 2012** tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Bakanlar Kurulu tarafından alınan karar ile Türk kıta sahanlığında TPAO'ya 9 Ağustos 2007 tarihinde verilen ruhsatlar genişletilerek söz konusu sahalanın batı sınırları 28° doğu boylamına dayandırılmıştır (Resmî Gazete, 2012)<sup>95</sup>.

**12 Mart 2013** tarihinde BM'ye verilen nota ile 32° 16' 18" doğu boylamından başlayan Mısır-Türkiye ortay hattını takip eden, 28° doğu boylamı arasında kalan deniz yetki alanlarının Türk kıta sahanlığı olduğu, 28° doğu boylamının batısında kalan kıta sahanlığı alanının ise ilgili ülkelerin katılımı ile yapılacak bir antlaşma ile belirlenebileceği bildirilmiştir<sup>96</sup>.

**18 Mart 2019** tarihinde BM'ye verilen nota ile Türk kıta sahanlığının sınırları doğrulanmıştır<sup>97</sup>.

**13 Kasım 2019** tarihinde BM'ye verilen nota ile 28° doğu boylamının batısında, Türk kıta sahanlığının batı sınırının ilgili adaların karasularından geçtiği ve adaların Türk kıta sahanlığını kapatamayacağı bildirilmiştir<sup>98</sup> (Birleşmiş Milletler genel Kurulu, 2019b). Bu notayı takiben;

**27 Kasım 2019** tarihinde Birleşmiş Milletler tarafından tanınan Libya Ulusal Mutabakat Hükümeti ile yapılan deniz yetki alanları sınırlandırma antlaşması ile Doğu Akdeniz'de Türk deniz yetki alanının batı sınırı belirlenmiştir<sup>99</sup>.

**10 Ocak 2020** tarihinde BM'ye verilen notada Türkiye, Kıbrıs Adası çevresinde KKT-C'nin egemenlik haklarını kullandığını belirtmiş, TPAO'nun faaliyetlerinin yasal olduğunu ve Türkiye tarafından KKTC adına yürütüldüğünü bildirmiştir<sup>100</sup>.

**27 Şubat 2020** tarihinde BM'ye antlaşmanın iç hukukta onaylandığı ve A noktası (34°16'13" Kuzey-26°19'11" Doğu) ve B noktası (34°09'07" Kuzey-26°39'06" Doğu) koordinatlarıyla Türkiye-Libya deniz sınırı olarak bildirilmiş, BM'den kayda geçirilmesi istenmiştir<sup>101</sup>.

95 BAKANLAR KURULU KARARI Karar Sayısı :2012/2968, T.C. Resmi Gazete <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/04/20120427-5.htm>

96 Note verbale dated 12 March 2013 from the Permanent Mission of Turkey to the United Nations addressed to the Secretary-General of the United Nations, [https://www.un.org/Depts/los/doalos\\_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin81e.pdf](https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin81e.pdf) (19.01.2022)

97 Letter dated 18 March 2019 from the Permanent Representative of Turkey to the United Nations addressed to the Secretary-General. (19.01.2022). Erişim Adresi; <https://digitallibrary.un.org/record/3798177>

98 Letter dated 13 November 2019 from the Permanent Representative of Turkey to the United Nations addressed to the Secretary-General. (19..01.2022). Erişim Adresi; <https://digitallibrary.un.org/record/3836918>

99 Memorandum of Understanding between the Government of the Republic of Turkey and the Government of National Accord-State of Libya on delimitation of the maritime jurisdiction areas in the Mediterranean. (19.01.2022). Erişim Adresi; [https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=080000028056605a&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=080000028056605a&clang=_en)

100 Letter dated 10 January 2020 from the Chargé d'affaires a.i. of the Permanent Mission of Turkey to the United Nations addressed to the Secretary-General. (19.01.2022). Erişim Adresi; <https://undocs.org/en/A/74/648>

101 Letter dated 27 February 2020 from the Permanent Representative of Turkey to the United Nations addressed to the Secretary-General. (19.01.2019). Erişim Adresi; <https://www.undocs.org/a/74/727>

**18 Mart 2020** tarihinde BM’ye verilen nota ile Türkiye ve Libya deniz yetki alanlarının sınırlandırma antlaşmasının ilkeleri bildirilmiştir. Bu ilkelere göre Türkiye; uluslararası yargı organlarının emsal kararlarından yararlandığını, adaların Doğu Akdeniz’de en uzun kıyı şeridinde sahip olan Türkiye’nin kıta sahanlığını kesemeyeceğini, kıta sahanlığının ters tarafında kalan adaların karasuları dışında deniz yetki alanı oluşturamayacağını, deniz yetki alanlarının belirlenmesinde kıyıların uzunluğunun ve yönünün dikkate alınmasının gerekliliğini BM’ye bildirmiştir<sup>102</sup>.

**2 Temmuz 2020** tarihinde Türkiye tarafından BM’ye verilen notada; GKRY ve Yunanistan’ın 30 Nisan ile 1 Haziran 2020 tarihlerinde iletmış olduğu notaların haksızlığı vurgulanarak, Türkiye’nin Doğu Akdeniz’de yasal ve egemen haklarını kullanarak, Libya Devleti Ulusal Mutabakat Hükümeti ile imzaladığı antlaşmanın 8 Aralık 2019 tarihinde iki devlet tarafından onaylanarak yürürlüğe girdiği ifade edilmiştir<sup>103</sup>. Böylece uluslararası hukuka uygun ve meşru bir antlaşmanın yapıldığı vurgulanmıştır.

**14 Ağustos 2020** tarihinde Türkiye tarafından BM’ye yapılan sözlü notada; 6 Ağustos 2020 tarihinde Yunanistan ile Mısır arasında imzalanan MEB antlaşmasının, 27 Kasım 2019 tarihli Türkiye ve Libya arasında imzalanan deniz yetki alanlarının sınırlandırılması antlaşması ile Türkiye’nin Doğu Akdeniz’deki kıta sahanlığını ihlal ettiği ifade edilmiştir<sup>104</sup>.

**21 Ağustos 2020** tarihinde Türkiye BM’ye gönderdiği notada; 21 Temmuz 2020 tarihinden beri Türkiye’nin Doğu Akdeniz’deki faaliyetlerini Yunanistan ile diyalog ve müzakere fırsatına yer açmak amacıyla askıya aldığı, ancak Yunanistan’ın bu adıma karşılık vermeyerek Mısır ile bir antlaşma yaptığı vurgulanmıştır. Belirtilen antlaşmanın Türkiye ve Libya’nın Doğu Akdeniz’deki haklarını ihlal ettiği, bu nedenle antlaşmanın Türkiye tarafından tanınmadığı BM nezdinde deklare edilmiştir<sup>105</sup>.

**30 Eylül 2020** tarihinde Birleşmiş Milletler 27 Kasım 2019 tarihinde imzalanan “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Devleti Ulusal Mutabakat Hükümeti Arasında Akdeniz’de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası” nı kayda geçirmiştir.

102 Letter dated 18 March 2019 from the Permanent Representative of Turkey to the United Nations addressed to the Secretary-General. (19.01.2022). Erişim Adresi; <https://digitallibrary.un.org/record/3798177>

103 Letter dated 18 March 2019 from the Permanent Representative of Turkey to the United Nations addressed to the General Assembly. Erişim Adresi <https://digitallibrary.un.org/record/3871583>

104 Note verbale dated 14 August 2020 from the Permanent Mission of Turkey to the United Nations addressed to the Secretary-General. Erişim Adresi; <https://undocs.org/en/A/74/990>

105 Letter dated 21 August 2020 from the Permanent Representative of Turkey to the United Nations addressed to the Secretary-General. Erişim Adresi; <https://undocs.org/en/A/74/997>



**Harita 93:** BM Tarafından Kayda Geçirilen Türkiye-Libya Deniz Sınırını Gösterir Harita<sup>106</sup>.

**13 Kasım 2020** tarihinde Türkiye, BM'ye gönderdiği notada; 21 Ekim 2020 tarihi itibarıyla Oruç Reis sismik araştırma gemisinin, Doğu Akdeniz'deki belirtilen kıta sahanlığı sismik araştırma faaliyetlerine devam edeceğini belirtmiştir (United Nations, 2020). Belirtilen sismik araştırma faaliyetlerinin NAVTEX duyuruları ile ilan edildiği ifade edilerek, belirtilen faaliyetlerin herhangi bir devletin egemenliğinin ihlali anlamına gelmediği özellikle vurgulanmıştır.

Türkiye, 21 Eylül 2011 tarihinde KKTC ile imzaladığı antlaşma ile Doğu Akdeniz'de ilk kez deniz yetki alanlarını sınırlandırmıştır. Daha sonraki süreçte, Libya ile 27 Kasım 2019 tarihinde yapılan deniz yetki alanları sınırlandırma antlaşması sayesinde, Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanımızın batı sınırını belirlemiştir. Bu hat ile güneyde Mısır, doğuda Lübnan ve İsrail ile de antlaşma yapmışçasına belirlenen sınırlar içinde kalan deniz yetki alanı; **“Türk Deniz Yetki Alanları'nın (Mavi Vatan)”** Doğu Akdeniz'deki kısmını oluşturur.

Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığının Doğu Akdeniz'deki kıta sahanlığını bildiren notaları ve koordinatları müteakiben bu haritanın sadece Libya, Mısır ve KKTC ile karşılıklı kıyıları dikkate aldığı ifade edilmiştir. Bu ilana ilave olarak çalışmada bahsedilen prensip ve

106 “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Devleti Ulusal Mutabakat Hükümeti Arasında Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası”, EK-1, Kasım 27, 2019.

hukuki dayanaklara istinaden İsrail, Lübnan ve Suriye ile karşılıklı kıyıların da dahil edildiği Türk Deniz Yetki Alanları’nın Doğu Akdeniz kısmını gösteren haritası aşağıda sunulmuştur:



**Harita 94:** Türk Deniz Yetki Alanları’nın Doğu Akdeniz Kısmını Gösterir Harita.

Yukarıda belirtilen haritanın koordinatları ise aşağıda olduğu gibidir:

1. 35 0’ 18” K, 26 19’ 7” D
2. 35 7’ 51” K, 26 36’ 36” D
3. 35 14’ 34” K, 26 52’ 18” D
4. 35 13’ 38” K, 26 57’ 8” D
5. 35 17’ 14” K, 27 2’ 6” D
6. 35 17’ 16” K, 27 9’ 58” D
7. 35 30’ 56” K, 27 25’ 48” D
8. 35 39’ 14” K, 27 33’ 58” D
9. 35 44’ 23” K, 27 43’ 36” D
10. 35 49’ 36” K, 27 53’ 35” D
11. 35 53’ 19” K, 28 4’ 6” D
12. 35 58’ 41” K, 28 11’ 19” D
13. 35 58’ 52” K, 28 18’ 44” D
14. 36 20’ 55” K, 28 22’ 14” D

15. 36 32' 40" K, 28 24' 13" D
16. 36 33' 35" K, 28 11' 17" D
17. 36 48' 9" K, 28 21' 33" D
18. 34 16' 208408"K, 26 19' 215216" D
19. 34 09' 162812"K, 26 39' 063671" D
20. 34 04' 810590"K, 27 00' 536090" D
21. 34 00' 154051"K, 27 28' 233706" D
22. 34 00' 003768"K, 27 29' 135908" D
23. 33 58' 951665"K, 27 35' 180665" D
24. 33 57' 147551"K, 27 48' 894142" D
25. 33 53' 085940"K, 28 00' 081453" D
26. 33 46' 535388"K, 28 22' 636515" D
27. 33 42' 239073"K, 28 41' 312106" D
28. 33 40' 881590"K, 28 46' 364440" D
29. 33 44' 726855"K, 29 20' 287253" D
30. 33 49' 924659"K, 30 14' 509622" D
31. 33 50' 752804"K, 30 18' 659754" D
32. 33 53' 988802"K, 30 53' 574989" D
33. 33 54' 590620"K, 30 59' 980627" D
34. 33 54' 966720"K, 31 04' 401419" D
35. 34 00' 01405"K, 31 57' 353706" D
36. 33 46' 36840" K, 32 9' 7102" D
37. 33 39' 043144" K, 32 16' 23066" D
38. 34 00' 0058" K, 32 54' 0502" D
39. 33 48' 23" K, 32 32' 94" D
40. 33 58' 8961"K, 32 50' 43576" D

41. 34 00' 154051''K, 32 54' 831002'' D
42. 34 04' 885660''K, 33 01' 958402'' D
43. 34 05' 185930''K, 33 02' 499723'' D
44. 34 34' 823781''K, 32 16' 216736'' D
45. 34 34' 898401''K, 32 16' 126516'' D
46. 34 34' 973020''K, 32 16' 036296'' D
47. 34 35' 122254''K, 32 15' 946076'' D
48. 34 35' 196869''K, 32 15' 585195'' D
49. 34 35' 346096''K, 32 15' 585195'' D
50. 34 35' 346096''K, 32 15' 494974'' D
51. 34 35' 420708''K, 32 15' 224314'' D
52. 34 35' 495319''K, 32 15' 224314'' D
53. 34 35' 569929''K, 32 15' 224314'' D
54. 34 35' 569929''K, 32 15' 043873'' D
55. 34 35' 719145''K, 32 15' 043873'' D
56. 34 35' 793752''K, 32 14' 863433'' D
57. 34 35' 793752''K, 32 14' 773212'' D
58. 34 35' 942961''K, 32 14' 773212'' D
59. 34 35' 942961''K, 32 14' 592772'' D
60. 34 36' 017564''K, 32 14' 502552'' D
61. 34 36' 390562''K, 32 14' 141671'' D
62. 34 36' 539753''K, 32 14' 051450'' D
63. 34 36' 539753''K, 32 13' 871010'' D
64. 34 36' 614347''K, 32 13' 780790'' D
65. 34 36' 763532''K, 32 13' 600349'' D
66. 34 36' 987300''K, 32 13' 419909'' D

67. 34 36' 987300''K, 32 13' 329688'' D  
68. 34 37' 136473''K, 32 13' 329688'' D  
69. 34 37' 211058''K, 32 13' 149248'' D  
70. 34 37' 360225''K, 32 13' 059028'' D  
71. 34 37' 509387''K, 32 12' 878587'' D  
72. 34 37' 733121''K, 32 12' 698147'' D  
73. 34 37' 807697''K, 32 12' 607927'' D  
74. 34 38' 031418''K, 32 12' 337266'' D  
75. 34 38' 180560''K, 32 12' 337266'' D  
76. 34 38' 180560''K, 32 12' 156825'' D  
77. 34 38' 404264''K, 32 11' 976385'' D  
78. 34 38' 553394''K, 32 11' 976385'' D  
79. 34 38' 553394''K, 32 11' 886165'' D  
80. 34 38' 627958''K, 32 11' 705724'' D  
81. 34 38' 777082''K, 32 11' 705724'' D  
82. 34 38' 926201''K, 32 11' 705724'' D  
83. 34 39' 149871''K, 32 11' 615504'' D  
84. 34 39' 149871''K, 32 11' 435063'' D  
85. 34 39' 224426''K, 32 11' 435063'' D  
86. 34 39' 522632''K, 32 11' 254623'' D  
87. 34 39' 820821''K, 32 10' 983962'' D  
88. 34 39' 969909''K, 32 10' 983962'' D  
89. 34 40' 193532''K, 32 10' 893742'' D  
90. 34 40' 342608''K, 32 10' 893742'' D  
91. 34 40' 342608''K, 32 10' 713301'' D  
92. 34 40' 417144''K, 32 10' 713301'' D

93. 34 40' 566214''K, 32 10' 713301'' D
94. 34 40' 566214''K, 32 10' 532861'' D
95. 34 40' 715279''K, 32 10' 532861'' D
96. 34 40' 789810''K, 32 10' 532861'' D
97. 34 40' 938868''K, 32 10' 442641'' D
98. 34 41' 013395''K, 32 10' 442641'' D
99. 34 41' 162447''K, 32 10' 442641'' D
100. 34 41' 386016''K, 32 10' 262200'' D
101. 34 41' 535056''K, 32 10' 262200'' D
102. 34 41' 535056''K, 32 10' 171980'' D
103. 34 41' 758608''K, 32 10' 171980'' D
104. 34 41' 982149''K, 32 10' 171980'' D
105. 34 42' 205681''K, 32 09' 991539'' D
106. 34 42' 354696''K, 32 09' 991539'' D
107. 34 42' 578211''K, 32 09' 811099'' D
108. 34 42' 727215''K, 32 09' 811099'' D
109. 34 42' 801715''K, 32 09' 811099'' D
110. 34 43' 099705''K, 32 09' 811099'' D
111. 34 43' 099705''K, 32 09' 720879'' D
112. 34 43' 174200''K, 32 09' 720879'' D
113. 34 43' 397677''K, 32 09' 720879'' D
114. 34 43' 546657''K, 32 09' 720879'' D
115. 34 43' 770117''K, 32 09' 720879'' D
116. 34 43' 919085''K, 32 09' 540438'' D
117. 34 43' 993567''K, 32 09' 540438'' D
118. 34 44' 142528''K, 32 09' 540438'' D

119. 34 44' 365962''K, 32 09' 450218'' D
120. 34 44' 514912''K, 32 09' 450218'' D
121. 34 44' 738328''K, 32 09' 089337'' D
122. 34 44' 961734''K, 32 08' 999117'' D
123. 34 45' 110666''K, 32 08' 818676'' D
124. 34 45' 185130''K, 32 08' 728456'' D
125. 34 45' 334055''K, 32 08' 728456'' D
126. 34 45' 482976''K, 32 08' 548015'' D
127. 34 45' 706348''K, 32 08' 277355'' D
128. 34 45' 780803''K, 32 08' 096914'' D
129. 34 45' 929710''K, 32 08' 006694'' D
130. 34 46' 078613''K, 32 07' 826253'' D
131. 34 46' 153062''K, 32 07' 826253'' D
132. 34 46' 301958''K, 32 07' 645813'' D
133. 34 46' 525293''K, 32 07' 555593'' D
134. 34 46' 674178''K, 32 07' 375152'' D
135. 34 46' 897496''K, 32 07' 284932'' D
136. 34 46' 971933''K, 32 07' 104491'' D
137. 34 47' 120804''K, 32 07' 104491'' D
138. 34 47' 269670''K, 32 06' 924051'' D
139. 34 47' 344102''K, 32 06' 833831'' D
140. 34 47' 492961''K, 32 06' 833831'' D
141. 34 47' 567389''K, 32 06' 833831'' D
142. 34 47' 716242''K, 32 06' 653390'' D
143. 34 47' 865090''K, 32 06' 653390'' D
144. 34 47' 939513''K, 32 06' 563170'' D

145. 34 48' 162773''K, 32 06' 382729'' D
146. 34 48' 311608''K, 32 06' 382729'' D
147. 34 48' 534851''K, 32 06' 112069'' D
148. 34 48' 683675''K, 32 06' 112069'' D
149. 34 48' 758085''K, 32 06' 112069'' D
150. 34 48' 906901''K, 32 05' 931628'' D
151. 34 49' 055714''K, 32 05' 931628'' D
152. 34 49' 130118''K, 32 05' 841408'' D
153. 34 49' 278923''K, 32 05' 841408'' D
154. 34 49' 353324''K, 32 05' 660967'' D
155. 34 49' 502123''K, 32 05' 660967'' D
156. 34 49' 725312''K, 32 05' 570747'' D
157. 34 49' 874099''K, 32 05' 570747'' D
158. 34 50' 097272''K, 32 05' 390307'' D
159. 34 50' 246048''K, 32 05' 390307'' D
160. 34 50' 320434''K, 32 05' 390307'' D
161. 34 50' 469203''K, 32 05' 209866'' D
162. 34 50' 543586''K, 32 05' 209866'' D
163. 34 50' 692348''K, 32 05' 209866'' D
164. 34 50' 915483''K, 32 05' 119646'' D
165. 34 51' 064234''K, 32 05' 119646'' D
166. 34 51' 138608''K, 32 05' 119646'' D
167. 34 51' 287353''K, 32 05' 119646'' D
168. 34 51' 361723''K, 32 05' 119646'' D
169. 34 51' 510460''K, 32 04' 939205'' D
170. 34 51' 659193''K, 32 04' 939205'' D

171. 34 51' 733558''K, 32 04' 848985'' D
172. 34 51' 882284''K, 32 04' 848985'' D
173. 34 51' 956646''K, 32 04' 668545'' D
174. 34 52' 105365''K, 32 04' 668545'' D
175. 34 52' 254080''K, 32 04' 488104'' D
176. 34 52' 477144''K, 32 04' 488104'' D
177. 34 52' 551496''K, 32 04' 397884'' D
178. 34 52' 848894''K, 32 04' 397884'' D
179. 34 53' 071931''K, 32 04' 217443'' D
180. 34 53' 146274''K, 32 04' 127223'' D
181. 34 53' 294958''K, 32 04' 127223'' D
182. 34 53' 443636''K, 32 04' 127223'' D
183. 34 53' 666646''K, 32 03' 946783'' D
184. 34 53' 740980''K, 32 03' 946783'' D
185. 34 54' 038306''K, 32 03' 946783'' D
186. 34 54' 112634''K, 32 03' 766342'' D
187. 34 54' 261288''K, 32 03' 766342'' D
188. 34 54' 484260''K, 32 03' 766342'' D
189. 34 54' 632903''K, 32 03' 766342'' D
190. 34 54' 855858''K, 32 03' 676122'' D
191. 34 54' 930174''K, 32 03' 676122'' D
192. 34 55' 078803''K, 32 03' 676122'' D
193. 34 55' 301738''K, 32 03' 676122'' D
194. 34 55' 450356''K, 32 03' 676122'' D
195. 34 55' 673273''K, 32 03' 495681'' D
196. 34 55' 821880''K, 32 03' 495681'' D

197. 34 55' 896181"K, 32 03' 495681" D
198. 34 56' 119079"K, 32 03' 495681" D
199. 34 56' 267671"K, 32 03' 495681" D
200. 34 56' 490552"K, 32 03' 495681" D
201. 34 56' 713422"K, 32 03' 495681" D
202. 34 56' 861997"K, 32 03' 495681" D
203. 34 57' 084850"K, 32 03' 495681" D
204. 34 57' 307694"K, 32 03' 405461" D
205. 34 57' 456250"K, 32 03' 405461" D
206. 34 57' 604802"K, 32 03' 225021" D
207. 34 57' 679076"K, 32 03' 225021" D
208. 34 57' 827621"K, 32 03' 044580" D
209. 34 57' 901892"K, 32 03' 044580" D
210. 34 58' 050431"K, 32 03' 044580" D
211. 34 58' 050431"K, 32 02' 954360" D
212. 34 58' 198964"K, 32 02' 954360" D
213. 34 58' 273230"K, 32 02' 954360" D
214. 34 58' 496019"K, 32 02' 773920" D
215. 34 58' 644539"K, 32 02' 773920" D
216. 34 58' 867311"K, 32 02' 683699" D
217. 34 59' 090072"K, 32 02' 503259" D
218. 34 59' 387072"K, 32 02' 503259" D
219. 34 59' 461319"K, 32 02' 503259" D
220. 34 59' 684054"K, 32 02' 322818" D
221. 34 59' 832538"K, 32 02' 322818" D
222. 34 59' 981017"K, 32 02' 322818" D

223. 35 00' 055255''K, 32 02' 232598'' D
224. 35 00' 277962''K, 32 02' 232598'' D
225. 35 00' 574890''K, 32 02' 232598'' D
226. 35 00' 649119''K, 32 02' 232598'' D
227. 35 00' 797573''K, 32 02' 232598'' D
228. 35 00' 871799''K, 32 02' 052158'' D
229. 35 01' 020247''K, 32 02' 052158'' D
230. 35 01' 168690''K, 32 02' 052158'' D
231. 35 01' 391346''K, 32 02' 052158'' D
232. 35 01' 465563''K, 32 02' 052158'' D
233. 35 01' 613992''K, 32 02' 052158'' D
234. 35 01' 836628''K, 32 01' 961937'' D
235. 35 02' 059254''K, 32 01' 961937'' D
236. 35 02' 207665''K, 32 01' 961937'' D
237. 35 02' 430274''K, 32 01' 781497'' D
238. 35 02' 652873''K, 32 01' 781497'' D
239. 35 02' 949655''K, 32 01' 781497'' D
240. 35 03' 023848''K, 32 01' 781497'' D
241. 35 03' 172230''K, 32 01' 781497'' D
242. 35 03' 246419''K, 32 01' 781497'' D
243. 35 03' 543165''K, 32 01' 781497'' D
244. 35 03' 765713''K, 32 01' 781497'' D
245. 35 03' 839893''K, 32 01' 781497'' D
246. 35 03' 988250''K, 32 01' 781497'' D
247. 35 04' 062427''K, 32 01' 781497'' D
248. 35 04' 359123''K, 32 01' 781497'' D

249. 35 04' 581633”K, 32 01' 781497” D
250. 35 04' 655801”K, 32 01' 781497” D
251. 35 04' 804133”K, 32 01' 781497” D
252. 35 04' 952460”K, 32 01' 781497” D
253. 35 05' 026623”K, 32 01' 781497” D
254. 35 05' 174943”K, 32 01' 781497” D
255. 35 05' 249102”K, 32 01' 781497” D
256. 35 05' 397416”K, 32 01' 781497” D
257. 35 05' 545726”K, 32 01' 781497” D
258. 35 05' 619879”K, 32 01' 781497” D
259. 35 05' 768181”K, 32 01' 961937” D
260. 35 05' 842331”K, 32 01' 961937” D
261. 35 05' 990627”K, 32 01' 961937” D
262. 35 06' 213062”K, 32 01' 961937” D
263. 35 06' 435487”K, 32 01' 961937” D
264. 35 06' 583765”K, 32 01' 961937” D
265. 35 06' 732038”K, 32 01' 961937” D
266. 35 06' 806173”K, 32 02' 052158” D
267. 35 07' 176831”K, 32 02' 052158” D
268. 35 07' 325086”K, 32 02' 052158” D
269. 35 07' 399211”K, 32 02' 232598” D
270. 35 07' 547460”K, 32 02' 232598” D
271. 35 07' 621582”K, 32 02' 232598” D
272. 35 07' 918060”K, 32 02' 232598” D
273. 35 08' 140407”K, 32 02' 232598” D
274. 35 08' 214521”K, 32 02' 322818” D

275. 35 08' 510963''K, 32 02' 322818'' D
276. 35 08' 733282''K, 32 02' 322818'' D
277. 35 08' 955592''K, 32 02' 503259'' D
278. 35 09' 103792''K, 32 02' 503259'' D
279. 35 09' 326084''K, 32 02' 683699'' D
280. 35 09' 548367''K, 32 02' 683699'' D
281. 35 09' 770639''K, 32 02' 773920'' D
282. 35 09' 918814''K, 32 02' 773920'' D
283. 35 09' 992900''K, 32 02' 954360'' D
284. 35 10' 289233''K, 32 02' 954360'' D
285. 35 10' 363314''K, 32 03' 044580'' D
286. 35 10' 585548''K, 32 03' 044580'' D
287. 35 10' 881845''K, 32 03' 225021'' D
288. 35 10' 955916''K, 32 03' 225021'' D
289. 35 11' 178124''K, 32 03' 405461'' D
290. 35 11' 474384''K, 32 03' 495681'' D
291. 35 11' 548446''K, 32 03' 676122'' D
292. 35 11' 770626''K, 32 03' 676122'' D
293. 35 11' 918741''K, 32 03' 766342'' D
294. 35 12' 140904''K, 32 03' 946783'' D
295. 35 12' 289007''K, 32 04' 127223'' D
296. 35 12' 511153''K, 32 04' 217443'' D
297. 35 12' 659244''K, 32 04' 397884'' D
298. 35 12' 881373''K, 32 04' 488104'' D
299. 35 12' 955414''K, 32 04' 668545'' D
300. 35 13' 251565''K, 32 04' 848985'' D

301. 35 13' 325600''K, 32 04' 939205'' D
302. 35 13' 547698''K, 32 05' 119646'' D
303. 35 13' 695758''K, 32 05' 209866'' D
304. 35 13' 917839''K, 32 05' 390307'' D
305. 35 14' 065888''K, 32 05' 570747'' D
306. 35 14' 139910''K, 32 05' 660967'' D
307. 35 14' 435989''K, 32 05' 841408'' D
308. 35 14' 510006''K, 32 06' 112069'' D
309. 35 14' 658036''K, 32 06' 202289'' D
310. 35 14' 732050''K, 32 06' 382729'' D
311. 35 15' 028092''K, 32 06' 563170'' D
312. 35 15' 102100''K, 32 06' 833831'' D
313. 35 15' 250112''K, 32 06' 924051'' D
314. 35 15' 324116''K, 32 07' 104491'' D
315. 35 15' 472122''K, 32 07' 375152'' D
316. 35 15' 694121''K, 32 07' 555593'' D
317. 35 15' 842115''K, 32 07' 645813'' D
318. 35 15' 916110''K, 32 08' 006694'' D
319. 35 16' 064097''K, 32 08' 096914'' D
320. 35 16' 212080''K, 32 08' 367575'' D
321. 35 16' 286069''K, 32 08' 548015'' D
322. 35 16' 434045''K, 32 08' 818676'' D
323. 35 16' 508031''K, 32 08' 999117'' D
324. 35 16' 656000''K, 32 09' 269777'' D
325. 35 16' 803965''K, 32 09' 450218'' D
326. 35 16' 803965''K, 32 09' 720879'' D

327. 35 16' 877945''K, 32 09' 811099'' D
328. 35 17' 025903''K, 32 10' 171980'' D
329. 35 17' 099880''K, 32 10' 262200'' D
330. 35 17' 099880''K, 32 10' 442641'' D
331. 35 17' 247830''K, 32 10' 532861'' D
332. 35 17' 321804''K, 32 10' 893742'' D
333. 35 17' 321804''K, 32 11' 164403'' D
334. 35 17' 469748''K, 32 11' 254623'' D
335. 35 17' 617687''K, 32 11' 615504'' D
336. 35 17' 617687''K, 32 11' 886165'' D
337. 35 17' 691655''K, 32 11' 976385'' D
338. 35 17' 839588''K, 32 12' 337266'' D
339. 35 17' 839588''K, 32 12' 607927'' D
340. 35 17' 913552''K, 32 12' 698147'' D
341. 35 17' 913552''K, 32 13' 059028'' D
342. 35 17' 913552''K, 32 13' 329688'' D
343. 35 18' 061478''K, 32 13' 600349'' D
344. 35 18' 061478''K, 32 13' 780790'' D
345. 35 18' 209399''K, 32 14' 051450'' D
346. 35 18' 209399''K, 32 14' 322111'' D
347. 35 18' 209399''K, 32 14' 592772'' D
348. 35 18' 283358''K, 32 14' 773212'' D
349. 35 18' 283358''K, 32 15' 043873'' D
350. 35 18' 283358''K, 32 15' 314534'' D
351. 35 18' 283358''K, 32 15' 585195'' D
352. 35 18' 283358''K, 32 15' 765635'' D

353. 35 18' 283358”K, 32 16' 036296” D
354. 35 18' 283358”K, 32 16' 216736” D
355. 35 18' 283358”K, 32 16' 306957” D
356. 35 33' 052263”K, 32 16' 306957” D
357. 35 33' 642072”K, 32 21' 269070” D
358. 35 33' 789513”K, 32 31' 915060” D
359. 35 35' 558445”K, 32 37' 959816” D
360. 35 37' 916000”K, 32 46' 620960” D
361. 35 39' 904279”K, 32 56' 725628” D
362. 35 40' 934910”K, 33 02' 950825” D
363. 35 40' 861301”K, 33 10' 439105” D
364. 35 41' 302938”K, 33 19' 822011” D
365. 35 40' 934910”K, 33 23' 430821” D
366. 35 41' 155731”K, 33 32' 633286” D
367. 35 41' 670938”K, 33 38' 407382” D
368. 35 42' 038910”K, 33 45' 173901” D
369. 35 42' 480438”K, 33 53' 113282” D
370. 35 43' 731210”K, 34 02' 857069” D
371. 35 45' 055197”K, 34 06' 195218” D
372. 35 45' 643517”K, 34 10' 255130” D
373. 35 48' 143061”K, 34 14' 405261” D
374. 35 49' 759709”K, 34 18' 916273” D
375. 35 51' 669579”K, 34 24' 961030” D
376. 35 52' 917922”K, 34 28' 840501” D
377. 35 54' 312738”K, 34 33' 622174” D
378. 35 54' 679726”K, 34 36' 509222” D

- 
379. 35 54' 092531''K, 34 40' 930014'' D  
380. 35 52' 844499''K, 34 44' 177943'' D  
381. 35 51' 302356''K, 34 46' 704110'' D  
382. 35 49' 245381''K, 34 48' 598735'' D  
383. 35 49' 098420''K, 34 48' 779175'' D  
384. 35 49' 024938''K, 34 48' 869396'' D  
385. 35 48' 951454''K, 34 49' 049836'' D  
386. 35 48' 804484''K, 34 49' 140056'' D  
387. 35 48' 657509''K, 34 49' 320497'' D  
388. 35 48' 437039''K, 34 49' 410717'' D  
389. 35 48' 290052''K, 34 49' 500937'' D  
390. 35 48' 069564''K, 34 49' 681378'' D  
391. 35 47' 849066''K, 34 49' 771598'' D  
392. 35 47' 702061''K, 34 49' 861818'' D  
393. 35 47' 481546''K, 34 49' 952039'' D  
394. 35 47' 334530''K, 34 50' 042259'' D  
395. 35 47' 113997''K, 34 50' 222699'' D  
396. 35 46' 893455''K, 34 50' 312920'' D  
397. 35 46' 746420''K, 34 50' 403140'' D  
398. 35 46' 525860''K, 34 50' 493360'' D  
399. 35 46' 305290''K, 34 50' 493360'' D  
400. 35 46' 158237''K, 34 50' 583580'' D  
401. 35 45' 937650''K, 34 50' 673801'' D  
402. 35 45' 717052''K, 34 50' 764021'' D  
403. 35 45' 496444''K, 34 50' 854241'' D  
404. 35 45' 349367''K, 34 50' 854241'' D

405. 35 45' 128741”K, 34 50' 944461” D
406. 35 44' 908106”K, 34 50' 944461” D
407. 35 44' 687460”K, 34 51' 034682” D
408. 35 44' 466804”K, 34 51' 034682” D
409. 35 44' 319695”K, 34 51' 124902” D
410. 35 44' 099021”K, 34 51' 124902” D
411. 35 43' 878338”K, 34 51' 124902” D
412. 35 43' 657644”K, 34 51' 215122” D
413. 35 43' 436940”K, 34 51' 215122” D
414. 35 43' 216226”K, 34 51' 215122” D
415. 35 43' 069078”K, 34 51' 215122” D
416. 35 42' 848346”K, 34 51' 215122” D
417. 35 42' 627604”K, 34 51' 215122” D
418. 35 42' 406852”K, 34 51' 215122” D
419. 35 42' 186090”K, 34 51' 215122” D
420. 35 41' 965318”K, 34 51' 215122” D
421. 35 41' 744535”K, 34 51' 215122”
422. 35 41' 597341”K, 34 51' 215122” D
423. 35 41' 376541”K, 34 51' 124902” D
424. 35 41' 155731”K, 34 51' 124902” D
425. 35 40' 934910”K, 34 51' 124902” D
426. 35 40' 714079”K, 34 51' 034682” D
427. 35 40' 493238”K, 34 51' 034682” D
428. 35 40' 346005”K, 34 50' 944461” D
429. 35 40' 125147”K, 34 50' 944461” D
430. 35 39' 904279”K, 34 50' 854241” D

431. 35 39' 683400''K, 34 50' 764021'' D
432. 35 39' 536142''K, 34 50' 764021'' D
433. 35 39' 315246''K, 34 50' 673801'' D
434. 35 39' 094340''K, 34 50' 583580'' D
435. 35 38' 873423''K, 34 50' 493360'' D
436. 35 38' 652497''K, 34 50' 403140'' D
437. 35 38' 505207''K, 34 50' 312920'' D
438. 35 38' 284263''K, 34 50' 222699'' D
439. 35 38' 063309''K, 34 50' 132479'' D
440. 35 37' 916000''K, 34 50' 042259'' D
441. 35 37' 695029''K, 34 49' 952039'' D
442. 35 37' 474048''K, 34 49' 861818'' D
443. 35 37' 326721''K, 34 49' 771598'' D
444. 35 37' 105723''K, 34 49' 681378'' D
445. 35 36' 958385''K, 34 49' 500937'' D
446. 35 36' 737369''K, 34 49' 410717'' D
447. 35 36' 590019''K, 34 49' 320497'' D
448. 35 36' 368987''K, 34 49' 140056'' D
449. 35 36' 221626''K, 34 49' 049836'' D
450. 35 36' 000576''K, 34 48' 869396'' D
451. 35 35' 853204''K, 34 48' 779175'' D
452. 35 35' 705827''K, 34 48' 598735'' D
453. 35 35' 484753''K, 34 48' 508515'' D
454. 35 35' 337365''K, 34 48' 328074'' D
455. 35 35' 189972''K, 34 48' 147634'' D
456. 35 34' 968874''K, 34 48' 057413'' D

457. 35 34' 895173''K, 34 47' 967193'' D
458. 35 34' 674061''K, 34 47' 876973'' D
459. 35 34' 452939''K, 34 47' 786753'' D
460. 35 34' 305519''K, 34 47' 696532'' D
461. 35 34' 084380''K, 34 47' 606312'' D
462. 35 33' 863231''K, 34 47' 516092'' D
463. 35 33' 715793''K, 34 47' 425872'' D
464. 35 33' 494627''K, 34 47' 335651'' D
465. 35 33' 347177''K, 34 47' 155211'' D
466. 35 33' 125993''K, 34 47' 064991'' D
467. 35 32' 978532''K, 34 46' 974770'' D
468. 35 32' 757332''K, 34 46' 794330'' D
469. 35 32' 609859''K, 34 46' 704110'' D
470. 35 32' 388642''K, 34 46' 523669'' D
471. 35 32' 241157''K, 34 46' 433449'' D
472. 35 32' 093669''K, 34 46' 253008'' D
473. 35 31' 872427''K, 34 46' 072568'' D
474. 35 31' 724927''K, 34 45' 982348'' D
475. 35 31' 577423''K, 34 45' 801907'' D
476. 35 31' 356157''K, 34 45' 621467'' D
477. 35 31' 208641''K, 34 45' 531246'' D
478. 35 31' 061121''K, 34 45' 350806'' D
479. 35 30' 913596''K, 34 45' 170365'' D
480. 35 30' 766066''K, 34 44' 989925'' D
481. 35 30' 618532''K, 34 44' 809484'' D
482. 35 30' 470993''K, 34 44' 629044'' D

483. 35 30' 323450''K, 34 44' 448603'' D
484. 35 30' 175902''K, 34 44' 268163'' D
485. 35 30' 028350''K, 34 44' 087722'' D
486. 35 29' 880793''K, 34 43' 907282'' D
487. 35 29' 733231''K, 34 43' 726841'' D
488. 35 29' 585665''K, 34 43' 546401'' D
489. 35 29' 438094''K, 34 43' 365960'' D
490. 35 29' 290519''K, 34 43' 095300'' D
491. 35 29' 290519''K, 34 43' 005079'' D
492. 35 29' 142939''K, 34 42' 914859'' D
493. 35 28' 995355''K, 34 42' 644198'' D
494. 35 28' 921561''K, 34 42' 463758'' D
495. 35 28' 773970''K, 34 42' 283317'' D
496. 35 28' 626374''K, 34 42' 012657'' D
497. 35 28' 552575''K, 34 41' 832216'' D
498. 35 28' 404972''K, 34 41' 651776'' D
499. 35 28' 331169''K, 34 41' 381115'' D
500. 35 28' 183560''K, 34 41' 200675'' D
501. 35 28' 109753''K, 34 40' 930014'' D
502. 35 27' 962137''K, 34 40' 749573'' D
503. 35 27' 888327''K, 34 40' 478913'' D
504. 35 27' 814516''K, 34 40' 298472'' D
505. 35 27' 666891''K, 34 40' 027811'' D
506. 35 27' 593077''K, 34 39' 847371'' D
507. 35 27' 519261''K, 34 39' 576710'' D
508. 35 27' 445445''K, 34 39' 396270'' D

509. 35 27' 371627''K, 34 39' 125609'' D
510. 35 27' 297808''K, 34 38' 854948'' D
511. 35 27' 223988''K, 34 38' 674508'' D
512. 35 27' 150167''K, 34 38' 403847'' D
513. 35 27' 076344''K, 34 38' 133186'' D
514. 35 27' 002521''K, 34 37' 952746'' D
515. 35 26' 928696''K, 34 37' 682085'' D
516. 35 26' 854870''K, 34 37' 411424'' D
517. 35 26' 854870''K, 34 37' 321204'' D
518. 35 26' 781043''K, 34 37' 050543'' D
519. 35 26' 781043''K, 34 36' 960323'' D
520. 35 26' 633386''K, 34 36' 870103'' D
521. 35 26' 411892''K, 34 36' 689662'' D
522. 35 26' 264223''K, 34 36' 599442'' D
523. 35 26' 116550''K, 34 36' 419001'' D
524. 35 25' 968872''K, 34 36' 238561'' D
525. 35 25' 747347''K, 34 36' 058120'' D
526. 35 25' 599658''K, 34 35' 967900'' D
527. 35 25' 451964''K, 34 35' 787460'' D
528. 35 25' 304266''K, 34 35' 607019'' D
529. 35 25' 156563''K, 34 35' 426579'' D
530. 35 25' 008856''K, 34 35' 246138'' D
531. 35 24' 861144''K, 34 35' 065698'' D
532. 35 24' 787287''K, 34 34' 975477'' D
533. 35 24' 713428''K, 34 34' 885257'' D
534. 35 24' 565707''K, 34 34' 704817'' D

- 
535. 35 24' 417981''K, 34 34' 524376'' D  
536. 35 24' 270251''K, 34 34' 343936'' D  
537. 35 24' 122517''K, 34 34' 163495'' D  
538. 35 23' 974777''K, 34 33' 983055'' D  
539. 35 23' 827034''K, 34 33' 712394'' D  
540. 35 23' 753160''K, 34 33' 531953'' D  
541. 35 23' 605410''K, 34 33' 351513'' D  
542. 35 23' 457654''K, 34 33' 171072'' D  
543. 35 23' 383775''K, 34 32' 900412'' D  
544. 35 23' 236013''K, 34 32' 719971'' D  
545. 35 23' 088247''K, 34 32' 539531'' D  
546. 35 23' 014362''K, 34 32' 268870'' D  
547. 35 22' 866588''K, 34 32' 088429'' D  
548. 35 22' 866588''K, 34 31' 998209'' D  
549. 35 22' 718810''K, 34 31' 817769'' D  
550. 35 22' 644920''K, 34 31' 547108'' D  
551. 35 22' 497135''K, 34 31' 366668'' D  
552. 35 22' 349346''K, 34 31' 186227'' D  
553. 35 22' 275450''K, 34 30' 915566'' D  
554. 35 22' 127653''K, 34 30' 735126'' D  
555. 35 22' 053754''K, 34 30' 464465'' D  
556. 35 21' 979853''K, 34 30' 284025'' D  
557. 35 21' 832048''K, 34 30' 013364'' D  
558. 35 21' 758143''K, 34 29' 832923'' D  
559. 35 21' 684238''K, 34 29' 562263'' D  
560. 35 21' 536424''K, 34 29' 381822'' D

561. 35 21' 462515''K, 34 29' 111161'' D
562. 35 21' 388605''K, 34 29' 020941'' D
563. 35 21' 240781''K, 34 28' 840501'' D
564. 35 21' 092953''K, 34 28' 660060'' D
565. 35 20' 945121''K, 34 28' 479620'' D
566. 35 20' 871203''K, 34 28' 389399'' D
567. 35 20' 797284''K, 34 28' 299179'' D
568. 35 20' 649442''K, 34 28' 118739'' D
569. 35 20' 501596''K, 34 27' 938298'' D
570. 35 20' 353746''K, 34 27' 757858'' D
571. 35 20' 205890''K, 34 27' 577417'' D
572. 35 20' 058030''K, 34 27' 396977'' D
573. 35 19' 910166''K, 34 27' 216536'' D
574. 35 19' 762297''K, 34 26' 945875'' D
575. 35 19' 688361''K, 34 26' 765435'' D
576. 35 19' 540485''K, 34 26' 584994'' D
577. 35 19' 392605''K, 34 26' 404554'' D
578. 35 19' 318663''K, 34 26' 133893'' D
579. 35 19' 170776''K, 34 25' 953453'' D
580. 35 19' 022885''K, 34 25' 773012'' D
581. 35 18' 948937''K, 34 25' 502351'' D
582. 35 18' 801039''K, 34 25' 321911'' D
583. 35 18' 727088''K, 34 25' 051250'' D
584. 35 18' 653136''K, 34 24' 870810'' D
585. 35 18' 505228''K, 34 24' 600149'' D
586. 35 18' 431273''K, 34 24' 419708'' D

- 
587. 35 18' 357316''K, 34 24' 149048'' D  
588. 35 18' 283358''K, 34 23' 968607'' D  
589. 35 18' 135439''K, 34 23' 697946'' D  
590. 35 18' 061478''K, 34 23' 517506'' D  
591. 35 17' 987516''K, 34 23' 246845'' D  
592. 35 17' 913552''K, 34 22' 976184'' D  
593. 35 17' 839588''K, 34 22' 795744'' D  
594. 35 17' 765622''K, 34 22' 525083'' D  
595. 35 17' 691655''K, 34 22' 254422'' D  
596. 35 17' 617687''K, 34 22' 073982'' D  
597. 35 17' 617687''K, 34 21' 803321'' D  
598. 35 17' 543718''K, 34 21' 532661'' D  
599. 35 17' 469748''K, 34 21' 442440'' D  
600. 35 17' 321804''K, 34 21' 262000'' D  
601. 35 17' 247830''K, 34 20' 991339'' D  
602. 35 17' 099880''K, 34 20' 810899'' D  
603. 35 17' 025903''K, 34 20' 540238'' D  
604. 35 16' 877945''K, 34 20' 359797'' D  
605. 35 16' 803965''K, 34 20' 179357'' D  
606. 35 16' 656000''K, 34 19' 908696'' D  
607. 35 16' 582016''K, 34 19' 728256'' D  
608. 35 16' 434045''K, 34 19' 457595'' D  
609. 35 16' 360058''K, 34 19' 277154'' D  
610. 35 16' 286069''K, 34 19' 006494'' D  
611. 35 16' 212080''K, 34 18' 826053'' D  
612. 35 16' 064097''K, 34 18' 555392'' D

613. 35 15' 990104''K, 34 18' 465172'' D
614. 35 15' 916110''K, 34 18' 465172'' D
615. 35 15' 768118''K, 34 18' 374952'' D
616. 35 15' 546122''K, 34 18' 284732'' D
617. 35 15' 324116''K, 34 18' 194511'' D
618. 35 15' 176106''K, 34 18' 014071'' D
619. 35 14' 954083''K, 34 17' 923851'' D
620. 35 14' 806062''K, 34 17' 833630'' D
621. 35 14' 584022''K, 34 17' 743410'' D
622. 35 14' 435989''K, 34 17' 562970'' D
623. 35 14' 213932''K, 34 17' 472749'' D
624. 35 14' 065888''K, 34 17' 382529'' D
625. 35 13' 843813''K, 34 17' 202089'' D
626. 35 13' 695758''K, 34 17' 111868'' D
627. 35 13' 473667''K, 34 16' 931428'' D
628. 35 13' 325600''K, 34 16' 841208'' D
629. 35 13' 177529''K, 34 16' 660767'' D
630. 35 12' 955414''K, 34 16' 480327'' D
631. 35 12' 807331''K, 34 16' 390106'' D
632. 35 12' 659244''K, 34 16' 209666'' D
633. 35 12' 511153''K, 34 16' 029225'' D
634. 35 12' 289007''K, 34 15' 848785'' D
635. 35 12' 140904''K, 34 15' 668344'' D
636. 35 11' 992796''K, 34 15' 578124'' D
637. 35 11' 844684''K, 34 15' 397684'' D
638. 35 11' 696567''K, 34 15' 217243'' D

639. 35 11' 548446''K, 34 15' 036803'' D
640. 35 11' 400321''K, 34 14' 856362'' D
641. 35 11' 252190''K, 34 14' 675922'' D
642. 35 11' 104056''K, 34 14' 495481'' D
643. 35 10' 955916''K, 34 14' 224820'' D
644. 35 10' 881845''K, 34 14' 044380'' D
645. 35 10' 733699''K, 34 13' 863939'' D
646. 35 10' 585548''K, 34 13' 683499'' D
647. 35 10' 511471''K, 34 13' 503058'' D
648. 35 10' 363314''K, 34 13' 322618'' D
649. 35 10' 215152''K, 34 13' 142177'' D
650. 35 10' 066985''K, 34 12' 961737'' D
651. 35 09' 918814''K, 34 13' 051957'' D
652. 35 09' 696549''K, 34 13' 232398'' D
653. 35 09' 474274''K, 34 13' 412838'' D
654. 35 09' 326084''K, 34 13' 593279'' D
655. 35 09' 177891''K, 34 13' 773719'' D
656. 35 09' 029692''K, 34 13' 863939'' D
657. 35 08' 881490''K, 34 14' 044380'' D
658. 35 08' 733282''K, 34 14' 224820'' D
659. 35 08' 585070''K, 34 14' 405261'' D
660. 35 08' 362744''K, 34 14' 585701'' D
661. 35 08' 214521''K, 34 14' 675922'' D
662. 35 08' 066293''K, 34 14' 856362'' D
663. 35 07' 843942''K, 34 14' 946582'' D
664. 35 07' 695703''K, 34 15' 127023'' D

665. 35 07' 547460”K, 34 15' 307463” D
666. 35 07' 399211”K, 34 15' 397684” D
667. 35 07' 250959”K, 34 15' 578124” D
668. 35 07' 028571”K, 34 15' 668344” D
669. 35 06' 880307”K, 34 15' 848785” D
670. 35 06' 732038”K, 34 15' 939005” D
671. 35 06' 583765”K, 34 16' 119446” D
672. 35 06' 435487”K, 34 16' 299886” D
673. 35 06' 213062”K, 34 16' 390106” D
674. 35 06' 064773”K, 34 16' 570547” D
675. 35 05' 916479”K, 34 16' 660767” D
676. 35 05' 694031”K, 34 16' 841208” D
677. 35 05' 545726”K, 34 16' 931428” D
678. 35 05' 323260”K, 34 17' 111868” D
679. 35 05' 174943”K, 34 17' 202089” D
680. 35 04' 952460”K, 34 17' 292309” D
681. 35 04' 804133”K, 34 17' 472749” D
682. 35 04' 581633”K, 34 17' 562970” D
683. 35 04' 433294”K, 34 17' 653190” D
684. 35 04' 210777”K, 34 17' 743410” D
685. 35 04' 062427”K, 34 17' 833630” D
686. 35 03' 839893”K, 34 17' 923851” D
687. 35 03' 617349”K, 34 18' 014071” D
688. 35 03' 468980”K, 34 18' 104291” D
689. 35 03' 246419”K, 34 18' 194511” D
690. 35 03' 023848”K, 34 18' 284732” D

691. 35 02' 801266''K, 34 18' 374952'' D
692. 35 02' 652873''K, 34 18' 374952'' D
693. 35 02' 430274''K, 34 18' 465172'' D
694. 35 02' 207665''K, 34 18' 555392'' D
695. 35 02' 059254''K, 34 18' 555392'' D
696. 35 01' 910838''K, 34 18' 645613'' D
697. 35 01' 688205''K, 34 18' 735833'' D
698. 35 01' 465563''K, 34 18' 826053'' D
699. 35 01' 242910''K, 34 18' 916273'' D
700. 35 01' 094469''K, 34 18' 916273'' D
701. 35 00' 871799''K, 34 19' 006494'' D
702. 35 00' 649119''K, 34 19' 096714'' D
703. 35 00' 426428''K, 34 19' 096714'' D
704. 35 00' 277962''K, 34 19' 186934'' D
705. 35 00' 055255''K, 34 19' 186934'' D
706. 34 59' 832538''K, 34 19' 277154'' D
707. 34 59' 609810''K, 34 19' 277154'' D
708. 34 59' 461319''K, 34 19' 367375'' D
709. 34 59' 238574''K, 34 19' 367375'' D
710. 34 59' 015820''K, 34 19' 367375'' D
711. 34 58' 793054''K, 34 19' 367375'' D
712. 34 58' 570279''K, 34 19' 457595'' D
713. 34 58' 347494''K, 34 19' 457595'' D
714. 34 58' 198964''K, 34 19' 457595'' D
715. 34 57' 976162''K, 34 19' 457595'' D
716. 34 57' 753349''K, 34 19' 457595'' D

717. 34 57' 530527''K, 34 19' 457595'' D  
718. 34 57' 307694''K, 34 19' 457595'' D  
719. 34 57' 159133''K, 34 19' 367375'' D  
720. 34 56' 936283''K, 34 19' 367375'' D  
721. 34 56' 713422''K, 34 19' 367375'' D  
722. 34 56' 490552''K, 34 19' 367375'' D  
723. 34 56' 267671''K, 34 19' 277154'' D  
724. 34 56' 119079''K, 34 19' 277154'' D  
725. 34 55' 896181''K, 34 19' 186934'' D  
726. 34 55' 673273''K, 34 19' 186934'' D  
727. 34 55' 450356''K, 34 19' 096714'' D  
728. 34 55' 227428''K, 34 19' 096714'' D  
729. 34 55' 078803''K, 34 19' 006494'' D  
730. 34 54' 855858''K, 34 18' 916273'' D  
731. 34 54' 632903''K, 34 18' 826053'' D  
732. 34 54' 484260''K, 34 18' 826053'' D  
733. 34 54' 261288''K, 34 18' 735833'' D  
734. 34 54' 038306''K, 34 18' 645613'' D  
735. 34 53' 889645''K, 34 18' 555392'' D  
736. 34 53' 666646''K, 34 18' 465172'' D  
737. 34 53' 592310''K, 34 18' 465172'' D  
738. 34 33' 405789''K, 34 27' 757858'' D  
739. 34 28' 42'' K , 34 30' 13'' D  
740. 34 38' 18'' K , 34 43' 5'' D  
741. 34 40' 18''K, 34 46' 50'' D  
742. 34 42' 52'' K , 34 49' 59'' D

743. 34 53' 59" K , 35 4' 53" D

744. 35 3' 59" K , 35 4' 15" D

745. 35 19' 38" K, 35 6' 43" D

746. 35 41' 40" K , 35 10' 10" D

747. 35 55' 35" K , 35 11' 8" D

748. 35 55' 44" K, 35 55' 7" D

### **5.9. ABD ve AB'nin Doğu Akdeniz Meselesinde Türkiye'ye Yaptırımları ve Yaptırım Tehditleri**

#### **ABD'nin Türkiye'nin Doğu Akdeniz Politikasına Yönelik Eleştirileri**

**28 Mayıs 2020** tarihinde ABD'nin Atina Büyükelçisi; ABD'nin, adaların da kıtalarla aynı sahil faaliyetleri haklarına sahip olduğuna inandığını belirtmiştir<sup>107</sup>.

**13 Ağustos 2020** tarihinde ABD'li Senatörler Robert Menendez ve Chris Van Hollen, ABD Dışişleri Bakanı Mike Pompeo'ya bir mektup göndererek Türkiye'ye yaptırım uygulanması çağrısında bulunmuştur. Senatörler tarafından Pompeo'ya gönderilen mektupta, "Kanunlara uyun ve Türkiye'ye yaptırım uygulayın" denilmiştir<sup>108</sup>.

**13 Eylül 2020** tarihinde GKRY'yi ziyaret eden ABD Dışişleri Bakanı Mike Pompeo; Doğu Akdeniz'de Yunanistan ve GKRY'ye ait olduklarını iddia ettiği sözde deniz yetki alanlarında, Türkiye'nin devam eden doğal kaynakları arama operasyonlarından derinden endişe duyduklarını ifade etmiştir<sup>109</sup>. (Bloomberg HT, 2020).

**25 Eylül 2020** tarihinde ABD Dışişleri Bakan Yardımcısı Steven Bigan; "Türkiye, Doğu Akdeniz'deki 'provokatif' deniz operasyonlarına son vermeli ve tansiyonu düşürmelidir" ifadelerini kullanmıştır<sup>110</sup>.

107 Kıbrıs Postası,(2020, Mayıs, 28) Erişim Adresi <https://www.kibrispostasi.com/c37-DUNYA/n328605-pyatt-turkiyenin-libya-ile-imzaladigi-anlasma-abdnin-gorusleri-ile-zit>

108 Sözcü, (2020, Ağustos, 13) Erişim Adresi <https://www.sozcu.com.tr/2020/dunya/son-dakika-abdli-senatorlerden-ahlaksiz-cagri-turkiyeye-yaptirim-uygulayin-5986700/>

109 Bloomberg HT, (2020, Eylül, 13). Erişim Adresi <https://www.bloomberght.com/abd-disisleri-bakani-pompeo-guney-kibris-rum-yonetimi-ni-ziyaret-etti-2264221>

110 Beyaz Gazete, (2020, Eylül, 25) Erişim Adresi <https://beyazgazete.com/haber/2020/9/25/abd-den-skandal-cagri-5754592.html>

**13 Ekim 2020** tarihinde ABD Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü Morgan Ortagus; ABD’nin, Türkiye’nin Yunanistan’ın deniz yetki alanında gerçekleştirdiği faaliyetlerinden üzüntü duyduğunu ve Türkiye’nin açıklamalarının, tek taraflı olarak bölgedeki gerilimi artırmasıyla istikşafı görüşmelerin yeniden başlamasını zorlaştırdığını ifade etmiştir<sup>111</sup>.

**21 Ekim 2020** tarihinde ABD’nin NATO Büyükelçisi Bailey Hutchison, NATO’nun bir çatışmanın önlenmesinde rol oynadığını; Türkiye’nin, Yunanistan ya da GKRY ile arasındaki deniz sınırlarını belirlemesi gerektiğini ve bunun da ancak Almanya gibi tarafların mutabık kaldığı bir arabulucu ile yapılabileceğini belirtmiştir<sup>112</sup>.

**4 Aralık 2020** tarihinde ABD’nin Seçilmiş Başkanı Joe Biden’ın Danışmanı Nicholas Burns; Türklerin, yıllardır Adalar (Ege) Denizi ve Doğu Akdeniz’de Yunan egemenliğine meydan okuduklarını ayrıca geri adım atıp Yunanistan ve GKRY’ye yönelik son derece agresif hareketlerine son vererek diyalog masasına dönmenin Türk hükümetinin görevi olduğunu ifade etmiştir<sup>113</sup>.

**10 Mart 2021** tarihinde ABD Dışişleri Bakanı Anthony Blinken; geçtiğimiz yıl içinde Doğu Akdeniz’de özellikle Türkiye’nin enerji kaynakları ve deniz sınırlarıyla ilgili bazı hak taleplerine endişeyle baktıklarını ve onların görüşüne göre uluslararası hukuku ihlal eden davranışlara açıkça karşı çıktıklarını belirtmiştir. Ayrıca Kıbrıs’ta iki bölge ve iki toplumlu bir anlaşmayı desteklediklerini ve Kıbrıs sorununun çözümünde Amerikan diplomasisinin tamamen devreye gireceğini ifade etmiştir<sup>114</sup>.

### **5.10. AB’nin Doğu Akdeniz Meselesinde Türkiye’ye Yaptırımları ve Yaptırım Tehditleri**

Türkiye’nin Doğu Akdeniz’de uluslararası hukuktan kaynaklanan haklarını koruma kararlılığı, 2009’dan itibaren AB’nin ve son dönemde ise ABD’nin yaptırım tehditleri ve yaptırımları ile cevap bulmuştur.

111 Deutsche Welle, (2020, Ekim, 13) Erişim Adresi <https://www.dw.com/tr/abdden-oru%C3%A7-reis-a%C3%A7%C4%B1klamas%C4%B1-hesapl%C4%B1-provokasyon/a-55260702>

112 Deutsche Welle, (2020, Ekim, 21) Erişim Adresi <https://www.dw.com/tr/abd-t%C3%BCrkiye-s-400-i%C3%A7in-%C3%A7ok-%C5%9Feyi-feda-etti/a-55352014>

113 Haber 7, (2020, Aralık, 4) Erişim Adresi <https://www.haber7.com/dunya/haber/3040802-joe-bidena-yakin-isim-turkiye-buyuk-bir-bas-agrisi-haline-geldi>

114 Amerikanın Sesi, (2021, Mart, 10) Erişim Adresi <https://www.amerikaninsesi.com/a/blinken-kongre-oturumunda-sorulari-cevapliyor/5809440.html>

• **2009 AB İlerleme Raporu'nda**, Akdeniz'deki petrol arama çalışmaları konusu yer almıştır. Avrupa Komisyonu bu konuda Güney Kıbrıs Rum Kesimi'nden yana bir tavır sergileyerek, Türk Deniz Kuvvetleri'nin, Akdeniz'deki sivil petrol arama çalışmalarına engel olmasını kınayan ifadeye yer vermiştir<sup>115</sup>.

• **2014 AB İlerleme Raporu'nda**, “AB Konseyinin, Müzakere Çerçeve Belgesine, geçmiş AB Zirvesi ve Konsey sonuçlarına uygun olarak, Türkiye'nin net bir biçimde, gerekirse Uluslararası Adalet Divanına başvurmak dahil, BM şartıyla uyumlu olarak, iyi komşuluk ilişkileri ve sorunların barışçıl şekilde çözümüne bağlı kalması gereğini yinelenmektedir. Bu bağlamda, Birlik, taşıdığı ciddi endişeleri bir kez daha ifade etmekte ve Türkiye'ye, bir üye devlete yönelik olarak iyi komşuluk ilişkilerine ve sorunların barışçıl şekilde çözümüne zarar verebilecek her türlü tehdit, sürtüşme veya eylemden kaçınma çağrısında bulunmaktadır.” ifadeleri yer almıştır<sup>116</sup>.

• **2015 AB İlerleme Raporu'nda**, “Türkiye, daha önce, Ekim-Nisan döneminde, GKRY'nin tüm Kıbrıslıların menfaatine Münhasır Ekonomik Bölge içerisinde hidrokarbon arama hakkını tehdit eden açıklamalar yapmış ve bu yönde eylemlerde bulunmuştur. AB, üye devletlerin, BM Deniz Hukuku Sözleşmesi dahil, uluslararası hukuka ve AB müktesebatına uygun olarak, ikili antlaşmalar yapma, doğal kaynaklar ile ilgili arama yapma ve bunlardan yararlanmayı da kapsayan egemenlik hakları olduğunu müteaddit kereler vurgulamıştır. AB, üye devletlerin karasuları ve hava sahasındaki egemenliklerine saygı gösterilmesi gerektiğinin de altını çizmiştir. AB bir kez daha endişelerini ifade ederek, Türkiye'ye, bir üye devlete yöneltilen her türlü tehdit veya eylemden ya da komşuluk ilişkilerine ve sorunların barışçıl şekilde çözümüne zarar veren sürtüşme nedenlerinden veya eylemlerden kaçınma çağrısında bulunmaktadır.” ifadeleri yer almıştır<sup>117</sup>.

• **2016 AB İlerleme Raporu'nda**, “Türkiye, Mart ve Ağustos aylarında, GKRY'nin tüm Kıbrıslıların menfaatine münhasır ekonomik bölge içerisinde hidrokarbon arama hakkını tehdit eden açıklamalar yapmıştır. AB, üye devletlerinin, diğer haklarının yanı sıra, AB müktesebatına ve BM Deniz Hukuku Sözleşmesi dahil uluslararası hukuka uygun olarak, ikili antlaşmalar akdetme, doğal kaynaklar ile ilgili arama yapma ve bunlardan yararlanmayı da kapsayan egemenlik hakları olduğunu müteaddit kereler vurgulamıştır. AB, üye devletlerin

115 Avrupa Komisyonu, 2009 Yılı Türkiye İlerleme Raporu s.32, (2009, Ekim, 14) Erişim Adresi [https://ab.gov.tr/files/AB\\_Iliskileri/AdaylikSureci/IlerlemeRaporlari/turkiye\\_ilerleme\\_rap\\_2009.pdf](https://ab.gov.tr/files/AB_Iliskileri/AdaylikSureci/IlerlemeRaporlari/turkiye_ilerleme_rap_2009.pdf)

116 Avrupa Komisyonu, 2014 Yılı Türkiye İlerleme Raporu s.19, (2014, Ekim, 8) Erişim Adresi [https://www.ab.gov.tr/files/ilerlemeRaporlariTR/2014\\_ilerleme\\_raporu\\_tr.pdf](https://www.ab.gov.tr/files/ilerlemeRaporlariTR/2014_ilerleme_raporu_tr.pdf)

117 Avrupa Komisyonu, 2015 Yılı Türkiye İlerleme Raporu s.26, (2015, Kasım, 10) Erişim Adresi [https://www.ab.gov.tr/files/000files/2015/11/2015\\_turkiye\\_raporu.pdf](https://www.ab.gov.tr/files/000files/2015/11/2015_turkiye_raporu.pdf)

karasuları ve hava sahasındaki egemenliklerine saygı gösterilmesi gerektiğinin de altını çizmiştir.” şeklinde ifadeler yer almıştır. Benzeri ifadeler diğer yıllardaki Avrupa Birliği İlerleme Raporlarında da belirtilmiştir<sup>118</sup>.

AB’nin Türkiye’ye Doğu Akdeniz meselesinde yaptırım kararları 16 Temmuz 2019 tarihinde başlamıştır. AB, Türkiye’nin yaptığı sondaj faaliyetlerini “yasa dışı” olarak nitelemekle beraber, GKRY’nin haklarına müdahale diye değerlendirmiş ve Türkiye’yi bu konuda durdurmaya çalışmıştır. Aksi takdirde AB, Türkiye ile üst düzey temasları ve Kapsamlı Hava Taşımacılık Antlaşması müzakerelerini askıya alacağını, Türkiye’nin AB’den 2020’ye kadar alması öngörülen 145.8 milyon avroluk üyelik öncesi mali fonlarda kesintiye gideceğini belirtmiştir<sup>119</sup>.

Avrupa Birliği’nin yaptırım kararlarının temel gerekçelerini, GKRY’nin MEB’inin ihlal edildiği ve Türkiye’nin Doğu Akdeniz’de uluslararası hukuka aykırı olarak sondaj ve sismik araştırma faaliyetlerinde bulunduğu iddiaları oluşturmaktadır. 2019’da alınan yaptırım kararları çerçevesinde; kararlaştırılan kişilerin AB’ye seyahat yasağı, kişi veya kurumların varlıklarının dondurulması ve AB kuruluşlarının listede bulunan kişi veya kurumlara fon sağlaması yasaklanmıştır (Avrupa Konseyi Avrupa Birliği Konseyi, 2019). Yasaklamanın ardından yaptırım listesinin sonradan doldurulması kararlaştırılmıştır<sup>120</sup>.

Yunanistan ve GKRY’nin maksimalist tezleriyle uyumlu politikalar izleyen Avrupa Birliği, 2020 yılında da Türkiye’ye yönelik yaptırım tehditlerinde bulunmaya devam etmiştir. Türkiye, yaptırım tehditlerine rağmen Doğu Akdeniz’de kendi kıta sahanlığı ve Türkiye-Libya Antlaşması’nda belirtilen Türk deniz yetki alanları sınırları içerisinde hidrokarbon araştırma faaliyetlerini sürdürmüştür.

AB, 28 Şubat 2020 tarihinde Türkiye’nin “yasa dışı” ilan edilen doğal gaz arama faaliyetleriyle bağlantılı olarak, iki Türk vatandaşını yaptırım listesine aldığını açıklamıştır. Öncesinde ise sondaj ve sismik araştırma gemilerinde çalışanlar ve ilgili şirketler hakkında AB’ye üye devletlerce cezai yaptırım uygulanacağı tehdidinde bulunmuştur. Bu iki kişi ise Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) Yönetim Kurulu Üyesi ve Genel Müdür Yardımcısı Mehmet Ferruh Akalın ile TPAO Arama Daire Başkanlığı Müdür Yardımcısı Ali Coşkun Namoğlu’dur. Kararlara esasen bu kişilere AB’ye seyahat yasağı uygulanacak ve ilaveten AB’deki mal varlıkları dondurulacaktır<sup>121</sup>.

118 Avrupa Komisyonu, 2016 Yılı Türkiye İlerleme Raporu s.31, (2016, Kasım, 9) Erişim Adresi [https://www.ab.gov.tr/files/5%20Ekim/son\\_2016\\_ilerleme\\_raporu\\_tr.pdf](https://www.ab.gov.tr/files/5%20Ekim/son_2016_ilerleme_raporu_tr.pdf)

119 BBC News, (2019, Temmuz, 16) Erişim Adresi <https://www.bbc.com/turkce/haberler-turkiye-48998919>

120 Deutsche Welle, (2020, Ağustos, 28) Erişim Adresi <https://www.dw.com/tr/abden-t%C3%BCrkiyeye-do%C4%9Fu-akdeniz-konusunda-yapt%C4%B1r%C4%B1m-sinyali/a-54732650>

121 Deutsche Welle, (2020, Şubat, 28) Erişim Adresi <https://www.dw.com/tr/abden-iki-t%C3%BCrk-vatanda%C5%9F%C4%B1na-yapt%C4%B1r%C4%B1m-karar%C4%B1/a-52565221>

AB Dış İlişkiler ve Güvenlik Politikası Yüksek Temsilcisi Josep Borrell ile Almanya Dışişleri Bakanı Heiko Maas 28 Ağustos 2020 tarihinde toplantıda yaptıkları açıklamada, Doğu Akdeniz’de gerginliğin azalmaması ve diplomatik yollardan çözülmemesi halinde Türkiye’ye yaptırım uygulayabileceklerini söylemişlerdir. Bu konuda çalıştıklarını ifade eden Josep Borrell, AB’nin Türkiye’ye yaptırım olarak AB limanlarının, kapasitelerinin, teknolojilerinin, tedarikinin kullanımının yasaklanabileceğini aktarmıştır. Ayrıca finansal yaptırımların yanı sıra, Türkiye ekonomisinin AB ekonomisiyle alakalı olduğu sektörlerde de yaptırımlar uygulanabileceğini belirtmişlerdir<sup>122</sup>.

10 Aralık 2020 tarihindeki Avrupa Birliği Liderler Zirvesinde ise Türkiye’nin Doğu Akdeniz’deki sismik araştırma faaliyetleri nedeniyle aşamalı yaptırım kararı alınmıştır. Yayımlanan sonuç bildirgesinde yaptırım listesinin genişletilmesine ve Doğu Akdeniz’deki sondaj faaliyetlerine katılan kişi ya da kuruluşların listeye eklenmesine karar verilmiştir. Ayrıca AB Dış İlişkiler ve Güvenlik Politikası Yüksek Temsilcisi Josep Borrell, Türkiye’nin Doğu Akdeniz konusunda tutumunu değiştirmemesi halinde, Mart 2021 tarihinde gerçekleştirilecek toplantıda daha ağır yaptırımlar uygulanması için raporlar hazırlamaya başladıklarını ifade etmiştir. Yunanistan’ın ve GKRY’nin talep ettiği ağır yaptırımlar ve silah ambargosuna yönelik bir karar ise AB Liderler Zirvesi’nde kabul görmemiştir<sup>123</sup>.

27 Ocak 2021 tarihinde AB tarafından yapılan açıklamada, Türkiye’nin Kıbrıs Adası etrafında sondaj faaliyetlerine devam etmesi sebebiyle Türkiye’ye uygulanacak yaptırımların taslağının hazırlandığı ifade edilmiştir. Burada sondaj faaliyetlerinde bulunan şahıs ve kurumların mal varlıklarının dondurulacağı ve seyahat yasağının getirileceği de bildirilmiştir.

25-26 Mart 2021 tarihinde gerçekleştirilen AB Liderler Zirvesi’nde AB, Türkiye’ye Doğu Akdeniz’deki sismik araştırma ve sondaj faaliyetleri nedeniyle yeni yaptırımlar dayatma kararını askıya aldığı duyurmuştur. Avrupalı ve ABD’li diplomatlar, bu kararda hem Ankara’nın daha “yapıcı” bir dil kullanmasının hem de Yunanistan ile istikşafı görüşmelerin yeniden başlamasının etkisi olduğunu belirtmiştir. Buna ek olarak, ABD Başkanı Joe Biden, bir NATO müttefiki ve AB’ye üye olmaya aday Türkiye’nin daha fazla taviz vermeye istekli görüldüğü bir zamanda Brüksel’e yeni yaptırımlar dayatmama çağrısında bulunmuştur. Bu ifadeden sonra bir Avrupalı diplomat, “Türkiye’den yeni şahısların kara listeye alınması çalışmaları durdu ve artık ekonomik yaptırımlardan söz etmiyoruz” ifadelerini kullanmıştır<sup>124</sup>.

122 Deutsche Welle, (2020, Ağustos, 28) Erişim Adresi <https://www.dw.com/tr/abden-t%C3%BCrkiye-do%C4%9Fu-akdeniz-konusunda-yapt%C4%B1r%C4%B1m-sinyali/a-54732650>

123 Deutsche Welle, (2020, Aralık, 11) Erişim Adresi <https://www.dw.com/tr/abden-t%C3%BCrkiye-a%C5%9Famal%C4%B1-yapt%C4%B1r%C4%B1m-karar%C4%B1/a-55901377>

124 Gazete Duvar, (2021, Mart, 18) Erişim Adresi <https://www.gazeteduvar.com.tr/reuters-biden-araya-girdi-abninturkiyeye-yeni-yaptirimlari-askiya-alindi-haber-1516498>

11 Kasım 2021 tarihinde Avrupa Birliği Konseyi tarafından yapılan açıklamada Türkiye’nin Doğu Akdeniz’deki doğal gaz arama çalışmaları nedeniyle aldığı yaptırım kararını bir yıl daha uzatıldığı ilan edilmiştir. Daha önce alınan yaptırım kararlarının 12 Kasım 2022 tarihine kadar uzatılması kararlaştırılmıştır. Türkiye’nin Doğu Akdeniz’deki arama çalışmaları nedeniyle yaptırım uygulanması kararı ilk olarak 17-18 Ekim 2019’daki Avrupa Birliği Konseyi zirvesinde birliğin Güney Kıbrıs Rum Yönetimi’ne tam destek verdiğini göstermek için alınmıştır<sup>125</sup>.

Avrupa Birliği (AB) üye ülkelerinin dışişleri ve savunma bakanları 15 Kasım 2021’de bloğun askeri stratejisiyle ilgili bir taslak belgeyi görüştüler. “Stratejik Pusula” başlıklı belge genel olarak memnuniyetle karşılanırken, yine GKRY ve Yunanistan etkisiyle Doğu Akdeniz’deki durum nedeniyle Türkiye aleyhine açıklamalar yapıldı.

---

125 Euronews, (2021, Kasım, 11) Erişim Adresi <https://tr.euronews.com/2021/11/11/ab-turkiye-ye-uygulanan-dogu-akdeniz-yapt-rmlar-n-l-y-l-uzatt>

## 6. Sonuç

Çalışma; Türkiye Cumhuriyeti'nin ilan edilmiş veya ilan edilmesi öngörülen Türk deniz yetki alanları haritasını, bu haritanın koordinatlarını, haritanın hukuki ve coğrafi gerekçelerini ortaya koymuştur. Bu çalışma, 462.000 km<sup>2</sup>'lik "*Türkiye Mavi Vatan*" haritasının uluslararası deniz hukukunun temel metinleri başta olmak üzere ülkemizin taraf olduğu veya uygulama esaslarına tabi olduğu antlaşmalar, sözleşmeler, kararlar ve kanunlar temel alınarak hazırlanmıştır. Türk Deniz Yetki Alanları Haritası ülkemizin Karadeniz, Marmara, Adalar (*Ege*) Denizi ve Akdeniz'deki hak ile menfaatleri gözetilerek, uluslararası hukukun temel prensipleri dikkate alınarak oluşturulmuştur. Türkiye'nin çevre denizlerdeki tarihsel sürece ve mevcut duruma odaklanarak, ilan edilmiş metinlere göndermeler ile uluslararası deniz hukukunun ilkelerine uygun bir harita çizilmiştir. Bu haritanın koordinatları ile hukuki ve coğrafi gerekçeleri de çalışmada Uluslararası Adalet Divanı başta olmak üzere Uluslararası Tahkim Mahkemelerinin kararları gözetilerek belirlenmiştir. Bu kitapta yer alan temel argümanlar EK-D'de yer alan Yayıcılık Doktrini esaslarında mevcuttur.

Türk Deniz Yetki Alanları Haritası aşağıda koordinatları ise Ek-A'da olduğu gibi sunulmuştur. Türkiye, diğer kıyıdaş devletlere GKRY ile imzaladıkları antlaşmalarla yaşadıkları kayıpları ve kendisiyle yapılacak muhtemel deniz yetki alanları sınırlandırma antlaşmalarının sonucunda oluşacak kazanımları anlatarak, Doğu Akdeniz'deki hak ve menfaatlerini güvence altına alacaktır. Tüm bu ilke ve kurallar çerçevesinde, Türk deniz yetki alanlarının aşağıdaki haritada çizilen şekilde olması gerektiği değerlendirilmektedir.

## “İlan Edilmiş ve/veya Öngörülen Türk Deniz Yetki Alanlarını (Mavi Vatan) Gösterir Harita”



**Harita 95:** İlan Edilmiş ve/veya Öngörülen Türk Deniz Yetki Alanlarını (MAVİ VATAN) Gösterir Harita.



**Harita 96:** İlan Edilmiş ve/veya Öngörülen Türk Deniz Yetki Alanlarını (MAVİ VATAN) Gösterir Harita.

## EK-A

### “İlan Edilmiş ve/veya Öngörülen Türk Deniz Yetki Alanlarını (Mavi Vatan) Gösterir Haritanın Koordinatları”

1. 41 31' 384003" K, 41 33' 507207" D
2. 41 35' 653166" K, 41 16' 545800" D
3. 41 35' 991786" K, 41 16' 004479" D
4. 41 56' 995264" K, 40 41' 540344" D
5. 42 01' 774073" K, 40 26' 022461" D
6. 42 08' 293130" K, 39 49' 663701" D
7. 42 20' 159738" K, 39 00' 223006" D
8. 42 25' 444040" K, 38 32' 164509" D
9. 43 10' 884343" K, 36 50' 756950" D
10. 43 25' 972301" K, 36 10' 969821" D
11. 43 26' 038049" K, 35 30' 460930" D
12. 43 11' 214446" K, 34 13' 142177" D
13. 43 11' 808555" K, 33 36' 963858" D
14. 43 20' 708543" K, 31 59' 977092" D
15. 43 26' 761203" K, 31 20' 731284" D
16. 43 19' 852458" K, 31 06' 476485" D
17. 42 56' 595309" K, 30 45' 094286" D
18. 42 49' 429831" K, 30 36' 342922" D
19. 42 47' 968484" K, 30 34' 177636" D
20. 42 33' 389841" K, 29 58' 450418" D
21. 42 29' 318900" K, 29 49' 608834" D
22. 42 26' 379719" K, 29 34' 361612" D
23. 42 14' 398721" K, 29 20' 738355" D
24. 41 59' 822892" K, 28 19' 388586" D
25. 41 59' 351767" K, 28 17' 133080" D
26. 41 58' 005373" K, 28 02' 427180" D
27. 37 24' 660523" K, 25 34' 195313" D
28. 38 49' 968463" K, 24 44' 935057" D
29. 40 25' 745118" K, 25 00' 001839" D
30. 40 42' 806873" K, 26 02' 975572" D
31. 36 55' 491380" K, 25 59' 456982" D

32. 36 56' 867434" K, 25 59' 817863" D
33. 36 58' 460237" K, 26 00' 268964" D
34. 36 59' 401176" K, 26 00' 449405" D
35. 37 00' 414277" K, 26 00' 539625" D
36. 37 00' 486632" K, 26 00' 449405" D
37. 37 17' 962619" K, 25 37' 984563" D
38. 37 24' 516588" K, 25 34' 285533" D
39. 36 52' 593059" K, 25 58' 554779" D
40. 36 52' 375610" K, 25 58' 464559" D
41. 36 51' 505712" K, 25 58' 103678" D
42. 36 51' 215708" K, 25 58' 013458" D
43. 36 51' 143205" K, 25 58' 013458" D
44. 36 47' 879342" K, 25 56' 750374" D
45. 36 44' 177470" K, 25 56' 118833" D
46. 36 43' 596512" K, 25 56' 028613" D
47. 36 43' 451261" K, 25 56' 028613" D
48. 36 41' 853193" K, 25 55' 667732" D
49. 36 40' 981285" K, 25 55' 397071" D
50. 36 38' 509975" K, 25 54' 765529" D
51. 36 38' 437269" K, 25 54' 765529" D
52. 36 34' 873273" K, 25 54' 314428" D
53. 36 33' 563355" K, 25 54' 043767" D
54. 36 33' 272211" K, 25 54' 043767" D
55. 36 33' 126632" K, 25 54' 043767" D
56. 36 32' 471471" K, 25 54' 043767" D
57. 36 31' 306509" K, 25 53' 953547" D
58. 36 30' 578258" K, 25 53' 953547" D
59. 36 29' 777049" K, 25 53' 773106" D
60. 36 27' 372585" K, 25 53' 322005" D
61. 36 27' 153935" K, 25 53' 231785" D
62. 36 26' 497924" K, 25 52' 961124" D
63. 36 23' 654130" K, 25 52' 419803" D
64. 36 23' 070571" K, 25 52' 239362" D
65. 36 22' 851717" K, 25 52' 239362" D
66. 36 20' 808585" K, 25 51' 788261" D

67. 36 19' 567672" K, 25 51' 337160" D  
68. 36 18' 253402" K, 25 51' 156719" D  
69. 36 17' 596128" K, 25 51' 066499" D  
70. 36 17' 303976" K, 25 50' 976279" D  
71. 36 16' 208242" K, 25 50' 795838" D  
72. 36 15' 039174" K, 25 50' 525177" D  
73. 36 12' 261460" K, 25 50' 164296" D  
74. 36 09' 774731" K, 25 50' 615398" D  
75. 36 09' 628412" K, 25 50' 615398" D  
76. 36 09' 262593" K, 25 50' 705618" D  
77. 36 07' 799031" K, 25 50' 976279" D  
78. 36 06' 115367" K, 25 51' 246939" D  
79. 36 01' 866911" K, 25 52' 600243" D  
80. 36 00' 401032" K, 25 53' 141565" D  
81. 35 54' 753120" K, 25 55' 216630" D  
82. 35 49' 171901" K, 25 59' 005881" D  
83. 35 46' 672901" K, 26 00' 539625" D  
84. 35 44' 246138" K, 26 02' 524470" D  
85. 35 43' 510509" K, 26 03' 156012" D  
86. 35 42' 701186" K, 26 03' 787554" D  
87. 35 40' 714079" K, 26 05' 140858" D  
88. 35 38' 873423" K, 26 06' 403941" D  
89. 35 38' 284263" K, 26 06' 945262" D  
90. 35 38' 136961" K, 26 07' 035483" D  
91. 35 37' 032054" K, 26 07' 847465" D  
92. 35 35' 116274" K, 26 09' 381209" D  
93. 35 32' 388642" K, 26 11' 095394" D  
94. 35 32' 019923" K, 26 11' 366055" D  
95. 35 31' 577423" K, 26 11' 817156" D  
96. 35 28' 552575" K, 26 14' 162882" D  
97. 35 27' 814516" K, 26 14' 794424" D  
98. 35 26' 264223" K, 26 16' 147728" D  
99. 35 25' 451964" K, 26 16' 598829" D  
100. 35 24' 122517" K, 26 17' 410811" D  
101. 35 21' 019038" K, 26 19' 756538" D

102. 35 20' 501596" K, 26 20' 117419" D
103. 35 18' 505228" K, 26 21' 560943" D
104. 35 16' 360058" K, 26 23' 094687" D
105. 35 15' 842115" K, 26 23' 455568" D
106. 35 15' 546122" K, 26 23' 636008" D
107. 35 13' 251565" K, 26 25' 350193" D
108. 35 13' 177529" K, 26 25' 350193" D
109. 35 11' 178124" K, 26 26' 883937" D
110. 35 11' 104056" K, 26 26' 883937" D
111. 35 11' 029987" K, 26 26' 883937" D
112. 35 10' 955916" K, 26 26' 883937" D
113. 35 10' 807773" K, 26 26' 883937" D
114. 35 10' 733699" K, 26 26' 883937" D
115. 35 10' 585548" K, 26 26' 883937" D
116. 35 10' 511471" K, 26 26' 883937" D
117. 35 10' 363314" K, 26 26' 883937" D
118. 35 10' 289233" K, 26 26' 883937" D
119. 35 10' 215152" K, 26 26' 883937" D
120. 35 10' 066985" K, 26 26' 883937" D
121. 35 09' 992900" K, 26 26' 883937" D
122. 35 09' 844727" K, 26 26' 793717" D
123. 35 09' 770639" K, 26 26' 793717" D
124. 35 09' 622458" K, 26 26' 793717" D
125. 35 09' 548367" K, 26 26' 793717" D
126. 35 09' 474274" K, 26 26' 703497" D
127. 35 09' 251988" K, 26 26' 703497" D
128. 35 09' 103792" K, 26 26' 613276" D
129. 35 09' 029692" K, 26 26' 613276" D
130. 35 08' 955592" K, 26 26' 613276" D
131. 35 08' 881490" K, 26 26' 523056" D
132. 35 08' 807386" K, 26 26' 523056" D
133. 35 08' 733282" K, 26 26' 432836" D
134. 35 08' 585070" K, 26 26' 432836" D
135. 35 08' 510963" K, 26 26' 342616" D
136. 35 08' 362744" K, 26 26' 342616" D

137. 35 08' 214521" K, 26 26' 252395" D
138. 35 08' 140407" K, 26 26' 162175" D
139. 35 07' 992177" K, 26 26' 071955" D
140. 35 07' 918060" K, 26 26' 071955" D
141. 35 07' 843942" K, 26 25' 981735" D
142. 35 07' 769823" K, 26 25' 891515" D
143. 35 07' 695703" K, 26 25' 891515" D
144. 35 07' 473336" K, 26 25' 530634" D
145. 35 07' 399211" K, 26 25' 440413" D
146. 35 07' 325086" K, 26 25' 440413" D
147. 35 07' 325086" K, 26 25' 350193" D
148. 35 07' 250959" K, 26 25' 350193" D
149. 35 07' 176831" K, 26 25' 259973" D
150. 35 07' 102701" K, 26 25' 259973" D
151. 35 06' 954439" K, 26 25' 169753" D
152. 35 06' 880307" K, 26 25' 079532" D
153. 35 06' 806173" K, 26 25' 079532" D
154. 35 06' 732038" K, 26 24' 989312" D
155. 35 06' 583765" K, 26 24' 899092" D
156. 35 06' 509627" K, 26 24' 808872" D
157. 35 06' 435487" K, 26 24' 718651" D
158. 35 06' 361347" K, 26 24' 718651" D
159. 35 06' 287205" K, 26 24' 628431" D
160. 35 06' 213062" K, 26 24' 538211" D
161. 35 06' 064773" K, 26 24' 447991" D
162. 35 05' 990627" K, 26 24' 357770" D
163. 35 05' 916479" K, 26 24' 267550" D
164. 35 05' 842331" K, 26 24' 177330" D
165. 35 05' 694031" K, 26 24' 177330" D
166. 35 05' 619879" K, 26 24' 177330" D
167. 35 05' 545726" K, 26 24' 087110" D
168. 35 05' 397416" K, 26 24' 087110" D
169. 35 05' 323260" K, 26 24' 087110" D
170. 35 05' 174943" K, 26 23' 996889" D
171. 35 05' 100784" K, 26 23' 996889" D

172. 35 05' 026623" K, 26 23' 996889" D
173. 35 04' 878297" K, 26 23' 906669" D
174. 35 04' 804133" K, 26 23' 906669" D
175. 35 04' 729967" K, 26 23' 816449" D
176. 35 04' 581633" K, 26 23' 816449" D
177. 35 04' 507464" K, 26 23' 726229" D
178. 35 04' 433294" K, 26 23' 726229" D
179. 35 04' 284950" K, 26 23' 636008" D
180. 35 04' 210777" K, 26 23' 636008" D
181. 35 04' 136602" K, 26 23' 636008" D
182. 35 04' 136602" K, 26 23' 545788" D
183. 35 04' 062427" K, 26 23' 545788" D
184. 35 03' 914072" K, 26 23' 545788" D
185. 35 03' 839893" K, 26 23' 545788" D
186. 35 03' 765713" K, 26 23' 545788" D
187. 35 03' 617349" K, 26 23' 545788" D
188. 35 03' 543165" K, 26 23' 455568" D
189. 35 03' 394794" K, 26 23' 455568" D
190. 35 03' 320607" K, 26 23' 455568" D
191. 35 03' 246419" K, 26 23' 365348" D
192. 35 03' 098039" K, 26 23' 365348" D
193. 35 03' 023848" K, 26 23' 365348" D
194. 35 02' 875461" K, 26 23' 275127" D
195. 35 02' 801266" K, 26 23' 275127" D
196. 35 02' 727070" K, 26 23' 184907" D
197. 35 02' 578674" K, 26 23' 184907" D
198. 35 02' 504475" K, 26 23' 094687" D
199. 35 02' 430274" K, 26 23' 094687" D
200. 35 02' 281870" K, 26 23' 004467" D
201. 35 02' 207665" K, 26 23' 004467" D
202. 35 02' 133460" K, 26 22' 914246" D
203. 35 01' 985047" K, 26 22' 824026" D
204. 35 01' 910838" K, 26 22' 824026" D
205. 35 01' 836628" K, 26 22' 733806" D
206. 35 01' 762417" K, 26 22' 643586" D

207. 35 01' 613992" K, 26 22' 643586" D
208. 35 01' 539778" K, 26 22' 553365" D
209. 35 01' 465563" K, 26 22' 463145" D
210. 35 01' 391346" K, 26 22' 372925" D
211. 35 01' 242910" K, 26 22' 372925" D
212. 35 01' 168690" K, 26 22' 282705" D
213. 35 01' 094469" K, 26 22' 282705" D
214. 35 01' 020247" K, 26 22' 192484" D
215. 35 00' 946023" K, 26 22' 102264" D
216. 35 00' 871799" K, 26 22' 012044" D
217. 35 00' 797573" K, 26 22' 012044" D
218. 35 00' 723347" K, 26 21' 921824" D
219. 35 00' 649119" K, 26 21' 831603" D
220. 35 00' 500660" K, 26 21' 741383" D
221. 35 00' 426428" K, 26 21' 651163" D
222. 35 00' 352196" K, 26 21' 651163" D
223. 35 00' 277962" K, 26 21' 560943" D
224. 35 00' 203728" K, 26 21' 470722" D
225. 34 16' 208408" K, 26 19' 215216" D
226. 34 09' 162812" K, 26 39' 063671" D
227. 34 04' 810590" K, 27 00' 536090" D
228. 34 00' 154051" K, 27 28' 233706" D
229. 34 00' 003768" K, 27 29' 135908" D
230. 33 58' 951665" K, 27 35' 180665" D
231. 33 57' 147551" K, 27 48' 894142" D
232. 33 53' 085940" K, 28 00' 081453" D
233. 33 46' 535388" K, 28 22' 636515" D
234. 33 42' 239073" K, 28 41' 312106" D
235. 33 40' 881590" K, 28 46' 364440" D
236. 33 44' 726855" K, 29 20' 287253" D
237. 33 49' 924659" K, 30 14' 509622" D
238. 33 50' 752804" K, 30 18' 659754" D
239. 33 53' 988802" K, 30 53' 574989" D
240. 33 54' 590620" K, 30 59' 980627" D
241. 33 54' 966720" K, 31 04' 401419" D

242. 34 00' 014051" K, 31 57' 353706" D
243. 33 46' 36480" K, 32 9' 7102" D
244. 33 39' 861665" K, 32 16' 230665" D
245. 34 00' 0058" K, 32 54' 0502" D
246. 33 48' 23" K, 32 32' 94" D
247. 33 58' 8961" K, 32 50' 43576" D
248. 34 00' 154051" K, 32 54' 831002" D
249. 34 04' 885660" K, 33 01' 958402" D
250. 34 05' 185930" K, 33 02' 499723" D
251. 34 34' 823781" K, 32 16' 216736" D
252. 34 34' 898401" K, 32 16' 126516" D
253. 34 34' 973020" K, 32 16' 036296" D
254. 34 35' 122254" K, 32 15' 946076" D
255. 34 35' 196869" K, 32 15' 585195" D
256. 34 35' 346096" K, 32 15' 585195" D
257. 34 35' 346096" K, 32 15' 494974" D
258. 34 35' 420708" K, 32 15' 224314" D
259. 34 35' 495319" K, 32 15' 224314" D
260. 34 35' 569929" K, 32 15' 224314" D
261. 34 35' 569929" K, 32 15' 043873" D
262. 34 35' 719145" K, 32 15' 043873" D
263. 34 35' 793752" K, 32 14' 863433" D
264. 34 35' 793752" K, 32 14' 773212" D
265. 34 35' 942961" K, 32 14' 773212" D
266. 34 35' 942961" K, 32 14' 592772" D
267. 34 36' 017564" K, 32 14' 502552" D
268. 34 36' 166766" K, 32 14' 502552" D
269. 34 36' 166766" K, 32 14' 322111" D
270. 34 36' 390562" K, 32 14' 141671" D
271. 34 36' 390562" K, 32 14' 051450" D
272. 34 36' 539753" K, 32 14' 051450" D
273. 34 36' 539753" K, 32 13' 871010" D
274. 34 36' 614347" K, 32 13' 780790" D
275. 34 36' 763532" K, 32 13' 780790" D
276. 34 36' 763532" K, 32 13' 600349" D

277. 34 36' 987300" K, 32 13' 419909" D
278. 34 36' 987300" K, 32 13' 329688" D
279. 34 37' 136473" K, 32 13' 329688" D
280. 34 37' 211058" K, 32 13' 149248" D
281. 34 37' 360225" K, 32 13' 059028" D
282. 34 37' 509387" K, 32 12' 878587" D
283. 34 37' 733121" K, 32 12' 698147" D
284. 34 37' 807697" K, 32 12' 607927" D
285. 34 37' 807697" K, 32 12' 427486" D
286. 34 38' 031418" K, 32 12' 337266" D
287. 34 38' 180560" K, 32 12' 337266" D
288. 34 38' 180560" K, 32 12' 156825" D
289. 34 38' 404264" K, 32 11' 976385" D
290. 34 38' 553394" K, 32 11' 976385" D
291. 34 38' 553394" K, 32 11' 886165" D
292. 34 38' 627958" K, 32 11' 886165" D
293. 34 38' 627958" K, 32 11' 705724" D
294. 34 38' 777082" K, 32 11' 705724" D
295. 34 38' 926201" K, 32 11' 705724" D
296. 34 39' 149871" K, 32 11' 615504" D
297. 34 39' 149871" K, 32 11' 435063" D
298. 34 39' 224426" K, 32 11' 435063" D
299. 34 39' 522632" K, 32 11' 254623" D
300. 34 39' 597181" K, 32 11' 164403" D
301. 34 39' 820821" K, 32 10' 983962" D
302. 34 39' 969909" K, 32 10' 983962" D
303. 34 40' 193532" K, 32 10' 893742" D
304. 34 40' 342608" K, 32 10' 893742" D
305. 34 40' 342608" K, 32 10' 713301" D
306. 34 40' 417144" K, 32 10' 713301" D
307. 34 40' 566214" K, 32 10' 713301" D
308. 34 40' 566214" K, 32 10' 532861" D
309. 34 40' 715279" K, 32 10' 532861" D
310. 34 40' 789810" K, 32 10' 532861" D
311. 34 40' 938868" K, 32 10' 442641" D

312. 34 41' 013395" K, 32 10' 442641" D
313. 34 41' 162447" K, 32 10' 442641" D
314. 34 41' 386016" K, 32 10' 262200" D
315. 34 41' 535056" K, 32 10' 262200" D
316. 34 41' 535056" K, 32 10' 171980" D
317. 34 41' 758608" K, 32 10' 171980" D
318. 34 41' 907636" K, 32 10' 171980" D
319. 34 41' 982149" K, 32 10' 171980" D
320. 34 42' 205681" K, 32 09' 991539" D
321. 34 42' 354696" K, 32 09' 991539" D
322. 34 42' 578211" K, 32 09' 811099" D
323. 34 42' 727215" K, 32 09' 811099" D
324. 34 42' 801715" K, 32 09' 811099" D
325. 34 42' 950712" K, 32 09' 811099" D
326. 34 43' 099705" K, 32 09' 811099" D
327. 34 43' 099705" K, 32 09' 720879" D
328. 34 43' 174200" K, 32 09' 720879" D
329. 34 43' 397677" K, 32 09' 720879" D
330. 34 43' 546657" K, 32 09' 720879" D
331. 34 43' 695631" K, 32 09' 720879" D
332. 34 43' 770117" K, 32 09' 720879" D
333. 34 43' 919085" K, 32 09' 540438" D
334. 34 43' 993567" K, 32 09' 540438" D
335. 34 44' 142528" K, 32 09' 540438" D
336. 34 44' 291485" K, 32 09' 540438" D
337. 34 44' 365962" K, 32 09' 450218" D
338. 34 44' 514912" K, 32 09' 450218" D
339. 34 44' 589385" K, 32 09' 269777" D
340. 34 44' 738328" K, 32 09' 089337" D
341. 34 44' 961734" K, 32 08' 999117" D
342. 34 45' 110666" K, 32 08' 818676" D
343. 34 45' 185130" K, 32 08' 728456" D
344. 34 45' 334055" K, 32 08' 728456" D
345. 34 45' 482976" K, 32 08' 548015" D
346. 34 45' 482976" K, 32 08' 367575" D

347. 34 45' 706348" K, 32 08' 277355" D
348. 34 45' 780803" K, 32 08' 096914" D
349. 34 45' 929710" K, 32 08' 006694" D
350. 34 46' 078613" K, 32 07' 826253" D
351. 34 46' 153062" K, 32 07' 826253" D
352. 34 46' 301958" K, 32 07' 645813" D
353. 34 46' 376404" K, 32 07' 555593" D
354. 34 46' 525293" K, 32 07' 555593" D
355. 34 46' 674178" K, 32 07' 375152" D
356. 34 46' 897496" K, 32 07' 284932" D
357. 34 46' 971933" K, 32 07' 104491" D
358. 34 47' 120804" K, 32 07' 104491" D
359. 34 47' 120804" K, 32 06' 924051" D
360. 34 47' 269670" K, 32 06' 924051" D
361. 34 47' 344102" K, 32 06' 833831" D
362. 34 47' 492961" K, 32 06' 833831" D
363. 34 47' 567389" K, 32 06' 833831" D
364. 34 47' 716242" K, 32 06' 653390" D
365. 34 47' 865090" K, 32 06' 653390" D
366. 34 47' 865090" K, 32 06' 563170" D
367. 34 47' 939513" K, 32 06' 563170" D
368. 34 48' 162773" K, 32 06' 382729" D
369. 34 48' 311608" K, 32 06' 382729" D
370. 34 48' 311608" K, 32 06' 202289" D
371. 34 48' 534851" K, 32 06' 112069" D
372. 34 48' 683675" K, 32 06' 112069" D
373. 34 48' 758085" K, 32 06' 112069" D
374. 34 48' 906901" K, 32 05' 931628" D
375. 34 49' 055714" K, 32 05' 931628" D
376. 34 49' 130118" K, 32 05' 841408" D
377. 34 49' 278923" K, 32 05' 841408" D
378. 34 49' 353324" K, 32 05' 660967" D
379. 34 49' 502123" K, 32 05' 660967" D
380. 34 49' 725312" K, 32 05' 570747" D
381. 34 49' 874099" K, 32 05' 570747" D

382. 34 50' 097272" K, 32 05' 390307" D
383. 34 50' 246048" K, 32 05' 390307" D
384. 34 50' 320434" K, 32 05' 390307" D
385. 34 50' 469203" K, 32 05' 209866" D
386. 34 50' 543586" K, 32 05' 209866" D
387. 34 50' 692348" K, 32 05' 209866" D
388. 34 50' 915483" K, 32 05' 119646" D
389. 34 51' 064234" K, 32 05' 119646" D
390. 34 51' 138608" K, 32 05' 119646" D
391. 34 51' 287353" K, 32 05' 119646" D
392. 34 51' 361723" K, 32 05' 119646" D
393. 34 51' 510460" K, 32 04' 939205" D
394. 34 51' 659193" K, 32 04' 939205" D
395. 34 51' 733558" K, 32 04' 848985" D
396. 34 51' 882284" K, 32 04' 848985" D
397. 34 51' 956646" K, 32 04' 668545" D
398. 34 52' 105365" K, 32 04' 668545" D
399. 34 52' 254080" K, 32 04' 488104" D
400. 34 52' 477144" K, 32 04' 488104" D
401. 34 52' 551496" K, 32 04' 397884" D
402. 34 52' 848894" K, 32 04' 397884" D
403. 34 53' 071931" K, 32 04' 217443" D
404. 34 53' 146274" K, 32 04' 127223" D
405. 34 53' 294958" K, 32 04' 127223" D
406. 34 53' 443636" K, 32 04' 127223" D
407. 34 53' 666646" K, 32 03' 946783" D
408. 34 53' 740980" K, 32 03' 946783" D
409. 34 54' 038306" K, 32 03' 946783" D
410. 34 54' 112634" K, 32 03' 766342" D
411. 34 54' 261288" K, 32 03' 766342" D
412. 34 54' 484260" K, 32 03' 766342" D
413. 34 54' 632903" K, 32 03' 766342" D
414. 34 54' 855858" K, 32 03' 676122" D
415. 34 54' 930174" K, 32 03' 676122" D
416. 34 55' 078803" K, 32 03' 676122" D

417. 34 55' 301738" K, 32 03' 676122" D
418. 34 55' 450356" K, 32 03' 676122" D
419. 34 55' 673273" K, 32 03' 495681" D
420. 34 55' 821880" K, 32 03' 495681" D
421. 34 55' 896181" K, 32 03' 495681" D
422. 34 56' 119079" K, 32 03' 495681" D
423. 34 56' 267671" K, 32 03' 495681" D
424. 34 56' 490552" K, 32 03' 495681" D
425. 34 56' 713422" K, 32 03' 495681" D
426. 34 56' 861997" K, 32 03' 495681" D
427. 34 57' 084850" K, 32 03' 495681" D
428. 34 57' 307694" K, 32 03' 405461" D
429. 34 57' 456250" K, 32 03' 405461" D
430. 34 57' 604802" K, 32 03' 225021" D
431. 34 57' 679076" K, 32 03' 225021" D
432. 34 57' 827621" K, 32 03' 044580" D
433. 34 57' 901892" K, 32 03' 044580" D
434. 34 58' 050431" K, 32 03' 044580" D
435. 34 58' 050431" K, 32 02' 954360" D
436. 34 58' 198964" K, 32 02' 954360" D
437. 34 58' 273230" K, 32 02' 954360" D
438. 34 58' 496019" K, 32 02' 773920" D
439. 34 58' 644539" K, 32 02' 773920" D
440. 34 58' 867311" K, 32 02' 683699" D
441. 34 59' 090072" K, 32 02' 503259" D
442. 34 59' 387072" K, 32 02' 503259" D
443. 34 59' 461319" K, 32 02' 503259" D
444. 34 59' 684054" K, 32 02' 322818" D
445. 34 59' 832538" K, 32 02' 322818" D
446. 34 59' 981017" K, 32 02' 322818" D
447. 35 00' 055255" K, 32 02' 232598" D
448. 35 00' 277962" K, 32 02' 232598" D
449. 35 00' 574890" K, 32 02' 232598" D
450. 35 00' 649119" K, 32 02' 232598" D
451. 35 00' 797573" K, 32 02' 232598" D

452. 35 00' 871799" K, 32 02' 052158" D
453. 35 01' 020247" K, 32 02' 052158" D
454. 35 01' 168690" K, 32 02' 052158" D
455. 35 01' 391346" K, 32 02' 052158" D
456. 35 01' 465563" K, 32 02' 052158" D
457. 35 01' 613992" K, 32 02' 052158" D
458. 35 01' 836628" K, 32 01' 961937" D
459. 35 02' 059254" K, 32 01' 961937" D
460. 35 02' 207665" K, 32 01' 961937" D
461. 35 02' 430274" K, 32 01' 781497" D
462. 35 02' 652873" K, 32 01' 781497" D
463. 35 02' 949655" K, 32 01' 781497" D
464. 35 03' 023848" K, 32 01' 781497" D
465. 35 03' 172230" K, 32 01' 781497" D
466. 35 03' 246419" K, 32 01' 781497" D
467. 35 03' 543165" K, 32 01' 781497" D
468. 35 03' 765713" K, 32 01' 781497" D
469. 35 03' 839893" K, 32 01' 781497" D
470. 35 03' 988250" K, 32 01' 781497" D
471. 35 04' 062427" K, 32 01' 781497" D
472. 35 04' 359123" K, 32 01' 781497" D
473. 35 04' 581633" K, 32 01' 781497" D
474. 35 04' 655801" K, 32 01' 781497" D
475. 35 04' 804133" K, 32 01' 781497" D
476. 35 04' 952460" K, 32 01' 781497" D
477. 35 05' 026623" K, 32 01' 781497" D
478. 35 05' 174943" K, 32 01' 781497" D
479. 35 05' 249102" K, 32 01' 781497" D
480. 35 05' 397416" K, 32 01' 781497" D
481. 35 05' 545726" K, 32 01' 781497" D
482. 35 05' 619879" K, 32 01' 781497" D
483. 35 05' 768181" K, 32 01' 961937" D
484. 35 05' 842331" K, 32 01' 961937" D
485. 35 05' 990627" K, 32 01' 961937" D
486. 35 06' 213062" K, 32 01' 961937" D

487. 35 06' 435487" K, 32 01' 961937" D
488. 35 06' 583765" K, 32 01' 961937" D
489. 35 06' 732038" K, 32 01' 961937" D
490. 35 06' 806173" K, 32 02' 052158" D
491. 35 07' 176831" K, 32 02' 052158" D
492. 35 07' 325086" K, 32 02' 052158" D
493. 35 07' 399211" K, 32 02' 232598" D
494. 35 07' 547460" K, 32 02' 232598" D
495. 35 07' 621582" K, 32 02' 232598" D
496. 35 07' 918060" K, 32 02' 232598" D
497. 35 08' 140407" K, 32 02' 232598" D
498. 35 08' 214521" K, 32 02' 322818" D
499. 35 08' 510963" K, 32 02' 322818" D
500. 35 08' 733282" K, 32 02' 322818" D
501. 35 08' 955592" K, 32 02' 503259" D
502. 35 09' 103792" K, 32 02' 503259" D
503. 35 09' 326084" K, 32 02' 683699" D
504. 35 09' 548367" K, 32 02' 683699" D
505. 35 09' 770639" K, 32 02' 773920" D
506. 35 09' 918814" K, 32 02' 773920" D
507. 35 09' 992900" K, 32 02' 954360" D
508. 35 10' 289233" K, 32 02' 954360" D
509. 35 10' 363314" K, 32 03' 044580" D
510. 35 10' 585548" K, 32 03' 044580" D
511. 35 10' 881845" K, 32 03' 225021" D
512. 35 10' 955916" K, 32 03' 225021" D
513. 35 11' 178124" K, 32 03' 405461" D
514. 35 11' 474384" K, 32 03' 495681" D
515. 35 11' 548446" K, 32 03' 676122" D
516. 35 11' 770626" K, 32 03' 676122" D
517. 35 11' 918741" K, 32 03' 766342" D
518. 35 12' 140904" K, 32 03' 946783" D
519. 35 12' 289007" K, 32 04' 127223" D
520. 35 12' 511153" K, 32 04' 217443" D
521. 35 12' 659244" K, 32 04' 397884" D

522. 35 12' 881373" K, 32 04' 488104" D
523. 35 12' 955414" K, 32 04' 668545" D
524. 35 13' 251565" K, 32 04' 848985" D
525. 35 13' 325600" K, 32 04' 939205" D
526. 35 13' 547698" K, 32 05' 119646" D
527. 35 13' 695758" K, 32 05' 209866" D
528. 35 13' 917839" K, 32 05' 390307" D
529. 35 14' 065888" K, 32 05' 570747" D
530. 35 14' 139910" K, 32 05' 660967" D
531. 35 14' 435989" K, 32 05' 841408" D
532. 35 14' 510006" K, 32 06' 112069" D
533. 35 14' 658036" K, 32 06' 202289" D
534. 35 14' 732050" K, 32 06' 382729" D
535. 35 15' 028092" K, 32 06' 563170" D
536. 35 15' 102100" K, 32 06' 833831" D
537. 35 15' 250112" K, 32 06' 924051" D
538. 35 15' 324116" K, 32 07' 104491" D
539. 35 15' 472122" K, 32 07' 375152" D
540. 35 15' 694121" K, 32 07' 555593" D
541. 35 15' 842115" K, 32 07' 645813" D
542. 35 15' 916110" K, 32 08' 006694" D
543. 35 16' 064097" K, 32 08' 096914" D
544. 35 16' 212080" K, 32 08' 367575" D
545. 35 16' 286069" K, 32 08' 548015" D
546. 35 16' 434045" K, 32 08' 818676" D
547. 35 16' 508031" K, 32 08' 999117" D
548. 35 16' 656000" K, 32 09' 269777" D
549. 35 16' 803965" K, 32 09' 450218" D
550. 35 16' 803965" K, 32 09' 720879" D
551. 35 16' 877945" K, 32 09' 811099" D
552. 35 17' 025903" K, 32 10' 171980" D
553. 35 17' 099880" K, 32 10' 262200" D
554. 35 17' 099880" K, 32 10' 442641" D
555. 35 17' 247830" K, 32 10' 532861" D
556. 35 17' 321804" K, 32 10' 893742" D

557. 35 17' 321804" K, 32 11' 164403" D
558. 35 17' 469748" K, 32 11' 254623" D
559. 35 17' 617687" K, 32 11' 615504" D
560. 35 17' 617687" K, 32 11' 886165" D
561. 35 17' 691655" K, 32 11' 976385" D
562. 35 17' 839588" K, 32 12' 337266" D
563. 35 17' 839588" K, 32 12' 607927" D
564. 35 17' 913552" K, 32 12' 698147" D
565. 35 17' 913552" K, 32 13' 059028" D
566. 35 17' 913552" K, 32 13' 329688" D
567. 35 18' 061478" K, 32 13' 600349" D
568. 35 18' 061478" K, 32 13' 780790" D
569. 35 18' 209399" K, 32 14' 051450" D
570. 35 18' 209399" K, 32 14' 322111" D
571. 35 18' 209399" K, 32 14' 592772" D
572. 35 18' 283358" K, 32 14' 773212" D
573. 35 18' 283358" K, 32 15' 043873" D
574. 35 18' 283358" K, 32 15' 314534" D
575. 35 18' 283358" K, 32 15' 585195" D
576. 35 18' 283358" K, 32 15' 765635" D
577. 35 18' 283358" K, 32 16' 036296" D
578. 35 18' 283358" K, 32 16' 216736" D
579. 35 18' 283358" K, 32 16' 306957" D
580. 35 33' 052263" K, 32 16' 306957" D
581. 35 33' 642072" K, 32 21' 269070" D
582. 35 33' 789513" K, 32 31' 915060" D
583. 35 35' 558445" K, 32 37' 959816" D
584. 35 37' 916000" K, 32 46' 620960" D
585. 35 39' 904279" K, 32 56' 725628" D
586. 35 40' 934910" K, 33 02' 950825" D
587. 35 40' 861301" K, 33 10' 439105" D
588. 35 41' 302938" K, 33 19' 822011" D
589. 35 40' 934910" K, 33 23' 430821" D
590. 35 41' 155731" K, 33 32' 633286" D
591. 35 41' 670938" K, 33 38' 407382" D

592. 35 42' 038910" K, 33 45' 173901" D
593. 35 42' 480438" K, 33 53' 113282" D
594. 35 43' 731210" K, 34 02' 857069" D
595. 35 45' 055197" K, 34 06' 195218" D
596. 35 45' 643517" K, 34 10' 255130" D
597. 35 48' 143061" K, 34 14' 405261" D
598. 35 49' 759709" K, 34 18' 916273" D
599. 35 51' 669579" K, 34 24' 961030" D
600. 35 52' 917922" K, 34 28' 840501" D
601. 35 54' 312738" K, 34 33' 622174" D
602. 35 54' 679726" K, 34 36' 509222" D
603. 35 54' 092531" K, 34 40' 930014" D
604. 35 52' 844499" K, 34 44' 177943" D
605. 35 51' 302356" K, 34 46' 704110" D
606. 35 49' 245381" K, 34 48' 598735" D
607. 35 49' 098420" K, 34 48' 779175" D
608. 35 49' 024938" K, 34 48' 869396" D
609. 35 48' 951454" K, 34 49' 049836" D
610. 35 48' 804484" K, 34 49' 140056" D
611. 35 48' 657509" K, 34 49' 320497" D
612. 35 48' 437039" K, 34 49' 410717" D
613. 35 48' 290052" K, 34 49' 500937" D
614. 35 48' 069564" K, 34 49' 681378" D
615. 35 47' 849066" K, 34 49' 771598" D
616. 35 47' 702061" K, 34 49' 861818" D
617. 35 47' 481546" K, 34 49' 952039" D
618. 35 47' 334530" K, 34 50' 042259" D
619. 35 47' 113997" K, 34 50' 222699" D
620. 35 46' 893455" K, 34 50' 312920" D
621. 35 46' 746420" K, 34 50' 403140" D
622. 35 46' 525860" K, 34 50' 493360" D
623. 35 46' 305290" K, 34 50' 493360" D
624. 35 46' 158237" K, 34 50' 583580" D
625. 35 45' 937650" K, 34 50' 673801" D
626. 35 45' 717052" K, 34 50' 764021" D

627. 35 45' 496444" K, 34 50' 854241" D
628. 35 45' 349367" K, 34 50' 854241" D
629. 35 45' 128741" K, 34 50' 944461" D
630. 35 44' 908106" K, 34 50' 944461" D
631. 35 44' 687460" K, 34 51' 034682" D
632. 35 44' 466804" K, 34 51' 034682" D
633. 35 44' 319695" K, 34 51' 124902" D
634. 35 44' 099021" K, 34 51' 124902" D
635. 35 43' 878338" K, 34 51' 124902" D
636. 35 43' 657644" K, 34 51' 215122" D
637. 35 43' 436940" K, 34 51' 215122" D
638. 35 43' 216226" K, 34 51' 215122" D
639. 35 43' 069078" K, 34 51' 215122" D
640. 35 42' 848346" K, 34 51' 215122" D
641. 35 42' 627604" K, 34 51' 215122" D
642. 35 42' 406852" K, 34 51' 215122" D
643. 35 42' 186090" K, 34 51' 215122" D
644. 35 41' 965318" K, 34 51' 215122" D
645. 35 41' 744535" K, 34 51' 215122" D
646. 35 41' 597341" K, 34 51' 215122" D
647. 35 41' 376541" K, 34 51' 124902" D
648. 35 41' 155731" K, 34 51' 124902" D
649. 35 40' 934910" K, 34 51' 124902" D
650. 35 40' 714079" K, 34 51' 034682" D
651. 35 40' 493238" K, 34 51' 034682" D
652. 35 40' 346005" K, 34 50' 944461" D
653. 35 40' 125147" K, 34 50' 944461" D
654. 35 39' 904279" K, 34 50' 854241" D
655. 35 39' 683400" K, 34 50' 764021" D
656. 35 39' 536142" K, 34 50' 764021" D
657. 35 39' 315246" K, 34 50' 673801" D
658. 35 39' 094340" K, 34 50' 583580" D
659. 35 38' 873423" K, 34 50' 493360" D
660. 35 38' 652497" K, 34 50' 403140" D
661. 35 38' 505207" K, 34 50' 312920" D

662. 35 38' 284263" K, 34 50' 222699" D  
663. 35 38' 063309" K, 34 50' 132479" D  
664. 35 37' 916000" K, 34 50' 042259" D  
665. 35 37' 695029" K, 34 49' 952039" D  
666. 35 37' 474048" K, 34 49' 861818" D  
667. 35 37' 326721" K, 34 49' 771598" D  
668. 35 37' 105723" K, 34 49' 681378" D  
669. 35 36' 958385" K, 34 49' 500937" D  
670. 35 36' 737369" K, 34 49' 410717" D  
671. 35 36' 590019" K, 34 49' 320497" D  
672. 35 36' 368987" K, 34 49' 140056" D  
673. 35 36' 221626" K, 34 49' 049836" D  
674. 35 36' 000576" K, 34 48' 869396" D  
675. 35 35' 853204" K, 34 48' 779175" D  
676. 35 35' 705827" K, 34 48' 598735" D  
677. 35 35' 484753" K, 34 48' 508515" D  
678. 35 35' 337365" K, 34 48' 328074" D  
679. 35 35' 189972" K, 34 48' 147634" D  
680. 35 34' 968874" K, 34 48' 057413" D  
681. 35 34' 895173" K, 34 47' 967193" D  
682. 35 34' 674061" K, 34 47' 876973" D  
683. 35 34' 452939" K, 34 47' 786753" D  
684. 35 34' 305519" K, 34 47' 696532" D  
685. 35 34' 084380" K, 34 47' 606312" D  
686. 35 33' 863231" K, 34 47' 516092" D  
687. 35 33' 715793" K, 34 47' 425872" D  
688. 35 33' 494627" K, 34 47' 335651" D  
689. 35 33' 347177" K, 34 47' 155211" D  
690. 35 33' 125993" K, 34 47' 064991" D  
691. 35 32' 978532" K, 34 46' 974770" D  
692. 35 32' 757332" K, 34 46' 794330" D  
693. 35 32' 609859" K, 34 46' 704110" D  
694. 35 32' 388642" K, 34 46' 523669" D  
695. 35 32' 241157" K, 34 46' 433449" D  
696. 35 32' 093669" K, 34 46' 253008" D

697. 35 31' 872427" K, 34 46' 072568" D
698. 35 31' 724927" K, 34 45' 982348" D
699. 35 31' 577423" K, 34 45' 801907" D
700. 35 31' 356157" K, 34 45' 621467" D
701. 35 31' 208641" K, 34 45' 531246" D
702. 35 31' 061121" K, 34 45' 350806" D
703. 35 30' 913596" K, 34 45' 170365" D
704. 35 30' 766066" K, 34 44' 989925" D
705. 35 30' 618532" K, 34 44' 809484" D
706. 35 30' 470993" K, 34 44' 629044" D
707. 35 30' 323450" K, 34 44' 448603" D
708. 35 30' 175902" K, 34 44' 268163" D
709. 35 30' 028350" K, 34 44' 087722" D
710. 35 29' 880793" K, 34 43' 907282" D
711. 35 29' 733231" K, 34 43' 726841" D
712. 35 29' 585665" K, 34 43' 546401" D
713. 35 29' 438094" K, 34 43' 365960" D
714. 35 29' 290519" K, 34 43' 095300" D
715. 35 29' 290519" K, 34 43' 005079" D
716. 35 29' 142939" K, 34 42' 914859" D
717. 35 28' 995355" K, 34 42' 644198" D
718. 35 28' 921561" K, 34 42' 463758" D
719. 35 28' 773970" K, 34 42' 283317" D
720. 35 28' 626374" K, 34 42' 012657" D
721. 35 28' 552575" K, 34 41' 832216" D
722. 35 28' 404972" K, 34 41' 651776" D
723. 35 28' 331169" K, 34 41' 381115" D
724. 35 28' 183560" K, 34 41' 200675" D
725. 35 28' 109753" K, 34 40' 930014" D
726. 35 27' 962137" K, 34 40' 749573" D
727. 35 27' 888327" K, 34 40' 478913" D
728. 35 27' 814516" K, 34 40' 298472" D
729. 35 27' 666891" K, 34 40' 027811" D
730. 35 27' 593077" K, 34 39' 847371" D
731. 35 27' 519261" K, 34 39' 576710" D

732. 35 27' 445445'' K, 34 39' 396270'' D  
733. 35 27' 371627'' K, 34 39' 125609'' D  
734. 35 27' 297808'' K, 34 38' 854948'' D  
735. 35 27' 223988'' K, 34 38' 674508'' D  
736. 35 27' 150167'' K, 34 38' 403847'' D  
737. 35 27' 076344'' K, 34 38' 133186'' D  
738. 35 27' 002521'' K, 34 37' 952746'' D  
739. 35 26' 928696'' K, 34 37' 682085'' D  
740. 35 26' 854870'' K, 34 37' 411424'' D  
741. 35 26' 854870'' K, 34 37' 321204'' D  
742. 35 26' 781043'' K, 34 37' 050543'' D  
743. 35 26' 781043'' K, 34 36' 960323'' D  
744. 35 26' 633386'' K, 34 36' 870103'' D  
745. 35 26' 411892'' K, 34 36' 689662'' D  
746. 35 26' 264223'' K, 34 36' 599442'' D  
747. 35 26' 116550'' K, 34 36' 419001'' D  
748. 35 25' 968872'' K, 34 36' 238561'' D  
749. 35 25' 747347'' K, 34 36' 058120'' D  
750. 35 25' 599658'' K, 34 35' 967900'' D  
751. 35 25' 451964'' K, 34 35' 787460'' D  
752. 35 25' 304266'' K, 34 35' 607019'' D  
753. 35 25' 156563'' K, 34 35' 426579'' D  
754. 35 25' 008856'' K, 34 35' 246138'' D  
755. 35 24' 861144'' K, 34 35' 065698'' D  
756. 35 24' 787287'' K, 34 34' 975477'' D  
757. 35 24' 713428'' K, 34 34' 885257'' D  
758. 35 24' 565707'' K, 34 34' 704817'' D  
759. 35 24' 417981'' K, 34 34' 524376'' D  
760. 35 24' 270251'' K, 34 34' 343936'' D  
761. 35 24' 122517'' K, 34 34' 163495'' D  
762. 35 23' 974777'' K, 34 33' 983055'' D  
763. 35 23' 827034'' K, 34 33' 712394'' D  
764. 35 23' 753160'' K, 34 33' 531953'' D  
765. 35 23' 605410'' K, 34 33' 351513'' D  
766. 35 23' 457654'' K, 34 33' 171072'' D

767. 35 23' 383775" K, 34 32' 900412" D  
768. 35 23' 236013" K, 34 32' 719971" D  
769. 35 23' 088247" K, 34 32' 539531" D  
770. 35 23' 014362" K, 34 32' 268870" D  
771. 35 22' 866588" K, 34 32' 088429" D  
772. 35 22' 866588" K, 34 31' 998209" D  
773. 35 22' 718810" K, 34 31' 817769" D  
774. 35 22' 644920" K, 34 31' 547108" D  
775. 35 22' 497135" K, 34 31' 366668" D  
776. 35 22' 349346" K, 34 31' 186227" D  
777. 35 22' 275450" K, 34 30' 915566" D  
778. 35 22' 127653" K, 34 30' 735126" D  
779. 35 22' 053754" K, 34 30' 464465" D  
780. 35 21' 979853" K, 34 30' 284025" D  
781. 35 21' 832048" K, 34 30' 013364" D  
782. 35 21' 758143" K, 34 29' 832923" D  
783. 35 21' 684238" K, 34 29' 562263" D  
784. 35 21' 536424" K, 34 29' 381822" D  
785. 35 21' 462515" K, 34 29' 111161" D  
786. 35 21' 388605" K, 34 29' 020941" D  
787. 35 21' 240781" K, 34 28' 840501" D  
788. 35 21' 092953" K, 34 28' 660060" D  
789. 35 20' 945121" K, 34 28' 479620" D  
790. 35 20' 871203" K, 34 28' 389399" D  
791. 35 20' 797284" K, 34 28' 299179" D  
792. 35 20' 649442" K, 34 28' 118739" D  
793. 35 20' 501596" K, 34 27' 938298" D  
794. 35 20' 353746" K, 34 27' 757858" D  
795. 35 20' 205890" K, 34 27' 577417" D  
796. 35 20' 058030" K, 34 27' 396977" D  
797. 35 19' 910166" K, 34 27' 216536" D  
798. 35 19' 762297" K, 34 26' 945875" D  
799. 35 19' 688361" K, 34 26' 765435" D  
800. 35 19' 540485" K, 34 26' 584994" D  
801. 35 19' 392605" K, 34 26' 404554" D

802. 35 19' 318663" K, 34 26' 133893" D
803. 35 19' 170776" K, 34 25' 953453" D
804. 35 19' 022885" K, 34 25' 773012" D
805. 35 18' 948937" K, 34 25' 502351" D
806. 35 18' 801039" K, 34 25' 321911" D
807. 35 18' 727088" K, 34 25' 051250" D
808. 35 18' 653136" K, 34 24' 870810" D
809. 35 18' 505228" K, 34 24' 600149" D
810. 35 18' 431273" K, 34 24' 419708" D
811. 35 18' 357316" K, 34 24' 149048" D
812. 35 18' 283358" K, 34 23' 968607" D
813. 35 18' 135439" K, 34 23' 697946" D
814. 35 18' 061478" K, 34 23' 517506" D
815. 35 17' 987516" K, 34 23' 246845" D
816. 35 17' 913552" K, 34 22' 976184" D
817. 35 17' 839588" K, 34 22' 795744" D
818. 35 17' 765622" K, 34 22' 525083" D
819. 35 17' 691655" K, 34 22' 254422" D
820. 35 17' 617687" K, 34 22' 073982" D
821. 35 17' 617687" K, 34 21' 803321" D
822. 35 17' 543718" K, 34 21' 532661" D
823. 35 17' 469748" K, 34 21' 442440" D
824. 35 17' 321804" K, 34 21' 262000" D
825. 35 17' 247830" K, 34 20' 991339" D
826. 35 17' 099880" K, 34 20' 810899" D
827. 35 17' 025903" K, 34 20' 540238" D
828. 35 16' 877945" K, 34 20' 359797" D
829. 35 16' 803965" K, 34 20' 179357" D
830. 35 16' 656000" K, 34 19' 908696" D
831. 35 16' 582016" K, 34 19' 728256" D
832. 35 16' 434045" K, 34 19' 457595" D
833. 35 16' 360058" K, 34 19' 277154" D
834. 35 16' 286069" K, 34 19' 006494" D
835. 35 16' 212080" K, 34 18' 826053" D
836. 35 16' 064097" K, 34 18' 555392" D

837. 35 15’ 990104” K, 34 18’ 465172” D
838. 35 15’ 916110” K, 34 18’ 465172” D
839. 35 15’ 768118” K, 34 18’ 374952” D
840. 35 15’ 546122” K, 34 18’ 284732” D
841. 35 15’ 324116” K, 34 18’ 194511” D
842. 35 15’ 176106” K, 34 18’ 014071” D
843. 35 14’ 954083” K, 34 17’ 923851” D
844. 35 14’ 806062” K, 34 17’ 833630” D
845. 35 14’ 584022” K, 34 17’ 743410” D
846. 35 14’ 435989” K, 34 17’ 562970” D
847. 35 14’ 213932” K, 34 17’ 472749” D
848. 35 14’ 065888” K, 34 17’ 382529” D
849. 35 13’ 843813” K, 34 17’ 202089” D
850. 35 13’ 695758” K, 34 17’ 111868” D
851. 35 13’ 473667” K, 34 16’ 931428” D
852. 35 13’ 325600” K, 34 16’ 841208” D
853. 35 13’ 177529” K, 34 16’ 660767” D
854. 35 12’ 955414” K, 34 16’ 480327” D
855. 35 12’ 807331” K, 34 16’ 390106” D
856. 35 12’ 659244” K, 34 16’ 209666” D
857. 35 12’ 511153” K, 34 16’ 029225” D
858. 35 12’ 289007” K, 34 15’ 848785” D
859. 35 12’ 140904” K, 34 15’ 668344” D
860. 35 11’ 992796” K, 34 15’ 578124” D
861. 35 11’ 844684” K, 34 15’ 397684” D
862. 35 11’ 696567” K, 34 15’ 217243” D
863. 35 11’ 548446” K, 34 15’ 036803” D
864. 35 11’ 400321” K, 34 14’ 856362” D
865. 35 11’ 252190” K, 34 14’ 675922” D
866. 35 11’ 104056” K, 34 14’ 495481” D
867. 35 10’ 955916” K, 34 14’ 224820” D
868. 35 10’ 881845” K, 34 14’ 044380” D
869. 35 10’ 733699” K, 34 13’ 863939” D
870. 35 10’ 585548” K, 34 13’ 683499” D
871. 35 10’ 511471” K, 34 13’ 503058” D

872. 35 10' 363314" K, 34 13' 322618" D
873. 35 10' 215152" K, 34 13' 142177" D
874. 35 10' 066985" K, 34 12' 961737" D
875. 35 09' 918814" K, 34 13' 051957" D
876. 35 09' 696549" K, 34 13' 232398" D
877. 35 09' 474274" K, 34 13' 412838" D
878. 35 09' 326084" K, 34 13' 593279" D
879. 35 09' 177891" K, 34 13' 773719" D
880. 35 09' 029692" K, 34 13' 863939" D
881. 35 08' 881490" K, 34 14' 044380" D
882. 35 08' 733282" K, 34 14' 224820" D
883. 35 08' 585070" K, 34 14' 405261" D
884. 35 08' 362744" K, 34 14' 585701" D
885. 35 08' 214521" K, 34 14' 675922" D
886. 35 08' 066293" K, 34 14' 856362" D
887. 35 07' 843942" K, 34 14' 946582" D
888. 35 07' 695703" K, 34 15' 127023" D
889. 35 07' 547460" K, 34 15' 307463" D
890. 35 07' 399211" K, 34 15' 397684" D
891. 35 07' 250959" K, 34 15' 578124" D
892. 35 07' 028571" K, 34 15' 668344" D
893. 35 06' 880307" K, 34 15' 848785" D
894. 35 06' 732038" K, 34 15' 939005" D
895. 35 06' 583765" K, 34 16' 119446" D
896. 35 06' 435487" K, 34 16' 299886" D
897. 35 06' 213062" K, 34 16' 390106" D
898. 35 06' 064773" K, 34 16' 570547" D
899. 35 05' 916479" K, 34 16' 660767" D
900. 35 05' 694031" K, 34 16' 841208" D
901. 35 05' 545726" K, 34 16' 931428" D
902. 35 05' 323260" K, 34 17' 111868" D
903. 35 05' 174943" K, 34 17' 202089" D
904. 35 04' 952460" K, 34 17' 292309" D
905. 35 04' 804133" K, 34 17' 472749" D
906. 35 04' 581633" K, 34 17' 562970" D

907. 35 04' 433294" K, 34 17' 653190" D
908. 35 04' 210777" K, 34 17' 743410" D
909. 35 04' 062427" K, 34 17' 833630" D
910. 35 03' 839893" K, 34 17' 923851" D
911. 35 03' 617349" K, 34 18' 014071" D
912. 35 03' 468980" K, 34 18' 104291" D
913. 35 03' 246419" K, 34 18' 194511" D
914. 35 03' 023848" K, 34 18' 284732" D
915. 35 02' 801266" K, 34 18' 374952" D
916. 35 02' 652873" K, 34 18' 374952" D
917. 35 02' 430274" K, 34 18' 465172" D
918. 35 02' 207665" K, 34 18' 555392" D
919. 35 02' 059254" K, 34 18' 555392" D
920. 35 01' 910838" K, 34 18' 645613" D
921. 35 01' 688205" K, 34 18' 735833" D
922. 35 01' 465563" K, 34 18' 826053" D
923. 35 01' 242910" K, 34 18' 916273" D
924. 35 01' 094469" K, 34 18' 916273" D
925. 35 00' 871799" K, 34 19' 006494" D
926. 35 00' 649119" K, 34 19' 096714" D
927. 35 00' 426428" K, 34 19' 096714" D
928. 35 00' 277962" K, 34 19' 186934" D
929. 35 00' 055255" K, 34 19' 186934" D
930. 34 59' 832538" K, 34 19' 277154" D
931. 34 59' 609810" K, 34 19' 277154" D
932. 34 59' 461319" K, 34 19' 367375" D
933. 34 59' 238574" K, 34 19' 367375" D
934. 34 59' 015820" K, 34 19' 367375" D
935. 34 58' 793054" K, 34 19' 367375" D
936. 34 58' 570279" K, 34 19' 457595" D
937. 34 58' 347494" K, 34 19' 457595" D
938. 34 58' 198964" K, 34 19' 457595" D
939. 34 57' 976162" K, 34 19' 457595" D
940. 34 57' 753349" K, 34 19' 457595" D
941. 34 57' 530527" K, 34 19' 457595" D

942. 34 57' 307694" K, 34 19' 457595" D
943. 34 57' 159133" K, 34 19' 367375" D
944. 34 56' 936283" K, 34 19' 367375" D
945. 34 56' 713422" K, 34 19' 367375" D
946. 34 56' 490552" K, 34 19' 367375" D
947. 34 56' 267671" K, 34 19' 277154" D
948. 34 56' 119079" K, 34 19' 277154" D
949. 34 55' 896181" K, 34 19' 186934" D
950. 34 55' 673273" K, 34 19' 186934" D
951. 34 55' 450356" K, 34 19' 096714" D
952. 34 55' 227428" K, 34 19' 096714" D
953. 34 55' 078803" K, 34 19' 006494" D
954. 34 54' 855858" K, 34 18' 916273" D
955. 34 54' 632903" K, 34 18' 826053" D
956. 34 54' 484260" K, 34 18' 826053" D
957. 34 54' 261288" K, 34 18' 735833" D
958. 34 54' 038306" K, 34 18' 645613" D
959. 34 53' 889645" K, 34 18' 555392" D
960. 34 53' 666646" K, 34 18' 465172" D
961. 34 53' 592310" K, 34 18' 465172" D
962. 34 33' 405789" K, 34 27' 757858" D
963. 34 28' 42" K , 34 30' 13" D
964. 34 38' 18" K , 34 43' 5" D
965. 34 40' 18" K, 34 46' 50" D
966. 34 42' 52" K , 34 49' 59" D
967. 34 53' 59" K , 35 4' 53" D
968. 35 3' 59" K , 35 4' 15" D
969. 35 19' 38" K, 35 6' 43" D
970. 35 41' 40" K , 35 10' 10" D
971. 35 55' 35" K , 35 11' 8" D
972. 35 55' 44" K, 35 55' 7"

**EK-B****Hazırlanan “İlan Edilmiş ve/veya Öngörülen Türk Deniz Yetki Alanları (Mavi Vatan) Haritası”nın Dayandığı Hukuki ve Coğrafi Gerekçeler Özeti**

Bu çalışmanın amacı; Türkiye’nin mevcut karasuları ile öngörülen kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge (MEB) sınırlarından oluşan deniz yetki sınırlarını “Türk Deniz Yetki Alanları (Mavi Vatan)” olarak belirlemektir. Türkiye’nin çevre denizleri, deniz hukuku açısından kapalı ya da yarı kapalı deniz statüsündedir. Belirtilen statü çerçevesinde çalışmanın metodolojisi, Türkiye’nin denizlerini bu amaçla inceleyerek, tarihsel ve mevcut durumları ortaya koyarak, Uluslararası Adalet Divanı başta olmak üzere Uluslararası Tahkim Mahkemelerinin emsal teşkil eden kararları ışığında ülkemizin hak ve menfaatlerinin dayanak noktalarını tespit etmektedir.

Çalışma, Türkiye Cumhuriyeti’nin yaklaşık 462.000 km<sup>2</sup>’lik Karadeniz, Marmara, Adalar (Ege) Denizi ve Akdeniz’i kapsayan deniz yetki alanlarını incelemektedir. Belirtilen denizlerin incelenmesine geçmeden önce, Türkiye Cumhuriyeti’nin deniz yetki alanlarının oluşturulmasında dikkate alınan kararlar, kanunlar, antlaşmalar ve sözleşmeleri de belirtmek, çalışmanın metodolojisinin anlaşılması noktasında önemli olacaktır. Bu antlaşmalar ve sözleşmelerin kronolojik olarak sıralanmış hali aşağıdaki gibidir;

*21 Temmuz 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması,*

*18 Ekim 1912 Uşi Barış Antlaşması,*

*17/30 Mayıs 1913 Londra Antlaşması,*

*1/14 Kasım 1913 Atina Antlaşması,*

*14 Şubat 1914 Altı Büyük Devlet Kararı,*

*24 Temmuz 1923 Lozan Barış Antlaşması,*

*4 Ocak 1932 Tarihli Türkiye-İtalya Sözleşmesi,*

*Hukuki Açıdan Tamamlanmayan 28 Aralık 1932 tarihli Türkiye-İtalya Arasında Yapılan Toplantı Zaptı*

*20 Temmuz 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi,*

*10 Şubat 1947 Paris Barış Antlaşması,*

*15 Mayıs 1964 Türkiye Cumhuriyeti Karasuları Kanunu,*

*17 Nisan 1973 tarihli Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Hükümeti Arasındaki Protokol,*

*23 Haziran 1978 tarihli Türkiye Cumhuriyeti ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Karadeniz’de Kıta Sahanlığının Sınırlandırılmasına Dair Antlaşma,*

*20 Mayıs 1982 Türkiye Cumhuriyeti Karasuları Kanunu,*

*10 Aralık 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi,*

*23 Aralık 1986 ve 06 Şubat 1987 tarihlerinde Türkiye ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği arasında yapılan mektup teatisi,*

*04 Aralık 1997 Türkiye Cumhuriyeti ile Bulgaristan Cumhuriyeti arasında Karadeniz’de Deniz Yetki Alanları Sınırlandırması Antlaşması,*

*21 Eylül 2011 Türkiye-Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Kıta Sahanlığı Sınırlandırma Antlaşması,*

*27 Kasım 2019 Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Devleti Ulusal Mutabakat Hükümeti Arasında Akdeniz’de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası*

Çalışma neticesinde; Türkiye’nin yerküre üzerinde 1°’den fazla enlem farkı bulunması nedeniyle, eğimli olarak konumlandığı göz önünde bulundurularak, diğer kıyıdaş devletlerle karşılıklı kıyılar diyagonal hatlar yöntemi ile belirlenerek, harita üzerinde işlenen koordinatlarda “derece-dakika-saniye” yöntemi kullanılarak, 1: 300 000 ölçeğe sahip TR-34 Akdeniz Haritası, 1: 750 000 ölçeğe sahip TR-20A Türkiye-Yunanistan Haritası, 1: 102 000 ölçeğe sahip TR-30 Akdeniz Türkiye Haritası, 1: 1 200 000 ölçeğe sahip TR-10 Karadeniz Haritası kullanılarak, Türkiye’yi Adalar (Ege) Denizi’nde yok sayan ve Akdeniz’de Antalya Körfezi’ne hapsedmeye çalışarak **41.000 km<sup>2</sup>**’lik bir deniz yetki alanı öngören sözde Seville Haritası’na karşılık; Türkiye Cumhuriyeti’ne birçok kazanım sağlayacak olan Türk Deniz Yetki Alanları’nı gösteren *Mavi Vatan Haritası* hazırlanmıştır.

## EK-C

### **Hazırlanan “İlan Edilmiş ve/veya Öngörülen Türk Deniz Yetki Alanları (Mavi Vatan) Haritası’nın Dayandığı Hukuki Gerekçelere Emsal Teşkil Eden Bazı Uluslararası (Adalet/Hakem) Mahkemelelerin Kararları**

#### **1. 1969 Kuzey Denizi Davası**

Kuzey Denizi’nde iki komşu devlet olan Hollanda ve Danimarka, Almanya’ya karşı açtıkları bu davada Uluslararası Adalet Divanından kıta sahanlığına esas olması gereken metodların ortaya konulmasını talep ve dava etmişlerdir. Bu hususta Hollanda, Almanya ve Danimarka arasında kıta sahanlığının eşit uzaklık metoduna göre belirlenmesi gerektiğini savunmuştur. Almanya ise eşit uzaklık metodunun hakkaniyete aykırı ve kendi aleyhine sonuç doğuracağı endişesi ile bu metodun uygulanmamasını talep etmiştir. Nitekim UAD, eşit uzaklık metodunun uygulanmasının uluslararası hukuk bakımından zorunlu bir uygulama olmadığına hükmetmiştir. İki ülkenin arasındaki sınırlandırmaya konu olan alan, ana kara coğrafyasıdır. Kuzey Denizi Davası’nda da mahkeme, “*coğrafyanın üstünlüğü prensibine göre, coğrafi unsurların yeniden şekillendirilmesinin*” söz konusu olamayacağına karar vermiştir. UAD nihai kararında, sınırlandırma sırasında göz önünde bulundurulması gereken faktörlerden birinin de makul miktarda orantılılık prensibinin izlenmesi olduğunu belirtmiştir. Bunu yaparak ülkelerin kıyı uzunluklarıyla hak edecekleri kıta sahanlığının hakkaniyetli bir şekilde tespit edilmesi gerektiğine hükmetmiştir. Sonuç olarak sınırlandırma; hakça ilkelerin ışığında, söz konusu somut durumun bütün unsurları dikkate alınarak ve diğer tarafın karasının doğal uzantısı üzerindeki haklara tecavüz edilmeden, her devlete kara parçasının deniz altında doğal uzantısını teşkil eden alanların verilmesini sağlayacak şekilde gerçekleştirilmesi gerektiğine hükmetmiştir (Uluslararası Adalet Divanı, 1969).



Harita 97: 1969 Kuzey Denizi Davası'nı Gösterir Harita <sup>126</sup>.

## 2. 1977 İngiltere-Fransa Davası

Bir ülkenin, başka bir ülke kıyılarına yakın konumdaki adalarının deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasındaki rolü, İngiltere-Fransa Davası'nda gündeme gelmiştir (Yaycı, 2019). İngiltere ve Fransa, Hakem Mahkemesine konuyu taşıyarak İngiltere-Fransa arasındaki Manş Denizi'nde kıta sahanlığı sınırlarının tespit edilmesini ve harita üzerinde konumlarının belirtilmesini talep etmişlerdir.

Davanın görüldüğü dönemde taraflar 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'ne taraflardır fakat Fransa, sözleşmenin 6. maddesine çekince koymuştur. Fransa, Biscay Körfezi, Granville Körfezi ve Dover Boğazı'ndaki özel durumlar dolayısı ile sınırlandırmanın olanaklar ölçüsünde kıyıların doğal uzantısının verilmesi ile yapılması gerektiğini ileri sürmüştür.

Mahkeme 30 Haziran 1977 tarihli bu davada, coğrafyanın üstünlüğü prensibini esas almıştır. İngiltere-Fransa Davası'nda mahkeme, 1969 Kuzey Denizi Davası kararına atıfta bulunarak her ülkenin kıta sahanlığının, kendi anakarasının doğal uzantısı olması gerektiğini yinelemiş ve herhangi bir ülkenin kıta sahanlığının bir başka ülkenin doğal uzantısı olan kıta sahanlığını kapatmaması gerektiğini tekrar ifade etmiştir<sup>127</sup>.

126 Not. Twitter, 2020, North Sea Continental Shelf Cases, Public 5 Eylül 2020 tarihinde <https://twitter.com/TRintheworld/status/1302305652484825088> adresinden erişilmiştir.

127 "Delimitation of the Continental Shelf between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the French Republic (UK, France)."



Harita 98: 1977 İngiltere-Fransa Davası'nı Gösterir Harita<sup>128</sup>.

### 3. 1982 Libya-Tunus Davası

Libya ve Tunus, aralarındaki kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin uyuşmazlığı, tahkimname ile Uluslararası Adalet Divanına (UAD) götürmüşlerdir. Her iki devlet de kıta sahanlığının belirlenmesinde, karanın denize doğal uzanımının temel unsur olduğunu iddia etmişlerdir. Libya, doğal uzantının yönü saptanırken esas alınması gerekenin kara kütleli olduğunu savunmuştur. Tunus ise doğal uzantının yönünün kıyı ülkesinin karası olması gerektiğini savunmuştur (Yaycı, 2019). 24 Şubat 1982 tarihli kararında UAD, kıta sahanlığı sınırlandırılması söz konusu olduğunda hakça ilkelerin temel ilke olduğunu kabul etmiş ve bu doğrultuda bir değerlendirme yapmıştır. UAD davaya konu olan bölgeyi, bölgeye etki yapıcı koşulları göz önünde bulundurarak kıyılara yakın sektör ve kıyılara uzak sektör olarak ikiye ayırmıştır (Pazarcı, 2011). Bu kapsamda mahkeme, kıyılara yakın sektörde, kıyıları yan yana olan devletlerin yan sınırının saptanmasında uluslararası hukuka uygun yöntemlerden biri olarak kabul edilen kıyıya dik bir çizginin kullanılmasına karar vermiştir. Kıyılara uzak sektörde ise, Libya kıyılarına doğru daha dar bir açı yapan çizgi ile Libya-Tunus arasındaki kıta sahanlığını sınırının oluşmasının isabetli olacağını bildirmiştir. UAD, Libya-Tunus ka-

<sup>128</sup> İngiltere-Fransa MEB sınırlandırması. Twitter, 2020, North Sea Continental Shelf Cases, Public 5 Eylül 2020 tarihinde <https://twitter.com/TRintheworld/status/1302305652484825088> adresinden erişilmiştir.

rarında, Tunus'un kendi ana karasına yakın olan Kerkennah Adaları'na yarım etki tanıyarak, Tunus kıyılarından ve Kerkennah Adaları'ndan başlayarak çizilen hattın ortasının bulunması yolu ile kıyılara uzak sektörün paralelliğini sağlamıştır. Bunun yanı sıra UAD, Tunus'a ait olan ve Libya'ya yakın olan Cerbe Adası'na hiç etki tanımamıştır (Yaycı, 2019). Mahkeme bu kararında "Kıta, denize hakimdir." hükmünü vermiş ve deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında coğrafyanın üstünlüğü prensibini gözetmiş, hakkaniyete uygun olmayan coğrafi unsurların sınırlandırma kapsamında yer alamayacağına hükmetmiştir<sup>129</sup>.



Harita 99: 1982 Libya-Tunus Davası'nı Gösterir Harita<sup>130</sup>.

129 Tunus-Libya Davası kararı, par.73.

130 Libya-Tunus MEB sınırlandırması. Sovereign Limits, t.y. 16 Mart, 2021 tarihinde [https://sovereignlimits.com/wp-content/uploads/sites/2/2019/04/LBY\\_TUN\\_web.jpg](https://sovereignlimits.com/wp-content/uploads/sites/2/2019/04/LBY_TUN_web.jpg). adresinden erişilmiştir.



Harita 100: 1982 Libya-Tunus Davası'nı Gösterir Harita (Yaycı, 2019: 76).

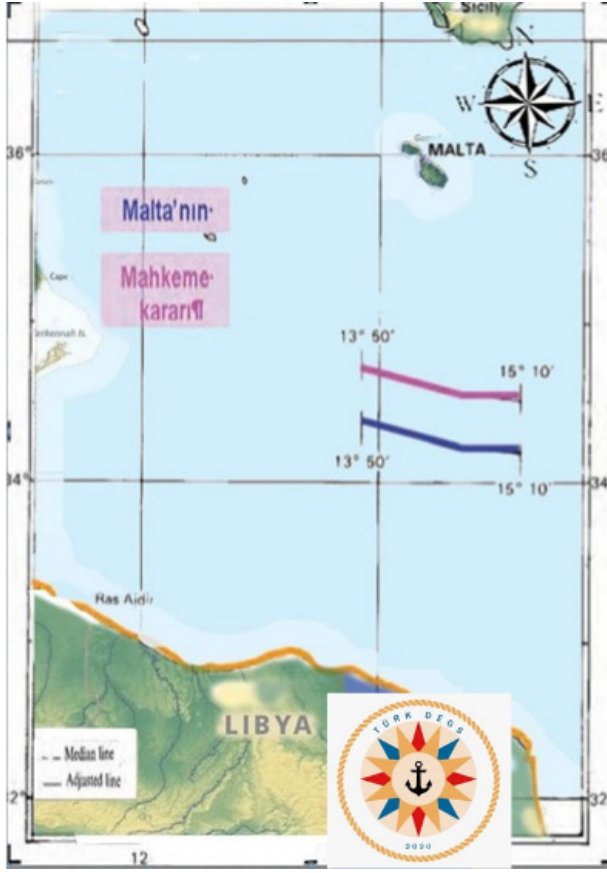
#### 4. 1985 Libya-Malta Davası

Libya ile Malta arasındaki deniz yetki alanlarının belirlenmesi hususundaki uyuşmazlık, Uluslararası Adalet Divanına götürülmüş ve 1985 yılında UAD bu anlaşmazlığı karara bağlamıştır. 3 Haziran 1985 tarihli Libya-Malta Davası'nda Malta, Libya ana karası ile Malta Adası arasındaki sınırlandırmada eşit uzaklık metodunun esas alınmasını talep etmiştir. Libya ise ada statüsündeki Malta'ya daha az kıta sahanlığı tanınması gerektiğini iddia ederek eşit uzaklık metodunun uygulanmaması gerektiğini ileri sürmüştür (Yaycı, 2019). Bu davada UAD, iki devleti sadece oldukları gibi görüp aralarındaki deniz alanını sınırlandırmaktan ziyade, duruma bölgesel bakarak iki devleti de etraflarındaki geniş coğrafyanın bir parçası olarak ele almıştır. Dolayısıyla UAD, Malta'yı Avrupa'nın bir parçası, Libya'yı ise Afrika'nın bir parçası olarak görmüştür. Malta'yı Avrupa'nın küçük bir adası veya kayalığı olarak gören bu bakış açısı ile esasen, iki kıta arasındaki kıta sahanlığını sınırlandırmaya çalışmıştır. UAD, iki devlet arasındaki kıta sahanlığını belirlemekle birlikte aynı zamanda Orta Akdeniz'in güney kıyıları ile kuzey kıyılarının da bir kısmını sınırlandırmıştır. Bunu yaparken de, hakkaniyet ilkesini esas almak suretiyle karar vermiştir. Ayrıca “ *tarafların kıyıları, başlama çizgisini oluşturur* ” ifadesiyle, coğrafyanın üstünlüğü prensibini ön plana aldığı anlaşılmaktadır (TURK DEGS, 2020).



**Harita 101:** 1985 Libya-Malta Davası'nı Gösterir Harita(I.C.J Reports, 1982)<sup>131</sup>.

131 Libya-Malta Deniz Yetki Alanı Sınırlandırması. Libya-Malta ICJ Judgment 1985, Sovereign Limits, t.y. 16 Mart, 2021 tarihinde <https://sovereignlimits.com/boundaries/libya-malta-maritime> adresinden erişilmiştir.



Harita 102: 1985 Libya-Malta Davası'nı Gösterir Harita (Yaycı, 2019:79)<sup>132</sup>.

## 5. 1993 Danimarka-Norveç Davası

16 Ağustos 1988 tarihinde Danimarka, Norveç'in balıkçılık bölgeleri ve doğu kıyıları arasındaki sularda kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin anlaşmazlığı UAD'ye götürmüştür. Danimarka'nın Grönland ve Norveç'in Jan Mayen Adası arasında kalan yaklaşık 72.000 kilometrekarelik bir alanda her iki taraf da hak iddiasında bulunmuştur. 14 Haziran 1993 tarihinde görülen bu davada Danimarka, Grönland için 200 deniz mili genişliğinde bir kıta sahanlığı ve balıkçılık bölgesi talep etmiştir. Norveç ise her ne kadar iddialarını Grönland ile Jan Mayen arasında ortay hat ile sınırlandırmış olsa da Grönland gibi Jan Mayen'in de aynı şekilde 200 deniz mili kıta sahanlığı ve balıkçılık bölgesine sahip olduğunu iddia etmiştir (Watts, 1995). Mahkeme, Norveç'e ait Jan Mayen Adası ile Danimarka'nın Grönland Adası arasındaki deniz

<sup>132</sup> Malta'nın iddia ettiği sınırlandırma çizgisi ile Mahkeme'nin karar kıldığı Malta-Libya deniz yetki alanı sınırlandırma çizgisi. *Libya, Türkiye'nin denizden komşusudur: Doğu Akdeniz'de deniz alanlarının sınırlandırılmasında Libya'nın rolü*, C. Yaycı, 2019. Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi Yayınları.

yetki alanları için sınırlandırmanın ilgili alanın coğrafi özelliklerine göre yapılacağını ifade ederek coğrafyanın üstünlüğü prensibini esas almıştır. Mahkeme, Norveç'in iddia ettiği ortay hat ile Danimarka'nın iddia ettiği 200 deniz mil sınırı arasında bir sınıra hükmetmiştir.



Harita 103: 1993 Danimarka-Norveç Davası'nı Gösterir Harita<sup>133</sup>.

## 6. 2001 Katar-Bahreyn Davası

1986 yılında Katar ve Bahreyn arasında Basra Körfezi'nde, deniz sınırları ve bazı adaların yönetimi ile ilgili bir uyuşmazlık yaşanmıştır. Bu sorunun kaynağı, 1939 yılında İngiltere'nin Havar Adaları'nı Bahreyn'e devretme kararının Katar tarafından tanınmamasıdır. Bu tanımama kararı, adaların aidiyeti ve bununla bağlantılı olarak deniz yetki alanlarının belirlenmesi hususunda uyuşmazlık yaratmıştır. Katar, Bahreyn'in uzun yıllardır Zubarah'ta herhangi bir resmi antlaşma yapmadığını ancak kendilerinin burada egemenlik haklarını kullanarak çok sayıda antlaşma yaptığını belirtmiştir. Havar Adaları'nın ya tamamen ya da kısmen Katar kıyısından 3 deniz mili uzaklıkta bulunduğunu, jeoloji ve jeomorfoloji açısından da aslında bu adaların Katar'ın parçası olduğunu, dolayısıyla da kendi egemenliğinde olması gerektiğini belirtmiştir<sup>134</sup>. Bahreyn, Zubarah Bölgesi'ni 1783'ten 1937'e kadar etkin işgal kavramının kapsamına uygun olarak egemenliği altında tuttuğunu, bu bölgede yaşayanların yöresel örf ve adetlere göre ken-

133 Norveç-Danimarka Sınırlandırması. 1993 Denmark (Greenland)–Norway (Svalbard), Sovereign Limits, t.y. 16 Mart, 2021 tarihinde <https://sovereignlimits.com/boundaries/denmark-greenland-norway-svalbard-maritime> adresinden erişilmiştir.

134 Katar-Bahreyn Davası kararı, par. 189.

dilerine bağılıklarının bulunduğunu ve bu nedenlerle Zubarah Bölgesi’nin kendi egemenliği altında bulunması gerektiğini iddia etmiştir. Mahkeme, sınırlandırma yapılacak bölgenin güney kısmında her iki ülkenin kıyıları arasındaki mesafenin 24 deniz milinden az olup, tarafların 1982 BMDHS’nin kıyıları karşılıklı veya yan yana olan devletler arasında karasularının sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerinin, teamül hukukunun bir parçası olarak davada uygulanabileceğini belirtmiştir. UAD ise bu kuralı “eşit uzaklık/özel durumlar” şeklinde yorumlamış ve daha önceki kararlarında olduğu gibi bu davada da kullanmıştır. UAD, iki devlet arasında ortay hattın yakınlarında yer alan ve Bahreyn’e ait olan Kit’at Jaradah Adası’nı, esas nokta olarak alınırsa, yüz ölçümü bakımından küçük ve insanların yaşamasına elverişsiz bir yapıda olan önemsiz bir deniz unsuruna orantısız bir etki tanınacağını belirtmek suretiyle sınırlandırmada ihmal etmiştir<sup>135</sup>. Sonuç olarak deniz yetki alanı, bu ada ihmal edilerek çizilmiştir.



Harita 104: 2001 Katar-Bahreyn Davası’nı Gösterir Harita (I.C.J., 2001)<sup>136</sup>.

135 Katar-Bahreyn Davası kararı, par. 185.

136 Katar-Bahreyn sınırlandırması. Bahrain-Qatar ICJ Judgment: 2001, Sovereign Limits, t.y. 16 Mart, 2021 tarihinde <https://sovereignlimits.com/boundaries/bahrain-qatar-maritime> adresinden erişilmiştir.

## 7. 1984 Kanada-Amerika Birleşik Devletleri Davası

1984 Maine Körfezi Davası'nda, ABD ve Kanada'nın balıkçılık bölgeleri için yapmış oldukları bir antlaşma olmasına rağmen asla onaylanmamış ve yürürlüğe girmemiştir. Bunun üzerine taraflar, çözüm için Uluslararası Adalet Divanına başvurmuşlar ve aralarındaki ilgili bölgedeki deniz yetki alanının sınırlandırılmasına ilişkin sorunun çözümünü talep etmişlerdir. Kanada, kara sınırıyla kıyının kesiştiği noktada iki devletin coğrafi konumunun yan yana olduğu anlayışından hareketle yan sınırın eşit uzaklık ilkesi uygulanarak saptanmasını ve bu yan sınırı bir yanda dikdörtgenin uzun yanındaki ABD kıyısı öte yanda Nova Scotia Adası esas alınmak suretiyle eşit uzaklıkta olan hat ile körfezin içine uzatılmasını talep etmiştir. UAD bu davada, komşu devletler arasındaki tüm deniz yetki alanı sınırlandırmalarında uygulanacak birtakım temel normları belirlemiştir. Maine Körfezi'ni dik kesen doğrunun, sınırlandırma hattı olarak kabul edilip kıyıların önünün kapatılmaması prensibi ortaya konulmuştur. Ayrıca eşit uzaklık çizgisinin oluşturulmasına hükmeden mahkeme, uluslararası hukukun hakkaniyet ilkesine uygun bir çözüm ortaya koymuştur. UAD kararına göre sınırlandırmanın tek taraflı yapılması mümkün değildir. İkinci olarak da sınırlandırma her durumda hakça kriterlerin uygulanması ile bölgenin coğrafi şekli ve diğer ilgili durumlara ilişkin olarak hakça bir sonuç ortaya çıkmasını mümkün kılacak pratik yöntemlerin kullanımı yoluyla ortaya konulmalıdır. UAD, taraflarca öne sürülen sınırlandırma çizgilerini reddetmiş ve davaya uygulanabilir olarak belirlediği kriterler ve ilkeler çerçevesinde, her iki deniz alanı bakımından tek bir hat ile sınırlandırmayı belirlemiştir.



**Harita 105:** 1984 Kanada-Amerika Birleşik Devletleri Davası'nı Gösterir Harita(I.C.J., 1984)<sup>137</sup>.

137 Not. Canada-United States ICJ Chamber Judgment: 1984, Sovereign Limits, t.y. 16 Mart, 2021 tarihinde <https://sovereignlimits.com/boundaries/canada-united-states-gulf-maine-maritime> adresinden erişilmiştir.

## 8. 1985 Gine-Gine Bissau Davası

Gine-Gine Bissau Davası’nda uyumsuzluk konusu, Gine-Gine Bissau arasında yer alan deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ilişkindir. Taraflar hakem heyetinden, 12 Mayıs 1886 tarihli Fransa-Portekiz Antlaşması’nda tarafların bir deniz sınırı saptayıp saptamadığını, sözleşmeye eklenen protokol ve belgelerin neler olduğunu ve bu sorulara verilecek yanıt çerçevesinde, Gine-Gine Bissau arasında yer alan deniz yetki alanlarının sınırının uluslararası hukuk kurallarına göre saptanmasını ve çözüme kavuşturulmasını talep etmişlerdir. Gine, Fransa-Portekiz Antlaşması’na göre tarafların deniz sınırını saptamış olduğunu; Gine Bissau ise yapılan antlaşmada deniz sınırının saptanmadığını, bu sınırın her iki ülkenin eşit uzaklık hattı ile ispatlanması gerektiğini ileri sürmüştür. Hakem Heyeti, Gine-Gine Bissau arasındaki kıyı uzunluğunun eşit olmasından dolayı sınırlandırmayı yaparken bütün kıyı şeridinin dikkate alınması gerektiğine karar vermiştir<sup>138</sup>. Kıyıya bitişik olan adaları da sığlık bölgede yer alan adalar, Bijagos Adaları ve Poilao, Sene, Samba, Alcatraz gibi güneyde ve kıyı adaları olmak üzere üç başlığa ayırmıştır<sup>139</sup>.

Mahkeme, 14 Şubat 1985 tarihli kararında kıyı coğrafyası benzer olan iki taraf arasındaki sınırlandırmada, bu tür adaların sınırı önemli derecede etkilememesi gerektiğini belirtmiştir (Yaycı, 2019). Bu adalara “*ortay hattın ters tarafında kalan Alcatraz Adaları’na karasuları kadar*” deniz yetki alanı tanınmıştır (Yaycı, 2012). Bu karar, taraflar arasındaki deniz yetki alanları sınırlandırmasını hakkaniyet ilkesine göre belirlemiştir.



**Harita 106:** 1985 Gine-Gine Bissau Davası’nı Gösteren Harita<sup>140</sup>.

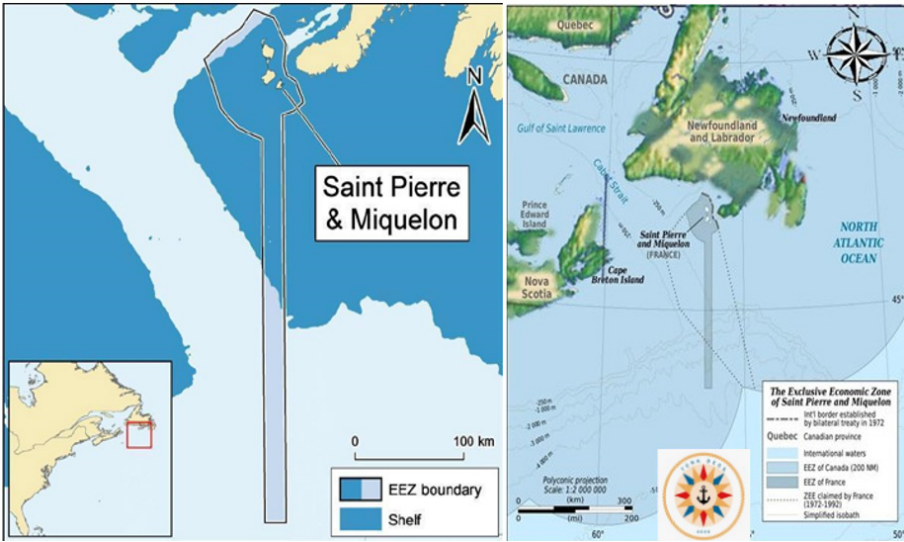
138 Gine-Gine Bissau Davası kararı, par. 103-08.

139 Gine-Gine Bissau Davası kararı, par. 95.

140 Not.Guinea-Bissau-GuineaMaritimeBoundaryAgreement: 1985, Sovereign Limits, t.y. 16 Mart, 2021 tarihinde <https://sovereignlimits.com/boundaries/guinea-guinea-bissau-maritimeadresinden> erişilmiştir.

## 9. 1992 Fransa-Kanada Davası

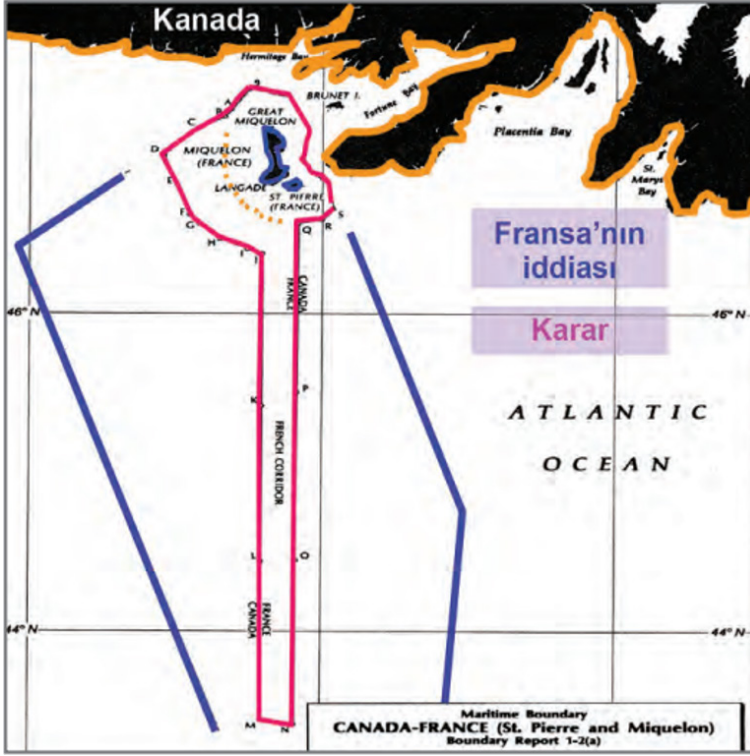
1960'lı yıllarda Fransa ve Kanada'nın hidrokarbon araştırma bölgelerinin çakışması sebebiyle uyuşmazlık çıkmıştır. 1977 yılına gelindiğinde ise Kanada ve Fransa, 200 deniz mili genişliğinde MEB ilan etmişlerdir ve bunun sonucunda her iki devletin deniz yetki alanları çakışmıştır. 1989 yılında taraflar uyuşmazlığın Uluslararası Tahkim Mahkemesine götürülmesi hususunda anlaşmışlardır. Kanada, Saint Pierre ve Miquelon Adaları'nın MEB'i ve kıta sahanlığı bulunmadığını, bu adalara sadece 12 deniz mili kadar karasuyu hakkı verilmesi gerektiğini savunmuştur. Fransa ise adaların da ana karalar gibi deniz yetki alanına sahip olabileceği iddiasında bulunmuştur<sup>141</sup>. 10 Haziran 1992 tarihli Kanada-Fransa Davası'nda Hakem Heyeti, Kanada sahillerine yakın Saint Pierre ve Miquelon gibi Fransız adalarına güneybatı yönünde uzanacak bir deniz yetki alanı vermemiştir. Bu durumun gerekçesi olarak, söz konusu adaların Kanada kıyılarından deniz alanlarını keseceğini belirtilmiştir. Böylece Mahkeme, hakkaniyete uygun olmayan coğrafi unsurların sınırlandırma kapsamında yer alamayacağına hüküm vermiştir.



Harita 107: 1992 Fransa-Kanada Davası'nı Gösterir Harita<sup>142</sup>.

141 1992 Kanada – Fransa Davası kararı, par. 63.

142 Saint-Pierre and Miquelon EEZ map, E. Gaba, Cerema, t.y, 16 Mart 2021 tarihinde [http://www.saint-pierre-et-miquelon.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/dsbm\\_situation\\_de\\_l\\_existant\\_vf.pdf](http://www.saint-pierre-et-miquelon.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/dsbm_situation_de_l_existant_vf.pdf) adresinden erişilmiştir

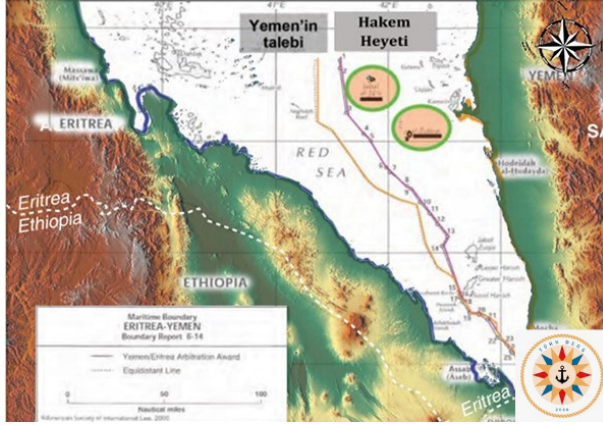


Harita 108: 1992 Fransa-Kanada Davası'nı Gösterir Harita (Yaycı, 2019: 48).

## 10. 1999 Eritre-Yemen Davası

Eritre ve Yemen, Kızıldeniz'deki bazı adaların, adacıkların ve kayalıkların egemenliği konusundaki anlaşmazlık üzerine Uluslararası Adalet Divanına başvurmuştur. Eritre ile Yemen, 3 Ekim 1996 yılında hakemlik antlaşması imzalamışlar ve bu doğrultuda bir hakem heyeti kurulması konusunda anlaşmaya varmışlardır. Eritre, kuzeyde yer alan kıta sahanlığı ile MEB sınırlandırılmasında eşit uzaklığa dair çizginin saptanması hususunda Yemen'e ait Kızıldeniz'in ortasında yer alan küçük adaların göz önünde bulundurularak değerlendirilmesinin hakkaniyet açısından uygun olmadığını ileri sürmüştür. Yemen, Haniş Adaları'nı oluşturan tüm adalar üzerinde egemenliği olduğunu teyit eden bir kararın verilmesini talep etmiştir (Yaycı, 2019). Hakem heyeti bu iki ülke arasında mevcut deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında eşit uzaklık prensibi ile diğer metodları birleştirerek uygulamıştır. Orantılılık prensibi doğrultusunda, ortay hattın oluşturulmasının akabinde sınırlandırma işleminin hakkaniyet açısından uygunluk taşıyıp taşımadığı incelemiştir. Orantılılık kontrol edilirken, taraf devletlerin kıyı uzunlukları ve karasularını da içeren deniz yetki alanları incelenmiş ve mahkeme kararıyla Yemen'in egemenliğinde olduğu kanıtlanmış olan Jabol, Al-Tayr ve Zubayr adalarına kara-

suyu genişliği kadar deniz yetki alanı tanımıştır. İki ülke arasında ortay hattın belirlenmesi aşamasında bu adalar dikkate alınmamıştır. Böylece hakkaniyet ilkesine uygun olarak deniz yetki alanları sınırlandırılmıştır.



**Harita 109:** 1999 Eritre-Yemen Davası'nı Gösterir Harita (Yaycı, 2019: 49).



**Harita 110:** 1999 Eritre-Yemen Davası'nı Gösterir Harita<sup>143</sup>.

143 Eritre-Yemen Davası kararı. *Eritrea-Yemen, Sovereign Limits*, t.y. 16 Mart, 2021 tarihinde <https://sovereignlimits.com/boundaries/eritrea-yemen> adresinden edşilmiştir.

## 11. 2006 Barbados-Trinidad ve Tobago Davası

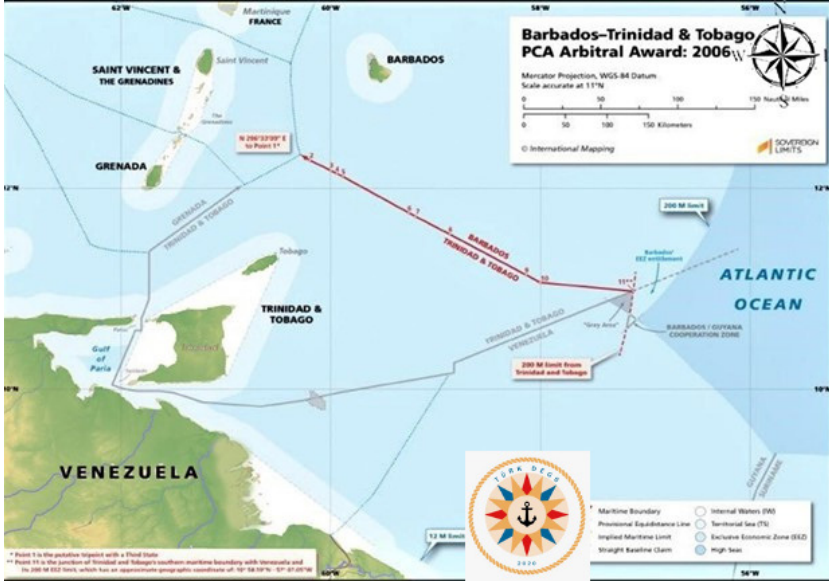
Barbados ile Trinidad ve Tobago arasında Barbadoslu balıkçıların Tobago açıklarındaki sulara balık tutma hakkı konusunda yaşanan ihtilaf, uyuşmazlığın ortaya çıkış nedenidir. Yaklaşık 30 yıldan beri taraflar, balıkçılık ve hidrokarbon alanlarındaki talepleri üzerine yüksek düzeyde diplomatik görüşmeler gerçekleştirmiş ve müzakereler yürütmüşlerdir.

Taraflar, deniz alanları ve balıkçılık konusundaki görüşmelerin aynı mı yoksa birbirinden ayrı görüşmeler mi olduğu konusunda uyuşmazlık yaşamışlardır. Bunun üzerine Trinidad ve Tobago, Barbados’u bu uyuşmazlığı tahkime taşımaya davet etmiştir. Tahkim süreci, 1982 BMDHS’nin 286. maddesi ve VII. sayılı ekine uygun olarak Barbados tarafından 16 Şubat 2004 tarihinde başlatılmıştır<sup>144</sup>. Barbados, balıkçılarının Tobago Adası çevresindeki deniz alanında balıkçılık faaliyetlerini sürdürememesi nedeniyle ekonomik açıdan zarar gördüklerini belirterek, Barbados halkının, balıkçıların ve ailelerin yaşamsal açıdan balıkçılığa ihtiyaç duyduğunu ve Tobago sularında yüzyıllardır geleneksel olarak uçan balık avladıklarını önesürmüştür. Aynı zamanda Trinidad ve Tobago balıkçılarının bu alanda balıkçılık faaliyeti göstermediklerini ve bu alana muhtaç olmadıklarını da iddia etmiştir. Hakkaniyetli bir çözümün sağlanması için Barbados, münhasır ekonomik bölgesinin Barbados balıkçılık faaliyetlerini tanıyan ve koruyan bir şekilde sınırlandırılmasıyla mümkün olacağını iddia etmiştir. Trinidad ve Tobago ise Barbados’un defalarca kullandığı ve şartlaraçısından hakkaniyetli olan ortay hattan sapmak içinhiçbir dayanak bulunmadığını da belirtmiştir. Ortay hattın hakkaniyetli bir sonuç ortaya çıkarabilmesi için BMDHS’nin 74. ve 83. maddelerine uygun bir şekilde değiştirilmesi gerektiğini önesürmüştür.

Daimi Hakemlik Mahkemesi, sınır hattının çizilmesin de hem öngörülebilirliği ve istikrarı hukukun üstünlüğü kapsamında sağlayabilecek hem de hakkaniyetin gereğini yerine getiren bir sonuç için çeşitli ölçütlerin ve yöntemlerin belirlenmesindeki esneklik ihtiyacını karşılayacak bir yaklaşım benimsemiştir. Uyuşmazlığın çözümünde öncelikli olarak bir eşit uzaklık hattı çizilerek başlangıç yapılmasının pratik kolaylığa sahip olacağı vurgulanmıştır. Bu yöntem her ne kadar çözüm aşaması için uygun görülse de ilk aşamada çizilen eşit uzaklık hattı çoğu durumda bölgedeki coğrafi özellikler dolayısıyla hakkaniyete aykırı sonuçlar doğuracaktır. Bu sebeple ikinci aşamada bölgenin ilgili koşulları ve özellikleri doğrultusunda hakça sonucun sağlanması adına hattın ayarlanıp ayarlanmayacağına karar verilmesi gerektiği vurgulanmıştır (Uluslararası Adalet Divanı, Weil, 1988). Barbados’un Trinidad ve Tobago münhasır ekonomik bölgesinde geleneksel olarak yüzyıllardır balık avladığını kanıtlayama-

144 Barbados v. Trinidad and Tobago, Award of theArbitalTribunal, par. 46-56.

dığı belirtilmiştir. Sınırlandırma yapılırken kıyı uzunluğunun çok önemli olduğuna dikkat çekilmiştir. Bu nedenle hakem heyeti, batıda uygulanacak sınırlandırmayı eşit uzaklık olarak belirlemiştir. Ancak mahkeme, doğuda Atlantik Okyanusu tarafında Trinidad ve Tobago'nun kıyı hatlarının gözle görülür şekilde daha uzun olması nedeniyle ortay hattı Trinidad ve Tobago lehine kaydırmıştır. Böylece iki devlet arasındaki deniz yetki alanları hakkaniyete uygun olarak sınırlandırılmıştır.



Harita 111: 2006 Barbados-Trinidad ve Tobago Davası'nı Gösterir Harita<sup>145</sup>.

## 12. 2007 Guyana-Surinam Davası

Guyana-Surinam Davası'nda uyuşmazlık konusu kıta sahanlığı, karasuları ve münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılmasına ilişkindir. Taraflar, uyuşmazlığın konusunu oluşturan bölgelerin tek bir hat ile sınırlandırılmasını talep etmişlerdir<sup>146</sup>. Guyana, BMDHS'nin 15, 74, 83 ve 279. maddelerinden doğan haklarını koruma altına almak ve Surinam ile aralarındaki uyuşmazlık konusu olan deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasının çözülmesi için heyete başvurduğunu bildirmiştir. Bunun yanı sıra Surinam'ın ileri sürmüş olduğu deniz yetki alanı sınırının belirlenmesinden önce çözülmemiş kara sınırı sorununun çözülmesi gerektiği iddialarına karşı çıkmıştır. Surinam ise heyetin Guyana'nın deniz alanlarının sınırlanması iddiasında yetki sahibi olmadığını ve Guyana'nın iddialarının kabul edilemez olduğunu ileri

145 Sovereign Limits, t.y. 16 Mart, 2021 tarihinde [https://sovereignlimits.com/wp-content/uploads/sites/2/2018/06/BRB\\_TTO\\_web-768x562.png](https://sovereignlimits.com/wp-content/uploads/sites/2/2018/06/BRB_TTO_web-768x562.png) adresinden erişilmiştir.

146 Guyana-Surinam Davası kararı, par.330-342.

sürmüştür<sup>147</sup>. Hakem heyeti orantılılık esasına göre tarafların kıyı uzunluklarını incelemiş, Guyana ve Surinam’ın neredeyse aynı oranlara sahip olduğu yönünde fikir birliğine varmıştır. Mahkeme, 17 Şubat 2007 tarihli kararında, davaya konu olan uyuşmazlık alanlarındaki sınırlandırmanın hakkaniyet ilkesi çerçevesinde yapılması gerektiğine hükmetmiştir.



**Harita 112:** 2007 Guyana-Surinam Davası Kararını Gösterir Harita<sup>148</sup>.

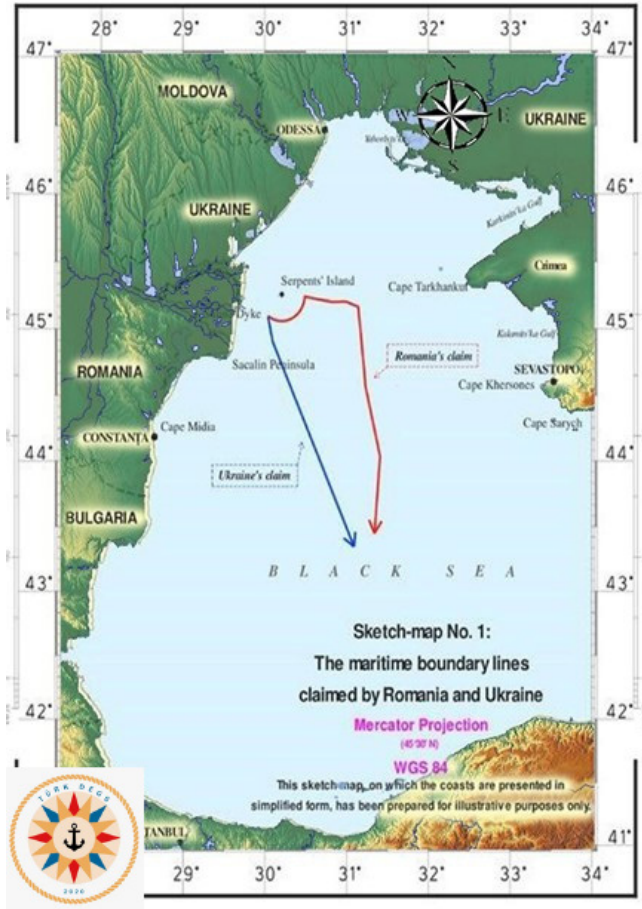
### 13. 2009 Romanya-Ukrayna Davası

Romanya ile Ukrayna arasındaki deniz yetki alanlarının paylaşımına ilişkin uyuşmazlığın çözülmesi konusunda Romanya, 16 Eylül 2004 tarihinde UAD’ye başvurmuştur. Ukrayna, Romanya’nın karasuları dış sınırlarını da içeren deniz yetki alanı sınırlandırması iddialarına karşılık olarak, UAD’nin söz konusu uyuşmazlıktaki yargı yetkisinin sadece münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı sınırlandırmasına yönelik varlık gösterdiğini; devletlerin kara-

147 Guyana-Surinam Davası kararı, par.128-129.

148 *Guyana-Surinam Davası kararı*. 2007 Guyana–Suriname, Sovereign Limits, t.y., 16 Mart 2021 tarihinde <https://sovereignlimits.com/boundaries/guyana-suriname-maritime> adresinden erişilmiştir.

suları dış sınırlarının, sınırlandırmanın bir parçasını meydana getirirler dahi UAD'nin yargı yetkisinin kapsamında bulunmadığını ileri sürmüştür. UAD, ilk olarak Romanya ve Ukrayna arasında geçici eşit uzaklık çizgisi tespit etmiş, sonrasında geçici eşit uzaklık çizgisinin hakaniyete uygunluk bakımından düzeltme gerektirip gerektirmediğini kararlaştırmıştır. UAD, 2009 tarihli kararında, Ukrayna'ya ait olan ortay hattın ters tarafında bulunan Yılan Adası'na karasuyu kadar deniz yetki alanı tanıyarak, Romanya ile Ukrayna arasında kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge sınırlandırması uyuşmazlığına son vermiştir (Yaycı, 2019).

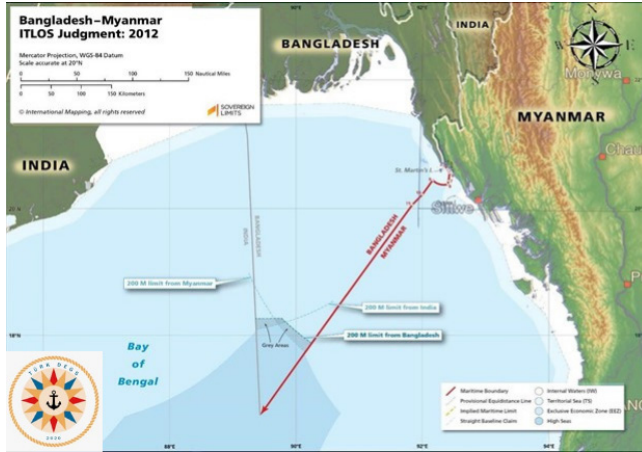


Harita 113: 2009 Romanya-Ukrayna Davası (Yaycı, 2019: 50).

#### 14. 2012 Bangladeş-Myanmar Davası (Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi, 2012)

Davaya konu olan uyuşmazlık; Bengal Körfezi'nde Bangladeş ile Myanmar arasında karasuları, münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığının sınırlandırılması ile kıta sahanlığının dış sınırını 200 deniz milinin ötesine taşıma hakkının varlığını tespit etmeye ilişkindir (Yay-

cı, 2019). Bangladeş, Myanmar ile arasındaki 1974 ve 2008 yıllarında yapılan görüşmelere ilişkin tutanakların hukuki niteliği üzerinde durmuştur. Bangladeş tarafından söz konusu tutanakların, 1982 BMDHS’nin 15. maddesi uyarınca bir antlaşma olduğu ileri sürülmüş, hatta taraflar arasında karasularının sınırının ilk olarak 1974 tutanağıyla belirlendiğinin ve 2008 tutanağıyla da teyit edildiğinin mahkeme tarafından tespiti istenmiştir. Myanmar ise söz konusu tutanakların antlaşma değil, tutanağın niteliğinin iki taraf arasında devam eden müzakerelerin bir parçası olarak bazı teknik hususları açıklığa kavuşturmaktan ibaret olduğunu ifade etmiştir. Mahkeme, görüşmeler esnasında ileri sürülen şartların kaleme alındığı metnin 1982 BMDHS bağlamında bir antlaşma olmadığına karar vermiştir. UAD, 14 Mart 2012 tarihli kararında, 2009 Romanya-Ukrayna kararına atıf yaparak Myanmar’ın karşısında bulunan ve Bangladeş’e ait olan St.Martin’s Adası’na karasuları kadar deniz yetki alanı tanımıştır.



Harita 114: 2012 Bangladeş-Myanmar Davası'nı Gösterir Harita<sup>149</sup>.

## 15. 2014 Peru-Şili Davası

Davaya konu olan uyuşmazlık, Güney Amerika'nın batısında yer alan ve iki komşu devlet olan Peru ile Şili arasındaki deniz sınırının belirlenmesine ilişkindir. 1929 tarihli Lima Antlaşması ile kara sınırı teşkil eden noktanın, Peru sahiline uzanan 200 deniz millik bir deniz alanının Peru yararına tanınmış olması fakat Şili'nin bu alanı açık denizin bir parçası olarak görmesi, davanın temel uyuşmazlık noktasını oluşturmaktadır. Söz konusu davada Peru, taraflar arasında bir deniz sınırı olmadığını savunmuş ve UAD'nin hakkaniyetli bir neticeye ulaşmak amacıyla ortay hat yöntemiyle sınırlandırma yapmasını istemiştir. Şili, 1952 Santiago Bildirisi'nin Peru'yla Şili'yi ayıran kara sınırından başlayan 200 deniz millik bir uluslararası

149 Bangladeş-Myanmar Davası kararı. 2012 Bangladesh-Myanmar, "Sovereign Limits, t.y., 16 Mart, 2021 tarihinde <https://sovereignlimits.com/boundaries/bangladesh-myanmar-maritimeadresinden> erişilmiştir.

sı deniz sınırı oluşturduğunu tartışmıştır. Birçok antlaşma ve takip eden uygulamayı böyle bir sınırın varlığı için kanıt saymış ve UAD'den bu sınırın onaylanmasını talep etmiştir<sup>150</sup>. Peru, ortak deniz sınırının bitiş noktasının üstünde, esas hattından başlayarak 200 deniz mili boyunca uzanan münhasır egemen hakları olduğunu iddia etmiştir. Şili ise bu duruma karşı çıkmış ve Peru'nun burada, Şili'ye göre uluslararası deniz sınırı oluşturan bölgede hiçbir hakkı olmadığını savunmuştur. Şili uluslararası hukukun en temel teamül kurallarından ahde vefa (*pactasunderservanda*) ilkesini ve sınırların değişmezliği ilkesinin zaten üzerinde anlaşmaya varılmış bir sınırın tekrar çizilmesi ile bağdaşmadığını ileri sürmüştür. Peru ise Şili'nin savunduğu sınırlandırmanın 200 deniz millik bir iz düşümünün Şili'ye tam yarar sağlarken Peru'ya önemli bir yoksunluk etkisi yaratacağından hakkaniyetten tamamen uzak olduğunu savunmuştur<sup>151</sup>.

27 Ocak 2014 tarihli kararında mahkeme, Peru ile Şili arasındaki kıyı coğrafyasını en iyi yansıtan eşit uzaklık çizgisine uygun olarak, hakkaniyete dayalı bir deniz yetki alanı sınırı oluşturmuştur. Mahkeme, özellikle 200 deniz mili kadar MEB sınırını dikkate alarak bir çözüme ulaşmaya çalışmıştır.



Harita 115: 2014 Peru-Şili Davası'nı Gösterir Harita(Paterson,2015)<sup>152</sup>.

## 16. 2014 Bangladeş-Hindistan Davası

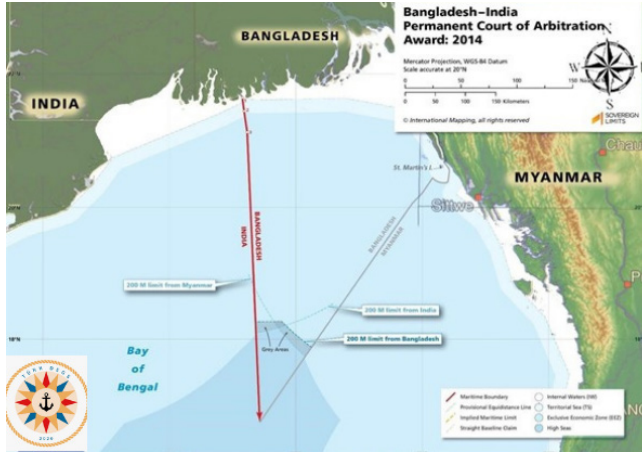
Taraflar arasındaki uyuşmazlık, Bengal Körfezi'nde taraflar arasındaki karasuları, münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı arasındaki sınırın belirlenmesine ilişkindir. Taraflar,

150 Peru-Şili Davası kararı, par.22.

151 Peru-Şili Davası kararı, par.23.

152 Peru-Şili Davası Kararı. The Peru-Chile Maritime Dispute: A Case Study, P. J. Paterson, 2015

Daimi Hakemlik Mahkemesinden üç deniz bölgesini sınırlandıran tek bir deniz sınır çizgisi çekmesini talep etmişlerdir (Suarez, 2016). Hindistan, kıta sahanlığı alanında 200 deniz milinin ötesindeki geçici eşit uzaklık hattında hiçbir ayarlamının gerekli olmadığını savunmuştur. Öte yandan Bangladeş, kıyılarının içbükeyliğinin geçici hattın ayarlanmasını haklı çıkaran bir durum olduğunu savunmuştur. Daimi Hakemlik Mahkemesi tarafından oluşturulan nihai sınırlandırma çizgisi, geçmiş yargı kararları tarafından geliştirilen ve Kuzey Denizi Davası'nda esas alınan eşit uzaklık ilkesi ile ilgili koşulların uygulanmasının bir sonucudur. Daimi Hakemlik Mahkemesi, 7 Temmuz 2014 tarihinde, Bangladeş ve Hindistan arasındaki deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına karar vermiştir. Mahkeme, eşit uzaklık ilkesi doğrultusunda hakkaniyete uygun olarak iki ülke arasındaki deniz yetki alanları sınırlarını çizmiştir.



Harita 116: 2014 Bangladeş-Hindistan Davası'nı Gösterir Harita<sup>153</sup>.

## 17. 2017 Gana-Fildişi Sahili Davası

Uyuşmazlığın taraf devletleri olan Gana ve Fildişi Sahili, Gine Körfezi'nde birbirlerine komşu olarak yer almaktadır. Uyuşmazlık bu alanlardaki hidrokarbon yataklarından yararlanmak hususundaki anlaşmazlıktan ileri gelmiştir. Gana, somut uyuşmazlıkta gerçek anlamda bir deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına gidilmesine gerek olmadığını ve mahkemenin var olan anlaşmaya göre deniz yetki alanını tespit etmesi gerektiğini savunmuştur. Fildişi Sahili ise ortada bir zımni veya açık antlaşmanın olmadığını, dolayısıyla deniz yetki alanlarının sınırlandırılması gerektiğini savunmuştur. Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi 23 Eylül 2017 tarihli nihai kararında, Gana ile Fildişi Sahili arasındaki deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına karar vermiştir. Mahkeme eşit uzaklık metodunu uygulayarak BMDHS

153 Bangladesh-India Permanent Court of Arbitration Award: 2014, Sovereign Limits, 16 Mart, 2021 tarihinde [https://sovereignlimits.com/wp-content/uploads/sites/2/2020/02/Bangladesh\\_India-01.png](https://sovereignlimits.com/wp-content/uploads/sites/2/2020/02/Bangladesh_India-01.png) adresinden erişilmiştir.

83. maddesinde belirtilen hakkaniyete dayalı olarak deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına karar vererek, adil bir çözümün oluşmasını sağlamıştır<sup>154</sup>.



Harita 117: 2017 Gana-Fildişi Sahili Davası'nı Gösterir Harita<sup>155</sup>.

## 18. 2018 Nikaragua-Kosta Rika Davası

Kosta Rika, 25 Şubat 2014'te Nikaragua'ya deniz yetki alanlarının sınırlandırılması hakkında dava açmıştır. Uluslararası Adalet Divanının yargı yetkisi bakımından Pasifik İskan Amerikan Antlaşması (Bogota Paketi), Kosta Rika'ya bir dayanak noktası olmuştur<sup>156</sup>. Nikaragua'ya ait Korn Adaları ve bazı coğrafi formasyonların hukuki statüleri; bu alanların "adaların rejimi"nin düzenlendiği BMDHS 121. maddesi kapsamında değerlendirilmesi sonucunda tam yetkili ada sıfatını almaları veya almamaları ve buna göre deniz yetki alanlarına

154 2017 Gana-Fildişi Sahili Davası kararı, par. 604.

155 Gana-Fildişi Sahili Davası 2014 Côté d'Ivoire-Ghana, Sovereign Limits, t.y., 16 Mart 2021 tarihinde <https://sovereignlimits.com/boundaries/cote-divoire-ghana-maritime> adresinden erişilmiştir.

156 Nikaragua-Kosta Rika Davası, par. 2.

ilişkin düzenlemelerin gerekliliği bu uyuşmazlığın temelini oluşturur<sup>157</sup>. Kosta Rika, Korn Adaları’nın hiçbir şekilde etki doğurmaması gerektiğini dile getirerek argümanlarına gerekçe olarak coğrafi konumların ana karaya olan uzaklığını göstermiştir<sup>158</sup>. Bununla birlikte, geçici eşit uzaklık çizgisinde düzeltme yapılması gerektiğini iddia etmiş, Paksaro Bovo ve Palmenta Kays’ın konumları ve boyutları gereği mercan kayalığı ve kaya niteliği taşıdığı ileri sürmüştür<sup>159</sup>. Nikaragua ise Kosta Rika’nın iddialarına karşı çıkararak Korn Adaları ve Kayos de Parlas’ın eşit uzaklık çizgisinin ikameti üzerinde etki doğurduğunu, bu etkinin orantılı olmakla birlikte karşılıklı olduğunu, Paksaro Bovo ve Palmenta Kays konusunda da bu alanların kendi sahilinin tamamlayıcı parçası olduğunu iddia etmiştir. Bu iddia kapsamında söz konusu alanların geçici eşit uzaklık çiziminde dikkate alınması gerektiğini ve ana karanın bir parçası olduğunu ileri sürmüştür<sup>160</sup>. Mahkeme, adil bir sonuca ulaşmak adına eşit uzaklık çizgisinin ayarlanmasını veya düzeltilmesini gerektiren şartların varlığını değerlendirmiştir. Nihai aşama olarak, tarafların sahil uzunlukları ve kendilerine verilen deniz yetki alanları arasında dikkat çeken bir orantısızlık olup olmadığını değerlendirmiştir. Tüm bu aşamalar sonucunda 2 Şubat 2018 tarihli kararında Mahkeme, Nikaragua hakimiyetinde olan Korn Adaları’nın etkisini azaltmak suretiyle Kosta Rika ve Nikaragua arasında münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı sınırlarına hükmetmiştir (Yaycı, 2019). Bu sınırlandırma, hakkaniyet ilkesi ve belirli ölçütler çerçevesinde yapılmıştır.

---

157 Nikaragua-Kosta Rika Davası, par. 112, 139, 141.

158 Nikaragua-Kosta Rika Davası, par.139.

159 Nikaragua-Kosta Rika Davası, par.141.

160 Nikaragua-Kosta Rika Davası, par. 96-7, 141.



Harita 118: 2018 Nikaragua-Kosta Rika Davası'nı Gösterir Harita<sup>161</sup>.

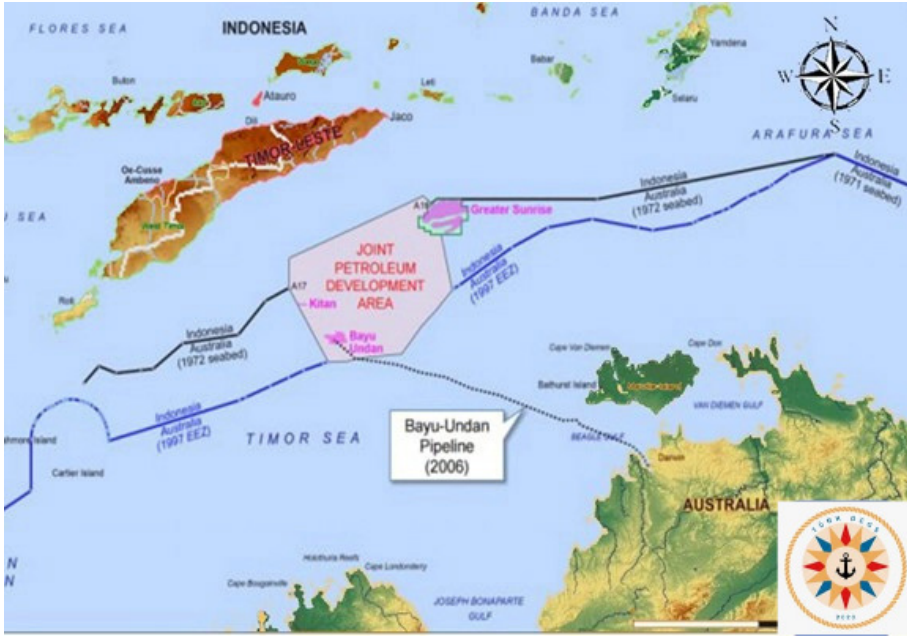
### 19. 2018 Doğu Timor-Avustralya Davası

Avustralya, Endonezya'yı kontrol ettiği dönemde, Timor Denizi'ndeki deniz tabanı kaynaklarının tahsisi ile ilgili olarak Endonezya ile belirli anlaşmalara varmıştır. Ancak daha sonra Doğu Timor olacak olan kıyıya bitişik herhangi bir kalıcı deniz sınırı oluşturulmamıştır. Doğu Timor'un bağımsızlığını kazandığı aynı gün Doğu Timor hükümeti ile Avustralya hükümeti arasında Timor Denizi Antlaşması'nı imzalanmıştır. Timor Deniz Antlaşması, Doğu Timor ve Avustralya arasında, Timor Denizi'nde bir Ortak Petrol Geliştirme Bölgesi'nin (JPDA) oluşturulması ve yönetilmesini sağlamıştır. Böylece aralarındaki deniz sınırının nihai olarak sınırlandırılması beklenmiştir. 2003 yılında Doğu Timor ve Avustralya arasında, kalıcı bir deniz sınırı oluşturulması için müzakerelere başlanmıştır. Avustralya, Doğu Timor'un Avustralya'ya yönelik antlaşma taahhütlerini ihlal ederek komisyonu ele geçirmeye çalıştığı için taraflar arasındaki anlaşmazlığın “kabul edilemez” olduğunu ileri sürmüştür. Doğu Timor

161 Sovereign Limits,t.y., 16 Mart 2021 tarihinde <https://sovereignlimits.com/boundaries/costa-rica-nicaragua-maritime> adresinden erişilmiştir.

ise uzlaşma komisyonunun BMDHS esas alınarak oluşturulduğunu, dolayısıyla komisyonun referans olarak dahil edilmediği sürece diğer antlaşmalarla değil, BMDHS tarafından belirlenmesi gerektiğini ileri sürmüştür.

Daimi Hakemlik Mahkemesi 9 Mayıs 2018 tarihinde vermiş olduğu kararda, uluslararası hukuk anlamında emsal bir karar oluşturmuştur. Doğu Timor ve Avustralya, 6 Mart 2018 tarihinde deniz yetki alanlarının sınırlandırılması antlaşması imzalamıştır. Bu antlaşma ile taraflar, Timor Denizi’nde egemenlik iddialarında buldukları “*Greater Sunrise*” sahasındaki hidrokarbon kaynaklarını birlikte işletmeye karar vermişlerdir. Böylece mahkeme, tarafların ortak iradelerine uygun olarak “*hakkaniyet ve oransallık*” çerçevesinde bir karar vermiştir. Bu anlamda verilen karar ile taraflar, hidrokarbon kaynaklarından maddi kazanç sağlamak için anlaşmışlardır.



**Harita 119:** 2018 Doğu Timor-Avustralya Davası’nı Gösterir Harita<sup>162</sup>.

162 Doğu Timor-Avustralya Davası kararı. Sovereign Limits, t.y., Erişim Tarihi: 16 Mart 2021 tarihinde <https://sovereignlimits.com/boundaries/australia-timor-lest-maritime> adresinden erişilmiştir.

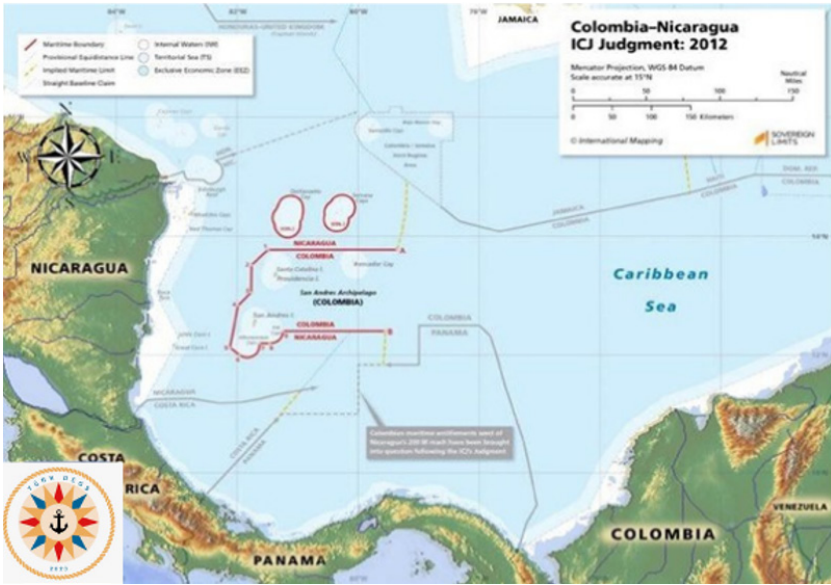


Harita 120: 2018 Doğu Timor-Avustralya Davası'nı Gösterir Harita<sup>163</sup>.

## 20. 2012 Nikaragua-Kolombiya Davası

Dava sürecinde Kolombiya, adaların tam etkiye sahip olması ve eşit uzaklık metodunun kullanılması gerektiğini ileri sürmüştür. Nikaragua ise ana karanın denize açılımı ile orantılılık ilkesine vurgu yapmıştır. Nikaragua ve Kolombiya arasındaki uyuşmazlık, adalara verilen yetkinin sınırlandırılmasındaki rolü bakımından Adalar (Ege) Denizi ve Doğu Akdeniz'deki, Türkiye ile Yunanistan arasındaki meselelerle benzerlik içermektedir (Yaycı, 2019). Mahkeme, 19 Kasım 2012 tarihli nihai kararında, hakkaniyetli çözüme ulaşılması amacıyla adaların etkisini sınırlandırmış, bazı adalara karasuları dışında yetki vermemiş ve iki ülkenin ana karalarının deniz yetki alanı sınırlarının birbirlerine kesici etki yaratmalarını engellemiştir. Bu sonuca ulaşırken kapatmama metodunun uygulandığı anlaşılmaktadır.

163 Doğu Timor-Avustralya Davası kararı. La'oHamutuk, t.y., 16 Mart 2021 tarihinde <https://www.laohamutuk.org/Bulletin/2006/Apr/mapareas.gif> adresinden erişilmiştir.



Harita 121: 2012 Nikaragua-Kolombiya Davası'nı Gösterir Harita<sup>164</sup>.

## 21. 2012 Hırvatistan-Slovenya Davası

Davaya konu olan uyuşmazlık, tarafların 21 Haziran 1991’de Yugoslavya Sosyalist Federal Cumhuriyeti’nden bağımsızlıklarını ilan etmelerinden sonra ortaya çıkmıştır. Hırvatistan ve Slovenya egemen devletler haline gelince, kara sınırlarının nasıl olması ve karasularının nasıl paylaşılması gerektiği gibi sorunlar ortaya çıkmıştır. Bu sorunlar sebebiyle etrafı denizlerle çevrili Slovenya’nın, Adriyatik Denizi’nin güney kısmına ve Akdeniz’in büyük kısmına erişimi için Hırvatistan’ın karasuları üzerinden herhangi bir geçiş hakkına sahip olup olmayacağı gündeme gelmiştir. Taraflar bu anlaşmazlıklara yönelik hakem mahkemesine başvurmuşlardır. Davaya konu uyuşmazlık; Piran Koyu, Trieste Körfezi deniz sınırının belirlenmesi ve Slovenya’nın açık denizlere çıkış talebi olmak üzere üç başlık altında incelenmiştir. Slovenya, Piran Koyu’nun tamamını kullanarak kıta sahanlığından açık denizlere çıkış alanı talep etmiştir. Trieste Körfezi’ndeki kendi kıta sahanlığı sınırının Savudrija Burnu’ndan çekilecek 12 deniz mili uzunluğun Osima Antlaşması dikkate alınarak ve bu antlaşmanın sınırına en uzak noktayı birleştirecek şekilde belirlenmesini talep etmiştir. Hırvatistan ise Piran Koyu’ndaki uyuşmazlığa yönelik, deniz sınırlarının belirlenmesi ve tahkim anlaşması doğrultusunda bir değerlendirme yapılarak eşit uzaklık ilkesinin dikkate alınması gerektiğini savunmuştur. Bununla birlikte, Slovenya’nın uluslararası sulara çıkış için hak iddia edebilecek bir karasının veya kıta sahanlığı

164 Sovereign Limits, t.y., 16 Mart 2021 tarihinde [https://sovereignlimits.com/wp-content/uploads/sites/2/2018/07/COL\\_NIC-768x562.jpg](https://sovereignlimits.com/wp-content/uploads/sites/2/2018/07/COL_NIC-768x562.jpg) adresinden erişilmiştir.

ğının olmadığını, konunun uluslararası hukukta zaten açıkça tanımlandığını ifade etmiştir. 29 Haziran 2017 tarihli kararında mahkeme, deniz sınırı ile bunun kullanım hakkını Hırvatistan ve Slovenya'nın tezlerinden farklı olarak değerlendirmiş ve Piran Koyu'nun kullanımının büyük bölümünü Slovenya'ya bırakacak şekilde karara varmıştır. Piran Körfezi'ndeki sınırın sınırlandırılması konusunda mahkemenin kararı, *utipossidetis* (savaş sonrası sahiplik) ilkesine dayanılarak verilmiştir<sup>165</sup>. Mahkeme; turizmin gelişmesi, deniz ekosistemine ilişkin endişe, araştırma ve polis faaliyetleri, devletlerin kaza durumunda tepkisi ve kirlilikle ilgili endişeler gibi faktörleri dikkate almıştır (Uluslararası Tahkim, 2020). Mahkeme, Trieste Körfezi'ndeki deniz sınırının belirlenmesine yönelik yaptığı değerlendirmede, Piran Koyu için bir kapanma hattı çekilmesi yoluyla deniz sınırının bu hattın kestiği noktadan başlayarak batıya doğru eğimli olacak şekilde iki ülkenin deniz yetki alanlarını belirlemiştir. Son olarak Mahkeme, Slovenya'nın açık denizlere çıkış talebini haklı görerek Slovenya'ya, Slovenya-Hırvatistan arasında belirlenen deniz sınırından başlayan ve Osimo Antlaşması sınırından 2,5 deniz mili genişlikte, açık denize uzanan bir çıkış alanı hakkı tanımıştır.



**Harita 122:** Slovenya-Hırvatistan Davası'nı Gösterir Harita<sup>166</sup>.

165 Utipossidetis ilkesi, uluslararası hukukta toprak kazanma veya bir ülke üzerinde mülkiyet iddialarının belirlenmesinde rol oynar.

166 Slovenya-Hırvatistan Davası kararı. Sovereign Limits, t.y., 16 Mart 2021 tarihinde <https://sovereignlimits.com/boundaries/croatia-slovenia-maritime> adresinden erişilmiştir.

## EK-D

### Yayı Doktrini ve Temel Prensipleri

#### Yayı Doktrini Temel Prensipleri

1. Yayı Doktrini, uluslararası deniz hukukunun temel prensipleri olan “*Hakkaniyet*”, “*Coğrafyanın Üstünlüğü*”, “*Oransallık*” ve “*Kapatmama*” ilkelerine dayanmaktadır. Ahde vefa çerçevesinde Türkiye'nin diğer devletlere önceden verdiği tekliflere sadık kalmaya özen gösterir.

2. Türkiye'nin çevre denizleri deniz hukuku açısından kapalı ya da yarı kapalı deniz statüsündedir. Bu durum özel uygulamaları dikte eder. 400 deniz milinden az genişliği olan denizlerde (adaların da ana karaların kıta sahanlığı üzerinde bulunması nedeniyle) ana karaların kıta sahanlığı esasır.

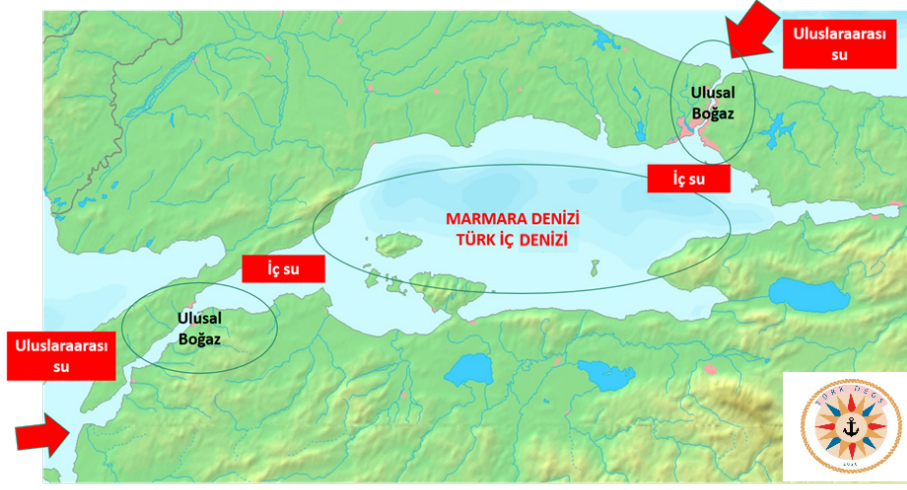
3. Bu ilkeler çerçevesinde hesaplanan, Türkiye'nin çevre denizleri ve iç denizi olan Marmara Denizi'ndeki uluslararası hukuka uygun ve uluslararası hukuktan kaynaklanan hak ve menfaatleri çerçevesinde ilan edilmiş ya da ilan edilmesi öngörülen deniz yetki alanları [kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge (MEB)] sınırları dahilindeki denizlerini “Türk Deniz Yetki Alanları (Mavi Vatan)” olarak kabul eder.

4. Türkiye'nin Karadeniz'deki deniz yetki alanı, 1986'da ilan ettiği MEB'dir.



**Harita 123:** Karadeniz Türk Deniz Yetki Alanlarını Gösterir Harita.

5. Marmara Denizi Türkiye'nin iç denizidir ve 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümleri saklı kalmak kaydıyla, iç su rejimine tabidir.



**Harita 124:** Marmara Türk İç Denizini Gösterir Harita.

6. 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümleri çerçevesinde geçiş yapan gemilerden “Altın Frank” değerine göre ücretlendirme yapılmasını öngörür.

7. Türkiye'nin Adalar (Ege) Denizi'ndeki deniz yetki alanı, Yunanistan'ın bir “takımda ya da adalar ülkesi yani arşipel devleti (Filipinler, Endonezya, Japonya gibi) olmadığı” gerçeğinden hareketle, Türkiye ve Yunanistan ana karaları esas alınarak ortay hattın geçen deniz yetki alanı sınırının doğusunda kalan deniz alanıdır. Türkiye ve Yunanistan ana karaları arasındaki ortay hattın doğusunda yani Türkiye tarafında kalan Yunanistan'a ait adaların uluslararası deniz hukukuna göre “ters tarafda kalan” statüsünde olduğunu ve ancak sadece karasuları kadar deniz yetki alanına sahip olabileceklerini belirtir.

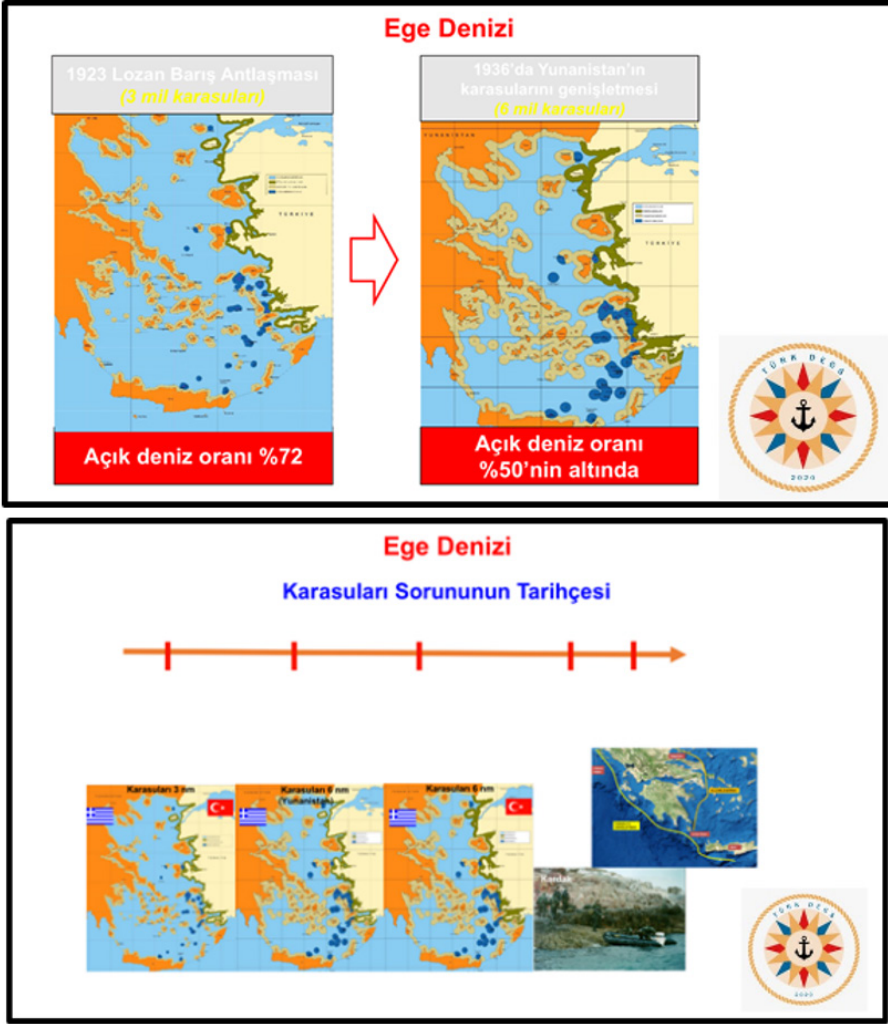


**Harita 125:** Adalar Denizi Türk Deniz Yetki Alanlarını Gösterir Harita.

8. Egemenliği Antlaşmalarla Yunanistan'a Devredilmemiş Ada, Adacık ve Kayalıklar'ın (EGAYDAAK) aidiyetinin belirlenmesini temel ve öncelikli şart kabul eder. Bu konu açıklığa kavuşmadan, Yunanistan ile deniz yetki alanları ile ilgili hiçbir konu müzakere edilmemesi gerektiğini belirtir. EGAYDAAK'lar sorununun temel sorun olarak görülmesinin siyasi bir tercih değil, hukuki bir zorunluluk olduğunu vurgular.

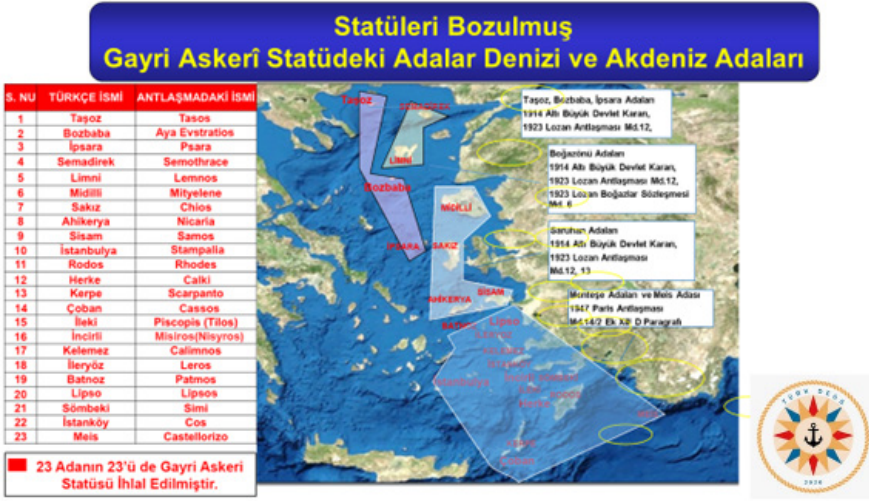


9. Adalar (Ege) Denizi'nde herhangi bir bölgede karasularının 6 deniz milini aşmasına asla müsaade edilmemesi gerektiğine işaret eder. Barış, istikrar ve güvenliğin tesisi için 1923 Lozan Barış Antlaşması'nın ön gördüğü 3 deniz mili karasuları rejimine geri dönüşmesini öngörür.



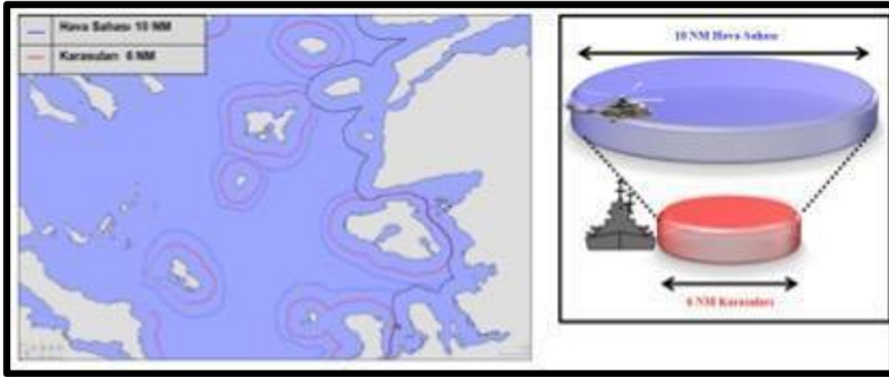
**Harita 127:** Adalar Denizi Karasuları Sorununu Gösterir Harita.

10. Gayri askeri statüde bulunmak şartıyla Yunanistan'a 1923 Lozan Barış Antlaşması ve 1947 Paris Barış Antlaşması ile devredilen 23 adanın statülerinin bizzat Yunanistan tarafından bozulduğunu ve bu durumun adaların egemenliğinin Yunanistan'a devir şartını ortadan kaldırdığını ifade eder.



**Harita 128:** Statüleri Bozulmuş Gayri Askerî Statüdeki Adalar Denizi ve Akdeniz Adaları'nı Gösterir Harita.

11. Yunanistan'ın dünyada örneği bulunmayan bir şekilde 6 mil karasularının ötesinde hava sahasını 10 mil olarak uygulamasını kabul etmez.

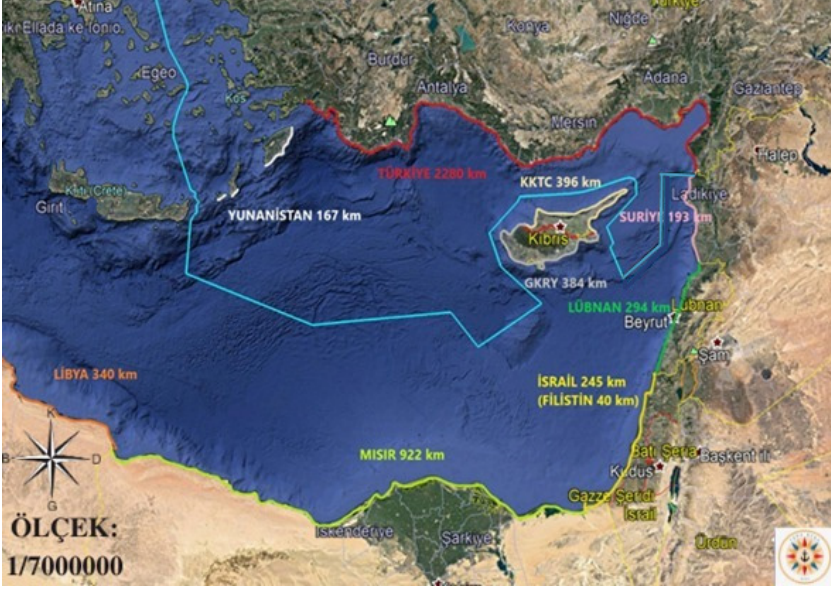


**Harita 129:** Yunanistan'ın 6 Mil Kara sularına Karşın Talep Ettiği 10 Mil Hava Sahasını Gösterir Harita.

12. Yunanistan'ın uçuş bilgi bölgesi (FIR) sorumluluğunu Yunan egemenlik alanı gibi öne sürmesinin uluslararası hukuka tümü ile aykırı olduğunu belirtir ve tanımaz.

13. Hülasa "Adalar (Ege) Denizi'nde sorun yoktur, '*Yunanistan Talepleri*' vardır" der ve bu taleplerin asla müzakere edilmemesi gerektiğini belirtir. Bu taleplerin sorun olarak kabul edilip çözüm bulmak üzere müzakere edilmesi durumunda, çözümün bu taleplerin bir şekilde karşılanması, Türkiye'nin hak ve menfaatlerinden ödün vermesi ile sonuçlanacağını vurgular.

14. Türkiye’nin Doğu Akdeniz’de 2280 km ile en uzun kıyı şeridine sahip devlet olması sebebiyle Türk deniz yetki alanlarının da bu kıyı uzunluğuyla doğru orantılı olması gerekir. Hakkaniyet, orantılılık, kapatmama ve coğrafyanın üstünlüğü başta olmak üzere uluslararası deniz hukukunun deniz yetki alanları sınırlandırmasına ilişkin temel prensiplerine göre, ana karaların karşılıklı kıyıların arasına bir adaya ait deniz alanının girerek ana karaların deniz yetki alanlarını kesemeyeceği hususunu esas alır.

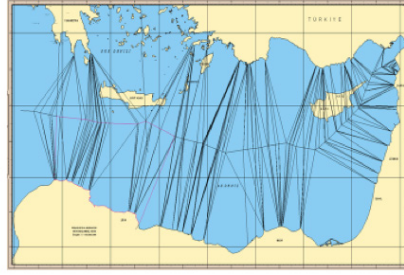


Harita 130: Doğu Akdeniz’de Ülkelerin Kıyı Uzunluklarını Gösterir Harita.

15. Deniz yetki alanı sınırlarının çiziminde; karşılıklı kıyıların, ışma ve başlangıç noktalarının ve ortay hatların belirlenmesinde dünyanın küre şeklinde olduğunu, Türkiye’nin güneydoğu ve güneybatı enlemleri arasında yaklaşık 1,5 derecelik enlem farkı bulunduğunu dikkate alır. Bu doğrultuda, deniz yetki alanlarının belirlenmesinde “diyagonal hatlar” yönteminin kullanılmasını esas alır.



Türkiye, güneybatı-güneydoğu ekseninde 1,5 derecelik eğimle yer almaktadır.



Mavi Vatan'da yetki alanlarımızın belirlenmesinde diyagonal hatları kullanması gerekmektedir.

**Harita 131:** Türkiye'nin Eksendeki Eğimini ve Diyagonal Hatlarını Gösterir Harita.

16. Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanları sınırlandırması yapacağı ilgili kıyıdaş devletlerin; Libya, Mısır, İsrail, Filistin, Lübnan ve sadece yan sınırlımız olan Suriye olduğuna işaret eder. Bu yaklaşımın, Doğu Akdeniz'de sadece Türkiye'nin değil; KKTC, Libya, Mısır, İsrail, Filistin, Suriye ve Lübnan'ın da uluslararası hukuktan kaynaklanan haklarını gözetilen bir yaklaşım olduğunu vurgular.



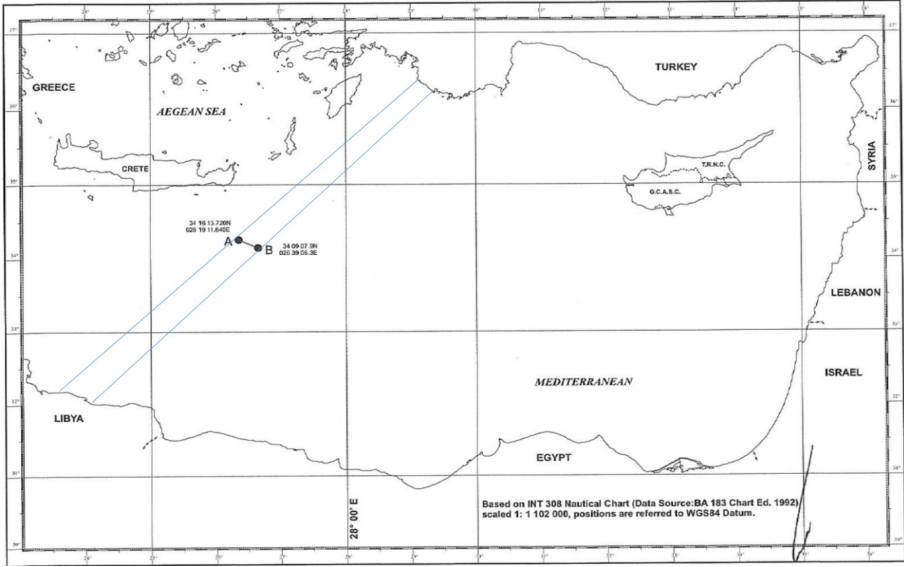
**Harita 132:** Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanları Sınırlandırması Yapacağı Devletlerin Kazancını Gösterir Harita.

17. Yunanistan'ın bir "takımda ya da adalar ülkesi yani arşipel devleti (Filipinler, Endonezya, Japonya gibi olmadığı)" gerçeğinden hareketle, Yunanistan'ın Türkiye'nin deniz yetki alanları paylaşımı için muhatap alacağı bir kıyıdaş devlet olmadığını ısrarla vurgular. Diğer yandan velev ki Yunanistan muhatap alınsa dahi, Yunansitan'a ait adaların Doğu Akdeniz'e bakan kıyılarının uzunluğunun 167 km iken Türkiye'nin kıyı uzunluğu onun yaklaşık 13.65

katı olan 2280 km’dir. Bu oranın dahi Yunanistan’ın Türkiye’nin ancak 14’te 1 deniz alanı hakkı iddiasında bulunabileceğini belirtir.

18. Yunanistan’ın ana karasının 10 katından fazla, GKRY’nin ana karasının 25 katından fazla deniz alanı talebinin uluslararası deniz hukukunun hiçbir prensibiyle izah edilemeyeceğini ortaya koyar.

19. 27 Kasım 2019 tarihinde “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Devleti Ulusal Mutabakat Hükümeti Arasında Akdeniz’de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası” imzalanmış, Türkiye ve Libya arasında deniz yetki alanları sınırları belirlenmiştir.)



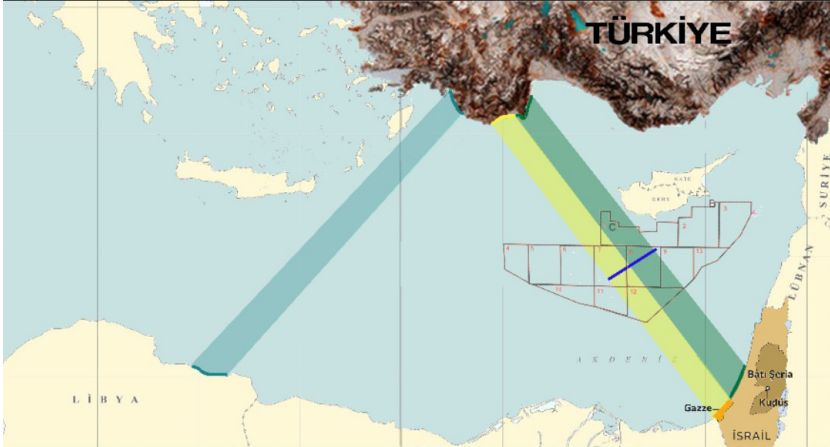
**Harita 133:** 27 Kasım 2019 tarihinde “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Devleti Ulusal Mutabakat Hükümeti Arasında Akdeniz’de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası” imzalanmış, Türkiye ve Libya Arasında Deniz Yetki Alanları Sınırları Gösterir Harita.

20. Libya ile 27 Kasım 2019’da yapılan Deniz Yetki Alanları Sınırlandırma Antlaşması, Doğu Akdeniz’de “Türk Deniz Yetki Alanları’nın (Mavi Vatan)” batı sınırını belirlemiştir. Bu hat ile güneyde Mısır, doğuda İsrail, Filistin, Lübnan ve Suriye ile de antlaşma imzalanmışçasına belirlenen sınırlar içinde kalan deniz alanı, “Türk Deniz Yetki Alanları’nın (Mavi Vatan)” Doğu Akdeniz’deki kısmını oluşturur.



**Harita 134:** Türkiye-Libya Karşılıklı Komşuluğunu Gösterir Harita.

21. Türkiye ile Libya Deniz Yetki Alanları Sınırlandırma Mutabakat Muhtırası'ndaki aynı prensipler doğrultusunda Filistin ve İsrail ile de karşılıklı kıyıları olduğunu ve aşağıdaki haritada gösterildiği üzere bir sınırlandırmanın yapılması gerektiğini belirtir. Böylece Türkiye, Filistin ve İsrail'in de kazanacağını ortaya koyar.



**Harita 135:** Türkiye- Libya Anlaşması Prensipleri Doğrultusunda Filistin ve İsrail ile Karşılıklı Kıyıları Gösterir Harita.





**Harita 137:** Kara Ada'nın, Meis Ada'sının ve Fener Ada'nın Türkiye'ye ve Birbirlerine Olan Uzaklıklarını Gösterir Harita.

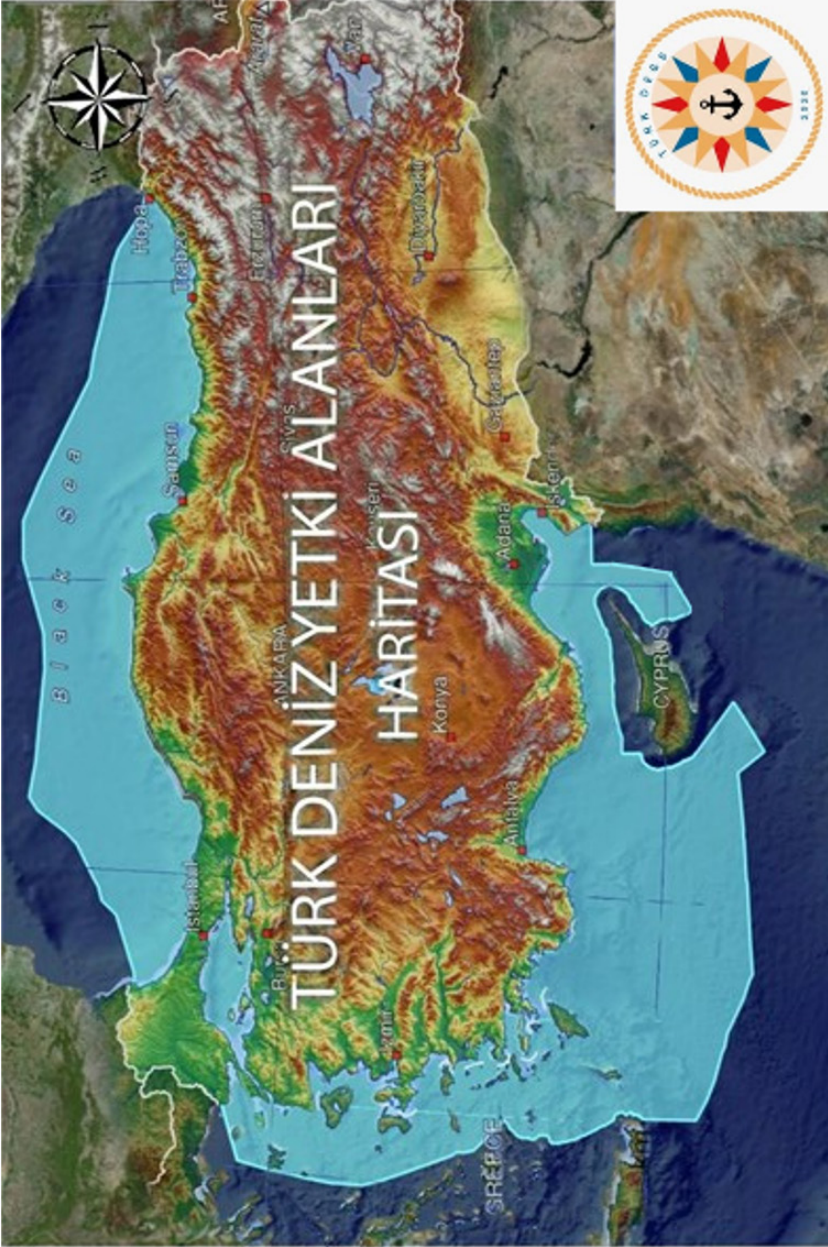
23. Türkiye henüz münhasır ekonomik bölge ilan etmediği deniz alanlarında uluslararası hukuktan kaynaklanan hak ve menfaatleri çerçevesinde canlı ve cansız kaynaklarına sahip çıkmak ve haklı pozisyonda olabilmek için bir an önce münhasır ekonomik bölge ilan etmeli ve konjonktür müsait oldukça (Karadeniz'de yaptığı gibi) ilgili kıyıdaşlarla sınırlandırma antlaşmaları akdetmelidir.

24. Türkiye'nin uluslararası hukuka göre belirlediği deniz yetki alanlarındaki (arama kurtarma sorumluluk sahaları, çevre acil müdahale sorumluluk alanları, kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölge gibi) tüm uygulamaları da “*Türk Deniz Yetki Alanlarını Gösterir Mavi Vatan Haritası*” ile uyumlu olmalıdır.

25. Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin deniz yetki alanlarında egemenlik haklarını koruyacak, tüm ihtiyaçları karşılayacak ve uygulamalarını düzenleyecek bir “Deniz Yetki Alanı Kanunu” başta olmak üzere gerekli hukuki düzenlemelere sahip olunmalıdır.

## EK-E

### İlan Edilmiş ve İlan Edilmesi Öngörülen Türk Deniz Yetki Alanları (Mavi Vatan) Haritası





## Kaynakça

- Aksu, F. (2018). 29 Ocak 1996 Tarihli Türk notası. Türk-Yunan İlişkileri. <http://www.turkishgreek.org/29-ocak-1996-tarihli-tuerk-notas> adresinden 15 Ocak 2021 tarihinde erişilmiştir.
- Alpagut, H. E, (1965). “Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekatı”, 168.
- Amerika’nın Sesi. (2021, Mart 10). Blinken’a kongre oturumunda Türkiye sorusu.<https://www.amerikaninsesi.com/a/blinken-kongre-oturumunda-sorulari-cevapliyor/5809440.html> .
- Apatay, Ç. (2007). Ege’de olup bitenler. Ankara Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi Amirliği.
- Aslan, C. (2018, 27 Kasım). EAST-MED hayal mi gerçek mi. Kıbrıs Volkan. <https://kibrisvolkan.net/cemal-aslan-yazdi-east-med-hayal-mi-gercek-mi-12175.html>.
- Aslan, G. (2018). Milletlerarası hukuk. Savaş Yayınevi.
- Athanasopoulos, H. (2001). Greece, Turkey and Aegean Sea a case study in international law. McFarland.
- Avrupa Birliği Avrupa Konseyi Konseyi. (2019, 11 Kasım). Turkey’s illegal drilling activities in the Eastern Mediterranean: Council adopts framework for sanctions.<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2019/11/11/turkey-s-illegal-drilling-activities-in-the-eastern-mediterranean-council-adopts-framework-for-sanctions/> .
- Avrupa Komisyonu. (t.y.). Eastern Mediterranean natural gas pipeline – Pre-FEED studies. [https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/7.3.1-0025-elcy-s-m-15\\_action\\_fiche\\_final\\_2.pdf](https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/7.3.1-0025-elcy-s-m-15_action_fiche_final_2.pdf) adresinden 13 Mart 2021 tarihinde erişilmiştir
- Başdemir, M. M. (2007). “Türkiye’nin Avrupa Birliği Müzakere Sürecinde Yunanistan ile Olan Karasuları Sorunu”, Güvenlik Stratejileri Dergisi, 3, 93-122.
- Başeren, S.H. (1998). “Ege’de Ada, Adacık ve Kayalıkların Uluslararası Andlaşmalarla Tayin Edilen Hukuki Statüsü”, A. Kurumahmut (Ed.), Ege’de temel sorun, egemenliği tartışmalı adalar içinde. Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Başeren, S. H. (2006). Ege sorunları. Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları.
- Başeren S.H. ve Kurumahmut A. (2003). Ege’de egemenliği devredilmemiş adalar. Stratejik Araştırma ve Etüdler Milli Komitesi Yayınları.
- Başkent Üniversitesi Stratejik Araştırmalar Uygulama ve Araştırma Merkezi. (1923, 24 Temmuz). Lozan Barış Antlaşması.[http://sam.baskent.edu.tr/belge/Lozan\\_TR.pdf](http://sam.baskent.edu.tr/belge/Lozan_TR.pdf)

- Başkent Üniversitesi Stratejik Araştırmalar Uygulama ve Araştırma Merkezi. (1936, 20 Temmuz). Montrö Boğazlar Sözleşmesi. [http://sam.baskent.edu.tr/belge/Montro\\_TR.pdf](http://sam.baskent.edu.tr/belge/Montro_TR.pdf)
- BBC News. (2019, 16 Temmuz). Doğu Akdeniz - AB'den Türkiye'ye yaptırım kararı: üst düzey temaslar ve hava taşımacılık anlaşması müzakereleri askıya alınacak. <https://www.bbc.com/turkce/haberler-turkiye-48998919>
- Beyaz Gazete. (2020, 25 Eylül). ABD'den skandal çağrı. <https://beyazgazete.com/haber/2020/9/25/abd-den-skandal-cagri-5754592.html>
- Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku. (2003, 19 Kasım). National legislation. [https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/syr\\_2003e.pdf](https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/syr_2003e.pdf)
- Birleşmiş Milletler Genel Kurulu. (2018, 6 Nisan). Letter dated 27 March 2018 from the Permanent Representative of Turkey to the United Nations addressed to the Secretary-General. <https://undocs.org/en/a/72/820>
- Birleşmiş Milletler. (2019, Kasım). Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Devleti Ulusal Mutabakat Hükümeti Arasında Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası. [https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/Turkey\\_11122019\\_%28HC%29\\_MoU\\_Libya-Delimitation-areas-Mediterranean.pdf](https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/Turkey_11122019_%28HC%29_MoU_Libya-Delimitation-areas-Mediterranean.pdf)
- Birleşmiş Milletler Genel Kurulu. (2019a, 22 Mart). Letter dated 18 March 2019 from the Permanent Representative of Turkey to the United Nations addressed to the Secretary-General. <https://undocs.org/A/73/804>
- Birleşmiş Milletler Genel Kurulu. (2019b, 15 Kasım). Letter dated 13 November 2019 from the Permanent Representative of Turkey to the United Nations addressed to the secretary-general. <https://undocs.org/A/74/550>
- Birleşmiş Milletler. (2020, Ekim). Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi. [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)
- Birleşmiş Milletler Genel Kurulu. (2020a, 13 Ocak). Letter dated 10 January 2020 from the Chargé d'affaires. i. of the Permanent Mission of Turkey to the United Nations addressed to the Secretary-General. <https://undocs.org/en/a/74/648>
- Birleşmiş Milletler Genel Kurulu. (2020b, 2 Mart). Letter dated 27 February 2020 from the Permanent Representative of Turkey to the United Nations addressed to the Secretary-General. <https://undocs.org/en/a/74/727>

- Birleşmiş Milletler Genel Kurulu. (2020c, 18 Mart). Letter dated 18 March 2020 from the Permanent Representative of Turkey to the United Nations addressed to the secretary-general. <https://undocs.org/en/a/74/757>
- Birleşmiş Milletler Genel Kurulu. (2020d, 7 Temmuz). Letter dated 2 July 2020 from the Permanent Representative of Turkey to the United Nations addressed to the secretary-general. <https://undocs.org/en/A/74/936>
- Birleşmiş Milletler Genel Kurulu. (2020e, 14 Ağustos). Noteverbale dated 14 August 2020 from the Permanent Mission of Turkey to the United Nations addressed to the secretary-general. <https://undocs.org/en/A/74/990>
- Birleşmiş Milletler Genel Kurulu. (2020f, 24 Ağustos). Letter dated 21 August 2020 from the Permanent Representative of Turkey to the United Nations addressed to the secretary-general. <https://undocs.org/en/A/74/997>
- Birleşmiş Milletler Genel Kurulu. (2020g, 19 Kasım). Letter dated 13 November 2020 from the Permanent Representative of Turkey to the United Nations addressed to the secretary-general. <https://undocs.org/en/A/74/997>
- Bloomberg HT. (2020, 13 Eylül). ABD Dışişleri Bakanı Pompeo Güney Kıbrıs Rum Yönetimi’ni ziyaret etti. <https://www.bloomberght.com/abd-disisleri-bakani-pompeo-guney-kibris-rum-yonetimi-ni-ziyaret-etti-2264221>
- BOA, Muahedename, nr. 335.
- Bostan, İ. ve Kurumahmut A. (2003). “Trablusgarp ve Balkan Harplerinde İşgal Edilen Ege Adaları ve İşgal Telgrafları”
- Britannica, th ed., “Strait of Gibraltar”.
- Çelik, E.F. (1989). Milletlerarası hukuk: 2. kitap. Filiz Kitabevi.
- Chamey, J. L. (1999). Rocks that cannot sustain human habitation. *The American Journal of International Law*, 93(4), 863-78.
- Çoğuz, T. A. (2020, 13 Kasım). The law of maritime delimitation in the Croatia/Slovenia Final Award’ isimli makalenin özet ve yorum çalışması. TÜRK DEGS. <https://turkdeg.org/icerik/the-law-of-maritime-delimitation-in-the-croatiaslovenia-final-award-i-simli-makalenin-ozet-ve-yorum-calismasi>
- Daimi Tahkim Mahkemesi. (1999, 17 Aralık). The Government of The State Of Eritrea and The Government of The Republic of Yemen award of the arbitral tribunal in the second stage of the proceedings. <https://pcacases.com/web/sendAttach/518>.

- Daimi Tahkim Mahkemesi. (2006, 11 Nisan). Barbados -and – The Republic of Trinidad and Tobago award of the arbitral tribunal. <https://pcacases.com/web/sendAttach/1116>.
- Daimi Tahkim Mahkemesi. (2007, 17 Eylül). Guyana -and – Suriname award of the arbitral tribunal. <https://pcacases.com/web/sendAttach/902> .
- Daimi Tahkim Mahkemesi. (2018, 9 Mayıs). In the matter of the maritime boundary between Timor-Leste And Australia (The “Timor Sea Conciliation”). <https://pcacases.com/web/sendAttach/2327> .
- Daimi Tahkim Mahkemesi. (2014, 7 Temmuz). In thematter of the bay of Bengal maritime boundary arbitration -between – The people’s Republic of Bangladesh - and – The Republic of India. <https://pcacases.com/web/sendAttach/383> .
- Danişmend, İ.H. (1972). İzahlı Osmanlı tarihi kronolojisi. Doğu Kütüphanesi.
- Davies, S. ve Davis, J. L. (2007). Greeks, Venice and the Ottoman Empire. *Hesperia Supplements*, 40, 25-31.
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Hidrografi Yayını. (2000).Montrö Sözleşmesi. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı.
- DeutscheWelle. (2020, 28 Şubat). AB’den iki Türk vatandaşına yaptırım kararı. <https://www.dw.com/tr/abden-iki-t%C3%BCrk-vatanda%C5%9F%C4%B1na-yapt%C4%B1r%C4%B1m-karar%C4%B1/a-52565221>
- DeutscheWelle. (2020, 28 Ağustos). AB’den Türkiye’ye Doğu Akdeniz konusunda yaptırım sinyali. <https://www.dw.com/tr/abden-t%C3%BCrkiyeye-do%C4%9Fu-akdeniz-konusunda-yapt%C4%B1r%C4%B1m-sinyali/a-54732650>
- DeutscheWelle. (2020, 13 Ekim). ABD’den Oruç Reis açıklaması: hesaplı provokasyon. <https://www.dw.com/tr/abden-oru%C3%A7-reis-a%C3%A7%C4%B1klamas%C4%B1-hesapl%C4%B1-provokasyon/a-55260702>
- DeutscheWelle. (2020, 21 Ekim). ABD: Türkiye, S-400 için çok şeyi feda etti.<https://www.dw.com/tr/abd-t%C3%BCrkiye-s-400-i%C3%A7in-%C3%A7ok-%C5%9Feyi-feda-etti/a-55352014>
- DeutscheWelle. (2020, 11 Aralık). AB’den Türkiye’ye aşamalı yaptırım kararı. <https://www.dw.com/tr/abden-t%C3%BCrkiyeye-a%C5%9Famal%C4%B1-yapt%C4%B1r%C4%B1m-karar%C4%B1/a-55901377>

- DeutscheWelle. (2021, 28 Ocak). AB-ABD hattındaki Türkiye gündeminin şifreleri. <https://www.dw.com/tr/ab-abd-hatt%C4%B1ndaki-t%C3%BCrkiye-g%C3%BCndeminin-%C5%9Fifreleri/a-56370608>
- EFCR. (t.y.). Deepsearivals: Europe, Turkey, andNew EasternMediterranean conflict lines. [https://ecfr.eu/special/eastern\\_med/timeline](https://ecfr.eu/special/eastern_med/timeline) adresinden 13 Mart 2021 tarihinde erişilmiştir.
- Enerji Bakanlığı. (t.y.). Theagreement on Eestablishing East-Med pipeline signed in athens. <https://www.energy-sea.gov.il/English-Site/Lobby/Articles/Pages/The%20agreement%20on%20establishing%20East-Med%20pipeline%20signed%20in%20Athens.aspx> adresinden 14 Mart, 2021 tarihinde erişilmiştir.
- Gaba, E. (t.y.). Saint-Pierre and Miquelon EEZ map. Cerema. [http://www.saint-pierre-et-miquelon.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/dsbm\\_situation\\_de\\_l\\_existant\\_vf.pdf](http://www.saint-pierre-et-miquelon.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/dsbm_situation_de_l_existant_vf.pdf)adresinden 16 Mart2021 tarihinde erişilmiştir.
- Gazete Duvar. (2021, 18 Mart). Reuters: Biden araya girdi, AB'nin Türkiye'ye yeni yaptırımları askıya alındı. <https://www.gazeteduvar.com.tr/reuters-biden-araya-girdi-ab-nin-turkiyeye-yeni-yaptirimlari-askiya-alindi-haber-1516498>
- Gemi Trafik. (t.y.). Deniz Haritaları. <https://www.gemitrafik.com/deniz-haritalari/> adresinden 25 Mart 2021 tarihinde erişilmiştir.
- Haber 7. (2020, 3 Aralık). Joe Biden'a yakın isim: Türkiye büyük bir baş ağrısı haline geldi. <https://www.haber7.com/dunya/haber/3040802-joe-bidena-yakin-isim-turkiye-buyuk-bir-bas-agrisi-haline-geldi>
- IGI Poseidon. (2019, 10 Temmuz). Eastmed. <http://www.igi-poseidon.com/en/eastmed>
- İnalçık, H. (2013). Çaka Bey- İzmir Beyliği: 1081-1092. NTV Tarih.
- International Court of Justice. “North Sea Continental Shelf Cases (Federal Republic of Germany/Denmark; Federal Republic of Germany/Netherlands) Judgment of 20 February 1969.” Reports of Judgments, AdvisoryOpinionsandOrders. (1969).
- Jordà, G., VonSchuckmann, K., Josey, S.A., Caniaux, G., García-Lafuente, J., Sammartino, S., Özsoy, E., Polcher, J., Notarstefano, G., Poulain, P.M., Adloff, F., Salat, J., Naranjo C., Kamusal Uluslararası Hukuk. (t.y.). North Sea continental shelf cases (summary). <https://ruwanthikagunaratne.wordpress.com/2014/02/28/north-sea-continental-shelf-cases-summary/> adresinden 16 Mart 2021 tarihinde erişilmiştir.
- Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi. (1958).

- Kıbrıs Postası. (2020, 28 Mayıs). ABD Atina Büyükelçisi Pyatt: Türkiye'nin Libya ile imzaladığı anlaşma ABD'nin görüşleri ile zıt. <https://www.kibrispostasi.com/c37-dunya/n328605-pyatt-turkiyenin-libya-ile-imzaladigi-anlasma-abdnin-gorusleri-ile-zit>
- Koçu, R. E. (1934). Osmanlı muahedeleri ve kapitülasyonları 1300-1920 ve Lozan Muahedesi. Türkiye Matbaası.
- Kurumahmut, A. Deniz hukuku ve Türkiye'nin yakın deniz havzası konferans notları. T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı.
- Kurumahmut A. (1998). Ege'de temel sorun egemenliği tartışmalı adalar. Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Kurumahmut, A. ve Başeren, S. H. (2004). The twilight zones in the Aegean (un)forgotten Turkish Islands Ege'de gri bölgeler unutul(may)an Türk Adaları. Türk Tarih Kurumu.
- Kurumahmut, A. ve Yaycı, C. (2011). Deniz subayları için temel deniz hukuku: Barış ve savaş dönemi. Deniz Kuvvetleri Kültür Yayınları.
- La'oHamutuk. (t.y.). Timor Sea. <https://www.laohamutuk.org/Bulletin/2006/Apr/mapareas.gif>. adresinden 16 Mart 2021 tarihinde erişilmiştir.
- Meray, S. L. ve Olcay, O. (1977). Osmanlı İmparatorluğunun çöküş belgeleri: 1920 Sevr Barış Andlaşması Mondros Bırakışması ilgili belgeler. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.
- Michalopoulos, S. (2021, 4 Mart). Athens and Cairo mull changing the route of EAST-MED pipeline. <https://www.euractiv.com/SECTION/ENERGY/NEWS/ATHENS-AND-CAIRO-MULL-CHANGING-THE-ROUTE-OF-EASTMED-PIPELINE/>
- Milliyet. (2015, 26 Mart). Bakan Yılmaz: EGAYDAAK'lar Türkiye Cumhuriyeti'nin hakimiyetinde. <https://www.milliyet.com.tr/yerel-haberler/ankara/bakan-yilmaz-egaydaak-lar-turkiye-cumhuriyeti-nin-hakimiyetinde-10694108>.
- Nicol, S., Allain, Valérie., Pilling, Graham., Polovina, J.J., Coll, M., Bell, J.D., Dalzell, P., Sharples, P., Olson, R.J., Griffiths, S., Dambacher, J., Young, J.W., Lewis, A., Hampton, J., Jurado – Molina, J., Hoyle, S.D., Briand, K., Bax, N., Lehodey, P., Williams, P. (2013). An ocean observation system for monitoring the affects of climate change on the ecology and sustainability of pelagic fisheries in the Pacific Ocean. *Climatic Change*, 119, 131-45.
- Ocakoğlu, Neslihan. (2009). Gaz hidratlar ve önemi: Türkiye çevresi denizlerde gaz hidrat ve sığ gaz aramaları. *İstanbul Yerbilimleri Dergisi*, 22(1), 29-47.

- Official Journal of the European Union. (2013, 17 Nisan). Regulation (EU) no 347/2013 of the European Parliament and of the Council. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/347/oj/eng>
- Okay, A. ve Çelik, A. (2020, 9 Aralık). 1920 Sevr Barış’ından Lozan’a Türk Kurtuluş Savaşı ve Türkiye Cumhuriyeti’ne mirası. TÜRK DEGS. <https://turkdegs.org/icerik/sevrden-lozana-tuerk-kurtulus-savasi-ve-tuerkiye-cumhuriyetine-mirasi>
- Paris Barış Antlaşması. (1947).
- Paterson, P. J. (2015, 5 Mart). The Peru-Chile maritime dispute: A case study. Patrick J. Paterson. <http://www.patrickjpaterson.com/blog/2015/3/5/peru-chile-maritime-dispute-a-case-study> .
- Pazarcı, H. (1996). Uluslararası hukuk dersleri: 2.Kitap.Turhan Kitabevi.
- Pazarcı, H. (2011). Uluslararası Adalet Divanı’nın Tunus, Libya kıta sahanlığı uyuşmazlığına ilişkin 24 şubat 1982 tarihli kararı / karar metinleri. Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni,2,42-48.
- Permanent Mission of Turkey to the United Nations. (2013, 12 Mart).. [https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/communications/tur\\_note\\_re%20gre\\_12032013.pdf](https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/communications/tur_note_re%20gre_12032013.pdf) .
- Pipes, D. (1990). Greater Syria: The history of an ambition. Oxford University Press.
- Rich, N. (2018, 1 Ağustos). Losing earth: The decade we almosts topped climate change. New York Times. <https://www.nytimes.com/interactive/2018/08/01/magazine/climate-change-losing-earth.html>
- Sabah. (2017, 26 Nisan). AB bakanı Ömer Çelik A Haber’de flaş açıklama. <https://www.sabah.com.tr/aktuel/2017/04/26/ab-bakani-omer-celik-a-haberde-flas-aciklama>
- Sabah. (2018, 13 Şubat). Cumhurbaşkanı Erdoğan’dan Yunanistan’a uyarı. <https://www.sabah.com.tr/gundem/2018/02/13/cumhurbaskani-erdogan-ak-parti-grup-toplantisinde-konusuyor> .
- Schroeder, K., Chiggiato, J., Sannino, G., Macías, D. (2017). The Mediterranean Sea heat and mass budgets: Estimates, uncertainties and perspectives. Progress in Oceanography, 156, 174-208.
- Sovereign Limits. 1982 Libya – Tunisia. [https://sovereignlimits.com/wp-content/uploads/sites/2/2019/04/LBY\\_TUN\\_web.jpg](https://sovereignlimits.com/wp-content/uploads/sites/2/2019/04/LBY_TUN_web.jpg)adresinden 16 Mart 2021 tarihinde erişilmiştir.

- Sovereign Limits. 1984 Canada–United States (Gulf of Maine).<https://sovereignlimits.com/boundaries/canada-united-states-gulf-maine-maritime> adresinden 16 Mart 2021 tarihinde erişilmiştir.
- Sovereign Limits. 1985 Guinea – Guinea-Bissau.<https://sovereignlimits.com/boundaries/guinea-guinea-bissau-maritime>adresinden 16 Mart 2021 tarihinde erişilmiştir.
- Sovereign Limits. 1985 Libya – Malta.<https://sovereignlimits.com/boundaries/libya-malta-maritime>. adresinden 16 Mart 2021 tarihinde erişilmiştir.
- Sovereign Limits. 1993 Denmark (Greenland) – Norway (Svalbard).<https://sovereignlimits.com/boundaries/denmark-greenland-norway-svalbard-maritime>adresinden 16 Mart 2021 tarihinde erişilmiştir.
- Sovereign Limits. 1999 Eritrea – Yemen.<https://sovereignlimits.com/boundaries/eritrea-yemen>adresinden 16 Mart 2021 tarihinde erişilmiştir.
- Sovereign Limits. 2001 Bahrain-Qatar.<https://sovereignlimits.com/boundaries/bahrain-qatar-maritime> adresinden 16 Mart 2021 tarihinde erişilmiştir.
- Sovereign Limits. 2006 Barbados – Trinidad and Tobago.[https://sovereignlimits.com/wp-content/uploads/sites/2/2018/06/BRB\\_TTO\\_web-768x562.png](https://sovereignlimits.com/wp-content/uploads/sites/2/2018/06/BRB_TTO_web-768x562.png)adresinden 16 Mart 2021 tarihinde erişilmiştir.
- Sovereign Limits. 2007 Guyana – Suriname.<https://sovereignlimits.com/boundaries/guyana-suriname-maritime>adresinden 16 Mart 2021 tarihinde erişilmiştir.
- Sovereign Limits. 2009 Romania – Ukraine.<https://sovereignlimits.com/boundaries/romania-ukraine>adresinden 16 Mart 2021 tarihinde erişilmiştir.
- Sovereign Limits. 2012 Bangladesh – Myanmar.<https://sovereignlimits.com/boundaries/bangladesh-myanmar-maritime> adresinden 16 Mart 2021 tarihinde erişilmiştir.
- Sovereign Limits. 2012 Nicaragua – Colombia.[https://sovereignlimits.com/wp-content/uploads/sites/2/2018/07/COL\\_NIC-768x562.jpg](https://sovereignlimits.com/wp-content/uploads/sites/2/2018/07/COL_NIC-768x562.jpg)adresinden 16 Mart 2021 tarihinde erişilmiştir.
- Sovereign Limits. 2014 Bangladesh – India.[https://sovereignlimits.com/wp-content/uploads/sites/2/2020/02/Bangladesh\\_India-01.png](https://sovereignlimits.com/wp-content/uploads/sites/2/2020/02/Bangladesh_India-01.png) adresinden 16 Mart 2021 tarihinde erişilmiştir.
- Sovereign Limits. 2014 Côtêd’Ivoire–Ghana.<https://sovereignlimits.com/boundaries/cote-divoire-ghana-maritime>adresinden 16 Mart 2021 tarihinde erişilmiştir.
- Sovereign Limits. Australia–Timor-Leste.<https://sovereignlimits.com/boundaries/australia-timor-leste-maritime> adresinden 16 Mart 2021 tarihinde erişilmiştir.

- Sovereign Limits. Costa Rica – Nicaragua. <https://sovereignlimits.com/boundaries/costa-rica-nicaragua-maritime> adresinden 16 Mart 2021 tarihinde erişilmiştir.
- Sözcü. (2020, 21 Ağustos). ABD’li senatörlerden ahlaksız çağrı: Türkiye’ye yaptırım uygulayın. <https://www.sozcu.com.tr/2020/dunya/son-dakika-abdli-senatorlerden-ahlak-siz-cagri-turkiyeye-yaptirim-uygulayin-5986700/>
- Suarez, S. V. (2016). The arbitral award in the Bangladesh-India maritime delimitation in the bay of Bengal and its contribution to international maritime boundary law: A casecommentary. *Maritime Safety and Security Law Journal*, 2, 73-89. [http://www.marsafelawjournal.org/wp-content/uploads/2016/10/Issue2\\_SUAREZ\\_Article.pdf](http://www.marsafelawjournal.org/wp-content/uploads/2016/10/Issue2_SUAREZ_Article.pdf).
- Suez Canal. (t.y.). Canal characteristics. <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/Suez-Canal/Pages/CanalCharacteristics.aspx> adresinden 23 Ekim 2020 tarihinde erişilmiştir.
- Syrigos, A. M. (2000). *The status of the Aegean Sea according to international law*. Sakoulas Publications.
- Şimşek, Y. (2017, 15 Ağustos). Dışişleri Bakanı Çavuşoğlu’ndan Ege Adaları açıklaması. Sputnik. <https://tr.sputniknews.com/columnists/201708151029701941-disisleri-bakani-cavusoglundan-ege-adalari-aciklamasi/>.
- Şimşek, M. (2020, 8 Ağustos). Cihat Yayıcı’dan Yunanistan ile Mısır’ın Meb ilan etmesine flaş değerlendirme: Tek seçeneğimiz kaldı. Veryansın TV. <https://www.veryansintv.com/cihat-yaycidan-yunanistan-ile-misirin-meb-ilan-etmesine-flas-degerlendirme-tek-secenegimiz-kaldi>.
- Şimşir, B. N. (1989). *Ege sorunu belgeler – cilt 2 (1913-1914)*. Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Tahkim Mahkemesi. (2017, 29 Haziran). In the matter of an arbitration under the arbitration agreement between The Government Of The Republic Of Croatia And The Government Of The Republic Of Slovenia, signed on 4 November 2009. <https://www.acerislaw.com/wp-content/uploads/2017/07/PCA-Arbitration-Between-Slovenia-and-Croatia.pdf>
- Tayfur, S. S. ve Ayrancı, A. ve Ceyhan, Z. (2020, 29 Ekim). Deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında Malta Cumhuriyeti. TÜRK DEGS. <https://turkdegs.org/icerik/deniz-yetki-alanlarinin-sinirlendirilmasinda-malta-cumhuriyeti>
- Tepedelenlioğlu, N. N. (1967). *Ordu ve politika*. Bedir Yayınları.
- The Ministry of National For Infrastructure, Energy and Water Resources. (t.y.). Export. <https://www.energy-sea.gov.il/English-Site/Pages/Gas%20Markets/Israels-Export-Options.aspx> adresinden 16 Mart 2021 tarihinde erişilmiştir.

- Toluner, S. (1996). Milletlerarası hukuk dersleri. Beta Basım Yayın.
- TRT Haber. (2020, 19 Haziran). Türkiye-Libya Anlaşması Akdeniz’de dengeleri değiştirdi. <https://www.trthaber.com/haber/gundem/turkiye-libya-anlasmasi-akdenizde-dengele-ri-degistirdi-494343.html> .
- Turgut, Vedat. (2017). Menteşe Bey’in ismi, menşei ve Menteşeoğulları’nın vakıflarına dair. Osmanlı Araştırmaları, 49, 25-55.
- Turkey in The World [@TRintheworld]. (2020, 5 Eylül). North Sea continental shelf case. Twitter. <https://twitter.com/TRintheworld/status/1302305652484825088/photo/1> .
- Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanaklar Dergisi. (1964, Mayıs). Karasuları Kanunu. [https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR\\_KARARLAR/kanuntbmmc047/kanuntbmmc047/kanuntbmmc04700476.pdf](https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc047/kanuntbmmc047/kanuntbmmc04700476.pdf) .
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. (2007, Ocak). Güney Kıbrıs Rum Yönetimi’nin Doğu Akdeniz’deki ülkelerle deniz yetki alanlarını ilgilendiren ikili anlaşmalar yapma gayretlerini hk. [http://www.mfa.gov.tr/no\\_18---30-ocak-2007\\_-guney-kibris-rum-yo-netimi\\_nin-dogu-akdeniz\\_deki-ulkelerle-deniz-yetki-alanlarini-ilgilendiren-ikili-an-lasmalar-yapma-gayretlerini-hk\\_.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/no_18---30-ocak-2007_-guney-kibris-rum-yo-netimi_nin-dogu-akdeniz_deki-ulkelerle-deniz-yetki-alanlarini-ilgilendiren-ikili-an-lasmalar-yapma-gayretlerini-hk_.tr.mfa)
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. (2010, Aralık). No:288 İsrail ile GKRY arasında imzalanan Meb Anlaşması hk. [http://www.mfa.gov.tr/no\\_-288\\_-21-aralik-2010\\_-isra-il-ile-gkry-arasinda-imzalanan-meb-anlasmasi-hk\\_.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/no_-288_-21-aralik-2010_-isra-il-ile-gkry-arasinda-imzalanan-meb-anlasmasi-hk_.tr.mfa) .
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. (2011, Ağustos). GKRY’nin Doğu Akdeniz’de petrol ve doğalgaz arama faaliyetleri hk. [http://www.mfa.gov.tr/no\\_-181\\_-5-agustos-2011\\_-gkry\\_nin-dogu-akdeniz\\_de-petrol-ve-dogalgaz-arama-faaliyetleri-hk\\_.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/no_-181_-5-agustos-2011_-gkry_nin-dogu-akdeniz_de-petrol-ve-dogalgaz-arama-faaliyetleri-hk_.tr.mfa) .
- Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı. (2011, Eylül). No: 216, 21 Eylül 2011 Türkiye – KKTC kıta sahanlığı sınırlandırma anlaşması imzalanmasına ilişkin Dışişleri Bakanlığı basın açıklaması. [http://www.mfa.gov.tr/no\\_-216\\_-21-eylul-2011-turkiye\\_-kktc-ki-ta-sahanligi-sinirlendirme-anlasmasi-imzalanmasına-iliskin-disisleri-bakanligi-ba-sin-ac\\_.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/no_-216_-21-eylul-2011-turkiye_-kktc-ki-ta-sahanligi-sinirlendirme-anlasmasi-imzalanmasına-iliskin-disisleri-bakanligi-ba-sin-ac_.tr.mfa) .
- Türkiye Cumhuriyeti Resmi Gazete. (1982, Mayıs). Karasuları Kanunu. <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/17708.pdf>.
- Türkiye Cumhuriyeti Resmi Gazete. (2012, Nisan). Bakanlar Kurulu Kararı. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/04/20120427-5.html> .
- TÜRK DEGS. (2020, 21 Eylül). Gaz Hidrat Bilgi Notu. <https://turkdegs.org/icerik/gaz-hid-rat-bilgi-notu>

- TÜRK DEGS. (2020, 26 Aralık). Gayri askeri statüdeki adalar. <https://turkdegs.org/icerik/adalar-denizindeki-gayri-askeri-statuedeki-adalar>
- Uluslararası Adalet Divanı. (1969, Şubat). North Sea Continental Shelf Cases (Federal Republic Of Germany Denmark; (Federal Republic of Germany Netherlands).<https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/51/051-19690220-JUD-01-00-EN.pdf> .
- Uluslararası Adalet Divanı. (1982, Şubat). Case concerning the continental shelf (Tunisia / Libyan Arab Jamahiriya). <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/63/063-19820224-JUD-01-00-EN.pdf> .
- Uluslararası Adalet Divanı. (1984, Ekim). Case concerning maritime delimitation in the gulf of maine area (Canada / United States Of America).<https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/67/067-19841012-JUD-01-00-EN.pdf> .
- Uluslararası Adalet Divanı. (1985, Haziran). Case concerning the continental shelf (Libyan Arab Jamahiriya / Malta).<https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/68/068-19850603-JUD-01-00-EN.pdf>
- Uluslararası Adalet Divanı. (1993, Haziran). Case concerning maritime delimitation in the area between Greenland and Jan Mayen (Denmark v. Norway). <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/78/078-19930614-JUD-01-00-EN.pdf> .
- Uluslararası Adalet Divanı. (2001, Mart). Case concerning maritime delimitation and territorial questions between Qatar and Bahrain (Qatar v. Bahrain). <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/87/087-20010316-JUD-01-00-EN.pdf> .
- Uluslararası Adalet Divanı. (2009, Şubat). Maritime delimitation in the the Black Sea (Romania v. Ukraine). <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/132/132-20090203-JUD-01-00-EN.pdf> .
- Uluslararası Adalet Divanı (2012, Kasım). Territorial and maritime dispute (Nicaragua v. Colombia).<https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/124/124-20121119-JUD-01-00-EN.pdf> .
- Uluslararası Adalet Divanı. (2014, Ocak). Case concerning maritime dispute (Peru v. Chile).<https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/137/137-20140127-JUD-01-00-EN.pdf>.
- Uluslararası Adalet Divanı. (2018, Şubat). Maritime delimitation in the Caribbean Sea and the Pacific Ocean (Costa Rica v. Nicaragua). <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/157/157-20180202-JUD-01-00-EN.pdf> .

- Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi. (2012, 14 Mart). Dispute concerning delimitation of the maritime boundary between Bangladesh and Myanmar in the Bay of Bengal (Bangladesh/Myanmar).[https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no\\_16/published/C16-J-14\\_mar\\_12.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_16/published/C16-J-14_mar_12.pdf)
- Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi. (2017, 23 Eylül). Dispute concerning delimitation of the maritime boundary between Ghana and CôteD’ivoire in the Atlantic Ocean (Ghana / CôteD’ivoire). [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no.23\\_merits/C23\\_Judgment\\_20170923.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.23_merits/C23_Judgment_20170923.pdf) .
- Uluslararası Tahkim Ödülleri. (1977, 30 Haziran). Delimitation of the continental shelf between the United Kingdom of Great Britain andNorthernIreland, andthe French Republic (UK, France). [https://legal.un.org/riaa/cases/vol\\_XVIII/3-413.pdf](https://legal.un.org/riaa/cases/vol_XVIII/3-413.pdf) .
- Uluslararası Tahkim Ödülleri. (1985, 14 Şubat). Delimitation of the maritime boundary between Guinea andGuinea-Bissau. [https://legal.un.org/riaa/cases/vol\\_XIX/149-196.pdf](https://legal.un.org/riaa/cases/vol_XIX/149-196.pdf) .
- Uluslararası Tahkim Ödülleri. (1992, 10 Haziran). Delimitation of maritime areas between Canada and France. [https://legal.un.org/riaa/cases/vol\\_XXI/265-341.pdf](https://legal.un.org/riaa/cases/vol_XXI/265-341.pdf) .
- Uluslararası Tahkim. (2017, 17 Temmuz). Final Award in PCA Arbitration Between Slovenia and Croatia. <https://www.international-arbitration-attorney.com/final-award-pca-arbitration-slovenia-croatia/> .
- United Nations Division For Ocean Affairs and The Law of The Sea Office of Legal Affairs. (2004). “Law of the sea bulletin No:54.” [https://www.un.org/Depts/los/doalos\\_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin54e.pdf](https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin54e.pdf) .
- United Nations Division For Ocean Affairs and The Law of The Sea Office of Legal Affairs. (2005). Law of the sea bulletin No:59.[https://www.un.org/Depts/los/doalos\\_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin59e.pdf](https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin59e.pdf) .
- United Nations Office of Legal Affairs Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea Office of Legal Affairs. (2000). Handbook on the delimitation of maritime boundaries. United Nations Publications.
- Yaycı, C. (2011). Doğu Akdeniz’de deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında Libya’nın rolü ve etkisi. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*,4(6), 17-41.
- Yaycı, C. (2012). Doğu Akdeniz’de yetki alanlarının paylaşılması sorunu ve Türkiye. *Bilge Strateji*, 4(6), 1-70.
- Yaycı, C. (2019a). Sorular ve cevaplar ile münhasır ekonomik bölge (Meb) kavramı. *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı*.

- Yaycı, C. (2019b). Libya, Türkiye’nin denizden komşusudur: Doğu Akdeniz’de deniz alanlarının sınırlandırılmasında Libya’nın rolü. Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi Yayınları.
- Yaycı, C. (2020, 10 Ağustos). Türkiye ve Libya arasında imzalanan münhasır ekonomik bölge (Meb) andlaşmasının sonuç ve etkileri. TÜRK DEGS. <https://turkdegs.org/icerik/tuerkiye-ve-libya-arasinda-imzalanan-muenhasir-ekonomik-boelge-meb-andlas-masinin-sonuc-ve-etkileri>
- Yaycı, C. (2020, 19 Ağustos). Yunan tezlerinin Yunanlılar tarafından çürütülmesi. TÜRK DEGS. <https://turkdegs.org/icerik/yunan-tezlerinin-yunanlilar-tarafindan-cueruetuelmesi>
- Yaycı, C. (2020). Doğu Akdeniz’in paylaşım mücadelesi ve Türkiye. Kırmızı Kedi Yayınları.
- Yaycı, C. (2020). Yunanistan talepleri (Ege sorunları) soru ve cevaplarla. Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Yaycı, C. (2021). Soru ve Cevaplarla Montrö “Nedir, Ne Değildir?”. Girdap Yayınları.
- Yeni Mesaj. (2019, 10 Ekim). AB: Açılımlar iyi reformlar yavaş. <https://www.yenimesaj.com.tr/ab-acilimler-iyi-reformlar-yavas-H1194161.htm>
- Yıldız, D. (2008). Akdeniz’in doğusu: Tarihi geçmişi, stratejik önemi ve su sorunu açısından. Bizim Yayınlar Kitabevi.
- Zorlu Uğur, H. (2016). Türk boğazlarının önemi ve Montrö Sözleşmesi ile sağlanan denge rejimi. Uluslararası Afro – Avrasya Araştırmaları Dergisi, 1, 36-47.
- Watts, A. (1995). “Delimitationin the Aegean Sea”, theAegeanissues: Problems-legal andpolitical matrix. ForeignPolicyInstitute.
- Weil, P. (1988). Perspectives Du Droit De La Délimitation Maritime. Pedone.